

70590

70590

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la

solicitud de un MO-

DELO DE UTILIDAD, por VEINTE AÑOS en ESPAÑA, a favor de DON  
JOSE VALERO PEREZ, de nacionalidad española, domiciliado en  
Valencia, calle de Mossen Fenollar nº 1

por

"UN FARO PILOTO PERFECCIONADO"

- - - - -

- - -

-

70590

La Invención a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva por ella solicitada, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial de fecha 26 de julio de 1929, texto refundido publicado el 30 de abril de 1930.

La presente solicitud de Modelo de Utilidad se concreta a un faro piloto perfeccionado, siendo éste de características netamente distintas a las que poseen los conocidos y empleados actualmente.

Para comprender con más facilidad el objeto de la solicitud será necesario hacer previamente algunas consideraciones al efecto. Así, recordaremos que los faros pilotos modernos tienen una base totalmente plana de asiento sobre la carrocería del vehículo. A través de dicha base se sitúan pasadores (tornillos, por ejemplo) de sujeción que la retienen sobre la carrocería. Esta base plana presenta en ocasiones una aleta perimetral roscada sobre la que se rosca el anillo de sujeción del cristal o capuchón; teniendo para ello el cristal o capuchón igualmente una aleta perimetral que encaja en el interior del referido anillo. En este caso últimamente referido la rosca de la aleta perimetral de la base estará situada en el exterior, y lo estará en el interior cuando el cristal o capuchón, él mismo, presente una rosca externa en sus bordes para su roscado sobre la repetida aleta. Existen finalmente otros modos de unión del capuchón a la base en los faros pilotos y, entre ellos, debemos citar el más corriente que consiste simplemente en unir el capuchón directa-

70590

mente a la base mediante pasadores que atraviesan por orificios practicados en el propio capuchón, preferentemente en la cara anterior del mismo para roscarse finalmente en la base.

35 Como puede verse, el mayor problema a resolver en los faros pilotos a que nos estamos refiriendo radica precisamente en la forma de unir, de modo que puedan separarse con facilidad, el capuchón a la base plana. La dificultad deriva precisamente del hecho de que la base sea plana, es decir, ajustada a una parte plana de la carrocería del vehículo. Esta base  
40 no presenta demasiada superficie libre en la que puedan situarse elementos de unión entre ella y el capuchón. Por esto se han utilizado los sistemas anteriormente descritos, todos ellos relativamente incómodos para los casos en que sea preciso separar el cristal o capuchón con el fin de reparar averías  
45 interiores del faro piloto.

El solicitante ha resuelto el problema de un modo satisfactorio, suprimiendo todos los roscados de los pilotos conocidos y fabricados actualmente. El piloto conserva, sin embargo, la base plana que le permite ser fijado sobre la carrocería del vehículo, pegado a la misma, de suerte que resalta críticamente. Además, con el sistema que vamos a describir se realizan con más facilidad las operaciones de apertura y cierre para los casos de avería tales como reposición de lámparas y similares.

55 A la base plana del faro piloto que se une como en el caso normal a la carrocería mediante pasadores que atraviesan dicha base se le dota, en un punto cualquiera de su perímetro de dos pequeñas aletas dotadas de orificios transversales las cuales se inclinan hacia la parte anterior de la base  
60 para allí encajar con otras aletas similares que son solidarias

70590

65

del anillo de retención del capuchón o cristal, de manera que entre las cuatro aletas descritas se sitúa un pasador que hace de eje de giro entre la base y el anillo descritos. Así se consigue que el anillo se desplace en relación con la base en un ángulo de 90º conseguido por la inclinación anterior de las aletas solidarias de la base, de suerte que queda totalmente libre el acceso hasta el interior del faro piloto. El cierre definitivo del conjunto se realiza por cualquier medio conocido.

70

Debe notarse que, en virtud del carácter plano de la base no resulta extremadamente sencillo la colocación de una bisagra entre base y anillo, a menos que se dote a la misma de las características anteriormente mencionadas de inclinación hacia la parte anterior del conjunto.

75

Para que se comprenda mejor el objeto de la solicitud se han realizado dibujos que se acompañan en lámina única a la presente Memoria, en los cuales se representa:

80

En la figura 1ª, una vista de perfil de la base plana del faro piloto, 1, dotada de orificios para su fijación en la carrocería del vehículo, 2, la cual base está dotada de aletas 3, situadas en cualquier punto de su perímetro, provistas dichas aletas de orificios 4. Una vista de perfil igualmente del anillo, 5, de retención del capuchón 6, dotado asimismo el anillo de aletas, 7, con orificios, 8.-

85

En la figura 2ª el modo de unión de las partes representadas en la figura 1ª, que quedan, tal como puede observarse, perfectamente ajustadas.

En la figura 3ª se representa el faro piloto abierto en un ángulo de 90º

90

En la figura 4ª una vista frontal del faro piloto realizado de acuerdo con la presente solicitud.

