

64817



64817

MEMORIA DESCRIPTIVA  
de un Modelo de Utilidad, a nombre de :  
DON FRANCISCO CABANES VALERO, súbdito es-  
pañol, domiciliado en ALICANTE, Serrano,  
10 (España), por : "CONMUTADOR DE CAMBIO  
DE LUCES AL VOLANTE".

... ..

5 El presente modelo de utilidad se refiere a un conmutador adaptable a la barra de dirección de los vehículos automóviles para permitir verificar, en forma rápida y cómoda, los sucesivos cambios de luces correspondientes a las posiciones de carretera y cruce.

10 Dichos cambios de luz, deben verificarse con gran frecuencia, ya que cada día es mayor el número de vehículos que circulan por las carreteras y, como consecuencia, la necesidad de verificar la maniobra que evite el deslumbramiento de los conductores.

15 Los automóviles modernos, vienen generalmente provistos de instalaciones adecuadas para este fin, pero, contrariamente, existe una gran cantidad de vehículos en los que el interruptor dispuesto a este fin se halla establecido en el salpicadero del vehículo, e incluso, conjuntamente con la llave de encendido general, de lo que resultan inconvenientes tales como exigir una mayor atención y molestia, así como la posibilidad de



cortar el encendido del coche.

20 A evitar todos estos inconvenientes tiende el interruptor que nos ocupa, el cual es de fácil adaptación, de construcción sólida y de funcionalidad perfecta.

25 Esencialmente, se caracteriza por comprender un cuerpo o carcasa de forma prismática-rectangular, constituida por dos partes simétricas que se acoplan entre sí mediante tornillos y que está dotada en una de sus bases de un entrante a modo de media-caña para permitir su adaptación a la barra de dirección, habiéndose previsto, coincidiendo con este entrante, una abrazadera constituida por dos piezas que se cierran con un tornillo y tuerca de mariposa, cuya abrazadera complementa el medio  
30 de sujeción del conjunto.

Entre las dos partes que constituyen la carcasa, y por la base en que se adapta el dispositivo, se ha previsto un espárrago que actúa de eje de sustentación y giro de una varilla o palanca que, atravesando todo el cuerpo, emerge por la  
35 base contraria por una ranura determinada en la junta de unión de las dos partes de la carcasa. La citada varilla está limitada en su extremo emergente por una esfera que sirve como mango de accionamiento del aparato.

40 En la ranura por la que emerge la varilla de mando, se han establecido dos bolas de acero, una a cada lado, las cuales quedan aprisionadas respectivamente por una pequeña lámina atornillada sobre ellas en forma que no les permite emerger totalmente, estando dotadas de sendos muelles que las impulsan hacia afuera. Estas bolas de acero determinan las dos  
45 posiciones de la palanca de mando, la cual pasa de una a otra posición venciendo la resistencia de los muelles que actúan sobre las bolitas, impidiéndose así el libre movimiento de la citada palanca.



50 La varilla de mando está dotada en la parte que queda oculta dentro del cuerpo de una pieza constituida por tres patillas contactoras, cuya pieza se halla fija y aprisionada sobre la varilla mediante dos tuercas roscadas a la misma y que llevan intercaladas unas arandelas aislantes que independizan a la pieza de contactos del cuerpo de la varilla.

55 El cuerpo o carcasa lleva establecido en su interior un juego de tres contactos, dos de ellos dispuestos simétricamente con respecto a la varilla de mando y un tercero ubicado en una de las caras laterales en forma tal que se correspondan con los tres contactos previstos en la propia varilla  
60 de mando. De estos tres contactos, el situado en el lateral del cuerpo está en contacto permanente con la patilla correspondiente de la varilla de mando, mientras que, por el contrario, los dos restantes lo realizan en forma alternativa y correspondiéndose con la posición adoptada por la varilla o  
65 palanca de mando.

Para facilitar la comprensión de cuanto queda expuesto, y únicamente a título de ejemplo, en los adjuntos gráficos se ilustra una forma de ejecución práctica:

70 La figura 1ª nos representa una perspectiva del conmutador.

La figura 2ª es una vista abierta del mismo.

En ambas figuras podemos contemplar el cuerpo o carcasa constituida por las dos partes (1) y (2); la varilla o palanca de mando (3); la abrazadera de sujeción (4), que se afianza mediante el tornillo y mariposa (5); los cables (6) de  
75 entrada de corriente; las bolas (7) que delimitan las posiciones de la palanca (3); los contactos (8), (9) y (11), que se relacionan con los contactos (12) y (13) de la palanca de man-



do (3); los tornillos (10) que cierran el cuerpo y, por último, el entrante o rebaje en media-caña (14) por el que se adapta el mecanismo a la barra de dirección del vehículo.

