

(10) ES (11) NUMERO 274243 (12) FECHA DE PRESENTACION 6-9-83	(10) Y
---	--------



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

(20) PRIORIDADES: (21) NUMERO	(22) FECHA	(23) PAIS
----------------------------------	------------	-----------

(27) FECHA DE PUBLICIDAD	(31) CLASIFICACION INTERNACIONAL FOIL 1/04
--------------------------	---

(34) TITULO DE LA INVENCIÓN DISPOSITIVO PARA LEVAS. CADUCADO

(71) SOLICITANTE (ES) Julio Sadornil Hierro.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

(72) INVENTOR (ES) Julio Sadornil Hierro.
--

(73) TITULAR (ES) Julio Sadornil Hierro.

(74) REPRESENTANTE

DISPOSITIVO PARA LEVAS
DESCRIPCION EN SU MEMORIA.

El dispositivo para levas comprende una serie de dispositivos que evalúan las características esenciales que comprenden la evolución o perfeccionamiento de un sistema para levas para que el vehículo en este caso el motor vaya en mejores condiciones que el sistema tradicional; supone una descompensación entre aberturas - cierre de valvulas considerable desgaste de conjunto y anomalías de relación de trabajo. Todas estas características hacen de alguna manera que su tecnología sea inferior o de menor calidad, que las características del nuevo sistema.

En cuanto la economía del antiguo sistema deja bastante que desear. Es caro la relación de su trabajo, ya que este supone una descompensación. Y es caro, en rendimiento total en la relación final del esfuerzo considerable que supone que tiene que realizar el fenómeno de relación de conjunto en motor. Abertura y cierre de valvulas. Todo este conjunto ya supone para el motor toda una relación de trabajo que supondría una enumeración en su totalidad de un estado de variedad que hace que sea el esfuerzo total en su relación de trabajo.

Por esto; un motor que supusiera una descompensación en esta relación de trabajo hace fracasar el conjunto de piezas que supone la maquinaria en su totalidad de la máquina como movimiento. Su falta en este sistema de rendimiento es como decimos de máxima vitalidad considerando su relación no desdeñable por lo que supone la buena calidad de un buen motor. Este en la actualidad se requiere mayor eficacia de desarrollo completo tecnológico, para que exista mayor capacidad total en su mecanismo

Analizando cualitativamente este rendimiento tendremos que toda maquina que no posee esta cualidad tecnica hace fracasar toda esperanza que se haya puesto evolucion al futuro y desde luego todos aquellos principios elementales en el mercado de la oferta y demanda. Principios como los economicos, hacen suponer que sean los importantes. Luego el factor seguridad, ya que esta quedaria comprometida si el vehiculo funciona como tecnologia de tipo medio. Y tercera el rendimiento de marcha tanto cuando este vehiculo estuviera en ruta carretera como en ciudad

Todos estos inconvenientes lo tienen en un vehiculo con tecnologia de bajo rendimiento ya que esto es evidente. Pero esta evidencia queda totalmente superada con un nuevo sistema que impongan calidad a el conjunto del vehiculo desde una perspectiva real de cambio, que haga estimar en este sistema que proponemos a un nuevo motor que quedaria valorada en todo momento por las mayores ventajas que tienen las tecnologias nuevas; rendimiento, mayor, superacion en el conglomerado de conjunto de relaciones y sobre todo la funcion de funcionar con mayor presentacion de hechos reales de importancia, en esta valoracion Recursos que conviene detallar y aun demostrar cuando esta relacion mecanica salga de su importancia objetiva, y se ponga a sus condiciones reales en el mercado.

