

(19) ES	(11) NÚMERO 287878	(10) Y
	(21)	
	(22) FECHA DE PRESENTACION 4. julio. 1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 - ENE. 1986

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NÚMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60 R 1/2...
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN "ESPEJO RETROVISOR PARA AUTOMOVILES"

(71) SOLICITANTE (S) DON CARLOS PIDAL BERNALDO DE QUIROS

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Núñez de Balboa, nº 86.- 28028 MADRID
--

(72) INVENTOR (ES) D. Carlos Pidal Bernaldo de Quiros
--

(73) TITULAR (ES) DON CARLOS PIDAL BERNALDO DE QUIROS
--

(74) REPRESENTANTE VICTOR GIL VEGA

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un espejo retrovisor para vehículos automóviles u otros tales como barcos, trenes, etc., concretamente a un espejo retrovisor exterior al habitáculo del vehículo, cuyas características estructurales han sido especialmente concebidas en orden a potenciar sus características funcionales, consiguiéndose unos resultados prácticos, como tal elemento retrovisor, muy superiores a los que ofrece cualquier espejo convencional de este tipo.

Como es sabido, estos espejos retrovisores están constituidos mediante un brazo soporte, dotado de medios de fijación a la carrocería del vehículo, generalmente a su puerta, brazo al que se une articuladamente, preferentemente mediante un acoplamiento rotular, una carcasa contenedora del espejo propiamente dicho, de manera que a través de dicho acoplamiento rotular es factible establecer un posicionamiento adecuado para el espejo en función de la talla del conductor, de la posición relativa entre el asiento y la carrocería del vehículo, y del grado de inclinación del respaldo.

Sin embargo y como es sabido, aun en el supuesto de que el espejo haya sido situado en la posición más idónea con respecto al conductor el "cono" de retrovisión no resulta de la amplitud que fuera deseable, existiendo siempre espacios "muertos" que suponen un riesgo frente a

determinadas maniobras del vehículo.

Pues bien, el espejo que la invención propone ha sido especialmente concebido para solucionar esta problemática, aumentando considerablemente el área de retrovisión, y sin que ello suponga un aumento en las dimensiones superficiales del espejo que resulte inadmisibles, es más sí, que tal espejo propiamente dicho presente mayores dimensiones que un espejo convencional de este tipo.

De forma más concreta y como también es evidente, el ángulo de retrovisión de un espejo convencional, en sentido vertical, resulta generalmente suficiente por cuanto que en este sentido no se requiere de una amplitud excesiva. El problema práctico se centra en el ángulo de retrovisión horizontal ya que, cuando otro vehículo circula en una situación de gran proximidad, en sentido longitudinal, es decir en sentido de avance, en una determinada posición del espejo dicho vehículo puede quedar fuera del ángulo de observación, cuando está sensiblemente próximo en sentido lateral, y en otra posición del espejo puede a su vez resultar fuera de dicho ángulo horizontal de retrovisión, cuando se encuentra distanciado en sentido lateral.

Pues bien, a tenor de la problemática anteriormente expuesta, el retrovisor que la invención propone, partiendo de la estructura básica de un espejo de este tipo, es decir de la existencia de un brazo de fijación a la carrocería del vehículo y de la unión articulada a dicho brazo de una carcasa portadora del espejo propiamente dicho,

en el hecho de que en el seno de dicha carcasa se establece un eje vertical al que se solidariza el espejo propiamente dicho, que resulta amovible con respecto a la citada carcasa, y más concretamente capacitado para bascular en sentido lateral, estableciéndose en el seno de dicha carcasa, por dentro del espejo, un resorte que tiende a hacer bascular al espejo en un determinado sentido, por lo que incide sobre la cara interna de este último, lateralmente con respecto al eje de basculación, a la vez que el espejo, en su otra mitad, descansa sobre una excéntrica asociada a un motor, incorporando la carcasa en su seno una pletina - puente sobre la que descansa el otro extremo del citado resorte y a la que se fija el motor de accionamiento de la excéntrica.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto el movimiento giratorio suministrado a la excéntrica por el motor determina un movimiento permanente de basculación para el espejo, en contra de la tensión del resorte, que origina a su vez el que el ángulo de retrovisión del espejo, que se mantiene invariable con respecto a uno convencional, lleve a cabo un efecto de "barrido" sobre un imaginario plano horizontal, lo que en la práctica se traduce en una notable ampliación del ángulo efectivo de retrovisión.

Como es evidente, el citado resorte puede ser un muelle, un fleje o cualquier otro elemento elástico, - mientras que el motor puede ser de accionamiento eléctrico o de cualquier otro tipo, incluido un mecanismo de cuer

da, semejante a los utilizados en relojería, siendo su velocidad adecuada para que, en función de la excentricidad de la leva o excéntrica del accionamiento del espejo, éste se vea sometido a un movimiento de basculación lateral su-
5 ficientemente lento como para que no produzca una situa-
ción de confusión para el conductor.

