

187692

441174

17 ENL. 1973



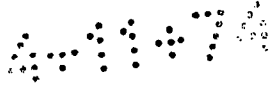
H 0 2 K

M E M O R I A   D E S C R I P T I V A

DE UN MODELO DE UTILIDAD POR VEINTE AÑOS EN ES  
PAÑA, A FAVOR DE DON FLORENTINO RUIZ PARRILLA,  
DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, RESIDENTE EN MADRID,  
Duque de Sesto, 36

S o b r e

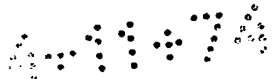
MONTAJE PERFECCIONADO PARA MOTORES ELECTRICOS.



Tiene por objeto la presente solicitud de Modelo de Utilidad, describir un sistema de montaje perfeccionado que tiene su aplicación especial en motores eléctricos.

- 5.- Es de todos conocidos que la aplicación de motores eléctricos gana día a día puestos en la industria y son utilizados en un sinnúmero de actividades. Esta utilización exige de los mismos unas características cada vez más definidas (aparte de su potencia, tensión numero de revoluciones, etc.) y entre estas pueden resaltarse el poco volumen y que adopten una forma de realización que permita su aplicación en aparatos y espacios muy concretos y de unas características determinadas.
- 10.-
- 15.- Es pues el objeto del presente Modelo de Utilidad, describir un motor electrico que por sus características estructurales salva cualquier inconveniente relativo a su aplicación y que está dotado de un sistema de regletas perfeccionado y de unos portaescobillas cuyas características son muy ventajosas, por lo que el solicitante recaba para sí los derechos que el vigente Estatuto de Propiedad Industrial concede en estos casos, a tenor de lo dispuesto en el Artículo 171 del mismo cuerpo legal.
- 20.-
- 25.- Una idea clara y concreta del objeto de la solicitud, nos la daran las adjuntas hojas de dibujos, en las cuales:
- 30.- La figura 1ª es una vista en planta de la carcasa del motor, con la regleta y portaescobillas acoplados.

197002



La figura 2ª es una vista lateral.

La figura 3ª es una vista por una de sus bases

La figura 4ª es una vista lateral del porta-escobillas.

5.- Y la figura 5ª son detalles de la figura 4ª

Tomando como referencia la primera de ellas, puede comprobarse que el Modelo de utilidad comprende un cuerpo paralelepípedo -1- el cual tiene su base superior -2- lisa y presenta en su base inferior -3- un

10.- resalte circular -4-, a través del cual emergerá al exterior el eje del mismo, no representado en las figuras

Las cuatro aristas longitudinales -5- del cuerpo -1- son achaflanadas y no tienen aristas vivas y en el tercio superior correspondiente a la base -2-, forma

15.- un escalonado transversal en el cual se acoplará la regleta -6- Esta regleta tiene igualmente sus aristas achaflanadas -7- y se fija a la carcasa por medio de los tornillos -8-. En el ejemplo de realización mostrado en

20.- la figura 1ª, se observa que la regleta está dotada de puntos de conexión -9- (que aquí se muestran en número de siete) los cuales, por su parte interior y que no se observa en los dibujos, permiten el enganche con

25.- el motor. También se observa en la misma figura que está dotada de un número de plaquetas -10- fácilmente intercambiables entre los diversos puntos de conexión y que según su disposición, permiten la obtención del sentido de giro del motor y su aplicación a corriente alterna o continua.

30.- En los lados menores del cuerpo -1- y a través de orificios que no se muestran en los dibujos, se intro



ducen los portaescobillas -11-. Estos portaescobillas, representados con detalle en las figuras 4ª y 5ª, presentan, entre otras, las ventajas de proporcionar un montaje y desmontaje cómodo por el hecho de que están fijados a la carcasa solamente mediante dos tornillos -12-

5.-

En el exterior de dicha carcasa que da visible la cabeza -13- que tiene practicado en su centro un orificio en el cual se fijará a rosca el tapon -14-. El interior del portaescobillas, formado por un cuerpo tubular -15-

10.-

está dotado de un alma -16- metálica, con mecanizado brochado y que se prolonga por la parte inferior del mismo sobresaliendo de éste. De esta forma se consigue un perfecto funcionamiento de la escobilla y a la vez un perfecto aislamiento para una mejor adaptación a la carcasa.

15.-

La existencia de placas en las caras mayores del cuerpo, permiten el acceso al interior del mismo.

Descrita suficientemente la naturaleza del objeto de la solicitud, solo resta añadir que podrán introducirse todas aquellas modificaciones de forma o detalle que no alteren sus características esenciales.

20.-

N O T A

En resumen, la presente solicitud recaerá sobre las siguientes reivindicaciones.

