



23 FEB 1929

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

C E R T I F I C A D O   D E   A D I C I O N

a la

P A T E N T E   D E   I N V E N C I O N

Nº. 96.785, expedida el 26 de abril de 1926

en

E S P A Ñ A

por VEINTE años

por "Mejoras en los soportes  
"para los faros delanteros  
"de los automóviles".

A nombre de:

Barker & Company (Coachbuilders) Limited  
y Joseph Ridlington

domiciliados en:

66-68 South Audley Street, Westminster y  
11 Whitehall Gardens, Acton Hill, Acton,  
respectivamente, ambos en Londres,

I N G L A T E R R A

- o - o - o - o - o - o - o - o - o - o - o - o - o - o - o -

El presente invento se refiere a  
un perfeccionamiento o modificación del soporte de los

faros delanteros de los automóviles, descrito y reivindicado en la Memoria de nuestra patente anterior número 96.785, y tiene por objeto permitir que los faros puedan ser inclinados sobre su ángulo normal, es decir en un ángulo de inclinación que se halla aproximadamente entre los 20 y 30 grados, con lo cual se evitará el deslumbramiento por la luz de los faros de las personas que circulen por la carretera, realizándose dicha inclinación sin que los faros tengan que girar mientras persiste dicho movimiento. Otra finalidad del invento consiste en producir el movimiento giratorio de los faros en cualquier dirección, después de hecha la inclinación normal, sin tener que efectuar ningún otro movimiento de basculación.



Conforme al presente invento las levas empleadas para comunicar a los faros el movimiento giratorio van montadas sueltas sobre el árbol rotatorio transversal que soporta aquellos, de manera que puedan girar independientemente del mencionado árbol. Cada leva se compone de un tambor en el que van practicadas dos ranuras inclinadas y otra ranura corta recta o neutral de conexión, estando las primeras dispuestas en direcciones opuestas para que la rotación de la leva en una dirección determine la rotación de los faros en una dirección, mientras que al girar la leva en sentido contrario hará que los faros se muevan en la dirección opuesta. La longitud de la parte recta o neutral de la ranura de cada leva es tal que permite la inclinación de los faros por medio de un ángulo normal antes de que la leva pueda ser operada para hacer girar los faros. El dedo que se pone en contacto con la ranura de la leva vá dispuesto en el vástago del

faro montado sobre el cubo adyacente en tal posición que su eje pasa a través del centro del árbol rotativo. Al acoplar entre sí los dos vástagos que contienen las dos lámparas por medio de un mecanismo adecuado de eslabones puede emplearse una sola leva.

Esta última es puesta en rotación por cualquier clase de medios apropiados que puedan ser debidamente adicionados por el conductor del coche desde su asiento, siendo la disposición preferida la de la rotación de la manivela de la palanca que opera sobre el mecanismo de basculación.

Para impedir cualquier movimiento de rotación independiente que pueda comunicarse a los faros hasta que haya sido parcialmente inclinados se emplea un dispositivo de cierre para asegurar la leva contra la rotación hasta realizarse el movimiento predeterminado de la basculación de los faros. Una forma conveniente del dispositivo de cierre comprende una palanca montada a pivote la cual lleva dispuesto por un extremo un perno prisionero susceptible de introducirse en la ranura de la leva para impedir su movimiento giratorio, y por su otro extremo un dedo con el cual la palanca que comunica el movimiento giratorio al árbol transversal para hacer bascular los faros, entra en contacto, después de haber sido transmitido a los faros el movimiento de basculación predeterminado, en un muelle apropiado que se emplea para hacer que la palanca montada a rotación vuelva a ponerse en relación de cierre con la leva. Se disponen medios para hacer que este dispositivo de cierre eficaz sea inefectivo desde el asiento del conductor durante la marcha del coche, de tal manera que pueda hacerse girar los faros en cualquier momento sin inclinarlos.



