

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

123



MEMORIA-DESCRIPTIVA

DE

• 69239

MODELO DE UTILIDAD

EN

ESPAÑA

por veinte años

a favor de DON JUAN PASTOR BLANCO

de nacionalidad -,Española

domiciliado en Madrid - Antonio Salce nº 4

por "UN CONMUTADOR DE LUCES PARA AUTOMOVILES"

• 69239 23



La presente Memoria se refiere como su enunciado indica a un nuevo conmutador de luces para automóviles y toda clase de vehículos de tracción y arrastre, de características especiales y tal que con movimientos sencillos y cómodos pueden obtenerse todos los juegos de luces necesarios en un vehículo de esta clase, es decir, las combinaciones de luces de población, carretera, cruce, situado y piloto, estando este último circuito dispuesto de forma que siempre se encuentre cerrado al tiempo que cualquiera de los restantes.

Consiste, en esencia, este conmutador, en una palanca dotada de movimientos en cuatro sentidos, en los cuales logra cerrar los cuatro circuitos correspondientes a luces de carretera, población, cruce y piloto, existiendo una quinta posición en la que todos los circuitos quedan abiertos.

Por el aludido objeto se solicita el correspondiente privilegio de Modelo de Utilidad conforme y al amparo del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial, a fin de garantizar a favor del recurrente el derecho a la explotación exclusiva del mismo en toda España y Colonias.

A continuación se hará una detallada descripción del aludido conmutador de luces, con referencia a los planos que se acompañan, en los que se representan:

En la fig. 1: Una sección longitudinal del conmutador.

En la fig. 2: Sección transversal del mismo.

69939

23



Según el ejemplo de ejecución representado, este conmutador preconizado, está formado por una palanca de acción (M) con giro sobre una rótula (F) que la permite girar en todos los sentidos, pero quedando estos limitados a cuatro, por tener en su extremo contrario, una semiesfera (H) encajada en unas guías en forma de cruz, con lo que los movimientos quedan circunscritos a los permitidos por esta cruceta, es decir, hacia los laterales derecho e izquierdo, adelante y atrás, existiendo una quinta posición determinada por el punto correspondiente al centro de esta cruz.

La cruceta está formada por una chapa metálica (N) en forma de cruz, que en su centro queda en contacto con el conductor del positivo, que tiene su entrada por el conducto central (E) del conmutador. Frente a tres de los brazos de esta cruz metálica (N), se encuentran unas chapitas verticales (I, J, K) que por medio de tornillos (P) quedan en contacto con los conductores correspondientes a los circuitos de luces de carretera, población y cruce respectivamente, estas chapitas, están ligeramente separadas de los extremos de la cruz (N), y frente al brazo restante de la citada cruz, se ha instalado una pieza (B) formada por un cuerpo superior de material aislante y otro inferior metálico, en el que se ha efectuado un taladro para acoplamiento de un muelle (C) que le obliga a quedar siempre en contacto con el citado brazo de la pieza central (N). Esta pieza (B) es la desti-

69239

230



nada a cerrar el circuito de piloto, por lo que siempre quedará encendido mientras no se obligue a retrasar el cuerpo inferior de la pieza (B) venciendo la acción de su muelle (C).

5 La semiesfera (H) que remata el extremo inferior de la palanca (M), es metálica, estando aislada del resto de la palanca por medio de una arandela aislante (A), sobre la que se apoya un muelle (G) a fin de obligar a la semiesfera (H) a quedar
10 siempre en perfecto contacto con la pieza central metálica (N), sea cual sea la posición adoptada por la palanca.

 Organizado de esta forma el conmutador, al llevar la palanca a posición tal que su extremo (H)
15 quede en el extremo correspondiente a una de las chapitas, la (I) por ejemplo, la masa metálica de esta semiesfera, pone en contacto el extremo de la cruceta con la chapa (I), con lo que queda cerrado el circuito de población, pero al tiempo, la pieza
20 (B) está acoplada contra el extremo correspondiente de la cruceta, con lo que el circuito de piloto también estará encendido.

 De la misma forma podemos obtener los circuitos de cruce o carretera, llevando la palanca (M) a la
25 posición correspondiente para que su extremo (H) cierre los circuitos correspondientes.

 Si la palanca queda en posición central, ninguno de los circuitos de luces quedará cerrado excepto el de piloto que seguirá cerrado como se ha descrito, ya que para que éste quede abierto será pre-
30

69239



23 OCT. 1954

ciso proyectar la masa (H) sobre el extremo correspondiente a ella, con lo que se aplicará contra la pieza (B) venciendo la fuerza del resorte (C) y trasladando su cuerpo metálico hacia atrás con lo que cesa el contacto del citado cuerpo metálico con la chapa central (N), siendo esta la posición correspondiente a la apertura de la totalidad de los circuitos.

