

ALA REPRODUCCION
DEFECTO DEL ORIGINAL

15 4249



15 4249

MEMORIA DESCRIPTIVA

QUE SE ACOMPAÑA A LA SOLICITUD DE REGISTRO DE PATENTE DE INTRO-
DUCCION EN ESPAÑA, A FAVOR DE LA RAZON SOCIAL "AZPIRI, ARANCETA
Y PALACIOS", DOMICILIADA EN EIBAR (Guipuzcoa),- POR "PERFECCIO-
NAMIENTOS EN GRUPOS DINAMO-FAROS ELECTRICOS PARA BICICLETAS Y
MOTOCICLETAS". -

La presente Patente tiene por objeto obtener en España
el privilegio para fabricar exclusivamente durante un periodo
de diez años, un nuevo grupo dinamo-faro eléctrico, que está
llamado a obtener gran aceptación por su tamaño reducido, unido
a su sencillez y utilidad práctica.

-DESCRIPCION.-

El grupo dinamo-faro eléctrico se representa gráficamente
en las vistas del plano que acompaña a la presente Memoria.
FIG. 1.- Vista vertical de la dinamo, mostrando la semisección
de la misma, como tambien la disposición del bridaje.
FIG. 2.- Vista vertical del faro, mostrando la semisección del
mismo con su dispositivo de amarre.

Las partes o piezas que constituyen el aparato, se mues-
tran en el plano (hoja única) que se acompaña a la presente Me-
moria.

FIG. 1.- nº. 1.- Tuerca que fija el rodillo moleteado.

Nº. 2.- Rodillo moleteado

3.- Contra-tuerca que enchaveta el rodillo

4.- Anillo de fieltro para engrase

5.- Casquillo cónico superior del rodamiento a bolas

6.- Sombrero de asiento del rodamiento superior

7.- Rodamiento a bolas, superior

8.- Carcasa superior roscado al cuerpo nº. 20

9.- Eje del imán permanente



15 4249

- 25 10.- Sombrerete de asiento del rodamiento inferior
- 11.- Rodamiento a bolas inferior
- 12.- Casquillo cónico inferior del rodamiento inferior.
- 13.- Muelle de fleje para el desplazamiento axial del eje
- 14.- Imán permanente fijo en el eje
- 30 15.- Casquillo a presión entre el eje y el imán.
- 16.- Zapatas polares conductoras de hierro dulce
- 17.- Pasadores que fijan las hojas de inducido.
- 18.- Hilo esmaltado para devanado.
- 19.- Hojas de inducido
- 35 20.- Cuerpo de dinamo (metal)
- 21.- Disco aislante inferior que resguarda el devanado.
- 22.- Tornillo de contacto perforado en su centro
- 23.- Aislante entre el tornillo y el cuerpo (20)
- 24.- Arandela aislante exterior
- 40 25.- Tuerca de fijación del tornillo (22)
- 26.- Punto de estaño del tornillo (22) y del hilo (18)
- 27.- Tuerca moleteada inferior de conexión.
- 28.- Moldura superior del faro
- 29.- Visor de celuloide
- 45 30.- Carcasa exterior del faro
- 31.- Cristal
- 32.- Cubeta porta-lámparas
- 33.- Reflector
- 34.- Tapa de la carcasa
- 50 35.- Chapa de contacto de la bombilla
- 36.- Tuerca para tensar el muelle de cierre (39)
- 37.- Tornillo id. id.
- 38.- Remaches para el muelle
- 39.- Muelle de cierre para la tapa (34)
- 55 40.- Bridas de sujeción porta-faros
- 41.- Tornillo y tuerca para (40)
- 42.- Bridaje en el guarda-barros



- 43.- Tornillos para el bridaje (42)
- 44.- Arandela aislante, parte superior
- 60 45.- Arandela aislante, parte inferior
- 46.- Contra-tuerca de conexión
- 47.- Tuerca moleteada de conexión
- 48.- Tornillo de conexión.

15 4249

- FUNCIONAMIENTO -

65 Al girar el rodillo (2) sobre la rueda del vehículo, giran con él las piezas 1,2,3,4,5,9,12,13 y el imán permanente (14) que está fijo a presión en el eje (9).

70 Este giro del imán, hace que sus líneas de fuerza que salen de los extremos del imán, pasen el entrehierro, atravesando en toda su longitud las zapatas polares conductoras (16) de hierro dulce.

