

NO.-MP.- 10565-AD.

313367

313367

11 MA



P A T E N T E  
D E  
I N T R O D U C C I O N

a favor de Don Juan RIERA MANTÉ, de nacionalidad española, residente en Barcelona, calle Pujol, 30, por "MECANISMO DE ACCIONAMIENTO PARA CONMUTADORES DE SEÑALIZACIÓN EN VEHÍCULOS".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. La presente invención se refiere a un nuevo mecanismo de accionamiento para los conmutadores de señalización en vehículos, y, más particularmente, los conmutadores destinados a accionar los dispositivos indicadores de cambio de dirección de los vehículos automóviles.

10. El nuevo mecanismo, que es descrito en lo que sigue con referencia a un ejemplo de realización, consiste, en sus líneas generales, en una placa aislante ahorquillada, fijable por medios convencionales al soporte del volante de dirección del vehículo y rodeando a la columna

313367



- de dirección del mismo, en la cual está montada libremente oscilante una placa asimismo aislante, provista de una palanca de accionamiento, de un puente eléctrico asociado con contactos de conmutación fijos a la placa aislante, y conectada, por puntos opuestos a su eje de oscilación, con los extremos de un elemento lineal elástico que se acopla a fricción con la superficie de la columna de dirección o un órgano giratorio solidario de la misma, para devolver el conmutador a la posición de reposo en dependencia del giro de dicha columna.
- 5.
- 10.

- De acuerdo con otra característica de la invención el puente eléctrico tiene dos contactos diametralmente opuestos, uno de los cuales se apoya constantemente sobre un contacto fijo común, y el otro se apoya normalmente en un avellanado estabilizador de la posición de reposo, o bien en uno cualquiera de dos contactos fijos de conmutación situados a ambos lados de este avellanado.
- 15.

- Los dibujos adjuntos muestran, a título de ejemplo no limitativo del alcance de la presente invención una forma preferida de llevarla a la práctica, en representaciones esquemáticas.
- 20.

- En dichos dibujos; La figura 1 es una sección transversal del mecanismo de acuerdo con la línea I-I de la figura 2; la figura 2 lo muestra en vista frontal y posición de reposo, y las figuras 3 y 4 indican las dos posiciones de conmutación que se obtienen por el accionamiento oportuno de la palanca de mando.
- 25.

El mecanismo representado en las figuras consta

- 3 - 313367



5. de una placa aislante -1- cuyo contorno corresponde a algo más de una semicircunferencia y provista de una escotadura -2- de su borde recortado, la cual puede ser dispuesta alrededor de la columna de dirección del vehículo, no representada con miras a la sencillez. Esta placa puede ser fijada al soporte del sistema de dirección por medios convencionales, por ejemplo mediante tornillo pasantes por los orificios -3-.

10. La placa -1- tiene, frente al extremo de la escotadura -2-, un pilarillo -4- con cabeza ensanchada -5- separada respecto de una de las caras de aquélla y en la que asienta un resorte -6- mediante el cual se solicita contra la arandela de soporte -7-, un platillo escalonado -8- sobre el que está montada la placa oscilante -9- mediante un orificio de perfil correspondiente -10-.

15. De esta manera los dos contactos 11 y 12, diametralmente opuestos respecto del pilarillo -4- y conectados eléctricamente mediante el puente -13-, se hallan solicitados hacia dicha placa aislante -1-.

20. El contacto -11- se apoya sobre una lámina metálica -14- provista de un terminal de conexión -15- que atraviesa la placa aislante por una rendija -16- y de un orificio -17- de menor diámetro que dicho contacto de forma que lo recibe en equilibrio estable para asegurar la posición de reposo.

25. En esta posición el contacto -12- se apoya sobre la placa aislante -1- entre dos láminas de contacto -18- y -19- provistas de los respectivos terminales de con-

313367



ción -20-, montados en la misma forma a la descrita anteriormente.

5. La placa aislante -1- tiene una prolongación -21- que forma palanca de accionamiento saliente al exterior del montaje de la dirección y sus extremos presentan dos orificios -22- en los que se hallan anclados los extremos de un resorte helicoidal -23- de longitud suficiente para poderlo hacer pasar bajo tensión alrededor de la columna de dirección o de una pieza intermedia, solidaria de ella.