25.-

1ª.- Montaje perfeccionado para motores eléctricos, caracterizado porque comprende un cuerpo o carcasa de forma preferentemente paralelepípedica, que presenta en una de sus bases un resalte circular y tiene sus cuatro aristas longitudinales achaflanadas y forma un rebaje transversal sobre el cual se fijará una regleta de conexiones.

30.-

17 ENERO 1973



2ª.- Montaje perfeccionado para motores eléctricos según la reivindicación primera, caracterizado porque esta regleta presenta sus aristas achaflanadas y se fija a la carcasa por medio de tornillos, teniendo unos puntos de conexión que por su parte interior se en gancha en los terminales del motor y unas plaquetas intercambiables entre los puntos de conexión por medio de las cuales y según su disposición se obtiene el sentido de giro del motor y su aplicación a corriente alterna o continua.

5.-

10.-

3ª.- Montaje perfeccionado para motores eléctricos según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque en los lados menores de la carcasa tiene practicados unos orificios por los que se introducen sendos portaescobillas que quedan fijos a la carcasa por medio de dos tornillos dispuestos en la cabeza, la cual sobresale de la carcasa, y que tiene practicado un orificio roscado obturable por un tapon, formando el interior del portaescobillas un cuerpo tubular dotado de un alma metálica con mecanizado brochado y que sobresale por la parte inferior del mismo.

15.-

20.-

4ª.- MONTAJE PERFECCIONADO PARA MOTORES ELECTRICOS.

Según se describe en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a máquina por una cara y dibujos.

