



P A T E N T A . D E I N V E N C I O N

QUE COMO de propia y nueva Invencion, se solicita por veinte años, a favor de D.Manuel Osorio Remior, domiciliado en Gijon y que ha de recaer sobre " UN APARATO ECONOMIZADOR EN LOS MOTORES DE EXPLOSION "

( Clase 40<sup>a</sup> ).

.....

M E M O R I A D E S C R I P T I V A .

En la epoca actual, que pudieramos llamar la Edad del Motor, donde todo son medios rapidos de locomocion de personas u objetos, llevados a cabo por "motores de explosion", ya que ninguna otra clase han dado resultado verdaderamente practico, bien puede apreciarse un Inven to, que como el que se pretende Patentar, y dicho sea en terminos generales tiende y acierta a economizar, en el mas amplio sentido en el motor de explosion.

El Inventor, del presente Aparato, lleva, justo es decirlo unos cuantos años, realizando trabajos y estudios referentes al caso y por fin ahora , en que cree llegado a su termina a aquellos, se acoge a las protectoras Leyes de Propiedad Industrial.

Hecho el precedente preambulo, pasemos al alma y cuerpo del Aparato economizador en los motores de explosion: Se compone de dos elementos la contraplaca y la caja reguladora.

La contraplaca, es de una forma especial, segun se puede apreciar en el dibujo adjunto, y en su figura primera, se representa en corte de frente y en la 2<sup>a</sup>, vista de perfil, con un corte o seccion, que permite ver su interior, el cual tiene una forma asimismo especial.



(dos)

El tamaño de esta, debe ser adecuado a su uso, y por tanto no se puede precisar y se deja entre el tubo de admision y el carburador, si bien, conviene advertir que puede fabricarse unida al propio carburador.

La figura 3ª y siguientes, representan ya la Caja reguladora, y esta se encuentra formada de las nueve piezas siguientes:

- 1ª- Prisionero de fijacion del mando.
- 2ª- Mando.
- 3ª- Tres bolas freno del mando.
- 4ª- Arandela empuje de las bolas.
- 5ª- Resorte de la arandela y fijacion de valvula.
- 6ª- Valvula.
- 7ª- Tapa.
- 8ª- Tornillo, seguridad de la tapa y topes de la valvula.
- 9ª- Caja.

La figura 3ª, representa la planta inferior de la caja, mientras que la 4ª, es la vista superior de la misma. En la 5ª se puede apreciar la Seccion transversal, y en la 6ª, corte inferior de la caja, mientras que la planta superior, esta representada en la 7ª.

La caja reguladora y la contraplaza, quedan unidas por un tubo flexible de cualquier clase.

La Caja reguladora, tiene un orificio para colocar otro tubo, que puede ser de cualquier diametro, y que va al interior del motor para recoger los residuos de aceite y gasolina.

El funcionamiento es el siguiente: Se pone el motor en marcha, estando la caja debidamente cerrada. Pasados unos instantes se abre paulatina mente el mando, para dar entrada al aire adicional, que por uno de los orificios B (fig, 6ª), pasa a C (fig 3ª), despues por la ventanilla G-- (fig, tambien 3ª), y las ranuras H (fig 6ª), de aqui por el tubo flexible a la contraplaza, graduandose el aire hasta poner el motor " en punto".

A medida que el motor se calienta, se va corrigiendo la admision, aumentando o disminuyendo el paso del aire para conseguir el mejor funcio-



(tres)

namiento posible. Al llegar el mando a la mitad de su recorrido, da paso además, por D y E ( fig, 5<sup>a</sup>), a los desperdicios del aceite y a la gasolina que se haya podido condensar o precipitar en el motor.

Cuando va girando el mando a la derecha va cerrando el paso del aire frío sea el del ambiente, y aumentando el de los residuos y aire caliente.

Llegando al final de las divisiones del arco , los residuos y el aire caliente vuelven a los cilindros por el tubo de admisión, sin que entre entonces aire de más baja temperatura.

