

106507

"UN DISPOSITIVO PARA LA ROTACION DE LOS FAROLES O FAROS DELANTEROS DE LOS AUTOMOVILES Y VEHICULOS SIMILARES".

D. Andreas Cristensen.



## MEMORIA DESCRIPTIVA

de una patente de invención por 20 años para España y sus colonias por "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" (grupo 9, clase 84) á favor de D. Andreas Christensen, residente en Nybol (Dinamarca) afueras.

Este invento se refiere á un dispositivo de rotación para los faros ó faroles en automoviles y vehiculos similares, caracterizado por el hecho de que dichos faroles ó faros tengan un movimiento giratorio en sus soportes de tal manera que puedan ser girados lateralmente mediante un dispositivo independiente del organo de dirección por el chofer; dicho dispositivo se compone generalmente de varillas de impulsión y de tracción con el fin de poder girar los faroles ó faros si fuera menester durante la oscuridad, dar paso á otro vehiculo que viene en dirección contraria ó si se debiera tomar una curva muy pronunciada.

De esta manera se consigue que el chofer de un coche que viene en dirección contraria no quede deslumbrado por las luces del otro coche, el que puede continuar su marcha tranquilamente, ya que la orilla del camino ó montones de grava ó piedras queden bien iluminados por los faroles girados algo hacia los lados.

En un trayecto que lleva una curva empinada en donde la dirección de la luz de los faroles fijos y la dirección de las ruedas delanteras, como se comprende forman un angulo entre si, se podrá girar los faroles lateralmente mediante esta disposición, de modo que la dirección de su luz y de las ruedas delanteras queden más ó menos en la misma línea siendo la parte delantera del camino justamente la más iluminada.

Para poder aprovechar aun más las haces de luz emitidas de cada faros y especialmente para impedir que al cruzarse dos coches, los chofers queden deslumbrados por los conos de luz, cada farol tendrá en ambos lados un sector de pantalla que sobresale de la superficie delantera en cierta medida p.e. de la mitad del diametro del farol

Tres formas de ejecución del invento se presentan á guisa de ejemplo en los dibujos que muestran

Fig. 1 una cremallera con rueda dentada para la rotación de los faroles parcialmente en vista lateral y parcialmente en corte

Fig. 2 la misma disposición fijada en un automovil vista desde arriba.

Fig. 3 vista de los faroles con varillas de tracción y de impulsión que forman el dispositivo de rotación.



Fig. 4 vista delantera de un farol provisto de sectores y pantallas.

Fig. 5 corte horizontal en escala ampliificada atraves de la parte central de un farol, provisto de sectores de pantallas segun linea A-A, de fig.4.

Fig. 6 es vista lateral de un farol en la misma escala de fig. 4.

En figs. 1-2 significan -1- los faroles cuyos ejes -2- están dispuestos giratoriamente en el portafaroles -4- provisto de soportes -3- fijados por bridas -5- en el coche. Los ejes -2- llevan ruedas dentadas ó segmentos de ruedas dentadas -6- que engranan en una cremallera comun -10- dispuesta desplazablemente en soportes -23- sobre el portafaroles -4-. La cremallera -10- efectua un movimiento hacia adelante y hacia atras mediante un arbol -12- que va hacia el asiento del chofer y que lleva una rueda dentada -11- que engrana en una hilera de dientes especial de la cremallera -10-. El arbol -12- está colocado en soportes -15- llevando en el sitio del chofer una manija -14-. Este arbol -12- puede tener una ó varias articulaciones de Cardan -13- para obtener una transmisión apropiada de tiro.

Si las necesidades durante el trayecto exigan el desplazamiento de la cremallera -10- por rotación de la manija hacia uno ú otro lado mediante el cambio de la rueda dentada -11- en su dirección longitudinal, entonces los faroles unidos por las ruedas dentadas -6- con la misma cremallera quedarán giradas á la misma posición lateral. Las letras -L-M-R- designan tres diferentes posiciones de los faroles

El movimiento de la cremallera -10- puede efectuarse tambien segun se ha demostrado en lineas punteadas en fig, 2 mediante un eje flexible -16- soportado en un manguito ó tubito desplazablemente; este eje está conectado de un lado con la cremallera y de otro lado con una manija -17- dispuesta en el sitio del chofer. Efectuando un tiro ó un empuje con la manija en el eje movable, la cremallera se moverá hacia adelante ó hacia atras.

