

Patente Española

97.417

MEMORIA

descriptiva sobre "Un aparato indicador de nuevo sistema
y de triple efecto, para la circulación de automóviles."

POR

D. Nicolás Gravesi Codes

DE

Madrid



El presente invento se refiere a un aparato que tiene por objeto facilitar, todo lo posible, la circulación de vehículos por las grandes arterias de las poblaciones, y es de aplicación especial a los coches automóviles, pues proporciona a los conductores de los mismos, el medio de avisarse las maniobras más necesarias que exige la circulación de esta clase de vehículos, circulación que se vá intensificando cada día más en las grandes ciudades y que ocasiona con frecuencia choques y otros accidentes, los más de ellos de fatales consecuencias.

Hasta hoy en día se ha tratado de remediar estas faltas, pero de un modo deficiente en lo que se refiere al virado y frenaje de automóviles, con los indicadores luminosos colocados en algunos coches de elevado precio, y con unas aletas laterales y flechas indicadoras de viraje accionadas a mano, así como también con la indicación de freno rápido, consistente en un triángulo rojo pintado en las aletas traseras o en los respaldos de los automóviles y demás vehículos de tracción mecánica.

El indicador luminoso de freno, a más de no surtir un efecto muy llamativo durante el aña, no dá idea al conductor que marcha detrás, de la intensidad o rapidez del frenado. Las flechas e indicadores de viraje colocados en el parabrisas no son siempre visibles al conductor que viene detrás, y el triángulo rojo indicador de freno rápido, solo es un signo de precaución que nada remedia en las aglomeraciones de vehículos y en las paradas rápidas, tan frecuentes en la forma que hoy está ordenada la circulación, sobre todo en Madrid.

Puede decirse, sin temor a equivocarse que estos indicadores son incompletos, por lo cual el conductor automovilista tiene que suplir esta falta extendiendo uno de sus brazos hacia el exterior del automóvil, cuando las circunstancias se lo permiten; mas si al conductor no acompaña otra persona, nunca puede atender con esta indicación a los dos lados del vehículo, puesto que solo dispone en todo caso de un brazo libre y en



ocasiones de apuro o difíciles le es imposible hacerlo, ya que con una mano ha de atender al freno y con la otra al volante de dirección, siendo en estos casos precisamente cuando mayor necesidad hay de avisar al automovilista que viene detrás.

El recurrente estima que todos los inconvenientes antedichos pueden remedirse con el aparato indicador de triple efecto, de su invento denominado: "Indicador Triplex", denominado así por sus tres indicaciones de freno, viraje y marcha atrás, de cuya manera se alivia a los conductores de automóviles, del sumo cuidado que es preciso tener en evitación de accidentes, y que en la práctica se está viendo a diario que es con frecuencia imposible, aparte de lo molesto que resulta esta vigilancia con los automóviles cerrados en días fríos y lluviosos.

La forma de construcción, adaptación y funcionamiento del indicador triplex objeto del presente invento, vá representada en el dibujo que se acompaña:

La Fig. 1 representa la construcción del indicador, visto de frente, y señala en líneas punteadas de color rojo el triángulo y rectángulo que le sirve de envoltorio y caja protectora.

Está constituido dicho indicador por dos aspas (fundidas en aluminio duro), B y B' que, girando sobre un mismo eje R, (Fig. 2), y accionadas por los cables 1, 2 y 3, toman a voluntad del conductor/automáticamente, las cuatro posiciones que en el plano se señalan con los números 8 al 11 inclusive, indicadoras de viraje, a derecha o a izquierda, frenaje y marcha atrás. Estas aspas, que terminan por su parte inferior en un círculo, llevan en el centro de dichas circunferencias dos cristales rojos tallados en forma que permiten reflejar en ellos el menor destello luminoso, dando así la sensación de que tienen luz propia.

Los muelles A y A', a más de los que representa la Fig. 2 según se verá más adelante, impiden a las aletas B y B' todo movimiento mientras no sean accionadas por los cables 1, 2 y 3,



Los cables 1 y 2 partiendo cada uno de un extremo de cada aspa, continúan independientes y dentro de una funda metálica flexible que pasando por un tensor de la Fig. 4 terminan en dos travesaños del volante de dirección del automóvil para su movimiento automático o en dos resortes del salpicadero (o tablero), que permiten accionar dichas aspas a mano y sostenerse en las posiciones de las Figs. 8 y 9 indicadoras de viraje a la izquierda y derecha, respectivamente, durante el tiempo que se desee.

