336245

ANULADA
PROHISIDA: LA CONSU...
LA EXPEDICION ...
COPIAS Y CERTIFICACIONES

PATENTE DE INVENCION

Por veinte años

en España a favor de D. Jesús Ramirez Ramirez, de nacionalidad española, residente en Madrid, calle de Hartzenbusch nº 6- 1º drcha. por:

DISPOSICION SINCRONIZADA CON LA DIRECCION DE LOS VEHICULOS AUTOMOVILES PARA LOGRAR GIROS SIMULTANEOS EN LOS FAROS DE ILUMINACION.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Se refiere la presente patente de Invención a una disposición adaptada al juego diretriz de los vehiculos automóviles, y sincronizada con el par de faros para lograr que giren en la misma poporción que el arco angular determinado por la dirección y consecuentemente de las ruedas.-

El tema de los deslumbramientos se ha perseguido investigado y profundizado de forma tal que su resultado arroja un innumerable grupo de dispo-

POOR QUALITY

sitivo, elementos, disposiciones, etc., para tratar de evitarlos y hasta ahora son absolutamento nulos; siguen siendo obstáculo vital y propicio para el accidente en carretera.

Es evidente y se ha demostrado, que los accidentes por deslumbramiento ocurren más a menudo en el cruce de curvas, prácticamente no da tiempo al cambio de luces, por tanto se produce el deslumbramiento, despiste del conductos y derrape del vehículo; a la cuneta en el mejor de los casos.

La disposición mecánica que en la presente patente se provee, evita por un sencillo montaje estructuras de alguna de las piezas o incorporando aquellos elementos necesarios en los vehículos para que los faro de iluminación del mismo giren en un porcentaje igual y sincrónico a los giros bilaterales de la dirección y por consiguiente de las ruedas.

Está claro que al tomar las curvas un vehículo donde se haya incorporado esta disposición, los faros iluminarán la calzada en el sentido natural del arco de la curva, ciñéndose simultanea y progresivamente al desplazamiento del vehículo.

Todos conocemos que los actuales sistemas de faros fijos, implican una serie de graves inconvenientes que se acentúan sobre-manera en las curvas. Los faros proyectan haces de luz perpendiculares al vehículo y su dirección, por tanto cortan la curva y no iluminan más que un tramo de la misma y cuando concurre el cruce con otro vehículo el deslumbramiento es mutuo.

Una idea más amplia de las características de la invención, la realizaremos a continuación al hacer referencia a la lámina de dibujos que a esta memoria se acompaña y en la que de manera un tanto esquemática y tan solo por vía de ejemplo se representan los detalles preferidos de la idea del invento.

En los dibujos.-

La figura 1ª, corresponde a una vista en alzado frontal del eje delantero y disposición mecánica, jun o con la posición estratégica de los faros.

La figura 2ª, es una vista en planta del conjunto representado en la figura anterior, sincronizada con el brazo de dirección y volante.

La figura 3ª, es un detalle en alzado lateral con secciones parciales del propio conjunto, representado en las figuras anteriores.

La figura 4ª, es un ejemplo en perspectiva de la aplicación y resultado práctica del dispositivo aplicado.

Comentando las referencias numéricas de dicha lámina de dibujos, se hace la aclaración que mediante el volante -1- provocamos los giros del brazo de dirección -2- y éste sobre el sinfín ransversal -3- que dotado de sendas rótulas -4- en sus extremos, provocan las articulaciones de los brazos -6- y -7- que a la vez actúan sobre las crucetas accionándose las ruedas -11- que logicamente van montadas sobre el eje -1o-.

Para lograr la sincronización de los faros -14-, se ha previsto un casquillo de montaje -15- convenientemente alojado en un cojinete -16- que no solamente facilita los giros de dicho faro -14-, sino que interviene como elemento flotante para el mismo que convenientemente montado, pueda girar suavemente si sin dificultad alguna.

El grupo integrado por los faros -14-, casquillo -15- y cojinete -16-, van unidos transversalmente por una barra -17- debidamente conformada a las exigencias de montaje respecto al tipo vehículo donde se aplique y rotulada en dos de sus puntos -18- para lograr la estabilización y facilitar el arco de giro de los faros, que viene provocado y sincronizado con el de las ruedas -11- por medio de un brazo -12a- que une al grupo descrito con las mismas en su punto de juego, por supuesto sin afectar a éste.

