

Don Lucio Aldamir-gogeaescoa y Olaeta - Guernica (Vizcaya).

"Un motor rotativo"

El objeto de esta patente constituye que los cilindros y pistones juntamente con el armazón y demás articulaciones, giren con su eje central sobre un soporte fijo. Las explosiones son variables en cada vuelta según la construcción y el número de cilindros por ejemplo la de cuatro cilindros que representa los adjuntos dibujos 1 y 2.

Este tipo es de motor de cuatro cilindros, cuatro pistones y ocho explosiones por vuelta del eje central.

Cinematicamente las partes animadas de movimiento son de índole inversa a cuantas se conocen, excepto algunos rotativos de aviación o simplemente que se han construido por vía de ensayo.

Potencialmente también quedan invertidos (comparando con los actuales) los órganos productores de fuerza. Esto es: comprime el gas carborado el pistón, como los actuales y al verificarse la explosión es el cilindro el que avanza tangencialmente a la circunferencia que describe, al girar el conjunto de los cilindros, pistones, piñones, cigüeñales y cuerpo central. Con ello se consigue transformar el brazo de palanca, la distancia que exista entre la cámara de explosión y el eje central, quedando circunscrita la misión del pistón a la pasiva de punto de apoyo.

NOMENCLATURA DE LOS PRINCIPALES ORGANOS DEL MOTOR POR ORDEN NUMERICO EN LOS PLANOS 1 y 2 LAS FIGURAS 1, 2, 3, 4 y 5.

- Nº 1 - Primer cilindro.
- " 2 - Segundo "
- " 3 - Tercer "
- " 4 - Cuarto
- " 5 - Válvulas de escape.
- " 6 - " de admisión.
- " 7 - Bielas.
- " 8 - Unión articulada del cigüeñal.
- " 9 - Cigüeñal.



- Nº 10 - Corona dentada interiormente o viceversa.
- " 11 - Piñones.
- " 12 - Pistones.
- " 13 - Eje central.
- " 14 - Cuerpo central.



F U N C I O N A M I E N T O.

TRABAJO DE LOS CILINDROS Y PISTONES DURANTE LAS DISTINTAS FASES DEL CIRCUITO.=

Figura 1 cilindro nº 1, máximo de compresión y momento de explosión; fig. 2 cilindro 1, a 45º del punto de partida, final del tiempo "trabajo"; fig. 3 cilindro 1, a los 90º del punto de partida, final del tiempo "barrido"; fig. 4 cilindro 1 a los 135º del punto de partida, final del tiempo "admisión"; y fig. 5 cilindro 1 a los 180º final de tiempo "compresión" y momento de explosión, o sea, que el primer ciclo de cuatro tiempos se ha verificado en 180º de recorrido tangencial, repitiéndose el caso en los 180º restantes, este cilindro ha dado dos explosiones por vuelta, y como son cuatro cilindros las explosiones son 8, o sea, una cada 45º de recorrido angular.

Los efectos giroscópicos se neutralizan por no verificarse - las explosiones simultáneas sino escalonadas.

ENGRASE. A presión, por bomba de émbolo en el interior del eje central que manda el aceite a todas las partes animadas de movimiento, la recogida del aceite usado se efectua aprovechando la fuerza centrífuga que lo despide a un colector.

ESTRUCTURA DEL MOTOR. Un eje, su interior va taladrado para alojar el émbolo de la bomba de aceite, el cual recibe movimiento alternativo al girar alrededor de una excéntrica sujeta a la parte inmóvil del motor.

A este eje va sujeto, hacia su centro, un cuerpo nº 14 en el cual se colocan y afirman los cilindros núms. 1, 2, 3, 4 en posición tangente formando entre sí un cuadrilátero, este cuerpo lleva adosado el distribuidor eléctrico para la ignición; también y formando parte del referido cuerpo lleva dos soportes que susten-

tan los balancines de las válvulas.

El movimiento alternativo de los pistones nº 12 se efectua al impulso rotativo del cilindro por llevar aquel la parte posterior de la biela nº 7 sujeta con la palanca de articulación del cigüeñal nº 9 y piñón 11 en el cual engrana en una rueda dentada fija nº 10.

Por esta rueda nº 10 que va sujeta a la parte inmovil del motor pasa el conducto de la gasolina carburada, la que mediante un sistema encaje o ajuste especial con el cuerpo móvil, pasa a una cámara de este motor de parte inerme o fija; una base, una rueda dentada, un carburador, el aparato de ignición, una excéntrica para la bomba de aceite y las levas para las válvulas núms. 5 y 6.

Parte móvil: un eje central nº 13 y un cuerpo central nº 14, cuatro cilindros núms. 1, 2, 3, 4; cuatro pistones nº 12, con sus bielas nº 7; cuatro piñones cigüeñales núms. 11 y 9, válvulas 5 y 6, y balancines de las mismas, bugias, cables.

Quedan ya descritas las características principales para su funcionamiento sin precisar entrar en más detalles, como comprenderán los inteligentes en la materia.

--oOo-- N O T ▲ --oOo--
=: : = : = : =



Se reivindica como objeto de esta patente de invención propia y nueva, que presenta Don Lucio Aldamiz-gogeoasca y Olaeta, con domicilio en Guernica (Vizcaya), calle de la Estación, lo siguiente:

1º.- Se reivindica la acción pasiva del pistón, al verificarse las compresiones siempre en periodo de avance rotatorio, por ser el cilindro con todo lo que vá sujeta a él.

2º.- Se reivindica el que al ser impulsado por la explosión - arrastra toda la parte movil del motor, sirviendo al mismo tiempo de volante compensador.

3º.- Se reivindica el efectuarse una explosión a cada 45º de recorrido angular, o sea, ocho (8) explosiones por vuelta del eje central.

4º.- Se reivindica que este sistema de motor permite trabajar

indistintamente con un número de cilindros pares o impares, lo mismo que las explosiones por vuelta, pueden ser también variables, según el tipo de construcción.

5^a.- El objeto de la patente esencialmente descrita, a título - de ejemplo con referencias a los adjuntos dibujos 1 y 2.

6^a.- Esta patente de invención ha de recaer sobre "Un motor rotativo".

Esta memoria consta de cuatro hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 5 de Agosto de 1.929.



**DOCUMENTO
CON
FORMATO MAYOR
DE A3**