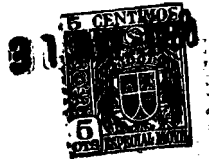


Nº 8 1278

L 81278



MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

Correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD, por veinte años en España, a favor de Don Vicente GARCIA BLASCO, D. Gonzalo MONTESINOS AGUSTIN, D. Cristobal MARTI PIARCA y D. Juan PERONA PLANCADELL, todos de nacionalidad española residentes en CASTELLON, Lepanto núm. 43, por: "UN NUEVO COMUTADOR".

El conmutador cuya protección se solicita para el expediente de solicitud de registro de Modelo de Utilidad al cual se une la presente Memoria descriptiva, señala entre sus similares del mercado un avance destacadísimo por los problemas que resuelve y por la forma tan sencilla, sólida y económica en que lo hace.

- 5.- Por tener tres contactos, como ya veremos, reúne las ventajas siguientes:
- a) en la mayoría de los vehiculos por llevar dos faros pare, uno a cada extremo posterior de los mismos,
- 10.-



81278

este sistema hace que pueda independizarse cada faro.

b) al independizar cada faro pare, el consumo se reduce a la mitad, por lo tanto dichos contactos tienen una mayor duración.

5.- c) suponiendo que uno de dichos contactos se deteriorara siempre lucirá el pare del contacto que quede en buen estado.

10.- d) en la mayoría de motos de 2 tiempos, el voltaje depende de las revoluciones del volante magnético y al no poder regular el voltaje, las bombillas que van en los faros de pare, lucen excesivamente hasta que se funden.

15.- e) se puede conectar el 1º de los contactos a la corriente directa, el 2º al faro de pare y el 3º al conmutador de carretera-cruce, dándole al frenar un consumo impidiendo que sea excesiva la corriente del faro de pare.

20.- f) al conectar la luz de capital y frenar, como el contacto 3º está conectado al conmutador de carretera-cruce, efectúa un destello luminoso el faro delantero.

25.- g) se puede controlar la corriente del faro pare usando el contacto 1º (entrada corriente) intercalando un choque, el 2º al pare y el 3º al piloto para cuando no estén conectadas las luces delanteras, debilitar por medio del choque las luces del faro pare y piloto y al conectar las luces delanteras y frenar, conecta directamente el contacto 3º (piloto que está encendido) con el contacto 2º (faro pare), quedando sin actuar el contacto 1º que está intercalado el choque, dándole la máxima luminosidad al faro pare.

30.-

81278



h) es de una duración indefinida, pues en caso de que por el tiempo y uso, los contactos y platinas se ensuciaren, solo hay que quitar la tapa trasera de goma y limpiar con lija dichos contactos y platinas, sin necesidad de desmontar todo el interruptor para.

5.- Al mismo tiempo el perfecto blindaje de la tapa trasera impide que humos, polvo, líquidos y suciedades entorpezcan el funcionamiento.

Acompañamos un dibujo en el que se muestra una manera de llevarlo a la práctica, si bien hacemos constatar que se cita a título de ejemplo y por tanto sin carácter limitativo alguno, aunque sobre él haremos una descripción mas detallada.

10.- En la figura 1ª, se muestra superposición en vista lateral de los elementos componentes.

Es (1) el cuerpo central, en material aislante, que lleva practicadas tres oquedades en las que se alojan pletinillas dobladas en U con los vientres hacia fuera, como (2), aprisionando entre el cuerpo central y ellas unas laminillas (3) de toma de contacto, y que lo hacen a través de reforzos que llegan a su interior y se aprisionan por los tornillos tal que (4) a los que llegan a través de orificios como (5).

15.- Es (6) lo mismo que (2) pero visto de frente, en vez de lado.

20.- Este cuerpo (1) lleva practicado un orificio pasante centrado (7) por el que pasa un vástago (8) que se une por uno de sus extremos (9) al de un muelle (10) que por el otro (11) se une al freno.

25.- El otro extremo del vástago (8) arrastra en sus

30.-



8127831

MAR 1931

desplazamientos longitudinales al disco metálico (12) contenido entre dos discos (13) arrastrados hacia abajo, cuando así lo requiere el eje por tener rematado su extremo en cabeza de gota de sebo (14) o hacia arriba, cuando al cesar la tracción del vástago (8), es requerido hacia arriba por el muelle (15).

El cuerpo central está mas estrecho por el extremo opuesto al disco (14), y este estrechamiento (16) es abrazado por una pletina (17) inmovilizada por el pasador (19) y la correspondiente tuerquecilla al otro lado.

Unos rebordes (18) hacen de tope a la caperuza (20).

Al descender el disco (12) requerido por la acción del pedal transmitida mediante el muelle (10), hace entrar en contacto las laminillas (3) de los tres contactos según se hayan conexionado, así establecerán los debidos funcionamientos de los pilotos.

Al cesar la acción del pié sobre el pedal, el muelle (15) obliga a levantarse al disco (12) e interrumpe los contactos.

En la figura 2ª se muestra una vista superior en la que se han empleado los mismos signos convencionales.

(1) para el cuerpo central. (6) la parte visible de las pletinillas que se insertan en el citado cuerpo. (4) los tornillos de apriete de los reforzados de alimentación y contacto. (8) el vástago accionador central. (15), muelle de recuperación. (12) en línea de trazos, borde del disco metálico, referido al vástago central y que hará entrar en contacto a los tres puntos (6).

81278



La figura 3ª, nos muestra el estrechamiento (16) del cuerpo central que abarcado por la abrazadera (17) mediante la que se refiere o inmoviliza al bastidor del vehículo, por tornillos pasantes a través de los orificios (21).

