



MEMORIA DESCRIPTIVA

de la PATENTE DE INVENCION, por 20 años, solicitada a favor de Don Francisco ROSICH GUASCH y don Ceferino VALLS PIQUÉ, de Nacionalidad Española, residentes en Barcelona, Calle Internacional, nº 33, para "UN MECANISMO PARA MOVER LOS FAROS DE LOS AUTOMOVILES SINCRONICAMENTE CON LAS RUEDAS DELANTERAS DEL PROPIO VEHÍCULO".

Diversas son los mecanismos que se han estudiado hasta el presente para conseguir que los faros de los automóviles se muevan sincronicamente con las ruedas delanteras de los propios vehículos en que van montados, es decir, con la dirección del mismo con el fin de tener iluminado en todo momento el camino que va a recorrer el coche aun en los trozos en curva que, con los faros fijos, quedan a obscuro o mal iluminados; pero los mecanismos que se han ideado presentan a parte de otros inconvenientes de orden práctico y económico, el de que no se logra una fijez absoluta de los propios faros en cualquiera de las posiciones que puedan ocupar y por ello resultan practicamente inservibles, ya que con su empleo el haz luminoso proyectado por aquellos oscila constantemente,



15 siendo causa de una mala iluminación del camino y de cansancio para los ojos del conductor del vehículo.

20 Con el mecanismo llevado a la práctica por los recurrentes quedan solventadas las dificultades señaladas, especialmente cuanto se refiere a una firmeza en los faros provistos del propio dispositivo. Y como tal mecanismo es nuevo y de la invención de los dos solicitantes, es por lo que al amparo de la vigente Ley sobre Propiedad Industrial solicitan se les garantice el derecho a la propiedad y a la explotación exclusiva del mismo, mediante la Patente de Invención a que se refiere la presente memoria descriptiva.

25 A continuación se describe detalladamente el mecanismo de que se habla y para ello se acompañan los dibujos de la hoja adjunta, en los que a título tan solo de ejemplo se representa un caso de ejecución práctica del mismo.

30 La Figura 1, es una vista de conjunto del mecanismo; la Fig. 2 representa a mayor escala y en sección vertical la parte de mecanismo montada en cada faro y la Figura 3, muestra también en sección el grupo de órganos maquinales de accionamiento de los dispositivos representados en la Figura 2.

35 En los referidos dibujos se representan en -1- los faros que van montados sobre una columna o soporte -2-, la cual por su parte inferior queda solidaria a un eje vertical -3- del que forma parte un piñón dentado -4-. El eje -3-4- va montado en un cuerpo -5- con la intermediación de rodamiento de bolas -6- y en su parte inferior lleva solidario el mencionado cuerpo -5- un vaso -7-, en el que va alojado un resorte -8-,
40 que rodea el eje -3- y que por un extremo -8'- queda fijado a dicho eje, en tanto que por el extremo contrario -8''- lo es



45

ta en el vaso -7- antes citado. Este resorte tiene por finalidad mantener el eje -3- y con él el faro -1- solidario al mismo, en cualquiera de las posiciones que pueda ocupar.

50

El piñón -4- de cada faro engrana con una cremallera -9- que forma una barra -10- que corre a lo largo de la pieza tubular -5'- que une los cuerpos -6- y esta pieza tubular -5'- vá montada, mediante las platinas -11-, a los salvabarros -12- delanteros del vehículo.

55

La barra -10- por un extremo presenta un fileteado -13-, generalmente de varios filetes y de gran paso y le sirve de tuerca un piñón dentado -14-, el cual por intermediación de los radamientos axiales de bolas -15-, queda montado entre el extremo 16- de la pieza -5-5'- y una envolvente -17- solidaria a aquella. El piñón -14- engrana con una rueda -18- solidaria a un eje -19- en el que vá montada una palanca -20-, quedando el conjunto del mecanismo descrito encerrado en una caja -21- fijada a la cara inferior del salvabarros correspondiente -12-.

60

La palanca -20- por intermediación de una biela queda unida a un punto conveniente de la palanca del mecanismo de dirección del vehículo establecida ya sea en el chasis ya dispuesta al extremo del eje de dirección, es decir, en un punto cualquiera fijo del coche, no de la suspensión y ruedas del mismo.

65

Completan este mecanismo unas señales luminosas -22- dispuestas preferentemente debajo de cada faro, en la pieza -5-, las cuales por un sistema de contactos variable por lo que no se detalla en esta descripción ni se representa en los dibujos, se encenderá uno u otro según sea el sentido en que se inicie el giro de las ruedas delanteras del vehículo y con ellas de los faros -1- del mismo.

70



75 En el caso detallado, el movimiento de la palanca -20- se transmite al eje -10-13- mediante las ruedas dentadas -18-14- pero podrá adaptarse cualquier otro dispositivo conveniente, como por ejemplo ruedas así mismo dentadas, pero con dientes de perfiles especiales, con el fin de evitar el paso al eje -10- y por tanto a los faros, de las pequeñas vibraciones y movimientos que durante la marcha experimenta el mecanismo de dirección del vehículo.

