

373354



373354

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B-60</u>
SUBCLASE <u>Q</u>

P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

por diez años,

para todo el territorio español, por "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS SISTEMAS DE EMERGENCIA PARA AUTOMOCIÓN", cuyo privilegio se solicita a favor de la entidad nacional MECANISMOS AUXILIARES INDUSTRIALES, S.A., residente en VALLS (Tarragona), Avda. Generalísimo, 6.-

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

El objeto de la presente solicitud de Patente de Introducción se refiere, como se desprende de la lectura de su enunciado, a unos perfeccionamientos a introducir en los sistemas lumínicos de emergencia y aviso para automoción, dando como resultado práctico industrial el poder comunicar una gran seguridad



373354

en la maniobra de todo tipo de vehículos automóviles.

Estos perfeccionamientos son conocidos, aplicados y fabricados en el extranjero, pero no están divulgados ni han sido puestos en ejecución en España hasta
5 la presente fecha, por todo lo cual la entidad solicitante recaba, mediante esta demanda, la explotación exclusiva a su favor de los indicados perfeccionamientos, de acuerdo con lo reivindicado en la nota reivindicatoria establecida al pie de la presente memoria y acogiéndose para ello a los beneficios
10 que proporciona la vigente Legislación española sobre Propiedad Industrial.

La descripción detallada que se da a continuación proporciona una idea clara de la presente Patente,
15 al ser considerada, junto con las láminas de dibujos que se acompañan, en las que se representa por vía de ejemplo, unos casos de realización práctica que se dan con carácter ilustrativo, pero sin limitación de ninguna especie.

20 Consisten en esencia estos perfeccionamientos en permitir el funcionamiento de las luces de intermitencias de ambos lados del vehículo simultáneamente, lo que permite y da a entender a terceros, con suficientes garantías de seguridad y rapidez una posible
25 eventualidad.

Entre estas ventajas destaca muy especialmente el

373354



5 permitir aprovechar las instalaciones ya existentes en los vehículos, todo lo cual se pondrá más explícitamente de manifiesto en las hojas de dibujos que se acompañan a título ilustrativo y en ningún caso limitativo y a las que seguidamente se hace referencia, en la memoria que se pasa a detallar.

10 En la figura 1 se representa uno de los modos preferentes de ejecución de los referidos perfeccionamientos en los sistemas de emergencia y que consisten en esencia, en hacer funcionar simultáneamente las luces de intermitencia del vehículo y que se regula con un solo ruptor que es el existente en la convencional central de intermitencias.

15 En la figura 1 se aprecia uno de los modos de ejecución según la esencia de la presente Patente y cuyo funcionamiento combinado del circuito representado es el siguiente : un conductor 30 proveniente de batería se divide en dos derivaciones una 31 enfrentada a la placa inferior 12 del interruptor 8, el cual permite independizar el funcionamiento del sistema de emergencia del normal de intermitencia y otra derivación 32 que pasa por la llave de contacto del vehículo y enfrentada en su extremo a la placa inferior 12 en su posición de intermitencia normal.

20

25

373354



5 Cuando el interruptor 8 está en la posición normal de funcionamiento, el circuito deberá estar cerrado por la llave de contacto 10; la corriente eléctrica que proviene de la batería 20 se transmite por el cable 32 a la placa inferior 12 y a través de ella al conductor 34, directamente conectado a la central de intermitencias 1, donde dicho cable conductor 34 sufre dos derivaciones, una conectada a una luz testigo de intermitencia 21 y otra que pasa por el convencional ruptor 40 y que tiene a su vez una doble derivación, una hacia el conmutador de dirección 1 y otra enfrentada a la placa inferior 11 y en contacto con ella cuando se pone en posición de emergencia, el interruptor 8.

15 En la posición de emergencia del citado interruptor 8, la corriente eléctrica que proviene de batería 20, a través de cable conductor 31, se comunica a la placa inferior 12 pasando a través del mismo hasta el cable 34 en contacto con aquella placa 12, transmitiéndose sucesivamente al ruptor 40 y a su salida al cable 35 enfrentado a la placa superior 11, pasando el fluido eléctrico a su través hacia los conductores 20 33 y 37 directamente conectados a las luces de intermitencia de ambos lados del vehículo, haciendo funcionar a éstas simultáneamente.

