



de mayor vistosidad y entretenimiento, sino que además se consigue abaratar sobre manera el precio de coste de la misma, motivos todos ellos suficientes para que le sea reconocida a su solicitante la exclusiva de fabricación y venta que se recaba mediante el presente registro de Patente de Introducción.

Los perfeccionamientos a que se refiere la presente memoria, se dirigen principalmente a los cambios de vía, así como a los mandos que los accionan, y también al modo de enganche de los tableros que componen la pista, suponiendo todo ello una mejora sobre lo ya conocido hasta el momento, cuya mejora consiste en disponer en uno de los rebordes de la pista, unas piecicillas o palancas con un punto central de giro, las cuales por un extremo se configuran a modo de talón que asoma por un rebaje practicado en el referido reborde de la pista, mientras que el otro extremo dispone de un medio de sujeción de un alambre, de acero, que atraviesa varios pivotes que le sirven de elementos de guía, de tal forma que, el accionar o presionar el talón externo de la palanca, dicha presión se convierte en su extremo opuesto en un movimiento de tracción, que por medio del citado alambre de acero se transmite a la pieza que hace de cambio de vía, la cual presenta una estructura equivalente a la del carril de la pista, pero con un apéndice desplazado ortogonalmente en uno de sus extremos, siendo precisamente sobre dicho apéndice sobre el que se sitúa el extremo del alambre de acero antes mencionado, existiendo un muelle de recuperación, que actúa presionando contra el apéndice citado y un tabiquillo configurado en



el dorso de la pista, estando el alambre de acero introducido en su interior.

5 Sobre el reborde superior y en puntos determinados de la pista, se disponen unas entalladuras, con una pequeña aleta central, cuyas entalladuras están destinadas a alojar unas piececillas angulares que a su vez comportan los elementos de mando, integrados por unos cajetines provistos de unas teclas con un largo apéndice que actúa sobre el talón de la palanca de accionamiento del cambio de via, el cual se halla montado solidariamente en la pista.

15 El engarce de ambas piezas de las que componen el tablero de la pista, se realiza por medio de un almenado que dispone en su borde de unión, cuyo almenado y en sus zonas sobresalientes, presenta un escalón rebajado que en su superficie tiene practicada una ventana transversal, la cual se corresponde con un nervio saliente de idéntica estructura situado en una zona entrante del almenado de la pieza contigua del tablero, de forma que basta situar en plano horizontal dichas dos piezas para que los nervios de una penetren en los orificios de la otra, disponiendo al efecto cada pieza de dos elementos machos y dos hembras, situados en forma alternada.

20 Con el fin de que comprendamos con mayor claridad las características expuestas en los puntos anteriores haremos referencia en lo sucesivo a la lámina de dibujos, en la cual hemos representado un ejemplo práctico de realización de los citados perfeccionamientos aplicados a una pista de tipo convencional, debiendo hacer constar que, -



dado su caracter de ejemplo, estos dibujos habrán de ser - interpretados ampliamente y sin carácter limitativo alguno.

Los mencionados dibujos representan en sus figuras como a continuación se relaciona.

5 Fig. 1.- Vista en planta por la parte inferior de una porción del tablero de la pista, en la que podemos observar la situación de la palanca de accionamiento del cambio de vía, así como el alambre de acero y su conexión al cambio propiamente dicho, con interposición del muelle de recuperación, apreciándose también en dicha figura el almenado del reborde de unión de ambas piezas del tablero de la pista, y los nervios y ventanas de encaje de una pieza con otra.

10 Fig. 2.- Vista en planta de la pieza o cajetín portador de las teclas de mando del cambio de vía.

15 Fig. 3.- Vista en sección del cajetín de la fig. 2, con el fin de que apreciemos la estructura de las teclas, habiéndose representado también en dichas figura el modo de unión del cajetín a la pista y la forma de accionamiento sobre el talón de la palanca interior del mecanismo de cambio de vía.

