



203946

203946

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a

la solicitud de

una PATENTE DE INVENCION por VEINTE AÑOS en ESPAÑA

a favor de

Don CARLOS G. JANSEN, residente en MADRID, Mira el Sol,
28,

P O R

" PERFECCIONAMIENTOS EN LA FABRICACION DE MOTORES INDUSTRIA-
LES Y MARITIMOS "

Inventor: El solicitante, de nacionalidad española.

////

203946



5 La invención a que se refiere la presente Memoria, constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial de 26 julio 1929, texto refundido, publicado el 30 de abril de 1930.

10 Se trata de un motor de explosión industrial y marítimo a combustión por aceite pesado, de cuatro tiempos, de 2.5-3 H.P., 1.000 R.P.M., estudiado y construido para lograr en su construcción y en el combustible economías importantes, así como simplicidad en el manejo y la fabricación del mismo.

15 La finalidad del motor es primeramente conseguir una economía considerable en el combustible, y que no se emplea gasolina, sino aceite pesado, después de lograr una considerable economía de coste de fabricación anulando la bomba inyectora, el inyector y la caja de engrase exterior. Por otra parte, el manejo del motor se simplifica considerablemente, haciéndolo sumamente fácil, como luego indicaremos.

20 La descripción que sigue se hace con ayuda de los dibujos que se acompañan, constituidos por cuatro figuras que representan lo que sigue:

Fig. 1ª, vista exterior del frente del motor.

25 Fig. 2ª, vista seccional vertical del motor.

Fig. 3ª, vista seccional por los orificios de entrada y salida de gases.

Fig. 4ª, vista seccional vertical.

Las letras muestran lo que sigue:

30 A, calentador gasificador;

B, perilla roja;



203946

- C, tapón inflamador;
- D, cámara recalentada gasificadora;
- E, bujía;
- F, magneto;
- G, tubo de escape;
- H, orificio de admisión de unión al carburador.
- I, cilindro ciego.

35

Los dibujos referidos, por representar el motor en diversos aspectos, permitirán comprender su estructura y funcionamiento a base de los detalles que se indican a continuación.

40

Las partes más importantes, objeto de la patente que se solicita, se refieren al calentador gasificador A; a la perilla roja B; al tapón inflamador C; a la pequeña cámara D, calentadora por la acción del escape y la cooperación de la magneto con la bujía colocada en el calentador gasificador A y la ranura en la parte alta del cilindro ciego que comunica directamente con el referido calentador A.

45

50

En el motor resellado, el arranque de puesta en marcha se hace por manivela y con combustible de gasolina. Pasados unos dos o tres minutos de marcha, se observará cómo la perilla B del calentador se ha puesto al rojo bajo y en ese momento se cierra la gasolina y se abre el paso del aceite pesado, tomando seguidamente el motor su marcha normal de trabajo. El engrase se hace o verifica por barbu-llaje interior, bañando constantemente todas las piezas que interesan. Al terminar la jornada debe cerrarse la llave del aceite pesado hasta que el motor para seguidamente por falta de combustible y de este modo queda el carburador vacío para empezar de nuevo con gasolina la nueva

55

60



11 JUN 1954

203946

jornada.

65

Expuesto lo que antecede, vamos a indicar ahora brevemente algunas de las considerables ventajas de este modelo de motor.

70

Al empezar la puesta en marcha no hay que hacer comprobaciones de si la bomba y el inyector funcionan debidamente o no, por lo que sólo se precisa abrir el paso de la gasolina y mirar el nivel del aceite de engrase en el cárter bajo, donde tiene una varilla indicadora; tampoco es necesaria la constante vigilancia de la caja exterior de engrase imprimida en éste. Se aprovecha el pequeño exceso de engrase en el pistón que se quema en el momento de cada explosión. No se desperdicia combustible. La limpieza de la culata puede hacerse desmontando sólo el calentador A, fijado sólo con cuatro tornillos, dejando al descubierto la ranura que comunica con la cámara de explosión en este caso, dejando el pistón en punto muerto superior. Hemos de insistir en la importancia que supone la carencia de estos órganos de bomba inyectora, inyector y caja de engrase colocada siempre exteriormente en los motores Diesel y semi-Diesel conocidos, en los que el personal que se necesita ha de ser más experto y costoso para intervenir cuando ocurra una pequeña o grande avería, por tratarse de aparatos de alta precisión. En cambio, el motor reseñado carece en absoluto de averías que hagan necesario personal técnico, a no ser averías de otra clase del motor que, generalmente, por culpa distinta de simples descuidos, ocurren en todos los motores.

