

Patente Española

MEMORIA

descriptiva sobre *Un dispositivo para reducir la compresión en los motores de combustión interna.*

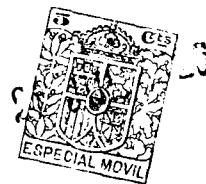
POR

*Marius Jean Baptiste Barbacon*

DE

*Paris,*

*Francia*



El arranque de los motores de combustión interna dotados de gruesos cilindros, requiere el empleo de dispositivos que reduzcan la fase de compresión. Los dispositivos de esta clase hasta hoy conocidos están basados en general en el desplazamiento de los árboles de levas que gobiernan la distribución y presentan una disposición especial de salientes que determina la reducción deseada en la compresión. Ahora bien, ésta solución es bastante complicada y aumenta el peso del motor.

El presente invento tiene por objeto realizar una solución más fácil del problema y de más sencilla adaptación a un motor cualquiera, según la cual el árbol de levas gobierna un distribuidor, el cual, durante una parte de la carrera de compresión hace que cada cilindro comunique, por medio de tuberías o canales apropiadas, con la tubuladura de admisión, dentro de la cual vuelve a entrar, por consiguiente una parte de los gases admitidos. Un grifo vá montado en cada uno de los tubos, partiendo de los cilindros, y estos grifos pueden ser maniobrados simultáneamente para poner o no en funciones de servicio al dispositivo.

En el dibujo que se acompaña y que representa a título de ejemplo una forma de realización práctica del invento:

La Fig. 1 es una vista de conjunto de un motor provisto del dispositivo con arreglo al invento.

La Fig. 2 es una vista en corte del distribuidor.

La Fig. 3 es otra vista en corte de un cilindro así modificado, y

La Fig. 4 muestra la manera en que el dispositivo influye sobre el diagrama de funcionamiento del motor.

En el dispositivo representado, la extremidad del árbol de levas 1 arrastra un distribuidor 2 montado en el extremo del carter y destinado a poner alternadamente en comunicación y en el momento oportuno los tubos 3 que ván ramificados a los cilindros 4, con el tubo 5 que vá unido a

20 JUL



la tubería de admisión 6. En cada uno de los tubos vá montado un grifo 7, y estos grifos pueden ser maniobrados simultáneamente por medio de una manigueta 8. En el momento del arranque al estar abiertos los grifos 7, y el distribuidor convenientemente graduado, los gases de admisión escapan por los tubos 3, durante una fracción A, (Fig. 4), de la carrera de compresión B, y vuelven a la tubería de admisión 6 por el tubo 5.

Una vez puesto el motor en marcha, para volver a la marcha normal no será preciso más que cerrar los grifos 7 maniobrando la manigueta 8.

La fracción de carrera durante la cual se produce la de compresión, está determinada en cada caso según las dimensiones del motor y según la potencia del órgano de arranque.

Como es consiguiente, el invento no se circunscribe a las disposiciones constructivas anteriormente descritas, las cuales solo han sido elegidas por vía de ejemplo o norma.

N O T A.

Habiendo ya descrito y detallado con toda amplitud la naturaleza de nuestro invento, así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica, se debe hacer constar nuevamente que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones en sus dimensiones y detalles sin que por ello se altere el principio fundamental del invento. También se hace constar que dicho invento se refiere a la patente francesa de fecha 9 de Sept. de 1925, señalada con el nº 603.020, acogiéndose por lo tanto, a los beneficios que concede el artº 16 de la Ley de Propiedad Industrial, referente al Convenio Internacional de 1883, modificado por el Acuerdo de la Conferencia de Bruselas de Diciembre de 1900 y lo que constituye la esencia de dicho invento y por lo que solicito patente de invención por veinte años en España es por: "Un dispositivo para reducir la



compresión en los motores de combustión interna"; caracterizándose por lo siguiente:

1ª.- Por el hecho de que para el periodo de arranque, cada cilindro, puede ir unido a la admisión del motor, durante una parte de la carrera de compresión, estableciéndose esta comunicación por medio de un distribuidor accionado, de preferencia, por el árbol de levas.

