

141761



MEMORIA DESCRIPTIVA

para un MODELO DE UTILIDAD, por veinte años, por:
"DISPOSICION DE ALUMBRADO PARA CRUCE DE VEHICULOS",
a favor de Don José Luis DEL POZO FERNANDEZ-SALGUERO,
de nacionalidad española, residente en MADRID, Zona
Residencial El Bosque, Manzana 9, Chalet, 2.

- - - oOo - - -

Esta solicitud tiene por objeto amparar
una nueva disposición de alumbrado en los vehículos
a fin de suprimir de una manera radical las zonas
negras que indefectiblemente se producen cuando en



5.- la noche se cruzan dos vehículos.

La instalación en los vehículos automóviles de faros proyectores para la iluminación exterior creó un importante problema; el deslumbramiento del conductor de cualquier vehículo caminando en sentido contra-

10.- rio, deslumbramiento recíproco, y la aparición de zonas negras en las cuales la visibilidad es totalmente nula para ambos conductores.

El sistema ideado de una lámpara especial

que abate la luz, centrando el foco a pocos metros

15.- del vehículo (luz baja o luz de cruce), ha conseguido evitar el deslumbramiento a larga distancia, reduciéndolo a corta distancia; pero no ha logrado suprimir

las zonas negras, aquellas que se originan en el espacio de carretera por el que circula el vehículo con-

20.- trario. Espacio especialmente peligroso, ya que al cruzarse ambos vehículos la capacidad de maniobra para salvar cualquier obstáculo que pudiera presentarse es mínima.

Hasta ahora no existe, que se sepa, ningún



25.- procedimiento ni sistema que permita iluminar dicha zona negra con una instalación situada en el vehículo que ha de atravesarla, el que necesita "ver".

El procedimiento objeto de esta solicitud consiste en confiar la iluminación del repetido espacio negro precisamente al vehículos que lo origina, mediante la colocación de una instalación de luces que iluminen la carretera o vía circulatoria en la zona comprendida entre él mismo y la margen izquierda de la vía, con proyección hacia atrás. Esta iluminación funcionaría solamente cuando dos vehículos fueran a cruzarse y su interruptor sería el mismo que sirve para colocar los faros generales del vehículo en posición de cruce. De esta forma, con instalaciones similares en los dos vehículos en trance de cruzarse, cada uno de ellos prestaría su luz al contrario. Este sistema sería particularmente útil en carreteras de densa circulación o cuando varios vehículos circulen en caravana.

Para completar esta descripción se acompa-



45.- Ha una hoja de dibujos en los que a, título de ejemplo se han representado dos gráficos indicativos de dos posiciones típicas de utilización del nuevo sistema, siendo

La figura 1ª un ejemplo de cruce, y

50.- La figura 2ª de adelantamiento.

El sistema se compone de uno o varios faros -1- dotados de espejo difusor con ángulo de iluminación no inferior a los 60 grados y una lámpara del voltaje utilizado por cada vehículo con una intensidad luminosa similar a la que tenga el vehículo cuando utiliza la luz de cruce.

55.- La forma externa de este faro es indiferente, por lo que pueden adoptarse aquellas que existan en el mercado y que mas se ajusten a la línea estética externa del vehículo portador.

60.- La colocación del faro deberá ser en el lateral izquierdo de cada vehículo, en su parte posterior, con el eje de la parábola difusora sensiblemente vertical al eje principal del vehículo, es decir,



- 65.- a la línea de marcha, o bien con un ángulo ligeramente inclinado hacia detrás. La altura no deberá ser superior al metro, a partir del suelo. (En caso de que fuera necesario colocarlo mas alto se inclinaría su eje focal proporcionalmente hacia abajo a fin de evitar molestias a cualquier vehículo o persona que cruzase).
- 70.-

El faro -1- puede ser exterior, colocado sobre el parachoque posterior en su lado izquierdo, o bien sobre la alota trasera izquierda, empotrado en la carrocería del vehículo o formando parte integrante del piloto izquierdo. Es un problema a resolver por el poseedor del vehículo o por la firma constructora que le interesase adaptar el sistema en todos sus tipos.

