



en el pavimento del camino, y de retirarse, con el fin de que un número moderado de carteles baste para atender a los requerimientos de las diversas condiciones en que el tráfico se desarrolla, por ejemplo, un cartel que no exija estropear mucho el pavimento para su instalación y desmontaje; que dure mucho sin perder la característica de su sección indicadora, de volver a una posición vertical o casi vertical después de bajarse; y habilitar un cartel que tenga algunas o todas las propiedades apetecibles, y sea a la vez económico en su fabricación.



Estos objetos se consiguen en la forma de ejecución preferida de mi invento haciendo una sección indicadora, preferible de material en chapa, como goma o goma reforzada con tela, dividida en su parte baja para formar varios pies o soportes que se doblan en distintas direcciones y se fijan en una montura, que puede ser el mismo piso de la calle o de la carretera, aunque conviene más que sea una pieza horizontal de metal u otro material consistente, que puede fijarse fácilmente, en forma desmontable, sobre el piso, y soportar la sección indicadora del cartel en posición levantada, sin fijarse de este modo.

La construcción descrita es tal que cuando la sección indicadora del cartel se baja por pasar por encima una rueda de vehículo, se imprime una pronunciada flexión únicamente al pie extendido en una dirección, y el pie extendido en dirección opuesta se extiende por completo o casi enteramente, de modo que su elasticidad no padece mucho cada vez que pasa un vehículo, con lo que se le asegura una larga

duración.

Para que el pie flexionado por el vehículo pueda tener un radio de curvatura de longitud conveniente cuando la sección indicadora del cartel está levantada, los pies se hacen de tal longitud, y se fijan sobre la montura en posiciones tales que representen aproximadamente dos lados de un triángulo isósceles, y para que la parte flexionada del pie en la línea de pliegue no pueda sufrir pellizcos entre la rueda del coche y la montura, conviene que ésta tenga un hueco a lo largo de la sección indicadora del cartel, en el que entre la parte doblada del pie, y por encima del cual pase la rueda o llanta de todos los vehículos que circulen sobre el cartel.



Cuando la montura de la sección indicadora del cartel es una base móvil, ésta deberá tener tal extensión a cada lado de dicha sección, en la línea de marcha, que una rueda de dimensiones ordinarias, al pasar por encima de la sección indicadora, no le someta a esfuerzo excesivo después de cargar el peso de la rueda sobre la base para deprimirla y mantenerla deprimida, de suerte que el cartel pueda usarse colocándolo simplemente en el pavimento, sin clavarlo, o permita el paso por encima, cuando se clava, sin forzar mucho los órganos de fijación, como se comprenderá mejor por la especificación que sigue y los dibujos adjuntos, en los cuales indican:

La figura 1, una perspectiva de un cartel de tráfico conforme a mi invento, en su forma de ejecución preferida, con la sección indicadora en su posición normal, levantada.

La figura 2, una sección vertical transversal

del mismo, con la sección indicadora en la posición que adopta cuando una rueda de vehículo pasa sobre ella.

La figura 3, una perspectiva de un cartel conforme a ciertas particularidades del invento, en una variante.

La figura 4, una sección transversal por la línea 4-4 de la figura 3.

La figura 5, una sección transversal vertical de otra modificación.

La figura 6, una sección transversal vertical de otra variante.



En los dibujos, el cartel expuesto en las figuras 1 y 2 comprende una sección indicadora normalmente derecha 10, de material flexible como la goma 11, a ser posible reforzada con tela 12; esta sección se divide o parte por su borde inferior con el fin de formar varios pies 13, 14, que en el caso expuesto son sólo dos, partidos a lo largo, aun cuando mi invento no se limita a la división longitudinal de la pieza ni a la formación de dos pies solamente.

Los dos pies se curvan en direcciones opuestas. Puede darse a los pies la forma curva doblándolos después de moldear la pieza conjuntamente y vulcanizarla en forma esencialmente plana, para abaratar la fabricación, en cuyo caso los pies pueden hacerse hendiendo la pieza después de la vulcanización; pero se prefiere moldear y vulcanizar la pieza en la forma aproximada de la figura 1, para que los pies estén en condiciones normales cuando la sección indicadora se mantiene derecha, y ambos pies determi-

nen un esfuerzo restaurador de dicha posición cuando la sección indicadora se deprime.