Mediante muelles de presión -7- en los ejes -2- de los faroles -1- que sobresalen por los soportes -3- de los prtafaroles se consigue el que los faroles queden firmemente retenidos en sus soportes, lo que evita una vibración durante el trayecto por lo cual el desgaste de las partes giratorias quede sumamente reducido. Disponiendo un muelle -9- accionado por un gorrón -8- que es introducido por presión en una cavidad formada en el eje -2- se consigue que cada farol quede en su posición media normal en una posición rigida exactamente hacia adelan-



te. Este dispositivo puede combinarse tambien con el muelle de presión -7- antes mencionado disponiendo entre dichos muelles y el soporte -3- plaquitas que giran forzosamente con los ejes -2-; dichas plaquitas llevan topes adecuados que entran por presión en ranuras correspondientes de los soportes.

Los faroles pueden tambien moverse mediante brazos de articulación -18- unidos sólidamente por sus ejes -2- segun se muestra en fig. 3; dichos brazos están conectados entre si articularmente por un tirante -19- siendo ccnectado asimismo el eje de uno de los faroles con un brazo articulado -20- que está en conexión articulada con un tirante -21- que lleva una manija -22- en su extremo dispuesto en el sitio del chofer. Por movimientos de la manija hacia adelante ó hacia atras se consigue que los faroles -1- colocados giratoriamente en el portafaroles comun -4- pueden ser girados todos hacia una posición apropiada para todas las condiciones.

Se sobreentiende que el dispositivo del movimiento puede variar sin alejarse de la idea del invento; lo que se manifiesta como fundamental para el invento es el que todos los dispositivos deben ser independientes del dispositivo de dirección del coche y que los faroles queden sólidamente fijados en sus portafaroles mediante disposiciones de muelle y asimismo en sus posiciones medias.

Para la ejecución segun figs. 4-6 sirve el anillo -24- que mediante otro anillo elastico puesto debajo asegura en su posición el cristal -25- del farol y simultaneamente los dos sectores de las pantallas -26- antes mencionados. El anillo tiene dos ranuras -27- por las cuales pasan los sectores -26- hacia delante. Cada sector puede adaptar segun las circunstancias un angulo de 120 á 150. Estos sectores pueden consistir en materias enteramente opacas p.e. metal, pero tambien pueden ser de cristal mate ó de piezas de vidrio mate dispuestos correspondientemente y colocados en marcos de metal retenidos por anillo -24-. Por estos dos sectores la luz lateral del foso es recogida siendo dirigida hacia delante ó difundida de tal modo que no pueda deslumbrar al chofer de un coche que viene en dirección contraria al acercarse ambos coches de modo que los dos chofers pueden ver perfectamente y dirigir toda su atención al gobierno del coche.

Y como este dispositivo está comprendido en el articulo 12 de la Ley vigente de Propiedad Industrial podrá ser objeto de una patente de invención por 20 años para España y sus colonias.



N O T A

La patente de invención cuyo privilegio se solicita para España y sus colonias deberá recaer en "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" (grupo 9, clase 84) siendo lo que se declara como nuevo y de invención propia lo siguiente:

1º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" caracterizado por el hecho de que los faroles ó faros tengan un movimiento giratorio lateral en sus soportes mediante un mecanismo desplazable por el chofer, siendo dicho mecanismo independiente del organismo del coche y pudiendo ser accionado durante el trayecto en curvas empinadas ó al pasar por otro coche que viene en dirección contraria y que los faroles (1) estén montados giratoriamente en un portafaroles (4) fijado en el coche y comun para ellos, llevando dicha pieza una cremallera desplazable (10) que engrana en ruedas ó segmentos de ruedas dentadas (6) fijadas sobre los ejes(2) de los faroles que pueden ser desplazados en su dirección longitudinal mediante un dispositivo de varillas de tracción é impulsión accionados desde el asiento del chofer independientemente del organo de dirección y que los faroles se desplacen lateralmente por medio de una cremallera (10) engranando en rueda dentada (11) que está dispuesta en un arbol (12) que lleva en su extremo junto al sitio del chofer una manija (14) ó bien mediante un eje flexible (16) conectado con cremallera (10) y unida con una manija (17) cuya manija está dispuesta desplazablemente en un casco ó manguito y dispuesta junto al sitio del chofer.

2º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" según reiv. 1 caracterizado por el hecho de que los ejes (2) de los faroles tengan brazos articulados (18) unidos entre si por tirantes (19) de modo que el eje de uno de los faroles está conectado tambien con un brazo (20) del cual sale hacia el sitio del guia un dispositivo de varillas de impulsión y tracción p.e. una varilla (21) unida desplazablemente con un brazo (20) y una manija (22) dispuesta giratoriamente en el sitio del guia.

3º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" según reiv. 1-2 caracterizado por el hecho de que los faroles no puedan vibrar en sus asientos a la influencia del movimiento del coche, puesto que están sujetos solidamente en sus soportes mediante muelles de presión (7) unidos con sus ejes (2).



