



ESPAÑA

19 ES	21 21	NUMERO 445,581	10 A1
	22	FECHA DE PRESENTACION 26 Febrero 1976	

PATENTE DE INVENCION

20 PRIORIDADES:	23 FECHA	24 PAIS
21 NUMERO		

27 FECHA DE PUBLICIDAD	28 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60H	29 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
------------------------	----------------------------------------	--------------------------------------

30 TITULO DE LA INVENCION

"DISPOSITIVO PARA ACONDICIONAR LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LOS VEHICULOS AUTOMOVILES TANTO DEL HABITACULO COMO DEL COFRE MOTOR, A MOTOR PARADO Y PREVIAMENTE PROGRAMADO".

31 SOLICITANTE (ES)

DON MANUEL ENJUTO HERRERA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

LAGUNA DE DUERO (Valladolid)

32 INVENTOR (ES)

El mismo solicitante.

33 TITULAR (ES)

DON MANUEL ENJUTO HERRERA

34 REPRESENTANTE

DON JAIME ISERN CUYAS, Abogado y Agente Oficial de la Propiedad Industrial.

BAD ORIGINAL

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. El objeto de la presente solicitud de Patente de Invención se refiere a un dispositivo para acondicionar la temperatura en el interior de los vehículos automóviles, tanto del habitáculo como del cofre motor, a motor parado y previamente programado, que posee y aporta características esenciales de novedad a la vez que notables ventajas sobre todo lo actualmente conocido en relación a este tema.

10. Los sistemas de calefacción y refrigeración que se están empleando en la actualidad para el acondicionamiento interior de los automóviles están basados en la circulación de corrientes controladas de aire del exterior al interior del vehículo, graduable mediante mandos adecuados, siendo necesario que el motor del vehículo esté en funcionamiento para que pueda existir tal circulación.

15. Evidentemente, las técnicas referentes a estos sistemas están muy avanzadas, pero no se ha obtenido aún un mecanismo ó dispositivo que pueda suprimir o, en el peor de los casos, reducir considerablemente algunos efectos producidos por circunstancias ajenas al propio vehículo que son capaces de causar daños y molestias innecesarias al propietario y al mismo vehículo.

20. Dichos inconvenientes son producidos por la existencia de fuentes de calor o frío exteriores al automóvil, como pueden ser los rayos solares o las heladas invernales, y se traducen en calentamientos excesivos durante las épocas calurosas ó dificultades de arranque en el caso de que la temperatura existente sea muy baja en el exterior.

25. Estas dificultades de arranque no pueden ser evitadas por los dispositivos actuales porque estos no empiezan a funcionar si antes no se puesto en marcha el motor del vehículo, es decir, que

el habitáculo mantiene la temperatura baja ambiental hasta que la calefacción propia del automóvil acondiciona el ambiente. Asimismo, en épocas calurosas, cuando el automóvil se deja estacionado en lugares donde el ataque del sol es continuo, el efecto producido es el contrario, es decir, un calentamiento excesivo del habitáculo y del cofre motor que puede llegar a dañar partes delicadas del interior, resultando por otro lado muy molesto - cuando el usuario se dispone a poner en marcha el automóvil dada la cantidad de calor acumulada en el interior del mismo.

5. El dispositivo que preconiza esta Patente de Invención soluciona felizmente todos estos inconvenientes al poderse acondicionar la temperatura en el interior de los vehículos automóviles tanto del habitáculo como del cofre motor estando aún el motor parado mediante una sencilla programación anterior.

10. En efecto, dicho dispositivo permite aumentar en invierno la temperatura del habitáculo y del compartimento motor del vehículo por medio de la recirculación del aire en el interior del mismo, sin que disponga de una toma o salida exterior, a partir de la disposición de una resistencia eléctrica de características adecuadas a cada vehículo, así como de un moto-ventilador o turbina que sea capaz de forzar la circulación del aire a través de la resistencia eléctrica citada, consiguiéndose el aumento de temperatura buscado como consecuencia de la transferencia de energía calorífica desde dicha resistencia al aire, siendo la fuente de energía que alimente el sistema la propia del vehículo o cualquier otra adaptada al mismo con tal de que permita una carga rápida.

15. Con objeto de programar a voluntad y con la antelación necesaria la puesta en marcha del dispositivo se ha previsto la existencia de un reloj-temporizador adecuado, disponiendo también

de conducciones convenientes susceptibles de dirigir el aire caliente a las partes vitales del motor, facilitando el arranque del coche y su buen rendimiento en los primeros kilómetros de recorrido. Ahora bien, este caudal de aire caliente puede ser dirigido también al interior del habitáculo del vehículo mediante un aparato regulador adecuado o, incluso, a ambos sitios simultáneamente.

Si lo que se precisa es una corriente de aire frío, el presente dispositivo permite ser instalado sin fuente calorífica alguna, adaptándose fácilmente en este caso y dejando entrar directamente desde el exterior el aire frío necesario como para evitar la existencia de altas temperaturas en el habitáculo y cofre motor, lo cual anula los posibles deterioros en las partes internas sensibles a las temperaturas elevadas.

No obstante, con el fin de exponer con más claridad el objeto de la presente solicitud de Patente de Invención, se va a referir la descripción detallada que sigue a la lámina de dibujos adjunta en la que a título de ejemplo y sin carácter limitativo alguno por tanto, se ha representado una forma preferida de realización del invento.

La figura única ilustra una representación esquemática de la invención, pudiendo apreciarse la fuente de energía -1- comunicada adecuadamente con el reloj- temporizador -2-, el cual se encuentra asimismo vinculado con el aparato calefactor elegido -3- dotado de un termostato -4-, habiéndose previsto la existencia de un fusible -5- como medio de protección del circuito eléctrico.

