

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial **Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y en el contenido de la Memoria adjunta.**



ESPAÑA

466283

ES

11

21

22

NUMERO

466.283

AT

FECHA DE PRESENTACION

20 DIC. 1978

PATENTE DE INVENCION

50 PRIORIDADES:	52 FECHA	53 PAIS
51 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	54 CLASIFICACION INTERNACIONAL	55 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	B60G	

56 TITULO DE LA INVENCION

PERFECCIONAMIENTOS EN SISTEMAS DE ALINEACION DE FAROS ACCIONADOS ELECTRICAMENTE.

71 SOLICITANTE (S)

CHRYSLER ESPAÑA, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Villaverde, Madrid - 21 -

72 INVENTOR (ES)

Anthony J. Exton.

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO

La presente invención se refiere a perfeccionamientos en sistemas de alineación de faros accionados eléctricamente.

5 En un circuito sencillo de punete de "wheatstone", cuando el punete se encuentra en estado de equilibrio, esto es: $R_1 \times R_4 = R_2 \times R_3$, la corriente no fluye a través del galvanómetro situado entre las resistencias R_1 , R_2 y la R_3 R_4 .

10 En estas circunstancias aparece un potencial a través de los terminales del galvanómetro, cuando la red se encuentra desequilibrada; esto es: $R_1 \times R_4 \neq R_2 \times R_3$. La diferencia entre el producto de las resistencias será el potencial que pase a través del galvanómetro. La polaridad del potencial, y, por lo tanto, la dirección del flujo o de corriente a través del galvanómetro, depende de la redacción de las resistencias de la red.

15 Con objeto de explicar el objeto de la invención de una forma mas comprensible a continuación se muestran las figuras en las cuales:

20 La figura 1 muestra un esquema general de la invención, y

La figura 2 muestra un diagrama o esquema simplificado de la instalación en el vehículo.

25 Según se muestra diagramáticamente en la figura 1 si un motor eléctrico, reversible, se une mecánicamente a través de un sistema reductor al contacto de barrido del potenciómetro 1, y su rotación se determina por la dirección de la corriente a través del relé polarizado 2, entonces, si se altera la posición del contacto de barrido en el potenciómetro 3, 30 el relé polarizado 2 se volverá activado debido al desequilibrio

de la red de resistencia y el motor girará hasta que la posición del contacto de barrido en el potenciómetro 1 sea idéntica a la del contacto del potenciómetro 3.

5 Cuando la posición de los dos contactos de barrido es idéntica, la red de resistencia está en posición de equilibrio, produciéndose la desactivación del relé 2 y cortando la alimentación de corriente al motor eléctrico.

10 Para la aplicación a la nivelación de los faros del objeto de esta invención se procede de la manera siguiente:

15 Si el potenciómetro 1 se sitúa en el faro del vehículo, de tal manera que la posición de su contacto de barrido está referida a la alineación del faro y ésta, controlada por un motor eléctrico reversible, y si el potenciómetro 3 se encuentra:

1.- Situado en el vehículo de tal manera, que la posición de su contacto de barrido está referido a la posición del vehículo cargado, ó

20 2.- De un interruptor multiposicional, que selecciona los valores apropiados de resistencia; entonces el circuito puede ser dispuesto, de tal manera, que la alineación del faro sea controlada por el valor de resistencia, dictado por el contacto de barrido del potenciómetro 3, automáticamente referido a la carga o por selección manual.

25 Con relación a la figura 2, dicha figura representa un diagrama simplificado de la instalación en donde se referencia un motor de reglaje de alineación del faro del tipo imán permanente con 4, un relé polarizado o interruptor de láminar 5, un control manual o sensor de carga del vehículo 6
30 el conector lateral izquierdo 7 y el sensor del alineador de

faro 8. Igualmente se referencia el conector lateral izquierdo 9 y el contacto 10.

El motor 4 eléctrico, reversible, se une mecánicamente a través de un dispositivo reductor al contacto del cursor del primer potenciómetro 6, determinándose la rotación de dicho motor 4 por la dirección de la corriente, a través de un relé polarizado 5, que al activarse dicho relé 5, cuando se presenta un desequilibrio de la red de resistencia si se altera la posición del contacto del cursor en un segundo potenciómetro 8, gira por consiguiente el motor 4 hasta que la posición del contacto del cursor del primer potenciómetro 6, sea idéntica a la del contacto del segundo potenciómetro 8, desactivándose se el relé 5, cuando la posición de los dos contactos de los cursores de los dos potenciómetros es idéntica, quedándose por lo tanto la red de resistencia, en posición de equilibrio y por consiguiente, se desactiva el relé 5 cortando la alimentación de corriente al motor eléctrico 4.

