



111856

111856

- 1 -

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

registro de un Modelo de Utilidad por veinte años en España, a favor de DON ANGELO ROMANI GIOVANNETTI, residente en MADRID, Don Ramon de la Cruz, 70, de nacionalidad italiana,

por:

"UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES".



5

Es objeto del presente Modelo, crear un nuevo mando acoplado al selector de marchas y velocidades de vehiculos, especialmente automoviles, cuyo mando establece una mejor maniobra, y es desmontable, por cuya razon puede ser utilizado eficazmente, ademas, como medio de antirrobo del propio vehiculo.

Para la debida ilustracion se aporta una hoja de dibujos, en la que

10

LA FIGURA PRIMERA, -muestra una vista longitudinal seccionada del mando cuyo registro se preconiza.

LA FIGURA SEGUNDA, representa una perspectiva del casquillo que determina el ajuste a presion sobre el vástago original del cambio selector.

15

En estas figuras y con el mismo valor en ambas, se aprecian las siguientes referencias:

1.- Vástago rigido que actua de palanca propiamente dicha, para establecer manualmente el cambio de marcha a otra, o de estas al punto muerto.

20

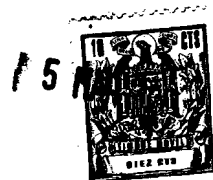
Este vástago presenta un mayor diametro que las palancas clasicas, lo que asegura una mayor resistencia que garantice la indeformabilidad de la citada palanca y la total imposibilidad de rotura, habida cuenta del esfuerzo que se requiere, en algunos casos, para desplazar el dispositivo de engranajes de la caja de cambio, bien sea por un excesivo calentamiento por falta de lubricacion, entrada de materias residuales u otras causas termicas o mecanicas.

25

Esta palanca presenta en su terminal superior una zona roscada que facilita el acoplamiento de la empuñadura -2-, la que a su vez presenta un mayor diametro que los casos normales y lo cual facilita su manejo, actuando como un eficaz

30

111856



centro de potencia de la propia palanca, siendo mas facil su localizacion al tacto.

2.- Es la cabeza referida por cuya razon se omite su repeticion.

5 3.- Casquillo desplazable acoplado concentricamente en la palanca -1- y que queda asegurado por su propia disposicion que limita su recorrido superior.

10 Este casquillo en colaboracion con los órganos internos, forma el dispositivo de enclave sobre el vástago original del vehiculo.

Este casquillo va acoplado con facultad de giro en el tercio inferior de la palanca -1-, presentando el mismo una zona exterior y superior moleteada que facilita su ajuste en la fase de montaje mecanico de la estructura.

15 En la posicion elevada -A-, el casquillo queda representado en la figura 1ª en la fase de ajuste, a cuyo fin, el mango superior -2-, es preciso desmontarlo de la propia palanca.

20 En la posicion -B- en la parte inferior de la citada figura el casquillo queda ajustado para determinar su mision especifica para la cual fué creado.

25 El citado casquillo va soportado por su parte superior sobre la caña de la palanca -1- por el orificio que con este fin presenta en su cabeza y cuyo diametro es ligeramente mayor que el de la referida palanca para conferirle un determinado indice de holgura que facilite su propia rotacion y pueda actuar de elemento neutralizador de la posible vibracion procedente del grupo de engranes del cambio.

30 Por la parte inferior el casquillo presenta un mayor espesor de masa, que refuerza su propia estructura y cuyos planos interiores están previstos en un ligero sentido oblicuo



-4- 111856

que a la vez asegura la colocacion permanente de un aro elastico alojado en un rebaje interior.

5

4.- Corresponde a la disposicion de una pieza anular de goma o material similar que actua de reten y que amortigua el efecto de distension del resorte -5-.

Esta pieza de goma va situada en el interior y parte superior del casquillo -3-.

10

5.- Muelle helicoides acondicionado en el interior del casquillo y arrollado sobre el vástago -1-, cuya mision es determinar la resistencia necesaria para establecer la fase de enclave de la palanca sobre el vastago original del vehiculo.

15

Este muelle tambien sirve de elemento de recuperacion del casquillo, una vez que ha cesado la fuerza manual ejercida para la bajada del mismo, quedando este automaticamente en la fase inoperante en posicion correcta que asegura un nuevo uso y servicio.

20

6.- Corresponde al tope de limitacion del recorrido superior del casquillo en relacion con la distension del resorte -5-. Este tope de caracteristicas apropiada, va fijado en la palanca -1-, detalle representado en la aludida figura 1ª del plano anexo.