70590

Las ventajas que se obtienen con la nueva realización son obvias. En primer lugar la apertura y cierre para el recambio de lámparas se consigue con mucha más rapidez y comodidad. En segundo lugar se suprimen los costosos sistemas de rosca del capuchón a la base. Finalmente, quedando perfectamente asegurada la unión de base y capuchón se eliminan los elementos auxiliares tales como cercos de goma o similares que se emplean normalmente en otros faros-pilotos conocidos, para sujeción entre capuchón y base, manteniendo únicamente aquellos que sirven para cerrar herméticamente la zona de unión de ambas partes, en los que no es preciso encajar a presión el capuchón.

Debe insistirse en el hecho de que las aletas de unión del anillo soporte del capuchón a la base quedarán situadas en un punto cualquiera del perímetro de dichos elementos. Naturalmente la forma intrínseca de dichas aletas no varía en absoluto el objeto de la presente solicitud, como tampoco el carácter del elemento de cierre que asegura el del faro piloto.

Hecha la descripción precedente es necesario añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y lo que se reivindica en la siguiente

NOTA

En resumen: El Modelo de Utilidad que se solicita recae sobre las reivindicaciones siguientes:

1.- UN FARO PILOTO PERFECCIONADO, caracterizado esencialmente por el hecho de estar dotado, sobre una base plana o sensiblemente plana de unión a la carrocería del vehículo por medios normales, y en un punto cualquiera del perí-

70590

125

metro de dicha base plana, de unas especie de aletas crítica-  
 mente inclinadas hacia adelante, las cuales aletas poseen ori-  
 flexios transversales encarados, las cuales encajan con otras  
 dos situadas en un punto cualquiera del perímetro del anillo  
 de retención del espaldón, para unir finalmente las cuatro me-  
 diante un pasador que actúa de eje de giro; estando la incli-  
 nación de las aletas de la base realizada en función de un án-  
 gulo de apertura de 90° entre la dicha base y el anillo de re-  
 tención del espaldón, y realizándose el cierre entre ambos e-  
 lementos por cualquiera de los métodos conocidos.

130

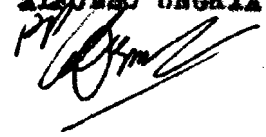
2º.- Se reivindica, por último como objeto sobre el  
 que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita "UN  
 FARO PILOTO PERFECCIONADO",

135

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la  
 presente Memoria que consta de seis hojas escritas a máqui-  
 na por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 23 de diciembre de 1958

ALONSO UNGRIA



140

70590

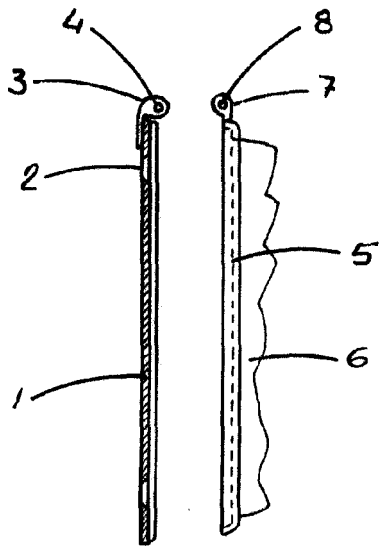


Fig. 1.ª



Fig. 2.ª

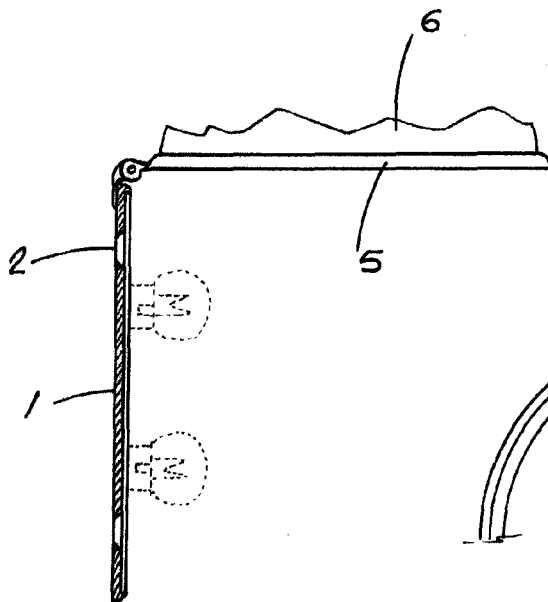


Fig. 3.ª

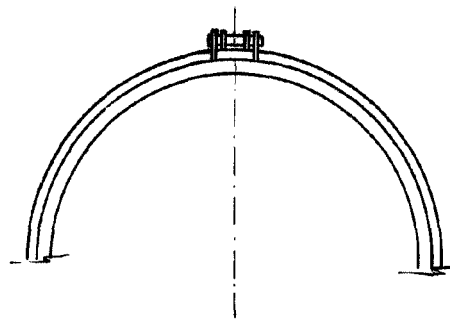


Fig. 4.ª

ESCALA VARIABLE

Madrid, 23 de diciembre 1.958

ALFONSO UNGRIA