25.-

Madrid a 17 de Enero de 1.973



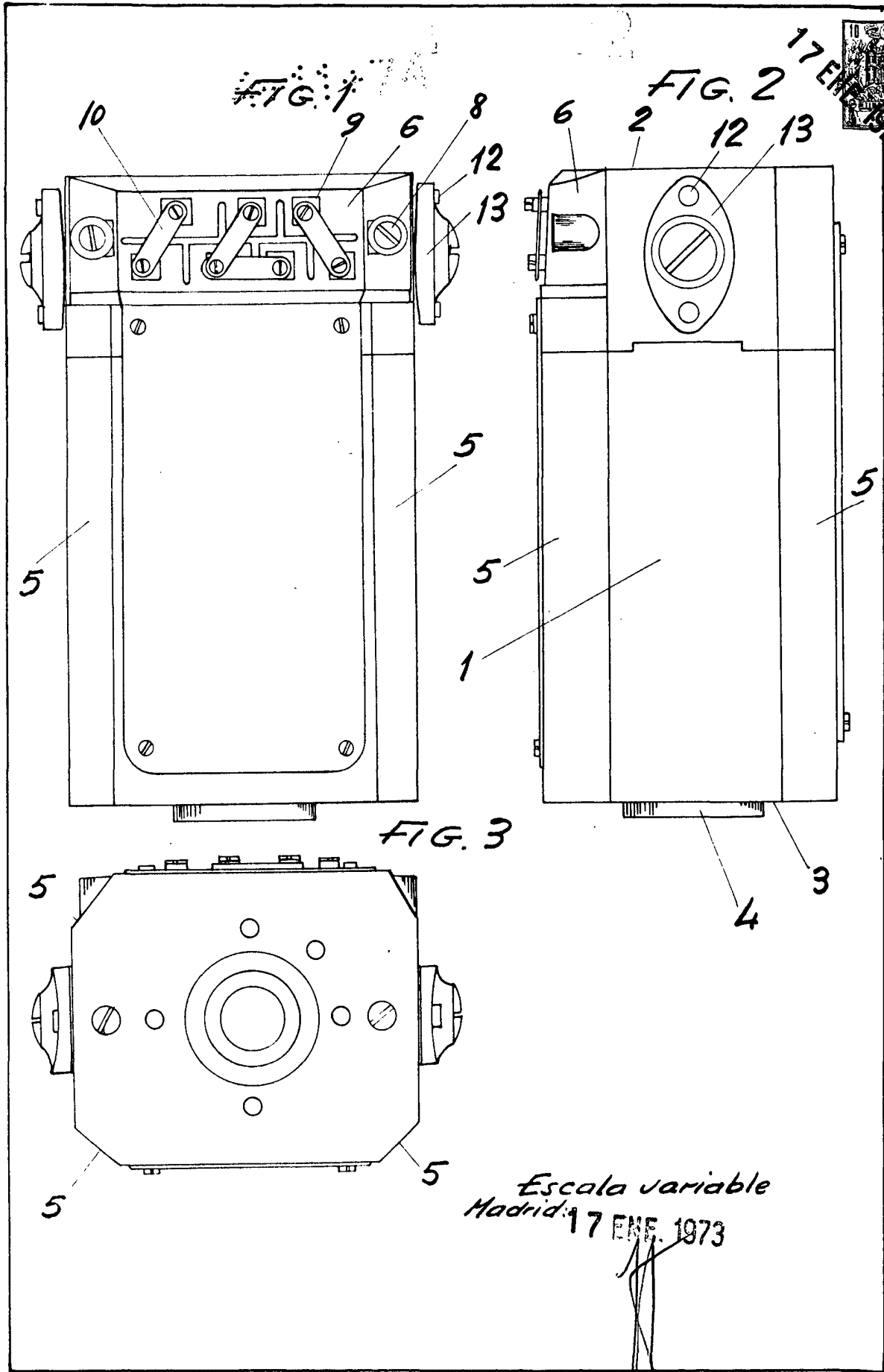
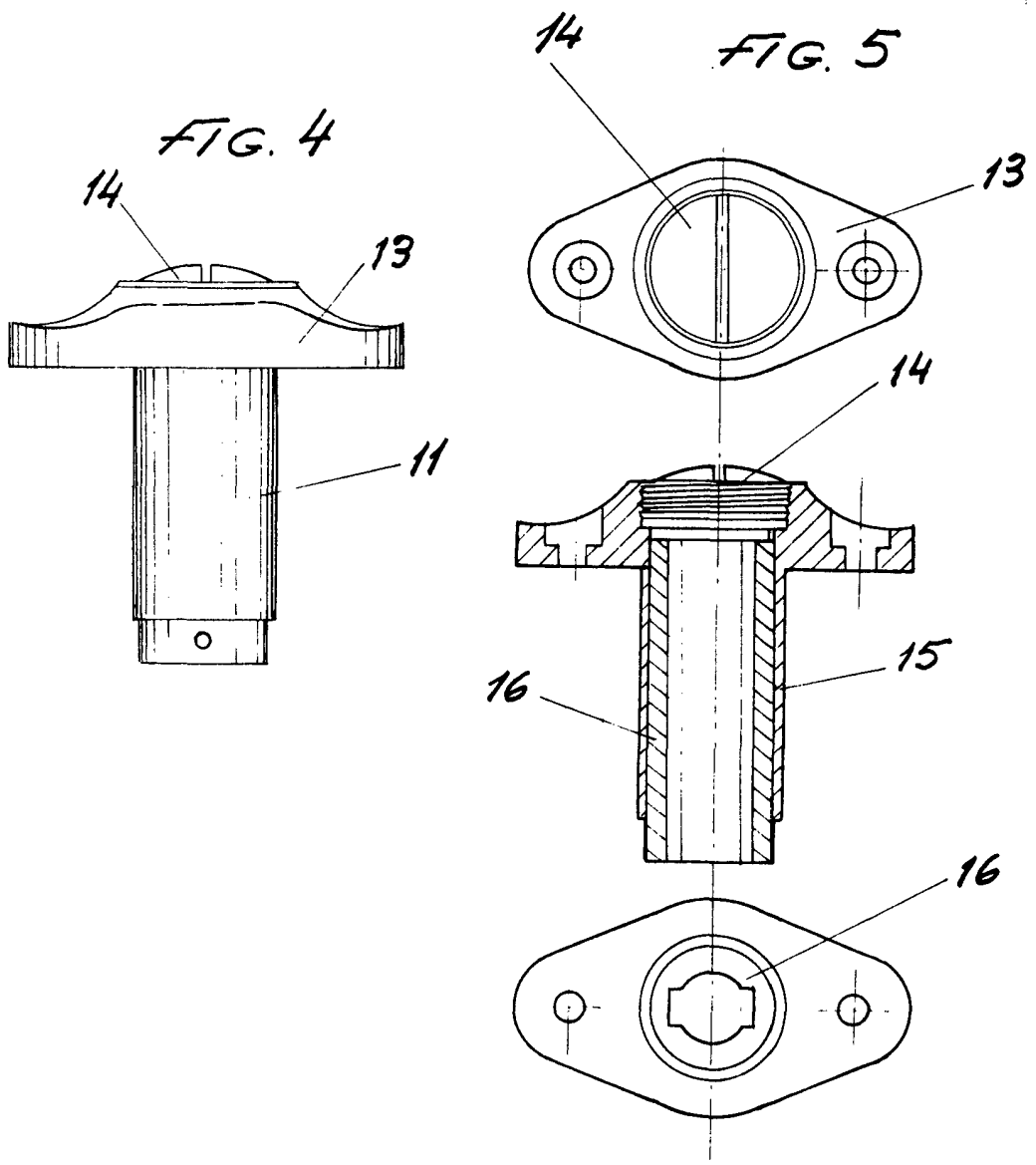


FIG. 3

Escala variable  
Madrid: 17 ENE. 1973

17 ENE. 1973



Escaleta variable  
Madrid: 17 ENE. 1973