Llegado ya el motor a la temperatura normal, se hace llegar el mando, por la derecha hasta el tope y entonces se cierran D y E ( fig, 5<sup>a</sup>), o sean los pasos de los residuos y aire caliente; se comunican las ventanillas B ( fig 6<sup>a</sup>), con las ventanillas A ( fig 3<sup>a</sup>), y el aire del medio ambiente pasa por G ( fig 3<sup>a</sup>), a F ( fig, 6<sup>a</sup>), y por el tubo flexible llega a la contraplaca. En esta, el aire, que sigue la dirección indicada por las flechas, circunda a la mezcla, le impide fijarse a las paredes calientes, y por su mayor velocidad aumenta la difusión de la gasolina y la salida de esta del carburador.

La caja reguladora, por su forma especialísima de que ya hemos hablado, actúa como condensador variable, a todas temperaturas, latitudes y horas del día.

Tiene el dispositivo para aprovechamiento de los residuos de aceite y de la gasolina, que haya podido condensarse dentro del motor actualizado la contraplaca normalmente cuando halla llegado a la conveniente temperatura para su funcionamiento aquel.

Además tiene la ventaja, de que se establece una corriente de aire en el interior del motor, que le permite una refrigeración mayor que las conocidas hasta el día. Al cerrar la llave del paso de gases, el aparato produce un freno flexible ( importantísima derivación y consecuencia del invento), sobre el motor, y además resulta asimismo de gran utilidad la sobrealimentación en todos los tiempos, produciendo una carburación perfectísima.



(cuatro)

Lo que antecede es copia fiel, del pensamiento del Inventor y objeto, que con la precedente Memoria, se pretende obtener la precedente Patente de Invencion, y sus terminos nunca deben tomarse como limitativos, sino con el mayor caracter de fondo y forma y siempre que se refieran al referido objeto.

