



ESPAÑA

(19) ES	(11) NUMERO <b>229324</b>	(10) Y
(21)	(22) FECHA DE PRESENTACION <b>16 JUN. 1977</b>	

**229324**

MODELO DE UTILIDAD

©

4 NOV. 1977

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL <b>B60R</b>
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN  
"ESPEJO ANTERO Y RETROVISOR PARA AUTOMOVILES".

(71) SOLICITANTE (S)  
D. MARTIN ANGEL GONZALEZ GARCIA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE  
OVIEDO, Calle de Manuel Cueto nº 3 - 6º C

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE  
DON MANUEL DE RAFAEL GARCIA

MEMORIA DESCRIPTIVA

Se refiere el modelo a un espejo con preferen-  
cia, para vehículos automóviles, que tiene la doble  
particularidad de proyectar la imagen de los vehí-  
culos que precede y de aquellos que circulan en di-  
rección contraria cuando un obstáculo, delante del  
5 vehículo, le impide verlo con claridad o directa-  
mente salvo que, por nuestra izquierda saquemos su-  
ficientemente el morro del vehículo para lograr el  
ángulo de visibilidad frontal suficiente para ver  
10 las posibilidades del adelantamiento cuando se de-  
sea realizar.

Todo conductor de un vehículo sabe las dificul-  
tades del adelantamiento cuando delante de él circu-  
la un vehículo de mayor envergadura y, generalmente  
15 más pesado, al que se desea adelantar salvo, que co-  
mo casi siempre, la generosa ayuda del conductor de  
dicho vehículo que seguimos, nos trata de facilitar  
para seguridad en un adelantamiento sin riesgos.

Sin embargo en estos adelantamientos la salida  
20 se hace con bastante imprecisión y casi siempre con  
absoluta falta de visibilidad de los obstáculos que  
pudiéramos encontrar de frente en el supuesto de  
que por circunstancias imprevisibles, nos viéramos  
sorprendidos o próximos a una colisión frontal.

25 Con el modelo se pretende solucionar dichos

problemas y, ventajosamente, el invento reúne las condiciones suficientes para superar con éxito esta posibilidad.

5 Una de las características del modelo es que consta de un soporte o peana como en los retrovisores comunes que es arriostable al capot, sobre el canto de la puerta, parabrisas de la ventana o similar el cual está dotado de dos bases a rótula o articuladas de la que se proyectan sendos brazos  
10 portaespejos de diferentes longitudes y con ilimitadas posibilidades de orientación de modo que la longitud o diferencia de longitud de dichos brazos, permita una localización posicional cualesquiera de dichos espejos a fin de cumplir con las ventajas del  
15 invento.

Otro de los detalles del modelo es que el espejo (receptor) montado sobre el brazo largo tiene en su canto inferior medios para recibir un brazo fijo que resulta orientable y, sobre el otro extremo, va  
20 montado un tercer espejo antevervisor que resulta enfrentando parcialmente con el receptor sobre el que proyecta la imagen captada por delante del vehículo o, esencialmente, de aquellos que circulan en dirección contraria o de frente. Este último espejo presenta una superficie cóncavo-poliédrica para que la proyección de la imagen caiga sobre el espejo receptor.  
25 tor.

Otro detalle es que el espejo de captación y el receptor, en la parte superior presentan orejetas que van unidas por un distanciador o fiador compuesto por un resorte elástico que garantiza la posición entre ellos, una vez orientados adecuadamente.

Una idea más amplia de las características del invento la realizaremos a continuación al hacer referencia a la lámina de dibujos que a esta memoria se acompaña de la que de manera un tanto esquemática y tan solo por vía de ejemplo se representan los detalles preferidos del invento.

En los dibujos:

La figura 1.- es una vista en perspectiva del conjunto.

La figura 2.- es una vista en planta del conjunto de una posición cualesquiera de trabajo.

Podemos comprobar en dichas representaciones un ejemplo de realización del modelo. Consta de una base -1- que resulta arriostable en cualquier punto adecuado del vehículo, por los medios tradicionales o cualesquiera otros.

Esta base consta de dos alojamientos -2- y -3- donde juegan las rótulas -4- y -5- de dos brazos -6- y -7- de diferentes longitudes que van montados en la parte posterior de la caja de sendos espejos -8-

y -9-.

El primero de ellos, más corto, recibe un espejo -8- que es el retrovisor tradicional y que consideramos recibirá la imagen del vehículo que vos sigue.

El brazo -7- más largo recibe otro espejo que consideraremos anterovisor y que nos servirá para recibir o proyectar la imagen del que circula enfrente de nosotros, naturalmente, cuando un vehículo que precede al nuestro no nos deja la suficiente visibilidad.