En los dibujos que se acompañan se representa por vía de ilustración, una forma conveniente de ejecución del invento en el que solamente se emplea una leva.

Las figuras 1 y 2 son vistas en elevación lateral y frontal respectivamente, de la leva de la lámpara.

Las figuras 3, 4 y 5, son vistas en elevación lateral seccional y de plano, respectivamente del mecanismo de manipulación que debe preferirse.

La figura 6 es una vista ampliada de la leva, y

La figura 7 es una vista análoga de una forma modificada de la leva.

En todas estas figuras las partes similares van señaladas con los mismos números de referencia.

Los sostenes para soportar los faros - no representados en los dibujos - van montados sobre los vástagos 1 que lo son a su vez en los cubos 2 que van soportados por los sostenes 2 sobre el árbol cruzado o transversal 3 como en la forma de construcción dada a conocer en nuestra patente anterior número 96.785. En la presente forma de construcción, como solamente se emplea una leva las dos espigas o vástagos 1 van acoplados por medio de unos brazos y de una conexión 4, disponiéndose la leva 5 de manera que opere uno de dichos vástagos, en tanto que la prominencia o dedo 6 que se pone en contacto con la leva es soportada por un brazo 7 que va montado sobre la varilla o vástago 1 en el cubo adyacente 2.

La leva 5 que va montada loca o sueltamente sobre el árbol 3 consiste en un tambor en



el que hay dos estrías o entalladuras inclinadas en sentido contrario 5<sup>a</sup> y 5<sup>b</sup> con un corto trozo o longitud recta de estría 5<sup>c</sup> que se extiende entre ambas. Para la conveniencia de la fabricación las dos estrías o entalladuras pueden formarse por una sola estría continua como se representa en la figura 7, dándose a la susodicha estría una anchura que exceda ligeramente del diámetro de la prominencia o dedo 6 para permitir que el árbol transversal 3 pueda girar sobre un ángulo de unos 20 o 30°. antes de que la leva transmita movimiento al brazo 7.



El pretendido movimiento rotatorio es comunicado al árbol transversal 3 por medio de un brazo 8 fijado a dicho árbol y acoplado a la palanca operable a mano 9 por medio de una varilla o eslabón 10, como en nuestra primera forma de construcción; un mecanismo conveniente para comunicar un movimiento rotatorio a la leva 5 consiste en un brazo 11 llevado por dicha leva la cual vá acoplada por medio de una conexión 12 a un brazo 13 que contiene un árbol tubular rotatorio 14 montado sobre la varilla o eslabón 10. El movimiento es transmitido a este árbol rotatorio 14 por la rotación de un botón 9<sup>x</sup> en el extremo superior de la palanca de accionamiento 9, la cual, operando por medio de un mecanismo de tornillo 15, comunica movimiento a un brazo oscilante 16 el cual vá acoplado a un brazo 17 sobre un árbol rotatorio 14, por medio de una varilla o eslabón 18, conectándose estas varillas 16 y 18 por medio de un conjunto esférico u otro tipo de juntura o articulación

universal. Este mecanismo es irreversible, de manera que mientras la leva puede girar al darse vuelta al botón 9<sup>x</sup> ningún movimiento de la misma puede tener lugar hasta que un movimiento rotatorio sea transmitido al mencionado botón.

El dispositivo de cierre positivo para impedir cualquier movimiento rotatorio que pueda ser impuesto a los faros hasta que éstos hayan sido parcialmente inclinados consiste en una palanca 19 pivotada en uno de los sostenes 20 que lleva los cojinetes del árbol transversal 3 y por su extremo superior una clavija 21 que entra en contacto con una ranura 22 de leva y un brazo 23 para la puesta en reposo en el otro extremo de la palanca, con el cual el brazo 8 entra inmediatamente en contacto tan pronto como haya concluido el movimiento predeterminado del árbol transversal para producir la oscilación normal de los faros, empleándose un resorte apropiado 24 para hacer que la palanca vuelva a ser puesta en relación de cierre con respecto a la leva.

