



C E R T I F I C A D O D E A D I C I O N

a la patente 90.672, expedida el 30 de diciembre de 1924.

a favor de

SIEMENS SCHUCKERTWERKE G. m. b. H.- domiciliada en Berlin
Siemmenstadt (Alemania)

por:

" Perfeccionamientos en la disposicion de maniobra para mo-
tores eléctricos de vehiculos, objeto de la patente principal".

=====

M e m o r i a d e s c r i p t i v a .

La patente principal se refiere a una disposicion de
maniobra para vehiculos eléctricos, en la cual la conexion de
los motores se verifica por medio de un mecanismo de conexión
5 con un motor auxiliar o de maniobra que adelanta los cilindros
de conexión de posición en posición, quedando frenado o pa-
rado al llegar a cada po-sicion y poniéndose de nuevo en mar-
cha despues de un cierto tiempo por medio de un relé de tiem-
po o de conmutación.



una forma de ejecución especialmente ventajosa de las disposiciones de maniobra de esta clase y en ella el aflojamiento de los frenos tiene lugar por medio de un impulso comun de corriente, disponiendose para el mecanismo de conexión de motores, un
5 freno mecánico cuya palanca de freno está acoplada mecánicamente con el relé de conmutación de modo que el relé de conmutación y el freno mecánico son maniobrados por una disposición electromagnética común.

En el plano adjunto se representa un ejemplo de ejecución del objeto de este certificado de adición. En él se representa por -1- el cilindro de contactos del mecanismo de conexión y por -2- el interruptor automático que protege la conexión del motor de maniobra en dependencia de la intensidad de corriente del motor principal. -3- representa el inducido del motor de
15 maniobra que está acoplado con un tambor de freno -5-, el arrollamiento excitador del motor se representa por -4-. Por -6- se representa una zapata de freno correspondiente al tambor de freno -5- y que está fija a una palanca de freno -7-. Esta última está acoplada a su vez con la armadura -8- de un electroiman -9-. En
20 el extremo de la palanca de freno -7- se encuentra un contacto -10- que en la posición de conexión pone en tensión al motor de maniobra por intermedio de otro contacto -11-.

Asi pues cuando el motor debe conmutarse de un grado o contacto a otro, se excita el electroiman -9-, con ello se afloja
25 el freno (5,6) y se cierra el contacto (10,11) poniéndose en marcha el motor. Cuando se ha alcanzado la posición o contacto deseado se interrumpe de nuevo el circuito de excitación del electroiman -9- y la palanca de freno -7- pasa de nuevo por la acción de un resorte -12- a su posición de frenado de manera que el freno
30 mes accionado y al mismo tiempo se interrumpe de nuevo el circuito de corriente del motor.



En caso conveniente puede tambien con ello ponerse en corto circuito el circuito de inducido del motor, como se representa en el plano, de manera que además del frenado mecánico se produce tambien un frenado eléctrico.

5

N O T A

Se reivindica como objeto de este certificado de adición:

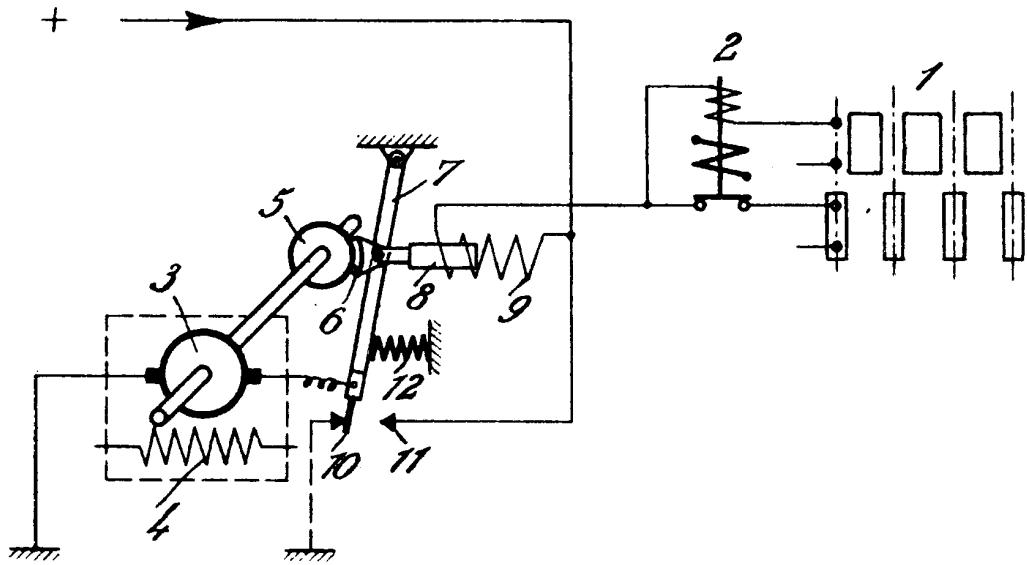
1) Perfeccionamiento en la disposición de maniobra para motores eléctricos de vehiculos con motor de maniobra que hace avanzar de posición en posición al mecanismo de conexión, gracias a un relé de conmutación que pone en tensión al motor entre cada dos posiciones de conexión, objeto de la patente principal, caracterizado por disponerse para el mecanismo de conexión de motores un freno mecánico cuya palanca de freno está acoplada con el relé de conmutación de manera que el relé de conmutación y el freno mecánico son accionados por una disposición electromagnética común.

2) Perfeccionamiento en la disposición de maniobra para motores eléctricos de vehiculos según la reivindicación 1, caracterizado porque la palanca de freno del freno mecánico sirve de soporte al contacto movable del relé de conmutación.

3) Perfeccionamientos en la disposición de maniobra para motores eléctricos de vehiculos, objeto de la patente principal.

Barcelona 6 de Agosto de 1930.

P. A.



P. H.

[Handwritten signature]