

4 0723. 40723



MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD, por 20 años.

A favor de

D. Emilio Jarque Fornas

de nacionalidad española, residente en BARCELONA, ca-  
lle de Vilafranca, 11.

p o r

"CONTROL DE FALLO DE LUCES".

-o-o-



Es muy frecuente el que los pilotos de las luces combinadas de población, carretera o señalización en los automoviles o en general, cualquier vehiculo autotransportable, sufran averías e impedimentos que inutilizan al

5.-

conductor el saber exactamente en qué condiciones está marchando por carretera. Esto presenta, aparte de los inconvenientes y violaciones a que dá lugar con respecto al código y reglamentos vigentes de circulación, graves consecuencias por cuanto, un fallo de este tipo, puede dar lugar a una falta de alumbramiento o iluminación de la pista en buenas condiciones y como consecuencia, producir un accidente.

10.-

No necesitamos extendermos demasiado para justificar la necesidad de proveerse de toda clase de mecanismos, sistemas o modelos que porporcionen mayor seguridad dn la circulación.

15.-

Con el fin de evitar en lo posible, los inconvenientes apuntados, se presenta al registro, el modelo que nos ocupa, original y sencillo que viene a poner a disposición de todos aquellos que circulan por las carreteras de noche, un medio más de seguridad y eficacia.

20.-

Principalmente está constituido el control de fallo de luces, por los siguientes elementos, cuyos esquemas y figuras vienen representadas en el plano adjunto que para facilitar la interpretación pasamos a hacer una ligera exposición de sus características principales, no sin antes advertir que sin modificar sustancialmente las características de este original modelo, pueden presentarsele variantes a sus elementos de disposición y forma que no deben considerarse a efectos del registro, con validez alguna, puesto que no modifican sustancialmente el objeto perseguido, cuyo amparo se solicita por este registro de la Propiedad Industrial.

25.-

30.-



Figura 1ª, esquema electrico correspondiente a un avisador para fallo de luz piloto. Figura 2ª, esquema electrico correspondiente a un avisador para fallo de luz de faros o multiple.- Figuras 3ª y 4ª, caja estuche de luces de control y sección de la misma.

- 35.- (1) Lámparas piloto.
- 40.- (2).- Relé electroiman para contactos de señalización, funcionamiento en serie con las lámparas piloto (1).
- (3).- Palanca de conexión de cierre con electroiman (2).
- 45.- (3).- Segunda posición variable de la palanca (3)
- (4).- Pie o soporte de fijación para la palanca (3) con toma negativa a masa (10).
- (5).- Tope de contacto electrico para el circuito de las lámparas de control (8).
- (6).- Pieza aislante.
- 50.- (7).- Contrapeso sobre la palanca (3).
- (8).- Lámparas de control.
- (9).- Toma de corriente eléctrica positiva.
- (10).- Toma de masa o corriente negativa.
- (11).- Luces de faro, carretera o población.
- 55.- (12).- Tope limitador del desplazamiento de la palanca (3), fuera del campo de acción del electroiman (2).
- (13).- Caja o cuerpo estuche para acoplamiento de las lámparas de control.
- 60.- (14).- Cristales o rubies de visión de la lámparas de control.
- (15 y 16).- Tomas de corriente para las lámparas de control.
- 65.- (17).- Manguitos aislantes entre las diferentes lámparas de control.



Refiriéndonos primeramente al esquema eléctrico de la figura 1ª, podemos facilmente deducir su funcionamiento eléctrico que es el siguiente:

70.-

Cuando la lámpara piloto (1) funciona correctamente, esto es, que el vehículo autotransportable marcha en condiciones normales, la alimentación de este circuito, se efectua de la toma positiva (9), a través del electroiman (2), pasando por la lámpara piloto (1) a la masa o toma negativa (10)

75.-

La acción electromagnética del relé (2), hace que la palanca (3), ocupe su posición (3') ( y por lo tanto el circuito de la lámparas de control (8), permanezca abierto indicando que todo está normal.

80.-

Por el contrario, si hay un fallo en las lámparas piloto (1), la acción del electroiman queda anulada por estar abierto su circuito eléctrico de alimentación y entonces, la palanca (3) se desprende y ocupa la posición señalada en dicha figura 1ª con trazo lleno y ello debido a la acción del

85.-

contrapeso (7). En estas donciones el circuito de las lámparas de control (8), está cerrado a través de la masa (10) puesto que la palanca (3), hace contacto y conexión con el tope (5) y por lo tanto, las lamparas de control permanecen encendidas indicando la existencia de una avería en las lámparas piloto.