El dispositivo funciona del siguiente modo: Si se desea hacer oscilar los faros sobre su ángulo normal de inclinación - durante el cual no se produce movimiento rotatorio alguno - bastará con mover hacia adelante la palanca 9 en la medida necesaria. Si se desea oscilar e inclinar los faros seguirá accionando la palanca 9 hacia adelante de manera que el brazo 8 entre en contacto con el brazo 23 sobre la palanca 19 y se saque la clavija 21 de su contacto con la leva. La ulterior basculación de los faros los hará oscilar en una dirección, pero al poner en rotación la parte superior 9<sup>x</sup> de la palanca 9 la leva puede ser



oscilada independientemente para que los faros puedan girar en cualquier dirección y los faros podrán entonces oscilar y girar al mismo tiempo por la manipulación combinada de la palanca 9 y de su botón 9<sup>2</sup>

Si se desea que los faros giren independientemente antes de transmitirseles cualquier movimiento de basculación, deben emplearse medios tales como un mecanismo de "alambre de mando Bowden" para soltar el mecanismo de cierre y por lo tanto para poner en libertad la leva. Esto puede efectuarse o bien desplazando el brazo 23 fuera de la vía de movimiento del brazo 9 o sacando la clavija 21 de su contacto con la estría o escotadura 22 de la leva.

Esta solicitud, que corresponde a la presentada en Inglaterra, el 20 de marzo de 1928, — bajo el número 8.455, se acoge a los beneficios del artículo 16 de la Ley de Propiedad Industrial.

-----o N O T A o-----

Los puntos de invención propia y nueva, que se presentan para que sean objeto de este Certificado de Adición, son los siguientes:

1º.- Un soporte para un faro de lantero de automovil el cual comprende una juntura o articulación universal a una de cuyas partes se une el faro y medios de interconexión entre las dos partes de dicha juntura, tal como se especifica y reivindica en la Descripción de nuestra patente anterior número 96.785, caracterizándose por el hecho de que los medios interconexionadores son tales que durante el movimiento inicial de basculación el faro no tiene movimiento giratorio, sino que mientras perdura dicho primer mo-



vimiento es transmitido al mencionado faro dicho movimiento giratorio.

2º.- Un soporte para los faros delanteros de los automóviles, según lo reivindicado en el punto anterior caracterizado por el hecho de que los faros pueden ser girados en cualquier dirección, después de efectuarse la basculación normal, sin tener que realizar acción alguna posterior de inclinación.

3º.- Un soporte para los faros delanteros de los automóviles, según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, en el cual se adoptan medidas para hacer girar los faros antes de que les sea transmitido cualquier movimiento de basculación.

4º.- Un soporte para los faros delanteros de los automóviles, según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, el cual comprende un vástago para soportar cada faro montado a rotación sobre cubos, un acoplamiento entre dichos dos vástagos, un árbol transversal dispuesto horizontalmente al que se fijan los mencionados cubos, una leva montada sueltamente sobre dicho árbol adyacente a uno de los cubos, un vástago sobre el vástago del faro montado en dicho cubo adyacente y acondicionado para entrar en contacto con la leva, medios para comunicar al árbol un movimiento rotatorio, medios para comunicar un movimiento rotatorio a la leva, medios para cerrar la leva contra la rotación y medios para soltar o levantar automáticamente dicho cierre durante la actuación del árbol rotatorio para hacer bascular los faros,

5º.- Un soporte para los faros delanteros de los automóviles, según lo reivindicado en el punto 4, en el cual la leva es susceptible de girar



al darse vuelta al manubrio de una palanca pivotada que opera sobre el árbol rotatorio.

6º.- En un soporte para los faros delanteros de los automóviles, según lo reivindicado en el punto 5, una forma de construcción en la cual la leva vá conectada a la palanca por un mecanismo irreversible.