Cada uno de los pies 13, 14 se adapta y sujeta a la base por medio de una placa de sujeción 15 o 16 y de pernos 17, y la placa de base 18 se hace preferentemente, por curvatura, de modo que a ambos lados de la pieza 10 toque el pavimento sólo por sus extremos, levantándose por su parte media con respecto a los extremos, pero no tanto que obstruya el tránsito, y con un hueco 19 en su cara superior, a lo largo y situado justamente debajo de la sección indicadora y de las partes superiores de los pies de la pieza 10.



El hueco 19 está proporcionado en cuanto a profundidad y anchura de modo que al pasar por encima de él una rueda de automóvil, por pequeña que sea, salve dicho hueco, acomodando a la vez en él el pie doblado o flexionado de la pieza 10, sin que dicho pie, en su línea de doblez, quede cogido entre la rueda o llanta y el fondo del hueco, como indica el espacio 20 expuesto dentro del pliegue del pie en la figura 2, en que las dimensiones relativas de la circunferencia 21 de una llanta de 30 x 3,5 se exponen a la vez que una forma de ejecución de mi invento, actualmente en uso.

La placa de base 18 se hace preferentemente de manera que en su zona media, bajo el hueco 19, su superficie inferior 22 quede sensiblemente en el mismo plano que los extremos de la placa que tocan el pavimento, para contribuir al asiento de la zona media de la placa contra la flexión hacia abajo.

El cartel está proporcionado de manera

que la sección indicadora no sufra apenas esfuerzo por la presión de la rueda, pues ésta descansa sobre la base del cartel para que no se levante, de modo que el cartel puede usarse sin sujeción, especialmente cuando la base se hace de metal o se lastra convenientemente. Pueden prepararse agujeros de mano como el 23 para facilitar la colocación y retirada del cartel, pero en este caso se representa la estructura básica como formada con agujeros 24 para tornillos 25, mediante los cuales puede sujetarse al pavimento.



Con referencia a la modificación expuesta en las figuras 3 y 4, el número 3 indica en general una base de goma u otro material elástico apropiado, con sus bordes 32 relativamente delgados y aumentando en espesor hacia su centro transversal, desde el cual sale, un cartel de goma 33 en dirección inclinada o vertical.

El cartel 33 se destina a contener indicaciones tales como "Alto" o "Espacio", en letras de color apropiado 34, para prevenir a los conductores. El cartel 33, en su punto de intersección con la base 31, tiene unas plantas o soportes 35 extendidas angularmente (figuras 4, 5 y 6), que se unen entre sí por sus extremos con unas paredes extremas 36 de goma delgada para resistir flexión considerable. Una bolsa cerrada o espacio de aire 37 queda entre los soportes 35 del cartel, para alojar uno de los soportes al doblarse, mientras el otro se estira completamente al ser apretado el cartel por la rueda de un vehículo, como indica la línea de puntos en la figura 5.

En la modificación expuesta en la figura 5, la base 31 se hace de goma, y es relativamente gruesa en 38 para formar un bloque susceptible de penetrar en una cavidad correspondiente 39 preparada en la superficie del piso de la calle o carretera.

En la modificación indicada en la figura 6, la base 31 tiene una placa de base 41 con dos grapas alargadas 42 que pueden cubrir toda la longitud de los soportes 35 y unirlos a la placa 31 por medio de remaches 43 u otros órganos de sujeción apropiados. Cuando no convenga adaptar el cartel a un pavimento terminado, donde no existan preparativos para ello, el cartel, como se expone en las figuras 3 y 4, es el indicado, y se sujeta por su base al piso por medio de un cemento cualquiera apropiado, formando un cartel cuya base queda esencialmente a nivel de la superficie a que se aplica.

En calles nuevas de hormigón, pueden hacerse huecos de dimensiones adecuadas, y emplearse el cartel de la figura 5, siendo el método mejor de sujetarlo abrir agujeros a propósito en el fondo de la cavidad, y sujetar la base del cartel a los mismos con ayuda de tornillos 44. La variante de la figura 6 se adapta particularmente para uso en pavimentos de alquitrán, macadám u hormigón, donde el cartel se puede asegurar con pernos o tornillos 44, si se quiere.

