

obliga a tomar su posición inicial al cesar la presión de la bomba, no pudiendo el aceite impedir este movimiento gracias a las fugas a través de la bomba misma y de las que se disponen expresamente a través de dicho órgano obturador; en aprovechar este nuevo desplazamiento en sentido inverso al anterior, para quitar el contacto puesto anteriormente, pudiendo realizarse ventajosamente la transmisión de movimiento del órgano obturador situado en el cárter del motor al contacto eléctrico si - tuado fuera de él, por medio de un cable flexible guiado por una funda, y en disponer también en la instalación un contacto accionado por el mismo mecanismo de contacto del motor de arranque, que pone en corto - circuito el contacto automático citado, durante el momento de la puesta en marcha.

El invento consiste también más especialmente en varias disposiciones más particulares que se describen a continuación y a las cuales así como a cuantos aparatos utilicen su principio y a sus piezas separadas, tendrá que aplicarse la protección de la presente patente.

De todos modos el invento se comprenderá fácilmente con ayuda de las explicaciones que siguen y de los dibujos que se acompañan, los que no deben considerarse más que como meros ejemplos de aplicación.

La fig. 1, es una vista del pistón y cilindro, del contacto actuado por el pistón, y de la transmisión de movimiento de uno a otro.

La fig. 2, es un esquema de la instalación eléctrica con la situación del dispositivo objeto de la patente.

La fig. 3, indica esquemáticamente el dispositivo combinado de contacto de arranque y contacto para poner en corto - circuito el dispositivo objeto de la patente.

Conforme con el invento que más particularmente según el ejemplo de realización a que se refieren las figs. 1-2 y 3, en el supuesto caso de que se trate de construir un dispositivo de



contacto de seguridad para automoviles, el mismo puede ser constituido del modo siguiente o de una manera analoga.

En la fig. 1, 11, es el piston que se mueve en el cilindro 12; dicho cilindro presenta un conducto de entrada de aceite 13, directamente unido a la bomba y una salida 14, directamente unida a la canalizacion de engrase del motor. El piston comunica su movimiento a una espiga 20, por intermedio de la espiga 15 y el cable flexible 16, provisto de su funda 17. La union del piston 11, con la espiga 15, se hace permitiendo un juego notable en 18, para que el montaje pueda hacerse facilmente sin un excesivo cuidado en la fabricacion de las piezas.

Al poner en marcha el motor y girar la bomba de aceite, la presion en 13, aumenta instantaneamente pues la unica salida esta cerrada, por el piston 11, que ocupa la posicion que en la fig. 1, aparece con trazo lleno. Dicha presion obliga al piston a desplazarse hasta dejar al descubierto la salida 14, ocupando la posicion que en la fig. 1, aparece con lineas de puntos 111; en este momento se habran desplazado la espiga 20 y la cabeza 25 de material aislante, ebonita por ejemplo, que pasara a ocupar la posicion 125, indicada con puntos; esta cabeza apoyando sobre la lamina flexible 21, le obligara a tomar la posicion 121, entrando en contacto con el borne 22.

Se comprende que al pararse el motor y cesar la presion de aceite, actuara el resorte 19, y pasando el aceite en parte por 18, y en parte a traves de la bomba, el piston volvera a ocupar su posicion primitiva, cortando el contacto puesto anteriormente.

El cable 16, y su funda 17, pueden tener las longitudes necesarias para colocar el cilindro y piston en el carter del motor y el contacto en el tablero o donde convenga.

Como que cuando el motor gira impulsado por el motor de arranque la bomba da muy poca presion, y podria retrasarse la puesta en marcha se dispone un contacto que en la fig. 2, viene señalado



con el numero 33. En dicha fig. 2. 31. es la bateria. 32. la bobina, 30. el contacto de llave y 29. el contacto actuado por el piston. Al actuar sobre el contacto 33, se pone comunicacion entre 28 y 27. y entre 26 y 25.

Segun se ve en la fig. al comunicar 28 y 27. se pone en corto circuito el dispositivo 29. al poner en contacto 25 y 26. se cierra el circuito del motor de arranque.