7º.- Un soporte para los faros delanteros de los automóviles, según lo reivindicado en el punto 4, caracterizado por el hecho de disponerse medios para abrir a mano el mecanismo de cierre desde el asiento del conductor.

8º.- Un soporte perfeccionado para los faros delanteros de los automóviles tal y como queda substancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

9º.- Modificaciones introducidas en el objeto de la Patente de Invención número 96.785, expedida el 26 de abril de 1926, que recae sobre "Mejoras en los soportes para los faros delanteros de los automóviles".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de nueve hojas, escritas por una sola cara.

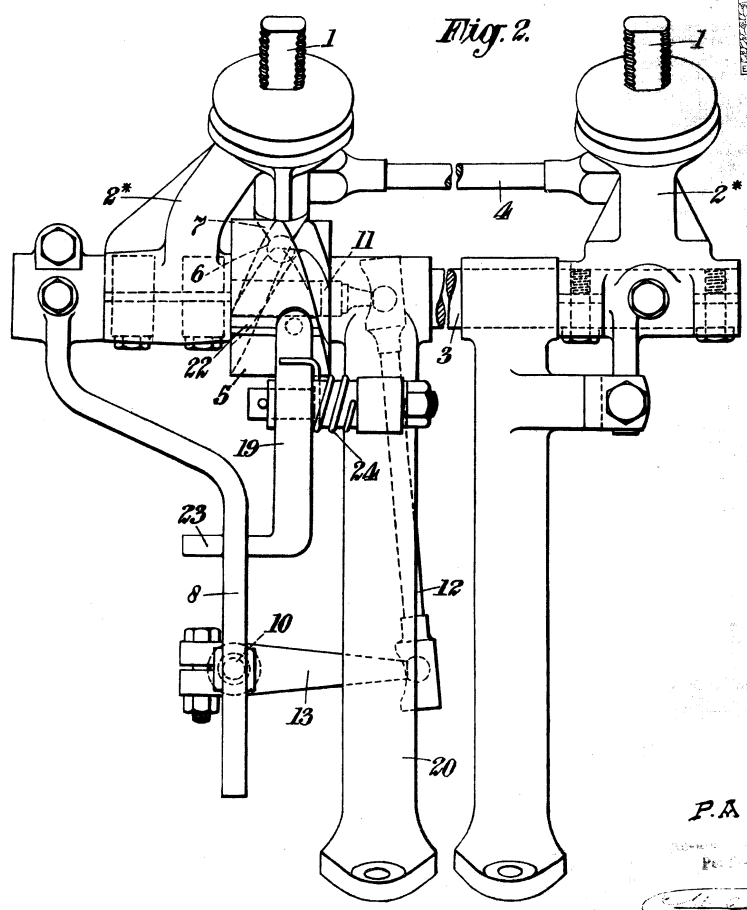
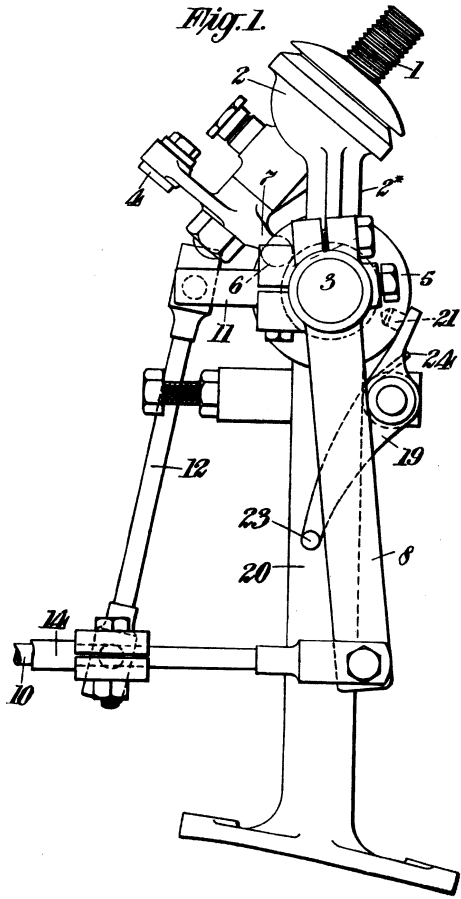
Madrid 23 de febrero de 1929

P. A.

APROBADO POR  
EL TRIBUNAL

*Ala Mendive*





P.A.

