



de calor, todo lo cual implica para su solicitante la exclusi-
va de fabricación del referido sistema, como se desprende del
actual registro de Patente de Invención.

10

Los motores de los vehiculos actuales estan sujetos
a grandes temperaturas, no solo por el gran número de revolu-
ciones que poseen, sino tambien por el hecho de llevarlos algu-
nos situados en la parte trasera del vehiculo, donde la entrada
de aire del exterior es insuficiente, siendo preciso en la ma-
yoria de los casos abrir la compuerta o tapa del motor para
facilitar la refrigeración, que resulta ineficaz por sus pro-
pios medios, es decir por el radiador de que disponen, que sue-
le ser de reducido tamaño, dado el caracter utilitario de éstos
vehiculos, y el pequeño espacio en que debe colocarse el motor.

15

20

Las características esenciales del nuevo sistema de
refrigeración, objeto de esta Patente, consiste en aumentar a
voluntad la capacidad de líquido refrigerante, por medio de un
sencillo dispositivo consistente en el acoplamiento, en cual-
quier parte del vehículo, de un calderín accesorio de gran vo-
lumen de contención, comunicado por su parte superior con el
calderín del radiador y situados ambos a un mismo nivel, exis-
tiendo una llave distribuidora ubicada en la salida del agua
de la culata, que permite, mediante un mando, la utilización
conjunta del radiador y el calderín accesorio, o simplemente
del radiador, según la época del año o el estado de calentamien-
to del motor.

25

30

Como es bien sabido el ciclo de refrigeración cono-
cido hasta el momento en los motores de vehiculos, comienza por

307251967



la introducción del agua o líquido refrigerante en la parte superior del radiador, concretamente en el calderín, del cual
35 pasa al panal en cuya parte inferior existe una toma conectada a la bomba, de tal forma que el agua es absorbida e inyectada al cuerpo del motor, realizando su función refrigerante y pasando de allí nuevamente al calderín del radiador, para iniciar
40 el ciclo, siendo precisamente en este último proceso donde se inician los perfeccionamientos del nuevo sistema que nos ocupa, toda vez que a la salida del agua de la culata se coloca un distribuidor, que adopta forma de " Y ", cuyas dos ramas o conductos van conectados, uno de ellos a la parte inferior del calderín del radiador, para establecer el ciclo normal antes des-
45 crito, y el otro a la parte inferior del calderín accesorio, cuyo volumen de líquido puede ser varias veces superior, existiendo una mariposa que obtura uno u otro conducto mediante un mando.

50 Para lograr una mejor comprensión de las características expuestas acompañamos una lámina de dibujos, en la que se representa en forma esquemática, el nuevo sistema de refrigeración para motores de vehículos, debiendo resaltar que, dada su condición de simple ejemplo aclaratorio, deberá ser interpretada
55 ampliamente y sin carácter limitativo alguno.

Los referidos dibujos representan en sus figuras como a continuación se relaciona:

Figura 1.- Vista lateral en esquema del ciclo de refrigeración que constituye el objeto de esta Patente.

60 Figura 2.- Vista en perspectiva de la pieza distri-

336227



buidora.

Las distintas partes y elementos componentes de las figuras arriba referenciadas las señalaremos, para su mejor localización en los dibujos, con las siguientes acotaciones numéricas:

65

Con -1- designamos el calderín del radiador, siendo -2- el panel y -3- el tubo de toma de la bomba B, mientras que con -4- delimitamos el tubo de inyección del agua desde la bomba al motor.

70

La pieza distribuidora recibe el número -5- y se situa, como puede apreciarse, en la parte superior de la culata del motor, estando conectado uno de sus conductos -5'- a un tubo -6- que va a la parte inferior del calderin -1- del radiador, mientras que el otro conducto -5''- se conecta a un tubo -7- que conduce al líquido hacia la parte inferior del calderin accesorio -8-, que se encuentra conectado por su parte superior mediante un tubo -9- al calderín del radiador, estando ambos al mismo nivel.

75

Con -10- se acota la mariposa del distribuidor -5-, provista de un vastago -11- conectado mediante un cable o varilla a un mando externo -12-, siendo dicha mariposa potestativa de bascular sobre un punto -13-, obturando la boca del conducto -5''- para el caso en que se desee utilizar el ciclo normal de refrigeración del vehículo, o la boca del conducto -5'- para dar paso al volumen de agua accesorio, en cuyo momento el agua pasará de la culata O al distribuidor -5- y a través del conducto -5''- llegará a la parte inferior del calderín accesorio -8- que una vez lleno, rebosará a través del conducto o tubo -9- en el calderín -1- del radiador para comenzar el ciclo.