20 Fig. 4.- Detalle de la unión de los distintos tramos o partes del tablero de la pista.

25 Los distintos elementos que integran las figuras arriba referenciadas los señalaremos para su mejor y más rápida localización en los dibujos, con las siguientes acotaciones numéricas.

Con -1- designamos el tablero de la pista, siendo -2- la palanca de accionamiento del cambio de via y -3- el talón

9 D10



- 5 -

que emerge al exterior a través de una ventana -4- practica
da en el borde de la pista, mientras que con -5- se deli-
mita el punto de articulación de la palanca -2- y con -6-
el brazo interno al que va a unirse el alambre -7- de --
5 acero que a través de unos cilindros -8- perforados que -
le sirven de guía, va a unirse a un apéndice lateral -9-,
que posee el cambio de vía -10- desplazado ortogonalmente
en uno de sus extremos.

El muelle de recuperación del cambio -10- lo de
10 signaremos con -11- y con -12- el tabiquillo contra el -
que se apoya, siendo -13-, las entalladuras dispuestas en
la superficie de la pista, por las que se introducen las
aletas dobladas en ángulo recto -14-, constituyendose el
medio de fijación del cajetín -15- comportador de las te-
15 clas -16- de mando, cuyas teclas se hallan articuladas al
cajetín por un punto superior -17-, presentando en su ex-
tremo opuesto el apéndice -18- que empuja al talón -3- el
cual a su vez obliga a que el brazo -6- realice una trac-
ción del alambre -7-, que es transmitida al cambio -10-
20 y concretamente a su apéndice lateral -9-;

El desplazamiento del cambio -10- se realiza al-
rededor de su punto de giro -19-, integrado por un saliente
semicircular de dicho cambio que se aloja en un entrante -
-20- realizado en el fondo de la pista.

25 El almenado que constituye el reborde de unión
de ambos tableros de las pista lo señalaremos con -21- y -
con -22- los nervios transversales existentes en las zonas
entrantes, mientras que con -23- acotamos las ventanas así
mismo transversales de los extremos de las zonas salientes



del referido almenado -21-.

Una vez descritas suficientemente los perfeccionamientos abjeto de la actual Patente de Introducción, solo nos resta indicar la posibilidad de que varien en cuanto a materiales, tamaños y formas, pudiendo acusar todos aquellos cambios de detalle que la práctica aconseje, tales como el Modelo de pista empleado, el número de cambios y situación de los mismos, todo ello siempre y cuando no se altere la esencialidad de su objeto, puesta de relieve en la siguiente

NOTA REIVINDICATORIA

Los puntos no conocidos ni practicados en España que se presentan para su exclusiva reivindicación en la actual Patente de Introducción, son:

- 1.- Perfeccionamientos introducidos en las pistas para vehículos de juguete, esencialmente caracterizados por disponer en los rebordes de las mismas unas palancas con un punto dental de articulación, cuyas palancas por un extremo se configuran a modo de talón que emerge lateralmente por una ventana practicada en el reborde de la pista, mientras que por su otro extremo disponen de medios para la fijación de un alambre de longitud variable, que atraviesa una serie de tetones que le sirven de guía, hasta unirse a un apéndice lateral desplazado ortogonalmente en la pieza del cambio de vía propiamente dicho, cuyo cambio presenta en su zoha trasera un abultamiento semicircular que se aloja en una cavidad de estructura complementaria, practicada en el material del fondo de la pista, constituyendo todo ello el punto de giro en abanico del mencionado

9 DIC.



5

10

15

cambio de via, el cual a su vez presenta un muelle de recuperación que es atravesado por el propio alambre y que se interpone entre el apéndice desplazado del cambio y un tabique del fondo de la pista, complementándose todo ello con unos cajetines portadores de unas teclas de mando, cuyos cajetines presentan unas aletas dobladas en ángulo recto que se van a alojar en unas entalladuras practicadas en la parte superior de la periferia de la pista, quedando de este modo colgados en su lateral y disponiendo dichas teclas de un punto de articulación superior y un largo talón que, una vez acoplado el cajetín, queda apoyada sobre el talón de la palanca del cambio de vía, existiendo finalmente, como elemento de unión de ambas porciones que integran el tablero de la pista, un almenado cuyas partes sobresalientes son portadoras de unas ventanas transversales que se corresponden con unas nervaduras de igual disposición existentes en las zonas entretes del medio tablero complementario .

