

PATENTE DE INTRODUCCION

por 5 años

por el producto industrial "CULATA DE ALEACION DE ALUMINIO APLICABLE A CUALQUIER MOTOR DE EXPLOSION YA CONSTRUIDO", a favor de Don Facundo Moltó Abad, domiciliado en Barcelona,

= = = = =



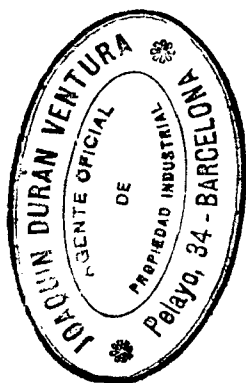
MEMORIA DESCRIPTIVA

Los motores de explosión son uno de los medios de producción de fuerza motriz mas modernos; por una serie de ventajas de orden práctico son casi los únicos empleados para la propulsión de los automóviles, aereoplanos y canoas y cada dia van empleándose mas motores fijos en instalaciones apartadas de líneas eléctricas. Contra todas estas ventajas prácticas, poco peso, espacio reducido, poco consumo, combustible o primera materia fácil de adquirir y limpia; hay una serie de inconvenientes que desde un punto de - vista estrictamente científico o técnico no lo hacen

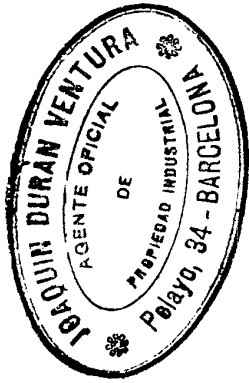
tan aceptable como otros medios de producción de fuerza como son máquinas de vapor, turbinas de vapor o agua, motores eléctricos, pues cualquiera de estos la técnica demuestra que tienen un mayor rendimiento, y si no se aplican a los numerosos casos en que nos hemos de valer del motor de explosión es por lo que antes hemos dicho, por imposibilidad material de aplicarlos.

Ahora bien: una de las causas que motivan este escaso rendimiento de los motores de explosión es la imperfección y desuniformidad de la mezcla explosiva en el cilindro; resulta que no siempre las dos partes de que consta la mezcla que son aire y gasolina difundida están en igual proporción y por lo tanto la fuerza expansiva de dicha mezcla al explotar por la chispa eléctrica no será igual; esto se corrige y gradua en el aparato llamado carburador que es donde se forma dicha mezcla; pero hay otra razón que también produce desigualdad de fuerza expansiva que es el que ambos elementos aire y gasolina no se hayan mezclado bien y esto se corrige con la culata del cilindro objeto de esta patente.

Ya en el extranjero, constructores percatados de la importancia de dicha nueva culata la han ido introduciendo en sus motores: en España dicha culata es desconocida y por esta razón el recurrente solicita Patente de introducción mayormente cuando dicha culata puede con suma facilidad adaptarse a cualquier motor ya construido y por lo tanto puede mejorarse con poco gasto su rendimiento, pues en cada caso particular adapta la nueva culata pero dejando la misma cubicación al motor.

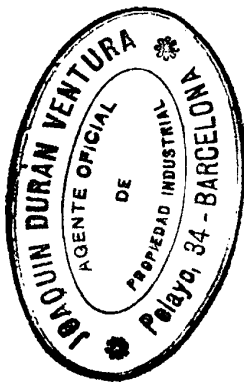


Para formarse una idea clara de lo que dicha culata es, se adjunta un detalle de la parte superior de los cilindros de un motor con culata normal (Figuras I y II). Sabido es, que el conjunto de los cilindros -C- y válvulas -V- de admisión y escape está generalmente constituido por una sola pieza llamada "block" del motor -B- y que sobre sus bordes superiores perfectamente planeados se adapta y une por pernos generalmente otra pieza -A- llamada culata, la cual lleva la cámara -R- de explosión, la -H- de refrigeración de agua y la bujía -J- o aparato en donde salta la chispa. En las figuras I y II que son las de una culata normal, dicha culata está constituida, digo, construida de fundición de hierro que como es sabido es muy conductora del calor, y como en dicha cámara se efectúa la explosión y por ende se desarrolla calor este es muy fácilmente transmitido a la cámara -H- o sea al agua y por lo tanto se requiere una intensa circulación de agua, y también calienta a la nueva mezcla que se comprime. Además la forma de la cámara -A- es abovedada y lisa y así no se unifica mucho la mezcla.