80 El funcionamiento de este mecanismo tiene lugar en la forma siguiente: al obrar sobre el volante de dirección para cambiar la del vehículo, se acciona la palanca -20- y en esta forma se provoca el giro del piñón -14- que obrando a modo de tuerca da lugar al desplazamiento en uno u otro sentido de la barra -13-10- y este desplazamiento causa el giro del piñón -4- y con él, el del faro montado en el mismo, quedando fijado en la posición en que se coloque, aun en el caso de desgaste entre los dientes en dicho piñón y de la cremallera, por la acción del resorte -8- de que va previsto. Simultáneamente se enciende la señal luminosa, correspondiente al lado hacia el que el vehículo gira.

85

90

Como variante puede citarse la del propio dispositivo para un faro central, variante que, como es consiguiente, afectará tan solo a cuestiones de detalles constructivo, pero sin alterar su esencialidad.

95 El mecanismo descrito podrá ser variable en sus formas de ejecución práctica, dimensiones, materiales y detalles de orden constructivo que en el mismo se empleen. Además variará en cuantos detalles sea preciso para su adaptación a diversos tipos y sistemas de vehículos y en general en cuanto no cambie o modifique la esencialidad de la Patente descrita.

100



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

Se reivindica como objeto de esta Patente:

105 1º Mecanismo para mover los faros de los automóviles sincronicamente con las ruedas delanteras del propio vehículo, que esencialmente consiste en disponer cada faro solidario a un eje vertical provisto de un piñón que engrana con una cremallera, colocada esta horizontalmente a través de la parte delantera del vehículo, la cual se desplaza en uno u otro sentido accionada desde el mecanismo de dirección del propio vehículo.

110 2º - El propio mecanismo en que la barra cremallera mencionada en la reivindicación anterior presenta un extremo fileteado en el que vá montado a modo de tuerca un piñón el cual engrana con una rueda cuyo eje lleva solidaria una palanca a la que vá articulada una biela que a su vez lo está ya sea con la palanca montada en el chasis del coche ya en otro punto conveniente del mecanismo de dirección del vehículo, pero siempre en lo que constituye la parte fija de aquel, en forma que al obrar sobre el mecanismo de dirección se acciona todo el sistema de palanca detallado, gira la rueda dentada y con ella el piñón y la barra o cremallera que presenta el extremo fileteado, se desplaza longitudinalmente provocando el giro de los piñones que engranan con la misma y por tanto de los faros solidarios a dichos piñones.

115

120

125 3º - El propio mecanismo en el que el eje vertical solidario a cada faro queda rodeado en su parte inferior por un resorte por cuya acción se consigue la inmovilización del mismo en cada una d



las posiciones que aquel puede ocupar.

130 4º - El propio mecanismo en el que figuren unas señales luminosas de cualquier tipo y forma dispuestas de manera que se encienda en todos los casos la correspondiente al sentido en que gire el vehículo.

5º - Mecanismo para mover los faros de los automóviles sincronicamente con las ruedas delanteras del propio vehículo.

Consta la presente memoria descriptiva de seis hojas foliadas escritas por una sola cara.