20

2.- " PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LAS PISTAS PARA VEHICULOS DE JUGUETE" de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y graficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de OCHO hojas escritas ó



9 DIC

- 8 -

mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Valencia, 9 Diciembre 1968

Por autorización del interesado.

JOSE LOPEZ
P. E. M. N. T.

FEB 1969

Fig. 1

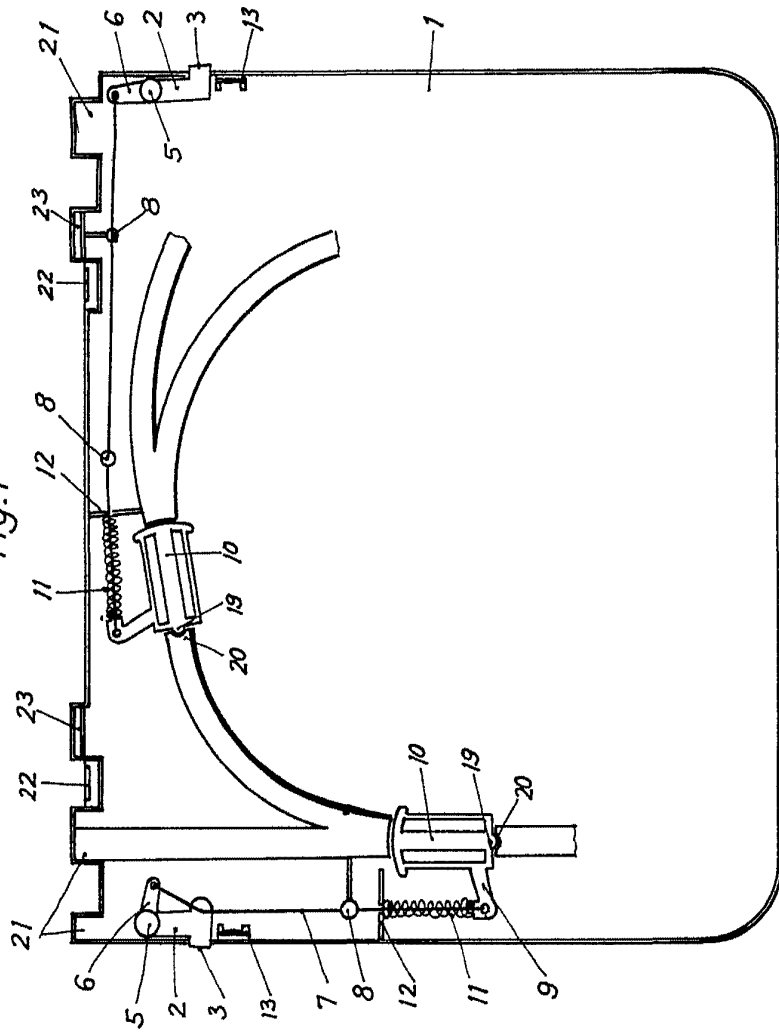


Fig. 2

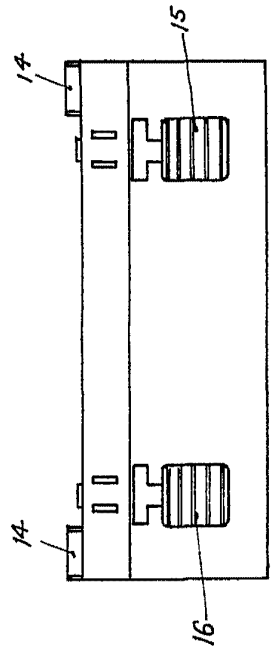


Fig. 3

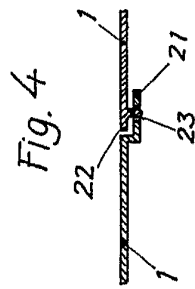
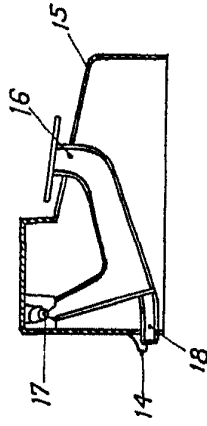


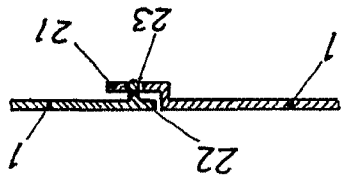
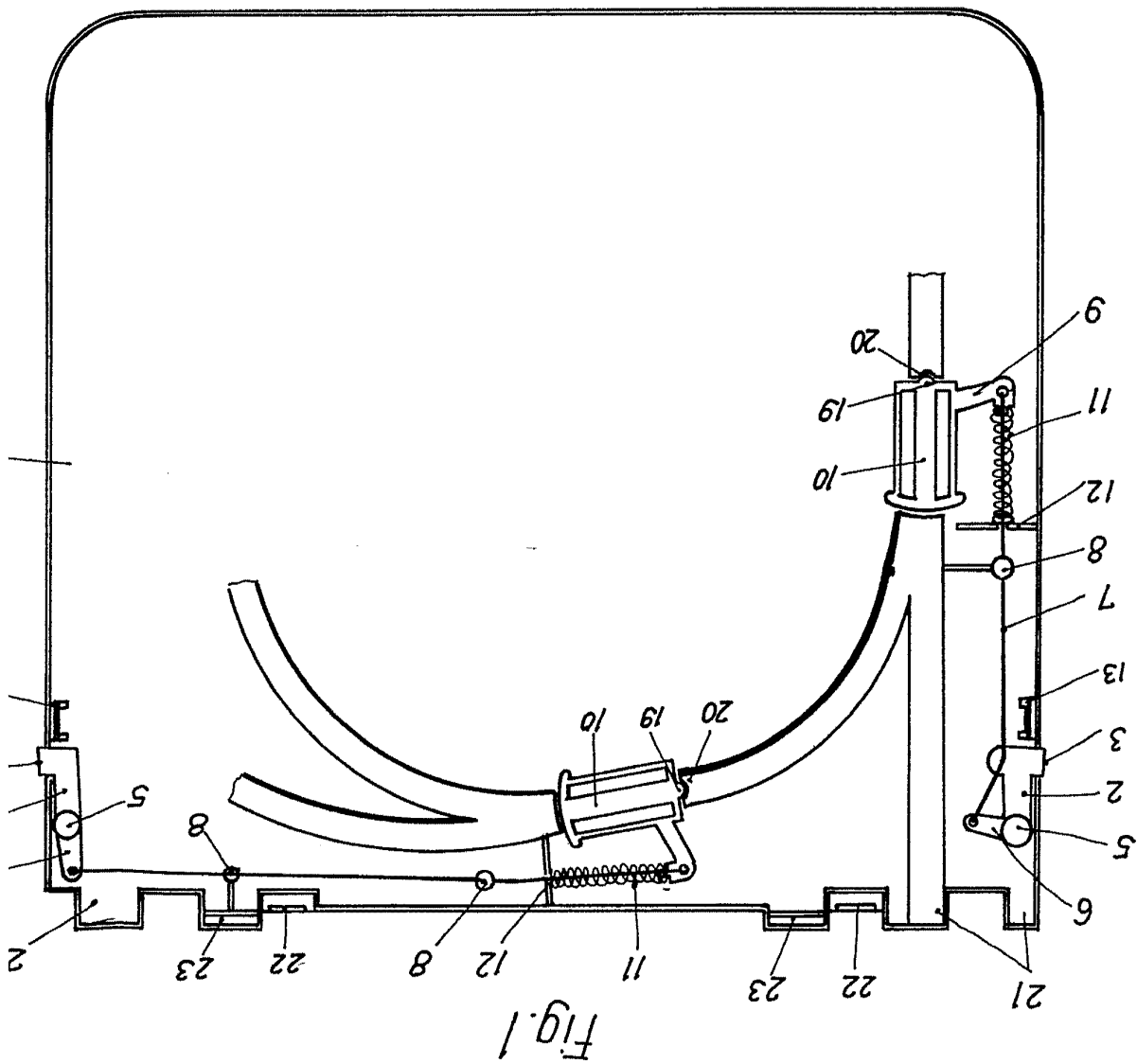
Fig. 4

