

169451

169451

169451

Daniel VALBUENA CASADO de Nacionalidad Española con residencia en Valladolid, Calle de Expósitos, núm. 3 pral.

El objeto sobre el cual se solicita la PATENTE DE INVENCIÓN, es el que ha continuación se detalla en la presente MEMORIA.



CILINDRO Y PISTON PARA MOTOR DE COMBUSTION INTERNA

Este cilindro y pistón hacen los cuatro ciclos del motor de explosión, como la generalidad; pero el deslizamiento del pistón se efectua dentro de una guía que lo soporta con abundante engrase.

- 5^a. En los dibujos adjuntos, las figuras 1^a. y 2^a. corresponden a la sección transversal y longitudinal respectivamente, de un cilindro y pistón de motor de combustión interna, vertical, de las características corrientes, en cuanto a relación de compresión, diámetro y recorrido, cuando a efectuado el cigueñal un giro de
- 10^a. 90 grados desde su punto alto y por consiguiente, el pistón se halla en su media carrera. La construcción de éste puede ser de aleación de aluminio ú otro material, con nervios interiormente que le refuerzan y soportan el eje que transmite el empuje de la biela. El cilindro en su parte inferior lleva, sujeta con tornillos, la
- 15^a. guía del pistón, suficientemente larga que le impide todo movimiento lateral y sin que ésta, esté en contacto directo con las superficies donde se realiza la combustión.

La figura 3^a. representa el conjunto de guía y pistón armados, vistos por su parte inferior.

169451

20^a. En el funcionamiento, el pistón en su carrera de ascenso y descenso, debido a el engrase natural que existe en el interior del carter, por la salpicadura ó presión, es mojado con el aceite, proporcionando a la guía un engrase abundante y limpio.

25^a. El exceso de aceite que pudiera subir, se va depositando en el espacio comprendido entre el pistón y la endidura circular (A) de la guía, pasando por los orificios (B) descargan el aceite a una canal circular (C) que comunica por unos orificios de mayor diámetro (D) a el carter.

Los orificios (B) y (D) de la guía, variarán en diámetro y cantidad según el tipo y circunstancias del motor en que esta se aplique.

30^a. Las cuatro ranuras (E) colocadas a 90 grados, están dispuestas con objeto de poder comunicar con el carter las presiones y depresiones que existan en el anillo circular, formado entre el pistón y la pared del cilindro, al mismo tiempo que por ser la parte más alta del motor, reciben por dichas ranuras, el aire caliente envuelto con pequeñas partículas de lubricante, procedentes de la descomposición del mismo debido a la temperatura engendrada en el carter, para aliviar el frotamiento de los anillos de cierre de compresión.

40^a. Los modos de realización de esta idea pueden variar sin que cambie su esencia y tambien los detalles de ejecución, formas y gruesos de las piezas descritas y materiales de que se fabriquen.

Las ventajas de este cilindro y pistón son las siguientes:

45^a. 1^º. El gasto ó consumo de lubricante, que de ordinario es quemado en la cámara de combustión, queda completamente anulado.

2^º. No influir en el gasto de lubricante, la mayor o menor precisión en el ajuste del pistón con el cilindro. 3^º. Un frotamiento por deslizamiento, más suave del pistón, debido a la eliminación del anillo regulador de aceite y 4^º. Mayor rendimiento de potencia.

50^a.



169451

Esta Memoria consta de tres hojas y está descrita en cin cuenta y una líneas mecanografiadas.

N O T A

En resumen la invención descrita se caracteriza esencialmente por lo que sigue, que es lo que se pretende proteger:

1^º.- El ir provisto el cilindro en su parte inferior de una guía de menor diámetro que el de la cámara de ~~embustión~~ combustión, que por su disposición impide el paso del lubricante a dicha cámara; no obstante estar bañada la guía en abundante engrase, a causa de la lubricación verificada por la salpicadura en el carter. Deslizándose el exceso de lubricación por unos orificios practicados en la mencionada guía, a el carter.

2^º.- El pistón se ajustará a las medidas y necesidades del cilindro arriba mencionado.

3^º.- Cilindro y pistón para motor de combustión interna, tal y como se detalla en la presente Memoria.