10. De acuerdo con lo descrito el conmutador puede ser hecho pasar manualmente de una a otra de las posiciones que se desprenden de las figuras 2 a 4. Cuando se encuentra en la posición central, de reposo, indicada en la figura 2, el rozamiento de la columna de dirección o parte

15. equivalente con el resorte no es suficiente para separar el dispositivo de dicha posición a causa de la resistencia impuesta por el avellanado u orificio -17- en el que se apoya el contacto -11-. Cuando se encuentra en una cualquiera de las otras dos posiciones, no obstante, puede ser

20. arrastrado fácilmente hasta dicha posición de reposo cuando se produce el giro oportuno de dicha columna de dirección.

25. Como se comprende el orificio -17- podría estar situado entre las dos láminas de contacto -18- y -19- con el mismo efecto.

El aparato puede ser completado con medios accesorios usuales, como un interruptor -24- para el mando de las luces u otras funciones, y demás elementos que

313367



sean necesarios para su funcionamiento.

- Serán, pues, independientes del alcance de la invención los detalles accesorios y las características auxiliares empleadas en su puesta en práctica, por quedar
5. todo ello comprendido dentro del espíritu de las siguientes reivindicaciones.

- . -

N O T A

Se reivindica como objeto de la presente patente de introducción:

1. Mecanismo de accionamiento para conmutadores de señalización en vehículos, caracterizado por el hecho de comprender una placa aislante ahorquillada, fijable por medios convencionales al soporte del volante de dirección del vehículo y rodeando a la columna de dirección del mismo, en la cual está montada libremente oscilada una
10. placa asimismo aislante, provista de una palanca de accionamiento, de un puente eléctrico asociado con contactos de conmutación fijos a la placa aislante, y conectada, por puntos opuestos a su eje de oscilación, con los extremos de un elemento lineal elástico que se acopla a fricción
15. con la superficie de la columna de dirección o un órgano giratorio solidario de la misma, para devolver el conmutador a la posición de reposo en dependencia del giro de dicha columna.
- 20.

313367 MAY



5. 2. Mecanismo de accionamiento para conmutadores de señalización en vehículos, de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que el puente eléctrico tiene dos contactos diametralmente opuestos, uno de los cuales se apoya constantemente sobre un contacto fijo común, y el otro se apoya normalmente en un avellanado estabilizador de la posición de reposo, o bien en uno cualquiera de dos contactos fijos de conmutación situados a ambos lados de este avellanado.

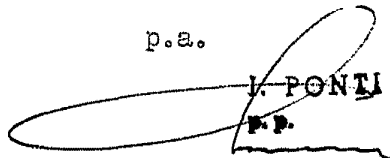
10. 3. Mecanismo de accionamiento para conmutadores de señalización en vehículos.

La presente memoria consta de seis hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 11 de mayo de 1965.

Juan RIERA MANTÉ

p.a.