Igualmente se ha previsto una barra axial -9- fijada por sus extremos a la transversal -17- y al husillo -3- que con el apoyo y mediante los brazos complementarios -12- igualmente unidos al grupo de faros -14-, directamente y a través de los movimientos que reflejemos en el husillo -3- determinaremos simultaneamente el de los faros -14-.

La figura 4ª, que nos muestra un ejemplo práctica, representa un vehículo "V" dotado de la disposición que se preconiza en fase de tomar una curva "C". En el gráfico destacamos la deficiente incidencia de los haces de luz en faros fijos -a- y las ventajas que se logran los faros móviles que originan

haces "b" simultaneos con el movimiento bilateral del vehículo.

Una vez descrita convenientemente la naturaleza del invento, se hace constar a los efectos oportunos que el mismo no queda limitado a los detalles exactos de ésta exposición, sino que por el contrario, en el podrán introducirse aquellas modificaciones que la práctica aconsejase siempre y cuando que con ello no se desvirtúen las características esenciales del invento.

N O T A

Se declara como de propiedad y novedad para todo el territorio español el contenido de las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S

1ª.- Disposición sincronizada con la dirección de los vehículos automóviles para lograr giros simultaneos en los faros de iluminación, que se caracteriza esencialmente al dotar a los vehículos automóviles, en los faros y sobre los órganos directrices de los mismos, integrados por el brazo de dirección husillo y ruedas principalmente, de unos elementos sincronizados para que simultaneamente a los giros de éstos, provocar en los faros (montados con carácter móvil), giros directamente proporcionales para conseguir una mejor y más exacta visibilidad de las calzadas de rodamiento en particular de sus curvas y evitar el deslumbramiento de los antagónicos circulantes.

2ª.- Disposición sincronizada con la dirección de los vehículos automóviles para lograr giros simultaneos en los faros de iluminación, que se caracteriza de

de conformidad con la reivindicación anterior, porque se preveen faros flotantes y articulados, montados sobre sendos casquillos y acoplados en cojinete axiales que facilitan su giro, ambos unidos transversalmente por una brazo conformado ajustadamente a las caracterís-
1o.- ticas del vehículo donde se apliquen y, articulado en dos de sus puntos mediante juegos de rótula, colaboradores directos en los giros bilaterales de los faros que vienen sincronizados con y provocados pro los propios de las ruedas directrices y mediante un brazo de
15.- articulación vinculado al juego de las ruedas.

3ª.- Disposición sincronizada con la dirección de los vehículos automóviles para lograr giros simultaneos en los faros de iluminación, que se caracteriza de conformidad con las reivindicaciones anteriores, porque así mismo se ha previsto una barra axial fija por sus
2o.- extremos al transversal delantero y al husillo , originando directamente y por los simples desplazamientos de la barra de dirección los giros de los faros, completados por sendos brazos indicdnetes y unidos al eje soporte o de montaje de las ruedas.

4ª.- DISPOSICION SINCRONIZADA CON LA DIRECCION
25.- DE LOS VEHICULOS AUTOMOVILES PARA LOGRAR GIROS SIMULTANEOS EN LOS GAROS DE IEUMINACION, según se describe y reivindica la presente memoria que consta de 7 hojas mecanografiada por una sola de sus caras, y de una

lámina de dibujos que la ilustran.

Madrid, 30 ENE 1967

F. SANCHEZ VALLADARES

P.P.

