

206764



206764

PATENTE DE INTRODUCCION

por 10 años

por "UN SISTEMA ELECTRICO DE SEÑALES DE TRAFICO, AUTONOMO Y AUTOMATICO, APLICABLE A VEHICULOS, PARA PREVENIR A LOS QUE LES SIGUEN EN RUTA", a favor de Don Amadeo Ferré Domingo, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona, Mallorca, 221.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

La firma States Development & Mfg. Co., con domicilio en 11 W. Cullerton St., de Chicago 16, ha dado a conocer en los Estados Unidos de Norteamérica, y tiene amparado en aquel país, con la Patente nº 2.260.680, un nuevo sistema eléctrico de señales de tráfico, autónomo y automático, aplicable en la parte posterior de cualquier vehículo, para indicar a los demás que le sigan en ruta, los movimientos que se propone ejecutar el primer conductor.

5. El recurrente ha estudiado y resuelto la fabricación de este sistema en España, donde se desconoce en absoluto,



y por ello solicita que se le garantice en su propiedad y exclusiva explotación, mediante la concesión de la Patente de introducción a que se refiere la presente memoria descriptiva.

15. En los dibujos que, a título de ejemplo, se adjuntan a la presente memoria, se da idea de las características del nuevo sistema de señales. Comprende este sistema, una especie de linterna o fanal triple constituida por una caja prismática -1- provista de tres discos de cristal, dispuestos en hilera vertical, distintamente coloreados; el -2- en rojo, el -3- en ámbar, y el -4- en verde; cada uno de estos cristales está protegido superiormente por la correspondiente visera -5- que aumenta la visibilidad aun en pleno día. Esta caja está provista de las mordazas -6- con las que, por medio del tornillo -7-, se enlaza o fija en un lugar visible de la parte posterior del vehículo, por ejemplo, en el travesaño superior del marco de la ventana posterior -9- del coche; o, tratándose de un camión, a los costados o al centro del tablero posterior de su caja.
20. El sistema de señales que nos ocupa está resuelto en forma que cualquier persona medianamente instruida o práctica puede instalarlo en su coche con sólo seguir las instrucciones y los gráficos adjuntos que se dan en esta memoria.
25. El sistema de señales en cuestión obedece, por una parte, a los movimientos de los mandos entre el pedal del acelerador y el carburador, y por otra va conectado al circuito eléctrico de las luces piloto de paro. Interesa, por tanto, que antes de comenzar su instalación, se compruebe si el interruptor de las luces de paro funciona debidamente. Para ello basta con pisar el pedal de freno y observar si se encienden las luces de paro. Si por al-
- 30.
- 35.
- 40.



45. guna razón no funcionasen debidamente las citadas luces, debe subsanarse este defecto a fin de asegurar el buen funcionamiento del sistema que aquí se describe.

50. El diagrama ilustra la forma en que el interruptor de control -10- va unido al acelerador mediante el gancho -11-, el muelle -12-, el cable -13-, y el tensor del cable -14-. El montaje de este conjunto debe hacerse como sigue: búsquese un lugar adecuado donde fijar el tensor -14- con algún miembro móvil del mando del acelerador, tal cual el -15-, de manera que al ser accionado, tire del cable en la dirección que indica la flecha -16-; entonces hay que localizar una tuerca tal cual la -17- u otro elemento fijo, donde fijar el gancho -11- del interruptor; 55. quizá será preciso dar al gancho una forma especial, según el caso.

60. Para el montaje del fanal de luces -1-, fíjese la mordaza -6- en la parte superior de la ventanilla trasera del coche; para mejor poder llevar a cabo esta operación, es preferible aflojar los tornillos que sujetan el marco de la ventanilla trasera. Para una instalación más cuidada, pueden hacerse pasar los cables -18-, -19- y -20- por debajo del marco de la ventanilla y sacarlos por una esquina inferior del mismo. 65.

Obsérvese que la mordaza -6- ha de hacer buen contacto con el marco de la ventana. Si éste es de goma, debe conectarse el tornillo -7- de la mordaza con cualquier parte de la carrocería metálica.

70. Los tres cables -18-, -19- y -20-, se llevan hasta el motor haciéndolos descender por cualquiera de los extremos del respaldo del asiento trasero, por debajo de las alfombras y conduciéndolos luego al motor por cualquier orificio en la plancha del pescante.

75. Los cables -20- amarillo y -19- verde, se conectan



80. a los terminales -21- y -22- debidamente marcados "AM" y "VER" de origen. Se conecta uno de los extremos del cable -23- al terminal -24- del interruptor que ya va marcado de origen "Cont", o sea de CONTACTO, y el otro extremo del cable -23- a cualquier parte donde llegue corriente al dar el contacto general mediante la llave.

