

207.125



BAD ORIGINAL

Form with handwritten text 'FR6J' and a dotted border.

DESCRIPCIÓN DESCRIPTIVA

Correspondiente a la solicitud de registro de un Modelo de Utilidad que por veinte años se reivindica para España a favor de INDUSTRIAS SENA, S.A., de nacionalidad española, con domicilio social en Saragoza, calle Sains de Varanda, número 10.

por

"JUNTA PARA MOTORES PERFECCIONADA"

.....

El constante aumento de potencia efectiva exigido a los motores de combustión interna, particularmente en los motores diésel sobre-alimentados, exige que las juntas de cierre de culatas reúnan una serie de características especiales, cada día más desarrolladas.

El beneficio y efecto nuevo del objeto cuya protección se preconiza presenta dos particularidades especialmente destacables: un cierre mas hermético de las cámaras de combustión de los cilindros y una garantía de cierre en todos los circuitos de paso de líquidos.

10

En las dos hojas de planos que se acompañan, aparece representado uno de los posibles casos de realización en la práctica, a título de simple enunciación y sin limitación alguna en cuanto a los detalles accidentales del objeto reivindicado.

15

La Figura 1 corresponde a una vista en planta de una junta construida con arreglo a la presente reivindicación, diligida según una sección horizontal que permite observar la hoja de acero matricada provista de rebatimientos especiales alrededor de los cilindros y una perforación especial en la zona de junta en que se determinan unos engarces de sujeción de la lámina de asiento sobre la misma.

La Figura 2 corresponde a otra planta de una lámina de asiento matricada para ser incorporada a la lámina de acero antes mencionada, las cuales quedan engarzadas merced al sistema que luego se describirá, o simplemente pegada con adhesivo especial de gran resistencia.

La Figura 3 corresponde a una lámina de acero, o material análogamente apto a su finalidad, e igualmente cualquier mezcla a base de asiento, cuya lámina queda disuelta entre las citadas hojas de acero a modo de galga, y colocada precisamente en las zonas de junta a que se pretendía dar mayor garantía de cierre de líquidos, siendo diferente el espesor de dichas galgas en cada caso o para cada junta o incluso, diferente en diversos puntos de una misma junta, según precise la necesidad de traba-

35

jo a que haya de ser sometida la junta en una aplicación concreta.

En la Figura 4 aparece una sección vertical de una junta según se reivindica, en la que se puede observar en detalle ampliado todos sus elementos componentes, es decir, dos láminas centrales de acero, dos láminas de anillo especial, una lámina de suplemento o galga en la zona de cierre de líquido y dos ejes que rebordan los cilindros.

La Figura 5 muestra dos láminas de acero y dos láminas de anillo que corresponden a las dibujadas en las Figuras 1 y 2.

En la Figura 6 se ilustra un conjunto de junta según una forma de ejecución de los rebordados de los cilindros.

Por último, en la Figura 7 aparece el mismo detalle del dibujo precedente según otra forma de ejecución de cierres de cilindros, cuya forma podrá ser naturalmente variable de acuerdo con las características del motor que se desea sellar.

De acuerdo con lo que aparece representado en los citados dibujos, se describen seguidamente las características constructivas y funcionales del objeto reivindicado, el cual según queda indicado más arriba consiste en una junta para sellado de motores constituida por dos láminas -1- y -2- independientes entre sí en las que en los bordes de los cilindros se han ejecutado unas salidas -3- especialmente concebidas, que circundan los bordes de las cámaras de combustión, de forma tal, que ejerzan una presión constante sobre toda el área de la cavidad del motor proporcionando, por un lado un cierre hermético de las cámaras de combustión y garantizando que no pueda producirse roturas de cojines, tan frecuentes con otros sistemas de juntas dando la presión sobre los cojines no esté perfectamente

equilibrada.

Estas dos láminas costales de acero llevan cada una de ellas una lámina de anianto -4- montado con caucho negro - de gran resistencia a las presiones y temperaturas. El engarce de este anianto a su lámina de acero, puede hacerse por un sistema de pegado (Fig. 4) o por otro sistema de perforado (Fig. 1) de la lámina de acero de forma que sobre ésta aparezcan múltiples picos donde se inserta, quedando engarzada, la hoja de anianto (Figs. 6 y 7). En la Fig. 1 se presenta el perforado de la lámina se efectúa solamente en las zonas convenientes dejando otras sin perforaciones. Estas serán precisamente las que coincidan con los pasos de líquidos que se deseen sellar de una forma mas efectiva.

Las dos láminas centrales de acero con su hoja de anianto en cada una de ellas, son rebordadas en los cilindros por uno (Fig. 6) o varios (Figs. 4 y 7) ojetas de acero -5- según el caso lo requiera. De esta forma estas piezas solamente quedarán engarzadas precisamente en los pasos de los cilindros, el resto de sus áreas quedarán juntas pero sin ninguna forma de unión entre sí.