D. JESUS RAMIREZ RAMIREZ

HOJA UNICA

FIG 1ª

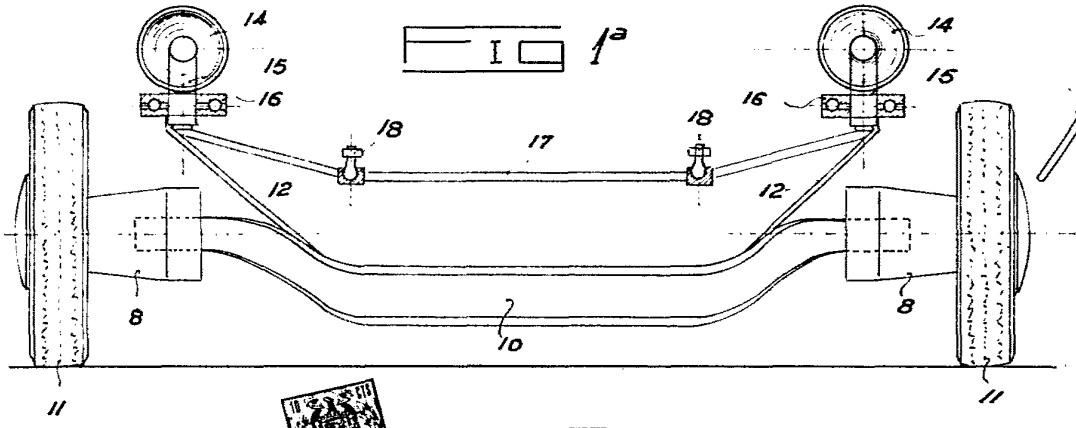


FIG 2ª

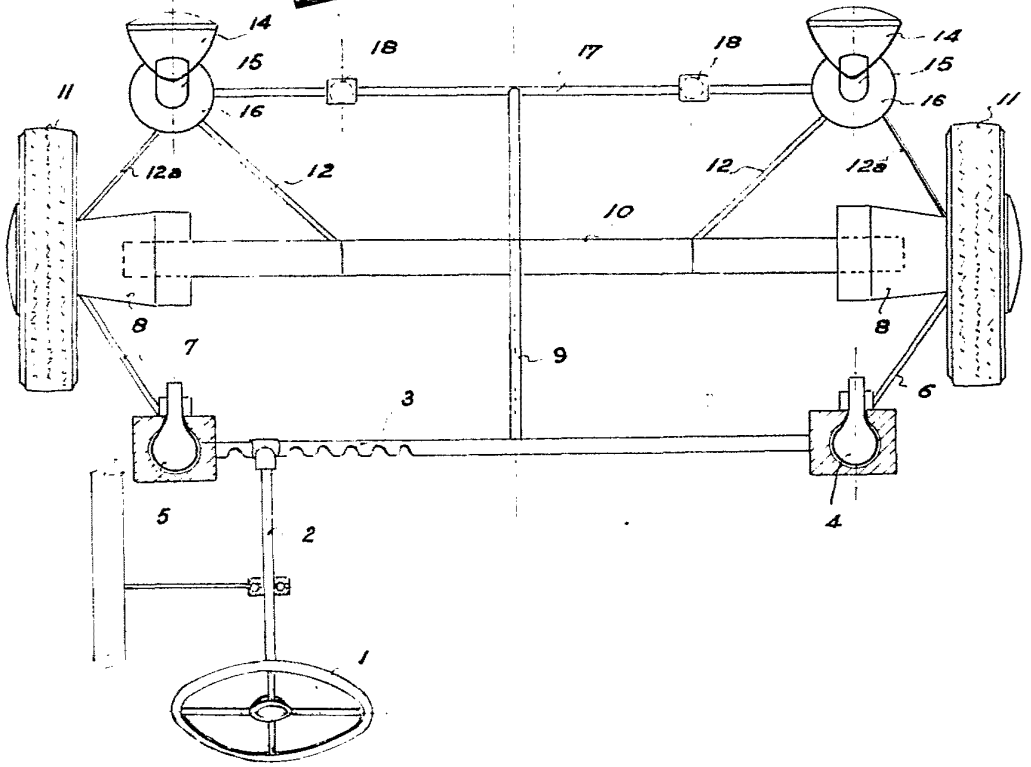


FIG 3ª

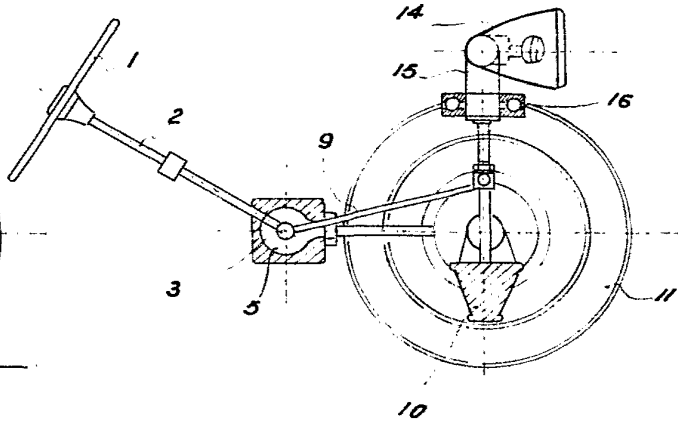
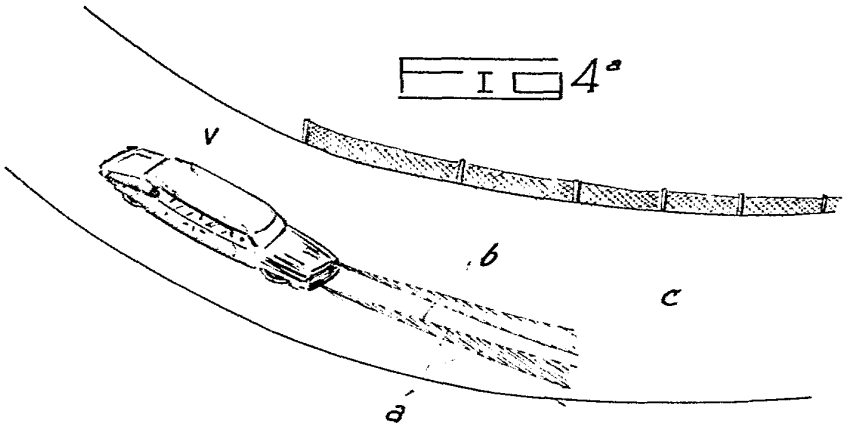


