

203512

208512



P A T E N T E N T E D E I N V E N C I O N
que se solicita por 20 años, para España y sus posesiones, a favor de DON ROBERTO ALOISO MUNARRIZ, de nacionalidad española, residente en Teruel, Breton 6, y como de la propia y nueva invencion, por " UN SISTEMA PARA IMPEDIR EL DESLUMBRAMIENTO DE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS DURANTE LOS CRUCES CON OTROS COCHES".-

M e m o r i a d e s c r i p t i v a

Los sistemas que se emplean actualmente en relacion con el encendido de faros de los vehiculos a motor, no han logrado evitar los perjuicios provocados por el deslumbramiento que se produce al cruzarse con otros coches que marchan por la carretera en sentido contrario.

Fracasado, hasta hoy, los sistemas de lente con distinto grosor o diametro, se viene practicando el apagado de focos centrales y encendido de los pequeños faros situados en la parte delantera o inferior de las aletas del coche, cuya escasa luminosidad, permite que al extender su luz a pocos metros, se reduzcan los deslumbramientos al instante en que los rayos de luz, se encuentran con los del otro vehículo, si bien la ceguera del conductor es menos molesta, dada la poca fuerza de estos faros.

El objeto de esta solicitud, tiene a remediar dichos inconvenientes, haciendo no obstante útil el servicio de alumbrado de los coches, de modo que evita la perdida de velocidad y tiempo, además de garantizar la máxima seguridad durante la marcha, pues con la opcion del sistema que nos ocupa, se



20

se consigue que los vehículos puedan circular sin moderar su velocidad, al mismo tiempo que se elude el deslumbramiento de los conductores, origen de un sin fin de accidentes.

25

Consiste pues la patente en poner dos nuevos faros a cada vehículo, además de los corrientes, que han de ir conectados con los que dan la luz de carretera de forma que, cuando haya que cruzarse con otro vehículo y al apagar los de carretera, se enciendan los otros dos automáticamente.

30

Los citados faros de cruce, van colocados: el primero, encima del guardabarros izquierdo del coche y dirigido hacia adelante, llevando dicho faro, adosada en su costado izquierdo, una pequeña pantalla vertical, hacia adelante del faro, para impedir que sus rayos luminosos se extiendan hacia la izquierda y por lo tanto queden cortados, según un plano vertical que pase por dicha pantalla. Así cada coche tiene iluminada, durante el cruce, toda la mitad de la carretera que es por donde ha de pasar y la única que le interesa.

35

40

El segundo faro, se coloca, en los coches cuyas dimensiones extremas (a lo ancho) de los guardabarros sean iguales a las de la carrocería, junto al ya descrito en el guardabarros izquierdo, pero al otro lado de la pantalla y adosado a ella y dirigido en el sentido contrario su iluminación, es decir iluminando la carretera que ya ha recorrido el coche

45

En los coches cuya carrocería sea más ancha que los guardabarros, se colocara en la parte más sobresaliente del costado izquierdo y también dirigido hacia atrás.

50

La misma pantalla que antes servía para partir el haz luminoso, sirve para que dicho foco, al estar dirigido hacia atrás, produzca una pequeña sombra en el parabrisas del chofer e ilumine todo el lateral izquierdo del vehículo, así como una mitad de carretera y en una longitud del total alcance del faro, por donde ha de pasar el coche que nos ha de cruzar.



Modo de emplearlo. Su uso en el cruce se puede considerar dividido en dos fases, según dibujo adjunto:

55 Primera. Esta se puede considerar desde que se ven dos coches en la oscuridad, llevando aun los focos corrientes de carretera y completan el orillamiento a dú derecha.

Segunda fase A. En este momento, a unos 200 ó 300 metros de distancia entre ambos, deben de apagar ya la luz de carretera, con lo que, por ir conectados, se encenderan automáticamente los focos de cruce.

