

99.261

AMORTIGUADOR PARA MOTORES DE VEHICULOS

Agencia Especial

D. Roman Jarmorkin

MEMORIA DESCRIPTIVA



de una patente de invención por "amortiguador para motores de vehículos" (grupo 3, clase 33) á favor del Sr. . Juan
Evros S. Paris, 6 Rue des Jardins, Villa Victoria.

Ya se conocen amortiguadores para vehículos á motor en los cuales una corriente de aire producida por el movimiento del vehículo pasa através de un tronco de cono doble, habiéndose dispuesto en el lugar de la unión del cono de entrada y salida de aire varias aberturas de las cuales los gases de escape entran, por ejemplo en un espacio rodeando el cono doble, al interior de dicho cono mediante el efecto de succión producido en dicho lugar por la corriente de aire. Al disponerse este tronco de cono doble el cono de entrada de aire hace entrar cierto trecho al interior del cono de salida de aire.

Igualmente se ha propuesto una derivación de una parte de los gases de escape desde el tubo de escape, introduciéndolos al interior del amortiguador, pero la experiencia ha demostrado que con esta disposición no se puede suprimir completamente el sonido de escape en todas las formas de la marcha del motor y especialmente al estar parado el vehículo. Con estos dispositivos el efecto del motor se disminuye por las resistencias intercaladas en el tubo de escape.

Todos estos inconvenientes se evitan mediante el dispositivo descrito en esta invención.

La invención es ilustrada en los dibujos á guisa de ejemplo mostrando:

• Fig. 1 una vista lateral de la forma más sencilla de un amortiguador según el invento.

• Fig. 2 una vista parcialmente lateral con una forma de ejecución algo modificada .



Fig. 3. corte transversal sobre línea III-III de fig. 2

Fig. 4. corte longitudinal por otra forma de ejecución.

Fig. 5-6. cortes transversales sobre líneas V-V y VI-VI de figura 4

Fig. 7. corte a través de una parte del nuevo amortiguador de forma especialmente práctica.

Fig. 8. corte longitudinal a través de otra forma de ejecución de un amortiguador en escala ampliada.

Figs. 9 á 11 cortes transversales por líneas VIII-IX, X-XI y XII-XI de fig. 8.

Fig. 12. corte longitudinal según líneas XII-XIII de fig. 8.

En el objeto de la patente se emplea un tronco de cono 1 y otro tronco de cono 2, formando juntos un cuerpo conico doble alrededor del cual se forma una cámara 4, mediante una casisa 3. Por el movimiento del vehículo el aire entra en dirección de la flecha A al cono doble 1-2 atravesándolo. Según el invento el canto posterior 5 del tronco del cono 1 termina en el canto delantero 6 del tronco de cono 2, siendo el diametro del tronco de cono 1 en este sitio algo menor que el diametro del tronco del cono 2. Los gases de escape pasan a través de un tubo de escape 7 al interior del espacio o cámara 4, entrando despues a través de la ranura en el sitio de unión de ambos troncos de cono 1-2 al interior del ultimo (2).

En la forma de ejecución mostrada en fig, 2 se han provisto en el interior de la cámara 4 tabiques 8-9 cerca a las juntas de ambos troncos 1-2, de modo que los gases de escape entren en forma espiral-al interior del tronco de cono 2, según se muestra por las flechas B.

En la forma de ejecución se fig. 4 el cuerpo de cono doble es rodeado de una casisa 10, aumentando en diametro hacia atras, lo que permite una refrigeración especialmente favorable en esta pieza. Muy importante es la disposición de ranuras 11 para la salida de



gas en el cuerpo de cono, ya que una parte de los gases de escape puede salir de esta manera directamente hacia el interior del tronco de cono 2, provocando en el interior del mismo un efecto de succión que favorece de su parte la entrada de gases de escape en el sitio

Los gases de escape son conducidos por un tubo de gas de escape 12 através de un canal en forma espiral, ensanchándose paulatinamente, 13 hacia los puntos 5-6 . Un tabique final 15 provisto de aberturas 14 facilita la salida de una parte de los gases de escape que entran en la cámara 10, saliendo después por las ranuras 11 nombradas anteriormente.