El cable 3 partiendo también de cada uno de los extremos superiores de las aspas B y B' queda reducido a un solo mando y cable, interrumpido dicho cable por un muelle (muelle que aun cuando no va señalado precisamente con letra de referencia, se distingue con perfecta claridad en el centro del dibujo del aparato). Este muelle pasando por el tensor que aparece en el centro de la Fig. 4 termina en una abrazadera que permite colocarla a voluntad en la articulación del freno de pedal, dando a dicho cable la tensión necesaria para que ambas aspas B y B' tomen su posición horizontal indicadora del frenado, (véase Fig. 11). Este cable va también envuelto en una funda metálica flexible que forma solución de continuidad como en los cables 1 y 2, por el tensor correspondiente. Esta disposición permite que el indicador reaccione con la rapidez adecuada a la intensidad del frenaje. Al llegar a este punto conviene advertir que el muelle que lleva intercalado este cable debe figurar en realidad al final del cable nº 3 en su unión con el pedal del freno, ya que su finalidad es el permitir accionar libremente el freno cuando, por hacer tope la unión del cable nº 4, las aspas toman su posición horizontal de frenado, (véase Fig. 11). El cable 3 sirve de enlace o empalme con el 4, cuya unión se representa en la Fig. 5 independientemente, y en la Fig. 4 se ve la forma en que queda enlazado, sirviendo, además, esta unión, de tope para que nunca puedan confundirse el movimiento de las aspas al poner en tensión el cable 3, posición horizontal o de freno de la Fig. 11, con el mayor recorrido que



permite el cable 4, (posición de máximo recorrido indicadora de la marcha hacia atrás) (véase Fig. 10). Este cable nº 4 termina en una anilla colocada en sitio accesible a una de las manos del conductor, para que, al tirar de la anilla y prenderla en un enganche en forma de escarpia, se mantenga en la posición señalada en la Fig. 10, el tiempo que sea necesaria. Es de advertir que en el trazado del plano, el cable 4 aparece en la Fig. 4 en posición horizontal, debiendo ser vertical y perpendicular al cable nº 3, Fig. 2. Esta figura representa el indicador visto de perfil, mostrando las líneas en tinta negra el interior del aparato y las rojas punteadas el exterior o envoltiente y ranuras laterales de salida de aspas.

El eje común a las aspas B y B' vá reseñado con la letra R, y con la letra E una platina de hierro, de cuya forma da exacta idea dicha figura y que, a la vez que sirve de sostén del eje R y de enganche de los muelles A y A' de la Fig. 1 es punto de sujeción del triángulo y rectángulo de matrícula que lo encierra, y de unión a la carrocería del automóvil, por medio de un soporte adecuado. También sirve de guía por su parte inferior a los cables 1, 2 y 3, y de tópe a la funda metálica que los envuelve y resguarda. En el centro de esta figura y en sentido longitudinal está marcada un aspa que, en su parte inferior presenta un saliente indicador del cristal rojo descrito al reseñar la Fig. 1.

Fig. 3.

En esta figura se muestra con trazos de líneas negras, el aparato visto exteriormente, y por líneas de puntos el interior del mismo, ya descrito en las dos figuras precedentes. En el centro del triángulo y marcado por una circunferencia, vá indicado un cristal redondo que será de color rojo. A cada lado del rectángulo situado en la parte inferior de esta figura y reservado para el número de la matrícula del automóvil, se han colocado dos bombillas eléctricas para iluminación de la matrícula; este mismo cristal rojo sirve de faro o piloto y suministra por las ranuras laterales de los lados del triángulo



- 5 -

luz suficiente para los cristales colocados en la parte inferior de las aletas y que ya han sido descritos. El rectángulo cuyos bordes indica la letra N vá cubierto de un cristal mate en el cual puede dibujarse el número de matrícula del coche, con letras pintadas en negro o en relieve. El triángulo cuyas aristas señalan las letras M es de aluminio y el espacio comprendido entre el triángulo interior y el exterior vá pintado en color rojo. El interior que queda en el triángulo del centro y que rodea al cristal rojo de faro piloto quedará con su color de aluminio para hacer resaltar más el conjunto.

La Fig. 8 muestra la posición de viraje a la izquierda y en ella el accionamiento tiene lugar como en la Fig. 9, que representa viraje a la derecha, por los mandos descritos al ocuparnos de la Fig. 1. La Fig. 10 } indica la posición de marcha atrás, o aviso de retroceso, y también ha sido descrito su funcionamiento. La Fig. 11 representa la posición de freno, y el mayor recorrido del cable.

