

JE/



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

a la patente Nº 113.272

a favor de

Don J U A N M U R I L L O e domiciliado en SABADELL

por

"Perfeccionamientos en el mecanismo automático para orientar en los virajes los faros de los vehiculos automoviles, objeto de la patente principal".

-----:-----

M e m o r i a d e s c r i p t i v a .

El mecanismo para orientar los faros de los automoviles en los virajes, objeto de la patente, a la cual se refiere este certificado de adición, comprende esencialmente para cada faro un eje que le sirve de soporte, giratorio dentro de un tubo
5 vertical fijo al bastidor, solidario este eje de una polea sobre la cual se arrolla un cable fijado a la misma por un extremo y sujetado por su otro extremo al eje de una rueda directriz del vehiculo u otra, pieza accionada por el volante de direc-



ción de manera que al girar la rueda, tira el cable de la polea y venciendo la acción de un muelle antagonista, dispuesta al efecto entre el eje y un punto fijo, desplaza angularmente uno de los faros, en el sentido del viraje, permaneciendo inmóvil el otro faro. Terminado el viraje vuelve el muelle a situar el faro desplazado, en su posición normal, quedando éste orientado paralelamente al eje del vehículo, mediante un tope dispuesto en el eje giratorio combinado con otro tope o punto fijo que determina dicha posición normal o de reposo del faro.

Este mecanismo dispuesto tal como se describe y especifica en la patente principal, no transmite a los faros otro movimiento que el de giro alrededor de un eje vertical y por lo tanto la luz al igual que en los faros fijos usuales, se proyecta siempre horizontalmente, lo cual por el deslumbramiento que produce el faro visto de frente, es un peligro o por lo menos una gran molestia para los conductores de vehículos y peatones que circulan en sentido contrario. Además de no corregir el expresado defecto, tiene este mecanismo el inconveniente de que el cable que transmite el movimiento giratorio al faro, se sale con facilidad de la garganta de la polea ocasionando que el mecanismo funcione defectuosamente.

Los perfeccionamientos objeto de este certificado de adición, se encaminan a subsanar los defectos e inconvenientes expresados. Uno de estos perfeccionamientos consiste esencialmente en disponer cada faro montado en una pieza basculante, articulada al eje giratorio que sirve de soporte al faro y accionada mediante un cable tractor flexible, por el conductor del vehículo de manera que maniobrando este cable puede a voluntad desviar angularmente la luz proyectándola hacia abajo para no deslumbrar a los que vienen en dirección opuesta.

Un muelle interpuesto entre la pieza basculante y un brazo rigidamente unido al eje, en combinación con un tirante.



de tope, vuelve la pieza basculante y por lo tanto el faro a su posición normal de reposo de manera que proyecte la luz horizontalmente, al cesar la maniobra del cable flexible.

Otro perfeccionamiento consiste en sustituir la polea solidaria del eje giratorio, por un plato acunado al eje, y sobre cuyo cubo está montado un brazo unido al plato, por un sujetador facilmente separable permitiendo esta disposición con solo retirar el pasador dejar el mecanismo desconectado durante el día o las horas en que no han de funcionar los faros, pues al tirar el cable del brazo éste girará loco sobre el cubo del plato solidario del faro y el faro permanecerá fijo.

Para fijar la posición de descanso del faro dejándolo normalmente orientado en dirección paralela al eje longitudinal del coche, se dispone en el plato solidario del faro, una hendidura corredera practicada según un arco de círculo concentrico al eje de giro y combinada con un tope fijo que penetra en dicha abertura, el cual detiene el plato cuando despues del viaje al efectuar su oscilación retrograda accionado por el muelle toma el faro esta posición normal.

Finalmente el muelle que vuelve el faro a su posición normal de reposo, dispuesto en forma plana, como se describe en la patente principal y alojado en una caja envolvente, se sustituye en el mecanismo perfeccionado por un muelle en espiral cilindrico alojado entre el eje giratorio y el tubo envolvente quedando asi perfectamente protegido.

En los planos adjuntos se representa una forma de ejecución del mecanismo de que se trata, dotado de los perfeccionamientos objeto de este certificado de adición.