Así pues y merced a la estructuración descri-
ta, se consigue que el ángulo de visión se desplace lenta-
y alternativamente en sentido lateral, con lo que la efec-
10 tividad del espejo se ve considerablemente potenciada.

Para complementar la descripción que se está
realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión
de las características del invento, se acompaña a la pre-
sente memoria descriptiva, como parte integrante de la
15 misma de una hoja única de planos en la que con carácter
ilustrativo y no limitativo, y en su única figura, se ha
representado una vista en planta de un espejo retrovisor
para automóviles realizado de acuerdo con el objeto de la
presente invención, en la que la carcasa del mismo apare-
20 ce seccionada mostrando su estructura interior.

A la vista de esta figura puede observarse co-
mo el espejo retrovisor que se preconiza está constituido,
como es convencional, a partir de un brazo soporte 1, do-
tado de medios 2 para su fijación a la carrocería 3 del -
25 vehículo, generalmente a la puerta, brazo 1 a cuyo extremo
libre se une articuladamente una carcasa 4, preferentemen-
te mediante un acoplamiento rotular 5, carcasa 4 sobre la

que se instala el espejo propiamente dicho 6.

5 Pues bien, a partir de esta estructuración ge-
neral, común a cualquier espejo retrovisor, el que la in-
vención propone centra sus características en el hecho de
que el espejo propiamente dicho 6 está instalado en la em-
bocadura de la carcasa 4 con carácter amovible, a través
de un eje de basculación vertical 7, estando dicho espejo
sometido permanentemente a un lento movimiento de vaiven
por efecto de una leva o excéntrica 8 asociada al eje de
10 salida de un micromotor 9 instalado en el seno de la car-
casa 4, concretamente sobre una pletina puente 10 en fun-
ciones de elemento soporte, sobre la que descansa además
un resorte 11 que, por su extremo opuesto, apoya sobre la
cara interna del espejo 6 en oposición a la zona de actua-
15 ción de la excéntrica 8.

Así pues y de acuerdo con lo anteriormente ex-
puesto, el movimiento giratorio y continuo del motor 9 -
provoca un movimiento de basculación lateral del espejo
propiamente dicho 6, en contra de la tensión del resorte
20 11, de amplitud acorde con la configuración de la excéntri-
ca 8, con lo que el ángulo de visión A del espejo propia-
mente dicho 6, al desplazarse en sentido lateral, da lugar
a un ángulo efectivo B de amplitud considerablemente mayor
con el que se eliminan por completo los clásicos "ángulos
25 muertos" en la retrovisión.

Aunque la presente descripción se ha realizado
en base a que solo resulte móvil el espejo propiamente di-

cho 6, como es evidente el movimiento puede ser suministrado globalmente a la carcasa, obteniéndose los mismos resultados y sin que ello afecta a la esencia de la invención.

5 Existe también la posibilidad de que el citado motor 9 sea eliminado, en una solución extremadamente simplificada para el dispositivo, llevándose a cabo este movimiento de basculación del espejo de forma manual, en aquellos momentos en los que va a realizarse una observación a través del mismo.

10 Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos serán susceptibles de variación, siempre que ello no suponga una alteración en la esencialidad del invento.

15 Los términos en que se ha redactado esta memoria deberán ser tomados siempre en sentido amplio, no limitativo.

REIVINDICACIONES

Se reivindica como propia y nueva invención, a favor de D. Carlos PIDAL BERNALDO DE QUIROS, con domicilio en Nuñez de Balboa, 86, 28006 Madrid, lo especificado en las siguientes reivindicaciones:

5

10

15

20

25

1.- Espejo retrovisor para automóviles, del tipo de los que incorporan un brazo soporte destinado a fijarse a la carrocería del vehículo, generalmente a la puerta, brazo a cuyo extremo libre se une articuladamente una carcasa contenedora del espejo propiamente dicho; esencialmente caracterizado porque el citado espejo propiamente dicho está montado en el seno de la carcasa con carácter amovible, concretamente con la colaboración de un eje instalado verticalmente en la misma, habiéndose previsto que dicho espejo esté sometido permanentemente a un movimiento lento de basculación lateral en orden a conseguir un desplazamiento horizontal y alternativo del ángulo de retrovisión, a cuyo efecto en el seno de la carcasa se establece una pletina puente en funciones de elemento soporte para un micromotor cuyo eje de salida está asociada una leva o excéntrica que actúa directamente sobre la cara interna del espejo, provocando su basculación sobre el referido eje y en contra de la tensión de un resorte establecido también entre la cara interna del espejo y la pletina puente, siendo el ángulo de barrido del espejo propiamente dicho función de la excentricidad de dicha leva o excéntrica y la velocidad de dicho barrido

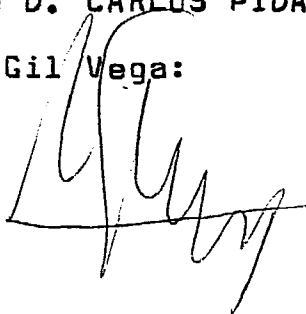
función a su vez de la velocidad del motor y suficientemen
te baja como para no producir confusión en el conduc-
tor.

