

D. F. 20.741.

Certificado de Adición a la
Patente Española
N.º 99.875, Concedida con fecha 5 de Noviembre de 1926

MEMORIA

descriptiva sobre "Mejoras introducidas en el objeto de la
patente principal"

POR

Marius Jean Baptiste Barbou

DE

Paris

Francia



El presente certificado de adición tiene por objeto un perfeccionamiento en la construcción de las aletas de enfriamiento de motores del tipo que se describe en la patente principal por: "Perfeccionamientos en los motores de combustión con enfriamiento por aire", concedida en 5 de Noviembre de 1926, bajo el Nº 99.820.

El perfeccionamiento que constituye el objeto del presente certificado de adición consiste en que la parte de la aleta que vá envuelta por el metal del cilindro o de la culata de este, se compone de dos chapas separadas de un modo elástico formando muelle, de tal suerte que durante la solidificación del metal, las dos chapas se acercuen y no se contrarresten durante la contracción de dicho metal.

En el dibujo que se acompaña:

La Fig. 1, es una vista parcial en alzado de un ejemplo de realización de una aleta perfeccionada, antes de ser fijada en el motor.

La Fig. 2, es un corte transversal de una parte de la culata.

Segun puede verse en el dibujo, la aleta se compone de una chapa de palastro curvada formando un bucle elástico en 5, no estando en contacto entre sí las dos partes de la chapa mas que en la parte que no vá envuelta por el metal de la culata 6 (o del cilindro). En esta misma parte de la aleta las dos partes de la chapa 4 pueden ir unidas por medio de unos remaches 8, por soldadura, o por cualquier otro medio apropiado.

En el momento de enfriarse el metal de la culata o del cilindro, y por efecto de la contracción se juntan las partes 5.

Los gases contenidos entre los brazos 5 de la mordaza escapan por los agujeros 9 practicados por fuera de la parte envuelta. Los agujeros 7 sirven, como en la patente principal, para asegurar una unión perfecta de las aletas con el motor.

Al igual que en la patente principal, las aletas podrían



ser estañadas antes de la colada, con el fin de resguardar el cobre el aluminio u otro metal apropiado que constituya las aletas contra la oxidación, a la temperatura de colada.

Como es consiguiente, el invento no se limita a la forma de realización anteriormente descrita y representada, la cual solo ha sido dada a título de ejemplo. Las aletas podrían por ejemplo, llevar una sola chapa de palastro al exterior, subsistiendo, como es consiguiente, el bucle del metal en la parte bañada. Asimismo, en lugar de estar constituidas las aletas por una sola chapa curvada, podrían estar compuestas por dos chapas curvadas o estampadas como en 5, para constituir dos brazos elásticos apoyados uno en otro por su arista interior.

N O T A .

=====

Habiendo ya descrito y detallado con toda amplitud la naturaleza de mi invento así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica, debo hacer constar nuevamente que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones de detalle sin que por ello se altere el principio fundamental del invento. También se hace constar que dicho invento se refiere a un certificado de adición francés presentado con fecha 18 de Enero de 1926, y señalado con el Nº 20.741, 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 certificado de adición a la patente española nº 99.820, concedida en 5 de Noviembre de 1926, por: "Perfeccionamientos en los motores de combustión con enfriamiento por aire", es por: "Mejoras introducidas en el obteto de dicha patente"; caracterizándose dichas mejoras por lo siguiente:

1º.- Por el hecho de que el borde interno (5) de la aleta que se encuentra empotrado en el metal del cilindro o



de la culata, forma una especie de bucle o rizo que se puede deformar elásticamente por la acción de la contracción del metal.

2ª.- Un cilindro con arreglo a la reivindicación 1ª, caracterizado por el hecho de que unos agujeros (9) ponen el interior del bucle o abarquillado (5) con la atmosfera.

3ª.- Un cilindro con arreglo a la reivindicación 1ª, o 2ª, caracterizada por el hecho de que cada aleta está constituida por una sola pieza de chapa de palastro cuya parte media vá curvada o abarquillada formando un rizo o bucle, constituyendo dicha parte media el borde interno de la aleta.

4ª.- Un cilindro con arreglo a una cualquiera de las reivindicaciones 1ª o 2ª, caracterizado por el hecho de que cada aleta está constituida por dos piezas de chapa de palastro, yendo el borde interno de cada una de estas piezas, embutido o estampado de manera que forme un bucle o abarquillado cuando los bordes internos de dos piezas se aplican uno contra otro.

5ª.- Un cilindro para motor con enfriamiento por aire, provisto de aletas, tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria y representado en adjunto dibujo.

"Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal", tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

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

Madrid, 30 de Noviembre de 1926.

Marius Jean Baptiste Barbarou.

P. P.

Fig. 1

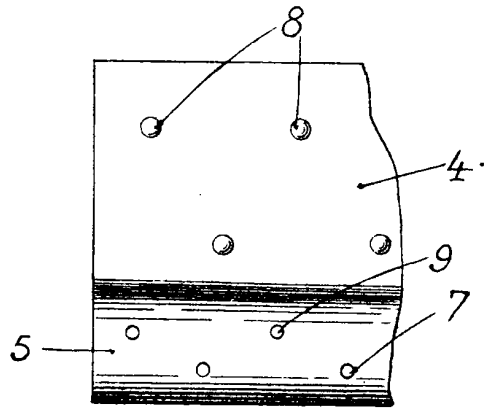
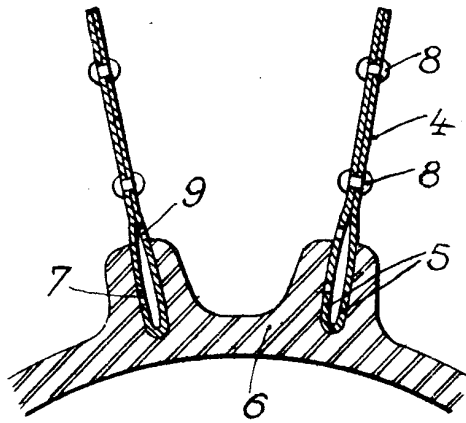


Fig. 2



Madrid, 30 Noviembre 1906.

J. J. J.