60 De esta forma se consigue: 1º que cada conductor ve a plena luz al vehículo contrario en toda su forma y dimensiones.

2º, Tiene así iluminada, por el contrario, toda la carretera por donde ha de pasar y 60 metros hacia adelante de lo que ha de recorrer después del cruce.

65 Segunda fase B. Cuando se junta la luz directa, hacia adelante, con la inversa del contrario, se puede decir que empieza el verdadero cruce (sesenta metros) y éste se hace como en pleno día, pues por ir orillados, cada conductor deja de ver el foco directo del contrario y ve a plena luminosidad todo el taleral del contrario y el ancho de carretera que tiene para pasar y en una longitud a partir del coche contrario, en adelantes según la posición del que mira.

75 VENTAJAS. Con el sistema objeto de esta patente, se consigue no perder velocidad para efectuar el cruce, puesto que éste se hace como en pleno día, ya que el conductor tiene iluminado, de la carretera que ha de recorrer, el alcance de su faro directo, más otro tanto que le ilumine de carretera, el foco inverso del contrario.

80 No se crean como antes, complejos de inferioridad ni nerviosismos, ya que cada conductor ve con tiempo muy anticipado al contrario en su forma y dimensiones, no dejando de verlo hasta que lo cruza, pudiendo hacer su enajamiento con



toda tranquilidad y ajuste en cada momento.

85 Si un coche quiere adelantar a otro y ve que tiene el fo-
co inverso encendido, ello indica que no puede hacerlo porque
viene otro de frente. En este caso, si el que viene detras
va por el centro de la carretera, cosa indebida, le deslum-
brara en toda su intensidad el foco inverso del que tiene
90 delante; y por lo tanto y por su conveniencia, esto le obli-
ga a cumplir el reglamento y ponerse inmediatamente detras,
para dejar paso al que viene de frente y que la sombra del
que tiene delante le evite el deslumbramiento.

95 Con la luz propia del foco directo y la del inverso del
contrario, le da a cada conductor la dirección de la carre-
tera en una gran longitud.

No se necesita de otra batería especial ni de ningún otro
aparato para lograr estos efectos, ya que el consumo de luz,
sigue siendo exactamente el mismo que hasta ahora.

100 Por la noche, para darse por enterado de que otro coche
le quiere adelantar, enciende y apaga rápidamente el foco
inverso y con esta señal, queda enterado del de detras, que
se va a orillar y que es el momento del cruce.

105 Descrita la naturaleza de esta patente, se declara que los
puntos cuya propiedad y explotación exclusiva se solicita,
están comprendidos en las siguientes

REIVINDICACIONES

110 1ª.- Por un sistema para impedir el deslumbramiento de los
conductores de vehiculos durante los cruces con otros co-
ches, caracterizado porque, encima del guardabarros izquier-
do y dirigido hacia adelante, se situa un faro que lleva ado-
sado a su costado izquierdo, una pequeña pantalla vertical,
orientada hacia adelante del foco, de modo que impide a los
rayos luminosos de éste que se extienden hacia la izquierda
115 y queden por lo tanto cortados, segun un planos vertical que
pase por dicha pantalla.



120

2ª.- Un sistema, según anterior reivindicación, caracterizado porque al otro lado de la pantalla y unido a ella, pero dirigido en sentido opuesto, se sitúa un segundo faro que ilumina la zona de carretera ya recorrida por el vehículo, y da origen a que dicha pantalla que, en relación con el primer faro partía el haz luminoso, produzca, respecto al segundo, una pequeña sombra en el parabrisas e ilumine el lateral izquierdo del vehículo, así como en la total longitud de su alcance, a la mitad de la carretera por donde ha de pasar el coche que marcha en sentido contrario. Ambos faros irán conectados con los corrientes y se encenderán simultáneamente al apagarse éstos, cuando haya que cruzarse con otro vehículo.

125

130

3ª.- UN SISTEMA PARA IMPEDIR EL DESLUMBRAMIENTO DE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS DURANTE LOS CRUCES CON OTROS COCHES".

