



MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años por "FARO PARA EL ALUMBRADO DEL LADO LIBRE Y DE LA PARTE POSTERIOR DE LA RUTA, QUE FACILITA EL CRUCE NOCTURNO DE LOS AUTOMOVILES" (novenave grupo, clase 85) a favor de D. Emile, Gustave, Edouard VIVES, residente en Villeneuve-sur-Loir, 7 Quai d'Alsace, (Deptº del Lot-et Garonne) (Francia).

El presente invento se refiere a un faro eléctrico, de acetileno u otro, con reflector orientado en sentido inverso a la marcha hacia adelante del vehículo; el faro está fijo en la parte lateral e en la posterior del vehículo con objeto de iluminar el lado libre y la parte posterior de la ruta y facilitar de este modo el cruce nocturno de los automóviles que tengan apagados o semiapagados sus faros delanteros.

Aplicando los reglamentos en vigor (Código francés de ruta por ejemplo), la extinción admitida y aplicada del faro anterior lado libre, facilita ya durante la noche, el cruce de dos vehículos, pero esta extinción es insuficiente, pues persiste el deslumbramiento e ceguedad, y la parte de la ruta situada en la parte lateral y en la posterior del vehículo que se cruza, se encuentra en una oscuridad completa.

El faro posterior, objeto del presente invento, tiene por fin obviar a los inconvenientes que acabamos de señalar.

El invento comporta esencialmente un faro eléctrico, de acetileno u otro, en plancha de hierro, cobre o cualquier otra sustancia que posea por su misma forma un ángulo de proyección de la luz que ilumine la ruta en la parte lateral y posterior del vehículo para facilitar el paso del que se va a cruzar. Este faro colocado en la



- 2 -

parte lateral o posterior del vehículo, está provisto de una visera o pantalla que hace descender el haz luminoso a un metro de altura y permite ver completa y claramente la placa porta-número y el fuego rojo posterior ya existentes.

El no deslumbramiento del presente faro es debido a la forma oval lateral, a su tabique metálico o, en defecto de éste, a la ventana de vidrio rojo o amarillo.

Cualquiera que sea el manantial luminoso empleado, el fuego rojo de la parte posterior y el blanco para iluminar el número se pueden combinar con el faro de cruce, conservando sin embargo su independencia y son accionados del modo corriente.

Para todo otro manantial luminoso que no sea la electricidad, la linterna posterior siempre encendida comprenderá en su dispositivo la luz roja y la iluminación del número.

El faro de cruce debe estar fije en la parte lateral que queda libre en el cruce (lado izquierdo en el caso que los vehículos lleven la derecha) o en la parte posterior de la carrocería utilizando para este el estribo, los guardabarros anterior o posterior y de un modo menos aparente y más racional, ajustándolo al ángulo izquierdo (o derecho según el sentido de la circulación) de dicha carrocería.

El faro posterior puede además ser accionado por los dispositivos ya aplicados, es decir eléctricamente, por extinción del faro del lado libre delantero y encendiendo simultaneamente el faro posterior.

El dibujo adjunto muestra a título de ejemplo una forma de realización del invento. En este dibujo se supone que el sentido de la circulación de los vehículos es por la derecha, haciéndose el cruce a la derecha y el paso a la izquierda.

La fig. 1 es un corte horizontal del aparato según a-a de la fig. 2.

La fig. 2 es una vista en elevación.

La fig. 3 es una vista de perfil del lado de la placa porta-número.



- 3 -

La fig. 4 muestra la orientación de las haces luminosas en el caso en que el faro de cruce esté dispuesto en la parte posterior de la carrocería.

La fig. 5 muestra la orientación de las haces en el caso en que el faro de cruce esté dispuesto en el lado izquierdo (circulación por la derecha), sobre el estribo o sobre el ala anterior.

El aparato representado comporta el alumbrado ~~de~~ eléctrico y presenta de preferencia, en el sentido de la anchura del vehículo, una forma oval. El fuego rojo posterior y el fuego blanco para la iluminación de la placa-número están comprendidos en el presente faro posterior.

En la fig. 1 se ha representado en 1 y 2 el ángulo izquierdo posterior con ajuste del faro de cruce orientado en el sentido contrario de la marcha hacia adelante del vehículo. En caso de que no hubiera ajuste del faro, se podrá disponer sobre la pared 4 una ventana lateral del lado libre de la ruta; su objeto será iluminar la parte de ruta libre a la altura del cruce y lo más delante posible de este punto. El manantial luminoso está constituido por una bombilla eléctrica 3 o "fuego de cruce" accionada eléctricamente, y según la maniobra que después se indicará; la pared 4 forma reflector del faro de cruce.