La figura 1 muestra en alzado y en corte vertical la manera como está articulado el faro al eje giratorio que le sirve de soporte y el mecanismo para hacerlo bascular, supues-



to el faro en su posición normal de reposo.

La figura 2 representa el mismo mecanismo de la figura 1 con el faro basculado o inclinado hacia abajo.

La figura 3 deja ver en corte vertical, por la línea
5 III-III de la figura 4, la parte inferior del eje giratorio que sirve de soporte al faro con su tubo envolvente y órganos para su accionamiento.

La figura 4 es una sección horizontal por la línea IV-IV de la figura 3.

10 Según puede verse en las figuras 1 y 2, el faro -7- que en el mecanismo que se describe en la patente principal está unido rigidamente al eje giratorio -1-, se dispone según este certificado de adición, montado en una pieza basculante -4- articulada en -6- a dicho eje -1-. Debajo de esta pieza basculante
15 se halla fijado al mismo eje -1- un brazo -14- que forma una cavidad -8- en la cual está alojado un muelle -9- aplicado por su extremidad superior contra la pieza basculante -4-, el cual en combinación con un tirante de tope -10- de longitud regulable mediante las tuercas -14-, mantiene normalmente al faro
20 situado en posición vertical.

La pieza basculante -4- está accionada por un cable flexible -13- sujetado a su extremidad y convenientemente guiado por un agujero del brazo fijo -4-. Este cable flexible -13- maniobrado mediante un pedal o manija emplazado en un punto
25 facilmente asequible por el conductor, tira de la pieza -4- haciéndola bascular juntamente con el faro y permitiendo así a voluntad del conductor del vehículo, abatir el cono de luz para que los faros no deslumbren a los demás transeuntes.

En la parte inferior del eje giratorio -1- (figuras 3
30 y 4) se ha sustituido la polea descrita en la patente principal, por un plato -15- fijado al eje por la claveta -16- y tuer-



cas -17- . Este plato -15- se halla combinado con un brazo -18-
montado sobre su cubo y sostenido, por la arandela -19- de las
tuercas -17- y un tornillo -20- pasado a través de una hendidu-
ra curvilínea corredera -21- del brazo y roscado a un saliente
5 -24- del plato sirviendo además la cabeza de este tornillo -20-
para guiar horizontalmente el brazo -18- sin que se balancee
cuando oscila independientemente del plato.

El brazo -18- está provisto de un fiador de muelle -22-
combinado con un agujero del plato -15- que permite acoplar el
10 brazo con el plato haciéndolo solidario de sus movimientos de gi-
ro o desacoplarlo para que el brazo pueda girar loco sobre el
cubo del plato permaneciendo este fijo. Tiene este brazo -18-
una oreja -23- a la cual se sujeta el cable -11- en conexión
con el eje de la rueda directriz u otra pieza movida por el vo-
15 lante de dirección.

El muelle -9- para volver el faro a su posición normal
de reposo, despues del viraje, se dispone en este mecanismo
perfeccionado, alojado entre el eje giratorio -1- y el tubo en-
volvente -2- y fijado por su extremidad superior al eje y por el
20 extremo inferior al cojinete -3- solidario de dicho tubo -2- por
medio del engrasador -25-.

El mecanismo se fija al bastidor -5- del vehiculo, por
un soporte en forma de abrazadera -26- que sujeta el tubo en-
volvente -1-. La pata de fijación -27- de este soporte presenta
25 un apéndice dirigido hacia abajo -29- que penetra en una hendi-
dura corredera curvilínea -28- del plato -15- solidario del eje
giratorio, limitando esta hendidura la oscilación del faro y
fijando su posición de descanso, de manera que quede orientado
paralelo a la dirección longitudinal del coche.

30

N O T A

Se reivindica como objeto de esta certificado de adición:



1) En el mecanismo automático para orientar, en los virajes los faros de los vehiculos automoviles, objeto de la patente principal, el perfeccionamiento consistente en disponer cada faro montado en una pieza basculante articulada al eje giratorio que le sirve de soporte, combinada esta pieza basculante con un muelle y un tirante de tope que mantienen normalmente al faro vertical proyectando la luz horizontalmente y accionada por un cable flexible que maniobrado por el conductor del vehiculo permite a voluntad desviar hacia el suelo la luz proyectada evitando asi que el faro deslumbre los transeuntes con los cuales se ha de cruzar el vehiculo.