En la forma de ejecución mostrada en fig. 7, uno de los troncos de cono, .e. el tronco de cono 1- es móvil en la cámara que le rodea siendo provisto de brazos 17- llevando sus extremos libres 18- roscados. Dichas partes roscadas 18- entran en un anillo roscado 19- fijado en el tronco de cono 2- . Mediante esta disposición se podrán graduar los troncos de cono 1-3- entre si y por lo tanto sus cantos 5-5-, para que tengan la distancia exacta que corresponde a la especialidad de cada vehículo.

En la forma de ejecución según figs. 11-12 se han dispuesto en el tronco de cono 2- una serie de ranuras 20- 21-, inclinadas debidamente entre si, según se vé en figs. 9-10; a dichas ranuras pasan los gases de escape mediante una placa de cierre perforada 22- similar al dispositivo que muestra fig. 8. Esencial es en esta forma de ejecución el que el sitio 5-5-, en donde los dos troncos de cono se juntan, este rodeado de una parte perforada de la cámara 23- por cuya disposición se refrena la entrada de los gases de escape al interior del cuerpo del cono doble de una manera adecuada.



En el tronco de cono -1- se ha insertado además un cuerpo plano o sea un prisma -24-, en cuyo interior se han dispuesto un tronco de cono -25- y otro -26- que se juntan de modo similar a los troncos -1-2- en -27-, quedando el compartimiento -28- en el interior del prisma -24- comunicado con la cámara -29- entre la cámara -10- y el tronco de cono -1-, de modo que los gases de escape entren de este espacio en dirección de la flecha C a la cámara -28- y de ahí en el punto -27- al interior del tronco de cono -26-. Otras ranuras -30- pueden practicarse también al extremo del cuerpo -26-.

Y como este aparato está comprendido en el artículo 1º de la ley vigente de Propiedad Industrial, podrá ser objeto de una patente de invención por 20 años para España y sus colonias.

Se solicita la concesión de esta patente bajo la prioridad de la patente Alemana J. 26974 del 11-12-1925

N O T A

La patente de invención cuyo privilegio se solicita para España y sus colonias deberá recaer en "Amortiguador para motores de vehículos" (grupo 3, clase 30) siendo lo que se declara como nuevo y de invención propia lo siguiente:

1º "Amortiguador para motores de vehículos" en los cuales los gases de escape entran en la corriente de aire en el interior de un cuerpo de cono doble en el cual el extremo del cono para la entrada del aire presenta un corte transversal más reducido que el principio del cono de salida de aire, caracterizado por el hecho de que el extremo del cono de entrada de aire esté situado en el mismo plano en el cual el principio del cono de salida de aire esté dispuesto.

2º "Amortiguador para motores de vehículos" según reivindicación -1- caracterizado por el hecho de que los gases de escape son conducidos a la ranura que se forma en el lugar de junta del cono de entrada de aire y del cono de salida de aire por cámaras de ex-



pansión de forma espiral.

3º "Amortiguador para motores de vehiculos" segun reivindicación -1- caracterizado por el hecho de que uno de los troncos de cono esté dispuesto graduable en relación al otro llevando por ejemplo brazos con piezas roscadas que entran en la rosca de un anillo fijado en el otro tronco lo que permite una graduación de los cantos entre si.

4º "Amortiguador para motores de vehiculos" segun reivindicación -1- en el cual desde el tubo de escape de gas partes de los gases de escape son desviados e introducidos en otro punto al interior del amortiguador, caracterizado por el hecho de que en el cono de salida de aire son provistas ranuras que sacan los gases de escape inmediatamente de la cámara que es formada entre el cuerpo de cono doble y una camisa que lo rodea y del cual al mismo tiempo los gases de escape en la ranura son tomados del sitio de junta de ambos troncos de cono, siendo repartidos por un tabique provisto de aberturas, los gases de escape correspondientemente a las ranuras y a la ranura dispuesta en el punto de junta de ambos troncos de cono doble.