En 5 está dispuesto de un modo semejante; un tabique metálico que forma reflector de los rayos luminosos reflejados en la ventana 6 y que evita el deslumbramiento de la lámpara 3; este tabique 5 separa además el faro en dos partes; una de las cuales, la de la derecha contiene una pequeña bombilla suplementaria 7 constantemente encendida y que sirve para dos cosas: fuego rojo posterior y fuego blanco para iluminar la placa-número. Gracias a este tabique de separación se evita el alumbrado constante de la parte del faro destinado a los cruces nocturnos.

La ventana 6 montada sobre charnelas ilumina claramente el lado



- 4 -

libre de la ruta y la parte situada detrás del vehículo e indica el obstáculo representado por la carrocería.

La ventana lateral 8 ilumina la placa porta-número y la ventana 9 sirve de luz roja posterior.

En 10 está dispuesta una barrita que forma charnela de ventanilla o puertecilla, que enlaza las partes superior e inferior y sirve para fijar el vidrio rojo 9.

En la fig. 2, se ve en 11 el borde que sirve para fijar los cristales, y en 10 la barrita que forma charnela.

En la fig. 3 que representa la cara lateral derecha del aparato, del lado de la placa porta-número, se ve en 8 la ventana lateral desmontable para el cambio de la lámpara 7, ventana que ilumina la placa número. Según la colocación de esta placa ésta puede estar dispuesta en la parte superior o en la parte inferior del faro.

La fig. 4 muestra la orientación de las diferentes haces luminosas en el caso que el faro de cruce A esté dispuesto en la parte posterior de la carrocería y ajustado al ángulo izquierdo de dicha carrocería. Estas haces luminosas son entonces las siguientes:

- a) El gran haz lateral posterior B, emitida por la ventana (fig. 1) y que ilumina claramente el lado libre de la ruta, haz dirigida en el sentido contrario de la marcha hacia adelante del automóvil.
- b) El fuego o luz roja posterior C reglamentario, emitido por la ventana 9 (figura 1)
- c) El pequeño fuego o luz blanca D que ilumina por la ventana lateral 8; la placa porta-número.
- d) Eventualmente y sólo en el caso en que el aparato no esté ajustado a la carrocería, el haz lateral anterior E emitida por una ventana suplementaria perforada en la pared 4, haz que sirve para iluminar la parte de ruta libre a la altura del cruce.

Finalmente, los faros anteriores del coche están representados en: F, faro anterior del lado libre- semiapagado o en lamparilla



C faro anterior lado accotamiento, que proyecta una luz difusa.

Pero hemos especificado que el faro cruce podía por el contrario estar dispuesto en H sobre el estribo izquierdo o sobre el ala anterior. Es el caso representado en la fig. 5 que muestra:

- a) El gran haz lateral posterior B como anteriormente;
- b) El pequeño haz lateral anterior H del lado libre iluminando por ventana lateral como ya hemos indicado.
- c) El fuego o luz roja independiente C'.

El haz que tiene más importancia para el cruce es el haz lateral posterior B cuyo objeto es doble.

- a) situar el obstáculo representado por el vehículo que lo posee
- b) iluminar el lado libre y la parte posterior libre de la ruta, asegurando de este modo la visibilidad perfecta de todos los obstáculos que puedan encontrarse o surgir en esta zona peligrosa.

La maniobra para el cruce es pues la siguiente:

Los conductores que se van a cruzar, avansan hacia el lugar del cruce, y a unos cien metros encienden su faro posterior y al mismo tiempo dejan semiapagado su faro anterior del lado libre (es decir en este caso el faro izquierdo) mientras que el faro anterior del lado de accotamiento (es decir el faro derecho) conserva su intensidad luminosa, pero proyecta una luz difusa por medio de un cristal difusivo apropiado.

Llegados a unos quince metros de dicho cruce, vuelven a dar plena luz a los faros anteriores y apagan el faro posterior. En el curso de la operación, el espacio de ruta comprendido entre los dos vehículos está suficientemente alumbrado por las lamparillas, y el conductor que va al encuentro, teniendo delante de sí una parte de ruta iluminada por el faro de cruce, ve todos los obstáculos que se perfilan en el fondo luminoso como sobre una pantalla, pantalla sobre la cual se destaca igualmente el obstáculo del coche que va a cruzar.

Finalmente, hay que añadir que el faro de cruce facilita la marcha hacia atrás, iluminando utilmente los obstáculos que están detrás



del vehículo.

Es evidente que según la carrocería del coche en cuestión, el aparato se podrá disponer de un modo no aparente en el interior de los armazones, epider o torpedos, conductos interiores, camionetas y camiones, de toda clase de carrocería, así como sobre los guardabarros, estribos, etc. Según su disposición, el faro podrá variar de forma y de dimensiones.

Hemos supuesto en todo lo que precede, que el sentido de circulación de los vehículos era a la derecha, pero es evidente que en el caso en que los vehículos fuesen por la izquierda (cruce a la izquierda y paso a la derecha), la disposición del faro de cruce estaría sencillamente invertida, siendo igual la maniobra para cruzar.