4º "Un dispositivo para la rotación de los faroles o faros delante os de automoviles y vehiculos similares" segun reiv. 1-3 caracterizado por el hecho de que los faroles puedan ser fijados en sus posiciones medias por dispositivos usuales de retención como p.e. gorrón (8) dispuesto en ranuras (3), siendo prensados por un muelle (9) en una cavidad practicada en el eje (2) ó por un disco giratorio forzosamente con el eje (2) llevando topes formados adecuadamente para ser introducidos por presión del muelle (7) en ranuras correspondientes de la pieza (3)

5º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" segun reiv.1 caracterizado por el hecho de que cada farol ó faro lleve en cada lado una pantalla en forma de sector que sobresale desde su lado delantero hacia delante.

6º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" segun reiv. 5 caracterizado por el hecho de que esta placa es retenida en el farol por el mismo anillo que retiene el disco transparente del farol en su posición

7º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" segun reiv. 6 caracterizado por el hecho de que el anillo tenga ranuras en forma de sectores por los cuales las dos placas de pantalla pasen hacia adelante.

8º "Un dispositivo para la rotación de los f roles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" segun reiv.5 caracterizado por el hecho de que las placas pantallas dispuestas permitan el paso y la difusión parcial de los rayos de luz que caen hacia su lado interior.

9º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delante os de automoviles y vehiculos similares" segun reiv. 1 caracterizado por el hecho de que las placas-pantallas difusoras de la luz son sostenidas por marcos metalicos que de su parte son sujetados por el anillo que retiene tambien en su sitio la parte transparente del farol

10º "Un dispositivo para la rotación de los faroles ó faros delanteros de automoviles y vehiculos similares" tal como se ha descrito y demostrado en los dibujos adjuntos.

Consta de 5 hojas mecanografiadas en una sola cara

Barcelona 10 Febrero 1928

JUAN DE LA TORRE

P. P.

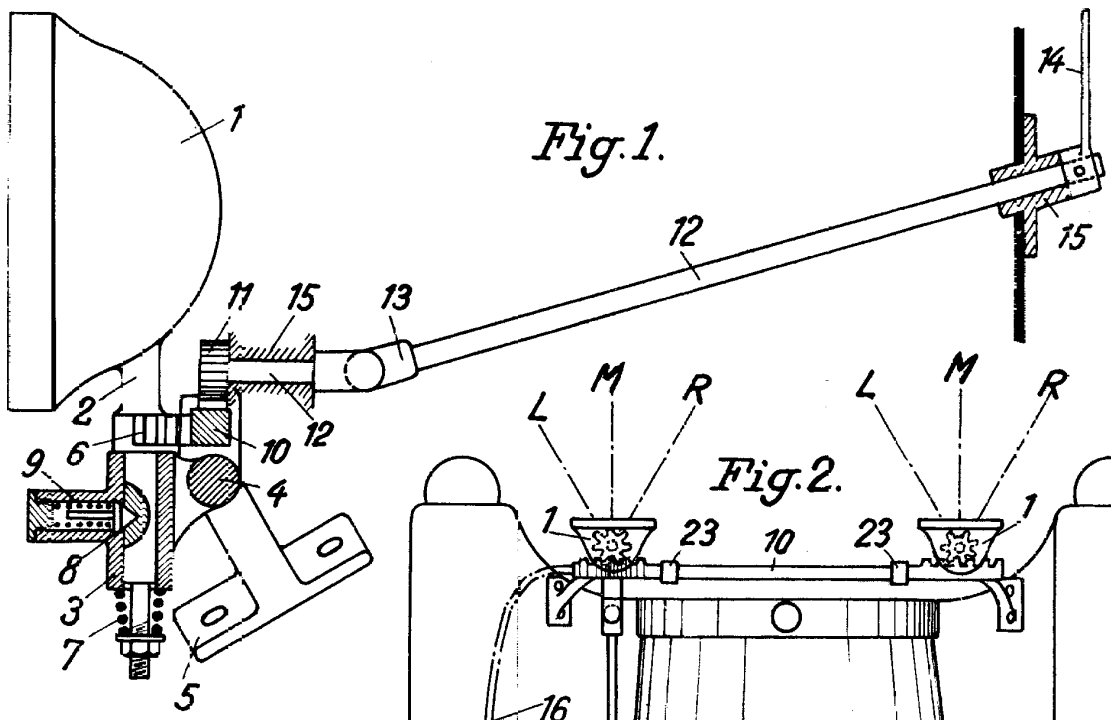


Fig. 1.

