

152 597



EXPEDIENTE: MODELO DE UTILIDAD

Titular: D.HERMINIO NAVALON CARRETERA y D.JUAN ENRIQUE GARCIA LINUESA

Nacionalidad: Española

Domicilio: Carretera Madrid - Valencia, 21 MONTILLA DEL PALANCAR (Cuenca)

Objeto: "ELECTROIMAN PERFECCIONADO PARA INTERMITENCIA ALTERNATIVA EN PILOTOS"

Prioridad:

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 La finalidad de la presente Memoria Descriptiva es la de proporcionar una detallada exposición de las características esenciales de un electroimán perfeccionado para intermitencia alternativa en pilotos, cuyas propiedades funcionales justifican la solicitud, a favor de los titulares del expediente, del privilegio de exclusividad concedido por la vigente Ley de la Propiedad Industrial, para su explotación en España.

10 En los mecanismos que permiten la intermitencia alternativa en pilotos dobles de vehículos automóviles, con el fin de eludir los riesgos derivados del



1969

- 2 -

15

20

funcionamiento de pilotos simples, se dispone de electroimanes apropiados intercalados en los correspondientes circuitos eléctricos. Una disposición normal de estos circuitos, con arreglo a la técnica conocida, obligaba a la incorporación de un electroimán por cada grupo de pilotos, pero un estudio más completo de su funcionamiento, a impulsos del indispensable afán de superación que ha de presidir todo intento de mejora e investigación, ha permitido la simplificación de los mencionados circuitos.

25

30

En efecto, el objeto del presente expediente se materializa en un electroimán de especial configuración, cuyo funcionamiento le faculta para sustituir a dos electroimanes normales, efectuando con toda precisión y garantía el trabajo de ambos. Esta circunstancia no sobrecarga lo más mínimo el trabajo del electroimán ya que es una sencilla y liviana modificación estructural la que le permite esta doble función, cumpliendo los mismos ciclos de funcionamiento que afectan a los electroimanes usuales y, al mismo tiempo, proporciona una importante economía en la instalación de los circuitos mencionados.

35

Por ambas circunstancias se justifica la presentación de nuestro Modelo de Utilidad y se demuestra la importancia de su realización, que tan buen servicio va a prestar en el campo de la electricidad en el automóvil.

40

Con el fin de permitir la más rápida y clara comprensión de las características principales de nuestro

15 OCT 1969

45

electroimán, hemos considerado conveniente añadir al expediente el plano adjunto, en el que se recogen algunos aspectos de su naturaleza y funcionamiento. Ahora bien, dichos aspectos ilustrativos deben ser considerados en su más amplio sentido y bajo ningún concepto y en virtud de su carácter informativo, como límite del alcance del expediente, que únicamente corresponde determinar a la Ley de la Propiedad Industrial.

50

La figura 1ª del citado plano nos ofrece una vista lateral del electroimán con su cabeza móvil y contactos, así como el soporte, debidamente aislado, de los contactos en los que inciden los del electroimán.

55

La figura 2ª corresponde a una vista frontal, por la parte de los contactos de encendido de pilotos, en la que se observa la situación de unos y otros.

60

Haciendo referencia a las precitadas figuras hemos señalado con -1- a la bobina del electroimán, de la que sobresale, por su parte superior, el núcleo -2- situado en el mismo plano vertical que la cabeza abatible -3-. Dicha cabeza se encuentra sustentada y mantenida a la altura conveniente del núcleo -2- por una pletina vertical -4- convenientemente troquelada formando el codo -5- para que su rama-soporte -6- actúa, al mismo tiempo, como fleje elástico o resorte, que tienda a mantener a la cabeza -3- en su posición más elevada. En caso necesario, la función desempeñada por este fleje puede conseguirse mediante la incorporación de un muelle paralelo a la pletina -4-.

65

De la cabeza abatible -3- parten por cada la-



70 teral sendos brazos que, después de incurvarse en ángu-
lo recto, se proyectan hacia adelante en los ramales
-7-, en cuyos extremos se encuentran los contactos mó-
viles -8-. Estos vienen a quedar flanqueados, por sus
caras superior e inferior, respectivamente, por los
75 contactos fijos -9- y -10-, conexiados adecuadamente
con el circuito de los pilotos dobles, a través de la
propia columna -11- que les sirve de soporte, para lo
cual está dotada de los correspondientes medios aislan-
tes -12- tanto entre los diversos contactos fijos, como
80 en la misma sujeción de su base.

La acción del resorte -6- mantiene a los con-
tactos móviles -8- conexiados con los contactos fi-
jos superiores -9-, dándose la misma circunstancia cuan-
do la acción de este resorte es sustituida por un mue-
lle. En esta posición, y una vez cerrado el circuito
85 por actuar el conductor del vehículo el oportuno inte-
rruptor, se produce el encendido del piloto superior
correspondiente, pero, inmediatamente después, se pro-
duce el paso de corriente por la bobina -1-, con lo
que su núcleo -2- atrae a la cabeza móvil -3-. Consi-
guientemente, se deshacen la anterior conexión, esta-
bleciéndose la pertinente entre los mismos contactos
90 móviles -8- y los fijos inferiores -10-, determinante
del encendido del piloto inferior correspondiente.