Hay que notar que el presente invento deja completamente de lado los sistemas de linternas posteriores ya existentes, que tienen por objeto señalar la parte posterior del vehículo por medio de un fuego o luz roja e iluminar la placa-número por medio de un fuego o luz blanca. El empleo del faro de cruce no debe evidentemente ser considerado como limitado y su papel ha sido precisado suficientemente para que su caracter esté determinado, y para que cualquier otro empleo, previsto o no previsto, le sea reservado.

NOTA

Se declara de novedad y de propia invención las siguientes

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

Dispositivo que facilita el cruce nocturno de los automóviles y otros vehículos, caracterizado esencialmente por:

1º.- Un faro eléctrico, de acetileno u otro, cuya principal luz luminosa está orientada, de modo que ilumine claramente el lado libre y la parte posterior de la ruta seguida, para asegurar la visibilidad perfecta, para los coches que se cruzan, de todos los obstáculos que pueden surgir en esta zona peligrosa.



- 7 -

2º.- La ventana dispuesta en el faro, inclinada de un lado y hacia atrás, para permitir situar el obstáculo del vehículo que está provisto de él.

3º.- El no deslumbramiento del faro de cruce, obtenido por su forma oval en el sentido lateral.

4º.- La combinación posible del faro de cruce con la luz roja posterior y la luz lateral blanca para iluminar la placa porta-número, cuando el aparato está dispuesto en la parte posterior de la carrocería, en el lado izquierdo o derecho del coche (según el sentido de la circulación), conservando, sin embargo, estas luces roja y blanca su independencia y estando accionadas del modo corriente.

5º.- Un tabique metálico que separa en este caso el aparato en dos partes, una de las cuales contiene la lámpara para el faro de cruce mientras que la otra contiene una lámpara suplementaria que ilumina la luz roja posterior y la luz blanca lateral para la placa porta-número, formando además este tabique un reflector del faro de cruce y evitando el deslumbramiento de su manantial luminoso.

6º.- La iluminación intermitente de la lámpara para faro de cruce mientras que la lámpara auxiliar para luces roja y blanca está encendida de un modo continuo.

7º.- En caso que el dispositivo no esté ajustado en el ángulo de la carrocería, sino dispuesto bien sea en la parte posterior de la carrocería o bien en un lado (estribo, o ala anterior) la disposición de una ventana suplementaria que emite un pequeño haz lateral anterior que sirve para iluminar la parte de ruta libre a la altura del cruce, cuando el faro anterior del lado libre (izquierdo o derecho según el sentido de la circulación) está semiapagado o en lamparilla para cruzar.

La patente cuyo privilegio de invención se solicita por veinte años para España y sus dominios deberá recaer por "FARO PARA EL ALUMBRADO DEL LADO LIBRE Y DE LA PARTE POSTERIOR DE LA RUTA, QUE FACILITA EL CRUCE NOCTURNO DE LOS AUTOMOVILES" (novenno grupo, clase 85) según



- 8 -

se describe y reivindica en la presente memoria y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid 26 de Noviembre 1935.

pp: Emile, Gustave, Edward VIVES.

J. Marshall

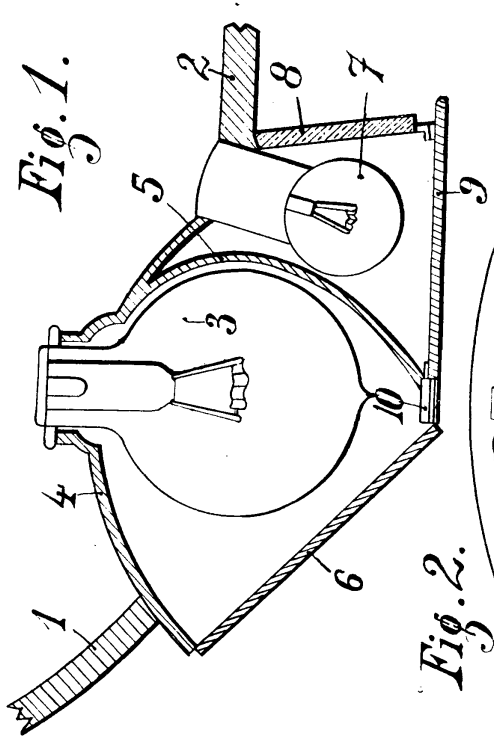


Fig. 1.