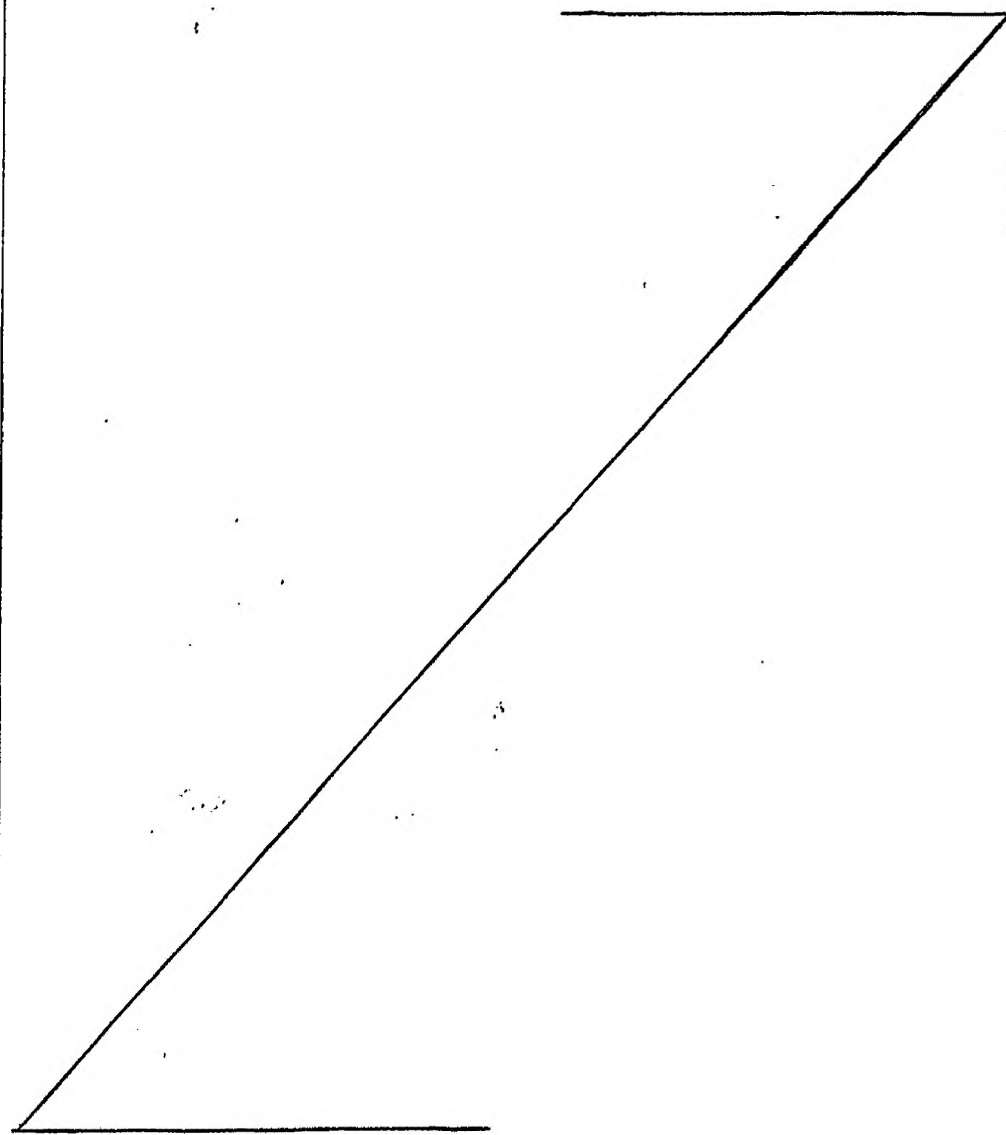
En la práctica según la invención, el primer potenciómetro 6 se situa en el faro del vehículo, de tal manera que la posición del contacto del cursor está referida a la alineación del faro, y en esta posición se controla por medio del motor eléctrico reversible 4, cuando el segundo potenciómetro 8 se encuentra con el contacto del cursor, con referencia a la posición del vehículo cargado.

Por otro lado cuando el primer potenciómetro 6 se situa en el faro del vehículo y su posición del contacto del cursor, está referida a la alineación del faro, el segundo potenciómetro 8 se encuentra situado de tal manera que forma parte de un interruptor multiposicional, que selecciona los valores apropiados de resistencia, disponiéndose el circuito de

tal manera que la alineación del faro, sea controlada por el valor de resistencia referenciado por el contacto del cursor del segundo potenciómetro 8, automáticamente, con referencia a la carga o por selección manual.

5

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.



REIVINDICACIONES

5 1.- Perfeccionamientos en sistemas de ali
neación de faros accionados eléctricamente, caracterizados por-
que se dispone de un motor eléctrico, reversible, que se une me
cánicamente a través de un dispositivo reductor al contacto del
cursor de un primer potenciómetro, determinándose la rotación
de dicho motor por la dirección de la corriente, a través de un
relé polarizado, activándose dicho relé, cuando se presenta un
desequilibrio en la red de resistencia si se altera la posición
10 del contacto del cursor en un segundo potenciómetro, girando por
consiguiente el motor, hasta que la posición del contacto del
cursor del primer potenciómetro, sea idéntica a la del contacto
del segundo potenciómetro, desactivándose el relé, cuando la po
sición de los dos contactos de los cursores de los potenciómetros
15 es idéntica, quedándose la red de resistencia, en posición de
equilibrio y por consiguiente, al desactivarse el relé, corta la
alimentación de corriente al motor eléctrico.