5º "amortiguador para motores de vehiculos" segun reivindicación -1 a 4 - caracterizado por el hecho de que el punto de junta de ambos troncos de cono dobles sea rodeado de una parte perforada de la camisa.

6º "Amortiguador para motores de vehiculos" segun reivindicación 1 a 5 - caracterizada por el hecho de que en el interior del cono de la entrada de aire se haya dispuesto un cuerpo plano -prisma- con un tronco de cono siendo otro tronco de cono unido al primero, y quedando en comunicación el espacio entre los troncos de cono y la pared del prisma con el espacio entre el tronco de cono doble y la camisa que le rodea.



62 "Amortiguador para motores de vehiculos" tal como se ha descrito y demostrado en los dibujos adjuntos.

Consta de 6 hojas mecanografiadas en una sola cara.

Barcelona 13 Agosto 1926

JUAN DE LA TORRE

P.P.

Fig. 1.

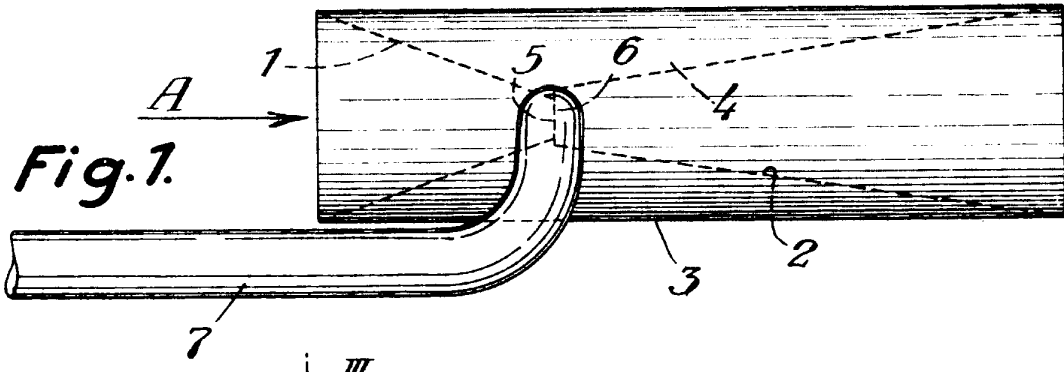


Fig. 2.

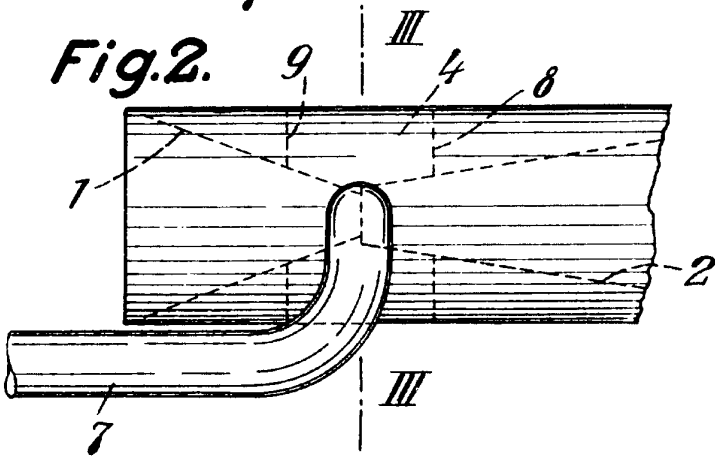


Fig. 3.

