

99423



MEMORIA DESCRIPTIVA
del MODELO DE UTILIDAD, cuyo registro se so-
licita a favor de D. ADOLFO AZNAR FUSAC y D.
JUAN SANSANO IASCORZ, de nacionalidad Españo-
la, domiciliados en Madrid, calle Ayala, nº
40, por: "APARATO PORTA-RUÍAS PERFECCIONADO".

5 Sabida es la preponderancia adquiri-
da por vehículos mecánicos, automóviles, camio-
nes auto;pullman, motos y similares y la gran
utilización de que ellos se prodigan como me-
dios de transporte rápido y cómodo para largas
distancias.

10 Así tenemos que corrientemente tales
vehículos vienen sirviendo como medios de via-
jes tanto individuales, como colectivos, com-
pitiendo en proporción mucho más elevada, con
otros medios de transporte tales como ferrocarril y aviones.

Ahora bien, debido al cúmulo de ca-
rreteras existentes y naturalmente, a los cru-

15



ces y enlaces de estas, resulta fácil confundir la ruta, aparte de que el conductor precisa y desea tener conocimiento del lugar más o menos aproximado en que se encuentra y la ruta que debe proseguir en todo instante.

20

Varios han sido los intentos a estos fines, pero todos ellos han resultado baldíos hasta el momento actual, sin lograrse un resultado práctico o sea fines industrializables. Entre los defectos que podríamos considerar como de resultados negativos, cabe señalar:

25

Unos, por la complejidad de los aparatos porta-rutas.

30

Otros, porque debido a la sencillez extrema de los mismos, carecían prácticamente de todo posible interés.

35

Y finalmente, todos, por el inadecuado, acoplamiento al vehículo, detalle este de suma importancia, ya que es origen a que ante los accidentes, propios tales como curvas pronunciadas, exceso de velocidad y vaivenes del vehículo, baches y similares, el aparato, se desprenda de su lugar indicador, en donde va acoplado.

40

A soslayar todos los anteriores inconvenientes y otros muchos inherentes o derivados, viene el Aparato porta-rutas perfeccionado, objeto del presente Modelo de Utilidad.

Consiste dicho Aparato, en una carcasa



45

huesa o caja, que si bien puede adoptar cualquier forma geométrica caprichosa, será preferentemente rectangular, siendo de cualquier material no traslucido, por ejemplo, aluminio anodizado la cual presenta, en la parte interna y a una distancia de uno de sus extremos, unos pequeños taladros, por los que se introduce un pasador cilíndrico, provisto de una canaladura por su dimensión cilíndrica media, en donde se introducen los extremos de las hojas de ruta y cuyo pasador, posee un movimiento de giro rotativo, mientras que por el otro extremo y también en la cara frontal, presenta una hendidura en forma de "U" que tiene por finalidad el alojar al pivote sobresaliente de un pasador, introducido en una pieza, en donde lleva roscado en forma de carrete la hoja de ruta.

50

55

60

65

70

Los carretes que sirven de alojamiento de las hojas de ruta, presentan la particularidad de estar constituido por una caja, que adopta forma de cuadrilatero rectangular, llevando en una de estas, practicada una pequeña hendidura en una de las caras de mayor dimensión, mientras que en las caras constitutivas de sus costados, llevan practicadas sendos taladros, en donde sobresalen los extremos del pasador, en que se enrolla la hoja de ruta y uno de cuyos pivotes extremos del pasador, se introduce en la hendidura en forma de "U" mientras el otro, hace cuerpo sobre la parte posterior de la caja o carcasa.

A la citada caja o carcasa, se le acopla una

75



80

85

90

95

100

pieza hueca de forma preferentemente rectangular y con unos rebordes doblados hacia la parte inferior que hacen, de patas de asiento, sobre el fondo de la caja-carcasa, la que tiene por finalidad, que sobre el plano superior de su cara, la cual es traslucida, de paso a la hoja de ruta, mientras que por su plano interno, hueco, sirve de alojamiento de una instalación eléctrica, bien a base de pilas o procedimiento similar adecuado, llevando en la parte de uno de los extremos, de los que presenta doblez hacia abajo, practicado una oquedad caprichosa, que tiene por finalidad el extraer comodamente esta pieza.