El funcionamiento del dispositivo es de suma simplicidad, intercalado en el circuito de los faros de carretera y cruce, una vez que se actúa sobre el interruptor que lo hace sobre los faros citados, bastará disponer la palanca en una u otra de las posiciones posibles para que, con la mayor comodidad y eficacia, se mantenga el coche con la luz deseada en cada caso.

Lo dicho es fiel reflejo de la invención, debiendo considerarse en sentido amplio, nunca en forma limitativa, y siendo indiferentes las condiciones en que se construya en cuanto a tamaños, colores, formas, proporciones y materiales empleados, siempre y cuando no se altere ni modifique la esencialidad que caracteriza al modelo, que le tipifica y se reivindica.

#### REIVINDICACIONES

95 1ª.- Conmutador de cambio de luces al volante, caracterizado por comprender un cuerpo o carcasa de forma prismática-rectangular, constituida por dos partes simétricas que se acoplan entre sí mediante tornillos y que está dotada en una de sus bases de un entrante a modo de media caña para permitir su adaptación a la barra de dirección, habiéndose previsto, coincidiendo con este entrante, una abrazadera constituida por dos piezas que se cierran con un tornillo y tuerca de mariposa, cuya abrazadera complementa el medio de sujeción del conjunto.

105 2ª.- Conmutador, según lo reivindicado en el punto primero, caracterizado porque entre las dos partes que constituyen la carcasa, y por la base de adaptación del dispositivo, se



ha previsto un espárrago que actúa de eje de sustentación y giro de una varilla o palanca que, atravesando todo el cuerpo, emerge por la base contraria por una ranura determinada  
110 entre la unión de las dos partes de la carcasa, hallándose limitada dicha palanca por un mango de accionamiento.

3<sup>a</sup>.- Conmutador, según lo reivindicado en puntos precedentes, caracterizado porque en la ranura por la que emerge la palanca de mando se han establecido dos bolas de acero,  
115 una a cada lado, las cuales quedan aprisionadas respectivamente por una pequeña lámina atornillada sobre ellas y taladrada en forma que no les permite emerger totalmente, estando dotadas de sendos muelles que las impulsan hacia afuera.

4<sup>a</sup>.- Conmutador, según lo reivindicado en puntos anteriores, caracterizado porque la palanca de mando está dotada en la parte que queda oculta dentro del cuerpo de una pieza constituida por tres patillas contactoras, cuya pieza se halla fija y aprisionada sobre la varilla mediante dos tuercas roscadas a la misma y que llevan intercaladas unas arandelas  
120 aislantes que independizan a la pieza de contactos del cuerpo de la varilla.

5<sup>a</sup>.- Conmutador, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el cuerpo o carcasa lleva establecido en su interior un juego de tres contactos, dos de ellos dispuestos  
130 simétricamente con respecto a la palanca de mando y un tercero ubicado en una de las caras laterales en forma tal que se correspondan con los tres contactos colocados en la propia palanca de mandos, habiéndose previsto que el contacto situado en el lateral del cuerpo esté en conexión permanente con la  
135 patilla que le corresponde de la varilla de mando, mientras que, por el contrario, los dos restantes lo realizan en forma

11 MAR



alternativa y en correspondencia con la posición adoptada por dicha palanca.

6ª.- CONMUTADOR DE CAMBIO DE LUCES AL VOLANTE.

Tal como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara y de dos láminas de dibujo.