FIG 4ª



MADRID, 30 [illegible] 1967

F. SANCHEZ

p.p.

ESCALA VARIABLE

D. JESUS RAMIREZ RAMIREZ

FIG 1ª

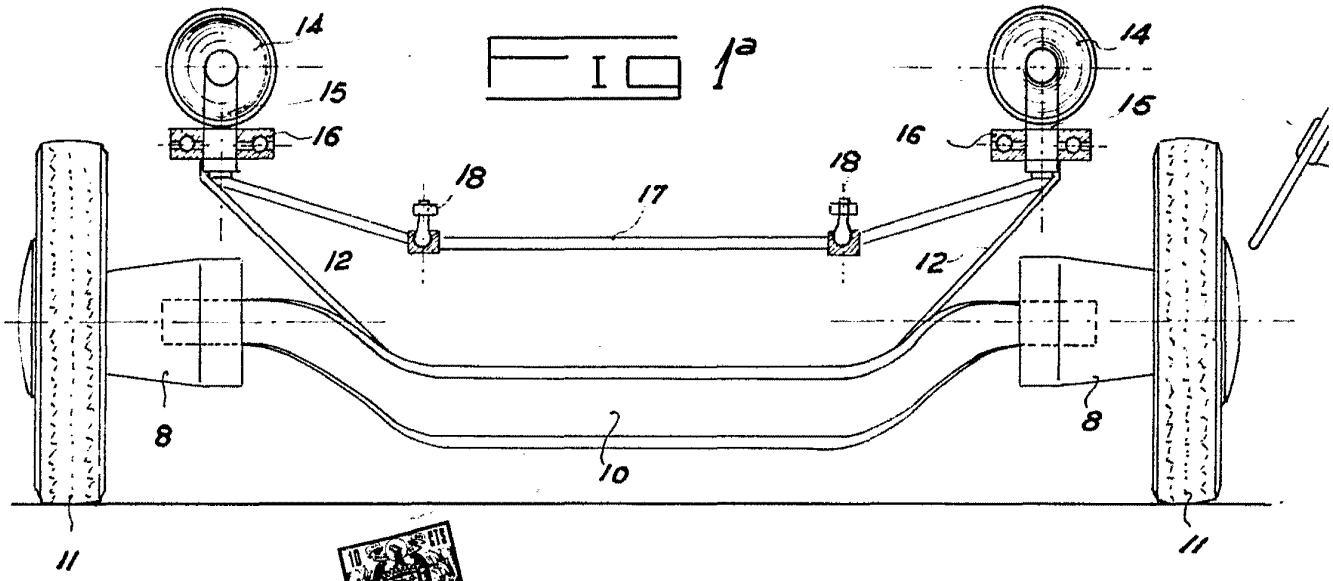
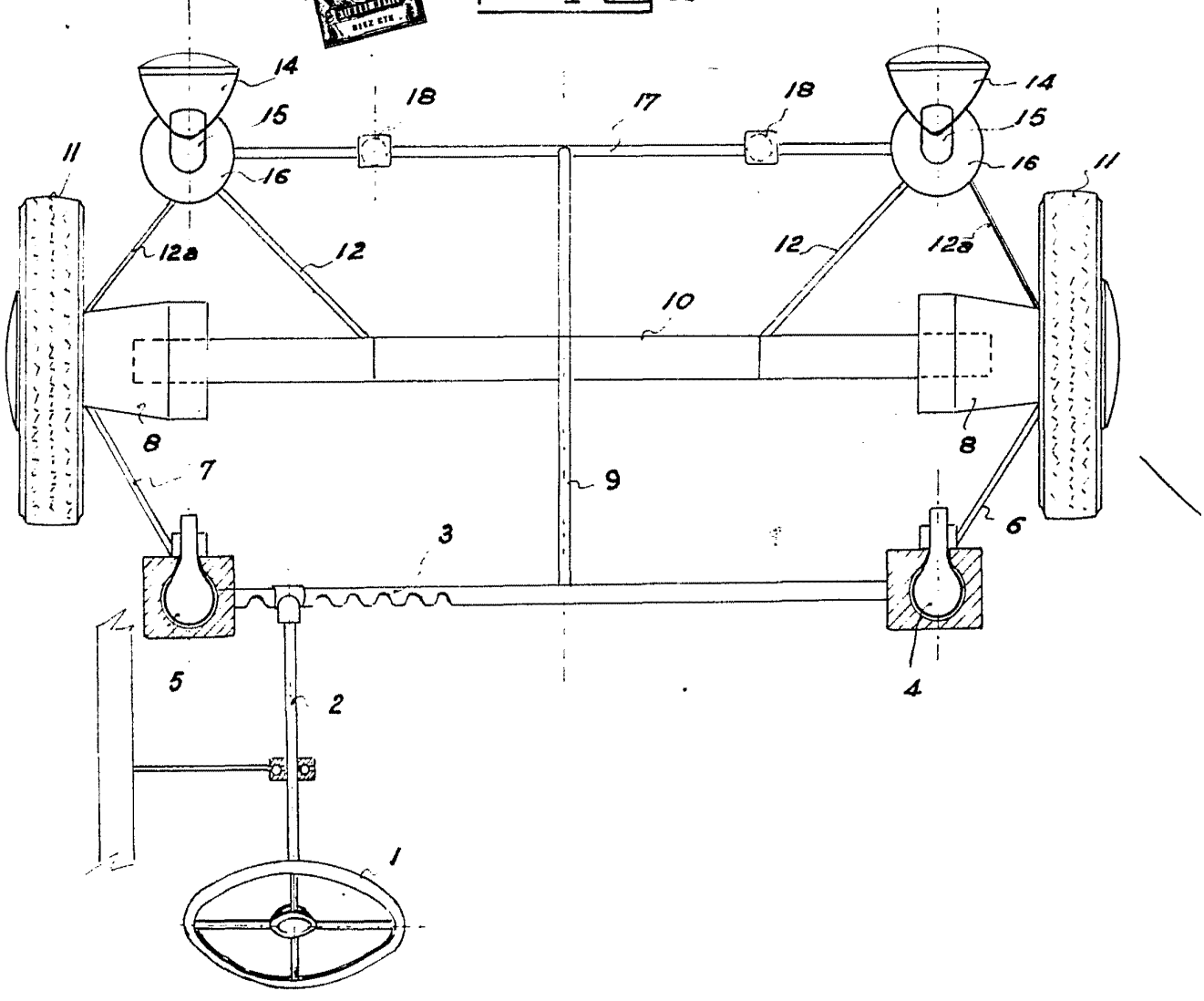