La caja o carcasa, por la parte que constituye su cara frontal y en tres de sus lados, lleva practicada en toda su dimensión periférica interna, una pequeña canaladura, mientras que por la otra cara, presenta un pequeño rebaje, por donde se introduce hermeticamente, por la canaladura, la tapa que cierra así a la caja-carcasa y la cual tapa, tiene por finalidad el servir de cara de reflejo, de las hojas de ruta.

Dicho aparato porta-rutas, puede adaptarse a cualquier parte de la cabina del vehículo e ir o no sincronizado a este, para conseguir el movimiento automático o simplemente tener un movimiento manual, por medio de los botones de mando de que va provisto y con los cuales, bastará hacer girar a uno de ellos, para que se refleje

105



110

la hoja de ruta. Ahora bien, al fin y objeto de que la adaptación sea perfecta, a dicha parte posterior de la carcasa-caja, se le adaptará, para que en todo instante el que el aparato porta-rutas no puede desprenderse, unos potentes imanes e igualmente lleva unas pequeñas patillas sobresalientes de la cabina del vehículo que servirán de asiento del susodicho aparato porta-rutas y que evita que tenga que realizarse taladros en el salpicadero del coche.

A título expositivo pero no limitativo se acompañan unos Planos, en los que por sus diversas figuras se pueden percibir las características más esenciales.

115

La figura 1ª es una vista de la caja-carcasa, señalándose con (1), al taladro en donde se aloja el pasador cilíndrico fijo (2), provisto de su hendidura central (3). Con (4) se señala a la hendidura en forma de "U" en donde se introduce la caja porta-rutas, provista de su pasador fijo. Y con (5-5'5'') a la canaladura que va provista por tres de sus cajas periféricas por su parte interior y con (6), al rebaje por donde se introduce la tapa.

120

125

La figura 2ª representa una vista de la caja porta-rutas, señalándose con (7) al pasador en donde se enrolla la hoja porta-rutas provista de su pivote sobresaliente anterior (8), en donde se ajusta el botón de mando mediante atornillado y el posterior (9), que hace cuerpo o sujeción sobre la car-

130

casa de la caja y finalmente con (10), a la hendedura por la que se introduce o extrae de la hoja porta-rutas.



1963

135

La figura 3a representa una vista de la pieza hueca que sirve de cara posterior para la proyección de las hojas porta-rutas provistas de su cavidad hueca (11), que sirve para el alojamiento de pilas o aparatos similares apropiados para la iluminación reflectora, en la noche y con (12), al orificio para la cómoda extracción de dicha pieza.

140

La figura 4a es una vista de conjunto del Aparato porta-rutas señalándose con (T) a la tapa con (B-B') a los botones de mando.

145

Y finalmente la figura 5a es una vista de su acoplamiento al vehículo no percibiéndose los imanes, por ir por la cara posterior, realizan la sujeción, pero si con (R), se señala a los salientes que hacen de repisa de asiento, del Aparato porta-rutas, evitativo del desprendimiento de este.

150

Las hojas de ruta, que serán variadisimas e irán alojadas todas ellas en cajitas porta-rutas similares, de tipo standar y de idénticas dimensiones para el fácil acoplamiento del Aparato porta-rutas, al descrito.

155

Como se puede percibir las ventajas que ha de reportar tal Aparato porta-rutas perfeccionado, son innumerables y entre ellas cabe destacar: la.-que para toda clase de vehículos se podrá dis-

poner de un Aparato que en todo instante pueda disponer de una ruta determinada cualquiera.

160



165

2ª.-que al ser de tipo standar y variadisimas las hojas de ruta, bastará acoplar la adecuada al Aparato, para durante el trayecto conocer la ruta.

3ª.-Que como finales de ruta, en las susodichas hojas, dispondrán de una serie de datos sobre la población, final de ruta, tales como hoteles, pensiones, taller de reparaciones, monumentos y lugares adecuados, referente a la población.

170

4ª.-que las hojas de ruta dispondrán igualmente de indicaciones importantes, tales como paradores adecuados e instalaciones mecánicas y de gasolineras, sitas en ruta.

175

5ª.-que al ir provistos de potentes imanes así como de salientes-repisas, en ningún instante puede desprenderse el Aparato porta-rutas del vehículo, prestando a la perfección su cometido.