25 En la figura 2 se representa igual disposición,

373354



que la descrita anteriormente, con la particularidad de que se dota al interruptor 8 de una conexión más para que alimente a una lámpara testigo 22 de puesta en servicio del sistema de emergencia.

5 El esquema de la figura número 3, es en todo semejante al de la hoja 2, salvo que el cable 32 de batería permite el accionamiento del sistema de emergencia únicamente cuando se cierra el circuito con la llave 10 de contacto y se dispone únicamente una
10 placa en el interruptor 8, asimismo en la central de intermitencia se colocan dos ruptores uno 40 con doble derivación a su salida, una 35 hacia el conmutador de dirección 1 perteneciente al accionamiento normal de intermitencia y otra hacia la luz testigo 21; asimismo se establece a partir del cable 32 una
15 derivación hacia el interruptor 8, derivación en la que se coloca un ruptor 8 de doble potencia para accionamiento simultáneo de las luces de intermitencia de ambos laterales del vehículo.

20 El esquema de la figura 4 es en todo idéntico al de la nº 3 anteriormente descrito, salvo que se ha suprimido la luz testigo 22 de puesta en servicio del sistema de emergencia.

25 Los esquemas de las figuras 5 y 6 son semejantes a los de las hojas 3 y 4 mencionados, salvo que el cable 30 que proviene de batería va directamente

373354 8



conectado a la central de intermitencias 6 sin tener que pasar antes por la llave de contacto, el esquema de la figura 5 se dota de una luz testigo de puesta en servicio del sistema de emergencia 22 en tanto que el de la figura 6 se suprime tal luz testigo.

En el circuito esquematizado en la figura 7, se han previsto dos derivaciones del cable 30 que viene de batería, una 31 que pasa por una central de intermitencias 6, dotada de un ruptor 40 convencional de luces de intermitencia, conductor 31, que pasa a través del interruptor o llave de contacto 10 del vehículo. A la salida del ruptor se establecen dos derivaciones, una conectada a una luz testigo 21 de puesta en servicio del normal intermitente y otra derivación enfrentada a la placa superior del interruptor 8, a través de la cual se transmite la corriente eléctrica a otro cable directamente conectado al conmutador de dirección 1.

Para accionamiento del sistema de emergencia, se ha establecido en el mismo circuito una derivación 32 directamente conectada a una central de intermitencias 7 dotada de un ruptor calculado para soportar el número de watsios necesarios, para el accionamiento simultáneo de las luces de intermitencias de ambos laterales del vehículo, a la salida del

373354



5 cual ruptor se establecen dos nuevas derivaciones una enfrentada a la placa inferior del interruptor 8 a través de cuya placa y posteriormente de un conductor 33 se conecta el circuito a masa, la otra derivación establecida 34, se enfrenta a la placa intermedia del interruptor 8, a través de la cual se transmite la corriente directamente a las luces de intermitencia de ambos laterales del vehículo, conectándose a la vez a la placa intermedia del interruptor 10 8 una luz testigo 22 de puesta en servicio del sistema de emergencia, siendo el esquema de la figura 8 exactamente igual al descrito, salvo que se ha suprimido la citada luz testigo 22.

15 El esquema de la figura 9 presenta las siguientes modificaciones, respecto al de la figura 8 descrito, la central de intermitencias 7, del sistema de emergencia, se ha previsto establecerlo con doble alimentación, al tiempo que se le conecta una luz testigo 22, de puesta en servicio del referido sistema de emergencia, luz que se conecta directamente a 20 la central 71

25 La otra modificación del circuito de la figura 9 consiste en conectar directamente el cable 30 a la central de intermitencias 6, del sistema de intermitencia normal, sin que sea necesario cerrar el circuito por la llave de contacto del vehículo.

373354



5 El esquema de la figura 10 es en todo igual al de la figura 9, salvo que el cable conductor conectado a la central del sistema de intermitencias 6 normal, se hace pasar a través de la llave de contacto 10 del vehículo, situada antes de la referida central 6.

10 La figura 11 es exactamente igual a la figura 10, salvo supresión en esta última de la luz testigo 22 de puesta en servicio del sistema de emergencia, en tanto que la figura 12 es igual a la figura 9 descrita anteriormente, con supresión en esta última de la luz testigo 22, de puesta en servicio del sistema de emergencia.

