



10 Su manejo está simplificado hasta el extremo; ya que con solo ejercer una tracción sobre un botón de mando (similar al del aire del coche,), aparece al exterior parte de un cigarrillo que, pasados cinco segundos, se puede retirar perfectamente encendido sin más operación.

15 La pitillera consta pues de un mecanismo con el que se extrae un cigarrillo mientras que el resto de ellos queda retenido y, además, de un circuito eléctrico que alimenta una resistencia la cual, al ponerse al rojo en contacto con un extremo del cigarrillo, lo enciende. Ambos
20 dispositivos son accionados por un mando único. Por su parte el circuito eléctrico está provisto de un piloto o lampara de control que se ilumina una vez que el cigarrillo está encendido y se puede usar.

El dispositivo de encendido de los cigarrillos se desconecta automáticamente una vez transcurrido un periodo
25 de tiempo más que suficiente para encender un cigarrillo y, simultaneamente se ilumina el piloto. Para mejor comprensión del objeto y sólomente a titulo de ejemplo, se adjuntan tres hojas de planos en cuyas figuras, de la 1 a la 13, se
30 representan diversas vistas, secciones y proyecciones de distintas partes de la pitillera encendedor en las diferentes posiciones que dichas partes pueden adoptar durante sus momentos de trabajo.

A estas figuras nos iremos refiriendo sucesivamente durante la descripción que exponemos seguidamente:
35

La pitillera encendedor está prevista para ir montada en el tablero de instrumentos del automóvil, sobre el que solo aparece el escudo -1- (fig. 12) en el cual van practicadas cuatro perforaciones: la mayor de ellas resulta
40 cerrada por una tapadera -2- provista de un botón-tirador -3- y basculante sobre una bisagra inferior -4-; su des-



38381

tino es permitir el llenado del depósito de cigarrillos. Al lado de la perforación antedicha va practicada una ventana rectangular -5- que deja ver la luz del piloto, y
45 debajo de estas dos existe una tercera circular -6- que permite el paso del mando al mismo tiempo que sirve para, por medio de una tuerca, fijar dicho escudo -1- sobre el frente de la pitillera el cual, como antes se ha dicho, va a su vez fijado sobre el tablero de instrumentos del
50 automovil. Finalmente, en la parte baja del escudo -1-, aparece la cuarta perforación -7- a través de la cual tienen salida, uno a uno y debidamente encendidos, los cigarrillos.

El frente -8- de la pitillera (fig. 3) muestran sus
55 extremidades superior e inferior dos orificios -9- para los tornillos de fijación del conjunto al tablero de instrumentos del coche y, además, en su parte alta, una ventana rectangular -10- que resulta situada debajo de la perforación que oculta la tapa basculante -2- del escudo
60 -1-. La ventana de iluminación (situada al lado de la -10- y coincidente con la -5- del escudo -1-) está protegida por una lámina transparente -11- de un color apropiado.

En la zona central de la placa frontal -8- aparece al exterior un tetón -12- roscado y perforado en su centro
65 para permitir el deslizamiento de la varilla de mando -13- siendo dicho tetón -12- el que, pasando por la perforación -6- del escudo -1- y por medio de una tuerca apropiada (no expresada en los dibujos), permite el montaje del mismo.

El orificio inferior -14- para salida de los cigarrillos está recubierto por una lengüeta flexible -15- la
70 cual va fijada, en su parte alta, por medio de un remache -16- y tiene la misión de obrar como freno y retención de



38381

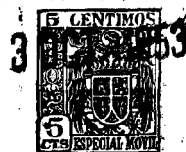
los cigarrillos.

75 En la cara posterior de la placa frontal -8- va adscrito el depósito -17- de los cigarrillos, que los contiene de forma superpuesta para lo cual adopta la figura de un paralelepípedo hueco y con paredes metálicas que habrán de actuar como masa o segundo polo del circuito eléctrico de encendido y alarma.

80 En un lateral de dicho depósito -17- y mediante dos tornillos -18-, va fijado un doble juego de planchas aislantes -19- sobre las que se montan los contactos y elementos que componen el circuito eléctrico que detallaremos a continuación basandonos en las figuras 1, 2, 3, y 4, así como en las 10, 11 y 13.