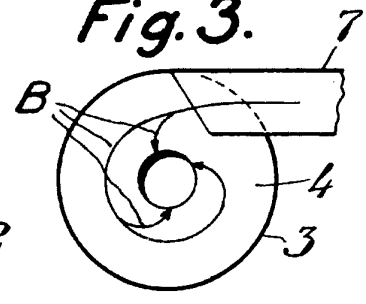
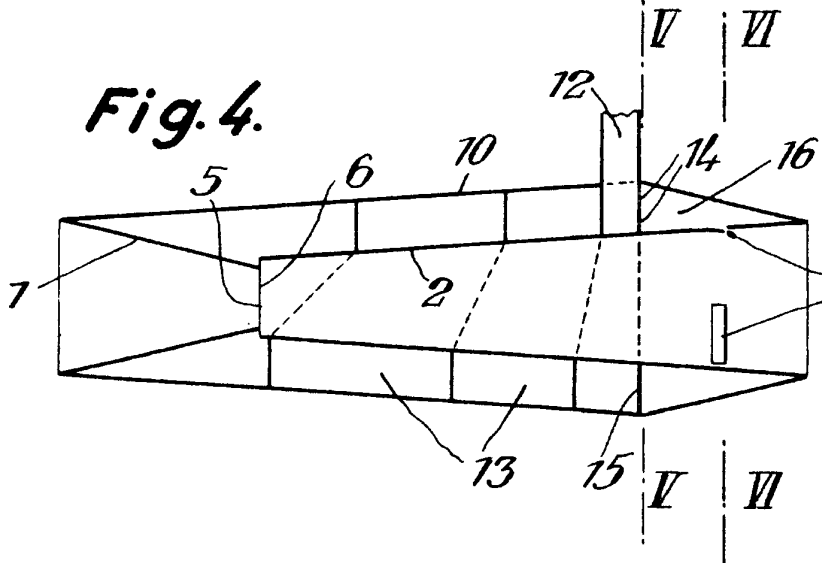


Fig. 4.



Escala Variable

Fig. 7.

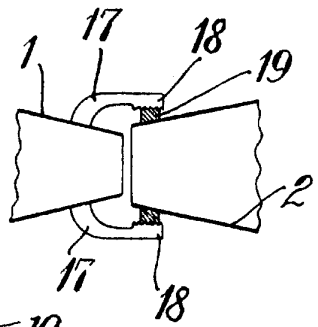


Fig. 5.

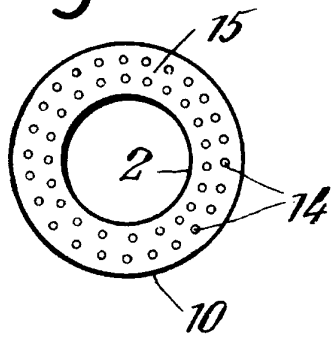
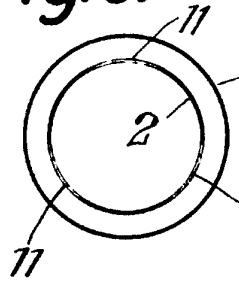


Fig. 6.



Banc. 138-26
 JUAN DE LA TORRE
 E.P.

[Handwritten signature]

Fig. 8.

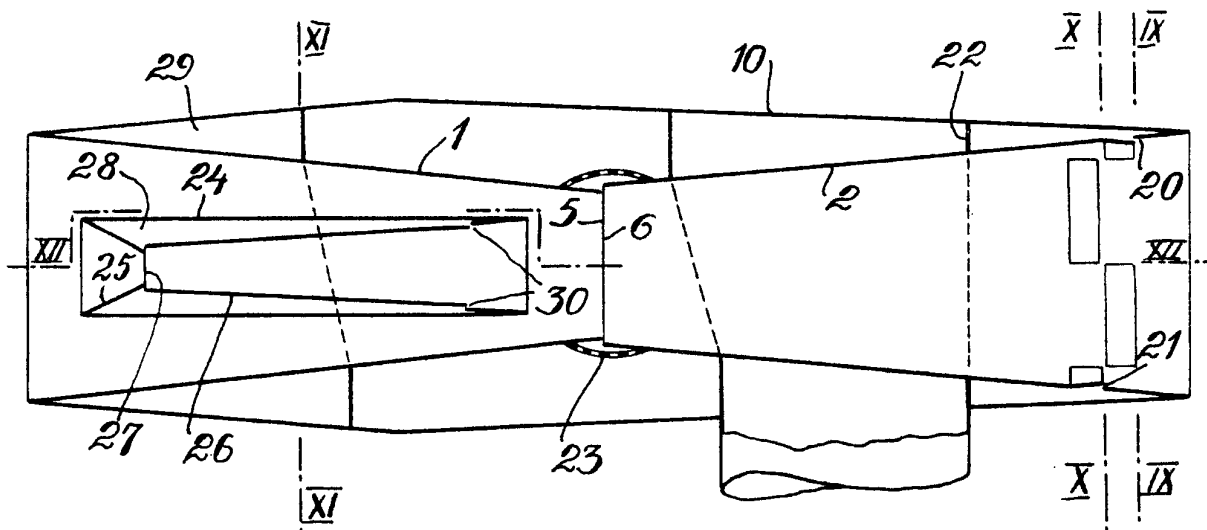


Fig. 10.