15 En el circuito esquematizado en la figura 13, se ha previsto conectar el cable conductor 30, proveniente de batería, a una central de intermitencias 6, a la cual se conecta una luz testigo 21 en una de las derivaciones de aquel cable dentro de la central 6, en tanto que la otra derivación establecida se enfrenta
20 a la placa superior del interruptor 8 a través de cuya placa se transmite la corriente eléctrica al extremo contactor del cable 35, que va al conmutador de dirección 1; asimismo el cable 30 se conecta también en forma directa a una central de intermitencias
25 7 del sistema de emergencia, central dotada de ruptor adecuado para soportar la potencia necesaria para el

373354



funcionamiento de todas las luces de intermitencia.

5 A la salida de dicha central 7, el cable conductor 33, se enfrenta a la placa inferior del interruptor 8, placa conectada a los terminales de los cables unidos a las luces de intermitencia de ambos laterales del vehículo.

10 Se desprende de la descripción anterior que según la posición que adopte el interruptor general 8, se podrá poner en servicio el sistema de emergencia o el normal de intermitencia, a voluntad.

15 El circuito esquematizado en la figura 14 es en todo igual al anterior de la figura 13, salvo que el accionamiento del sistema de intermitencia normal depende del cierre del circuito por la llave de contacto 10 del vehículo.

20 El circuito de la figura 15 presenta conectada una lámpara testigo 22, a la placa inferior del interruptor 8, único elemento que lo diferencia del circuito de la figura 14. En tanto que la figura 16 presenta diferencia única respecto a la figura 15, que el circuito de accionamiento del sistema normal de intermitencia, debe cerrarse por la llave de contacto 10 del vehículo.

25 El circuito 8 correspondiente a la figura 17, presenta como única diferencia con el de la figura 15, que la luz testigo de puesta en servicio del

373354



sistema de emergencia va conectada directamente a la central de intermitencias 7, de dicho sistema de emergencia.

5 Igual diferencia constructiva presenta el circuito esquematizado en la figura 18 respecto al de la figura 16.

10 Una vez descritos en qué consisten los presentes perfeccionamientos en correspondencia con los dibujos que se acompañan, se comprende que podrán introducirse en la presente Patente cualesquiera modificaciones de detalle se estimen convenientes, siempre que no se altere su esencialidad, a cuyo fin se declaran no divulgadas, practicadas ni puestas en ejecución en España las siguientes reivindicaciones que
15 constituyen la

NOTA REIVINDICATORIA

20 1ª - " PERFECCIONAMIENTOS EN LOS SISTEMAS DE EMERGENCIA PARA AUTOMOCION ", de los que utilizan un interruptor de varios contactos para accionamiento simultáneo de la totalidad de las luces de intermitencia, caracterizados por disponer un solo ruptor convencional, que regula la intermitencia de las luces en posición normal y en posición de emergencia.

25 2ª - Perfeccionamientos, según la anterior reivindicación, caracterizados porque la disposición de un solo ruptor permite el accionamiento simultáneo de

373354



las luces de intermitencia de ambos laterales del vehículo, cuando el interruptor de accionamiento se pone en posición de emergencia.

5 3ª - Perfeccionamientos, según la anterior reivindicación, caracterizados por permitir disponer dos ruptores, en la misma o en independientes centrales de intermitencia, siendo operativamente colocados para la intermitencia normal o la del especial sistema de emergencia.

10 4ª - Perfeccionamientos, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados por que el número mínimo de contactos que permiten cerrar el circuito de alimentación del sistema normal de intermitencia y el de emergencia, que constituyen sus grupos de cierre, 15 se centralizan en un interruptor de varios contactos, que es a su vez regulado en su alimentación por el ruptor de la central y en su caso centrales de intermitencia.

20 5ª - Perfeccionamientos, según la reivindicación número 4, caracterizados, porque con un solo interruptor de varios contactos, se constituyen los grupos de cierre, de los circuitos de accionamiento normal del sistema de luces de intermitencias y del especial sistema de emergencia, independizando según la peculiar posición del interruptor el accionamiento de uno 25 u otro sistema.