85 Los dos tornillos -18- obran como conductores a masa y uno de ellos recibe el terminal de uno de los conductores -20- mientras que el otro está relacionado con el casquillo -21- al cual se rosca la bombilla piloto -22-. El
90 segundo conductor -20' - se ancla en un borne -23- del cual parten una conducción -24- que termina en un tornillo -25- que fija, una lengüeta metálica -26- de forma apropiada, a la cabeza de una pieza basculante de material aislante -27- que oficia de interruptor de la bombilla -22- al tomar
95 o no tomar contacto (fig. 13, 1 y 4 respectivamente) con un borne -28- que, por medio de una conducción -29- se relaciona con el polo del culote de la citada bombilla -22-.

100 Dicha lengüeta -26- tiene, en determinadas situaciones contacto con un borne -30- del que parte un conductor -31- que se relaciona con una rama de del termostato -32- horquillado, cuya otra rama va solidaria de una pletinilla -33- que desciende y, en su parte inferior, lleva adscrita una horquilla de presión -34- de material de cobre, en la cual se cierra y abre el segundo circuito según se intro-



110 duzca o no en ella (fig. 1, y 4 respectivamente) una plan-
cha horizontal -35- que, a través de una resistencia -36-
en espiral, se relaciona con masa.

En la fig. 13, se muestra la posición de desconexión
automática por medio del termostato bimetálico -32- que, al
115 levantar su extremidad, permite un movimiento de la pieza
basculante -27- mediante el cual la lengüeta -26- pierde su
conexión con el borne -30-, abriendo el circuito de la resis-
tencia -36-, al mismo tiempo que establece contacto con el
borne -28- y cierra el circuito de la bombilla piloto -22-.

120 La punta exterior de la varilla -13- lleva roscado
un botón de mando -37- y, además, en su zona central y
mediante un tornillo -38- lleva solidaria una pieza metá-
lica -39- cuya parte superior alcanza una altura apropiada
para tomar contacto con la cola de la pieza basculante -27-
125 (fig. 4) ó no (fig. 1 y 13). Dicha pieza -39-, acoda su par-
te inferior en ángulo recto y se prolonga para unificarse
con la cabeza de un cajetín en media caña -40- corredizo
sobre una prolongación curvada -41-, descendente de una de
las paredes laterales del depósito -17-. En la cabeza del
130 cajetín -40- y con la necesaria interposición de arandelas
aislantes -42- es donde se unifican el polo positivo (por
medio de la plancha -35- cuando toma contacto con la hor-
quilla -34-) y el negativo conducido a través de masa por
la pieza-soporte -39-, en el final de la cual existe una
135 lengüeta -39'- contra la que hace tope el exterior de la
resistencia en espiral -36- que, por su centro, esta rela-
cionada con la plancha -35- de contacto.

Por su parte, el dispositivo extractor y de retención
de los cigarrillos, es como sigue:

140 En la pared lateral del depósito -17- va practicada
una ranura horizontal en la que juega un fleje -43- que

88381



145 está fijado, por un extremo, en lugar apropiado del interior de dicho depósito -17-. Dicho fleje -43- dispone en su zona media de un saliente angulado, que, en su posición normal (fig. 6) pasa por la ranura antes citada y se aloja en una muesca -44- practicada en el espesor de la varilla -13- la que, como hemos dicho anteriormente discurre adosada contra la pared exterior del depósito -17-, al cual va adscrita, en lugar conveniente, una abrazadera guía -45-

150 La punta de dicha varilla -13- está cortada en bisel y su filo facilita la introducción y deslizamiento por debajo de un fleje -46- que va fijado exteriormente sobre la pared lateral del citado depósito -17-, cuya abertura inferior se cierra en parte por medio de una lámina metálica -47- que es prolongación del mismo fleje -46- que se angula a tal efecto (figs. 5 y 7).

155 El funcionamiento de todo el conjunto es como sigue:
Suponiendo lleno de cigarrillos -48- el depósito -17- la situación será tal y como se representa en la sección en alzado de la fig. 8, ó sea que los cigarrillos -48- se disponen, por su propio peso, superpuestos y descansando el primero sobre la lámina -47- que obtura el fondo del depósito -17- debido a que la varilla -13- se ha extraído tirando de su botón de mando -37-, o bien, si dicha varilla -13- está introducida, es el fleje -43- el que obtura el interior del depósito -17- por causa de que su saliente angulado está fuera de la muesca -44- y la pared lateral de dicha varilla -13- le obliga a una flexión (figs. 6 y 8 y fig. 7 respectivamente). Conviene hacer la salvedad de que las figs. 6 y 7 representan la vista en planta de las dos posiciones mientras que las figs. 8 y 9 muestran el alzado de dichas posiciones, con la varilla -13- sacada o introducida respectivamente.