2ª.- Un motor de combustión interna con arreglo a la reivindicación 1ª, caracterizado por el hecho de que unos grifos accionados a mano, permiten cortar la comunicación entre el distribuidor y los cilindros del motor durante el funcionamiento normal de éste último.

3ª.- Un motor de combustión interna con arreglo a la reivindicación 2ª, caracterizado por el hecho de que los expresados grifos o llaves son accionados simultáneamente por medio de una varilla o manigueta universal.

4ª.- Un motor de combustión interna con arreglo a la reivindicación 1ª, caracterizado por el hecho de que el distribuidor vá montado en una extremidad del árbol de levas.

5ª.- Un motor de combustión interna, tal y como queda substancialmente descrito y representado en el dibujo que se acompaña.

"Un dispositivo para reducir la compresión en los motores de combustión interna"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en el dibujo que se acompaña.

Esta memoria consta de tres hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 26 de Julio de 1926.

Marius Jean-Baptiste Barbarou.

P.P.

Por Poder  
"SANTOS DE REZO"

Fig. 1

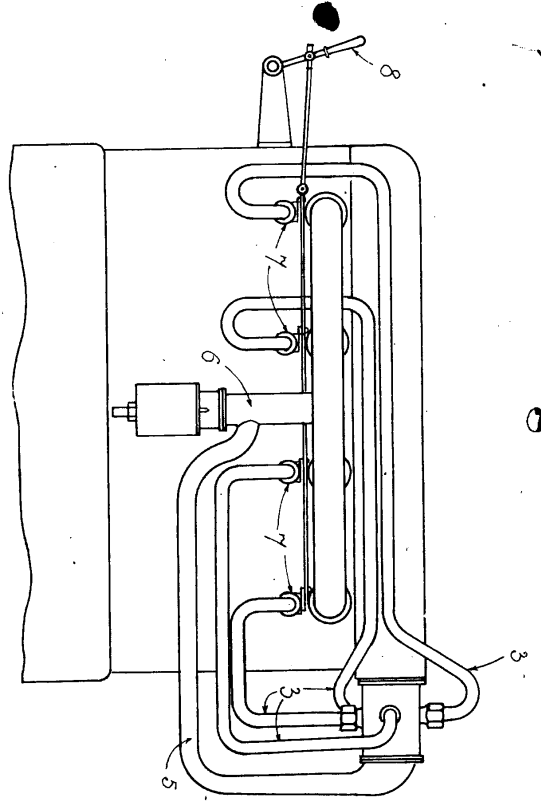


Fig. 3

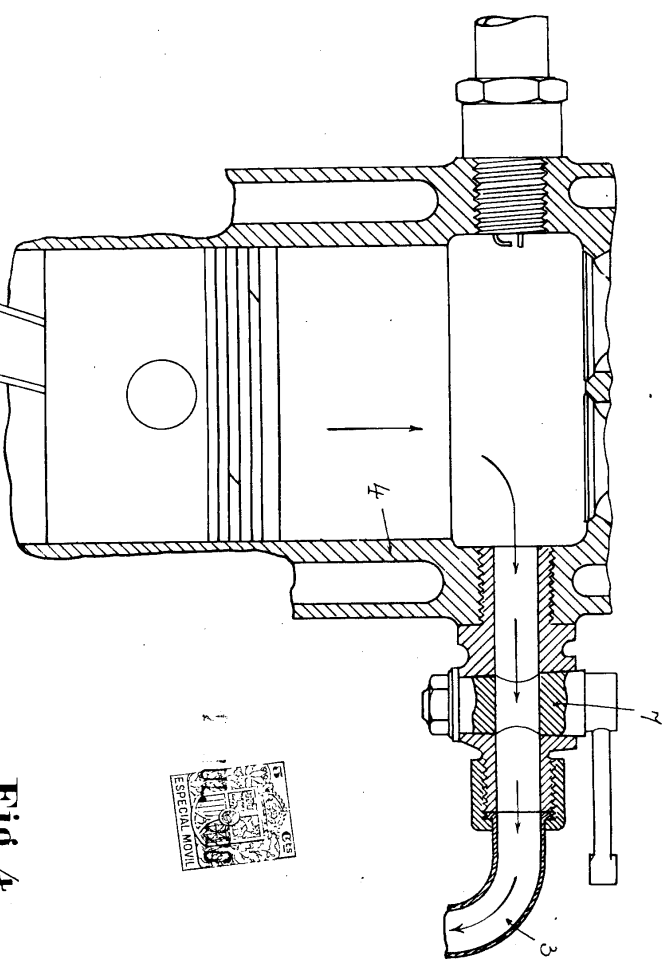


Fig. 2

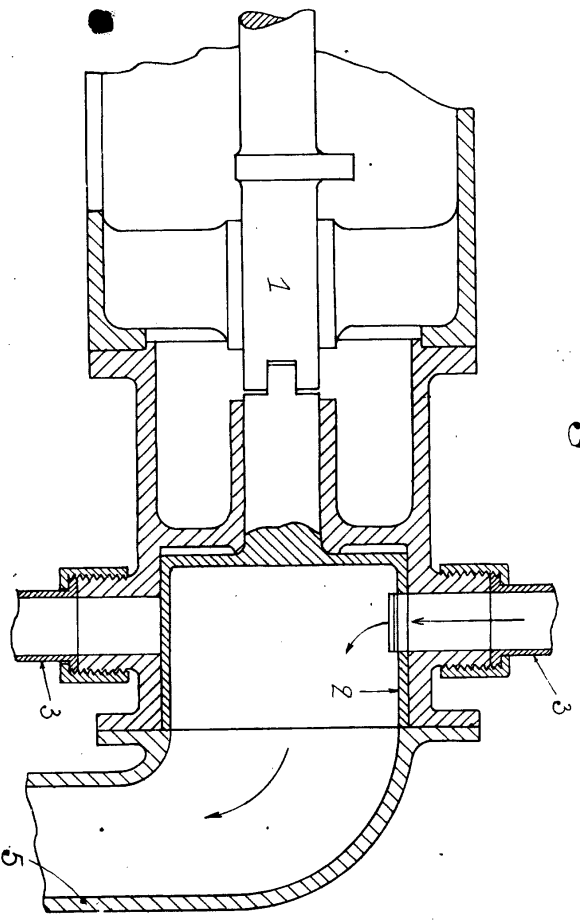
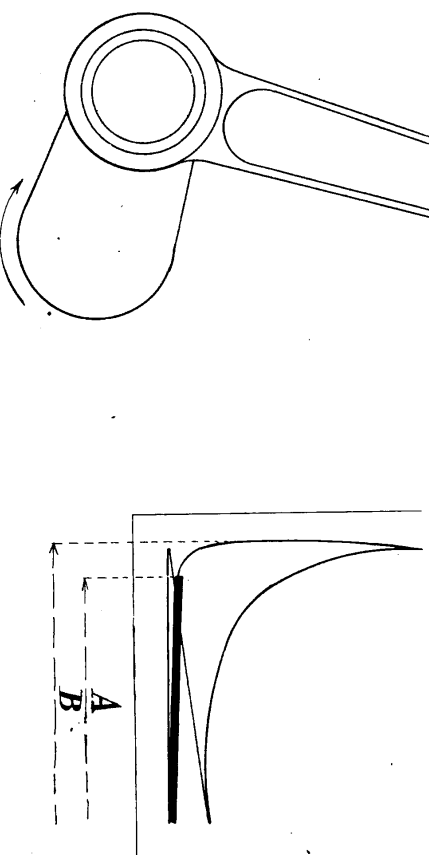


Fig. 4



*Lluidid, vis futeo rpeo.*

*W. P. G.*