Para que estos dos contactos se pongan simultaneamente se usa un dispositivo que esquematicamente viene indicado en la fig. 3. en que los numeros se corresponden con los de la fig. 2. siendo 34. un material aislante. ebonita. por ejemplo. Al actuar la presion en sentido de la flecha. se ponen los dos contactos que se abren al cesar la presion citada.

El corto espacio de tiempo en que esta en corto circuito el dispositivo 29. es suficiente para que el motor arranque. subiendose inmediatamente la presion lo necesario. para que moviendose el piston entren en contacto los dos bornes de 29; desde este momento el encendido se verifica aun soltando el boton de 33. y el motor marcha normalmente; al descender la presion de aceite. ya sea por pararse el motor o por agotarse el mismo en el carter. el piston ll. vuelve atras y abriendose el circuito de encendido queda cortada la corriente de los acumuladores.

Naturalmente el invento no se halla limitado estrechamente al ejemplo de realizacion que se ha descrito. al contrario el mismo admite en su aplicacion toda clase de variaciones.

N O T A
- - - - -

Descripto suficientemente el presente invento. lo que se declara como de novedad e invencion propia. son las siguientes reivindicaciones:

- 1. - Un dispositivo ^{de contacto} / de seguridad para automoviles caracterizado

por la disposicion a la salida de la bomba de engrase del mo -
tor de un organo obturador, que al actuar la presion de la mis -
ma se ve obligado a desplazarse hasta dejar al descubierto la
conduccion que comunica la bomba con la tuberia de engrase del
motor, utilizandose este desplazamiento de dicho organo para po -
ner **en** contacto electrico colocado fuera del carter del motor
y en serie con el **primario** del encendido, estando dicho organo
obturador solicitado por un resorte que le obliga a tomar su
posicion inicial al **cesar** la presion de la bomba, no pudiendo
el aceite impedir este movimiento gracias a las fugas a traves
de la bomba misma y de las que se disponen expresamente a tra -
ves de dicho organo obturador y aprovechandose este nuevo des -
plazamiento en sentido **inverso** al anterior para quitar el con -
tacto puesto anteriormente.

2. - Un dispositivo de contacto de seguridad para automoviles
segun la anterior reivindicacion, caracterizado porque la trans -
mision de movimiento del organo obturador situado en el carter
del motor se hace a un contacto electrico, situado fuera de el
y se realiza por medio de un cable flexible guiado por una fun -
da.

3. - Un dispositivo de contacto de seguridad para automoviles,
segun las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque se
dispone en la instalacion electrica de encendido un contacto
accionado por el mismo mecanismo de contacto del motor de arran -
que, que pone en corto - circuito el contacto automatico cita -
do, durante el momento de la puesta en marcha.

4. - " Un dispositivo de contacto de seguridad para automovi -
les, segun se describe y reivindica en esta memoria descripti -
va y se ilustra con los planos que a la misma se acompañan. Cons -
ta esta descripcion de cinco hojas mecanografiadas y escritas
por una sola de sus caras.

