







30.- al motor sin escape alguno por la tubería H) (Fig.1ª).

El depósito B) irá provisto de una válvula de seguridad I) - para evitar los peligros de exceso de carga. Para conocer esta, cada uno de los depósitos llevará acoplado un manómetro M) (Fig.1ª), indicador de las atmósferas de presión en cada uno de ellos.

35.- Los depósitos irán colocados: El B) en el lugar que ocupe el de la gasolina, y el A) en el salpicadero, debajo del asiento o don de en cada caso convenga.

40.- La entrada de aire al motor la tendrá por la boca del tubo de admisión, ó sea donde vá acoplado el carburador, y la salida por el tubo de escape J) (Fig.1ª).

45.- En el árbol de levas K) (Fig.2ª), con objeto de que las válvulas rindan doble trabajo, ha de duplicarse el número de aquellas, para lo que cada leva L) (Fig.2ª) tiene que ser también doble. En esta forma, al abrir la válvula de admisión entra el aire, y cuando el émbolo llega a la parte baja, se cierra. En ese momento empieza a abrir la de escape para dar salida al aire, y se cierra al llegar el émbolo al punto máximo superior.

50.- Para conseguir que el motor funcione en dos tiempos, admisión y escape, eliminando los de compresión y explosión convirtiéndolos - también en admisión y escape, se le quita al árbol de levas el piñón que engrana con el del cigüeñal N) (Fig.3ª) y se le sustituye por otro O) (Fig.3ª) del mismo diámetro que el N) para que, por medio de una cadena P) (Fig.3ª), den el mismo número de revoluciones. Con ello, aún supeniendo que los efectos producidos por el aire fuesen - de menor intensidad que los ocasionados con la gasolina, quedan compensados por el aumento de potencia conseguido con la transferencia y aprovechamiento de los tiempos de compresión y explosión, - que con la gasolina eran, hasta cierto punto, innecesarios.

55.- Con el Aire-alimentador no es necesaria la parte eléctrica - del motor, desapareciendo las múltiples y frecuentes averías que se producen por ella, y se suprime el delco, platinos, bobina, condensador, carburador y bujías.

60.-

N O T A.- Se reivindica como objeto de esta Patente de invención, la propiedad y explotación exclusiva de:

65.- 1ª - "Un aparato aero-alimentador para funcionamiento de los motores de explosión", caracterizado porque lleva dos depósitos de aire alimentados por una bomba movida a mano o por batería, y por un compresor que funciona con la misma correa que la dinamo y el ventilador.

70.- 2ª - El mismo aparato de la reivindicación anterior, caracterizado porque la presión del aire que proviene del depósito auxiliar, caso de que no estuviese suficientemente cargado el principal, pone en marcha el motor y empieza a funcionar el compresor que alimenta al depósito principal, poniéndole a presión y manteniéndola constante durante la marcha. Para evitar las pérdidas de aire cuando el motor está parado, los tubos de entrada y salida van provistos de dos llaves de paso, que deberán cerrarse cuando las paradas sean de larga duración. Para que el aire pase directamente al motor según provenga de uno u otro depósito,

75.-



80.-

3ª - El mismo aparato de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el motor funciona en dos tiempos, admisión y escape, aprovechando como tales los de compresión y explosión, que no son necesarios, para lo que cada leva será doble y se sustituirá el piñón del árbol de levas por otro del mismo diámetro que el del cigüeñal, para que, por medio de una cadena den el mismo número de revoluciones, dándose el caso de no ser necesario el empleo de gasolina ni ningún otro combustible, y se suprime la parte eléctrica del motor y sus accesorios.

85.-

90.-

4ª - "Un aparato aero-alimentador para funcionamiento de los motores de explosión".

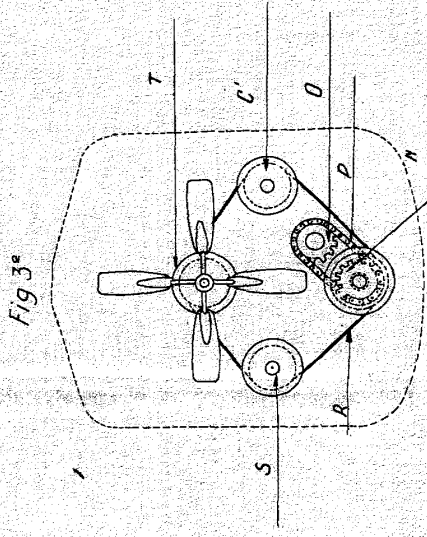
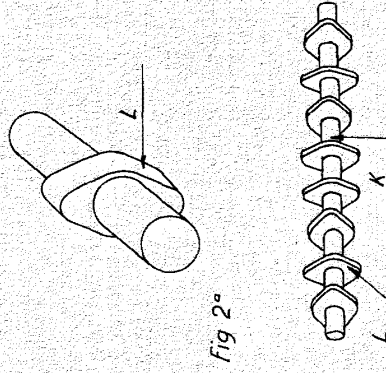
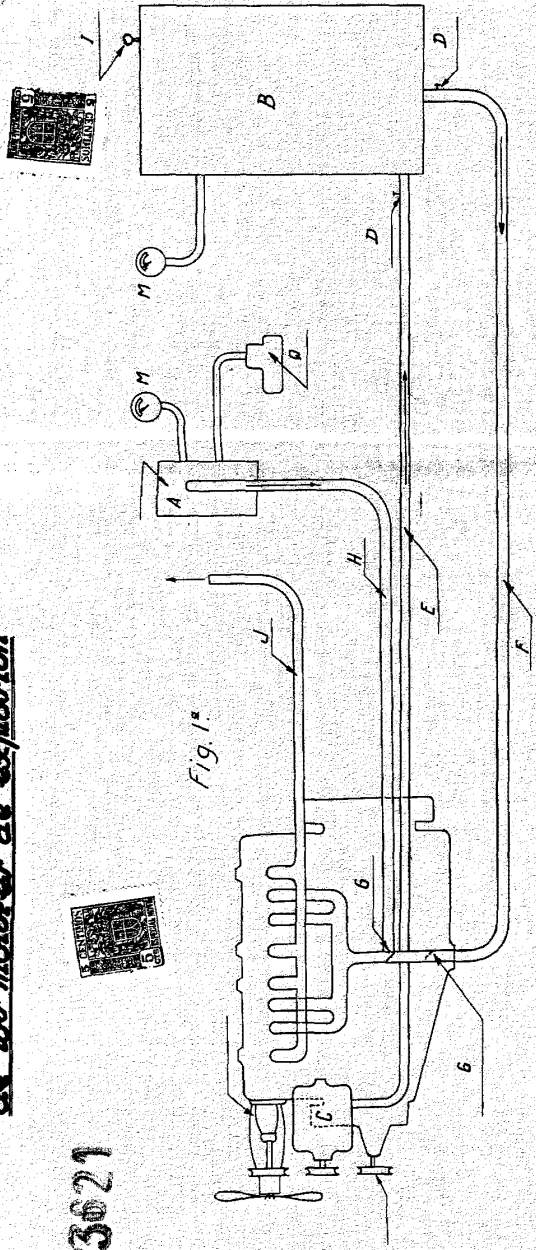
Consta esta Memoria de 3 hojas mecanografiadas y foliadas y un di-

95.- bujo.

Madrid 18 de Mayo de 1946.

Aparato Aero-almacenador para funcionamiento de los motores de explosión

173021



Madrid, 18 de Mayo de 1946