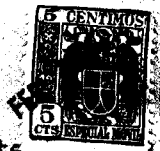
90.-

En cuanto se refiere al esquema de la figura 2ª , es en todo análogo, unicamente como variación múltiple para una o varias lámparas de señalización de campo etc... y tambien puede apreciarse que la conexión del circuito eléctrico, puede variarse para que el cierre se efectue cuando la palanca esté atraída por el electroiman y como consecuencia, las

95.-

lámparas de control (8), permanezcan apagadas cuando hay avería y encendidas cuando todo funciona normalmente.

En las dos modalidades apuntadas, puede funcionar correctamente el dispositivo eléctrico del modelo que nos ocu



100.-

pa, sin que ello suponga variación en sus caracte  
reivindicadas a continuación.

REIVINDICACIONES

105.-

1ª).- "CONTROL DE FALLO DE LUCES", caracterizado por disponer de lámparas de control acopladas en un estuche o caja interior en el vehículo, conexas eléctricamente a un circuito de tal forma que estando el circuito principal de las lámparas piloto, conectado a través de un electroiman, cuando en condiciones normales las lámparas piloto funcionan correctamente, la acción electromagnética de este electroiman, atrae a una palanca férrea que abre el contacto a masa de las lámparas de control, que en estas condiciones permanecen apagadas indicando que no existe avería alguna en el sistema de señalización.

110.-

115.-

2ª).- "CONTROL DE FALLO DE LUCES", caracterizado porque cuando por avería en las lámparas piloto o de señalización se interrumpe la corriente en este circuito en serie con electroiman, cesa la acción de éste sobre la palanca férrea citada en la reivindicación anterior, que debido a la acción de un contrapeso, topa y conecta eléctricamente a masa a través de las lámparas de control en polo positivo de la fuente de energía eléctrica, encendiéndose las lámparas de control e indicando que existe una avería en el sistema de lámparas piloto de señalización.

120.-

125.-

3ª).- "CONTROL DE FALLO DE LUCES", caracterizado porque la disposición y montaje del electroiman, la palanca férrea y su soporte es tal que, el circuito eléctrico de las lámparas control, permanece encendido cuando todo funciona correctamente y la palanca está atraída por la acción



130.-

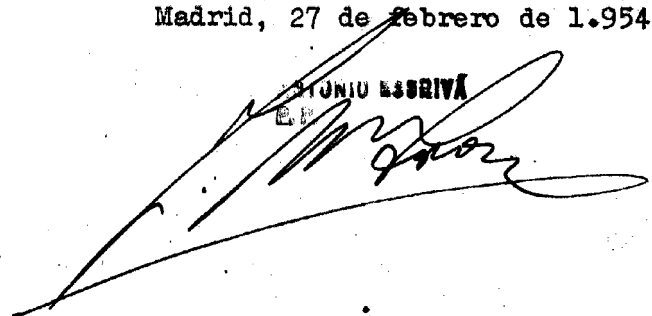
electromagnética del mismo y por el contrario, apagado cuando existe avería en las luces de carretera, población o señalización.

4ª).- "CONTROL DE FALLO DE LUCES"

135.-

Consta esta memoria descriptiva de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, componiendo un total de líneas ciento treinta y cinco.

Madrid, 27 de febrero de 1.954.