95 La rápida sucesión de estas conexiones supe-
riores e inferiores, produce la intermitencia alterna-
tiva de los pilotos de cada lado y el efecto pretendido
con el uso de un sólo electroimán.



100 Suficientemente descrita la naturaleza y utilidad de nuestro electroimán perfeccionado para intermitencias alternativas, sólo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, siempre y cuando no se vea alterada su esencialidad, contenida en la
105 siguiente

N O T A
= = = =

Los puntos que se reivindicán en el presente Modelo de Utilidad, son:

110 1º.- Electroimán perfeccionado para intermitencia alternativa en pilotos, caracterizado porque su cabeza móvil se sustenta por una pletina vertical, acomodada en su parte superior para definirse en un fleje sustentador de dicha cabeza, cuya acción puede ser sustituida por la de un muelle apropiado, de manera que, en
115 cualquier caso, la cabeza tienda a ocupar una posición elevada con lo que los dos contactos que se encuentran en cada uno de los brazos laterales que sobresalen de aquellas permanecen conexiónados con los contactos fijos superiores dispuestos en una columna enfrenteada al electroimán, encargados de producir el encendido del piloto
120 superior del lado correspondiente y, al pasar la corriente por la bobina del electroimán, se produce la atracción de su cabeza y, por tanto el conexiónado de los mismos contactos móviles con los contactos fijos inferiores de la misma columna, situados bajo los anteriores, con
125 lo que se consigue que un sólo electroimán cumpla las funciones de dos. Y



- 6 -

130

2º.- "ELECTROIMAN PERFECCIONADO PARA INTERMI
TENCIAS ALTERNATIVAS EN PILOTOS", de conformidad en un
todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito
en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente re-
presentado en las figuras del plano adjunto para su me-
jor comprensión.

Esta Memoria consta de SEIS hojas, escritas
o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio
en 133 líneas.

Valencia, a 2 de Octubre de 1969

Por autorización de los interesados.

Juan López

10
15 OCT 1969
PATENT OFFICE
MADRID, SPAIN

FIG. 1

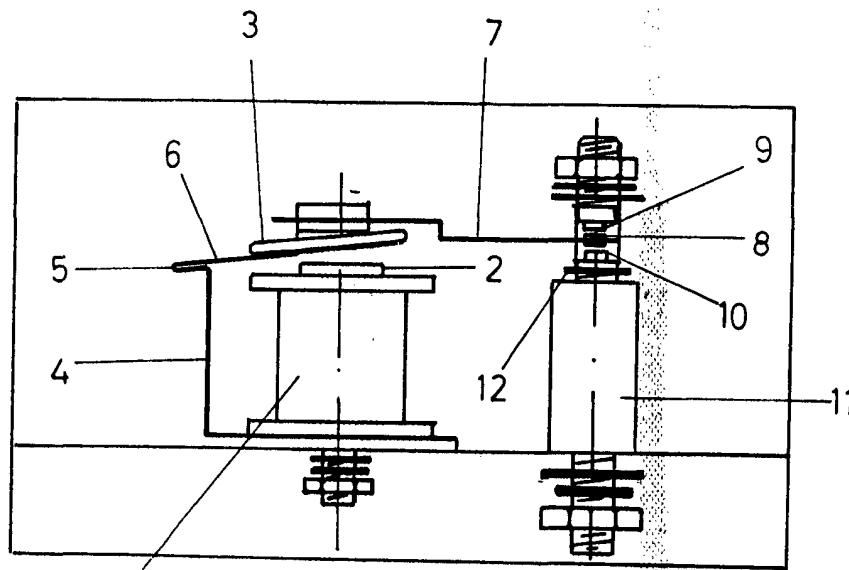
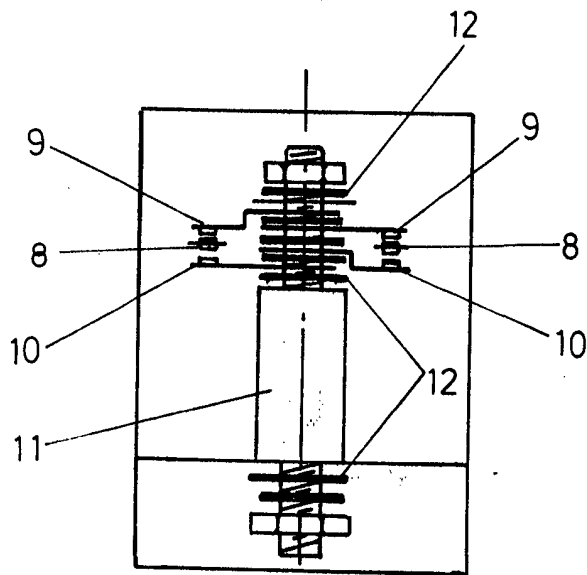


FIG. 2



escala variable
valencia, sepbre 1969
p. a.

Juan Enrique Garcia