75 En la parte inferior de las dos zapatas polares (16) vá colocado y a presión, las hojas de inducido (19) donde se enrolla el devanado (18) que al pasar por sus espiras las líneas de fuerza, produce corrientes de inducción, que se transmite por un extremo del hilo del devanado (18) que atravesando el agujero central del tornillo (22), termina en la punta del tornillo de referencia con un estañado.

El otro extremo del hilo vá estañado a las hojas de inducido en su parte superior (17) formando masa.

80 El tornillo (22) está aislado por los aislantes (21, 23 y 24) y tiene en su extremo la tuerca moleteada (27) para sujeción del cable que vá al faro.

85 El eje se regula de los movimientos axial y radial, por medio de los conos (5) y (12), que actúan directamente sobre las bolas, el reglaje se efectúa con la tuerca (3).

Además tiene el eje (9) y montado entre el cono (12) y el imán (14) un muelle de fleje (13) que amortigua los efectos axiales del eje.

90 La fijación del imán (14) en el eje se hace interponiendo el anillo de metal (15) entre el eje (9) y el imán (14) y



Sirve para eliminar en el eje el flujo magnético.

La carcasa superior (8) está roscada al cuerpo(20).

El faro al recibir la corriente por el cable que está atornillado por la tuerca (47), transmite la corriente a la bombilla por medio de la lámina (35).
95

Esta lámina (35) está aislada del cuerpo del faro (30) en su punto de arranque por los aislantes (44 y 45).

El bridaje en el guardabarros del faro de referencia, se hace por una pletina de forma (42), con tres tornillos (43) con sus correspondientes tuercas (véase fig. 2). Y la abrazadera por el tornillo y tuerca (41).
100

La tapa (34) dispone para el cierre de un pitón en la parte superior que engancha en el cuerpo (30) y en su parte inferior por una ranura donde se aloja el muelle (39).
105

Para fijar el muelle, basta atornillar la pieza (37) con la tuerca moleteada (36).

El porta-lámparas (32) se introduce a presión en el reflector (33).

El cuerpo del faro contiene en su parte superior, un orificio cerrado con una película de celuloide (29),facilitando el reflejo de la luz, asimismo hay colocado en su parte superior una moldura o adorno (28) que armoniza el conjunto.
110

- NOTA REIVINDICATORIA -

1ª.- Perfeccionamientos en grupos dinamo-faros eléctricos para bicicletas y motocicletas, consistentes en la disposición de los cojinetes a base de rodamientos a bolas (7 y 11) para su mayor eficiencia mecánica y eléctrica.
115

2ª.- Perfeccionamientos en grupos dinamo-faros eléctricos para bicicletas y motocicletas, caracterizados por el sistema de inversión de los elementos que componen la parte eléctrica, hasta ahora ordinariamente empleados; en el nuevo sistema y que reseñamos a continuación, el imán permanente (14) gira con el eje (9) y fijo a él a presión; el desplazamiento axial
120



queda regulado por el muelle (13).

Desde el imán (14) pasan las líneas de fuerza a las zapatas polares (16) atravesándolo en toda su longitud; estas zapatas van sostenidas y a presión sobre las paredes del cuerpo (20) por las hojas de inducido (19) en que se arrolla el hilo devanado, y al pasar las líneas de fuerza por sus espiras, producen corrientes de inducción, que se transmite por un extremo del hilo del devanado (18) que atravesando el agujero central del tornillo (22), termina en la punta del tornillo citado con una soldadura de estaño.

3a.- Perfeccionamientos en grupos dinamo-faros eléctricos, para bicicletas y motocicletas, caracterizado por el procedimiento de recoger la corriente en el extremo del tornillo (22), por una soldadura de estaño al extremo del hilo; este tornillo está aislado del cuerpo (20) por los aislantes (21, 23 y 24).

El otro extremo del hilo del devanado queda estañado a las hojas de inducido en su parte superior (17) formando masa.

4a.- Perfeccionamientos en grupos dinamo-faros eléctricos para bicicletas y motocicletas, caracterizado por un sistema de bridaje del faro al guarda-barros.

5a.- Conjunto del sistema de cierre de la tapa del faro.

6a.- Conjunto del dispositivo del porta-lámparas (32) con su pletina de contacto (35).

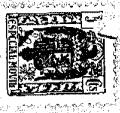
7a.- "Perfeccionamientos en grupo dinamo-faros eléctricos para bicicletas y motocicletas".