160

165

170



175

De todas formas, sea cual sea la posición en la que se realiza el llenado del depósito -17- los cigarrillos -48- quedan retenidos por la lámina -47- o por el fleje -43-, y si de la posición de la fig. -8- pasamos a la de la fig. 9, introduciendo la varilla -13-, al acuñarse esta debajo del fleje -46- produce su levantamiento y el retiro de la lámina -47- que deja caer un cigarrillo -48- sobre el cajetín en media caña -40- que se desliza sobre el apéndice curvado -41- del depósito -17-, acompañando en sus avances y retrocesos a la citada varilla -13-.

180

185

En resumen, la extracción de la varilla -13- determina simultáneamente; la colocación, cerrando la base del depósito -17-, de la lámina -47-; la introducción en la muesca -44- del saliente angulado del fleje -43- que se adosa a la pared interior del depósito -17- dejando de presionar el cigarrillo inferior (al cual retenía) que cae y se deposita sobre la lámina -47-, con lo que el segundo cigarrillo -48- resulta enfrentado con el citado fleje -43-; y el desplazamiento del cajetín -40- que acompaña a dicha varilla -13-, con lo que, el cigarrillo -48- en él depositado es obligado a salir al exterior por las ventanas superpuestas -14- del frontis -8- y -7- del escudo -1-, doblando la lengüeta de goma -15- que le frena y le obliga a acoplarse contra la resistencia en espiral -36- que ocupa la cabeza interior del citado cajetín -40-. Al introducirse de nuevo la varilla -13-, la lengüeta elástica -15- retiene al cigarrillo -48- que asoma al exterior su tercera parte y puede ser extraído libremente, ya encendido por haber estado en contacto contra la resistencia en espiral -36- que, en el momento preciso se puso al rojo por haberse cerrado el circuito eléctrico debido al movimiento de extracción de la varilla -13- que también lo acciona.

190

195

200

205



38381

Al volverse a introducir la varilla -13-, el fleje -43- presiona el segundo cigarrillo -48- y retiene así todos los que sobre él gravitan, mientras que es retirada la lámina -47- que deja caer el primer cigarrillo sobre el cajetin -40- en el cual se mantiene hasta que su utilización es requerida mediante una nueva tracción de la varilla -13-, momento en que se repite el ciclo de movimientos antes detallado.

El encendido de los cigarrillos se verifica de la siguiente forma:

Refiriendonos a las figs. 4, 5, 7, 9 y 11, tenemos que cuando la varilla -13- está introducida, la parte superior de la pieza-soporte -39- ha tocado la cola de la pieza basculante -27- cuya lengüeta -26- se mantiene en contacto con el borne -30- a pesar de la fuerza de tracción de un resorte en espiral -49- que tiene sus extremos anclados en el tornillo -25- y en un gancho -50- fijado sobre la plancha aislante -19-. En este momento la resistencia en espiral -36- está apagada por estar el circuito abierto, y en el cajetin -40- hay un cigarrillo, también apagado. Esta posición se aclara con la fig. 11, en la que se representa la sección longitudinal en planta del citado cajetin y elementos de contacto.

Si extraemos la varilla -13- que, por medio de la pieza-soporte -39- está relacionada con el cajetin -40-, pasamos a la posición de las figs. 1, 2, 6, 8, 10 y 13, en las que, por retirarse dicha pieza -39-, bascula la pieza -27- a solicitud del resorte -49-, y la lengüeta -26- se desplaza sin llegar a perder el contacto con el borne -30- (posición de la fig. 1). Simultáneamente, al avanzar la plancha -35- e introducirse entre las ramas de la horquilla de contacto -34-, se cierra el circuito que alimenta a la resis-



tencia en espiral -36- la cual se pone al rojo y enciende el cigarrillo tal y como anteriormente se ha dicho.