Según lo acabado de exponer, la junta para motores proporciona la posibilidad de que si en un caso de reparación de un motor, por circunstancias especiales existe una zona de paso de líquidos en que el suplemento -6- que se ha incorporado no es suficiente, pueda suplementarse la capacidad de sellado en la proporción y en la zona necesaria, que cada caso particular requiera.

Descrito y representado el objeto de la presente memoria, se declara como no practicado ni divulgado en España, haciéndose la salvedad de que los detalles de naturaleza accidental del mismo podrán ser variables dentro de la esencialidad sustancial que queda resumida en la siguientes:

70

75

80

85

90

95

BAD ORIGINAL

NOTA

EN RESUMEN: El presente Modelo de Utilidad que por veinte años se solicita para España, ha de recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

100

1ª.- "JUNTA PARA MOTORES PERFECCIONADA", caracterizada esencialmente por la provisión de dos láminas de material duro independientes entre sí, las cuales presentan unas aberturas en los bordes correspondientes a las embocaduras de las cámaras de combustión, con la particularidad de que las dichas aberturas ejerzan presión uniformemente repartida sobre toda la superficie de camisa del cilindro, determinando el cierre hermético de las cámaras de combustión y eliminación de roturas en las casillas de cilindro.

105

2ª.- "JUNTA PARA MOTORES PERFECCIONADA", según la reivindicación anterior, caracterizada porque cada una de las dos citadas láminas de material duro está provista de una lámina de material blando, verificándose la unión de esta última con cada una de las dos anteriores por pegado y/o perforado en forma de piezas de engarce, en las que se incrusta dicha lámina de material blando.

110

3ª.- "JUNTA PARA MOTORES PERFECCIONADA", según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el citado perforado es efectuado por zonas de la lámina de material duro, quedando unas zonas perforadas y otras no, siendo las últimas coincidentes con los pases de líquidos del motor.

115

4ª.- "JUNTA PARA MOTORES PERFECCIONADA", según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque en las zonas de embocadura de cilindros, las dos láminas duras y sus correspondientes blandas van provistas de un rebordado constituido por unas ojotas metálicas, los cuales determinan el engarce exclusivo de las zonas próximas a los pases de cilindro, quedando el resto de la superficie de cada lámina junta con la siguiente por su unión a las aberturas, merced a lo cual es posible introducir entre dichas láminas -

120

125

BAD ORIGINAL

un suplemento de junta destinado a incrementar la capacidad de eg
llado en una zona de paso de líquido determinado.

50.- Por último, se reivindica como objeto sobre el que ha de re-
ocer la protección que por veinte años se solicita para España,

130

p o r

" JUNTA PARA MOTORES PROPULSIONADA "

Todo conforme queda expresado en la presente memoria des-
criptiva que consta de seis folios mecanografiados a una sola cara
y una hoja de planos que se acompaña.

135

Madrid, 28 NOV. 1974

P.d.
PEDRO FELIX MARTA
P. P.