  
L. PONTI  
P.P.

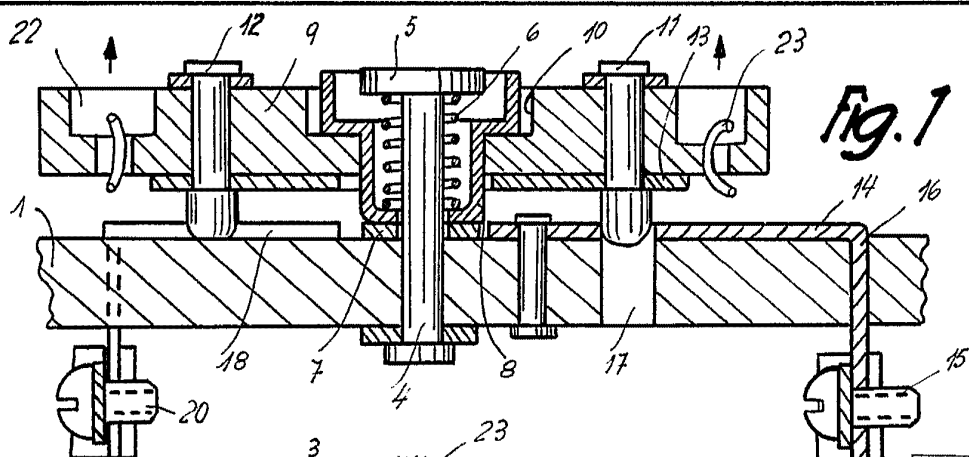


Fig. 1

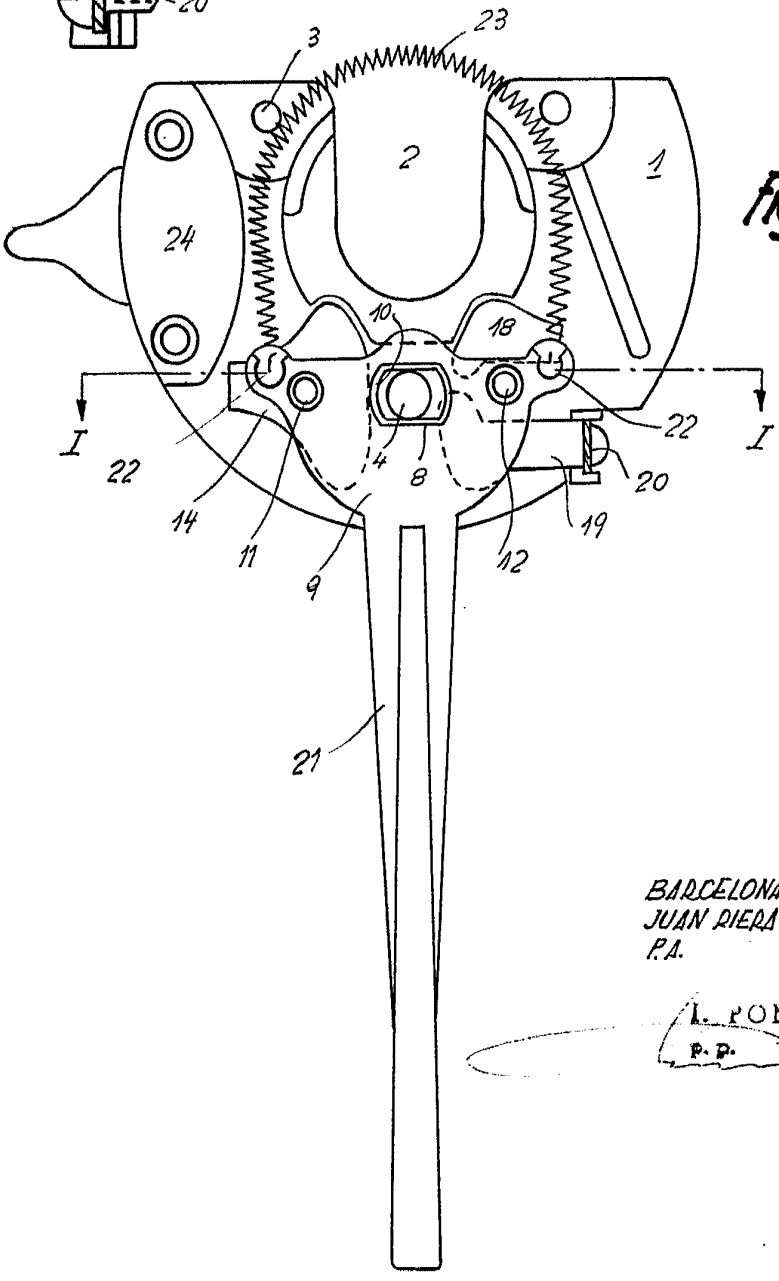


Fig. 2



12376

BARCELONA, 11 MAY 1907  
JUAN RIERA MANTÉ  
P.A.