240 Ahora bien, en evitación de posibles descuidos del conductor que, absorto en las incidencias de la ruta, olvide que ha extraído un cigarrillo, entra en acción el termostato -32-, cuya composición la integran dos metales de diferente coeficiente de dilatación. Al transcurrir un cierto

245 tiempo 5 segundos aproximadamente con el circuito cerrado, la corriente que pasa por el citado termostato -32- lo calienta, por lo que éste se curva hacia arriba y levanta su extremidad que servía de tope a la cola de la pieza basculante -27- (fig. 1). De esta forma, el esfuerzo de tracción

250 del resorte -49-, hace que dicha pieza se desplace aun más hasta que la lengüeta -26- se zafa del contacto con el borne -30- y se abre el circuito a fin de evitar gasto innecesario de corriente y anular el peligro de que se funda la resistencia -36-. En la fig. 13, se detalla esta nueva

255 posición, en la que la lengüeta -26- tiene ahora contacto con el borne -28- y cierra el circuito del piloto -22- que se ilumina y da la señal de alarma que indica que el cigarrillo está encendido.

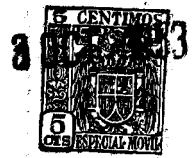
Todos estos movimientos, por ser impulsados con la

260 varilla -13-, se realizan conjuntamente con los del mecanismo de arrastre y retención de los cigarrillos, con los siguientes resultados:

Varilla -13- introducida.-Piloto -22- y resistencia -36- apagados por estar los circuitos abiertos. Primer

265 cigarrillo depositado sobre el cajetín -40- y el segundo y demás retenidos por presión lateral del fleje -43- sobre el costado de dicho segundo cigarrillo.

Varilla -13- extraída.-Se desplaza el cajetín -40- y el cigarrillo que contenía asoma al exterior un extremo



270 mientras que el otro se adosa contra la resistencia -36-
que, puesta al rojo, lo enciende. Por ocultamiento del
fleje -43- los cigarrillos contenidos en el depósito -17-
caen y descansan sobre la lámina desplazable -47-, que los
sustenta. La plancha de contacto -35-, que acompaña al ca-
275 jetin -40-, se introduce en la horquilla -34- y cierra el
circuito de la resistencia -36-.

Cuando transcurre el tiempo necesario para el calenta-
miento del termostato bimetal -32- este se arquea y produce
simultáneamente la ruptura del circuito de la resistencia
280 -36- y el cierre del circuito del piloto -22- que se encien-
de.

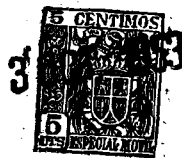
El volver a introducir la varilla -13-, significa la
apertura total de los circuitos eléctricos de encendido y
alarma así como el desplazamiento de la laminilla -47-
285 que deja caer sobre el cajetín -40- un nuevo cigarrillo
mientras que los demás son retenidos por el fleje -43-
que sujeta el inferior de ellos, quedando todo el conjunto
en disposición de volver a funcionar.

Los dos mecanismos mecánico y eléctrico van encerrados
290 en una tapa protectora lateral -51- que se fija al depósito
-17- por medio de un par de tuercas que se roscan sobre
los tornillos -18- .

Son variables las circunstancias de tamaño, forma y
material referentes a los distintos elementos que integran
295 el conjunto, en el que podrá variarse todo aquello que no
suponga alteración de la esencialidad del objeto puesto
de relieve en la pasada descripción, la cual deberá ser
tomada en su más amplio sentido y no como una limitación.

N O T A
= = = = =

300 Se reivindica como objeto de este Modelo de Utilidad:
1º. Pitillera para coche, con encendedor eléctrico



305 automático, caracterizada por estar constituida por un depósito en el que se acomodan los cigarrillos en fila vertical, los cuales son manejados por un mecanismo extractor y de retención simultánea que trabaja sincronizado con un dispositivo eléctrico que, a su debido tiempo, acopla una resistencia al rojo contra el extremo del cigarrillo que se extrae, estando todo ello accionado por un solo mando consistente en una varilla que presenta al exterior

310 un asidero o botón situado al alcande del usuario, ya que todo el conjunto va montado en el tablero de instrumentos del coche y protegido por un escudo en el que aparecen: una ranura para carga de cigarrillos (cerrada por una tapa montada en bisagra); una ventana por la que se transparenta

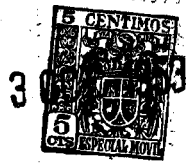
315 una luz de alarma que se ilumina cuando un cigarrillo se ha encendido; un orificio mediante el cual y con ayuda de una tuerca se monta el escudo al resto del conjunto, siendo por dicho orificio por el que circula la varilla de accionamiento y, finalmente, una ventana inferior por la que

320 tienen salida, uno a uno y a voluntad, los cigarrillos que contiene el depósito.

