



ABR. 1930

EB/. =

MEMORIA DESCRIPTIVA

para un Certificado de Adición, por: "Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 117,782," a favor de Don Sven LINDENQVIST, de nacionalidad sueca, con residencia en Berlín w (Alemania) Nachodstrasse, n° 20. =

=====

- 1 El objeto de la patente principal lo constituye un procedimiento y una disposición para aprovisionar de esencia los aviones en el aire efectuándose este aprovisionamiento cogiendo el tubo de carga automáticamente por un dispositivo adecuado previsto en el avión de vuelo permanente, cogiéndose dicho tubo de carga
- 2 provisto de un cierre automático por unos brazos captadores previstos en el avión permanente e introduciéndose en el dispositivo de carga. La apertura de la válvula en el extremo del tubo de carga se realiza aquí con auxilio de dos discos previstos en dicho tubo, uno de los cuales se une de tal suerte con la válvula
- 3 que cierra el tubo, que abre la válvula con un tiro p presión ejercida sobre él.

El presente invento se refiere a una mejora y un ulterior perfeccionamiento del objeto de la patente principal y se pro-

28 ABR. 1930

4 pone introducir más fácilmente el tubo de carga en el dispositivo
para la misma. Esto se consigue según el presente invento gracias
a que el tubo de carga, después de cogido por los brazos captado -
res del dispositivo cogedor, se encaja mediante un estríbo girato -
rio en el dispositivo de carga. Este estríbo puede accionarse des -
de el interior del avión y permite por tanto simplificar la manio -
bra no siempre sencilla para introducir el tubo en el dispositivo
de carga, sin que corra ningún peligro el personal de servicio.

5 Para simplificar aún más esta manobra es preferible
disponer el dispositivo captador y de carga en un plano autenta -
dor del avión permanente, pues con esta disposición el tubo de
6 carga no puede quedar cogido en el mando o en otras partes salien -
tes del avión.

7 Para impedir que el tubo después de introducido en el
dispositivo de carga no se vuelva a arrancar de este dispositivo
hacia atrás con cualquier movimiento inconveniente de uno de los
dos aviones, conviene finalmente construir elásticamente y estre -
chada hacia adelante la ranura destinada a introducir el tubo.

8 En los dibujos adjuntos se ilustran algunos ejemplos de
ejecución del dispositivo según el invento. El objeto de éste lo
constituye también una mejora de la válvula descrita en la pater -
te principal para el tubo de carga, la cual permite trasvasar en
breve tiempo grandes cantidades de combustible y al mismo tiempo
ofrece una seguridad completa contra el derrame del combustible
al salirse o arrancarse el tubo. Esto se logra según el invento
9 gracias a una tal conformidad de la válvula que se abra o se cierre
por el desplazamiento de un cilindro provisto de agujeros. Así
la cantidad de paso del combustible a través de la válvula depende
aquí exclusivamente de la magnitud del agujero del cilindro des -
plazable y ésta puede aumentarse como se quiera, en dirección del
cilindro o sea del eje longitudinal del tubo, sin tener que agran -
10 dar el diámetro de la válvula en forma inconveniente.



ABR. 1930.

La fig. 1, presenta un avión 1, con el dispositivo de carga y captación 3, dispuesto en los planos sustentadores 2. En este dispositivo se prevé un estribo 4, que mediante la varilla 5, puede hacerse oscilar hacia arriba desde el interior del avión y en este movimiento introduce al tubo de carga 6, a través de la ranura 7, en el dispositivo de carga.

En las figs. 2, y 3, se ilustra una forma estrechada hacia adelante de la ranura 7, haciéndose las paredes de la ranura elásticas, como se indica en 8.