- 75.-
- 80.- El conjunto de la instalación eléctrica se nutrirá de fuerza de la batería normal, llevando su polo negativo a masa sobre el lugar de emplazamiento del faro, en caso de que fuera una parte aislada, mediante un cable conductor a la masa más próxima. El



85.- polo positivo estaría unido directamente con el conmutador de luces generales, precisamente al conmutador que manda las luces de cruce, a fin de que el funcionamiento de ambas sea simultáneo.

90.- Para los casos en que se circule en vías de una sola dirección con varios vehículos paralelos y a la misma altura puede hacerse intercalar entre el conmutador de luz de cruce y el faro de Luz Prestada un interruptor que lo aisle a fin de evitar deslumbramientos perturbadores a quienes marchen paralelamente y a la misma altura.

95.- Para los países que circulan por la izquierda, el sistema sería idéntico solo que la instalación habría de montarse a la derecha de cada vehículo.

100.- Como puede observarse en el dibujo, la luz normal de cada vehículo crea, desde el momento mismo en que se colocan en posición de cruce unas amplias zonas oscuras A-B, lo que unido al reducido pero evidente deslumbramiento mutuo, hace que durante muchos metros la conducción carezca de seguridad. Si por esa



105.- zona circularse una persona, una caballería o un carro, faltos o muy escasos de luz, el conductor los observaría cuando prácticamente estuviesen encima, sin tiempo ni lugar para una maniobra de emergencia.

Los faros -1- suprimirían en absoluto este

110.- peligro pues el vehículo que se aproxima vendrá iluminando el camino a recorrer, dándonos ocasión de apreciar suficientemente cualquier obstáculo.

En los adelantamientos, al pedir paso un vehículo, el primero tiene que poner luz de cruce y

115.- por tanto, al mismo tiempo la luz lateral iluminará el espacio -C-.

Como siguen marchando ambos, la zona iluminada barre todo el lado de la carretera en una cierta distancia, con lo que señala cualquier peligro eventual no iluminado por la luz de cruce del segundo vehículo.

120.- Siendo la intensidad de la luz prestada similar a la de cruce, ambas iluminaciones se confunden sin que se produzcan molestias ni deslumbramientos.



125.- tos para ninguno de los conductores.

El faro lateral -1- tiene que estar colocado muy bajo y en forma tal que en ningún momento dé en los ojos del conductor que viene detrás y que cruce o adelanta.

130.- Ya queda dicho que en su realización práctica casen muchas modificaciones de forma, situación y acoplamiento, sin alterar la esencialidad de esta solicitud que se contrae a las siguientes:

REIVINDICACIONES

135.- que se declararan de novedad y propiedad.

1º.- Disposición de alumbrado para cruce de vehículos, que se caracteriza por el hecho de que en la parte posterior del vehículo, en el lateral izquierdo del mismo y alimentado por la propia batería

140.- se monta un faro de alumbrado con el eje de la parábola difusora sensiblemente vertical al eje principal del vehículo o con un pequeño ángulo de inclinación hacia atrás, cuyo faro ha sido conectado al mando de luces de carretera del propio vehículo para ser



145.- encendido simultáneamente con el encendido de los faros anteriores a la luz de cruce, estando destinado este faro auxiliar a alumbrar la zona de la carretera comprendida entre el vehículo y la margen izquierda de la carretera.

150.- 2ª.- DISPOSICION DE ALUMBRADO PARA CRUCE DE VEHICULOS.

Todo conforme se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de nueve hojas y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

155.-

Madrid, a veintitres de Septiembre de mil novecientos sesenta y ocho.

José Luis DEL POZO FERNANDEZ-SALGUERO

p. a.