La forma, materiales y dimensiones, podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

N O T A

Se reivindican como propios y nuevos para que sea objeto de registro de un Modelo de Utilidad en España por veinte años, los puntos siguientes:

1.- Un conmutador de luces para automóviles, caracterizado por estar constituido por una palanca, con giro universal en la que en su extremo inferior, se ha previsto una semiesfera que encaja en una coja en forma de cruz, a fin de limitar los movimientos a las cuatro direcciones que esta cruz determina, siendo esta cruz metálica y puesta en contacto con la toma de corriente del positivo.

2.- Un conmutador de luces para automóviles, según la reivindicación 1, caracterizado porque lo

69239 23 OCT



semiesfera de que está dotada la palanca de acción en su extremo inferior es metálica, estando aislada del resto por una pieza aislante, y dotada de un resorte que la impulsa contra la pieza en cruz a fin de que su contacto sea continuo.

3.- Un conmutador de luces para automóviles, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado por haberse previsto frente a tres de los brazos de la pieza en cruz, unas chapas separadas de la citada pieza por un pequeño espacio, y conectadas cada una de ellas con los circuitos de luces de población, carretera y cruce, a fin de que al llevar la palanca a la posición de cada una de estas chapas, quede cerrado el circuito a través de la semiesfera metálica de la palanca, que pone en contacto la correspondiente chapa con la pieza central.

4.- Un conmutador de luces para automóviles, según las reivindicaciones 1, 2 y 3, caracterizado por el hecho de haberse colocado ante el brazo restante de la pieza en cruz, una pieza compuesta de dos cuerpos, uno superior de materia aislante y otro inferior metálico, dotada de un resorte que le obliga a quedar en contacto el cuerpo metálico con la pieza central, con lo que se obtiene un circuito cerrado permanentemente, correspondiente al piloto, paralelamente a cualquier otro circuito que en ese instante esté cerrado por la posición de la palanca.

5.- Un conmutador de luces para automóviles, según las reivindicaciones 1, 2, 3 y 4, caracteri-

69239

1230



zado porque al colocar la palanca en la posición correspondiente a la pieza en contacto con la central, se vence la fuerza del muelle, separando ambas, con lo que se obtiene la apertura de la totalidad de los circuitos, mientras que en la posición central, únicamente queda cerrado el correspondiente al del piloto.

6.- UN CONMUTADOR DE LUCES PARA AUTOMOVILES.

Todo conforme se describe en la memoria que antecede, se ilustra como ejemplo de ejecución en los planos unidos a ella y se reivindica en su Nota.

Esta Memoria consta de siete hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara y planos que la acompañan.

Madrid, 23 de Octubre de 1.958

JUAN PASTOR BLANCO

P.A.