Son posibles otras modificaciones dentro de los fines del invento, como se especifica en los puntos de la nota final.

**Esta solicitud, que corresponde a la**



presentada en los Estados Unidos de América, el 16 de Mayo de 1928, bajo el número 278245, se acoge a los beneficios del artículo 16 de la Ley de Propiedad Industrial.

- e - N O T A - e -

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de VEINTE años, son los siguientes:

1°. - Un cartel de tráfico, con una sección indicadora provista de varios pies de material flexible laminado, y medios para sujetar dichos pies separadamente de modo que mantengan normalmente la sección indicadora derecha, doblándose diversamente al pasar una rueda de vehículo por encima del cartel.

2°. - Un cartel de tráfico conforme se reivindica en el punto 1°. , en que la sección indicadora comprende una pieza hecha de material laminado flexible, con la sección indicadora y los pies de una sola pieza.

3°. - Un cartel de tráfico conforme se reivindica en los puntos 1°. , o 2°. , en que los órganos de sujeción retienen normalmente los pies en posición divergente hacia abajo y con curvatura hacia afuera.

4°. - Un cartel de tráfico conforme se reivindica en el punto 1°. , hecho de una pieza de material laminado flexible y con una sección indicadora hendida por su borde inferior para formar dos pies alineados en el sentido del espesor de la chapa.

5°. - Un cartel de tráfico conforme se



reivindica en el punto 1º., en que los órganos de sujeción comprenden un soporte que en su parte alta presenta un hueco donde se aloja una parte flexionada de uno de los pies.

6º. - Un cartel de tráfico, conforme se reivindica en el punto 1º., en el que los órganos de sujeción comprenden un soporte que en su parte superior tiene un hueco donde se puede alojar una parte doblada o flexionada de uno de los pies, siendo sus proporciones tales que por encima de él pasen las ruedas normales de automóviles, sin que el pie doblado, en su línea de pliegue, quede cogido entre la llanta y el fondo de la cavidad.



7º. - Un cartel de tráfico conforme se reivindica en el punto 1º., compuesto de una pieza hecha de una chapa de material flexible con una sección indicadora partida por su borde inferior para formar los pies alineados en el sentido del espesor de la chapa, comprendiendo los órganos de sujeción un soporte que en su cara superior lleva una cavidad alargada por debajo de los pies, transversal a la línea de circulación, para alojar una parte doblada de uno de los pies, siendo sus proporciones tales que pasen por encima las ruedas normales de automóviles sin que el pie doblado, por su línea de flexión, quede cogido entre la llanta y el fondo de la cavidad.

8º. - Un cartel de tráfico, conforme se reivindica en el punto 1º., en que los órganos de sujeción comprenden una base susceptible de ser retirada rápidamente, con la sección indicadora montada sobre ella, y dotada de poca altura para no estorbar

el paso de una rueda por encima, extendiéndose en la dirección de la marcha, a ambos lados de la sección indicadora, de modo que ésta no resulte ampliamente desplazada por la rueda hasta que la llanta llega a apoyarse sobre la base y la retiene deprimida.

9°. - Un cartel de tráfico conforme se reivindica en el punto 1°. en que los órganos de sujeción comprenden una base desmontable que puede colocarse sobre la superficie plana de una calle o carretera.

10°. - Un cartel de tráfico construido y dispuesto en lo esencial como queda descrito y representado.

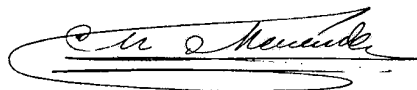
11°. - Mejoras en las señales de tráfico.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de diez hojas escritas por una sola cara.