Valladolid 10 Febrero de 1945

J. Saldaña





162451

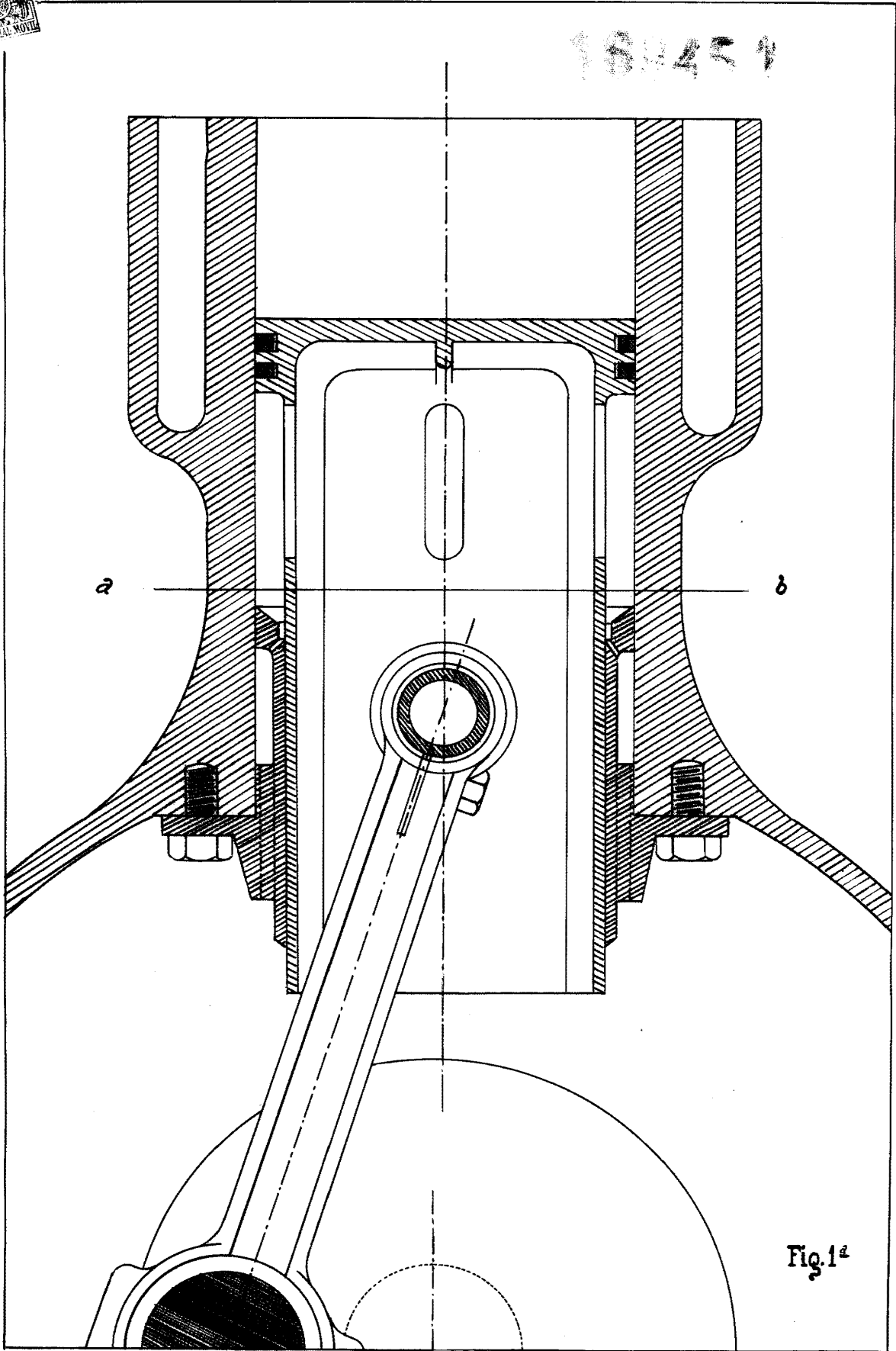


Fig. 1^a

[Handwritten signature]