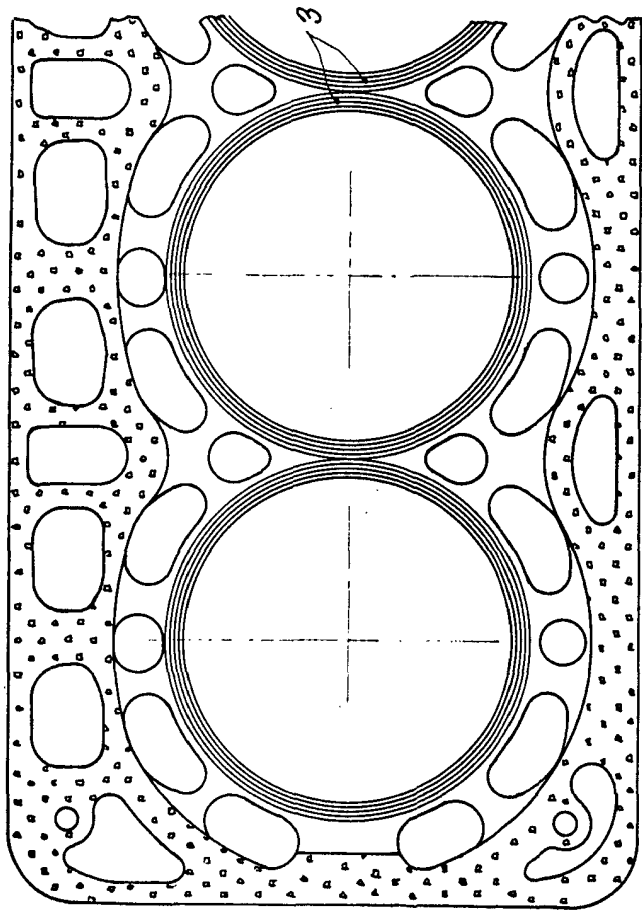


Fig. 1

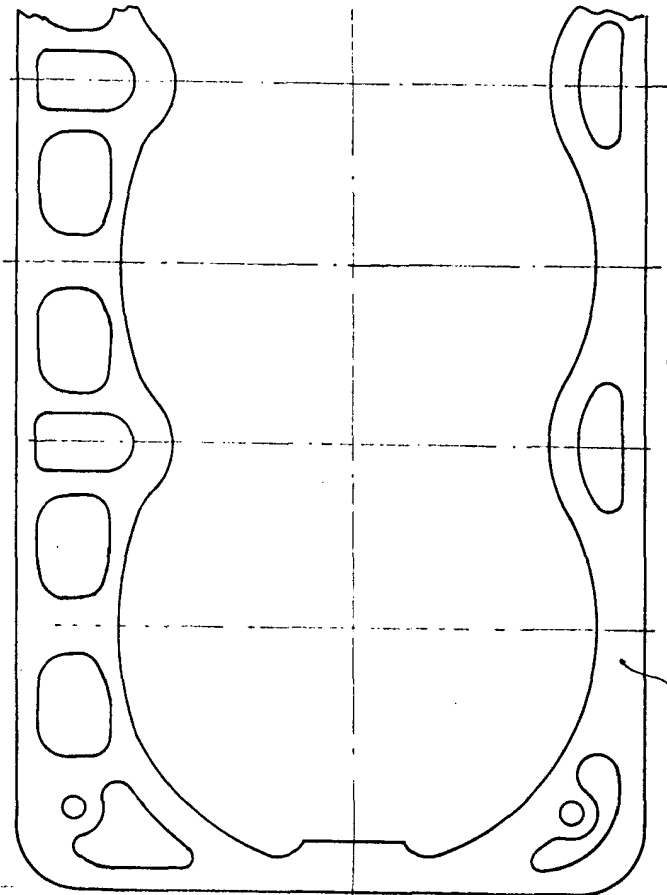


Fig. 2

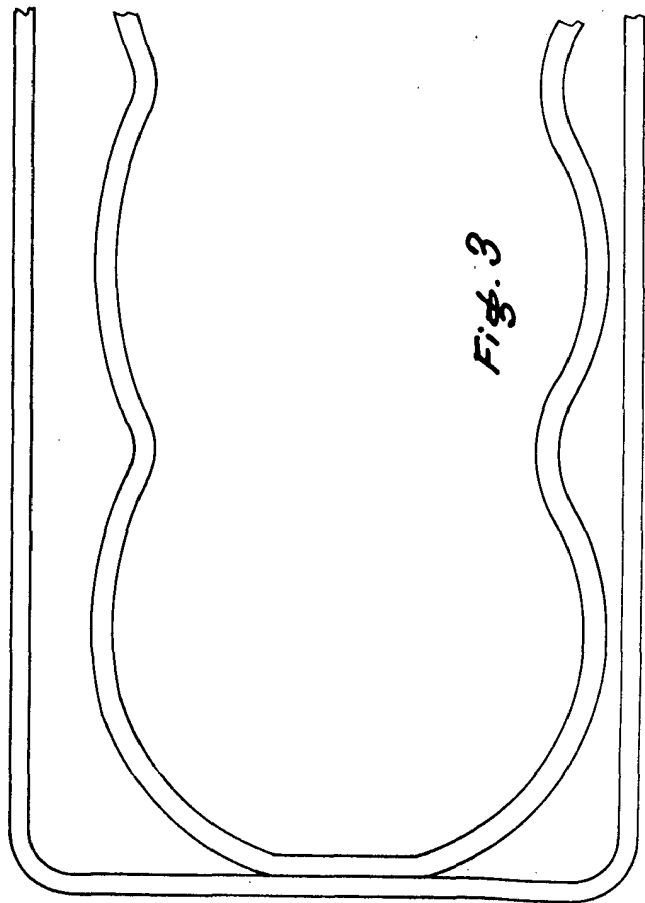


Fig. 3

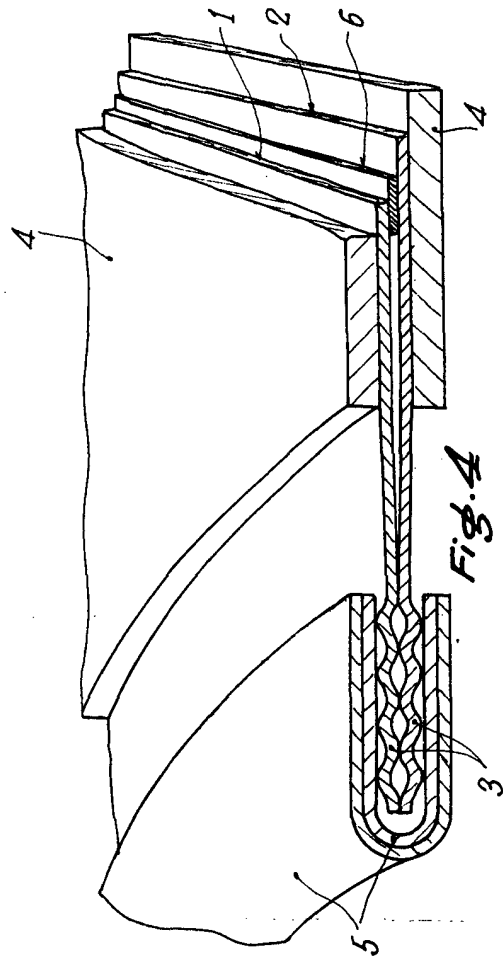


Fig. 4

M. S. A. 20 ABR. 1971

