

141091

207



141091

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

Correspondiente al registro de Modelo de Utilidad que, por veinte años, se solicita a favor de Don Horst MULLER FIEDLER, de nacionalidad alemana, residente en Barcelona, calle Sagrado Corazón, nº 10-12, ático, 1ª - - - - -

5.

p o r

"FARO SECUNDARIO, DE LARGO ALCANCE PARA REFUERZO DE LA ACCIÓN DE LA LUZ DE CRUCE PARA VEHICULOS AUTOMÓVILES"

=====

Consiste el Modelo de Utilidad que se solicita y reivindica, en un faro secundario de luz aditiva, para refuerzo en la conducción nocturna, de las luces de cruce para vehículos automóviles, en previsión de accidentes el cual, gracias a su especial construcción otorga haces de luz independientes en forma de franja inclinada de gran longitud con halo abierto hacia la derecha de la carretera y dispuesta su inclinación en diagonal de abajo-arriba, con trazado

10.

15.



- recto o media luna, con lo que se consigue una absoluta visibilidad, a distancia, de todo el margen derecho de la carretera y de sus posibles obstáculos, incluyendo, respecto a la altura, la iluminación de árboles, postes, señalizaciones en cadena a larga distancia, y sin embargo,
5. la luz emitida por el haz del lado derecho no alcanza, en forma alguna, en rectas y curvas hacia la izquierda, la mitad izquierda de la carretera y en consecuencia no deslumbra a los conductores que vienen en sentido contrario.
10. Al propio tiempo, y como queda ya dicho, la luz emitida es un haz en forma de franja inclinada, de gran longitud, con halo hacia el lado externo de la carretera o sea hacia la derecha en el sentido de la marcha, pero con supresión del halo reflectante en el lado interno de la
15. carretera (izquierda) y en el sentido frontal.
- Quando el vehículo, que está provisto de este faro, enfoca a otro vehículo que le precede, parte de la luz del faro que en su trayectoria se encuentra a la altura del vehículo precedente, queda diagonalmente incidiendo en el
20. mismo, sin alcanzar el retrovisor de su conductor, por su misma oblicuidad y los rayos más altos de la luz del mismo foco que se encuentran situados más a la derecha, por iluminar una altura superior a la del coche precedente, lo sobrepasan, permitiendo ver la configuración y los posibles
25. obstáculos del margen derecho de la carretera que se encuentra entre ambos coches en refuerzo o sobreiluminación de las luces de cruce, postes, árboles y además, las señalizaciones que se encuentren más allá del coche precedente, a una altura superior y a la derecha de la carretera, siendo
30. por tanto vistas por ambos conductores, no obstante la



147001

20

presencia del vehículo delantero.

Para una perfecta interpretación se describe, a continuación, un caso de realización práctica, a título de ejemplo, no limitativo, de un faro según la invención, acompañándose de una hoja de dibujos en la que:

5.

En la figura 1, se representa esquemáticamente, de lado y sección un faro según la invención.

Y en la figura 2, es visto de frente.

10.

Consiste la invención en que la iluminación deseada con el faro secundario, de refuerzo, obtenido según este Modelo, se obtiene por colocar desplazada por medios regulables en el faro (1), la lámpara (2) de posición axil o recta quedando en posición diametralmente opuesta, es decir, en sentido transversal al eje del faro y además des-

15.

centrada del punto de intersección lumínico (3) con lo que se consigue dividir en dos partes la luz reflejada por la parábola, una de ellas de rayos de proyección unidireccional concentrada con halo concentrable a la derecha y la otra de luz difuminada y de reflejos semi-circulares secundarios (esto en contraposición de los faros actualmente conocidos de filamento axil de deslumbramiento constante, radial y basculante) con cual combinación de rayos lumínicos unidireccionales y difuminados se determina una línea definida, a voluntad, en luz y sombra.

20.

25.

En los casos en que se desea intensificar esta anulación del halo izquierdo se dispone un parapeto portálamparas semi-acodado en su parte lateral o básica según sea el tipo de la lámpara para suprimir o amenguar destellos molestos.

30.

Quando el vehículo que se desee que lleve el nuevo

20.15



183001

faro de refuerzo a la iluminación de cruce deba circular por países en los que el sentido de marcha de la circulación se realiza por la izquierda, tal como en Inglaterra, entonces el nuevo faro se dispone a la izquierda delantera del automóvil funcionando y actuando de la misma manera que la anteriormente descrita, que se refiere a los países de circulación por la derecha.

Independientemente de colocar el nuevo faro a la derecha o a la izquierda, según los casos, hay el aspecto de colocar, simultáneamente, dos faros, uno cuyo haz es dirigido hacia la derecha y el del otro hacia la izquierda con la finalidad de conseguir, además de los efectos buscados, anteriormente descritos, el que el faro que ilumina la parte izquierda de la carretera actuando en apoyo de la luz de cruce al iniciar un adelantamiento y durante el tiempo de realización del mismo logre una mayor iluminación sin deslumbrar al conductor del vehículo que se adelanta pues de esta manera tampoco incide la luz en el espejo retrovisor del exterior de este vehículo.

Se sobreentiende que en el presente caso, serán variables cuantos detalles de construcción y acabado, no alteren, cambien o modifiquen la esencia de la invención.

