



## MEMORIA DESCRIPTIVA

-----

para una patente de invención por veinte años por "UN SISTEMA DE POSTE INDICADOR DE DIRECCION, ESPECIALMENTE PARA LOS AUTOMOVILES QUE HAYAN DE MARCHAR A MUCHA VELOCIDAD" (noveno grupo, clase 84) a favor de los Sres. Weber-Kranz & Co., residentes en Wiesbaden, (Alemania) c/ Victoria 16.

=====

El presente invento se refiere a un poste indicador de dirección (señalador de la dirección) especialmente para automóviles que hayan de marchar a mucha velocidad. Para éstos es muy difícil con el primitivo sistema de señales, cuando no imposible, el poderse orientar a tiempo, y sin detener la marcha del coche, acerca de la dirección a seguir al llegar a los cruces o bifurcaciones de las carreteras.

Claro está que siempre se pueden disponer en esas bifurcaciones grandes y visibles letreros o señales, pero no en todos los casos responderán éstas a las diferentes necesidades y circunstancias que puedan presentarse. Si suponemos, por ejemplo, el caso más sencillo de que hayan de instalarse los postes indicadores en un cruce de tres carreteras, tal como se representa en la figura 5 del dibujo, como quiera que cada una de ellas puede ser, naturalmente, recorrida en dos direcciones opuestas, cambiando en consecuencia el campo visual, y que en cada ramificación de la carretera desembocan otras dos, a cada lado de cada camino habrá que montar un poste indicador, y por consiguiente el punto de convergencia de todos ellos tendrá que contener seis postes. Tratándose de encrucijadas de cuatro o más caminos, habría que disponer y agrupar ocho o más postes indi-



cadores alrededor del punto de convergencia de aquéllos, siendo necesario además, para evitar que se cubrieran entre sí, instalarlos a diferentes alturas. Y la imagen ofrecida a la vista del conductor de un automóvil resultaría demasiado confusa e invisible durante la marcha, para conseguir una rápida orientación, es decir que no respondería a las necesidades del tránsito. Los postes indicadores usuales y corrientes, que se componen de un pie de madera provisto de un brazo con inscripciones indicadoras de la dirección, no son muchas veces de empleo adecuado en el caso apuntado, puesto que se leen mal a largas distancias y se cubren entre sí cuando existen en gran número, no siendo tampoco suficientemente visibles en las bifurcaciones de caminos que forman ángulos obtusos, aún cuando presenten grandes superficies.

Ahora bien, el objeto del presente invento viene a remediar todos esos inconvenientes apuntados que son inherentes a los postes indicadores del antiguo sistema. El nuevo poste indicador de la dirección se compone de una columna vertical, erigida convenientemente, la cual contiene una placa plana y perfectamente visible dispuesta en sentido transversal a cada dirección del camino, yendo dividida de una manera correspondiente a las diferentes bifurcaciones del mismo, en otros tantos campos o segmentos de distintos colores que contienen la inscripción de los lugares a los que conducen dichas bifurcaciones. Y como quiera que los campos o segmentos se tocan entre sí por sus cantos longitudinales, forman un espacio a modo de caja, en el cual, cuando se disponen señales transparentes, pueden introducirse cuerpos luminosos que iluminen las superficies en colores para hacerlas visibles en la oscuridad. Coincidiendo con los colores de los campos o segmentos donde van contenidas las inscripciones de los lugares y sobre su parte superior e inferior, van dispuestos en la columna unos indicadores en color de la dirección, prefe-



rentemente en forma de flechas, que pueden también ser iluminados por la noche.

Por otra parte, las señales para las grandes vías automovilistas que se extienden entre las grandes localidades y que forman por regla general las cabezas y términos de las carreteras, van pintadas del mismo color durante todo el recorrido, sin perjuicio de irse indicando sucesivamente en esas señales los lugares existentes en un determinado trozo de carretera, ya que estos últimos pueden constituir también el término del viaje.

Y para que el automovilista pueda conocer también la significación de los colores de los diferentes postes indicadores, los caminos de los planos de las carreteras van señalados con el mismo color que dichos postes de señales.