373354

6ª - " PERFECCIONAMIENTOS EN LOS SISTEMAS DE EMERGENCIA
PARA AUTOMOCION ".

5

Todo tal y conforme queda descrito y reivindicado
en la memoria descriptiva que antecede y que consta
de doce hojas escritas a máquina por una sola de sus
caras y dieciocho planos que la ilustran.

MADRID, 8 NOV. 1969 '
MECANISMOS AUXILIARES INDUSTRIALES, S.A.,
P. A.,

J. J. MORGADES Y GRANER

P. P.


Fdo. M.º del Carmen Morgades Graner

37

373354

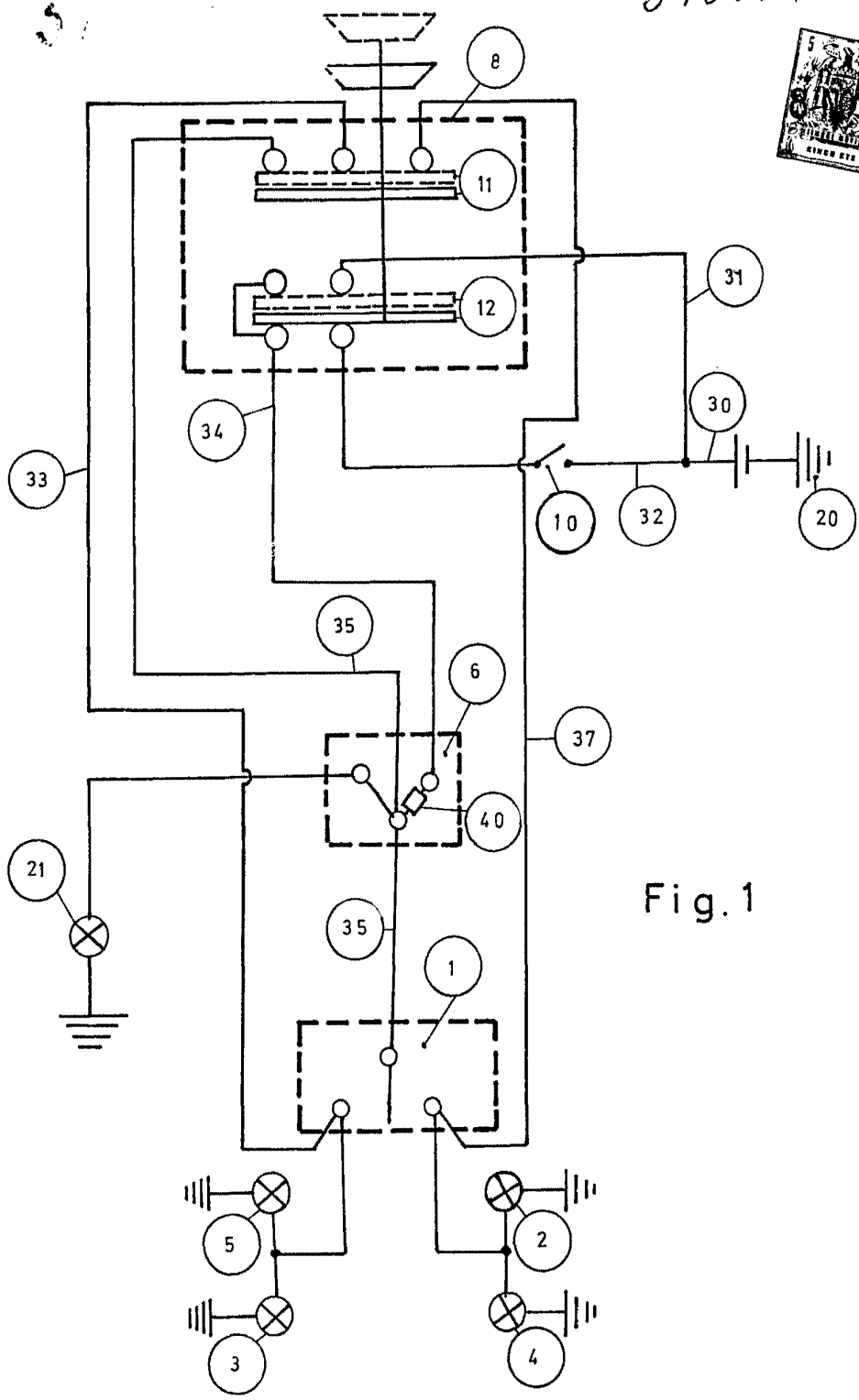


Fig. 1

ESCALA VARIABLE

MADRID 5 NOV. 1939
p.a. J.J. Morgado y Graner
P. P.