Este aparato, que en los coches que lo permitan habrá de ir colocado en el centro de su parte trasera, como sitio más visible y de más fácil colocación podrá colocarse en aquellos automóviles que lleven dicha parte cerrada u ocupada con la capota plegada y neumáticos de repuesto, en una aleta trasera en cuyo caso las aspas B y B' de la Fig. 1, serán reemplazadas en su mitad inferior por otras que, teniendo la misma forma, sean de celuloide, para que en caso de roce no causen deterioro y sean fácilmente reemplazables por otros.

Fig. 4.

Esta figura está representada por duplicado en el plano. La correspondiente a la parte superior dibujada de perfil, y la de su parte inferior corresponde a su vista de frente. Consiste en un tensor para graduar el recorrido y tensión de los cables 1, 2 y 3, y sirve de tope al empalme del cable nº 4 con el nº 3, como queda indicado al describir la Fig. 1. La Fig. 5 representa el tope o punto de unión de los cables 3 y 4, que ván dibujados con líneas rojas, y a los que sirven de sujeción dos tornillos que le aprisionan fuertemente. La Fig. 6 represen-



ta el tornillo tensor y la hembrilla correspondiente donde va roscado. La Fig. 7 es una vista de perfil y de frente del muelle que impide, juntamente con los muelles A y A' de la Fig. 1, el movimiento de las aletas B y B', mientras no sean accionadas por los cables. Este muelle vá colocado en el eje señalado con la letra R en la Fig. 2, y descansa por cada uno de sus extremos en una aleta.

N O T A.

Habiendo ya descrito y detallado con toda amplitud la naturaleza de mi invento así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica, debo hacer constar que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones en sus dimensiones y detalles sin que por ello se altere el principio fundamental del invento y lo que constituye la esencia del mismo y por lo que solicito patente de invención por veinte años en España es por: "Un aparato indicador de nuevo sistema y de triple efecto, para la circulación de automóviles," caracterizándose por los siguientes puntos de novedad:

1º.- Por la forma especial de las aspas indicadoras.

2º.- Por el mando alternativo o simultáneo de las aspas indicadoras, por los cables 1, 2, 3 y 4.

3º.- Por el mando automático de los movimientos de viraje y freno, por medio del volante de dirección y del freno de pedal.

4º.- Por la forma especial del indicador de contramarcha, único conocido hasta hoy.

5º.- Por la forma original del indicador de matrícula y del piloto triangular indicador de frenado rápido.

"Un aparato indicador de nuevo sistema y de triple efecto, para la circulación de automóviles"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.



Esta memoria consta de siete hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 26 de Marzo de 1926.

Nicolás Travesí Codes.

P.P.

Pop Poder
de SANTOS L. GARCIA
[Handwritten signature]