Sobre el canto inferior del espejo -9- va fijado un brazo rígido -11- que tiene una cabeza -12- amarrada al canto inferior de -9- y por el extremo opuesto tiene una cabeza -13- amarrada a la caja -10- con un espejo poliédrico -14- que capta la imagen puesto que el espejo está orientado hacia la dirección contraria, capta la imagen y la proyecta sobre el receptor -9- visible por el conductor.

Los espejos -9- y -10- en la parte superior tienen unas orejetas o solapillas -16- y -15-, respectivamente, unidas mediante un distanciador, fiador o similar -17- constituido esencialmente por un resorte que garantiza las posiciones de dichos espejos y remite a las presiones sobre la orientación de los

mismos.

Podemos comprobar (fig. 2ª) como la posición del vehículo -A- que nos sigue se vigila a través del espejo retrovisor -8- y el vehículo -B- que viene de frente es captado por un espejo poliédrico-cóncavo -14- y es proyectado sobre el receptor -9- donde veremos la imagen del vehículo -B- enfrenteado cuando tenemos otro delante que nos dificulta la directa visión.

Es evidente que las ventajas de este tipo de conjuntos es muy superior a la que nos proporciona el simple espejo retrovisor exterior que, como hemos dicho al principio, es posible localizar en todo el área de carretera que nos precede y la que vamos dejando atrás con lo cual los adelantamientos en estos casos pueden realizarse con absoluta seguridad puesto que podemos controlar cualquier obstáculo que el vehículo que va delante de nosotros, nos impida ver directamente.

Una vez descrita convenientemente la naturaleza del modelo se hace constar a los efectos oportunos que él mismo no queda limitado a los detalles exactos de ésta exposición sino que por el contrario en él se introducirán las modificaciones que se consideren oportunas, siempre que no se alteren las ca-

racterísticas esenciales del mismo que se reivindicán a continuación.

REIVINDICACIONES

1.- Espejo antero y retrovisor para automóviles, que está constituido por una peana o soporte del tipo tradicional para montarse en cualesquiera de los lugares del vehículo acondicionado para éste fin y que se caracteriza porque consta de sopor  
5 tes sobre los que van articulados, mediante sendos juegos de rótula, brazos porta espejos de diferentes longitudinales y poliposicionables de los que, el más corto, comporta el retrovisor y el otro, en  
10 combinación con un tercer espejo, preferentemente diédrico y cóncavo, es el receptor de la imagen en la zona que nos precede cuando un vehículo que cir  
cula delante nos impida la visibilidad directa.

2.- Espejo antero y retrovisor para automóviles, conforme la reivindicación anterior, se caract  
15 eriza porque el tercer espejo o espejo diédrico-cóncavo captador y el espejo receptor van enfrentados por las superficies reflectantes respectivas y montados sobre un brazo común que los une por sus  
20 respectivos cantos inferiores y, ambos, localizados en su posición mediante un distanciador o fiador, preferentemente constituido por un resorte, sujeto entre unas orejetas o similares montadas sobre los  
cantos superiores de dichos espejos.

25 3.- "ESPEJO ANTERO Y RETROVISOR PARA AUTOMOVILES".

Todo conforme queda descrito en la presente memoria que consta de ocho hojas mecanografiadas por una sola cara, foliadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 16 JUN. 1977