En el sistema antiguo la relacion taqué arbol de levas queda desfasada desde el momento que ambos mecanismos tiene una relacion de trabajo un tanto desfasado en su relacion. Que viene a ser en breves palabras relacion de trabajo anormal en todo su efecto- causa; refiriendonos por lo tanto a estos factores diremos:

Decíamos que el conjunto de esta relación queda un-
tanto desfasada por que el conjunto mecánico también lo-
es. Primero porque tanto el árbol de levas ; en el nuevo sis-
tema eje interior (f-3)C, supone un desfase cuando la leva-
65 se une al taque para subir materialmente a este, para lue-
go volver a bajar el otro ciclo de cierre de la válvula. En-
los cuatro ciclos que se producen en la relación de los-
cuatro tiempos del motor; ha supuesto en la leva que levanta
70 el taque una vuelta completa; dadas las características-
de la leva, en estas posiciones (su excentricidad) es por
lo que supone una descompensación total desde una punta a
otra de la misma. Es decir al ser irregular su superficie-
crea esta misma irregularidad para (aprovechándose) aprove-
75 chándose de ella suponga la abertura y cierre de cualquier
válvula del motor. Ahora bien; dadas estas condiciones de
inevitabilidad mecánica, es lo que hace su funcionamiento
a su vez un tanto raro, para que no existan inconvenientes.

Estos se hacen patentes en la propia irregularidad
80 manifiesta desde el principio. Y es que estas condiciones de
trabajo quedan del todo desfasadas al ser el mecanismo de
irregularidad manifiesta de este conjunto de realizamos en-
estas páginas, como funcionamiento irregular de la leva, -
y esto es a lo que nos atenemos; que su irregularidad supo-
ne una excentricidad que por ser rígido, hace el funciona-
85 miento rígido del todo, en el mecanismo. Vamos a suponer
que siendo el mecanismo de ser empujado, o mecanismo de
abertura de válvula rígido. El mecanismo total queda descom-
pensado. De ahí el motivo de esta relación mecánica como de-
compensada

90 Si en el sistema antiguo, queda el complejo de-
relacion descompensado en el mecanismo nuevo esta descom-
pensacion se hace perfectamente sincroniza por la importan-
cia de su movimiento de la leva en este caso el piñón -
(f-3)B, tiene una sincronizacion perfecta movable o una-
95 relavidad en el montaje de relacion taque arbol de levas
esta relacion, viene perfectamente definida al ser su-
relacion, perfectamente movable, en todo su conjunto. Es-
decir que se puede acoplar y desacoplar su sincronico mo-
vimiento en funcion de una excentricidad movable, y per-
100 fectamente sincronizada con la marcha paralela de el con-
junto hidraulico que hace el movimiento de acoplarse y de
sacoplarse al unisono y en medio de las circunstancias me-
cánicas que impelen el originar cuando se quiera el mo-
vimiento descompensado, pero compensado por su misma des-
105 compensacion mecanica

Como indicamos, con el nuevo sistema se ahorra
dinero; se convertiria el motor en mayor rendimiento mecá-
nico. Y supondria ventajas consistentes en adquirir mayor-
velocidad al vehiculo. Esto tambien recalcamos como importan-
110 te, no se calentaria el motor como en el vehiculo normal-
que no haya puesto este dispositivo

REINVIENCACIONES

- II5 I^a- DISPOSITIVO PARA LEVAS.- que viene caracterizado por: el dispositivo que comprende la parábola-carcasa que es de forma cónica recta-cilíndrica. En su interior llevaría lo que comprende el conjunto el dispositivo hidráulico (f-I) R; estos llevarían los siguientes componentes . Pistones-bulones) (f-I)CH, que serían machos. Y los pistones-dados (f-I)B que harían de hembras. Los pistones-bulones (f-I)CH son de doble circuito entrada-salida de aceite en posición longitudinal al mismo; pasando el aceite a cabezales-dados que son (f-I)B en evacuación y por latiguillos (f-I)P y (f-I)P2 de doble circuito entrada-salida de aceite. De igual manera los latiguillos (f-I)P y (f-I)P2 se ubicarían en el centro de los pistones-bulones fijándose allí. Todo el conjunto de pistones-bulones y pistones-dados (f-I)B y (f-I)CH se ubicarían de manera circular. A su vez dentro de la parábola-carcasa (f-I)A, de manera, que este conjunto hidráulico llevaría encima del mismo el circuito auxiliar (f-I)G completo de pistón (f-I)G1 y cámara (f-I)G; entrada salida de aceite. Llevaría muelles de empuje de presión (f-I)G4 ubicados en piston (f-I)G1. Aquí enlazarían los latiguillos (f-I)P y (f-I)P2

