



10 cimiento de atmósfera, que hoy en día se hace sentir con mayor intensidad. Este mismo aire a presión, puede ser empleado en cualquier instalación del automovil en las que sea preciso, tales como turbo-compresor, frenos neumáticos, limpiaparabrisas, etc.

15 La especial característica de este dispositivo, reside en la obtención del citado aire comprimido, sin emplear absolutamente ningún elemento que exija una reducción en la potencia del motor, sino por aprovechar las oscilaciones propias del
20 vehículo en su movimiento, mediante un especial acoplamiento de un juego de bielas y palancas a los sistemas de suspensión que en cada caso se trate, para lograr que las citadas oscilaciones produzcan un movimiento en una bomba aspirante-impelente, fue-
25 lle o similar, que una vez a presión adecuada, previa la introducción del aire en un depósito, se dirige a un filtro y de éste a los elementos previstos en función de la aplicación que se haya previsto para el aire comprimido que se ha obtenido.

30 A continuación se hará una detallada descripción del dispositivo que se alude, con referencia al plano que se acompaña, en el que se representa a título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas
35 variaciones de detalle que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales del mismo.

En dichos planos se ilustra:



40 En la figura I; esquema en bloques del conjunto del dispositivo.

En la figura II; detalle de una forma de acoplamiento de bielas a suspensión con ballestas.

45 En la figura III; detalle de una forma de acoplamiento de bielas a suspensión por amortiguadores.

En la figura IV, detalle esquemático de un sistema de bomba acoplado a la biela de acción.

50 Según el ejemplo de ejecución representado, el dispositivo que se preconiza, consiste en un acoplamiento especialmente montado en función del sistema de suspensión que emplee el vehículo que se trate, para aprovechar las oscilaciones propias del mismo, obteniendo de ellas un movimiento en especiales elementos acoplados a ballestas ó amortiguadores, que originen en mecanismos susceptibles de originar una impulsión de aire hacia un depósito en el que se almacena éste hasta lograr una presión adecuada que permite dirigirle hacia conducciones previstas en función de las válvulas que se empleen y accionadas desde el mismo salpicadero por el conductor.

55 Para lograr este fin someramente descrito, se ha previsto el acoplamiento de unas bielas -1- sobre las ballestas -2- originando este acoplamiento mediante abrazaderas -3- que envuelven al paquete de hojas que conforma la ballesta, en aquel punto de la misma en que las oscilaciones tienen un máximo de flecha para dichas hojas, según sean ballestas "cantilever", "semicantilever", "ballestín in-



70 vertido", ballestas transversales, etc., con lo que en el extremo de la citada biela -1- se recibe el movimiento ascendente y descendente de mayor amplitud.

75 Este mismo acoplamiento, puede efectuarse en los vehículos dotados de amortiguadores de discos de fricción, hidráulicos, telescópicos, etc., enlazando el extremo de la biela -1- con uno de los cuerpos -4- del mismo, con el fin de obtener en dicha biela el máximo de movimiento.

80 El extremo superior de la biela -1- se prevé articulada a un émbolo -5- de un cilindro -6- instalado en el chasis del vehículo y en el lugar mas apropiado para cada modelo, cuyo cilindro tiene una entrada -7- de aire y una salida -8- dotadas respectivamente de válvulas de admisión y escape, 85 -9- y -10- .

90 La conducción de salida, se instala de manera que quedé acoplada a un depósito -11- en el que se almacena el aire inyectado, hasta lograr una presión adecuada, y de este depósito mediante una conducción -12- con válvula de salida -13- se dirige a un filtro -14-, del que mediante válvulas adecuadas, por conducciones -15- y -16- se dirigen respectivamente a los puntos de aplicación de dicho aire comprimido, pudiendo ser, por ejemplo, a la conducción de salida de escape -17- y a la conducción de frenos neumáticos -18-, sin que este ejemplo sea limitativo 95 en cuanto a la aplicación del invento.