75

80

85

90

Las personas peritas en la materia deducirán de lo que antecede la importancia de la invención descrita y el progreso que representa en la industria del ramo, motivo por

203946'1



95

el que se le desea proteger con un privilegio de explotación que evite posibles imitaciones.

100

Hecha la descripción precedente es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente.

NOTA

En resumen: La Patente de Invención que se solicita recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

105

1ª.- Perfeccionamientos en la fabricación de motores industriales y marítimos, caracterizados porque consisten en proveer al motor de un calentador gasificador de gasolina y aceite pesado, que actúa sobre una perilla de acero dulce y de pared lo más delgada posible, que se pone al rojo bajo a los dos o tres minutos de marchar lo suficiente para cerrar a mano el paso de la gasolina y dar apertura al paso del aceite, tomando así su marcha normal, siendo esta perilla la que causa la explosión en el momento de la máxima compresión del cilindro, con la cooperación de la magneto con bujía que puntualiza el preciso momento, más ventajoso, de la explosión unida a la gasificación que proporciona el carburador corriente.

110

115

120

2ª.- Perfeccionamientos, según reivindicación 1ª, caracterizados porque el paso del combustible es calentado por la salida del escape unido al dispositivo de admisión que está constituido por una pieza de aluminio situada entre la brida del escape y el cilindro que van juntos, pero son independientes, naturalmente, proporcionando al orificio de entrada de gases una mezcla homogénea y gaseosa que es comprimida e inflamada en el momento de la ex-

11 JUN. 1952

203946



125

plación por la actuación de la perilla referida puesta al rojo.

130

3ª.- se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invención que se solicita: "PERFECCIONAMIENTOS EN LA PARTICIPACION DE HONORES INDUSTRIALES Y MARITIMOS".

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria, que consta de seis páginas escritas a máquina y dibujos que se acompañan.

Madrid, 11 junio de 1.952.