La nueva culata puede verse en las figuras III y IV en la que las mismas letras y denominaciones subsisten, pero en ella puede verse la diferencia de forma que tiene la cámara -A- si bien conservando como hemos dicho la misma cubicación: forma el repliegue -E- y se ajusta en todo lo posible (Fig IV) a la base superior del cilindro; con ello no se pierde fuerza contra el borde del "block", al comprimir la mezcla como por el repliegue -E- se ve obligada a adquirir un movimiento de rotación se unifica la mezcla y gra-

cias a este mismo repliegue hay mayor superficie de contacto entre -A- y -H- y por lo tanto mas refrigeración. Esta culata la construye de una aleación de aluminio que tiene mayor capacidad calorifera y por tanto no calienta tanto el agua de refrigeración y el motor no se recalienta. Debido a la mejor uniformidad de la mezcla carburante permite utilizar mezclas mas pobres y por lo tanto mas económicas. Y por transmitir menos cantidad de calor a la nueva mezcla que se comprime ésta a igualdad de densidad y compresión antes del encendido es mas fria con lo que se suprime la detonación.



N O T A

Se reivindica como objeto de esta Patente de Introducción:

PRIMERO - Culata de aleación de aluminio para los cilindros de los motores de explosión aplicable a cualquier motor ya construido distinguido por tener la superficie interna de la cámara de explosión un repliegue frente la base del cilindro, por ajustarse sus bordes en todo lo posible a la misma base conforme se detalla en la adjunta memoria y dibujos.

SEGUNDO - "CULATA DE ALEACION DE ALUMINIO APLICABLE A CUALQUIER MOTOR DE EXPLOSION YA CONSTRUIDO".

Consta la presente Memoria de cuatro hojas foliadas escritas por una sola cara y del dibujo unido a la misma.

Barcelona dieciseis de Febrero de mil novecientos veintisiete.

P. A. de Don Facundo Moltó Abad,

J. DURÁN
P. P.



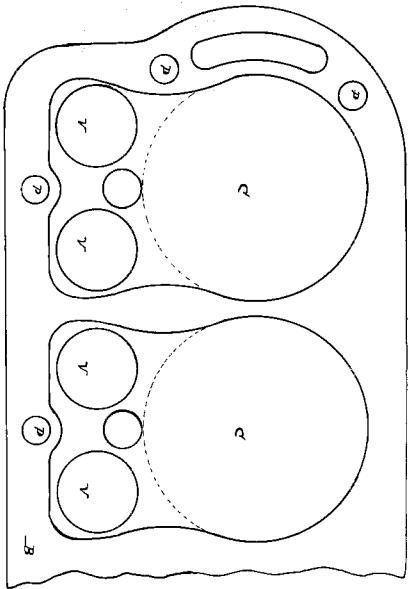


Fig. I

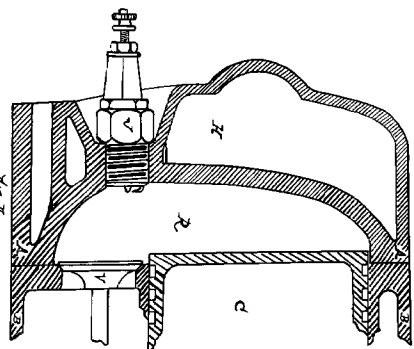


Fig. II

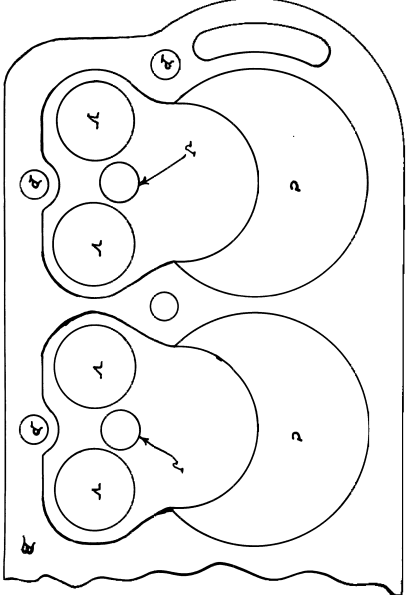


Fig. III

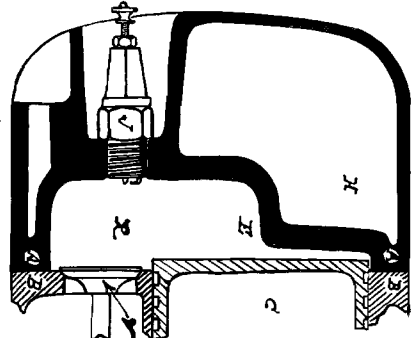


Fig. IV

Invention of the
 Patent Office
 No. 100,000,000
 1917