25

7.- Arandela inferior, cuya finalidad es servir de base resistente a la presion del muelle al ser este contraido por uso racional de la palanca -1-, y de tope con el aro -11-.

Este soporte va fijado sobre la parte superior de un acondicionamiento tubular inferior.

30

8.- Acondicionamiento tubular mencionado, que se ajusta por diferencia diametral en el interior del casquillo, al cual limita en sus desplazamientos coaxiales por medio de una



zona anular que con este fin presenta y de diametro ajustado al del propio casquillo por su ánima.

Este acondicionamiento tubular tambien representa el medio de ajuste a presión sobre el vástago inferior -10- del vehiculo.

5 9.- Bolas que facilitan la rotacion de ambos cuerpos cilindricos, unidos permanentemente en uno y otro sentido, actuando de cojinete propiamente dicho y de medio de retencion de la pieza -10- por su garganta.

10 Las bolas no presentan guarda alguna, sino que van ajustadas parcialmente en alojamientos constituidos en la masa del acondicionamiento tubular -8-, siendo de facil engrase este rodamiento simple.

10.- Muestra el vástago original de la palanca del vehiculo.

15 Este vástago es el resultante despues de haber sido separada la palanca original por los medios más apropiados y permite el rapido y facil montaje del dispositivo selector ajustado a los principios del Modelo.

20 Este vástago seccionado, presenta una garganta prevista para facilitar el rodamiento de las bolas -9- e impedir el desprendimiento de la propia palanca suplementaria -1-.

25 11.- Representa el aro elástico ajustado en el interior del casquillo -3- y que va alojado en un surco y que colabora en el efecto de retencion del casquillo en su natural alojamiento.

12.- Muestra en seccion, los ensanchamientos establecidos en la parte media inferior del casquillo -3-.

 La palanca complementaria, puede ser colocada y desmontada con toda facilidad, por simple presion y esfuerzo manual.

30 Descrita suficientemente la naturaleza del Modelo se hace



constar expresamente que cualquier modificación de detalles que se introduzca en el mismo, se considerará incluido dentro de esta protección, en tanto que no altere o modifique esencialmente su finalidad característica.

5 Por último, se declaran de novedad y utilidad las reivindicaciones consignadas en la siguiente

N O T A

10 1º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES, caracterizado esencialmente, porque comprende la disposición de una palanca rígida, cuya parte superior esta roscada para facilitar el acoplamiento de una cabeza de mando manual y que facilita el acoplamiento de un casquillo de tensión, ajustado en la propia palanca por diferencia diametral y con posibilidad de desplazamiento superior e inferior.

15 2º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES, según la anterior reivindicación, caracterizado esencialmente porque el casquillo referido presenta una cabeza superior exteriormente moleteada y una garganta que determina un perfil interior para acoplamiento y retención de un reten de un muelle de accionamiento interior.

20 3º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado esencialmente porque el casquillo mencionado, presenta en su parte media inferior un ensanchamiento dispuesto en plano oblicuo que refuerza su propia estructura y establece en colaboración con un surco interior la base de colocación de un resorte anular elástico que limita el desplazamiento superior del resorte helicoidal previsto como medio de tensión.

25 4º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE

30



5 AUTOMOVILES, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado esencialmente porque el casquillo en su parte interior comporta un resorte helicoidal, que presentan respectivamente apoyos superior e inferior, permitiendo este muelle por compresion el desplazamiento del casquillo y su recuperacion a la fase inoperante.

10 5º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado esencialmente porque el casquillo referido contiene en su interior y parte inferior en union inseparable pero con posibilidad de giro, a un acondicionamiento tubular que representa el medio de enlace sobre el vástago seccionado original del selector de marchas del propio vehiculo.

15 6º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado esencialmente porque el acondicionamiento tubular mencionado, presenta un ensanchamiento anular que limita los desplazamientos coaxiales del casquillo en colaboracion con un orificio que presenta este en su parte superior y que por diferencia diametral facilita su alojamiento concentrico en la palanca suplementaria.

20 7º.- UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado esencialmente porque el acondicionamiento tubular comprende un sistema de rodamiento simple y de facil lubricacion, constituido por la disposición de bolas alojadas en orificios pasantes practicados en su propia masa y que al salir parcialmente los cuerpos esfericos indicados se montan eventualmente en una garganta que lleva la parte superior del vástago seccionado de la palanca de origen del cambio de en-

25

30

111056



granés, facilitando el giro en ambos sentidos y en cualquier graduación conjuntamente del casquillo de cobertura y del acondicionamiento referido sobre el citado vástago seccionado del selector original de marchas.