En el adjunto dibujo va representado, por vía de ejemplo, el objeto del presente invento, a saber;

La fig. 1 representa la vista de un poste indicador;

La fig. 2 contiene en escala ampliada una vista de la parte superior del mismo;

La fig. 3 es una vista de conjunto;

La fig. 4 es otra forma de ejecución del poste indicador;

La fig. 5 representa una aplicación práctica (plano de situación), y

La fig. 6 es un esquema de un plano de carreteras.

El poste indicador, según las figuras 1, 2 y 3, se compone de un tubo b empotrado en un bloque de hormigón a y de una armadura prismática en forma de caja c, la cual contiene tantas caras o lados y va provista de tantos campos o segmentos para las inscripciones de los lugares, como bifurcaciones tenga la carretera. Supongamos un poste indicador para una encrucijada de tres ramas: en su consecuencia, el poste indicador contendrá tres super-



ficies laterales en sentido transversal a los tres ramales y tres campos o segmentos para las inscripciones de los lugares d, e, f. Tratándose de cuatro o más ramales, el poste contendrá, en su consecuencia, cuatro o más superficies y campos o segmentos que señalen los nombres de las localidades inmediatas más importantes, a las que vayan a parar dichos ramales. Por encima de la caja c van dispuestas las flechas d<sub>1</sub>, e<sub>1</sub>, f<sub>1</sub> que señalan la dirección de las vías, estando pintados del mismo color los campos y flechas conducentes al mismo punto. Así, por ejemplo, si el campo d es rojo, rojo será también el indicador de la dirección d<sub>1</sub> etc. Dentro de la armadura c puede instalarse un aparato eléctrico de alumbrado, susceptible de conectarse y desconectarse en la oscuridad por medio de un dispositivo de relojería. También las planchas c pueden ser de esmalte luminoso.

El poste indicador representado en la fig. 4 se diferencia del otro por el hecho de construirse el zócalo en forma de columna prismática cuya superficie periférica va revestida de anuncios, y, además, por una simplificación de los campos o segmentos que se dirá más adelante. En la representación gráfica de este poste, las dos superficies laterales que no son visibles en el plano del dibujo, de la caja o armadura van señaladas a los lados del mismo.

En los planos de carreteras pertenecientes al sistema de orientación, tal como se representa en esquema en la figura 6, las líneas que marcan las carreteras van encerradas entre otras dos líneas de colores. Así en la figura:

- |             |           |        |            |
|-------------|-----------|--------|------------|
| 1.....      | significa | líneas | rojas;     |
| 2 - - - - - | "         | "      | azules;    |
| 3 -.-.-.-.- | "         | "      | amarillas; |
| 4 -..-..-.- | "         | "      | verdes, y  |
| 5--.-.-.-.- | "         | "      | brunas.    |



- 5 -

A estas líneas de colores acompañan unas flechas que se suceden en direcciones contrarias para indicar las direcciones de ida y vuelta.

Supongamos ahora que un automovilista quiera recorrer la distancia comprendida entre los puntos A y X de la carretera principal y que elige el camino que pasa por los lugares B, C y D, etc. Para ello tendrá que guiarse por la línea de color señalada por las flechas que marcan la dirección del camino. Ahora bien, observará en el plano que el camino de A a C está provisto de una línea lateral parda 5. En su consecuencia, el automovilista al hacer el recorrido entre los puntos A y C no podrá vacilar ante los postes indicadores con campos o segmentos brunos y flechas del mismo color que marcan la dirección de la marcha, puesto que los va encontrando a medida que avanza en su viaje. En la encrucijada del punto C tendrá que abandonar la línea bruna y tomar otra roja que podrá seguir hasta llegar al punto X. Y mientras vaya encontrando en su camino señales de otros colores puede estar seguro <sup>de</sup> que no ha perdido la orientación exacta.

Examinemos ahora el caso de que la encrucijada, con arreglo a la fig. 5 del dibujo se refiera a la representada en el punto H. Al llegar a él el automovilista encuentra además del camino desde H hasta X, un segundo camino que conduce al punto K. El poste indicador señala con el brazo f<sub>1</sub> en la dirección que ha rebasado el conductor. La señal marca la dirección hacia A que traía el conductor y desde la que no apercibió la otra señal f<sub>1</sub>. Sobre el campo o segmento medio e encuentra señalada en azul la dirección hacia K, mientras que en la dirección hacia X vuelve a ver las señales rojas que son las que le interesan. En su consecuencia, se apercibe inmediatamente de que tiene que desviarse hacia el camino señalado con el color rojo



para llegar al punto X. Este color del segmento X y del brazo indicador d<sub>1</sub> lo ve ya desde lejos, de modo que, sin refrenar la marcha, puede tomar inmediatamente el camino verdadero. Para el viaje de regreso desde X ve por el plano que tiene que seguir hasta F la dirección señalada en verde. Al llegar a la encrucijada H se encuentra con la placa verde A con su correspondiente brazo indicador f<sub>1</sub> que le señala la dirección de su regreso al punto A.