FIG. 1

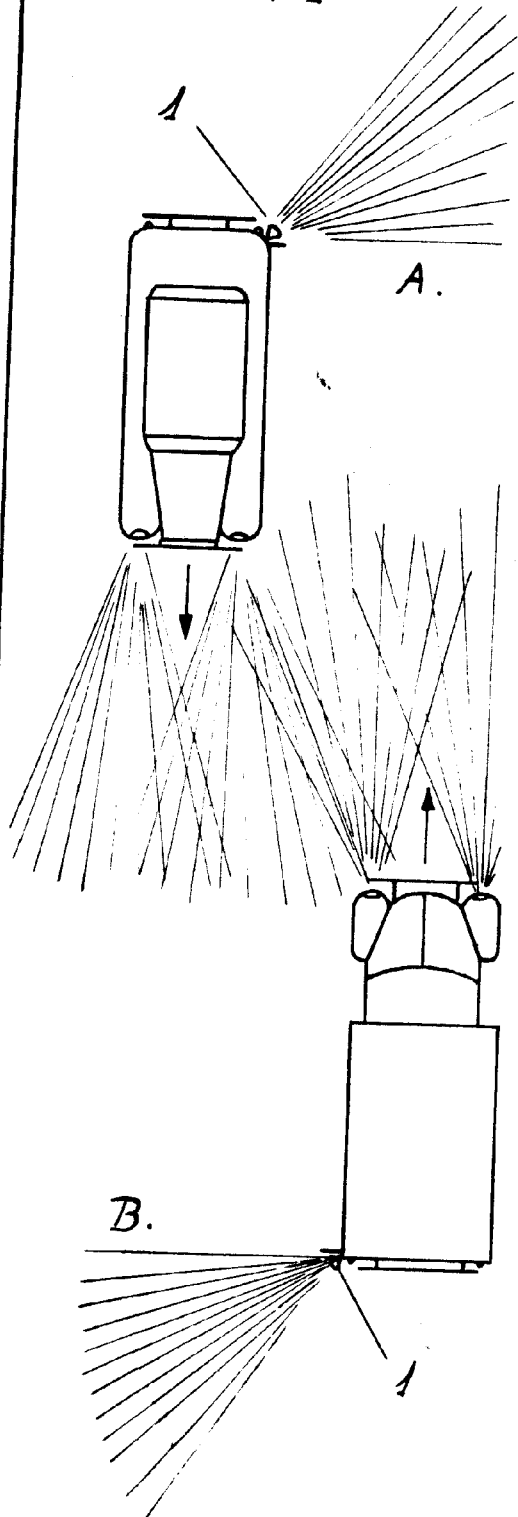
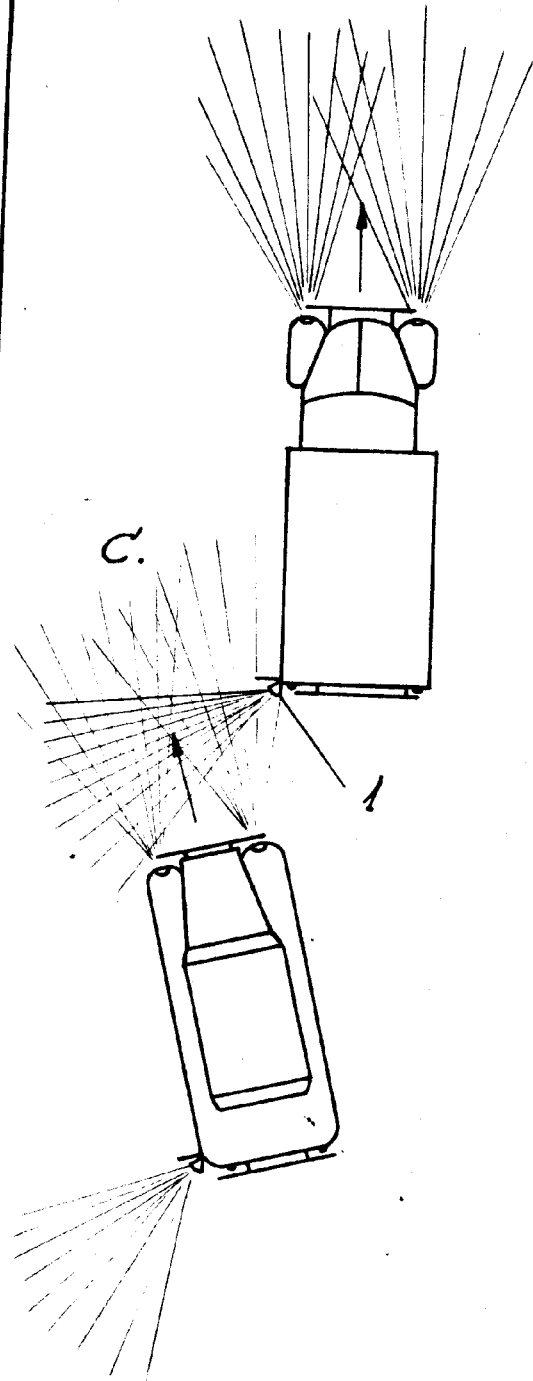


FIG. 2



MADRID 23 SEPTIEMBRE 1968

ESCALA VARIABLE.