REVISOR FERRER VILLALBA
P. V. J. VILLALBA

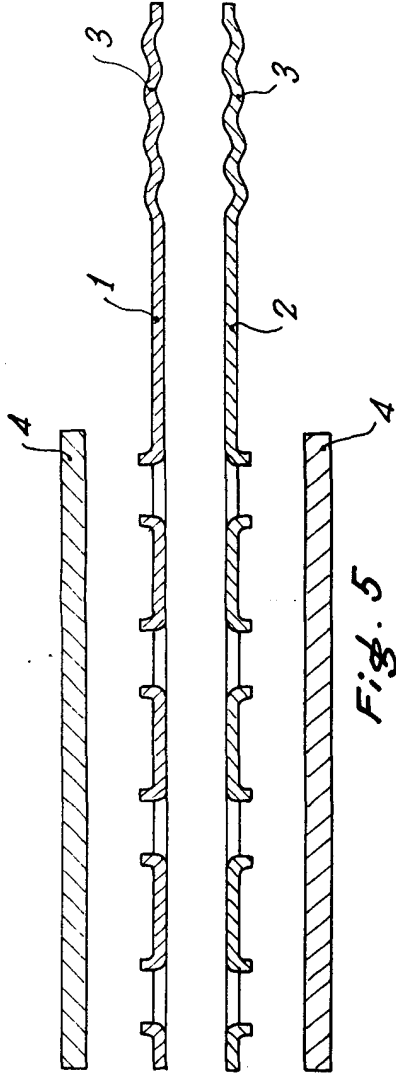


Fig. 5

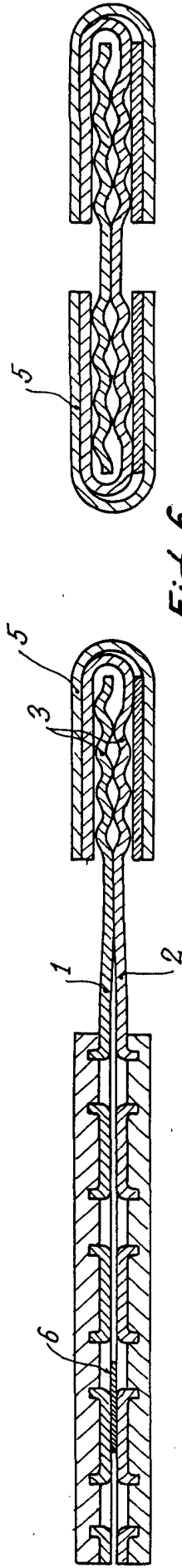


Fig. 6

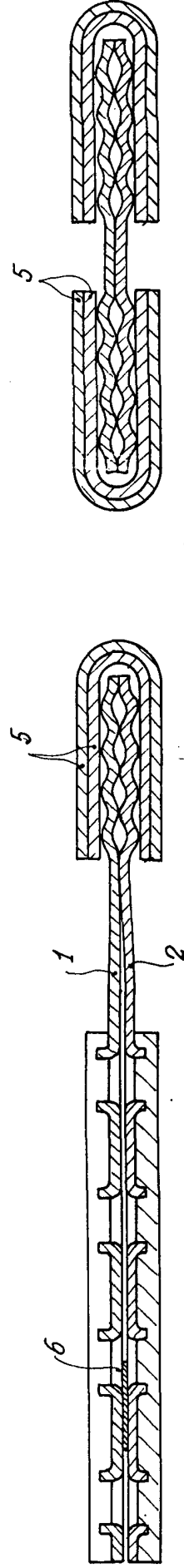


Fig. 7

20 ABR. 1971

P. A. M. PEDRO FELIPE MANA P. R.