180

6ª.-El llevarlo completamente visible, con lo cual, cuando se viaja solo, se puede percibir la ruta, sin distraer en ningún instante la atención del conductor, detalle de suma importancia, ya que el prudente ha de parar y el imprudente, se expone al accidente.

Queda así descrito y representado el Aparato porta-rutas del presente Modelo de Utilidad el cual podrá fabricarse en cualquier clase de materiales idoneos a su finalidad, ser de dimensiones variables

185



y formas geométrica caprichosas e introducirsele cuantas variantes la practica aconsejen, siempre que las mismas no alteren las características esenciales del mismo.

N O T A , -Se reivindica la propiedad de este MODELO DE UTILIDAD por:

190

PRIMERA.-Aparato porta-rutas perfeccionado, caracterizado por consistir en una carcasa hueca en forma de caja, de material opaco y preferentemente rectangular, la cual en uno de sus extremos y a distancia conveniente, presenta unos pequeños taladros por los que se introduce un pasador cilíndrico, provisto de una canaladura por su dimensión cilíndrica media, el cual posee un movimiento de giro rotativo, dado por un botón de mando, sujetado por atornillado, mientras que por su otro extremo y en lo que constituye su cara frontal, presenta una hendidura en forma de "U" que tiene por finalidad el albergar el pivote sobresaliente de otro pasador, también cilíndrico, provisto de giro rotativo, el cual va alojado en el interior de una pieza caja de forma rectangular, llevando en una de sus caras de la pieza-caja, practicada una hendidura por la que da salida a la hoja de ruta que queda enrollada en el pasador en forma de carrete, el que igualmente va provisto de botón roscado con su correspondiente tornillo.

195

200

205

210

SEGUNDA.-El aparato porta-rutas de la reivindicación

215



220

225.

230

235

240

ción anterior caracterizado porque en la parte hueca de la carcasa-caja, se le acopla una pieza lisa y plana, en forma preferentemente rectangular y con unos rebordes doblados hacia la parte inferior, los que hacen de patas de asiento sobre el fondo de la caja-carcasa y provista de una oquedad caprichosa, para la fácil y cómoda extracción de esta pieza, en cuya cavidad hueca, se aloja una instalación eléctrica de pilas o similares, para dar paso por la cara superior y en oscuridad, conseguir dar reflejo a la hoja de ruta, las cuales hojas de ruta, aparte de la ruta determinada, llevará las indicaciones pertinentes tales como:paradores e instalaciones de repostamiento, engrase y reparación y al final de la hoja de ruta, indicación de lugares más interesantes de la población.

TERCERA.-El aparato porta-rutas de las reivindicaciones anteriores caracterizada porque por la parte que constituye la cara superior frontal de la carcasa-caja y entre sus lados, lleva practicada por toda su dimensión periférica interna, una pequeña canaladura, mientras que por el otro lado, lleva practicado un pequeño rebaje que tiene por finalidad la introducción en forma de corredera, de la tapa, la cual es transparente, sirviendo de reflejo al exterior de las hojas de ruta; llevando finalmente el Aparato porta-rutas por su cara posterior, acoplados unos imanes, que tienen por finalidad la sujeción a la cabina del vehículo, al que se le adapta y sobresalen unas patillas, que hacen de asiento del aparato por-

ta-rutas, realizando la perfecta sujeción del mismo, aún en fuertes vaivenes o accidentes propios de la marcha mecánica, pudiendo ir o no sincronizado el aparato porta-rutas a cualquier elemento del motor.

245



MAY. 1963

CUARTA.-APARATO PORTA-RUTAS PERFECCIONADO.

Esta Memoria Descriptiva consta de diez hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una hoja simple de Planos.