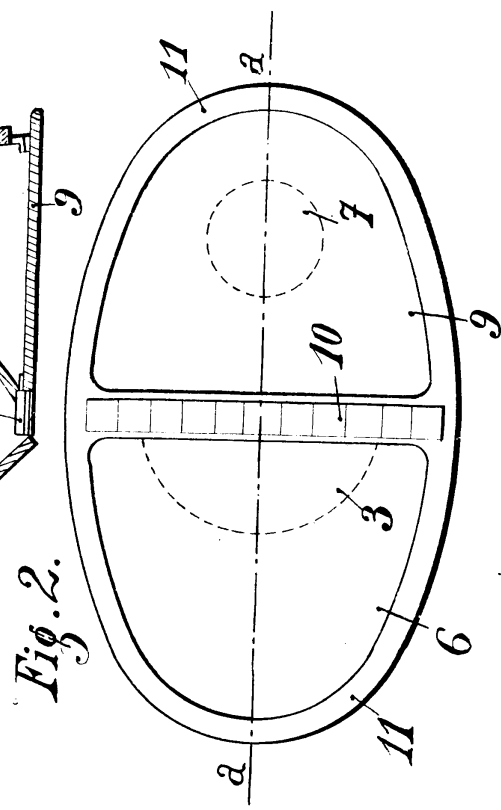


Fig. 2.

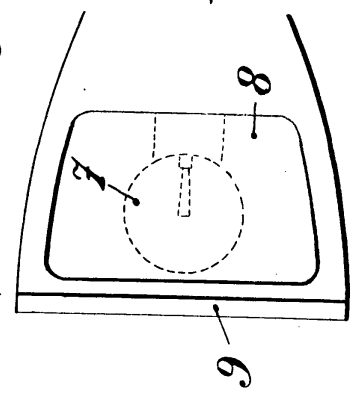


Fig. 3.

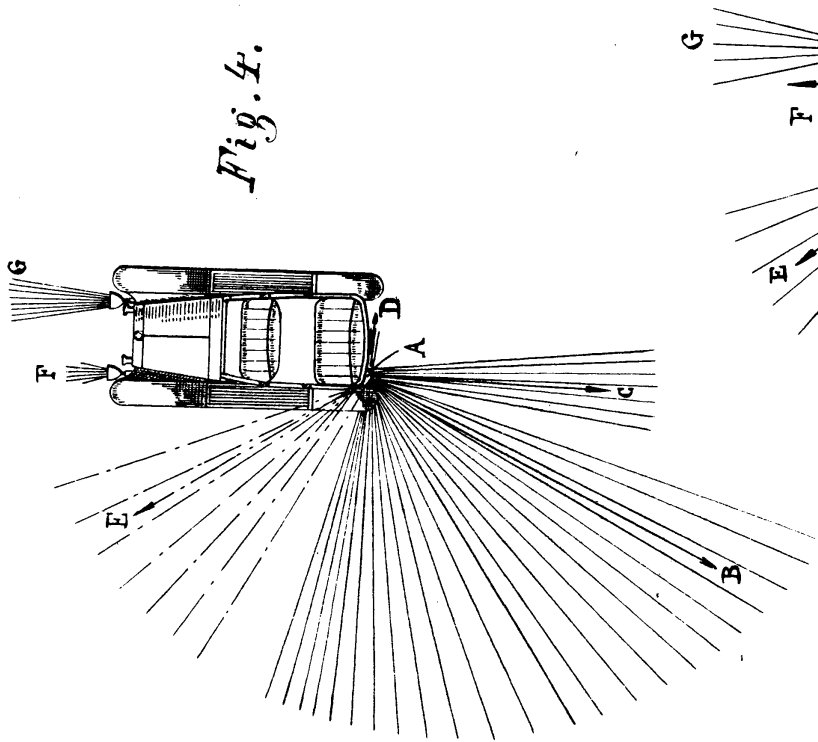


Fig. 4.

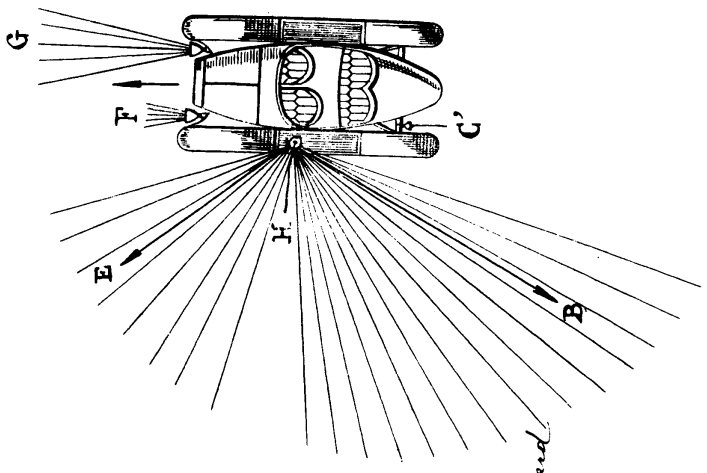


Fig. 5.

Evacu. v. rigible.
Sp. Smith, Gustav, Exeund.
1861
Paris

96.046