

La longitud del émbolo -2- en relación con la del cilindro -1- es tal, que las mencionadas lumbreras permanecen cerradas durante el recorrido de aquel, quedando abiertas las de la parte inferior del cilindro cuando el émbolo ocupa la posición extrema contraria y las de la parte superior cuando el propio émbolo se halla en el extremo opuesto de su recorrido. Además las dos lumbreras 5-6 y 7-8 que forman cada par, quedan diametralmente opuestas entre si y el émbolo en sus caras superior e inferior va provisto del deflector -9- dispuesto cerca de la correspondiente lumbrera de entrada.



A continuación del cilindro -1- y siguiendo el mismo eje que aquel va dispuesta la bomba de inyección constituida por el cuerpo o cilindro -10-, por el que corre el émbolo -11-, solidario al vástago -3- del émbolo -2- del motor. Dicho cuerpo de bomba presenta una entrada superior -12- y otra inferior -12'- en que desembocan los conductos -13- procedentes del carburador y las salidas -14- -14'- que van a parar a las lumbreras de entrada del cilindro -1-.

La incomunicación entre los cilindros -1- y -10- queda asegurada mediante una estopada -15-; y otra estopada -16- va dispuesta a la salida del cuerpo de bomba -10-.

El vástago -3- va por su extremo, a la salida de la bomba -10-, unido a una biela -17- y ésta queda montada ex-céntricamente ya sea entre dos platos -18- que a la par sirven de volante de regulación del movimiento, ya a un cigüeñal adecuado; tanto en uno como en otro caso encerrado el conjunto formado en un carter -19-.

El motor descrito se completa con cuantos elementos accesorios sea conveniente que en nada afectan a la esencialidad del mismo. Así pues serán variables los sistemas de carburación, distribución y encendido que se adopten y los medios de regulación, gobierno y seguridad que al efecto se utilicen.

Así mismo la refrigeración de este motor podrá llevarse a cabo por simple contacto y radiación en el aire, o bien por circulación de aire, agua o aceite o en otra forma adecuada, adoptando en cada caso los medios maquinales necesarios.



Además el motor de referencia podrá ser monocilíndrico o nó y su aplicación cualquiera, ya sea destinado para vehículos automóviles de cualquier clase, ya como motor fijo o semifijo, o para la aviación.

Tambien será variable en sus características de potencia y velocidad y por tanto en sus dimensiones y en cuanto se refiera a detalles constructivos, ya que como se ha dicho, el caso representado en el dibujo es a título tan solo de ejemplo.

Finalmente será variable cuanto no altere, cambie o modifique la esencialidad de la patente descrita.

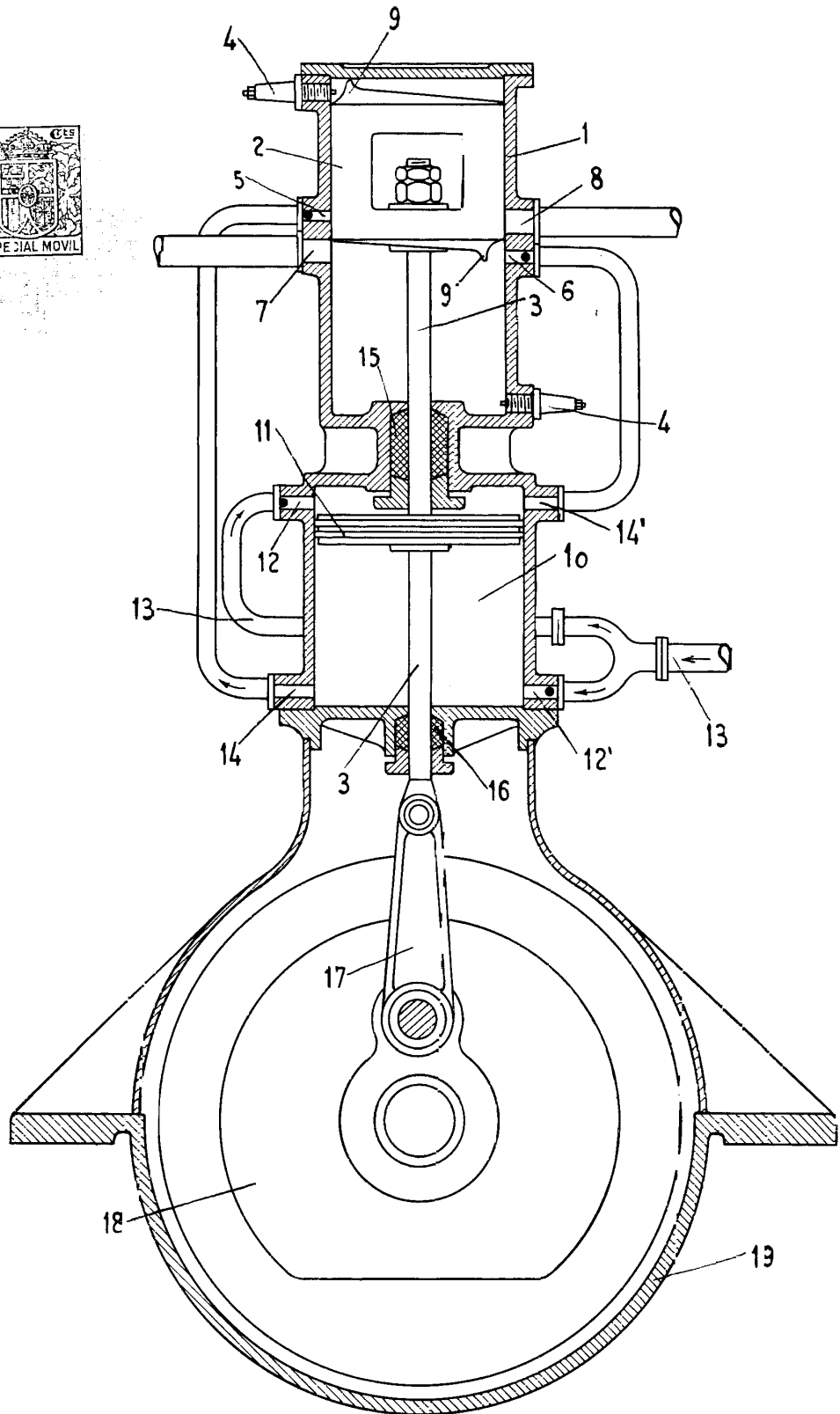
----- N O T A -----

Se Reivindica como objeto de esta Patente:

1. - Motor de explosión caracterizado por ser de un tiempo, teniendo lugar la explosión de la mezcla explosiva sobre las dos caras extremas del émbolo, alternativamente y a cada desplazamiento del propio émbolo.
2. - El propio motor de explosión de la reivindicación 1, caracterizado porque la bomba de inyección de la mezcla explosiva en el cilindro del motor va dispuesta a continuación del propio cilindro en forma que el émbolo de dicha bomba va solidario al vástago del émbolo del cilindro del motor, en forma que ambos émbolos funcionan sincrónicamente.
3. - El propio motor de las reivindicaciones 1 y 2, que puede ser de uno o mas cilindros, dispuestos en línea o en otra forma adecuada.
4. - Un nuevo motor de explosión.

Barcelona 4 Enero de 1928
P. A.

A. Fernández



ESCALA VARIABLE

P. A.
Y. Fernández