169451

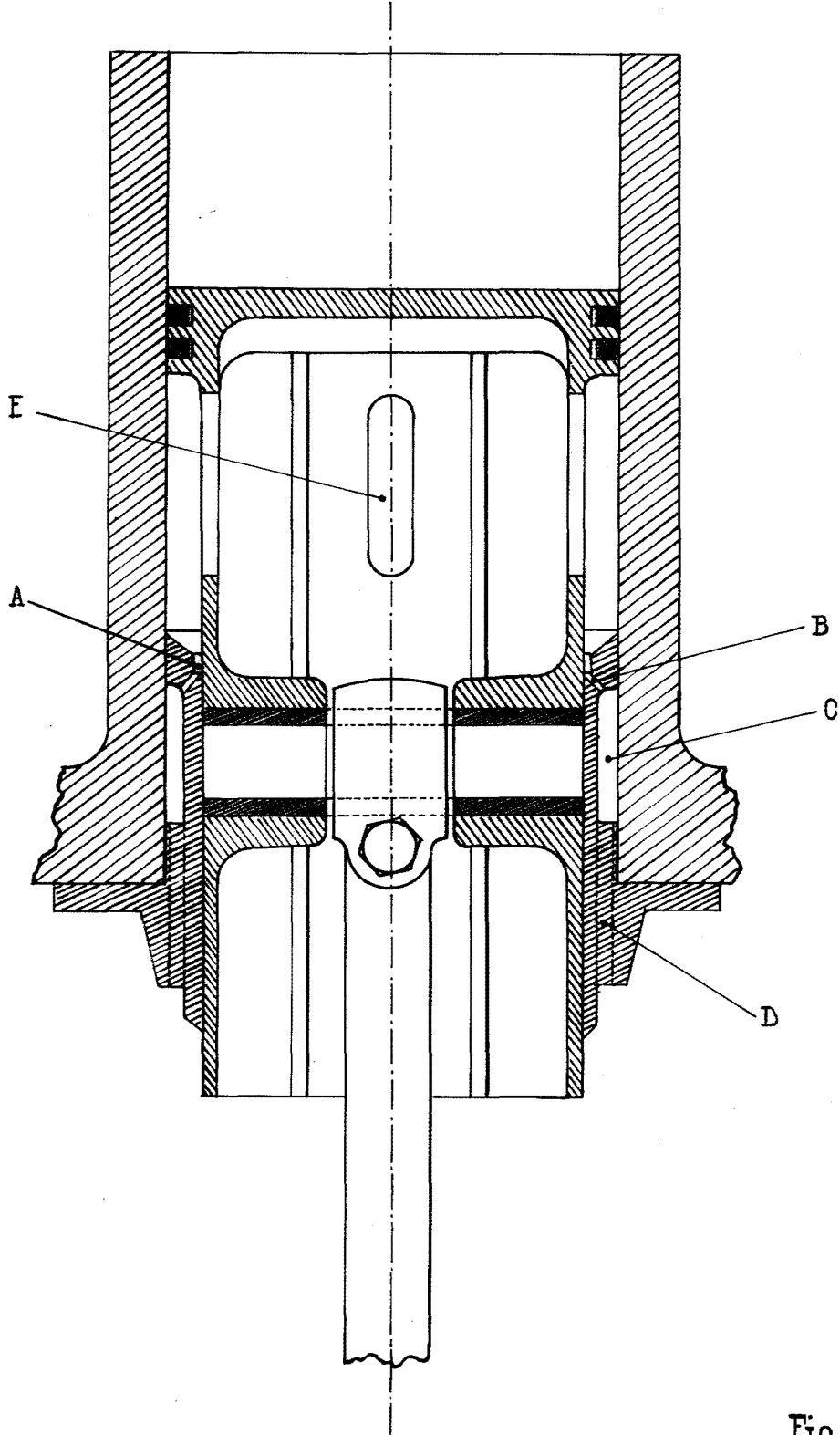


Fig. 2^a



189451

Sección *ab.*

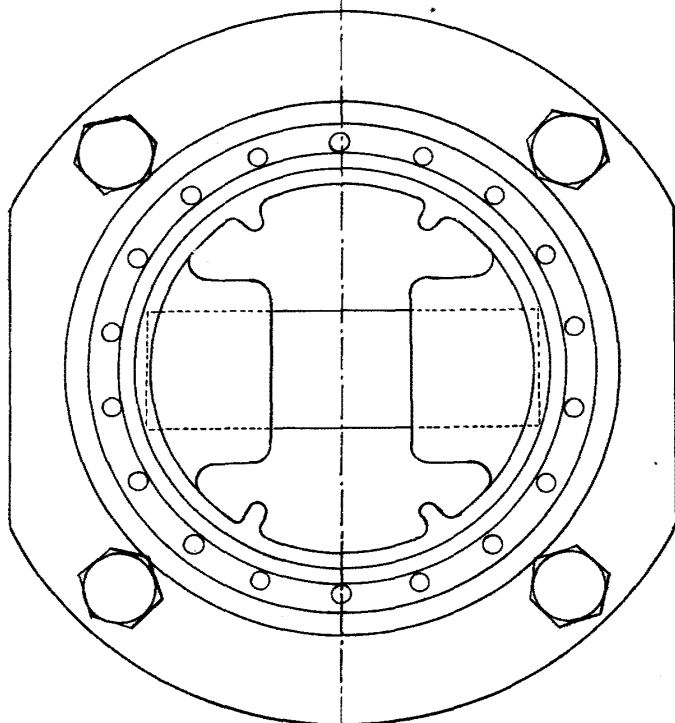
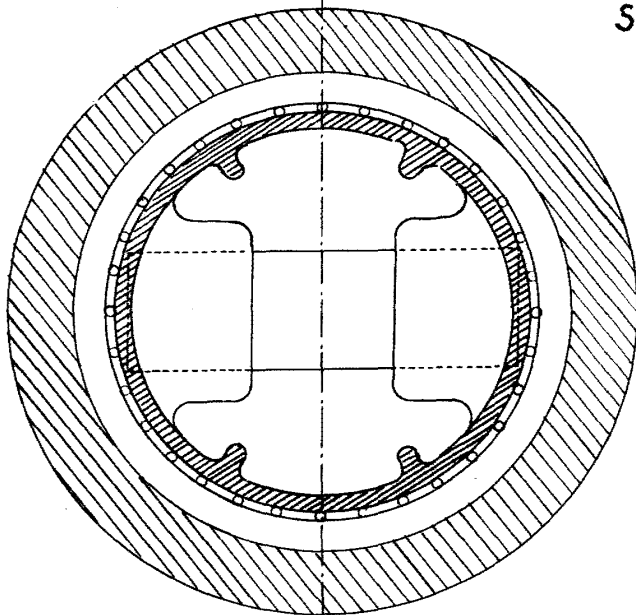


Fig. 3^a

[Handwritten signature]