2.- "ESPEJO RETROVISOR PARA AUTOMOVILES".

5 Tal y como se deja descrito en la memoria pre
cedente, que consta de ocho hojas mecanografiadas por una
sola de sus caras y planos de forma y tamaño reglamenta-
rios.

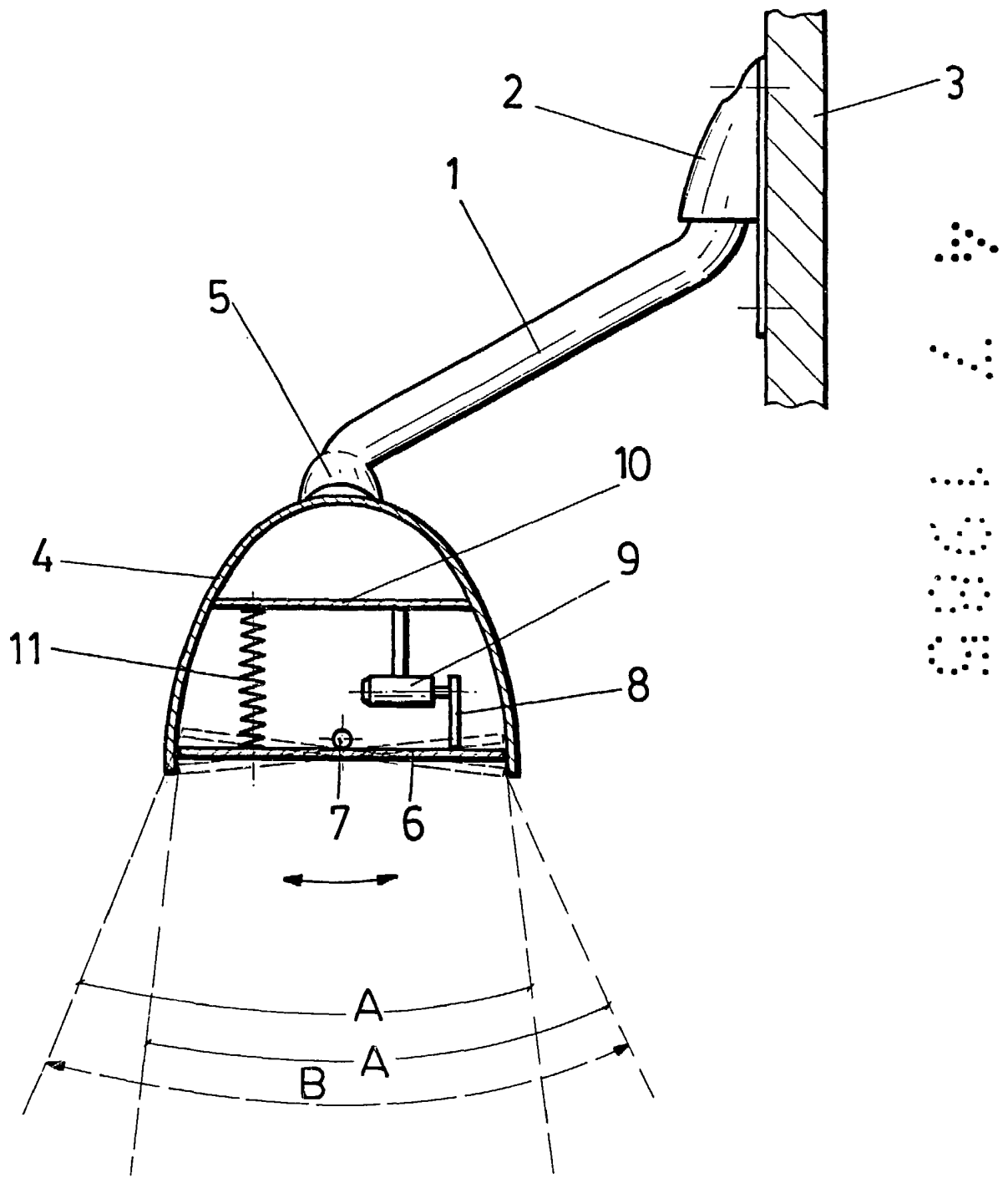
Madrid, 4 de Julio de 1985

10 P.A. de D. CARLOS PIDAL BERNALDO DE QUIROS :
Victor Gil Vega:



5





ESCALA VARIABLE

MADRID - 4 JUL 1985
[Signature]