2º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque el dispositivo de retención está constituido por un fleje que va montado, por un

325 extremo, sobre una ranura practicada en la pared del depósito en cuyo interior resulta situado dicho fleje, el cual dispone de un saliente angulado que, pasando por dicha ranura, se aloja o no en una muesca practicada lateralmente en el cuerpo de la varilla de mando que circula adosada a la pared exterior de dicho depósito, con los

330 resultados respectivos, de que se ciñe contra dicha pared dejando caer los cigarrillos o bien realiza una presión lateral sobre el inferior de ellos al que así retiene, al



igual que a los que existen sobre él.

335

340

345

350

3º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque el fleje de retención lateral trabaja alternamente con una laminilla que cierra el fondo del depósito, de forma tal que, cuando el citado fleje se retira y deja caer los cigarrillos, la laminilla los recoge al depositarse en ella el primero más inferior mientras que el segundo queda en situación de ser retenido al resultar enfrentado con el antedicho fleje, y, por el contrario, cuando el fleje retiene el citado segundo cigarrillo, la laminilla se retira y deja caer el primero sobre un cajetín que lo arrastra y hace que asome su tercio de longitud a través de la ventana de salida del escudo al mismo tiempo que, por el extremo opuesto, le acopla una resistencia en espiral que se pone al rojo, por haberse cerrado simultáneamente el circuito eléctrico que la alimenta, siendo obligado dicho cigarrillo a acoplarse contra la resistencia en virtud del freno que, a su salida le opone una lengüeta de goma o material apropiado que obtura la citada ventanilla y que va remachada, en su extremo superior, sobre la plancha frontal del depósito.

355

360

4º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque, ambos flejes y laminilla son accionados simultáneamente por los desplazamientos axiales, de la varilla de mando, la cual y a través de una pieza de forma apropiada, se relaciona con la extremidad interior del cajetín de arrastre de cigarrillos, en cuyo punto van también fijadas la citada resistencia eléctrica y una pletina que cierra el circuito eléctrico al extraerse la varilla y desplazarse conjuntamente el citado cajetín.

365

5º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque, el conjunto eléctrico va montado sobre una adecuada base aislante que se adosa



370 contra una pared lateral del depósito de cigarrillos, en la que se fija por medio de dos tornillos, uno de los cuales recibe directamente uno de los polos del circuito, debido a lo cual, todo el conjunto metálico de la pitillera actua como masa. El otro polo se fija a un borne aislado de anclaje del que parte una conducción hasta un tornillo situado en la cabeza de una pieza basculante tambien aislada, siendo dicho tornillo solidario de una lengüeta metálica que tiene contacto con un borne que se relaciona, a través de un termostato de flexión, con una horquilla de presión destinada al cierre del circuito cuando se aloja en ella la pieza de contacto solidaria del cajetín de arrastre de cigarrillos.

380 6º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque la lengüeta de la cabeza de la pieza basculante, según sea su posición, actua como puente cerrando o abriendo el circuito de una bombilla piloto que señala una alarma luminosa a través de la ventana del escudo para indicar que el cigarrillo esta encendido y listo para su uso.

385 7º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque, una pletina solidaria de la varilla de mando, que se desplaza conjuntamente con ella, al ser introducida dicha varilla, toca contra la cola de la pieza basculante y, venciendo la resistencia contraria de un resorte en espiral que ejerce una tracción lateral sobre dicha cabeza, la sitúa en una posición en la que se abre el circuito de la bombilla piloto y se cierra el de la resistencia de encendido de los cigarrillos.

390 8º.-Pitillera para coche, con encendedor eléctrico automático, caracterizada porque cuando la pletina de la reivindicación anterior acompaña a la varilla al ser ésta



400 extraída, entra en acción el resorte en espiral que atrae
 la cabeza de la pieza basculante hasta un punto determina-
 do por el contacto de la cola con el extremo del termostato
 que hace de tope durante el periodo de cierre del circuito
 de la resistencia eléctrica; cuyo termostato, al transcu-
 405 rrir un periodo de tiempo suficiente para el encendido del
 cigarrillo, flexiona y se arquea, al calentarse por el paso
 de la corriente, dejando en libertad la cola de la citada
 pieza basculante que, a solicitud siempre del resorte en
 espiral, abre el circuito de la resistencia eléctrica al
 mismo tiempo que cierra el circuito de alarma del piloto.