Las figs. 4 y 5, presentan diversas formas de ejecución del extremo del tubo de carga. La válvula ilustrada en la fig. 4, se compone de una caja 9, que por arriba termina en un cilindro 10, y lleva el disco 11, destinado a sujetar el tubo en el dispositivo captador. En el cilindro 10, se dispone desplazable otro cilindro 12, provisto de agujeros 13, y que lleva el disco 14, que ha de accionar la válvula. El cilindro 12, se une con el tubo de carga 15, y se fija mediante un perno elástico 17, en el puente 16, dispuesto en la caja 9. Al momento que el tubo de carga se introduce en el dispositivo para la misma, el disco 14, se oprime contra el disco 11, y el cilindro 12, se empuja hacia abajo hasta que los orificios 13, salen del cilindro 10. En esta posición se abre luego la válvula y el combustible corre desde el tubo de carga 15, por los orificios 13, a la caja 9, y desde aquí al tanque del avión permanente. Al momento que cesa la presión sobre el disco 14, se levanta hacia arriba el cilindro 12, por el muelle 18, y se cierra la válvula.

En la forma de ejecución ilustrada en la fig. 5, la válvula se compone de una caja 20, con la que se une firmemente un cilindro 22, provisto de orificios 21. En el cilindro 22, se prevé una corredera 23, que por una varilla 24, se une con el disco móvil 25, y permite desplazarse en el cilindro 22, contra la fuerza del muelle 26, con una presión ejercida hacia arriba sobre el



3 ABR. 1930

17

disco 25, se levanta la corredera 23, y deja libres los agujeros 21, por los que el combustible corre desde el tubo al tanque del avión permanente. Al cesar la presión sobre el disco 25, el muelle 26, empuja a la corredera 23, hacia abajo, con lo que se cierra de nuevo la válvula.

N O T A. -
- - - - -

18 Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

19 1. = Un procedimiento para aprovisionar de esencia a los aviones en el aire según la patente principal número 117,782 caracterizado porque el tubo de carga después de cogido por los brazos captadores, se introduce en el dispositivo de carga mediante un estribo giratorio.

20 2. = Una disposición para llevar a la práctica el procedimiento reivindicado en el punto 1, caracterizada por un estribo que se puede hacer oscilar hacia adelante y hacia arriba sobre los brazos captadores.

3. = Una disposición según lo reivindicado en el punto 2, caracterizada porque el estribo se puede accionar mediante una varilla o similar desde el interior del avión.

21 4. = Una disposición según lo reivindicado en el punto 2, caracterizada porque el dispositivo captador y de carga se dispone sobre un plano sustentador del avión.

22 5. = Una disposición según lo reivindicado en el punto 2, caracterizada porque la ranura que sirve para introducir el tubo de carga en el dispositivo de la misma, se construye elástica y estrechada hacia adelante.

6. = Una disposición según lo reivindicado en el punto 2, caracterizada porque el tubo de carga se cierra por una válvula.



ABR. 1930

23 la, que por desplazamiento de un cilindro provisto de orificios se abre en un cilindro que circunda al otro estrecha y concentricamente, o bien se cierra.

7. = Una disposición según lo reivindicado en el punto 6, caracterizada porque uno de los cilindros se fija en el disco de desenganche del tubo, mientras que el otro cilindro se une con el disco de retención.

24 8. = " Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 117,782 " según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva y se ilustra con los planos que a la misma se acompañan.

25 Consta esta descripción de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 28 de abril de 1930. -

Abogado López y López. -

F.P.L.



