

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

que se acompaña a

la solicitud de

UN MODELO DE UTILIDAD por VEINTE AÑOS en ESPAÑA

a favor de

Don JOSE ROBERTO TORRENT PRATS, domiciliado en CIUDADELA

(Baleares), Av. de José Antonio -110,

p o r

" FAROS COMPLEMENTARIOS DE ENCENDIDO AUTOMÁTICO, CON PROYECCION OBLICUA DE LUZ, PARA VEHICULOS DE MAS DE DOS RUEDAS "

//////

La invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial de 26 julio 1929, texto refundido, publicado el 30 de abril de 1930.

5

Es sabido que los faros de los automóviles y vehículos en general presentan el inconveniente de que, al iniciar un viraje, la curva de la carretera queda iluminada solamente en parte, ya que la luz no alcanza a la zona interior de dicha curva, porque el faro recibe sólo la inclinación que le da el cuerpo del coche o manillar de la motocicleta, que siempre es de menor grado de cerrado que la curva a efectuar, quedando en constante peligro por falta de visibilidad hasta que se entra nuevamente en la línea recta de la carretera.

10

15

Este grave inconveniente es causa de numerosos accidentes y a neutralizarlo ha venido el modelo de utilidad nº. 41.136, por "NUEVO FARO, CON MOVIMIENTO GIRATORIO AUTOMATICO, APLICABLE A TODA CLASE DE VEHICULOS", solicitado por Don José Roberto Torrent Prats, con fecha 22 de marzo próximo pasado, según el cual se prevé la dotación de un mayor grado de inclinación a los faros, que el proporcionado normalmente por el cuerpo del coche o manillar de la motocicleta, para lo cual dichos faros están provistos de un dispositivo que se acciona en combinación con el manillar, con el volante o con las ruedas delanteras del vehículo.

20

25

30

Ahora bien: el Sr. Torrent ha pensado en una nueva realización de la misma idea de dotar a los vehículos de un

sistema de alumbrado oblicuo para las curvas del camino, el cual es aplicable a los vehiculos de más de dos ruedas.

35 Esta nueva idea, derivada de la primitiva, es la que vamos a describir en la presente memoria y en ayuda de nuestro propósito, se han confeccionado los adjuntos dibujos, cuya fig. 1^o representa esquemáticamente una vista superior de la parte delantera de un automóvil, señalándose con el n^o 1 los dos faros fijos habituales del mismo, y con 40 el 2 otros dos faros también fijos, pero orientados oblicuamente hacia ambos lados del camino. En la fig. 2^o vemos el mismo coche tomando una curva, pudiéndose apreciar que mientras los faros 1 proyectan su resplandor en sentido paralelo a la marcha del vehículo, iluminando por consiguiente 45 la parte externa de la curva, el señalado con el n^o 2, orientado oblicuamente, alumbrá el sector interno de la revuelta resultando una zona ininterrumpida de alumbrado que abarca todo lo ancho de la carretera.

50 Dichos faros complementarios oblicuos estarán situados a ambos lados del radiador o parachoques, o dispuestos en los guardabarros, orientado cada uno a un lado de la carretera y en conexión con el encendido de las luces frontales 1, de tal manera que al encenderse éstas queda establecido el contacto para que los faros 2 puedan iluminarse también 55 en determinadas circunstancias, merced a un conmutador adherido al eje de dirección, a las ruedas, al eje del volante, etc.

60 El funcionamiento de los faros descritos es muy sencillo, pues una vez encendidos los habituales, basta el movimiento del volante en un sentido o en otro, para que el faro lateral correspondiente al lado interno de la curva que

65 se haya de tomar, quede encendido automáticamente, por contacto del conmutador adaptado en cualquier punto de los mandos de dirección del vehículo, quedando iluminada la totalidad de la curva de la carretera. Al volver el volante a su posición normal, cesará el contacto citado y solamente continuarán encendidos los focos centrales usuales, para alumbrar la línea recta del camino. Ninguno de los dos faros laterales se volverá a encender salvo nuevo accionamiento del volante y en este caso sólo lo hará, como queda dicho, el fero correspondiente a la parte interior de la curva.

70 No es preciso hacer hincapié en las ventajas que han de derivarse de la utilización del nuevo sistema de alumbrado lateral en los vehículos, ya que con él se resuelven por completo los graves inconvenientes que hoy se ofrecen a los viajes nocturnos, los cuales hemos mencionado en los párrafos preliminares de la presente memoria. Es evidente que al poderse alumbrar perfectamente todo el ancho de la

75 carretera, lo mismo en las zonas rectas que en las curvas (lo cual no se había conseguido hasta ahora) se procura una gran seguridad a los viajeros, tanto peatones como ocupantes de vehículos rodados, extremo éste que es muy digno de tenerse en cuenta y que hará que la nueva idea

80 sea muy bien acogida en el mercado.