410 9º.-PITILLERA PARA COCHE, CON ENCENDEDOR ELECTRICO
 AUTOMATICO, de conformidad en un todo lo esencial y fines
 industriales a lo descrito en la precedente Memoria Des-
 criptiva y gráficamente representado en las figuras del
 adjunto plano para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de CATORCE páginas escritas o
 mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 414
 líneas.

Valencia, 19-Septiembre 1953

Por autorización del interesado.

D. JOSÉ MARÍA MORENO NIETO.

MODELO DE UTILIDAD.

TRES HOJAS. 888 HOJA N.º 1.

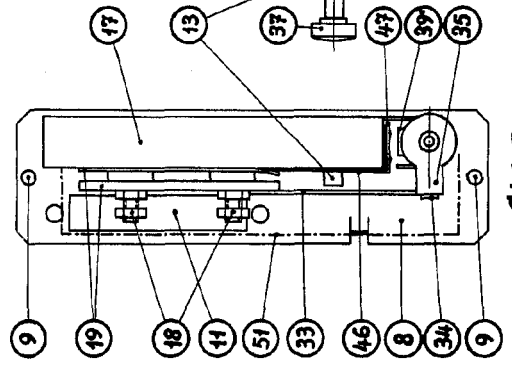


fig. 2.

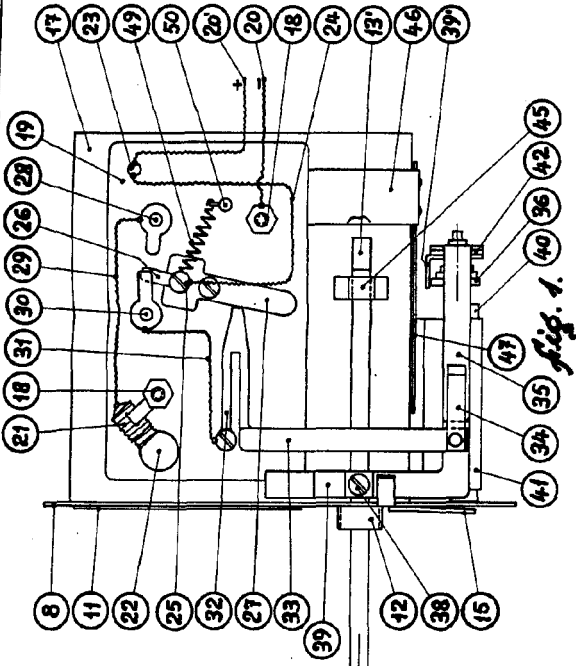


fig. 1.

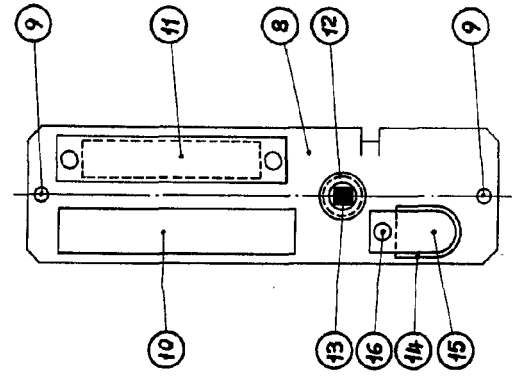


fig. 3.

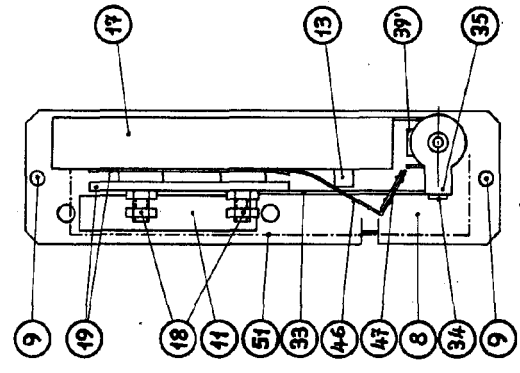


fig. 5.