5.- Suficientemente descrito el invento así como una manera de llevarlo a la práctica se hace constar de una manera expresa que el mismo es susceptible de modificaciones de detalle siempre que estas no afecten a su fundamento.

NOTA

En resumen: El Modelo de Utilidad, recaerá sobre las particularidades de las siguientes

REIVINDICACIONES

15.- 1ª.- un nuevo conmutador, caracterizado por ser tripolar y sus tres tomas de contacto se encuentran igualmente alojadas en sendos orificios practicados en un cuerpo no conductor y a las cuales tomas llegan sendas conexiones mediante prolongaciones mas estrechas de los orificios en los que se hallan las tomas, constituidas por pletinillas que aprisionan, entre ellas y el cuerpo central a sendos juegos de ballestillas con sus extremos divergentes de la superficie del cuerpo central el cual presenta un estrechamiento abrazado por abarzadera que lo refiere al bastidor del vehículo.

20.- 2ª.- un nuevo conmutador, caracterizado porque el cuerpo sobre el que se instala el dispositivo según reivindicación anterior lleva un orificio en su centro por el que pasa un vástago requerido a tope que le aleja de los contactos mediante un muelle concéntrico y en

30.-

81278



sentido contrario por el pedal de mando, y que en el extremo próximo a los contactos va rematado en forma de cabeza de gota de sebo impidiendo con ello que se escape un disco conductor de radio suficiente para establecer contacto entre los tres puntos para tal efecto, lo que hace cuando la acción sobre el pedal así le obliga.

5.-

3ª.- "UN NUEVO O COMUTADOR".

10.-

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de seis hojas escritas a máquina por una sola de sus caras y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid 31 de Mayo de 1960.

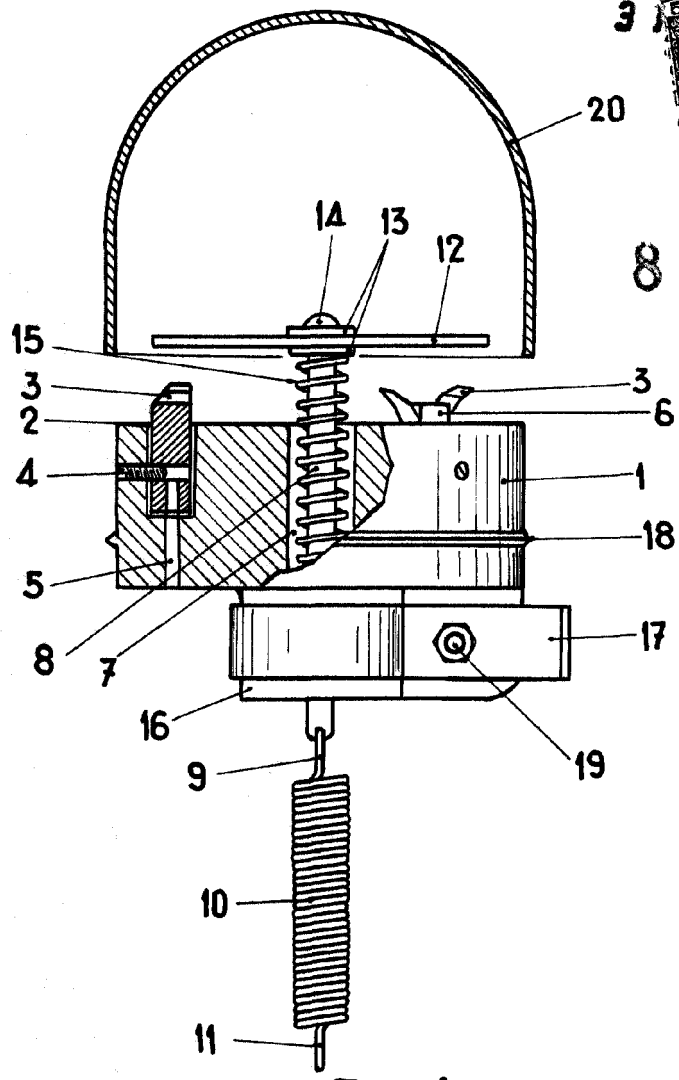


Fig. 1

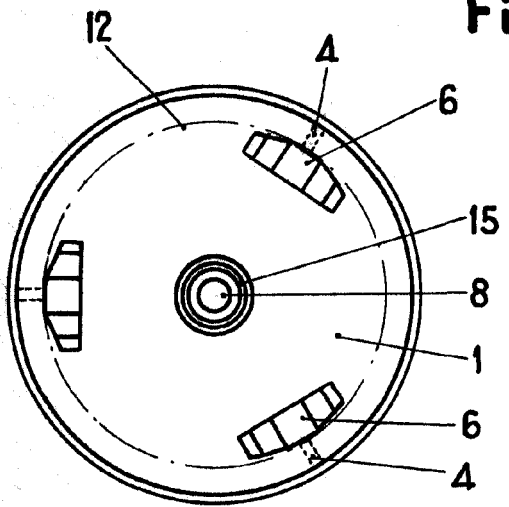


Fig. 2

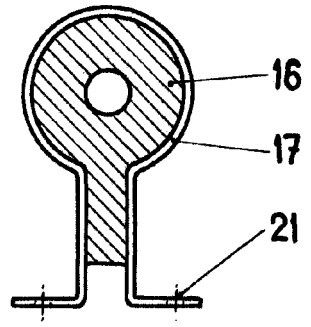
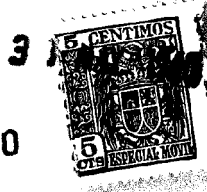


Fig. 3

Madrid, 31 Mayo 1.964

[Handwritten signature]

ESCALA VARIABLE



81278

[Handwritten signature]