ERNESTO BOTELLA MONTOYA

• 69239

17. 1958

FIG 1

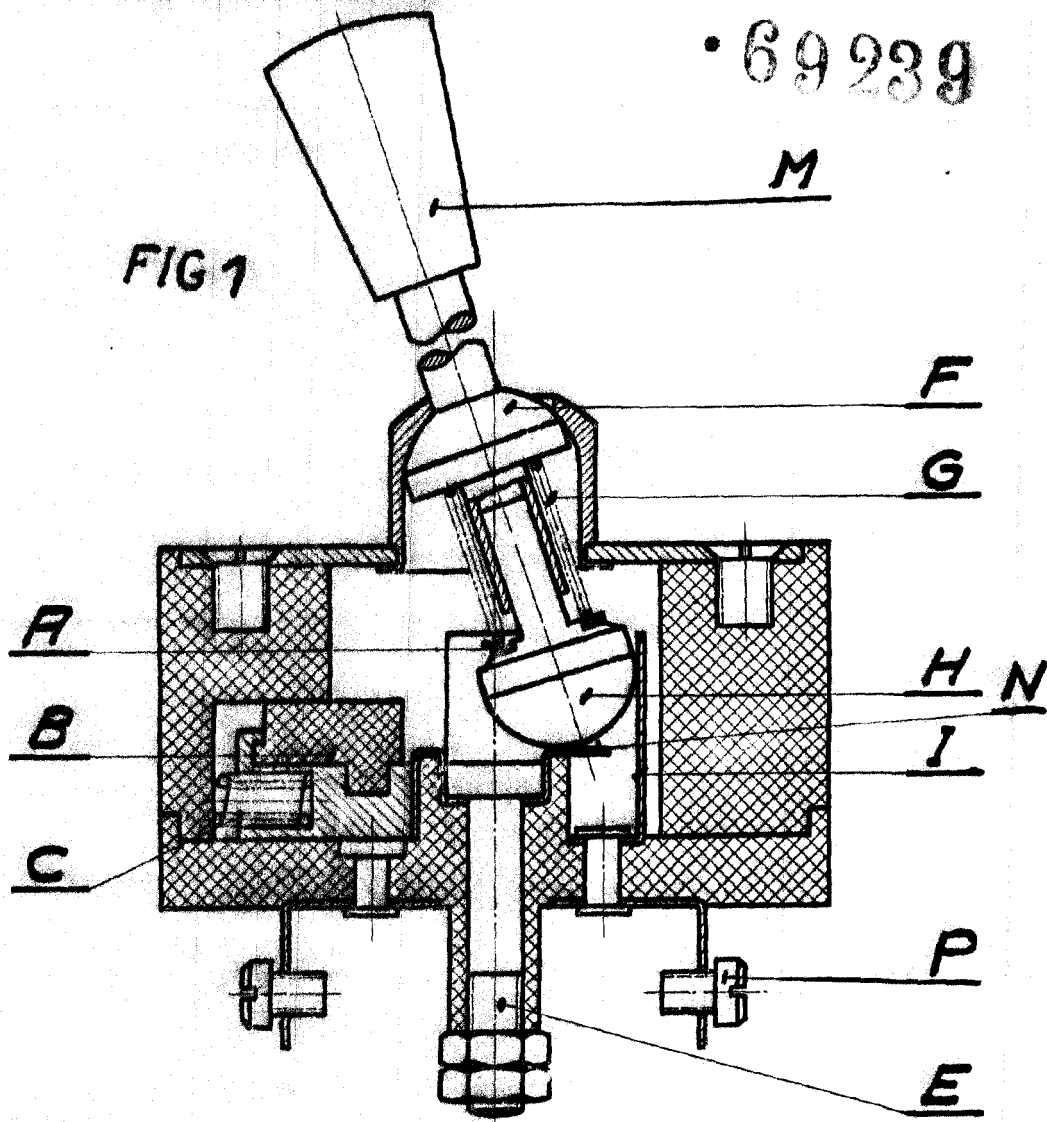
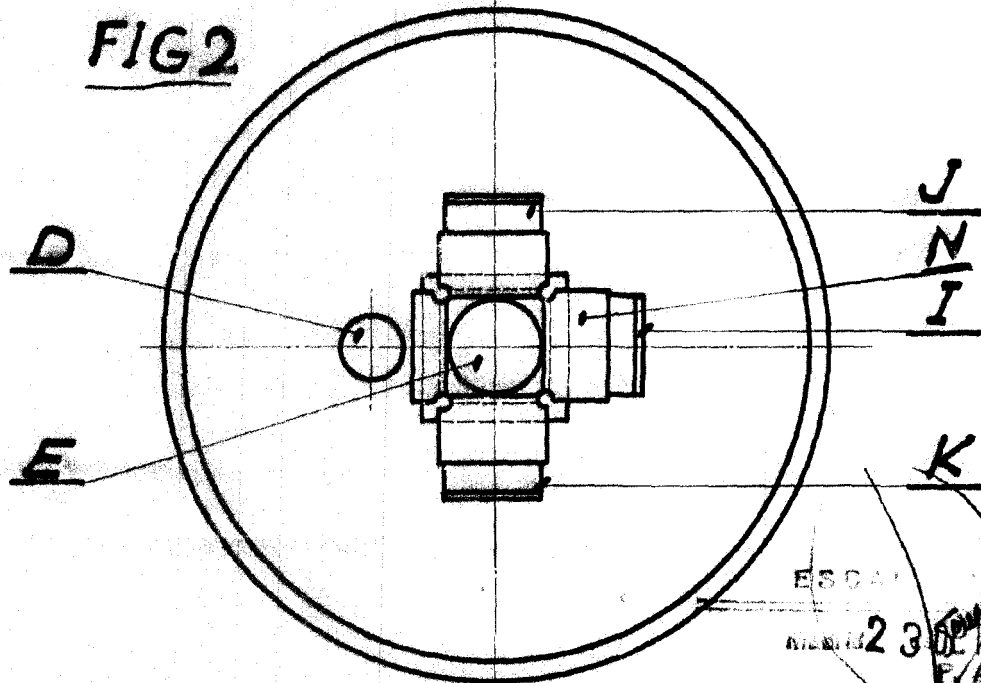


FIG 2



ESCALA 1:1
MAY 23 1958

INSTITUTO NACIONAL DE PATENTES