

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

10 ES	11	NUMERO	12 Y
		44890	
13	14	FECHA DE PRESENTACION	15
		18 JUL. 1979	

Concorda el Perfil de búsqueda con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la memoria adjunta.

MODELO DE UTILIDAD

16 PRIORIDADES:	17 NUMERO	18 FECHA	19 PAIS
CADUCADO			

20 FECHA DE PUBLICIDAD	21 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	F21H 3/00

22 TITULO DE LA INVENCION	23
FARO AUXILIAR PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.	

24 SOLICITANTE (S)	25
DON LUIS AZNAR DE MARTI	

26 DOMICILIO DEL SOLICITANTE	27
San Cugat del Valles, 12 - BARCELONA	

28 INVENTOR (ES)	29
El propio solicitante D. Luis Aznar de Martí, de nacionalidad española.	

30 TITULAR (ES)	31

32 REPRESENTANTE	33
Don Leoncio del Rio Cuyás.	

MEMORIA DESCRIPTIVA

1 El presente Modelo de Utilidad tiene por objeto, según se indica en su enunciado, un faro auxiliar para vehículos automóviles

De manera más concreta, el presente invento se refiere a un faro auxiliar, que, aún pudiendo eventualmente destinarse también a otras aplicaciones, ha sido principalmente proyectado para ser utilizado como faro antiniebla.

Según es bien sabido, en la actualidad, a pesar de su alto grado de eficacia, de su evidente utilidad y de las constantes recomendaciones que se hacen para difundir su empleo, son relativamente muy pocos los vehículos automóviles equipados con faros suplementarios antiniebla. La principal razón de esta aparente falta de éxito, estriba en que los expresados faros, tanto los delanteros como el rojo trasero de gran intensidad, alcanzan precios de coste relativamente muy elevados, y en la actual forma de instalación deben quedar permanentemente incorporados al vehículo, incluso cuando las condiciones atmosféricas no hacen necesaria su utilización, quedando expuestos a roturas y desperfectos, en especial, durante las maniobras de aparcamiento, y pudiendo también ser sustraídos con relativa facilidad.

La presente invención tiene precisamente por objeto una disposición, aplicable a todo tipo de faros y reflectores auxiliares para vehículos automóviles, y, en especial, a faros antiniebla delanteros y traseros, de acuerdo con la cual el faro queda fijado en la posición de servicio en forma fácilmente desmontable, de manera que puede ser normalmente guardado en el interior del vehículo, a salvo de robos y de cualquier tipo de golpes y desperfectos, y queda en condiciones de ser instalado y puesto en servicio, en escasos segundos y con esfuerzo mínimo, en el momento preciso en que resulte aconsejable su utilización, pudiendo ser retirado y nuevamente guardado con idéntica facilidad, cuando su presencia resulte superflua.

A los efectos dichos, el faro objeto de la invención consta básicamente de un soporte que se destina a quedar permanentemente fijado a un punto cualesquiera del vehículo, en especial a uno de los parachoques, o que puede incluso formar ya de origen un solo cuerpo con una parte cualesquiera apropiada del vehículo, y un faro propiamente dicho, constituido por un elemento totalmente independiente, que queda en disposición de ser montado sobre el expresado soporte, en forma fácilmente desmontable, por ejemplo, a rosca, a bayoneta, por encaje a presión, me-

diante un apropiado sistema de bridas u otro sistema cualesquiera apropiado que asegure la fijación mecánica entre el faro y el soporte, asegurando, al mismo tiempo, la conexión eléctrica de aquél, a través de este, a la
 5 batería de acumuladores del vehículo, en vistas a su alimentación. Trátase, pues, de una disposición relativamente muy simple, con la que se resuelve de manera radical un problema de evidente importancia práctica.

Por lo demás, la esencialidad y las principales características y ventajas de la disposición que motiva la
 10 presente petición de registro, resultarán más fácilmente comprensibles a la vista de los dibujos adjuntos, en los que - en forma muy esquemática y, desde luego, sin carácter limitativo de ninguna clase - se ha representado
 15 ejemplo concreto de realización práctica de la misma.

En estos dibujos:

La figura 1 es un despiece en perspectiva de un ejemplo de realización de faro auxiliar objeto de la invención.

La figura 2 es un despiece en sección por el plano de simetría, a mayor escala, del mismo conjunto representado
 20 en la figura precedente.