Escala Variable

Madrid. P. A. 1 FF

D. Juan José Casas Vidal

3.61.514



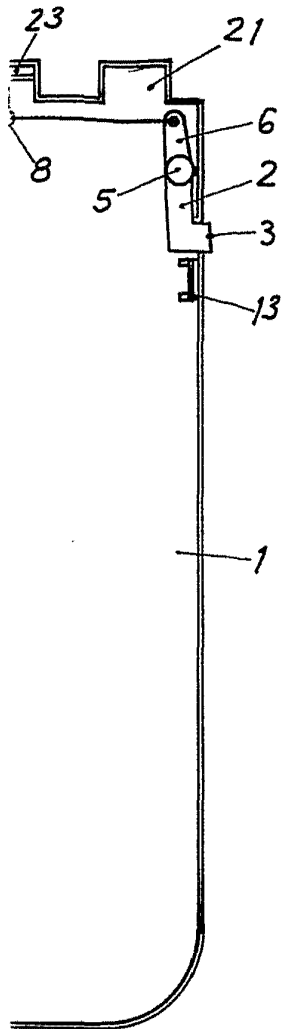
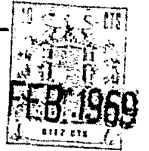


Fig. 2

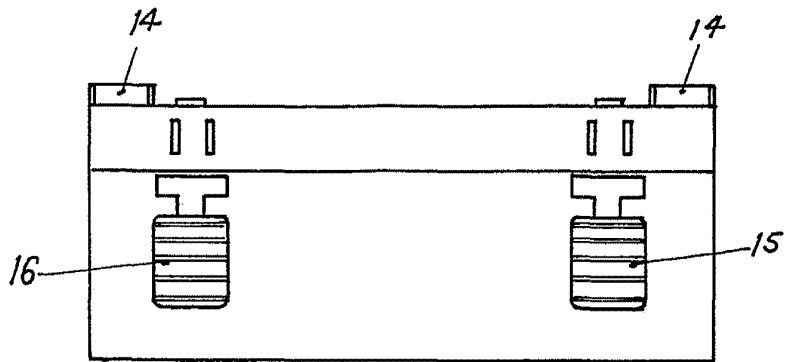
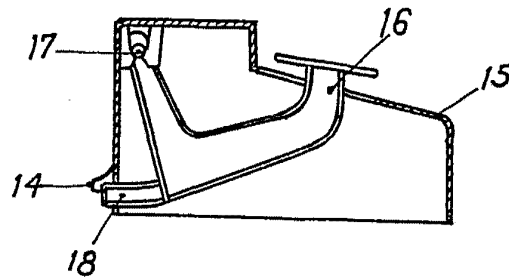


Fig. 3



Escala Variable

Madrid. P.A. FEB 1969