Así pues, y a la vista del presente esquema, se comprende que el dispositivo se programa a voluntad y con la anticipación necesaria mediante el reloj-temporizador -2-, el cual hace funcio-

nar al mecanismo permitiendo que el automóvil acondicione su temperatura en un sentido o en otro y según las exigencias de usuario con suficiente antelación a la puesta en marcha del vehículo. La temperatura se controlará, tanto en el caso de calefacción como en el de refrigeración, mediante el termostato -4-.

5.

En el caso de que se desee introducir aire frío en el interior del habitáculo o del cofre motor, el caudal de aire penetrará directamente del exterior sin pasar por la resistencia del dispositivo, por lo que no existe transferencia calorífica, consiguiéndose una refrigeración adecuada a base de la recirculación continua del mencionado caudal. En este caso, la programación del sistema se realiza exactamente igual que en el anterior es decir, mediante la manipulación del reloj-temporizador --

10.

fijando la hora en que se desee que comience a funcionar el dispositivo y con la antelación que cada usuario crea conveniente según su criterio particular.

15.

Tras este detallado estudio, creemos haber descrito suficientemente el objeto de la presente Patente de Invención, por lo que solo resta hacer constar que, dentro de su esencialidad, se pueden introducir infinidad de variaciones de detalle las cuales quedan igualmente protegidas siempre y cuando dichas modificaciones no alteren el fundamento real de la invención.

20.

NOTA

NOTA

Hecha la descripción del presente invento lo que se declara como nuevo y de propia invención comprende las reivindicaciones siguientes:

25.

1.- Dispositivo para acondicionar la temperatura en el inte-

rior de los vehículos automóviles, tanto del habitáculo como del cofre motor, a motor parado y previamente programado, que se caracteriza por el aumento (en invierno) de la temperatura del habitáculo del vehículo por medio de la recirculación del aire en el interior del mismo, sin toma ó salida exterior a partir de la disposición de una resistencia eléctrica de características adecuadas a cada vehículo así como de un moto-ventilador o turbina que fuerce la circulación del aire a través de la resistencia eléctrica citada, con lo cual se consigue el aumento de temperatura del mismo merced a la transferencia de energía calorífica desde dicha resistencia al aire, y estando alimentado el conjunto por una fuente de energía que puede ser la propia del vehículo o cualquier otra adaptada al mismo y susceptible de carga rápida.

2.- Dispositivo, según reivindicación anterior, que se caracteriza porque se ha previsto un reloj-temporizador que permite programar a voluntad y con anticipación la puesta en marcha del sistema.

3.- Dispositivo, según reivindicaciones anteriores, que se caracteriza porque se ha previsto una conducción adecuada, susceptible de dirigir el aire caliente a las partes vitales del motor, impidiendo que las temperaturas muy bajas, dificulten el arranque del mismo.

4.- Dispositivo, según reivindicación 1 y 3, que se caracteriza porque el caudal de aire caliente obtenido puede dirigirse mediante un regulador adecuado al habitáculo, al cofre motor o a ambas partes simultáneamente.

5.- Dispositivo, según reivindicación 1, que se caracteriza porque el sistema sin fuente calorífica y fácilmente desmontable es susceptible de adaptarse para la circulación del aire desde el exterior hasta el interior, programada a voluntad, evitando

la existencia de altas temperaturas motivadas por fuentes caloríficas exteriores como por ejemplo los rayos solares, y además evitando el riesgo de deterioros en las partes internas sensibles a las altas temperaturas.

5. 6.- Dispositivo para acondicionar la temperatura en el interior de los vehículos automóviles, tanto del habitáculo como del cofre motor, a motor parado y previamente programado.

Según se describe y reivindica en la presente Memoria que consta de 7 hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de 1 lámina de dibujos.

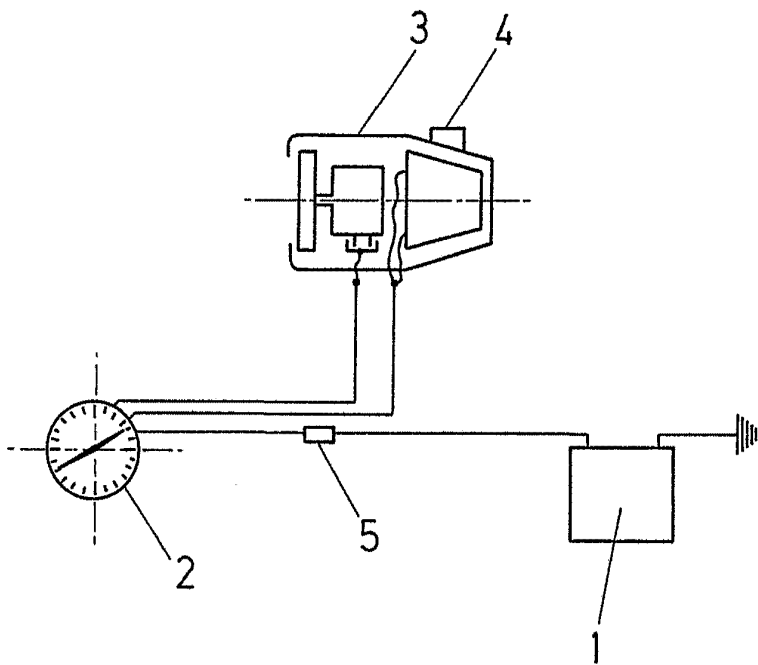
10.

Madrid, a 26 de Febrero de 1.976

DON MANUEL ENJUTO HERRERA.

p.a.

~~MANUEL ENJUTO HERRERA
MANUEL ENJUTO HERRERA~~



Madrid, a 26 FEB. 1976

[Handwritten signature]