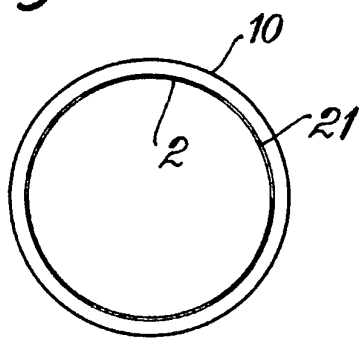


Fig. 9.

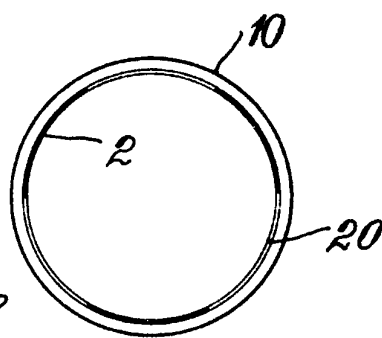
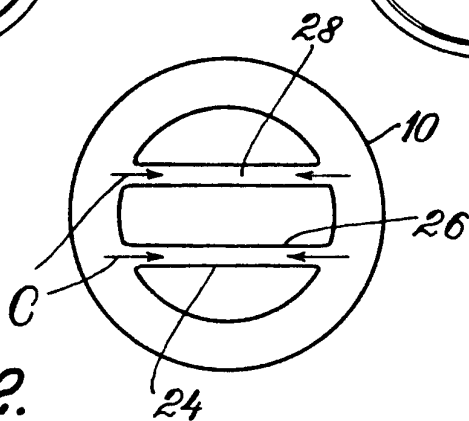
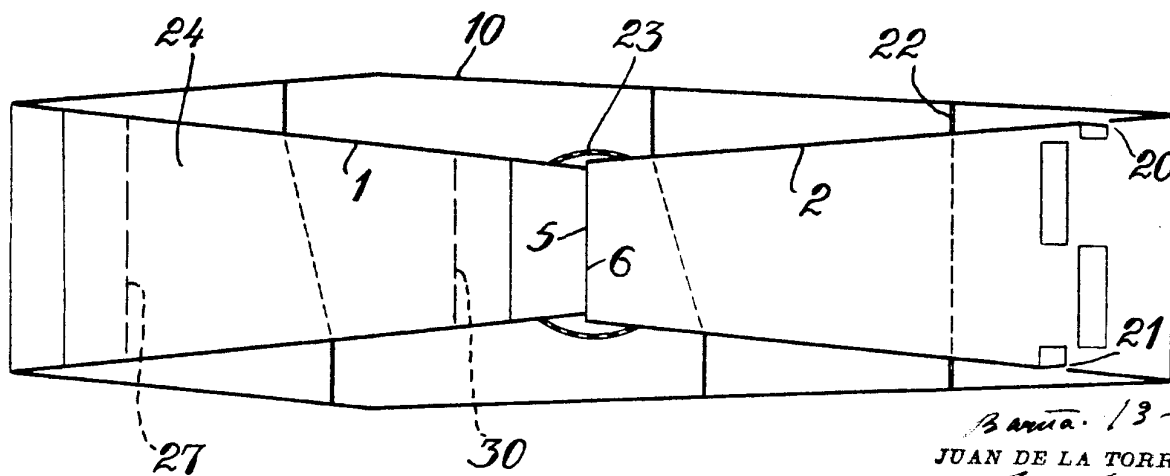


Fig. 11.



Escala Variable

Fig. 12.



Barua. 13-8-26
 JUAN DE LA TORRE
 P. P.