N O T A.  
~~~~~

Se reimindida como de la propia y nueva Invencion a favor de D. Manuel Osorio Ramir, residente en Gijon, por " UN APARATO ECONOMIZADOR EN LOS MOTORES DE EXPLOSION". ( Clase 40<sup>a</sup> ).

PRIMERA.- En un aparato que se compone de una contraplaca ( figs. 1<sup>a</sup> y 2<sup>a</sup> ), y una caja reguladora ( figs, 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup>. y 7<sup>a</sup> ) unidas por un tubo flexible y la primera de forma especial y la segunda, constituida por nueve piezas, fijando o adhiriendose al carburador y detras del tubo de admision o sea entre uno y otro. La caja reguladora actua de condensador variable, en temperaturas, altitudes y horas del dia variables.

SEGUNDA.- En un aparato , cuyo dispositivo tiene al aprovechamiento de residuos del aceite y gasolina, que hayan podido condensarse y ademas establece una corriente de aire en el interior del motor, que permite una refrigeracion inmejorable y que al cerrar la llave de gases, el propio aparato, actua de freno flexible, produciendo una sobrealimentacion y por tanto estabaleciendo verdaderas economias en los motores de explosion.

TERCERA.- La presente Patente ha de recaer sobre "UN APARATO ECONOMIZADOR EN LOS MOTORES DE EXPLOSION".

La presente Memoria va extendida en hojas mecanografiadas por una so



(cinco)

la cara, a las que se une plano, para la mejor comprensión del invento.

Madrid, a diez y siete de junio de mil novecientos veintisiete.

P o r      A u t o r i z a c i o n ,

~ CONTRAPLACA ~

~ Figura 1ª ~  
~ SECCION POR E-F ~

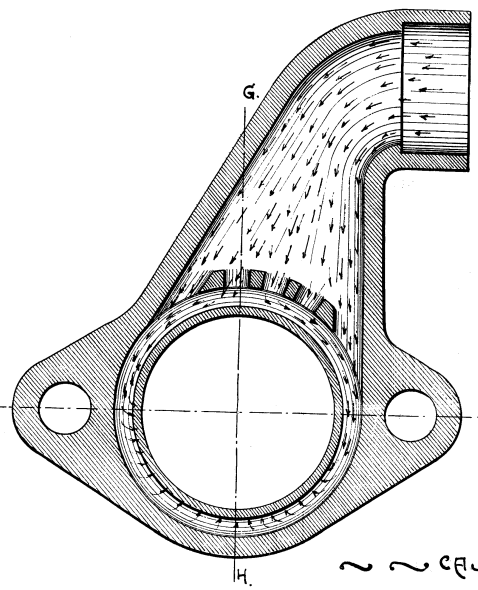
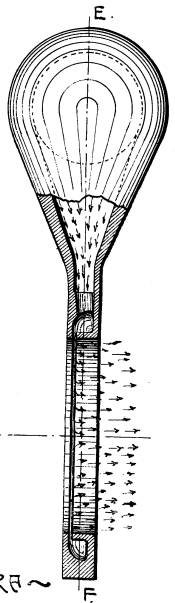


Figura 2ª  
~ SECCION POR G-H ~



~ ~ CAJA REGULADORA ~ ~

~ SECCION POR C-D ~ VISTA INFERIOR ~

~ PLANTA INFERIOR ~

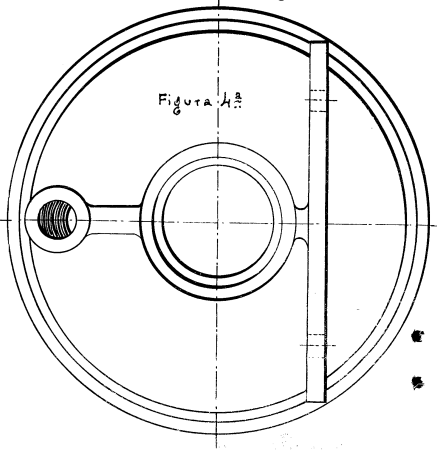
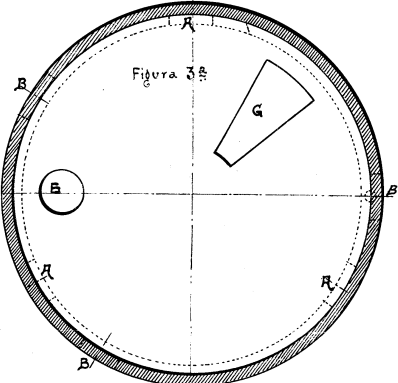
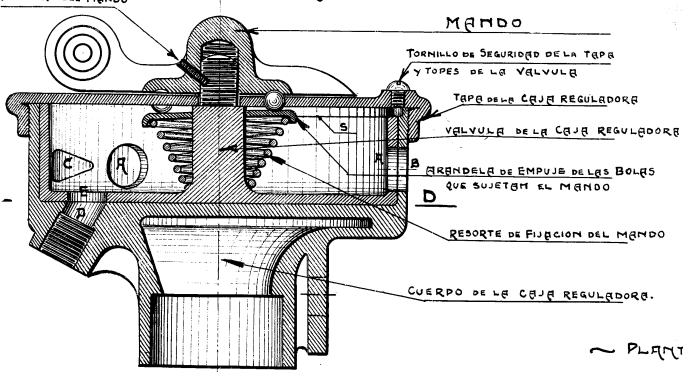


Figura 5ª

~ SECCION POR A-B ~



- MANDO
- TORNILLO DE SEGURIDAD DE LA TAPA Y TOPES DE LA VALVULA
- TAPA DE LA CAJA REGULADORA
- VALVULA DE LA CAJA REGULADORA
- A ARANDELA DE EMPUJE DE LAS BOLAS QUE SUJETAN EL MANDO
- D RESORTE DE FIJACION DEL MANDO
- CUERPO DE LA CAJA REGULADORA.



Escrito variable  
Madrid - 20 Junio 1912  
114 *Alvarez*

~ PLANTA SUPERIOR ~

~ SECCION POR C-D ~ VISTA SUPERIOR ~