Madrid, 14 MAY. 1963

El Agente Oficial de la Propiedad Industrial,

MANUEL GIMENEZ

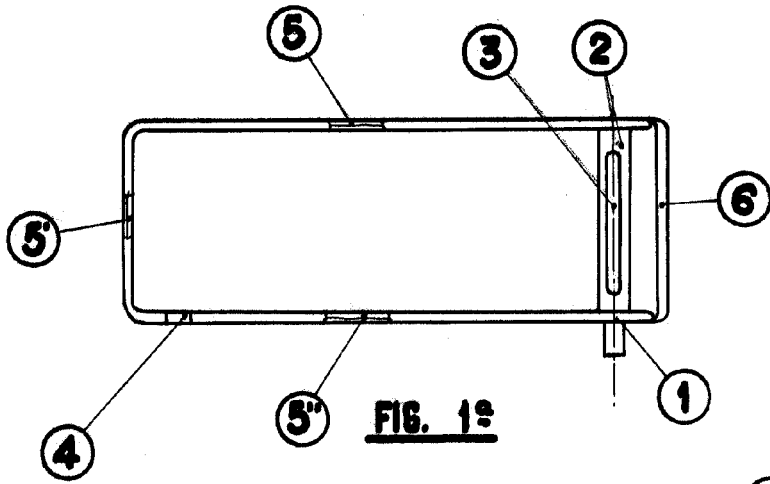


FIG. 1º

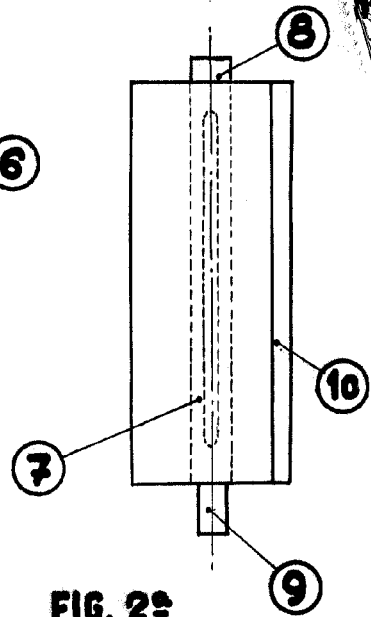


FIG. 2º

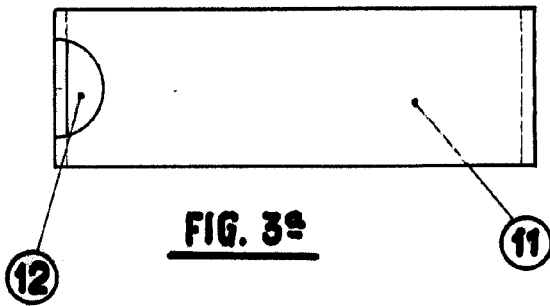


FIG. 3º

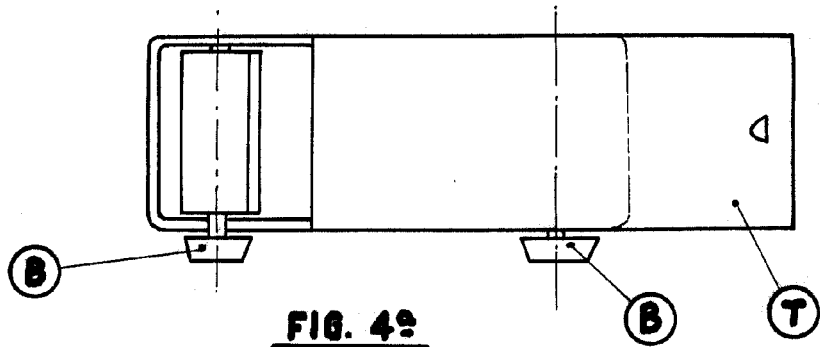


FIG. 4º

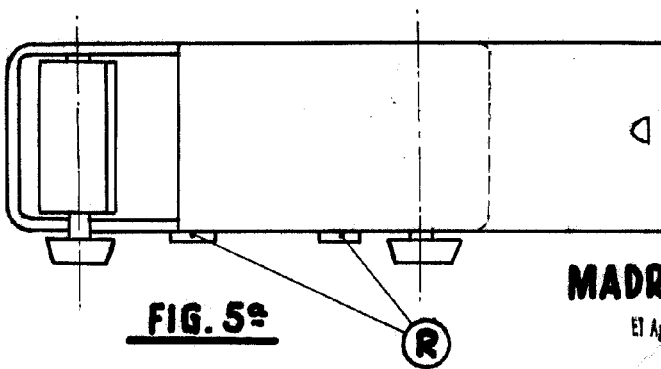


FIG. 5º

MADRID. 14 MAY. 1963

El Agente Oficial de la Propiedad Industrial.

Escala variable.