5

8º.- "UN MANDO PERFECCIONADO PARA CAMBIOS DE MARCHA DE AUTOMOVILES".

Todo según se indica en la presente memoria que consta de ocho páginas escritas a máquina y la hoja de planos que se acompaña.

Madrid, **5 MAR 1965**

JOSE MARIA DEL CORRAL,

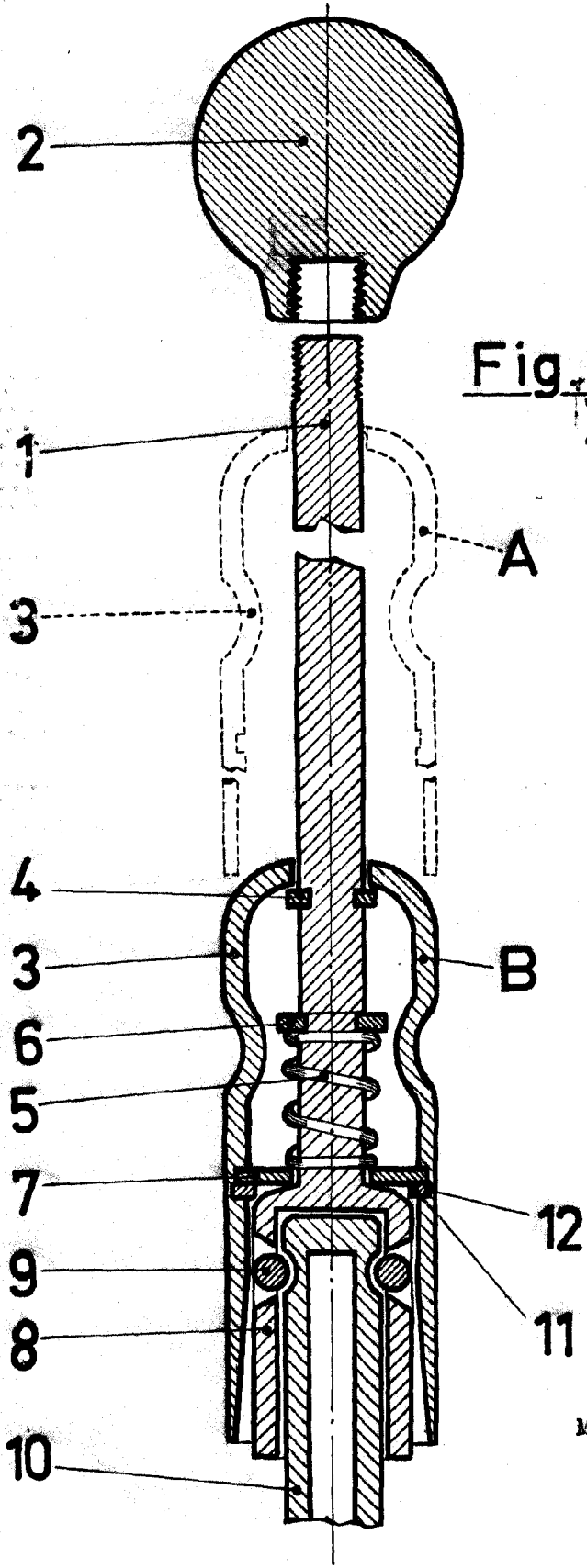


Fig. 1
11856

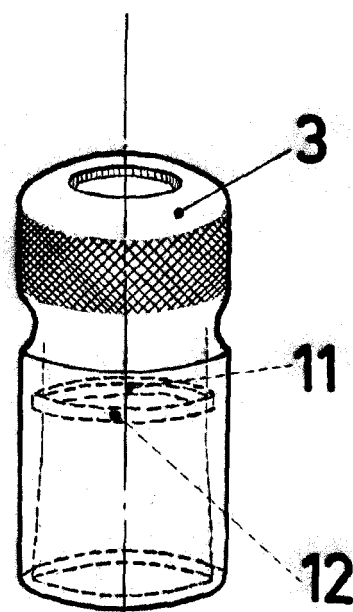


Fig. 2

Madrid, 5 de Marzo de 1.965
JOSE MARIA DEL CORRAL

ESCALA VARIABLE