ANTONIO LEBRIVA  


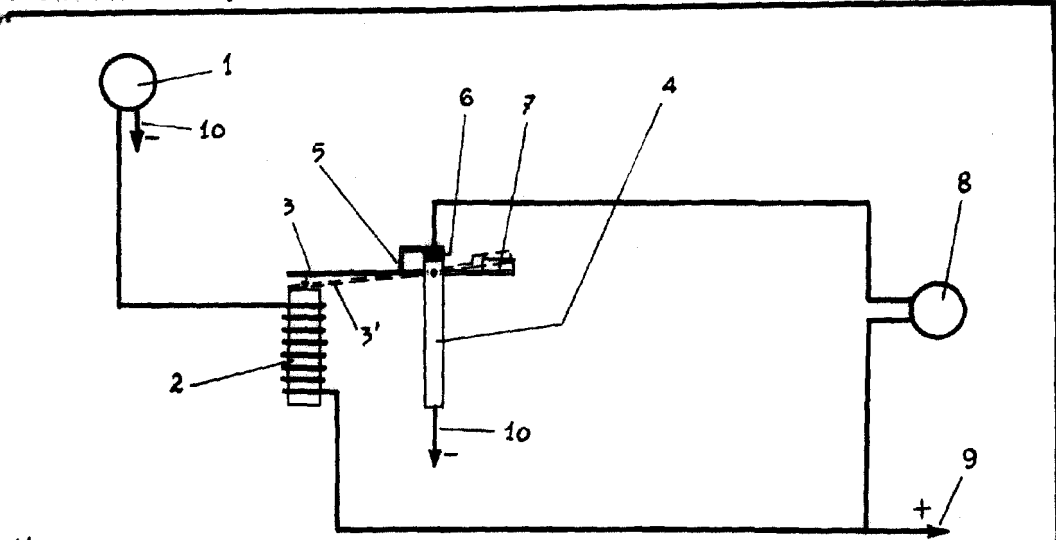


FIG. 1

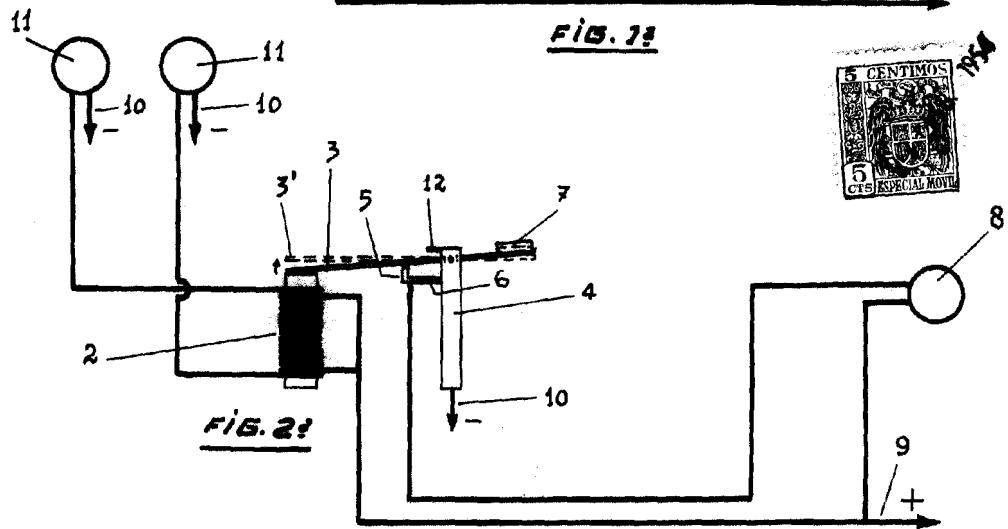


FIG. 2

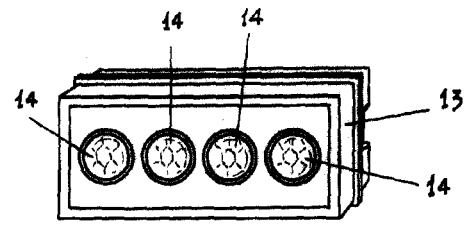


FIG. 3

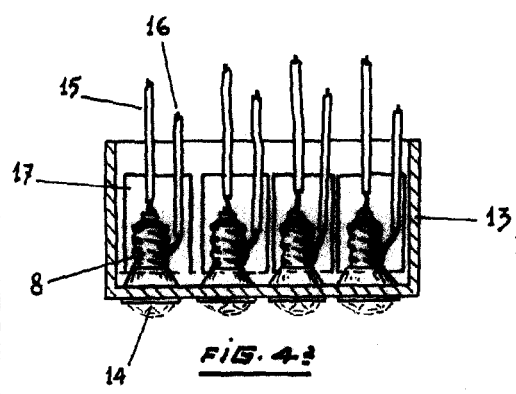


FIG. 4

Medicina, 27 de Febrero de 1934.

EMILIO J. ARJUELO

ESCALA VARIABLE

Handwritten signature or mark at the bottom right.