8 - ABOG 1929
ESPECIAL MOVIL

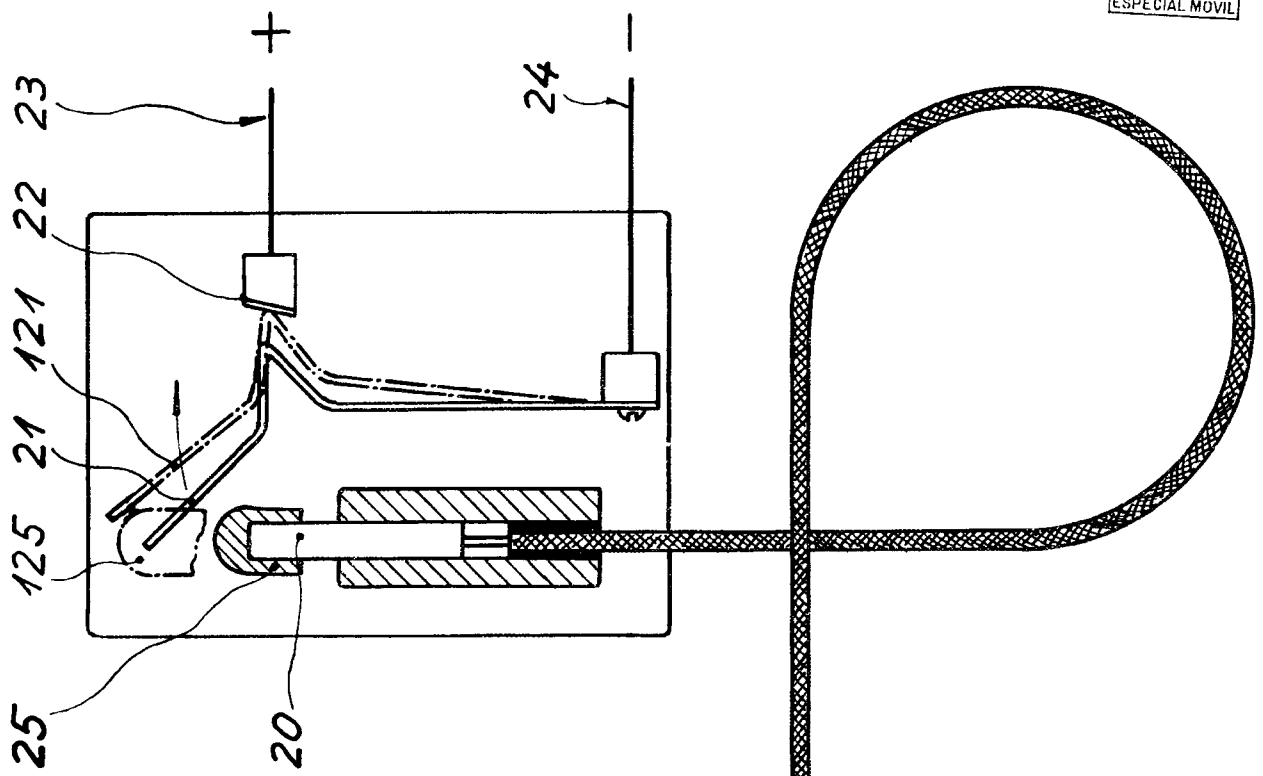
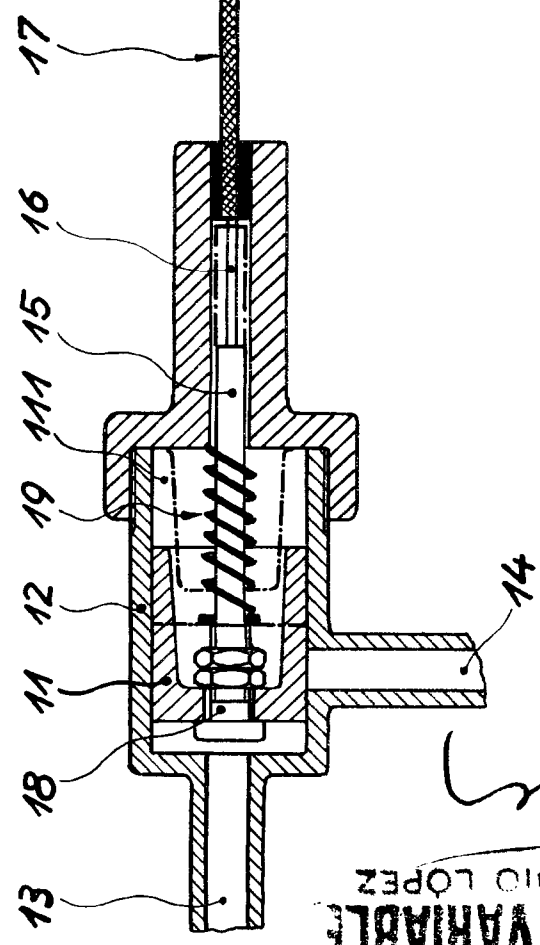