135

ALFONSO URBELA

203940



1908

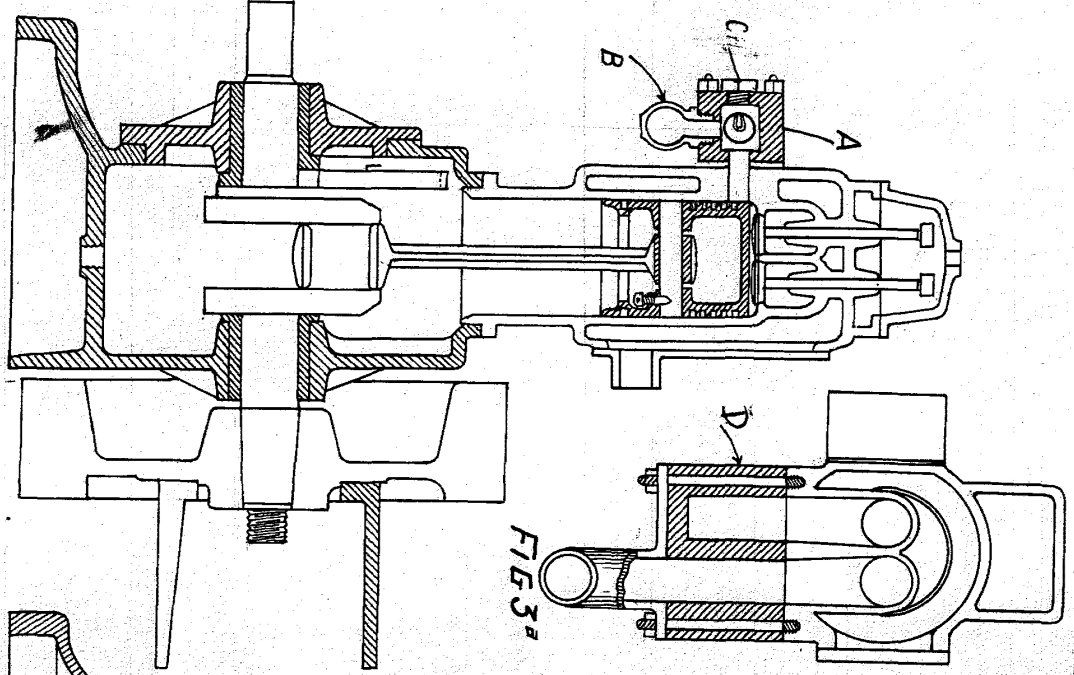


FIG. 2A

FIG. 3A

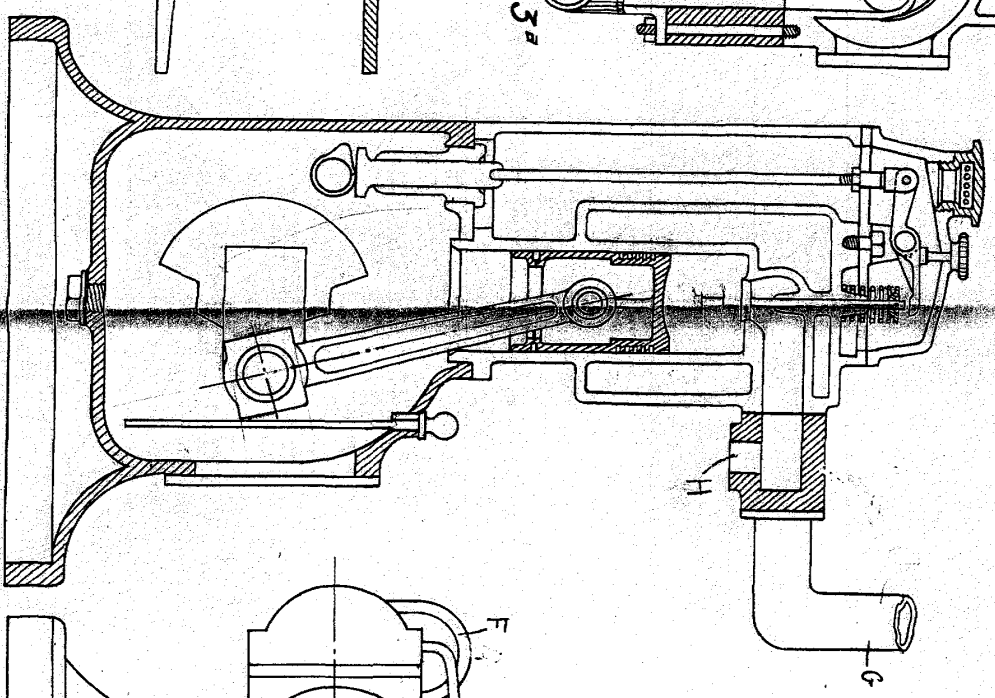


FIG. 4A

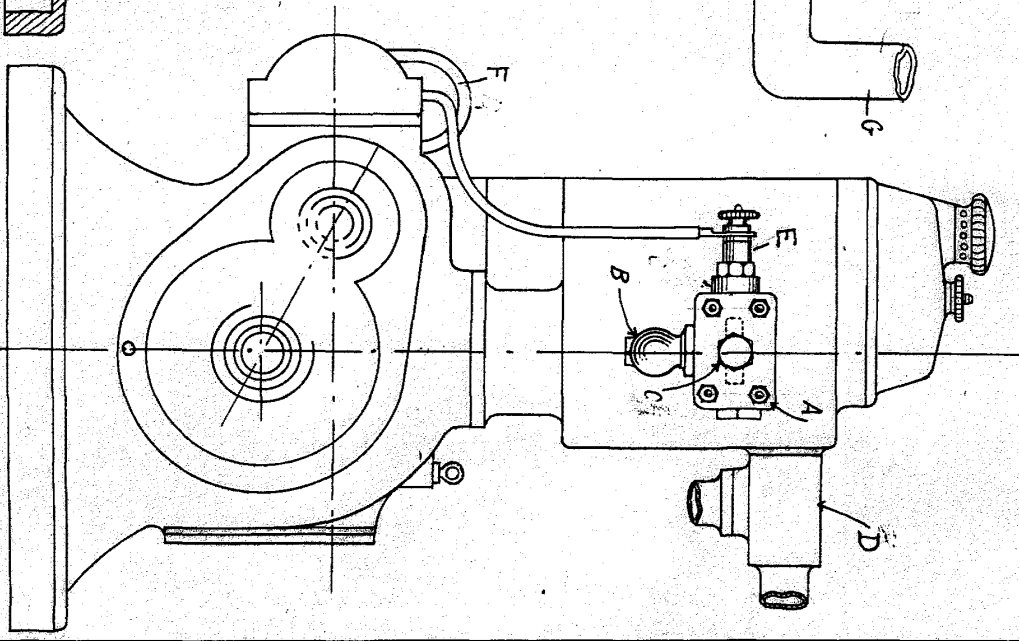


FIG. 1A

ESCALA VARIABLE

MARCO LIDE JULIO DE 1908
ALFARSO URSULA

[Handwritten signature]