De esta suerte puede el automovilista sin más elementos que su plano y el poste indicador recorrer cualquier distancia por carretera guiándose por el color de las líneas de aquél.

En la forma de ejecución del poste indicador representada en la fig. 4 se ha previsto una simplificación por lo que se refiere a los campos o segmentos colocados transversalmente con relación a los caminos a recorrer y que no contienen la indicación la dirección del trayecto hecho ya por el automovilista, y así por ejemplo en una encrucijada de tres carreteras ve solamente siempre dos delante que le señalan las dos bifurcaciones. La señal más pequeña dispuesta debajo indica convenientemente el lugar en el que por regla general se halla la bifurcación. En el ejemplo propuesto, la señal pequeña existente entre los indicadores de la dirección, marca el lugar H.

N O T A

Se declara de novedad y de propia invención las siguientes

R e i v i n d i c a c i o n e s

1) Un sistema de poste indicador de dirección especialmente para los automóviles que hayan de marchar a mucha velocidad, caracterizado por el hecho de contener una placa perfecta-



mente visible en todas las direcciones, la cual va dividida en tantos campos o segmentos diferentemente coloreados y en caso necesario luminosos, como direcciones existan, llevando además dispuestas para señalar las últimas unas flechas indicadoras luminosas, cuyo color corresponde con el de los lugares que indique y con el de la placa.

2) Una forma de ejecución según la reivindicación anterior, caracterizada por el hecho de que los postes indicadores en los grandes trayectos de mucho tránsito poseen constantemente los mismos colores en toda la extensión del camino.