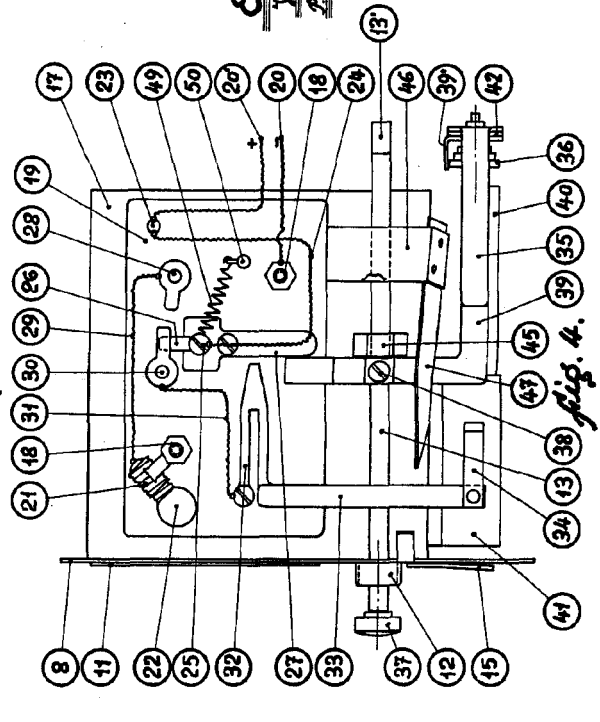


fig. 4.

Escala variable.

Valencia, 21 Septiembre 1953.

P. O.

José María Nieto

38381

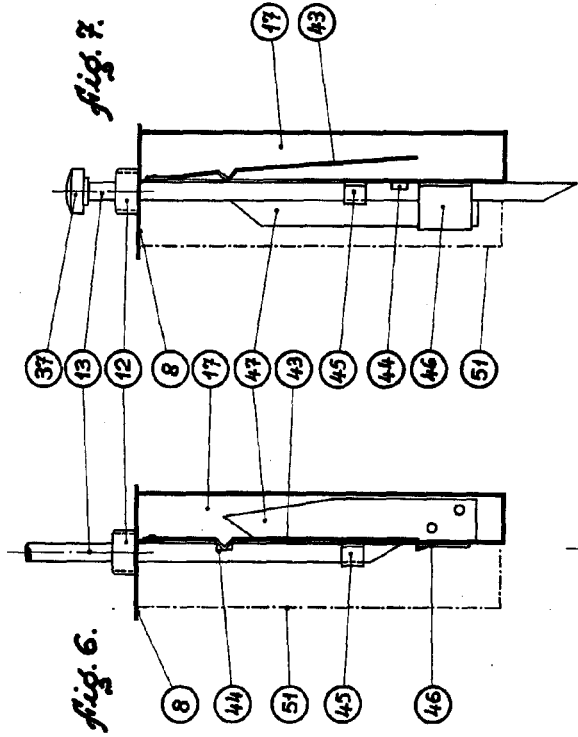


Fig. 6.

Fig. 7.

Fig. 8.

Fig. 9.

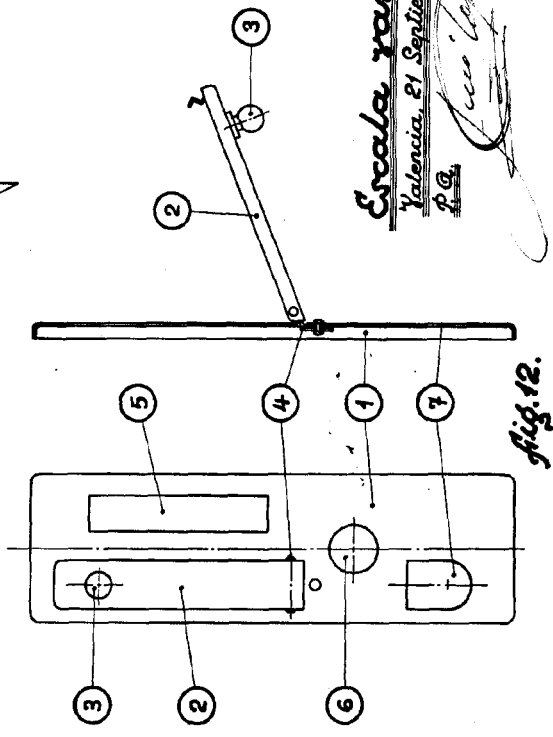
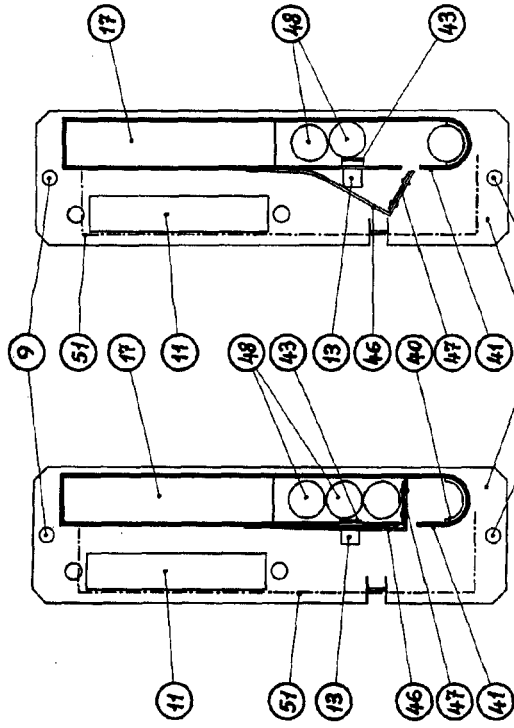