2) En el mecanismo consignado en la reivindicación anterior, la disposición de un plato acufiado al eje giratorio que sirve de soporte al faro, combinado este plato con un brazo montado loco sobre su cubo, y el cual se sujeta al cable en conexión con una rueda directriz del vehiculo u otra pieza accionada por el volante de dirección, hallándose provisto este brazo de un fiador que permite acoplarlo solidariamente al plato o desacoplarlo para que permanezca el faro fijo en las horas en que no ha de alumbrar.

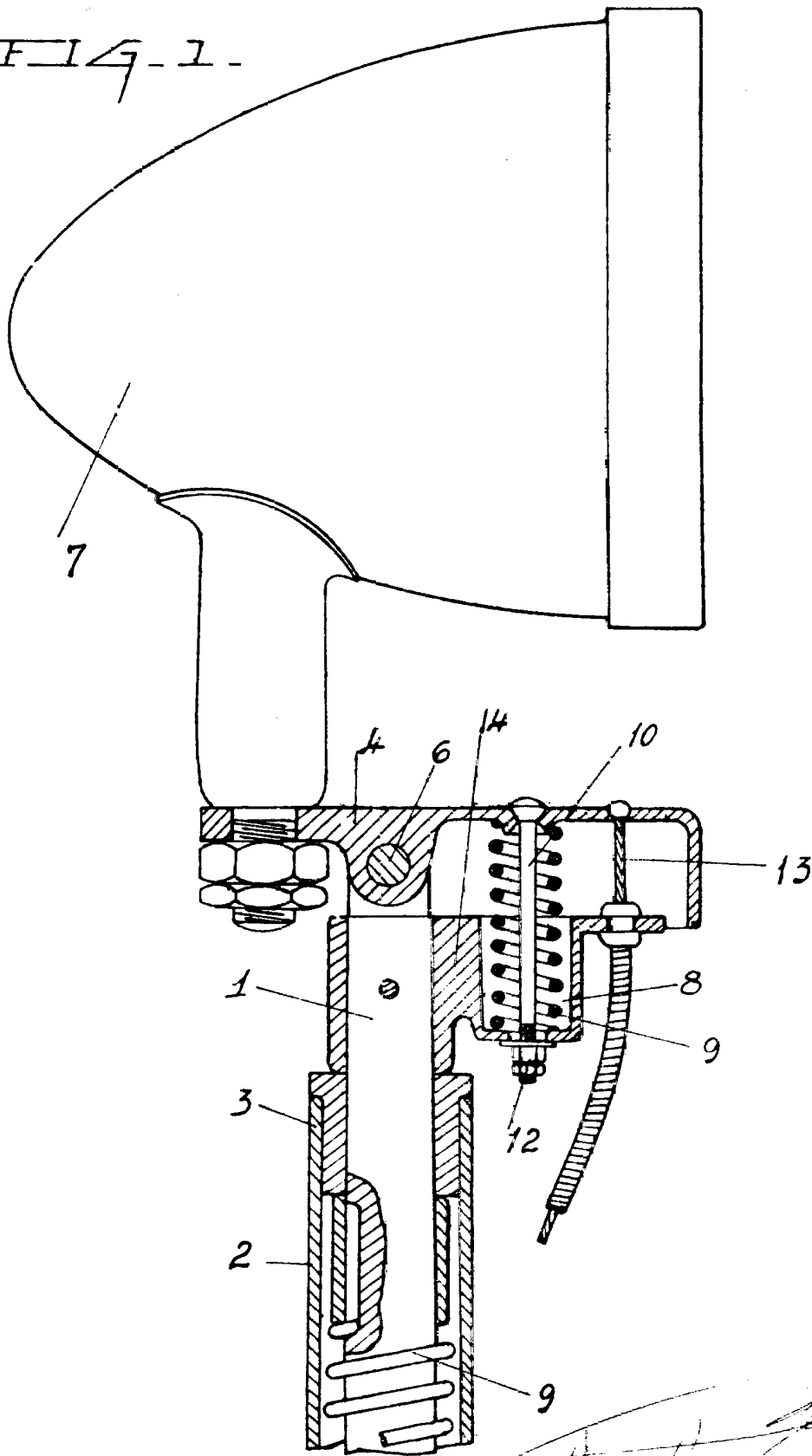
3) Perfeccionamientos en el mecanismo automático para orientar en los virajes los faros de los vehiculos automoviles, objeto de la patente principal.