Existirian cuatro platos garras. Tres de relacion, -
son; (f-I)Ñ (f-I)Ñ1 mas el central (f-I)T. El plato (f-I)Ñ3
sujeta al circuiton hidraulico (f-I)R. Los platos (f-I)Ñ y (f-I)
Ñ1 llevarian las garras (f-I) y (f-I)S; se ubicarian en las
I40 garras (f-I)T1 y (f-I)T2 del plato central (f-I)T. Los bulo-
nes (f-I)V y (f-I)VI, atrevesarian el plato central (f-I)
t; o se ubicarian sobre las pistas (f-I)M exterior. Estos bu-
lones sujetan el conjunto hidraulico central; ubicabándose-
sobre los pistones-dados (f-I)B. A su vez los platos (f-I)Ñ-
I45 (f-I)Ñ1 y (f-I)T llevarian las pistas de apoyo central (f-I)
M3 (f-I)M4, (f-I)M2. El plato (f-I)Ñ3 que va ubicado exterior-
mente, sujeta al circuito hidraulico (f-I)R por el conjunto
de pistones-bulones (f-I)CH, sujetando a estos por medio de
las garras (f-I)Ñ 2. Este plato garras (f-I)Ñ3, se sujeta a la
carcasa-parabola (f-I)A; igualmente el resto de los platos
I50. tambien se sujeta en esta carcasa, estos lo harian por su
interior.

2a-DISPOSITIVO PARA LEVAS.- que de acuerdo a las IL-
INDICACIONES I, viene caracterizado por:el anillo em-
pujador (f-2)A; este comprende un cilindro macizo con hue-
co central, y ranuras laterales donde se apoya el conjun-
to hidraulico compuesto pistones-bulones(f-2)F y pistones-
I55 dados(f-2)G; este sistema seria igual al descrito anterior-
mente, como funcionamiento hidraulico.Diremos tambien que-
llevaria los latiguillos (f-2)H, y los latiguillos (f-2)I
Y en conjunto hidraulico auxiliar (f-2)G;este sistema hi-
I60 draulico, es sujetado en su apoyo a el anillo empujador
(f-2)A.

Diremos que este anillo (f-2)A llevaria , las ruedas
de ubicacion en movimiento (f-2)CH, y (f-2)D, ubicandose-
en las ranuras del anillo (f-2)A.A su vez llevarian figu-
res (f-2)CH y (f-2)D4.Estas ruedas, se ubicarian en el
I65. eje exterior estriado (f-3)A, por medio de su centro; in-
terior.

El sistema hidraulico, llevaria salidas comunes-
a todos los sistemas a bomba(f-I)G1; a su vez todos los-
conjunto hidraulicos, llevarian tubarias (f-I)J y (f-G3-
encima de estos circuitos, a salida (f-I)G1.A su vez es-
I70 te circuitos totales, se ubican la GL , con las camaras-
(f-I)G44, de bomba exterior ubicada en bloque.

CI75

3º-DISPOSITIVO PARA LEVAS .-Que de acuerdo a las REIN-
VINDICACIONES anteriores viene caracterizado por:El eje-
exterior estriado (f-3)A. Este se ubicaria extremo a extre-
mo de los platos (f-1)M (f-1)M₁ y (f-1)T, apoyandose en-
ellos. En su interior llevaria el piñón estriado (f-3)B. Es-
te piñón se ubica en el eje central (f-3)C, y apoyandose
en el mangón (f-1)X de la parabola (f-1)A. Los soportes la-
terales serian (f-3)M y se apoya en el mangón (f-1)X