Fig. 10.

Fig. 12.

Escala variable.

Valencia, 21 Septiembre, 1953.

P.º

José María Moreno Nieto

38381

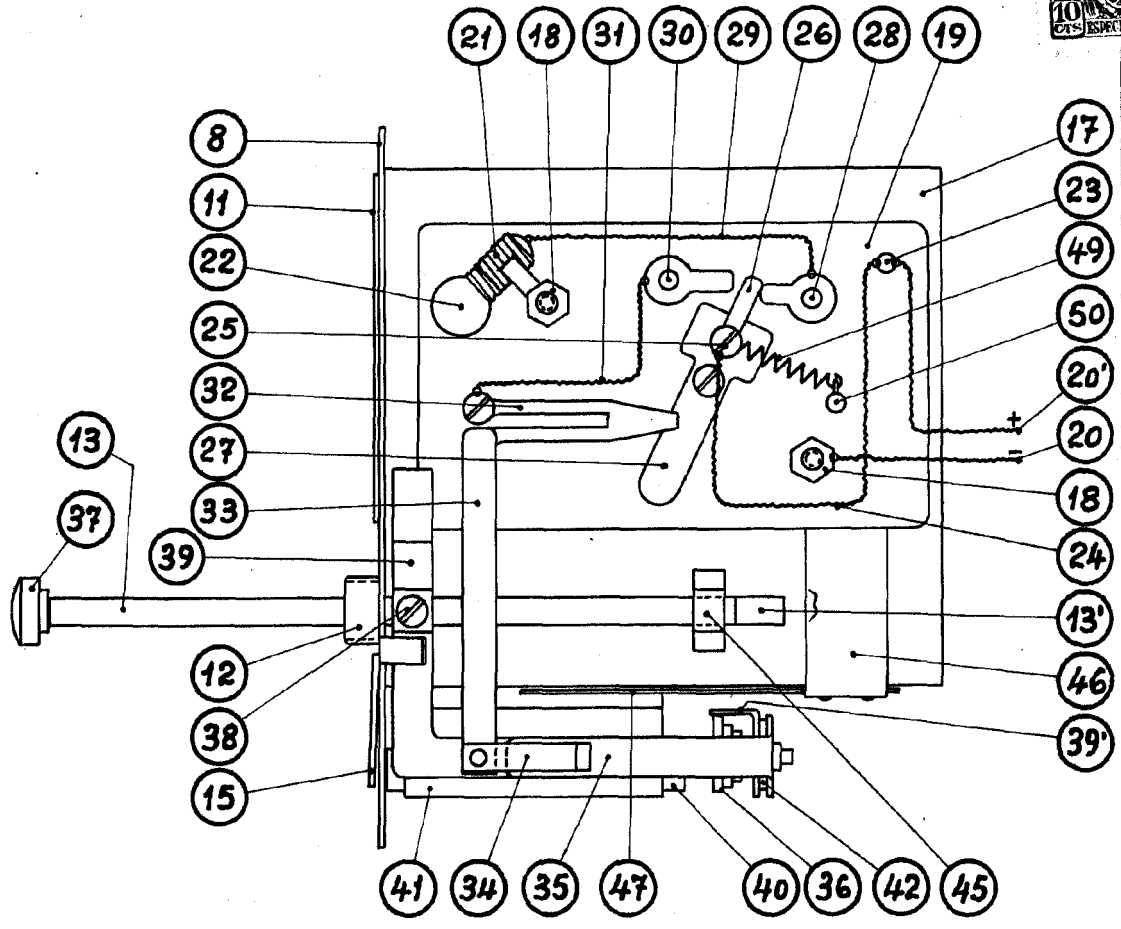


fig. 13.

Escala variable.

Valencia, 21 Septiembre, 1953.

P. G.