Y, finalmente, la figura 3 es una sección por el plano de simetría del mismo conjunto representado en la figura precedente, convenientemente montado.

Refiriéndonos, pues, a estos dibujos:

El faro auxiliar objeto de la presente invención comprende, en primer lugar, un soporte 1 dispuesto para ser fijado a un punto apropiado cualesquiera de la carrocería del correspondiente vehículo automóvil, o, eventualmente, integrado ya de origen en esta carrocería. En el ejemplo de realización representado en los dibujos, y de acuerdo con una forma preferente - pero no necesaria - de realización, este soporte queda en condiciones de encajar sobre el parachoques 2 del vehículo, fijándose en esta posición encajada a través de cualquier sistema que se considere oportuno, por ejemplo, por medio de dos espárragos 3, que atraviesan el parachoques por correspondientes orificios 4 en el mismo practicados a tal fin, y reciben unas tuercas interiores 5. Este soporte se halla dotado de un manguito superior 6, al que puede acoplarse el faro propiamente dicho, que queda convenientemente sujeto desde el punto de vista mecánico quedando, al propio tiempo, merced a este acoplamiento debidamente conexionado al circuito eléctrico del vehículo automóvil.

El faro propiamente dicho, señalado en su conjunto con la referencia 7, podrá, desde luego presentar cualquier forma y estructura que se consideren convenientes pudiendo pertenecer a cualquier tipo ya conocido o que en el fu-

turo se pueda diseñar. Según una característica de la invención, este faro presenta un vástago inferior 8 que - preferentemente, aunque no necesariamente - se halla dividido en dos tramos 8-8', unidos entre sí a través de un sistema de articulación a rótulo universal 9, cuya estructura podrá también variar entre los más amplios límites. Esta rótula permite variar entre ciertos límites el ángulo formado por los dos indicados tramos, y puede ser bloqueada, por ejemplo, mediante un sistema de tornillo, en la posición exacta que en cada caso se haya escogido, confiriendo al faro la orientación que interese. De todas formas, se comprende que esta posibilidad de orientación puede alcanzarse a través de muchos otros sistemas sin apartarse del marco de la invención, pudiendo incluso combinarse el conjunto de manera que el elemento orientable o articulado sea el manguito o casquillo 6. Finalmente, la extremidad libre del indicado vástago queda en condiciones de ajustar en el manguito 6, solidario del soporte 1, y de ser inmovilizada en esta posición, en forma fácilmente desmontable, a través de cualquier sistema mecánico de fijación que se considere oportuno, cambiando adoptar en este aspecto, según fácilmente se comprende, una verdadera infinidad de soluciones mecánicas distintas (rosca, encaje a presión, atornillado, etc., etc.)

todas las cuales, desde luego, deberán considerarse por
 completo comprendidas en el ámbito de protección del re-
 gistro que se solicita. En el ejemplo esquemático de rea-
 lización práctica representado en el dibujos - sobre cuya
 5 absoluta ausencia de valor limitativo no resulta realmen-
 te necesario insistir - se prevé concretamente un sistema
 de acoplamiento de tipo bayoneta, presentando el mangui-
 to 6 en su fondo un fuerte muelle 10, y en sus laterales
 dos ranuras en L 11-11', diametralmente opuestas, en las
 10 que pueden encajar unos correspondientes pitones 12-12'
 solidarios del vástago 8'. Basta introducir estos pitones
 en aquellas ranuras e imprimir al conjunto un movimiento
 de giro apropiado, para obtener una fijación perfectamen-
 te segura, y basta invertir estos movimientos para des-
 15 montar el conjunto del faro, con toda facilidad.

Se ha señalado ya que el conjunto debe combinarse
 de manera que, al llevar a cabo el montaje y fijación
 del faro, no solamente se obtenga la fijación mecánica
 del mismo, sino que, al mismo tiempo se determine su co-
 20 nexión al circuito eléctrico del automóvil. A tal efecto,
 cabe también preverse una verdadera infinidad de solucio-
 nes distintas, que deberán considerarse comprendidas, en
 su totalidad, en el ámbito de protección del registro que
 se solicita. En el ejemplo de realización representado en