La presente memoria consta de cinco hojas mecanografiadas por una sola cara a las que se unen planos para mejor inteligencia.

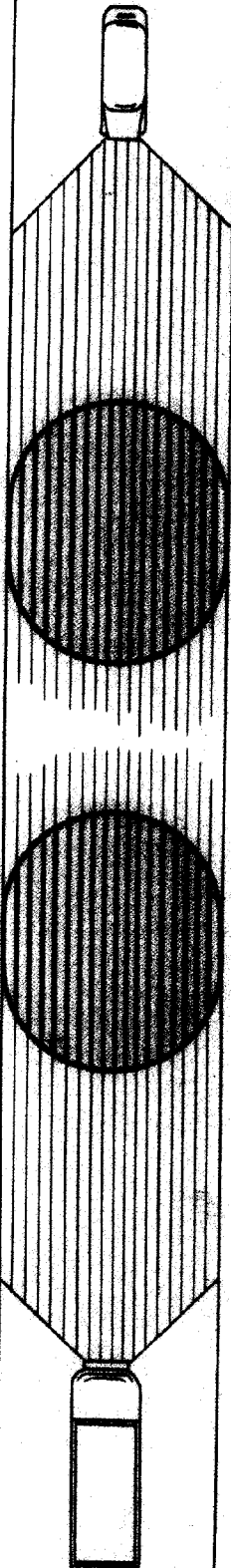
Madrid 3 agosto de 1.953

V.P.
Quilobré

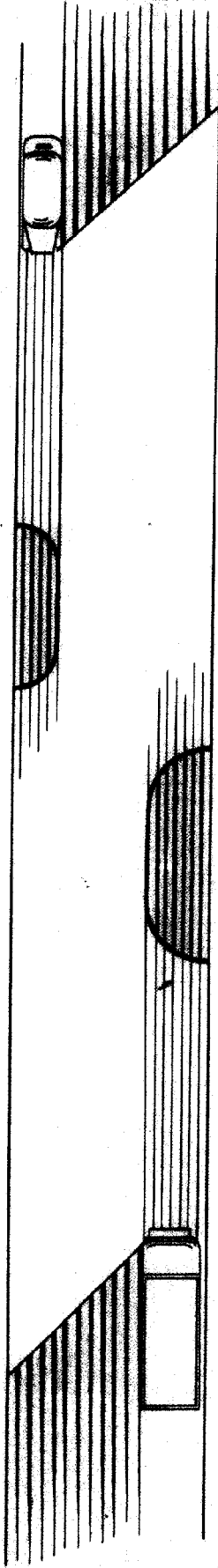
Roberto Alonso

808512

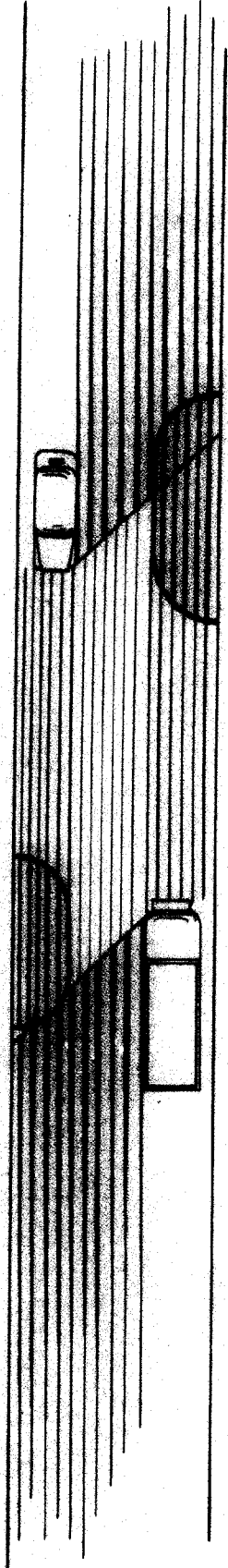
1A FASE



2A FASE (A)



2A FASE (B)



Alonso