

12638

12638

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña
a la solicitud de

UN MODELO DE UTILIDAD POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA

a favor de :

DON JOSE GIMENO ALFOS, residente en Zaragoza,
Calle Pignatelli nº 33 - 2º.

por

"UN TESTIGO DE AISLAMIENTO DE MASA PARA VEHICULOS
ELECTRICOS"

Inventor: Don José Gimeno Alfós, de nacionalidad
española.

=====

La invención a que se refiere la presente Memoria, fruto de numerosos ensayos sobre su objeto, constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, con arreglo a las prescripciones vigentes del Estatuto de la Propiedad Industrial, de fecha 26 de julio de 1.929, texto refundido, publicado el 30 de abril de 1.930.

Este modelo de testigo de aislamiento tiene por objeto prevenir cualquier posible falta de aislamiento entre la caja del vehículo y las tomas de corriente, denunciando cualquier derivación antes de que pueda ser peligrosa para los viajeros, para lo que se disponen de medios que consiguen que una pequeña derivación sea instantáneamente registrada por la falta de brillo de una lámpara.

El adjunto dibujo representa: La figura I, una vista por la parte inferior del aparato, para mostrar los terminales eléctricos para su acoplamiento; la figura II, un corte mostrando las lámparas-testigo y la figura III, una vista superior del mismo. La figura IV es un esquema de la instalación para mejor comprensión de la misma.

Este modelo de testigo, se compone esencialmente de dos lámparas de neón del mercado E) y D) que van unidas por intermedio de dos resistencias C) y A) a las tomas de corriente motriz del vehículo considerado, y por intermedio de otra resistencia B) que puede ser nula, a la caja del vehículo.

El conjunto de las dos lámparas va colocado dentro de una caja G) provista de una tapa F) que tiene dos orificios por donde asoman al exterior un casquete de cada lámpara, de forma que se ven (cuando están iluminadas) dos círculos de luz lo suficientemente próximos para que se note cualquier diferencia de luminosidad entre ellos.

Las resistencias A) B) y C), van colocadas exteriormente a la caja descrita, a fin de que el calor desprendido no perjudique la duración de las lámparas.

El funcionamiento del aparato es como sigue:

40

La resistencia A) se conecta con una de las tomas de corriente motriz del vehículo, la cual llamaremos trole derecho, y la C) con la otra toma, que llamaremos trole izquierdo. La resistencia B) está conectada con la caja del vehículo.

45

Las resistencias A) y C) están calculadas de forma que por el circuito A) D) E) C) pase una debilísima corriente eléctrica, suficiente para iluminar las dos lámparas D) y C).

50

Normalmente, por la resistencia B) no pasa corriente ninguna, pero en cuanto hay una derivación del trole A) pasa corriente de C) a B) por la lámpara E), mientras que disminuye la corriente que atraviesa la lámpara D) que disminuye de brillo resultando por contraste con su compañera E), de forma que la pérdida de brillo de una lámpara nos indica que el trole correspondiente tiene una derivación a masa.

55

Con lámparas de neon corrientes del mercado, se consigue una sensibilidad muy superior a la capacidad sensitiva del cuerpo humano, y como el aparato se coloca a la vista del conductor del vehículo de que se trate, puede éste interrumpir la corriente con antelación a que la derivación a masa llegue a hacerse peligrosa para las personas.

60

El papel de la resistencia B) es meramente de protección para las lámparas opuestas al lado de derivación, impidiendo que dichas lámparas lleguen a colocarse en cortocircuito o en circuito con resistencia pequeña para el voltaje de línea, con peligro de fundirse. Por tanto, la resistencia B) no es esencial al aparato, pero es conveniente en alto grado.

65

70

Las ventajas que se derivan del empleo del aparato se desprenden fácilmente de la explicación anterior, pues con él se consigue prever la posibilidad de accidentes a los viajeros que intenten subir o apearse del vehículo.

Presenta una gran sencillez, frente a la complicación de aparatos similares empleados en el extranjero.

75

Por é llo mismo es de funcionamiento más seguro, seguridad muy necesaria para los aparatos que prevengan accidentes.

80

Y además representa una gran economía de adquisición y reparación en su caso, puesto que los aparatos esenciales de que consta pueden encontrarse económicamente en el mercado corriente.

85

Hecha la descripción que antecede, es preciso añadir que los detalles pueden variar en la realización de la idea expuesta, sin que por é llo cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos anteriores y se reivindica en la siguiente:

N O T A

En resumen, el Modelo de Utilidad que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

90

1ª = Un testigo de aislamiento de masa para vehículos eléctricos, caracterizado porque se compone esencialmente de dos lámparas unidas cada una por una parte a una de las tomas de corriente eléctrica motriz del vehículo, cuyas lámparas indican con su pérdida de brillo cualquier pequeña derivación a masa, indicando al propio tiempo cual es la toma de corriente que tiene esa derivación.

100

2ª = Un testigo de aislamiento de masa para vehículos eléctricos, según la reivindicación anterior, caracterizado porque las lámparas antes mencionadas van unidas a masa por una resistencia que puede ser nula, y a las tomas de corriente por intermedio de otras resistencias A) y C) que impiden que por las lámparas pase más corriente que la precisada para hacerlas lucir, impidiendo al propio tiempo que el contacto de masa ocasionado con este paso de corriente llegue a ser notado por el cuerpo humano.