los dibujos, el muelle 10, que se halla eléctricamente
 aislado del resto del soporte, y se conexiona, por ejem-
 plo, mediante un conductor 13, en el que se halla inter-
 calado un interruptor de gobierno (situado en el tablero
 5 de mandos del vehículo o en otro punto cualesquiera fácil-
 mente accesible y no visible en el dibujo) a uno de los
 polos de la batería de acumuladores, mientras que el res-
 to del soporte, a través del parachoques 2 y de la masa
 del vehículo, queda conexionada al otro polo de la bate-
 10 ría. El circuito de alimentación de la lámpara o lámparas
 con que se halle equipado el faro, presenta sus terminales
 respectivamente conexionados a la masa del vástago 8 y a
 un contacto 14, convenientemente aislado del resto, que,
 al llevar a cabo el acoplamiento, establece conexión con
 15 el muelle 10. El conjunto se completa con un tapón o ca-
 puchón protector, que se fija, por cualquier sistema apro-
 piado, al manguito 6 o al soporte 1, impidiendo la penetra-
 ción de polvo, agua u otras impurezas, durante los perío-
 dos en que el faro auxiliar permanece desmontado por no
 20 resultar necesaria su utilización.

Resta ya únicamente hacer constar de una manera ge-
 neral y expresa que, como se comprende y es lógico, y apar-
 te de las que han sido ya concretamente indicadas, en la
 realización práctica del faro auxiliar para vehículos auto

móviles que ha quedado descrito, cabrá introducir todas aquellas adiciones y modificaciones de detalle que no afecten a lo que constituye la esencialidad del registro que se solicita.

W
...
Y
+
...
E
...
E

REIVINDICACIONES :

1 - Faro auxiliar para vehículos automóviles, caracterizado por comprender un soporte fijo, dispuesto para quedar permanentemente incorporado a una parte o un punto apropiado cualesquiera de la carrocería del vehículo, y
5 un faro propiamente dicho, dotado de medios complementarios con los previstos en el soporte, que queda en condiciones de ser fijado a éste último, en forma fácilmente desmontable, quedando, al propio tiempo, a través de este acoplamiento, convenientemente conexasiónado al circuito
10 eléctrico del vehículo.

2 - Faro auxiliar para vehículos automóviles, según la reivindicación precedente, caracterizado porque el soporte que se fija a la carrocería presenta un manguito sobresaliente, mientras que el faro se halla dotado de un
15 vástago dispuesto para ajustar en este manguito, habiéndose previsto en estos dos elementos medios complementarios dispuestos para asegurar la fijación mecánica, en forma fácilmente desmontable, del faro al soporte, asegurando, al mismo tiempo, la conexión de aquél al circuito
20 eléctrico del vehículo.

3 - Faro auxiliar para vehículos automóviles.

Consta la presente Memoria Descrip-

tiva de diez hojas mecanografiadas, escritas por una sola cara, numeradas del 1 al 10, con sus líneas numeradas, a su vez, de cinco en cinco y de dibujos anexos.