L. PONTI  
P. P.

Fig. 3

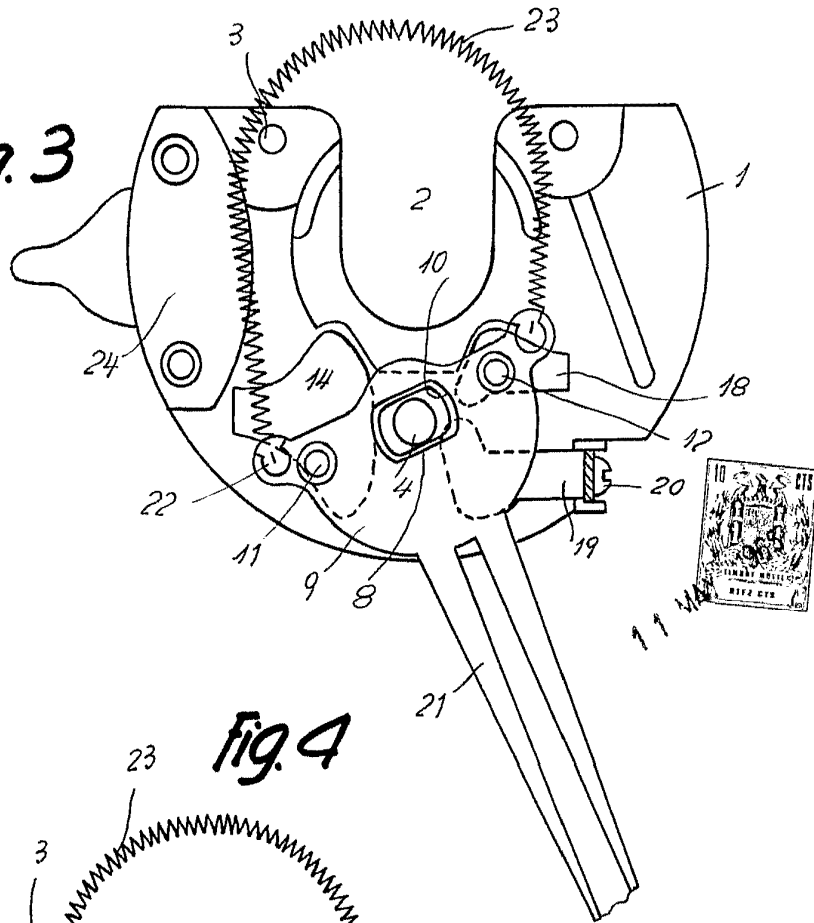
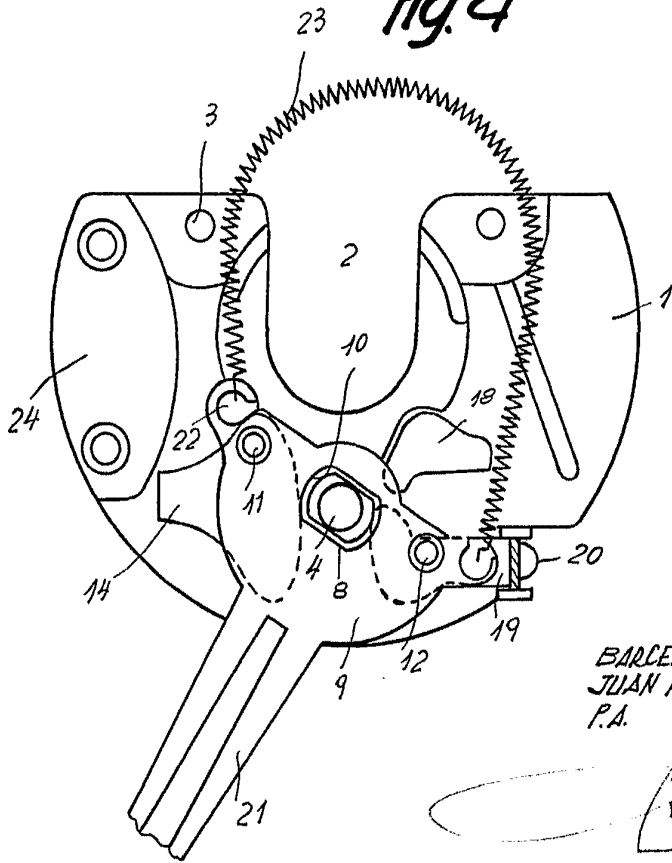


Fig. 4



BARCELONA,  
JUAN RIERA MANTÉ  
P.A.

A. FONTE  
P.P.

12376