105

3ª = Un testigo de aislamiento de masa para vehículos eléctricos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las lámparas antes citadas van colocadas dentro de una misma caja, asomando a la vista un casquete de cada una, de forma que el conductor de vehículo pueda en

110

en todo momento comparar el brillo de las dos lámparas y comprobar con éllo que el aislamiento de masa está en las debidas condiciones, o bien, en su caso, recibir una indicación de la derivación y de la toma de corriente que la presenta.

115

4ª = Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita, "UN TESTIGO DE AISLAMIENTO DE MASA PARA VEHICULOS ELECTRICOS".

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria que consta de cinco páginas escritas a máquina y dibujo que se acompaña.

Madrid 23 de febrero de 1.946

ALFONSO UNGRIA



12638

FIGURA I

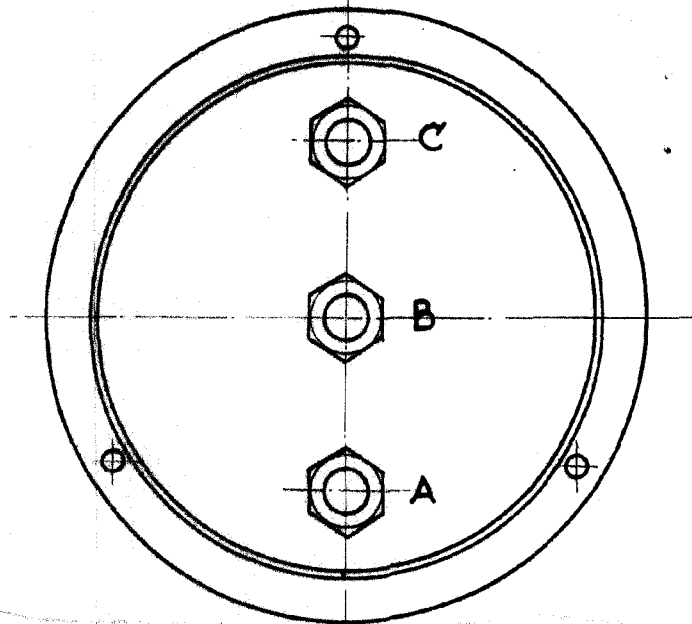


FIGURA II

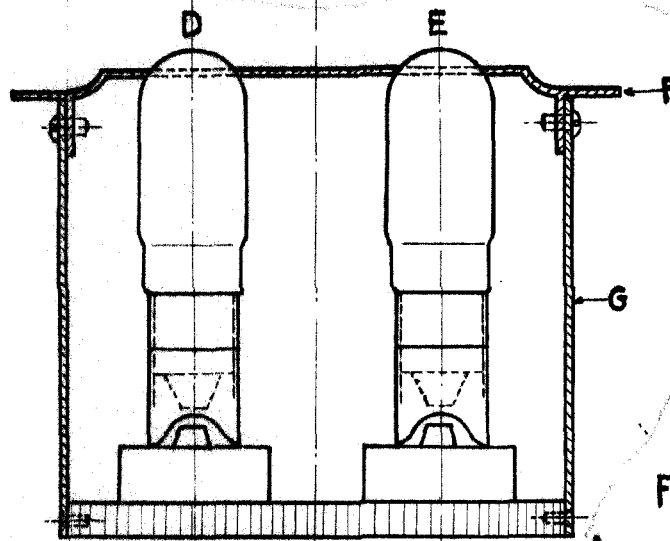


FIGURA III

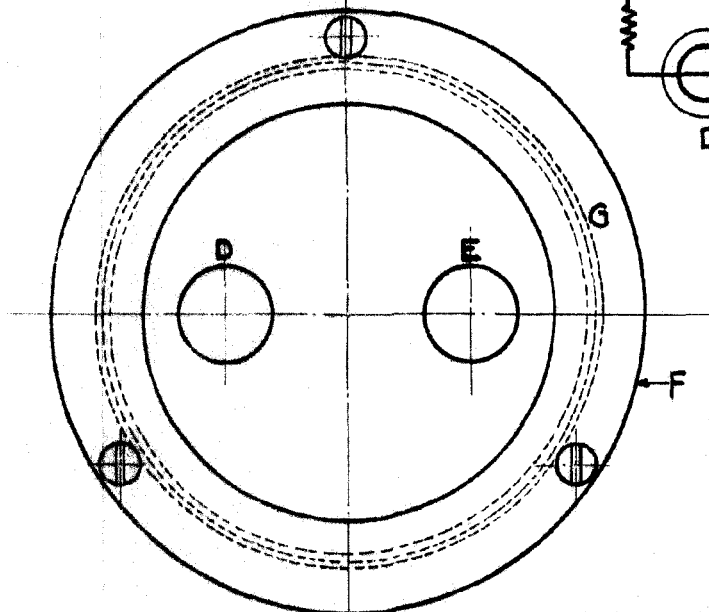
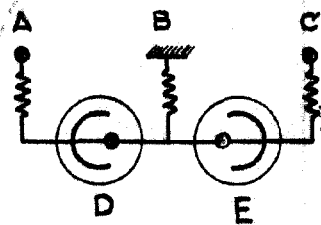


FIGURA IV



ESCALA VARIABLE
Madrid 21 febrero 1946