Fig.1

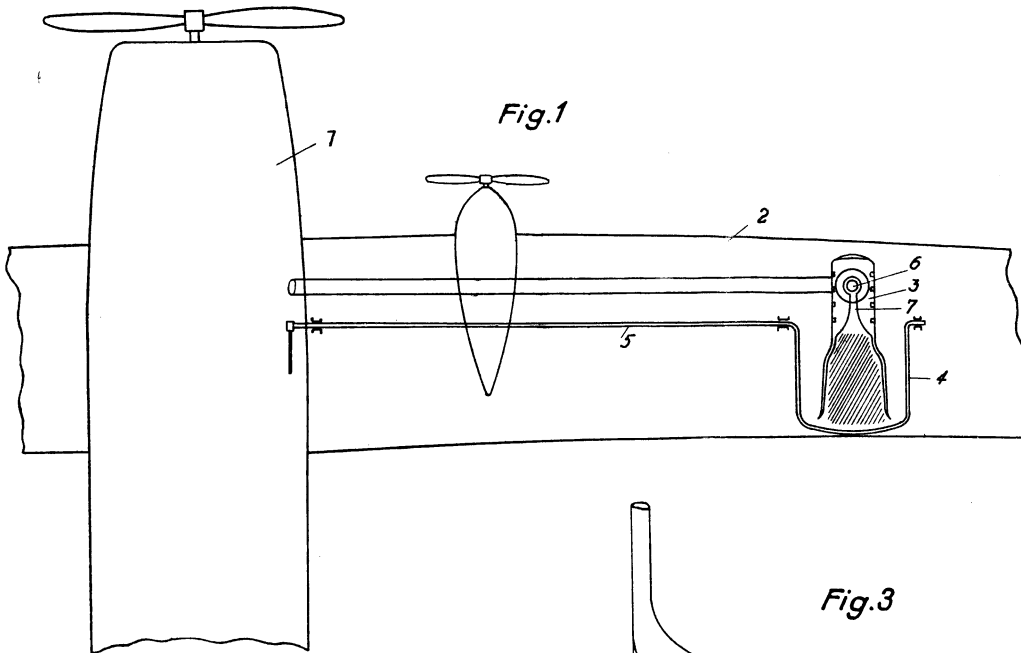


Fig.2

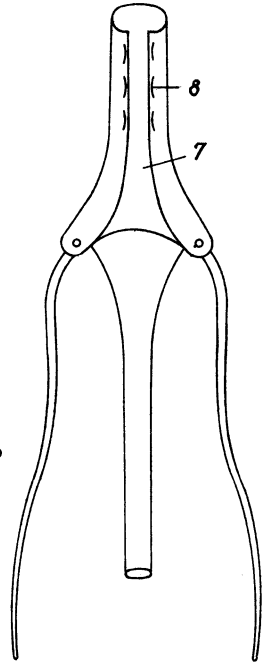


Fig.3

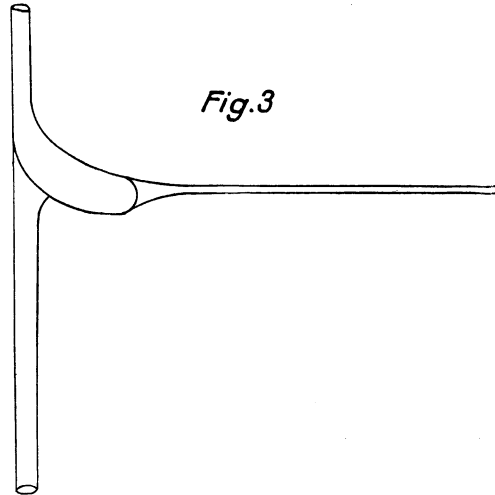


Fig.4

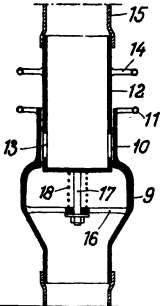


Fig.5

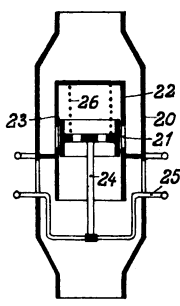
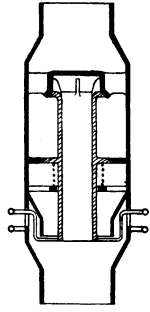


Fig.6



ESCALA VARIABLE
 LEONADIO LOPEZ
 DR. *Amor*