De esta forma , al moverse el vehículo,
por las oscilaciones debidas al terreno en que se
mueve, las ballestas, amortiguadores y demás ele-
mentos correspondientes a la suspensión del citado
vehículo, se obtiene un movimiento de ascenso y des-
censo en la biela -1- que se transmite integra é in-
cluso aumentada mediante un mecanismo intermedio
adecuado, a la bomba -6- que puede ser de cualquier
tipo, obteniendo un continuo almacenamiento de aire
en el depósito -11-, del que en el momento oportuno
y mandando la válvula de salida -13- desde el salpi-
cadero y a juicio del conductor, se envia aire a pre-
sión al filtro -14- conduciendo desde este el aire
limpio a la conducción que en cada caso se desee me-
diante el correspondiente juego de válvulas igual-
mente mandadas por el conductor, logrando un máximo
de potencia de frenado, un accionamiento seguro de
limpiaparabrisas, un turbo-compresor sin restar
potencia al motor o un limpiado total de los gases
de escape al mezclarlos con el aire limpio proceden-
te del filtro -14- .

La forma, materiales y dimensiones, podrán
ser variables y en general cuanto sea accesorio y
secundario, siempre que no altere, cambie o modifi-
que la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta
Memoria, son ciertos y fiel reflejo del objeto de-
crito, debiendose tomar con caracter amplio y nunca
en forma limitativa.

El peticionario se reserva el derecho de



160 conduzca a este hasta un depósito en el que sea posible alcanzar una presión adecuada para su posterior utilización, empleando este depósito una serie de válvulas de distribución y seguridad, mandadas desde el salpicadero del vehículo por el mismo conductor.

165 TERCERA.- Por "Dispositivo neumático aplicable a vehículos automóviles", según anteriores reivindicaciones, caracterizado por el hecho de que el aire contenido en el depósito, se dirige a un filtro que consigue una limpieza adecuada del mismo y desde el cual, mediante válvulas de distribución
170 se dirigen a los dispositivos y conducciones en los que haya de utilizarse.

CUARTA.- Por "Dispositivo neumático aplicable a vehículos automóviles", según precedentes reivindicaciones, caracterizado por haberse previsto una conducción de aire a presión desde el filtro hasta la conducción de gases de escape, con el fin de mezclar estos con el aire limpio y lograr una purificación de los mismos antes de ser expulsados.

180 QUINTA.- Por "DISPOSITIVO NEUMATICO APLICABLE A VEHICULOS AUTOMOVILES".

185 Todo ello tal y como se describe en el cuerpo de la memoria descriptiva precedente que consta de ocho hojas foliadas, y mecanografiadas a dos espacios por una sola de sus caras, a la que se acompaña otra de planos, a título exclusivo de ejemplo, para la mejor comprensión del dispositivo descrito.

- ocho -



Madrid, veinticuatro de diciembre de mil
novecientos sesenta y seis.