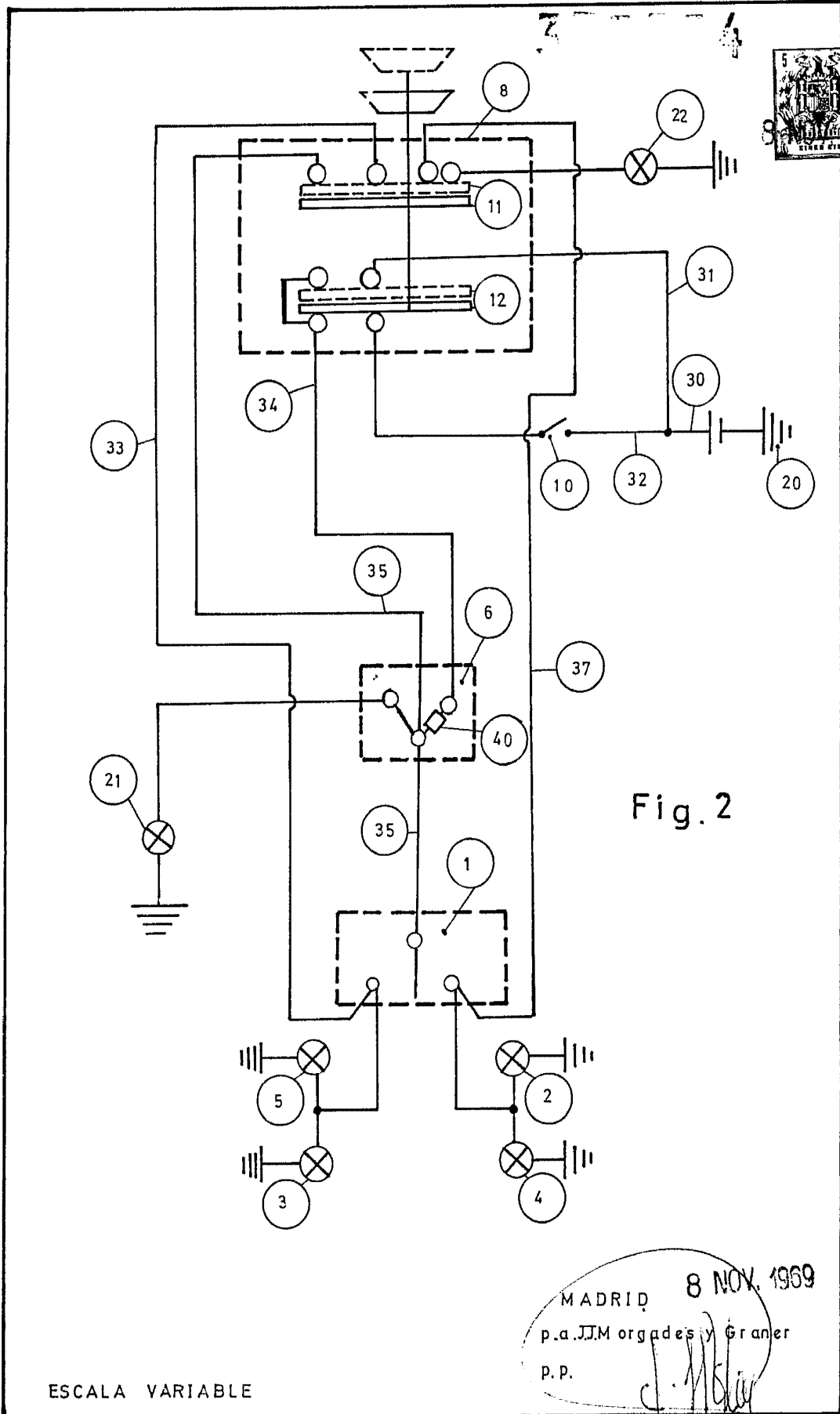


Fig. 2

ESCALA VARIABLE

MADRID 8 NOV. 1969
p.a. J.M. Orgades y Graner
P.P.
J. M. Orgades

373734