Madrid, 11 MAR 1958

*Carlos Jurand*



64817

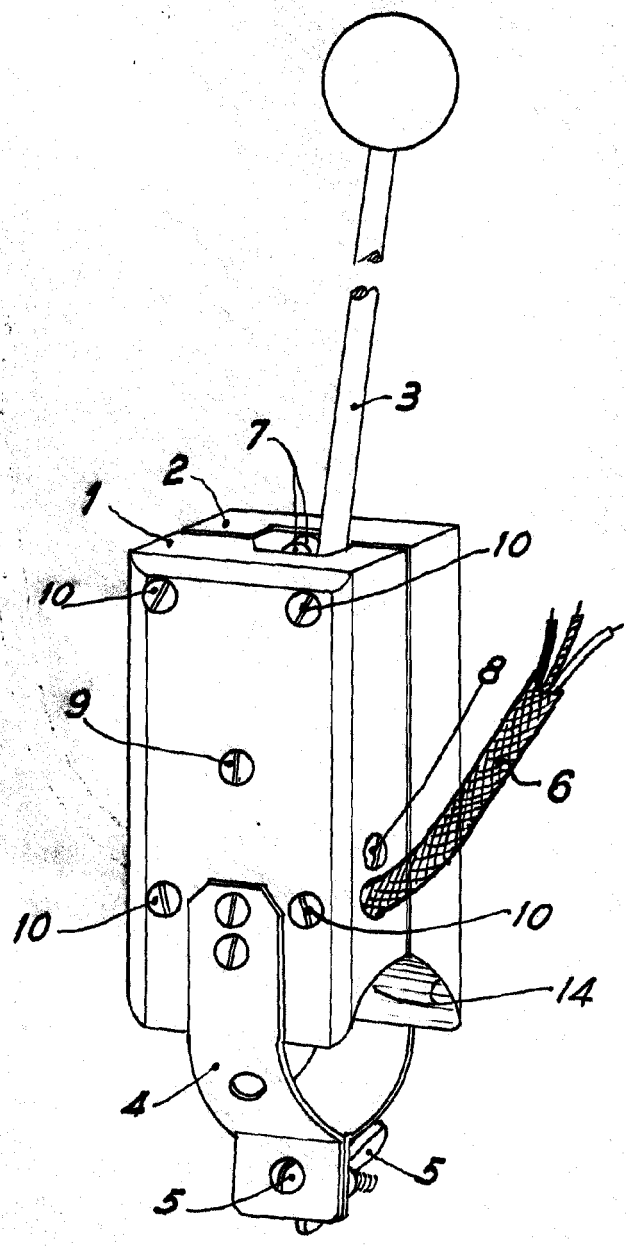


FIG. 1

MADRID 28 FEBRERO 1.958

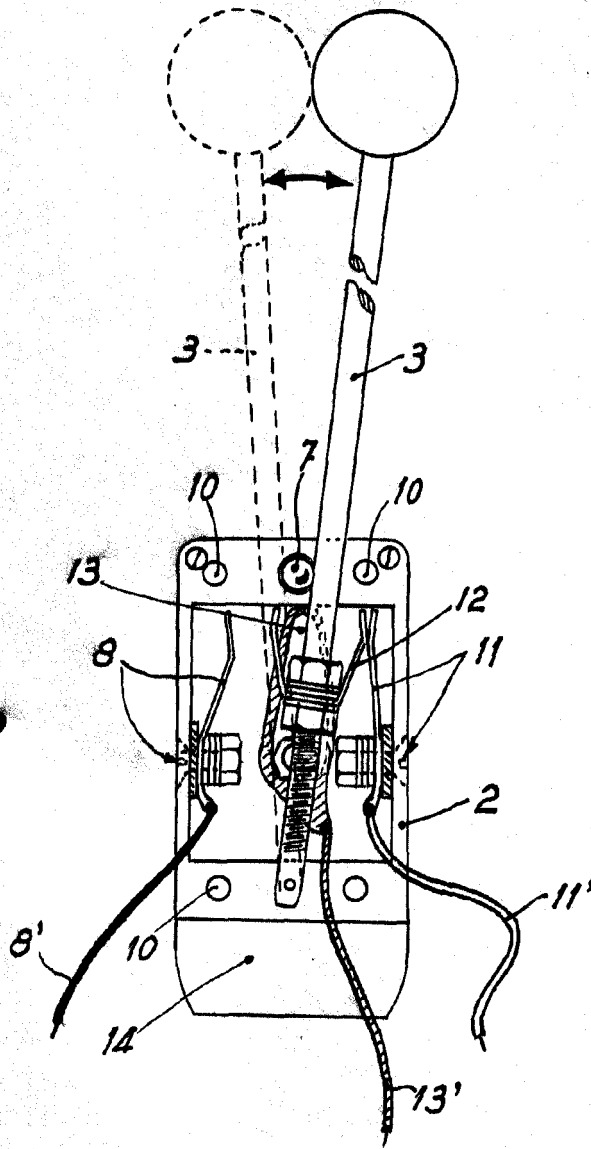
*Francisco Cabanes Valero*

ESCALA VARIABLE



64817

FIG. 2



MADRID 28 FEBRERO 1958

*Francisco Cabanes Valero*

ESCALA VARIABLE