Fig. 1

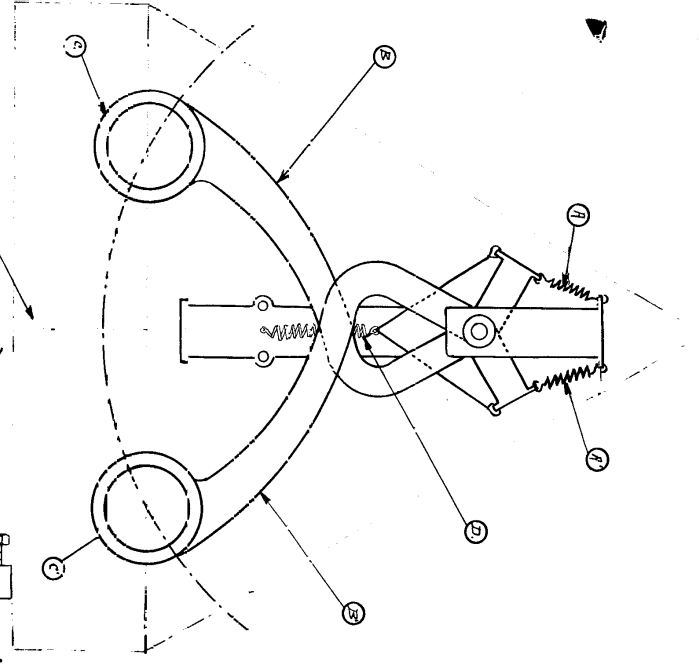


Fig. 2

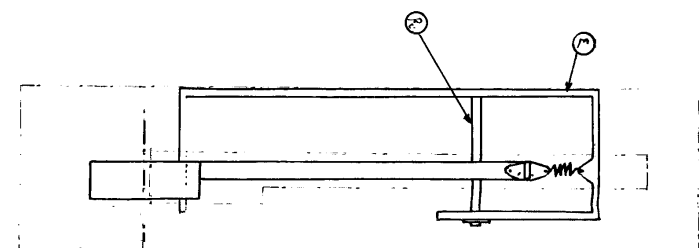


Fig. 3

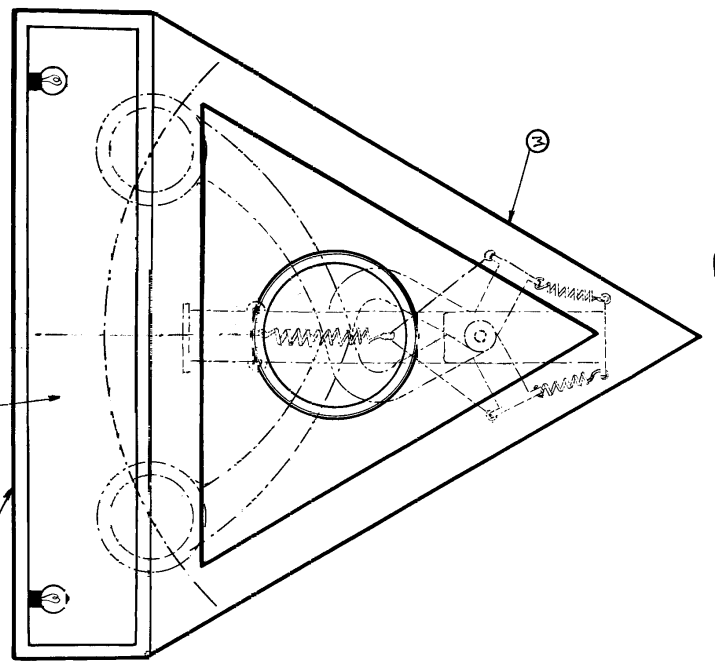


Fig. 4

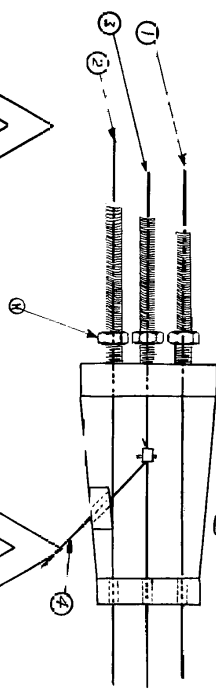


Fig. 5

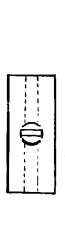


Fig. 6

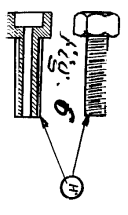


Fig. 8

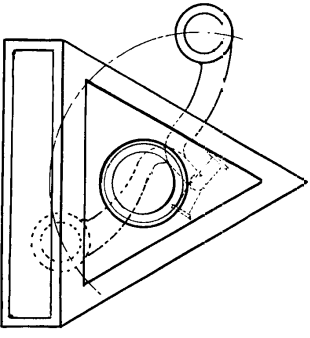


Fig. 9

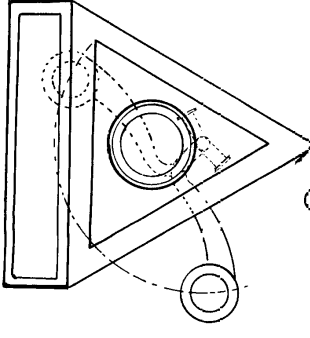


Fig. 10

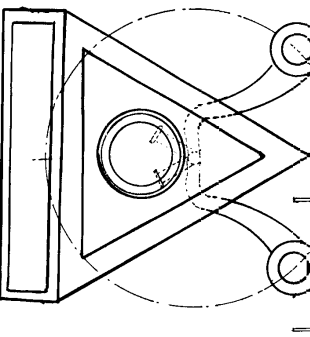
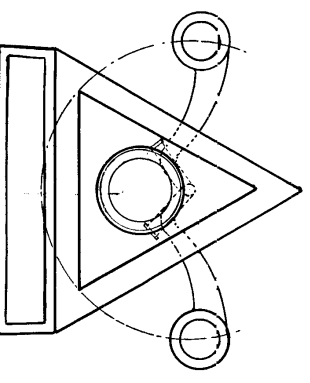


Fig. 11



W. J. ...

W. J. ...