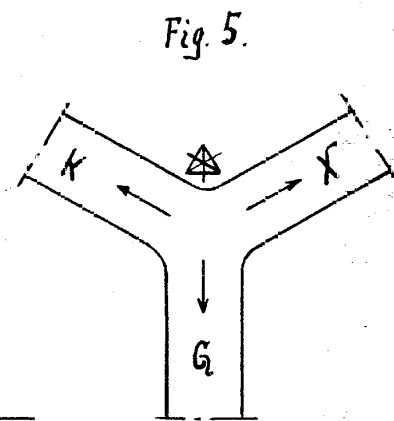
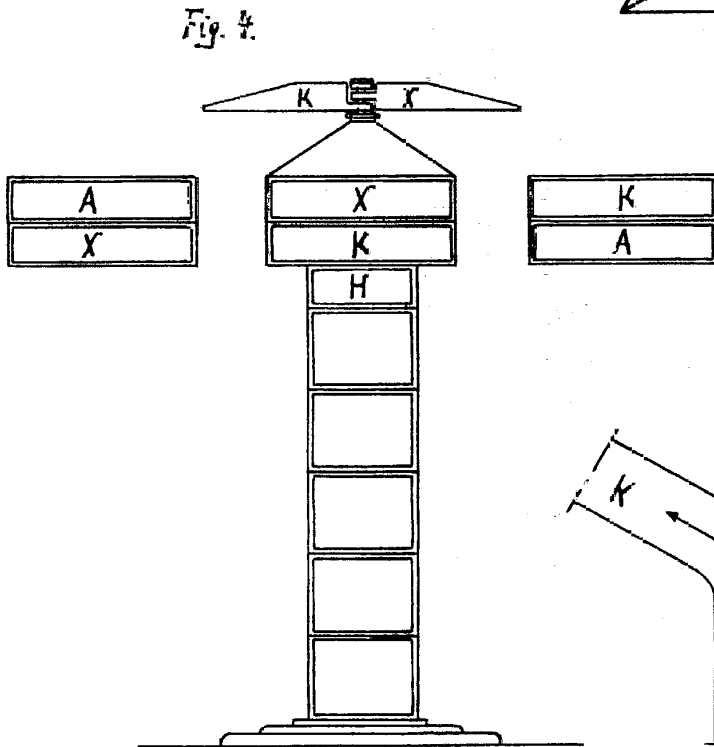
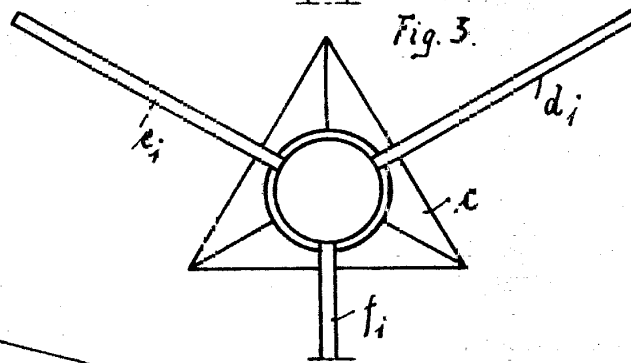
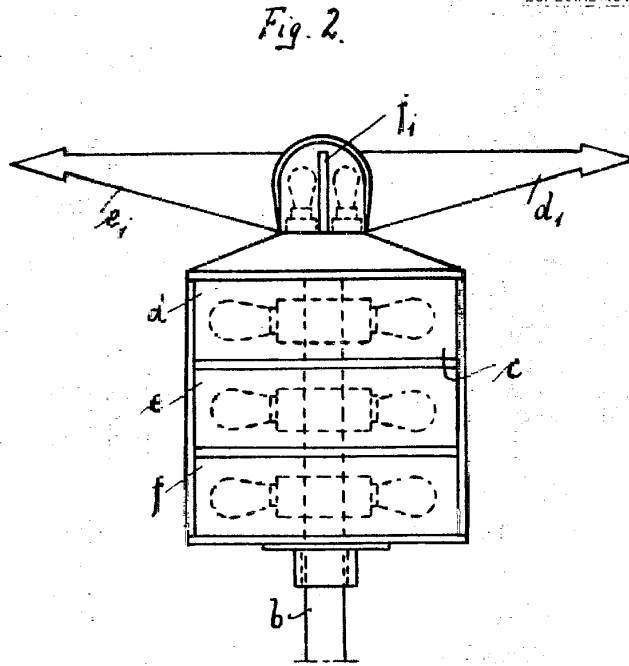
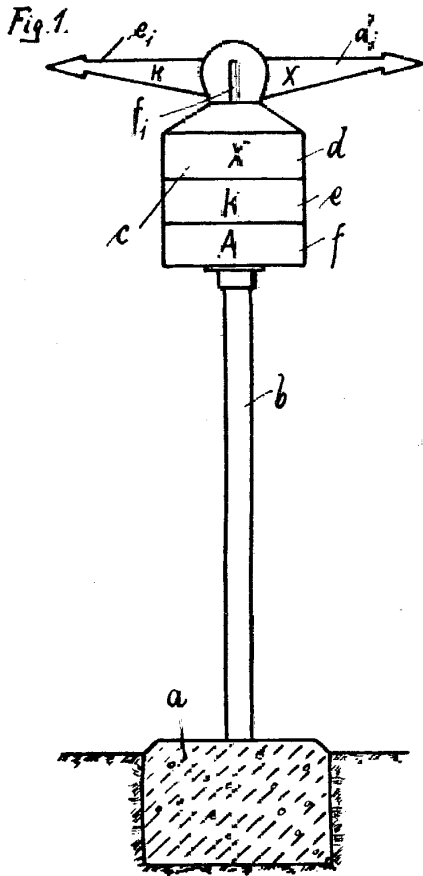
3) La combinación de un plano de carreteras para postes indicadores, según las reivindicaciones<sup>1</sup>/y 2, caracterizado por el hecho de que las líneas que señalan las vías en el plano van provistas a ambos lados y de una manera correspondiente a las direcciones de marcha para grandes distancias, de unas líneas marginales en color que corresponde al de los postes indicadores del trayecto en cuestión.

La patente cuyo privilegio de invención se solicita por veinte años para España y sus dominios deberá recaer por "UN SISTEMA DE POSTE INDICADOR DE DIRECCION, ESPECIALMENTE PARA LOS AUTOMOVILES QUE HAYAN DE MARCHAR A MUCHA VELOCIDAD" (noveno grupo, clase 84) según se describe y reivindica en la presente memoria y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid 7 de Septiembre 1926.

pp: Weber-Kranz & Co.