20 2.- Perfeccionamientos según la reivindi-
cación 1, caracterizados porque el primer potenciómetro se sitúa
en el faro del vehículo, de tal manera que la posición del con-
tacto del cursor, está referida a la alineación del faro, estan
do su posición controlada por un motor eléctrica reversible, cuan
do el segundo potenciómetro se encuentra con el contacto del cur
sor, referido a la posición del vehículo cargado.

25 3.- Perfeccionamientos según la reivindi-
cación 2, caracterizados porque cuando el primer potenciómetro
se sitúa en el faro del vehículo y su posición de contacto del
cursor, está referida a la alineación del faro, el segundo poten
ciómetro se encuentra situado de tal manera que forma parte de
30 un interruptor multiposicional, que selecciona los valores apro

5 piados de resistencia, disponiéndose el circuito de tal manera que la alineación del faro, sea controlada por el valor de resistencia referenciado por el contacto del cursor del segundo potenciómetro, automáticamente, con referencia a la carga o por selección manual.

4.- Perfeccionamientos en sistemas de alineación de faros accionados eléctricamente, todo ello tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en el dibujo adjunto.

10 Esta Memoria consta de 6 hojas escritas a máquina por una sola cara.

31 OCT. 1978

Madrid,

CHRYSLER ESPAÑA, S.A.

J. M. GOMEZ ACEBO Y ROMBO
p. p. Firmador J. Suarez Diaz

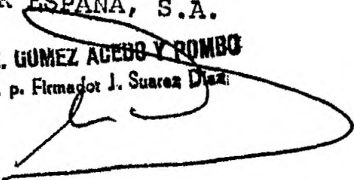


FIG. 1

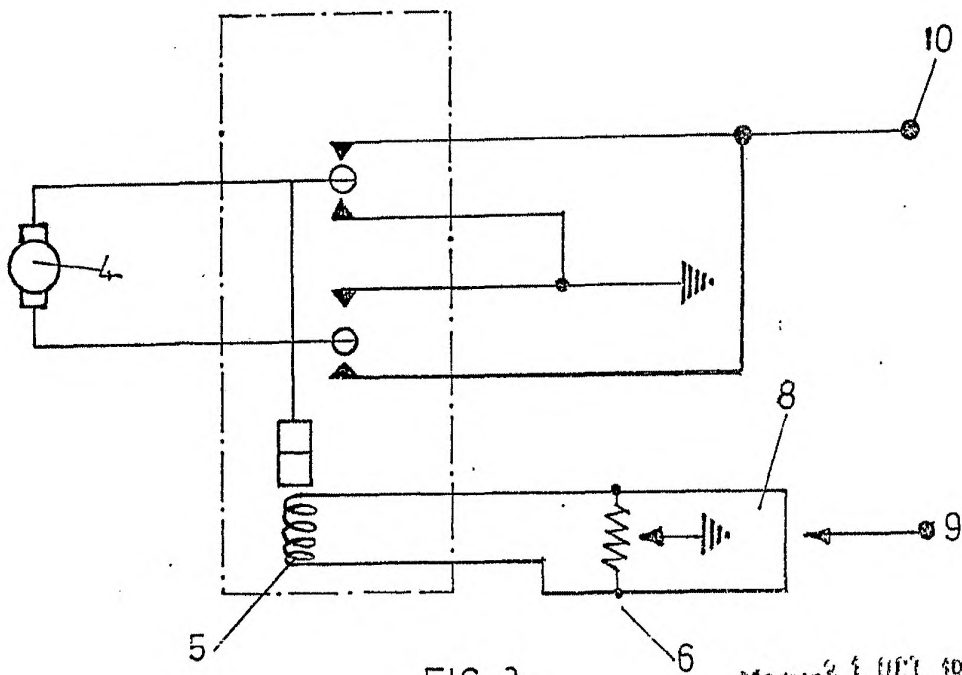
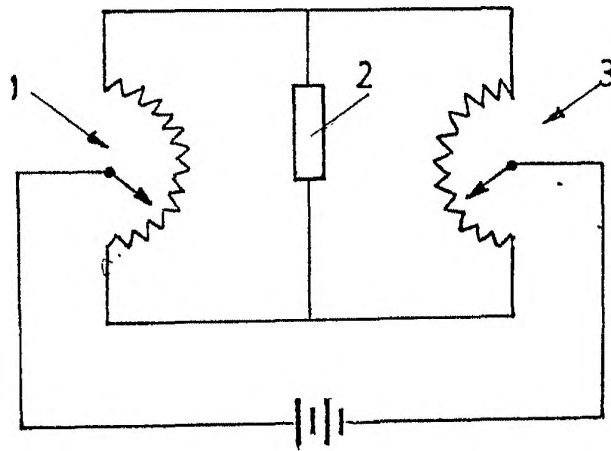


FIG. 2

Madrid 31 OCT. 1971

J. M. GOMEZ ASEDO Y POMBO

p. p. Firmado: J. Suarez Diaz

ESCALA VARIABLE.