MARTIN ANGEL GONZALEZ GARCIA

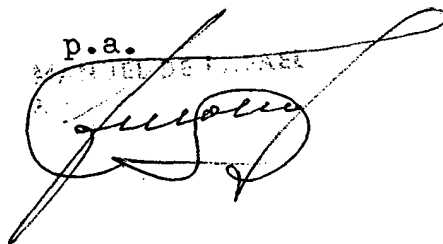
p.a.  
SECRETARIA DE ESTADO  


Fig.- 1

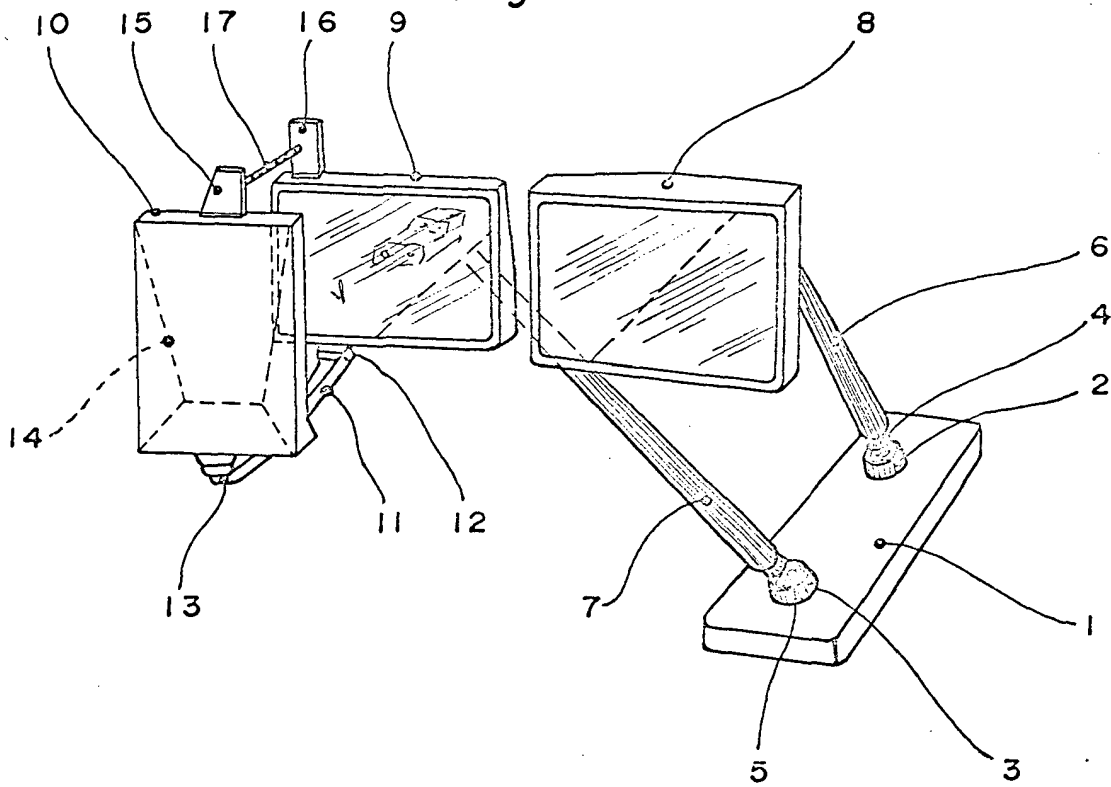
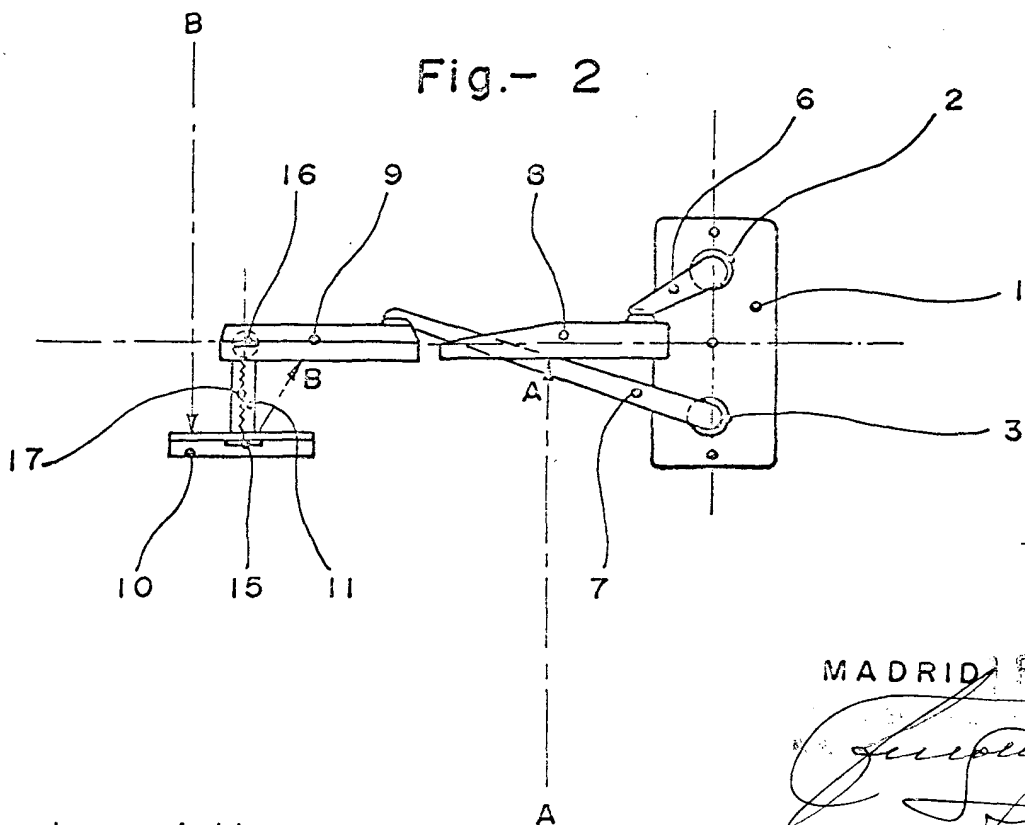


Fig.- 2



MADRID 6 JUN. 1977

Escala variable