Barcelona 11 de Abril de 1930.

P. A.



FIG. 1.



Antonio Lopez de la...

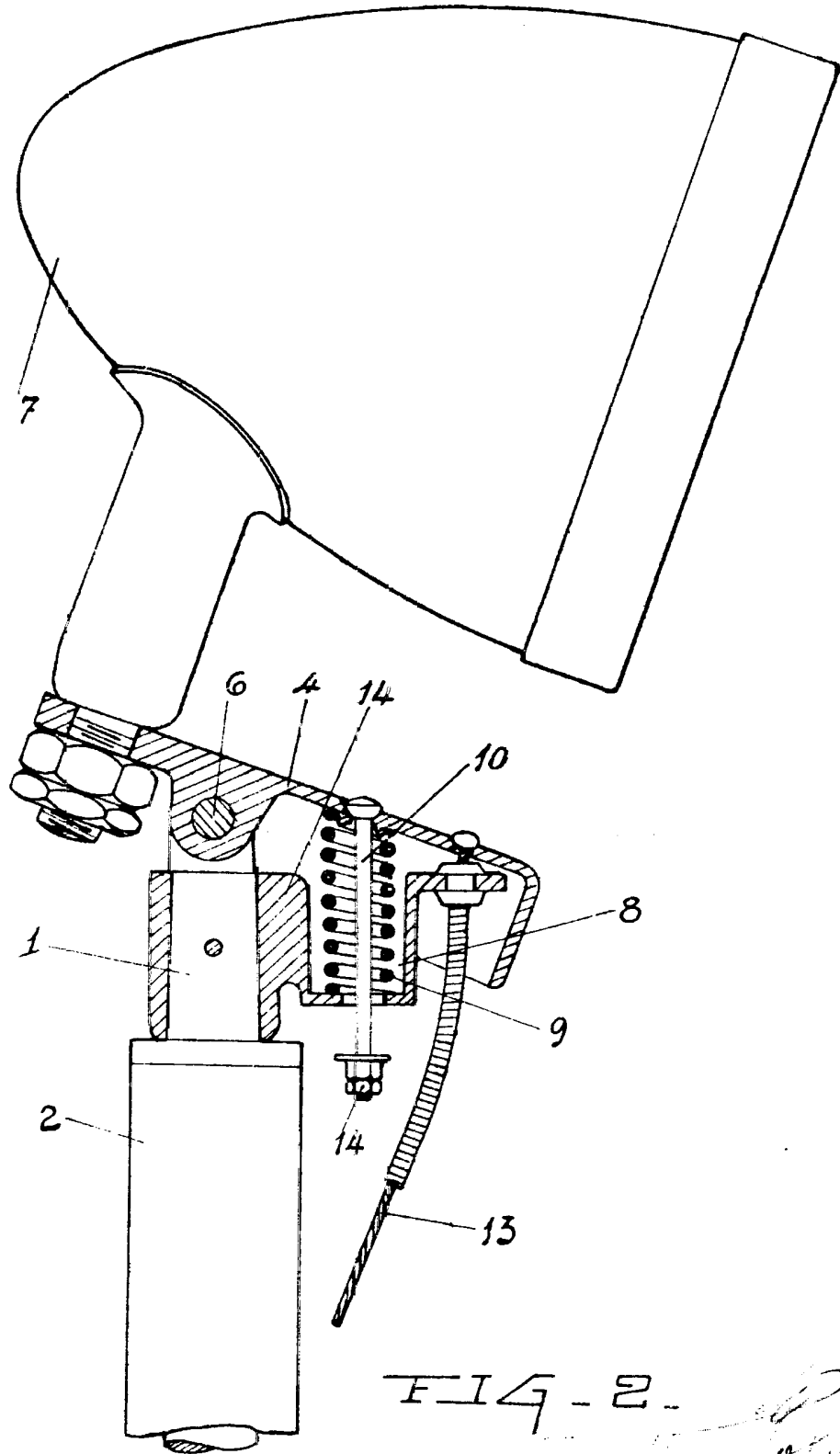
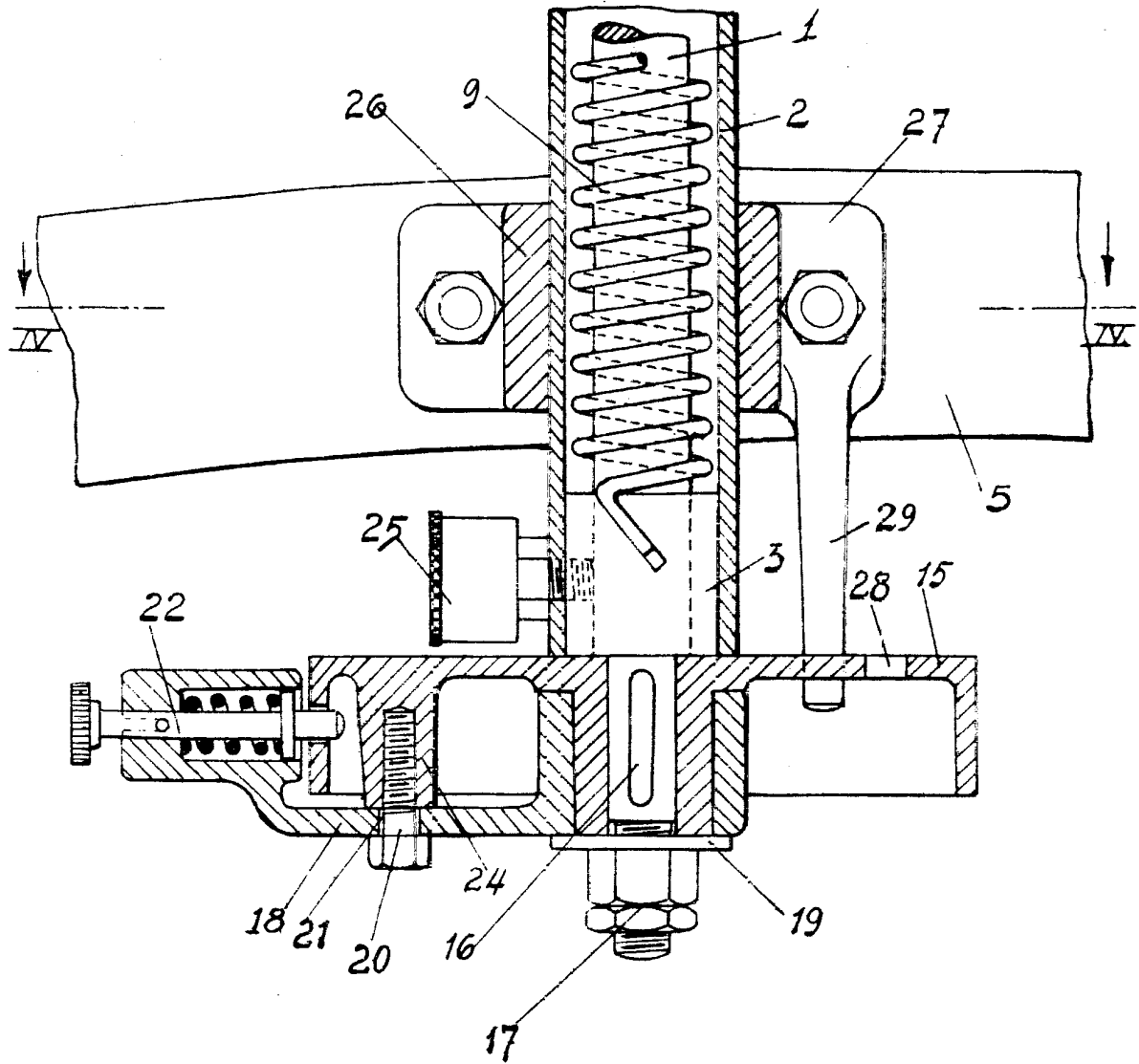


FIG-2.