85 Hecha la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden

90 y la que se reivindica en la siguientes

N O T A

En resumen : El Modelo de Utilidad que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones que siguen:

95

100

105

110

115

120

1º.- Faros complementarios de encendido automático, con proyección oblicua de luz, para vehículos de más de dos ruedas, caracterizados porque están constituidos esencialmente por dos faros propiamente dichos situados a ambos lados de la parte delantera del vehículo de que se trate, cada uno de los cuales está orientado oblicuamente hacia un lado del camino y en conexión con la instalación de alumbrado de los faros frontales, de tal manera que al encenderse éstos queda establecido el contacto para que los primeros se iluminen también en determinadas circunstancias.

2º.- Faros, según reivindicación primera, caracterizados porque, acoplado al eje de dirección, a las ruedas, al eje del volante o a cualquier otro punto de los mandos de dirección del vehículo, se encuentra un conmutador que permite que al ser accionado el volante en un sentido o en otro, según la dirección de la curva que se haya de tomar, quede encendido automáticamente, por contacto de dicho conmutador, el faro lateral correspondiente al lado interno de la curva citada, quedando iluminada la totalidad de la misma y volviendo a apagarse dicho faro oblicuo, por no ser necesaria su utilización, cuando el volante recupera su posición normal para dirigir al vehículo por zona recta de la carretera.

3º.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:

"FAROS COMPLEMENTARIOS DE ENCENDIDO AUTOMATICO, CON PROYECCION OBLICUA DE LUZ, PARA VEHICULOS DE MAS DE DOS RUEDAS".

Todo conforme queda descrito en la presente memoria,
que consta de seis páginas escritas a mano y dibujos que
se acompañan.

125

Madrid, 3 abril de 1.954

ALFONSO UNGRIA

41356



FIG. 1ª

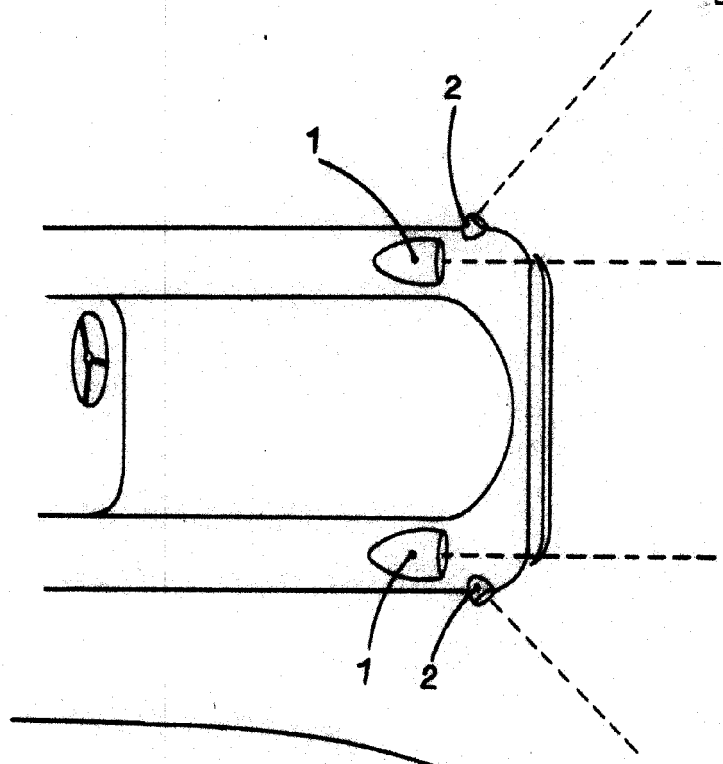
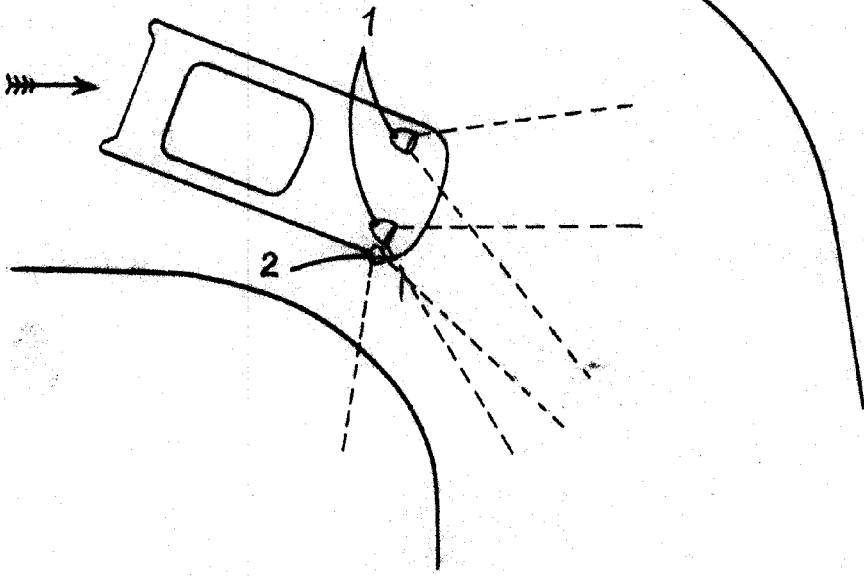


FIG. 2ª



ESCALA VARIABLE
MADRID, 3 DE abril DE 1954.
ALFONSO TORRENT