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente definida en las anteriores reivindicaciones, se considera que quedan suficientemente determinadas en el plano y descripción contenidas en la presente Memoria.

Madrid 30 Agosto de 1941.
El Ingeniero-Agente
P.P.

154249

154249



154249

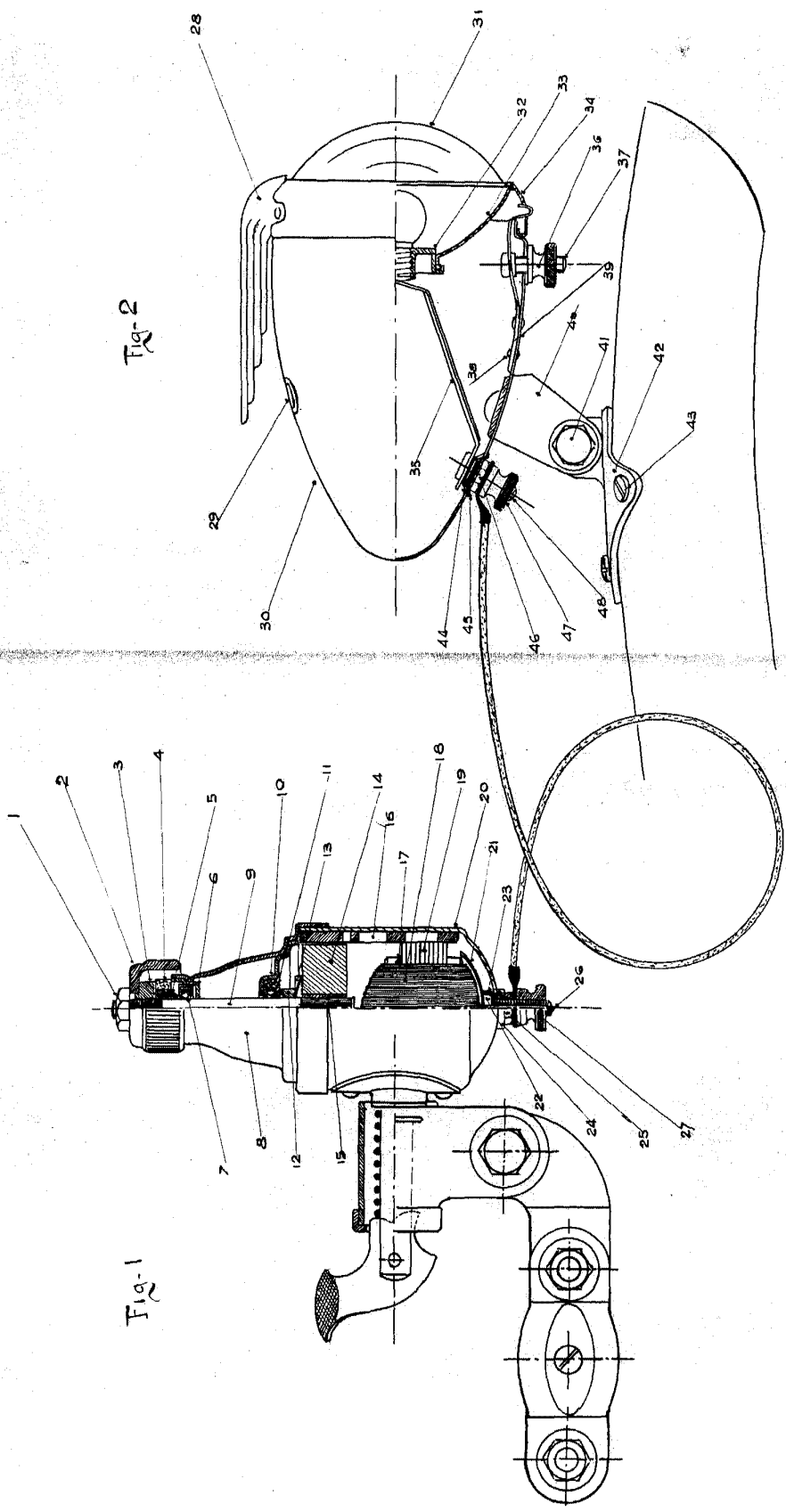


Fig-2

Fig-1

*Submitted April 11, 1941
 54 and 55 pages
 Alberto P. Pagan.*

ESSENIA VARIABLE