Handwritten signature and notes in the bottom right corner of the drawing area.



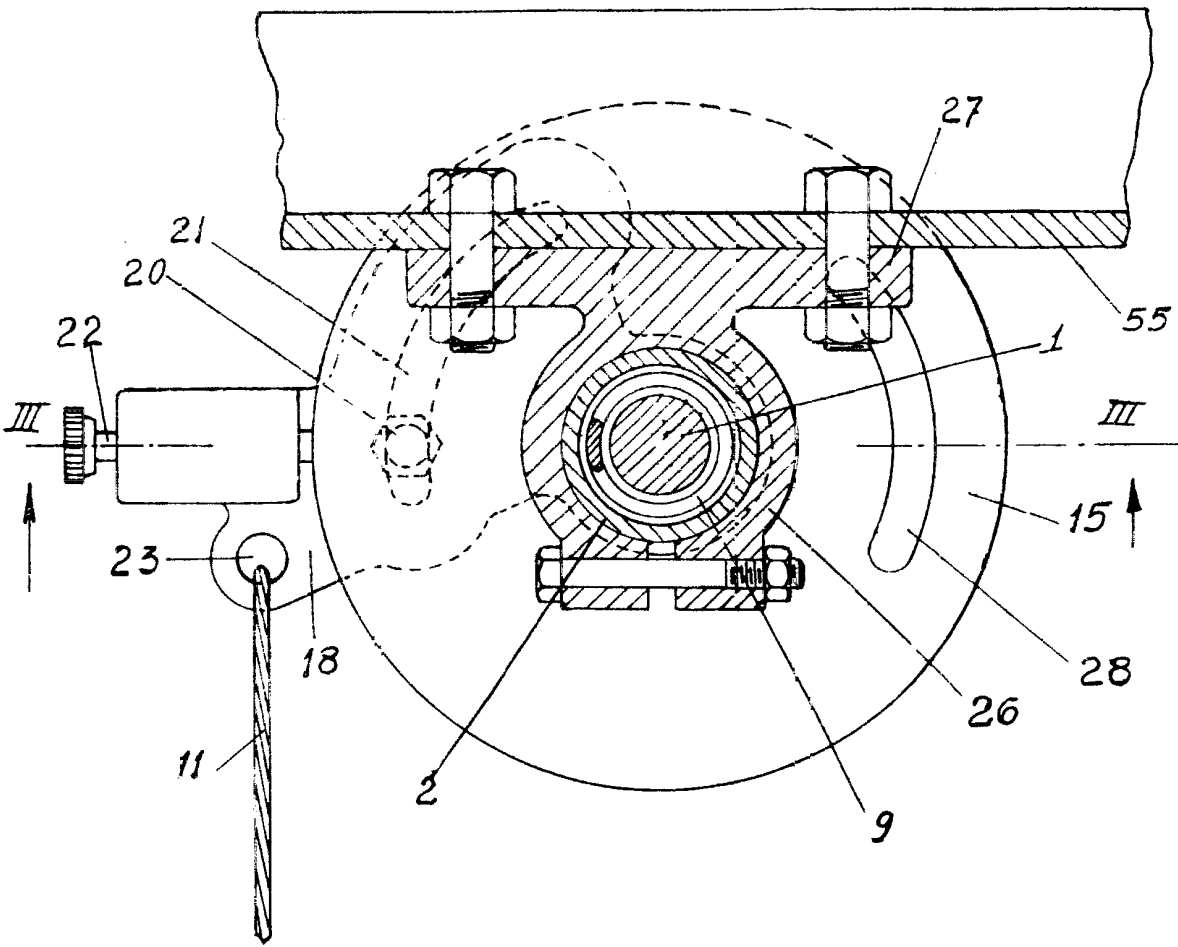
FIG. 3.



Antonio Murillo



FIG. 4



Don Juan Murillo
Inventor