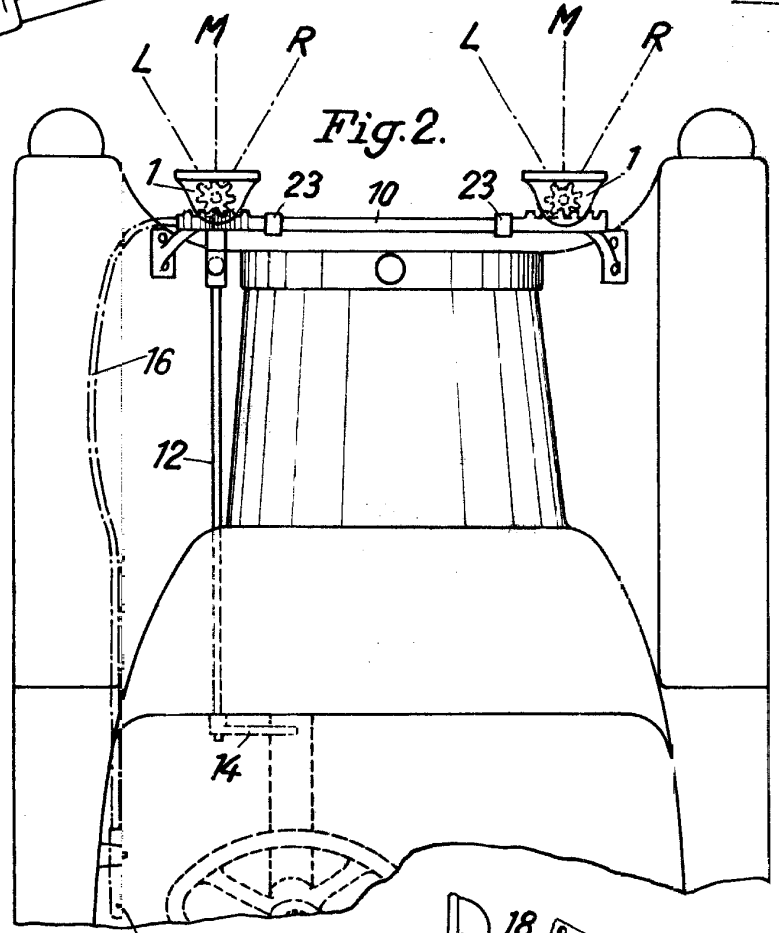


Fig. 2.

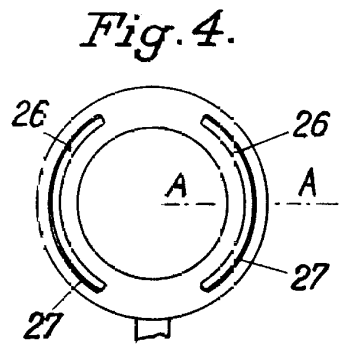


Fig. 4.

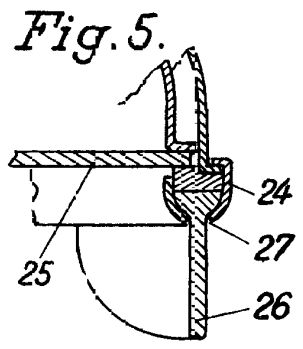


Fig. 5.

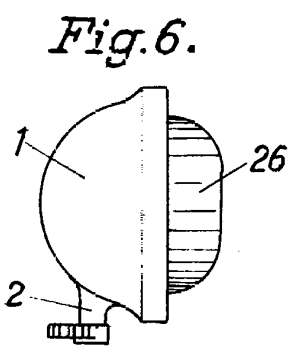


Fig. 6.

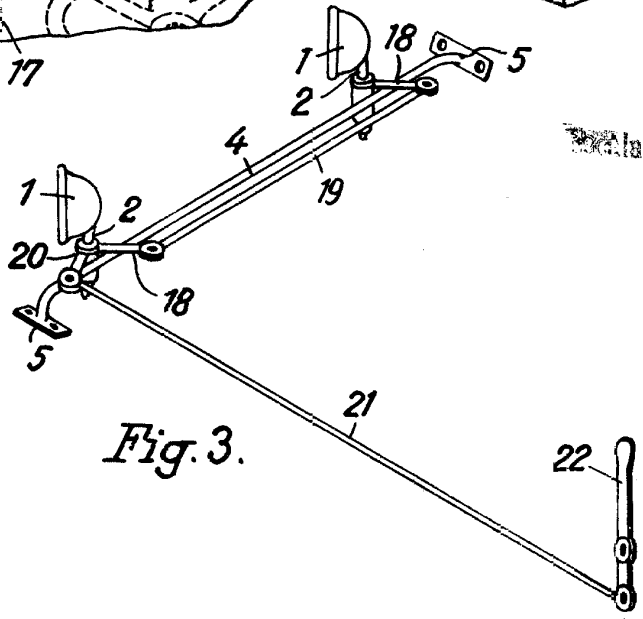


Fig. 3.

Scala Variable

*1974/58*  
*[Signature]*