Barcelona,

18 JUL 1979

P. A.



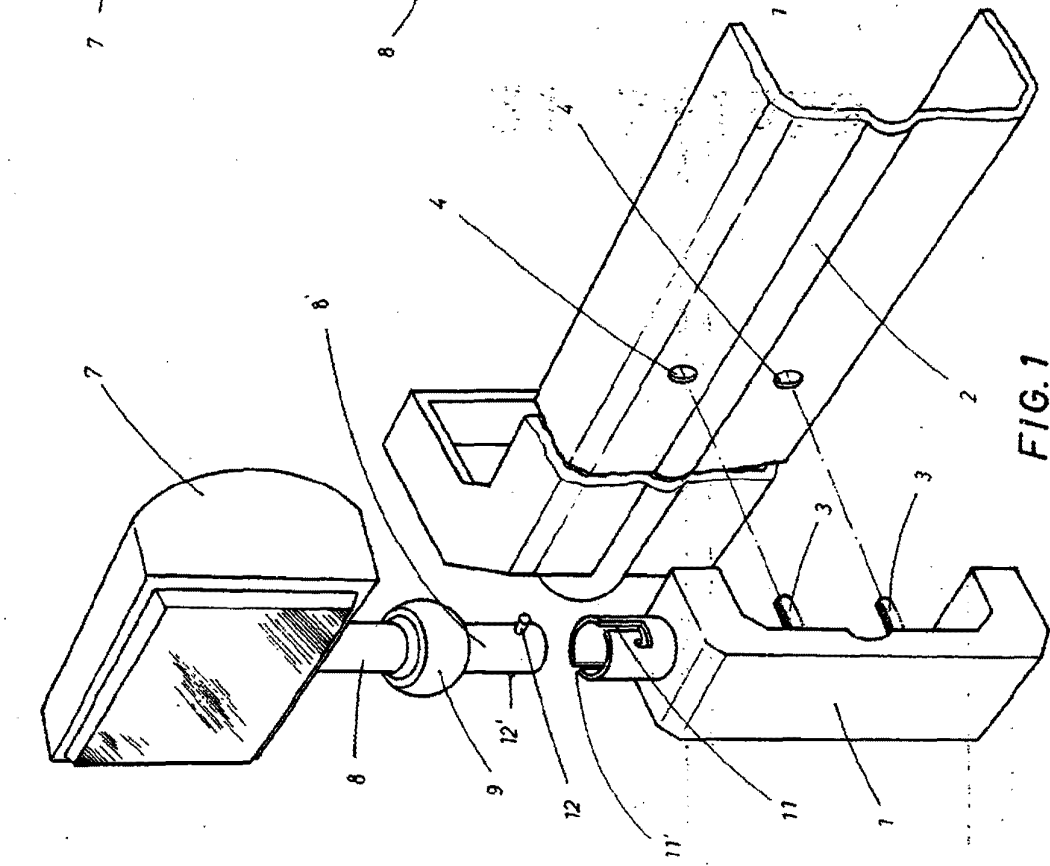


FIG. 1

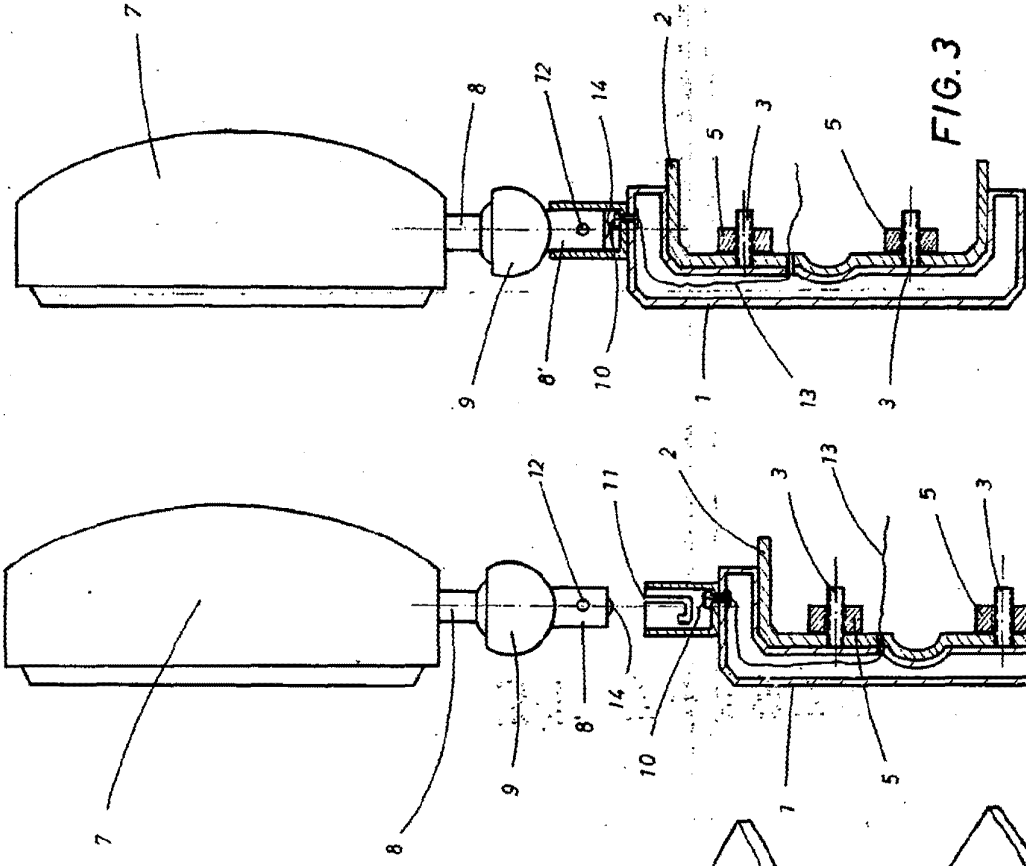


FIG. 2

FIG. 3

Barcelona, 18 JUL. 1979
P.A.

Escala variable