135

Barcelona 6 de Noviembre de 1929

P. A.
J. P. Ruiz



FIG. 1

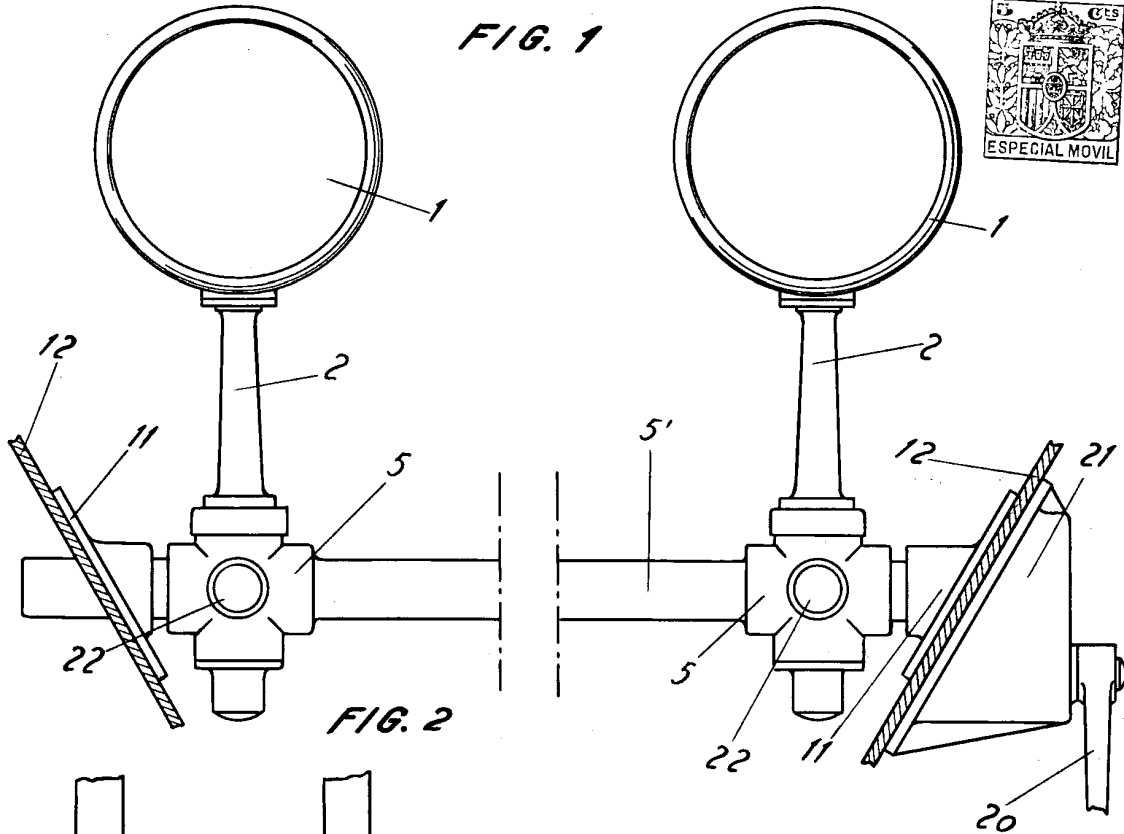
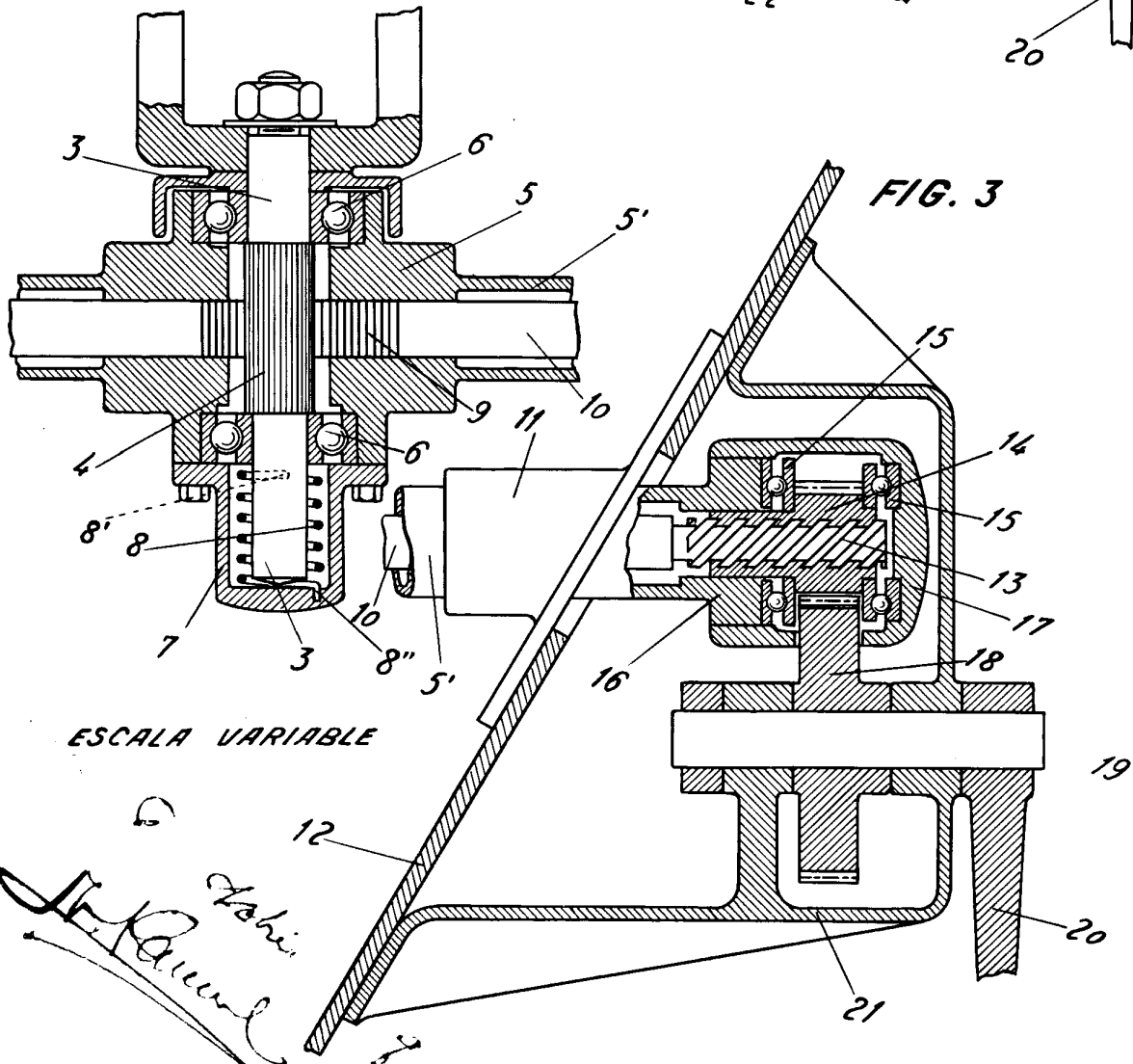


FIG. 2



ESCALA VARIABLE