N O T A

Descrito el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Faro secundario, de largo alcance para refuerzo de la acción de la luz de cruce para vehículos automóviles, caracterizado por el hecho de que para conseguir la ilumi-



- nación del margen de la carretera, en acción de refuerzo del mismo, el nuevo faro del automóvil lleva situada, desplazada, por medios regulables, en el centro del reflector del faro, la lámpara incandescente de iluminación de refuerzo, sobre el portalámparas, a fin de que los filamentos de la lámpara de posición axil o recta queden en posición diametralmente opuesta, es decir, en sentido transversal al eje del faro y además descentradas del punto de intersección lumínico, con lo que se consigue dividir, en dos partes, la luz reflejada por la parábola, una de ellas de rayos de proyección unidireccional, concentrada, con halo concentrable a la derecha y la otra de luz difuminada y de reflejos semicirculares secundarios, con cual combinación de rayos lumínicos, unidireccionales y difuminados se determina, una línea definida, a voluntad, en luz y sombra.

- 2ª.- Faro secundario de largo alcance para refuerzo de la acción de la luz de cruce para vehículos automóbiles, según la anterior reivindicación, en el que para conseguir más acentuadamente la supresión de los reflejos secundarios emitidos por el faro sobre el margen frontal e interno de la carretera, entonces además del desplazamiento de la lámpara en relación con el eje del foco, quedan anulados por supresión del metalizado de parte de la superficie reflectante de la parábola, o por corte de la misma, constituyéndose así una parábola parcial.

- 3ª.- Faro secundario de largo alcance para refuerzo de la acción de la luz de cruce para vehículos automóbiles, según las anteriores reivindicaciones, en el que el halo emitido por la nueva pantalla reflectante del faro sobre



el margen interno de la carretera queda regulado e inclusive suprimido por un paramento-pantalla, para evitar destellos frontales y cual paramento, fijado al soporte general, forma cuerpo con el nuevo faro.

5.

4ª.- FARO SECUNDARIO, DE LARGO ALCANCE PARA REFUERZO DE LA ACCIÓN DE LA LUZ DE CRUCE PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES.

Según se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva, que consta de seis hojas foliadas y escritas por una sola cara y acompañada de una hoja de dibujos.

Madrid, a 20 de Agosto de mil novecientos sesenta y ocho.

P.A.,  
Antonio Aricho  
P.P.



141091

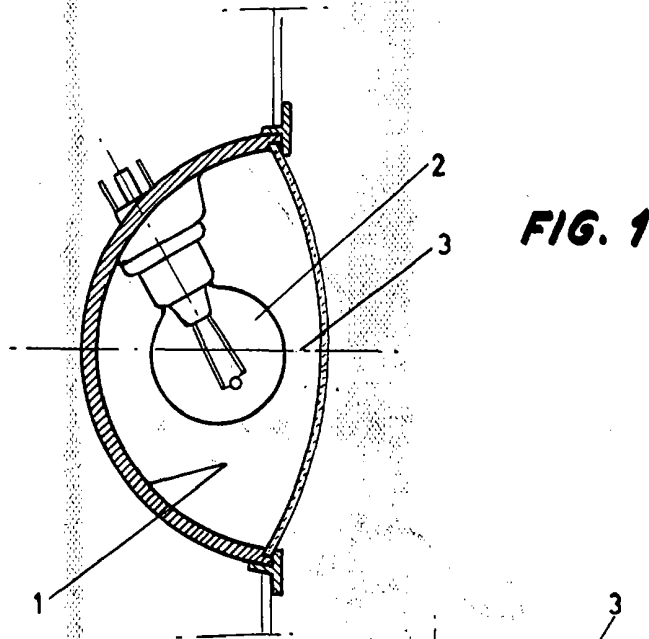


FIG. 1

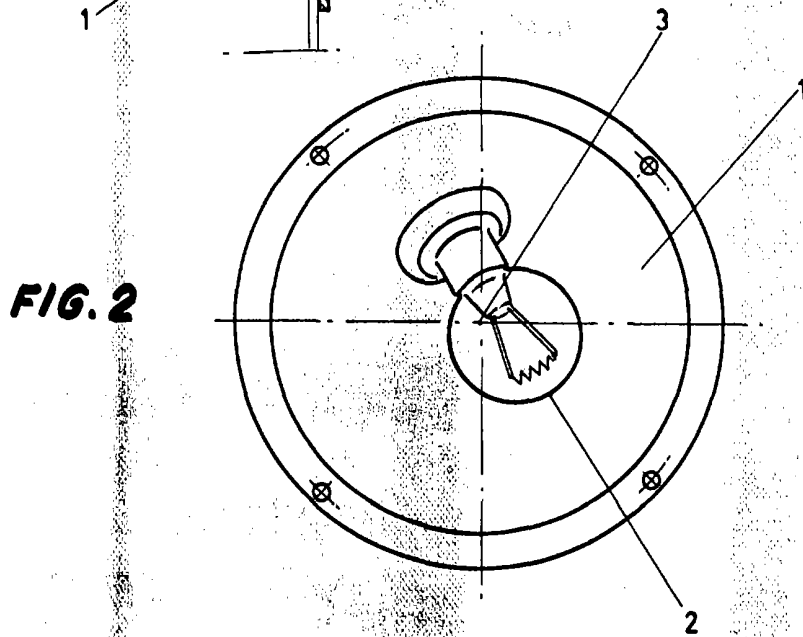


FIG. 2

Madrid, 20 Agosto de 1968.

p.a.

Antonio Aricha  
P. P.

Escala variable