190

P.A. de D. Salvador Claret Naspleda

E. Rodriguez Rivas.

192.00

P.º

Rodriguez Rivas

CR/ir
&&&&&

534000

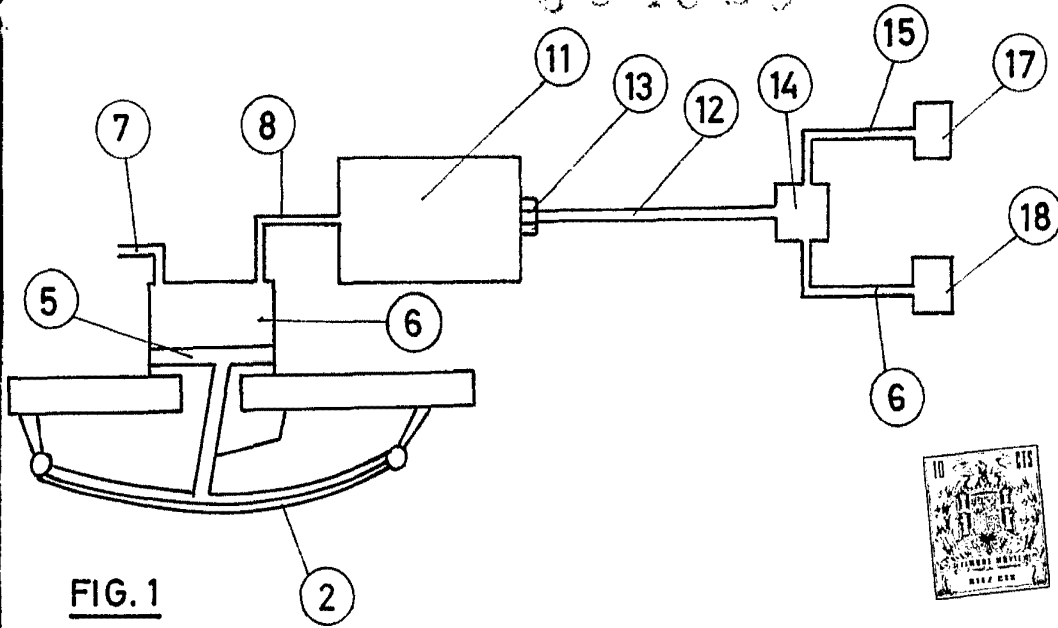


FIG. 1

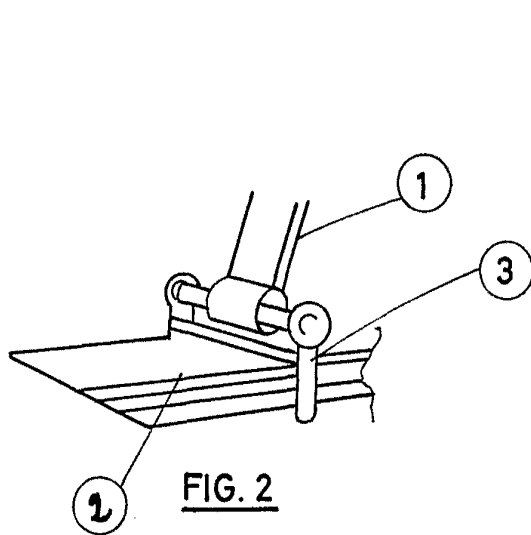


FIG. 2

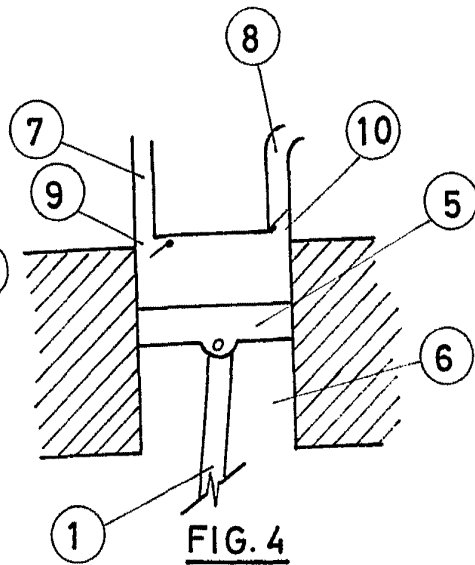


FIG. 4

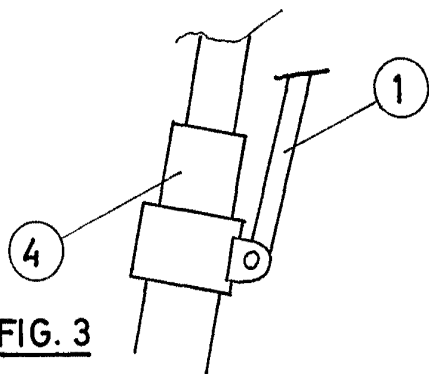


FIG. 3

Madrid, 24 Diciembre 1966

P.A. *Modrique de*

ESCALA VARIABLE