Fig. 1



ESCALA VARIABLE
P.B. LEONARDO LOPEZ
Guerrero

Fig. 2

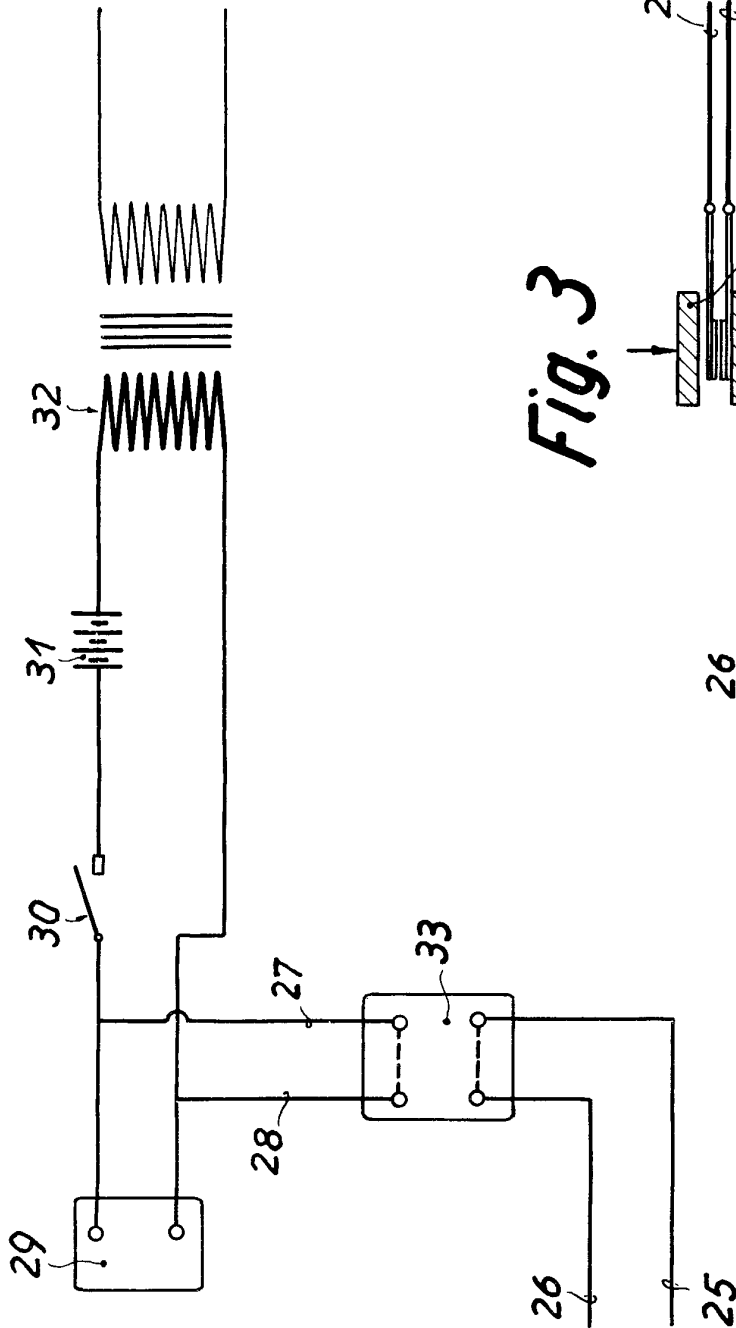
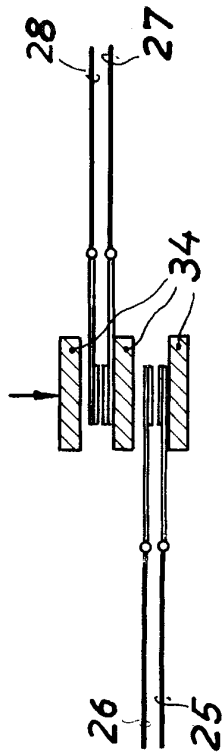


Fig. 3



ESCALA VARIABLE
LEOCADIO LOPEZ
P. R.

M. M. M.