85. El cable rojo -18-, lleva dos terminales especiales, que deben conectarse al circuito de las luces de freno de la manera siguiente: se localiza el interruptor de las luces de paro y se desconecta el cable -25- que conduce a las luces. Se conecta ahí el terminal macho -26- o el hembra -27- del cable rojo -18-. El cable -25- que va a las luces, se conecta entonces al otro terminal del cable rojo -18-, o sea, en el caso presentado, al -27-.

90. El interruptor de las luces de paro, se hallará generalmente en uno de los siguientes lugares: directamente acoplado al cuerpo del cilindro de freno; en el departamento del motor, cerca del pedal de freno; en el conducto de líquido, cerca de la rueda trasera izquierda.

95. Por último debe tensarse convenientemente el cable -13- con el contacto dado, se tira del extremo libre del cable, que pasa alrededor del tornillo del tensor -28-, hasta que se apague la luz ámbar -3-; relájese entonces ligeramente la tensión del cable justo hasta que vuelva a encenderse la luz ámbar -3- y fíjese en esta posición el tornillo del tensor -28-. Cualquier movimiento del pedal del acelerador accionará el interruptor conectando la luz verde -4-. Al cabo de unos días, probablemente se habrá distendido ligeramente el cable -18- y será preciso re-tensarlo.

100.

105.

Para comprobar el correcto funcionamiento del sistema de señales se procede como sigue.

a) Ciérrase el interruptor de contacto, o sea dése el contacto, y púese el pedal del acelerador. Debe encen-



110. derse la luz verde -4-. Al soltar el pedal debe apagarse la verde -4- y encenderse la ámbar -3-. Si resulta que hay que presionar demasiado el acelerador para que se encienda la luz verde, hay que tensar más el cable. Si no se apaga la luz verde al soltar el acelerador, hay que destensar el cable.

115. b) Al presionar el pedal de freno, debe encenderse la luz roja -2- y apagarse la ámbar -3-. Si la luz roja queda siempre encendida, es señal de que se ha conectado el cable rojo -18- a un terminal equivocado en el interruptor -29- de las luces de freno y hay que cambiarlo.

120. c) Si las tres luces siguen encendidas una vez cerrado el contacto, es señal de que el cable de contacto del interruptor no se ha conectado a un terminal controlado por la llave de contacto.

125. d) Si las luces verde y ámbar dan luz muerta, contrólense la correcta conexión del farol señalador -1- a la masa de la carrocería.

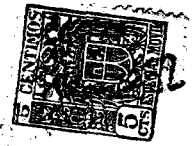
130. e) Al esconder los cables del aparato de señales bajo el marco de la ventanilla posterior, téngase precaución en no romper el aislamiento de los cables, lo cual daría lugar a cortocircuitos que pondrían al aparato fuera de función.

A los efectos legales de la Patente que se solicita, serán variables todos cuantos detalles no afecten, alteren, cambien o modifiquen la esencia del sistema descrito.

135. N O T A.

Se reivindica como objeto de esta Patente de introducción:

140. 1.- Un sistema eléctrico de señales de tráfico, autónomo y automático, aplicable a vehículos, para prevenir a los que les siguen en ruta, que se caracteriza por disponer un farol con tres luces, roja, amarilla y verde, colgado



145. en la parte posterior del vehículo, y visibles desde el exterior, para señalar a los vehículos posteriores y por dichas luces, según el Código de circulación, los movimientos que el conductor va a efectuar, a saber, marcha adelante, freno, arranque y ralenti, gracias a su doble conexión eléctrica, una con el circuito eléctrico de luz de paro del motor a través de su interruptor propio, y la otra determinada por un interruptor accionado mecánicamente por los órganos móviles de mando del acelerador.
150. 2.- El propio sistema de la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que se materialice en un farol con tres discos, con visera propia cada uno, el cual se suspende en un punto posterior del vehículo; en el interruptor eléctrico accionado mecánicamente por el acelerador; en unos cables o conductores especiales para la conexión de cada lámpara; y en unas conexiones con el circuito de ignición y con el interruptor del circuito propio de la luz de paro.
155. 3.- El propio sistema de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que el interruptor accionado mecánicamente desde el mando del acelerador, presente tres bornes, uno para el cable del circuito de ignición, otro para el cable de la luz verde y el otro para el cable de la luz ámbar.
160. 4.- El propio sistema de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que el enlace para el accionamiento mecánico del interruptor comprenda un gancho inextensible de sujeción, y un resorte con cable tensable unido a uno de los órganos móviles del mando del acelerador.
165. 5.- El propio sistema de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que el cable de la luz roja presente un doble terminal que permita embornarlo en derivación con el interruptor de luces de freno y con el cable de luces de freno.
- 170.



175. 6.- El propio sistema de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que la mordaza de la que se suspenda el farol de luces, sirva para hacer contacto a masa, directamente por ella o por su tornillo de sujeción, con la carrocería metálica del vehículo.

180. Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente de introducción definida en las anteriores reivindicaciones, cual objeto es:

7.- "UN SISTEMA ELECTRICO DE SEÑALES DE TRAFICO, AUTONOMO Y AUTOMATICO, APLICABLE A VEHICULOS, PARA PREVENIR A LOS

185. QUE LES SIGUEN EN RUTA".

Consta la presente memoria de siete hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo unido a la misma.

190. Barcelona veintiséis de noviembre de mil novecientos cincuenta y dos.

P. A. de Don Amadeo Ferré Domingo,

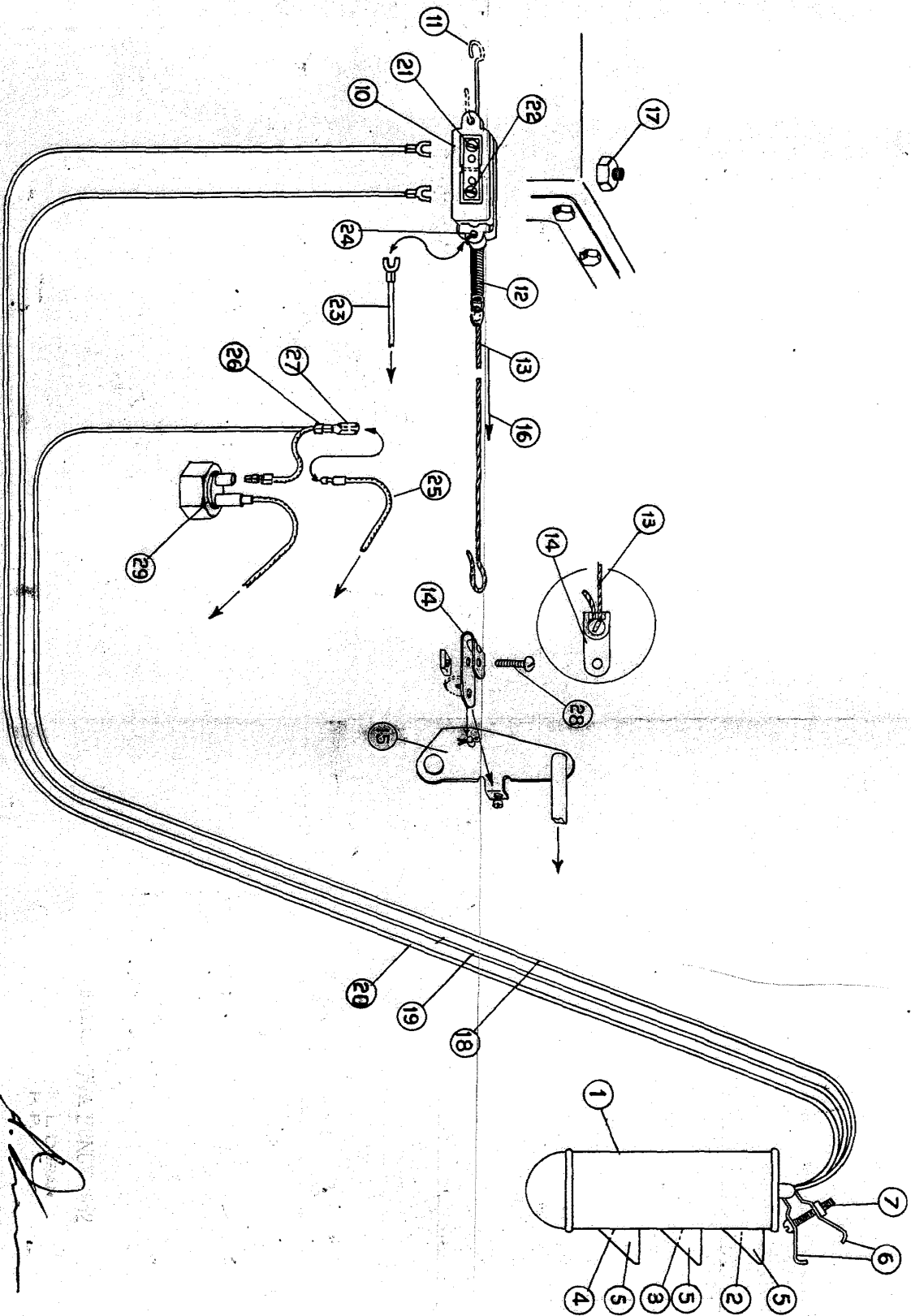
L. DURÁN
P. P.

B. AMADEO FERRE DOMINGO

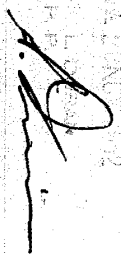
40508

206764

HOVA UNICA



ESCALA VARIABLE


 H. FERRE DOMINGO