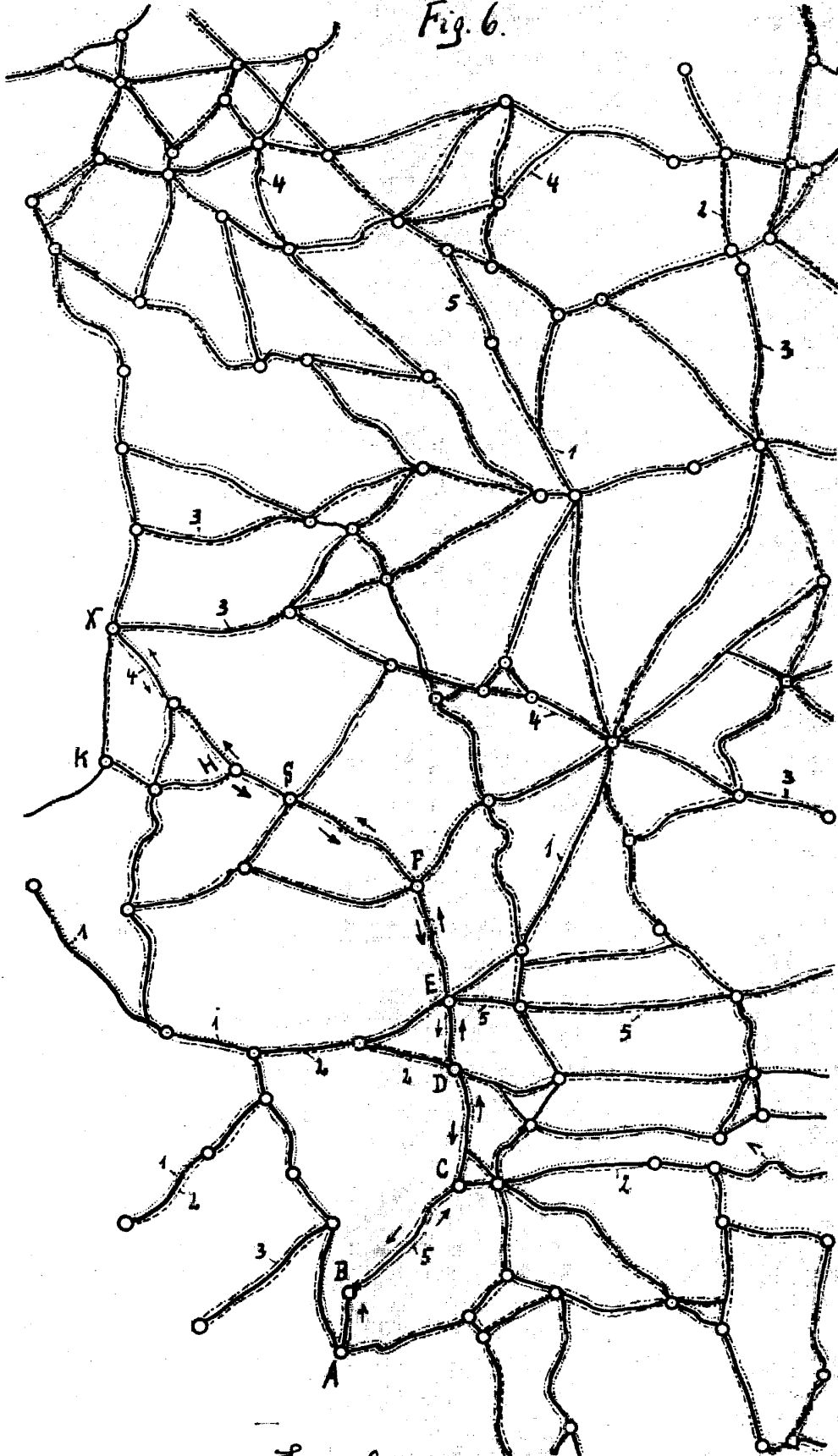
*W. Kranz*



Escala variable  
pp: Weber-Krauz & Co  
Frankfurt



Fig. 6.



Escala variable  
pp. Weber-Kranz & Co  
Quarstein