FIG 2ª



ESCALA VARIABLE

HOJA UNICA

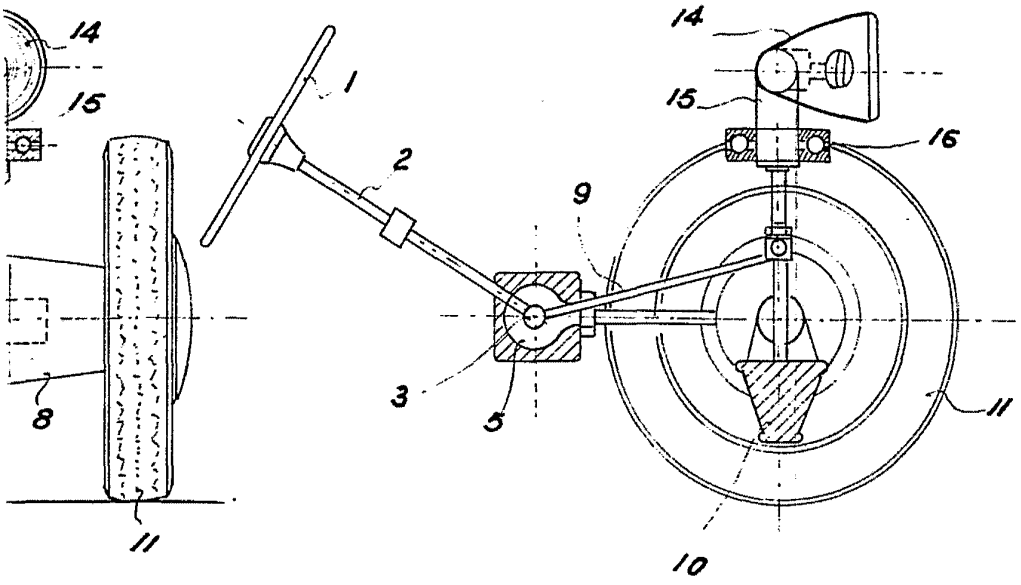


FIG 3ª

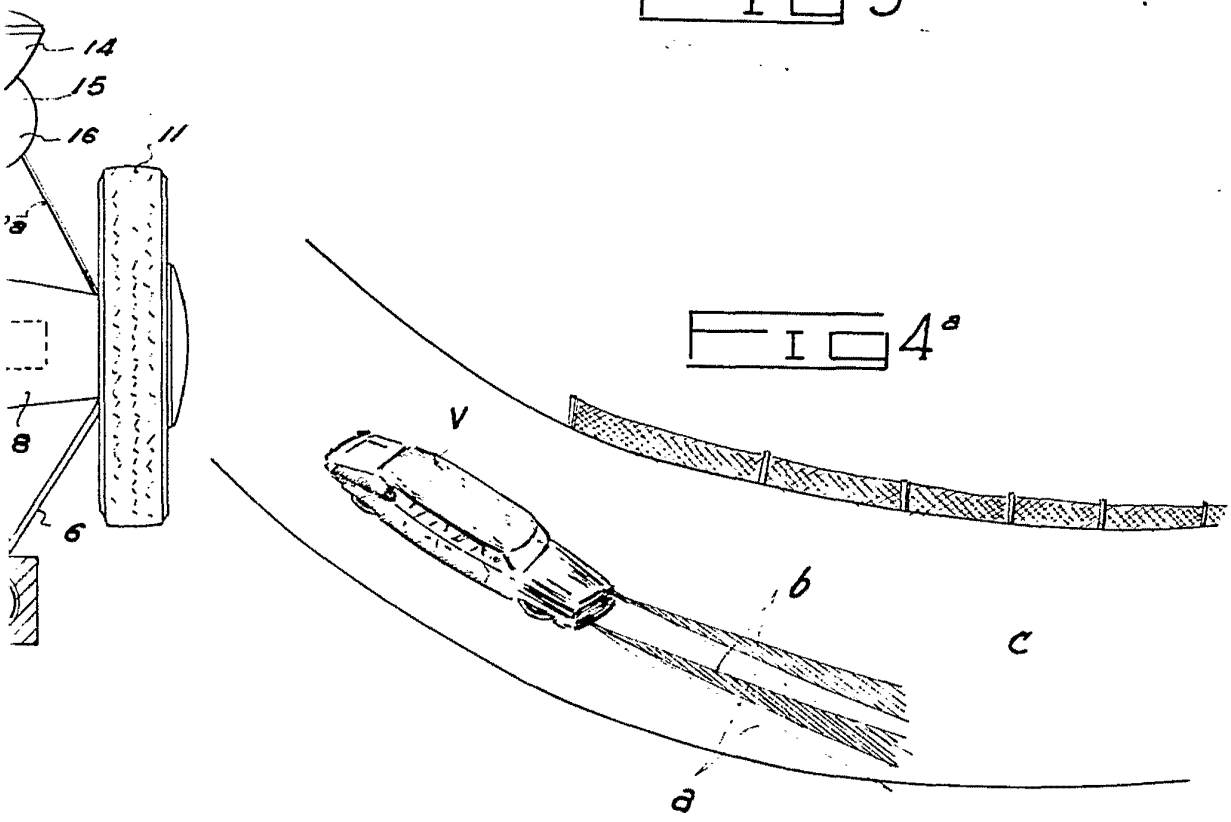


FIG 4ª

MADRID, 30 FEB 1967

F. SANCHEZ

p.p.