85



90 Una vez debidamente descritos los perfeccionamientos
y características del nuevo sistema de refrigeración para moto-
res de vehículos automoviles, solo nos resta indicar la posibi-
lidad de que éste sufra todas aquellas variaciones de detalla
que la práctica aconseje, siempre y cuando con ello no se alte-
95 re la esencialidad del mismo, puesta de relieve en la siguiente

N O T A

Los puntos nuevos y de propia invención no conocidos
ni practicados hasta el momento, que se presentan para su exclu-
siva reivindicación en la actual Patente de Invención son:

100 1ª.- Nuevo sistema de refrigeración para motores de
vehículos automoviles, esencialmente caracterizado por el hecho
de poderse aumentar a voluntad la capacidad o volumen de líqui-
do refrigerante, mediante el acoplamiento en el tubo de salida
de agua del motor de una pieza distribuidora bifurcada en dos
105 conductos, uno de los cuales conecta en la parte inferior del
calderín del radiador, para establecer el ciclo normal de re-
frigeración, mientras que el otro va a situarse así mismo en
la parte inferior de un calderín accesorio, situado a la misma
altura que el del radiador y conectado con éste mediante un
110 conducto superior, cuyo calderín accesorio contiene un conside-
rable volumen de agua.

 2ª.- Nuevo sistema de refrigeración para motores de
vehículos automoviles, según la reivindicación anterior carac-
terizado porque la pieza distribuidora dispone de una mariposa,
115 susceptible de accionamiento por medio de un mando externo, con
la cual se obturan indistintamente las bocas de paso de los con-

- 6 - 336227



120 ductos de la referida pieza, de tal forma que pueda ponerse en funcionamiento la utilización conjunta del radiador y el calderín accesorio, o simplemente la del primero según las exigencias del medio ambiente y del estado de calentamiento del motor.

125 3º.- "NUEVO SISTEMA DE REFRIGERACION PARA MOTORES DE VEHICULOS AUTOMOVILES", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 126 líneas.

Madrid, 30 ENE. 1967

Por autorización del interesado

336227 30



Fig. 1

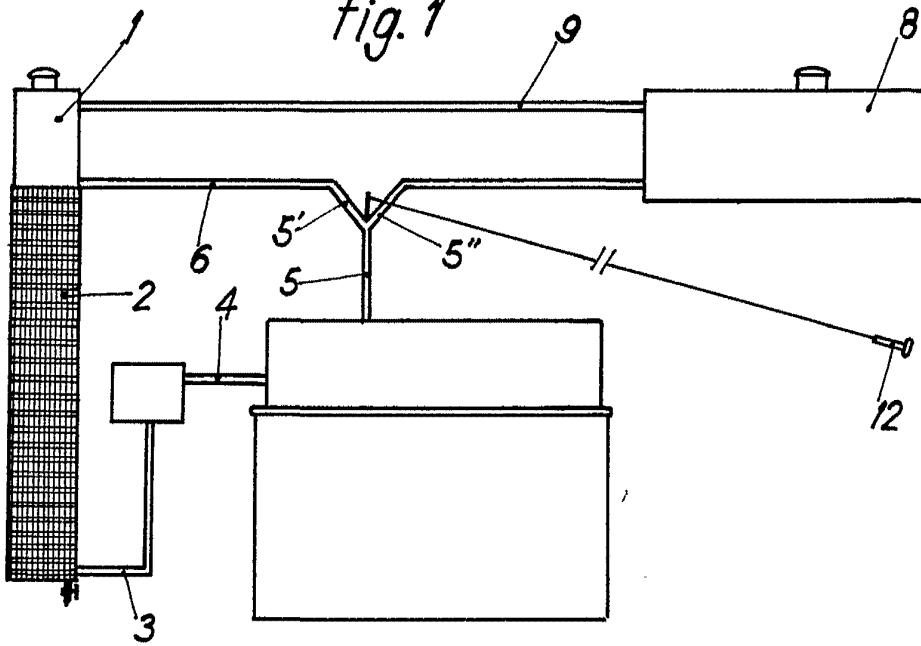
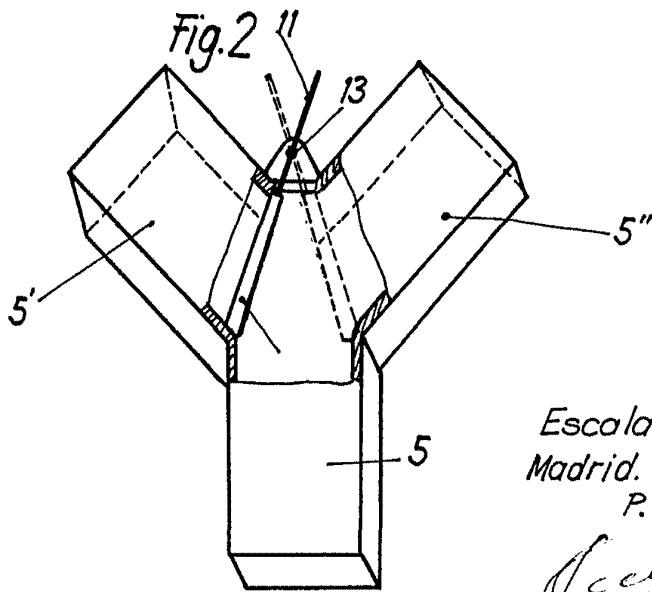


Fig. 2



Escala Variable
Madrid. 00 JUN 1967
P. A.