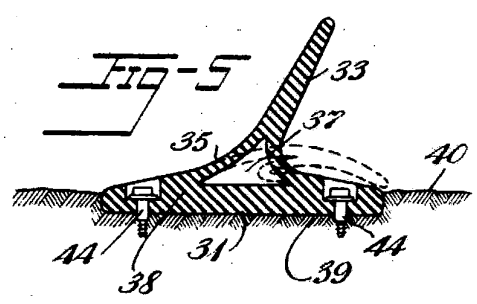
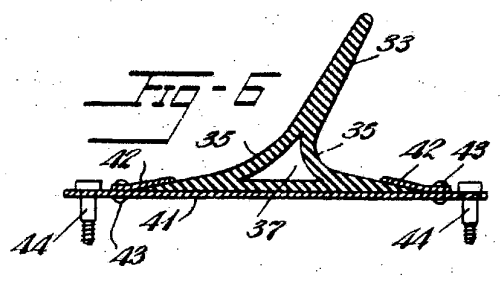
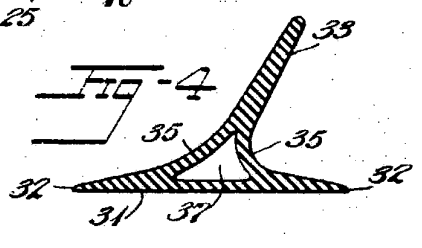
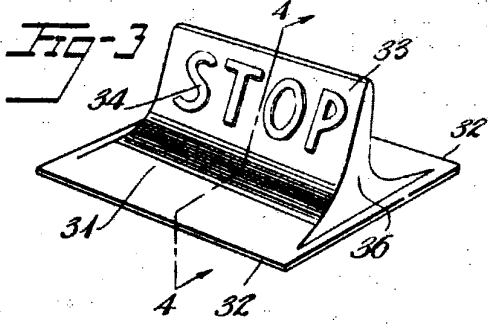
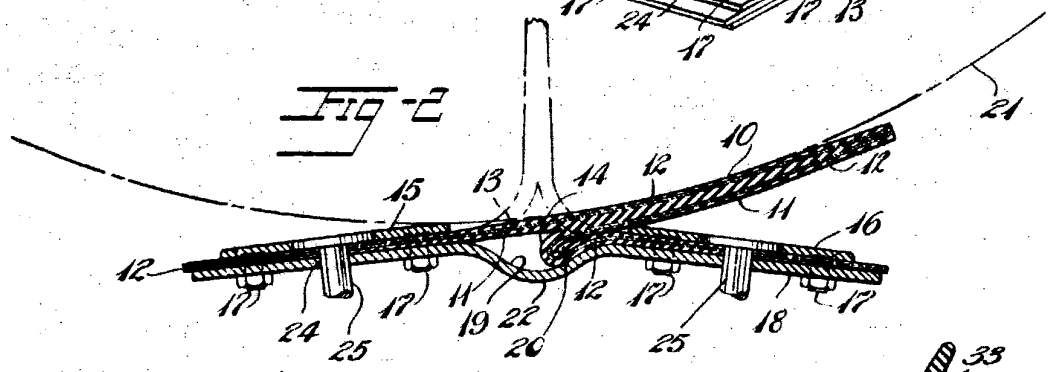
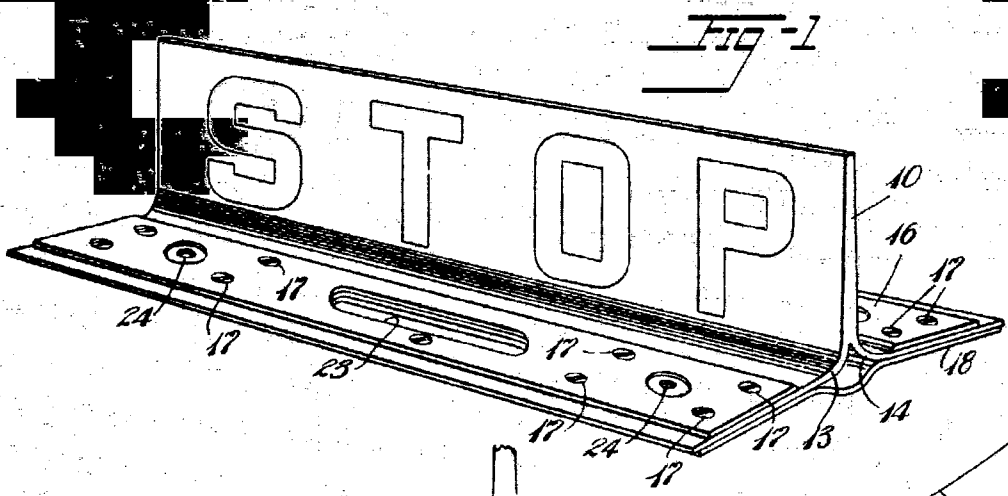
Madrid, 20 de Mayo de 1929,

P. A.





113090



P.A.

*Handwritten signature*