Pat. 2.222

*W. H. H. H. H.*

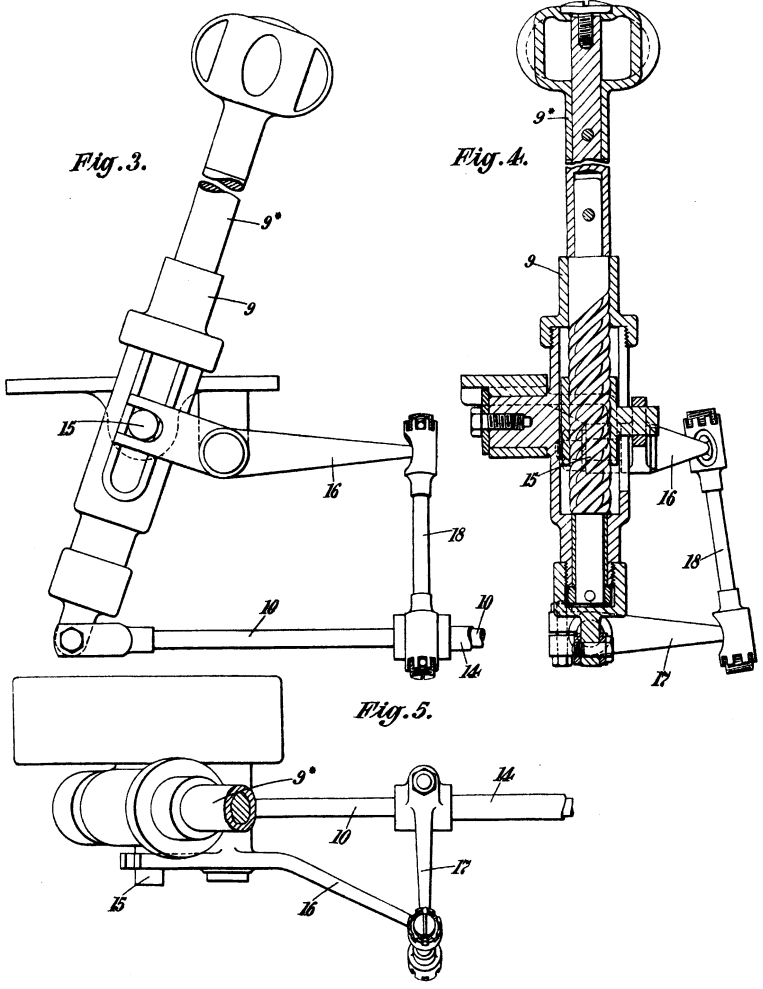


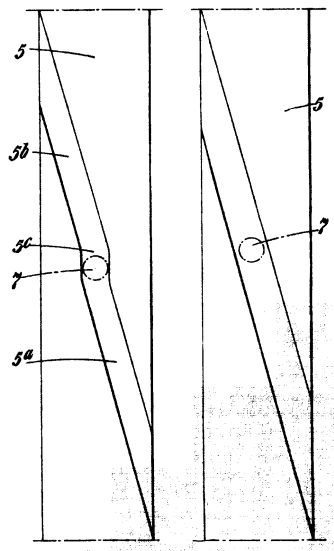
Fig. 3.

Fig. 4.

Fig. 5.

Fig. 6.

Fig. 7.



P.A.

*© De M... ..*