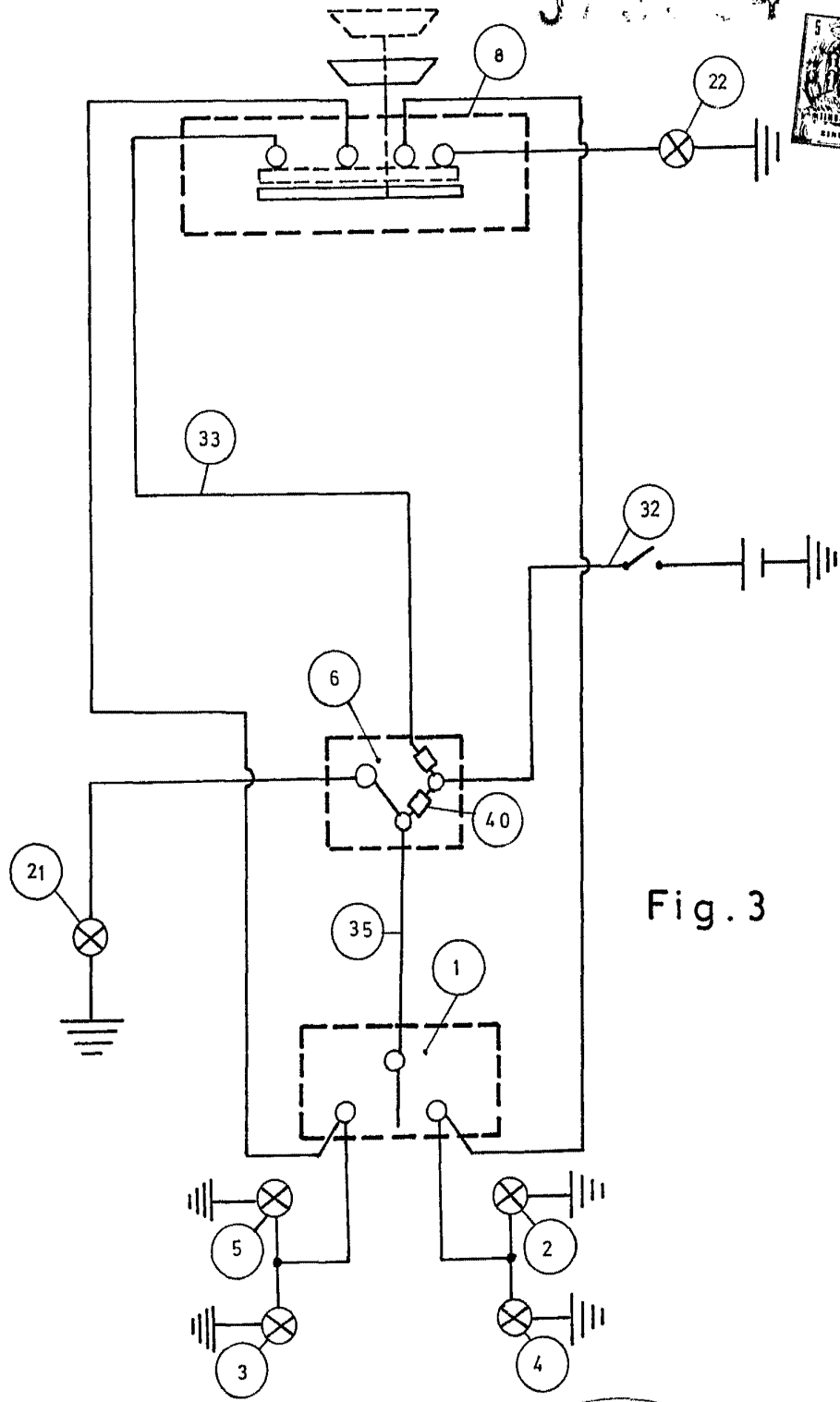


Fig. 3

MADRID 8 NOV. 1969
p.a. J.J. Morgades y Graner
P.P.
[Handwritten signature]

ESCALA VARIABLE

373754

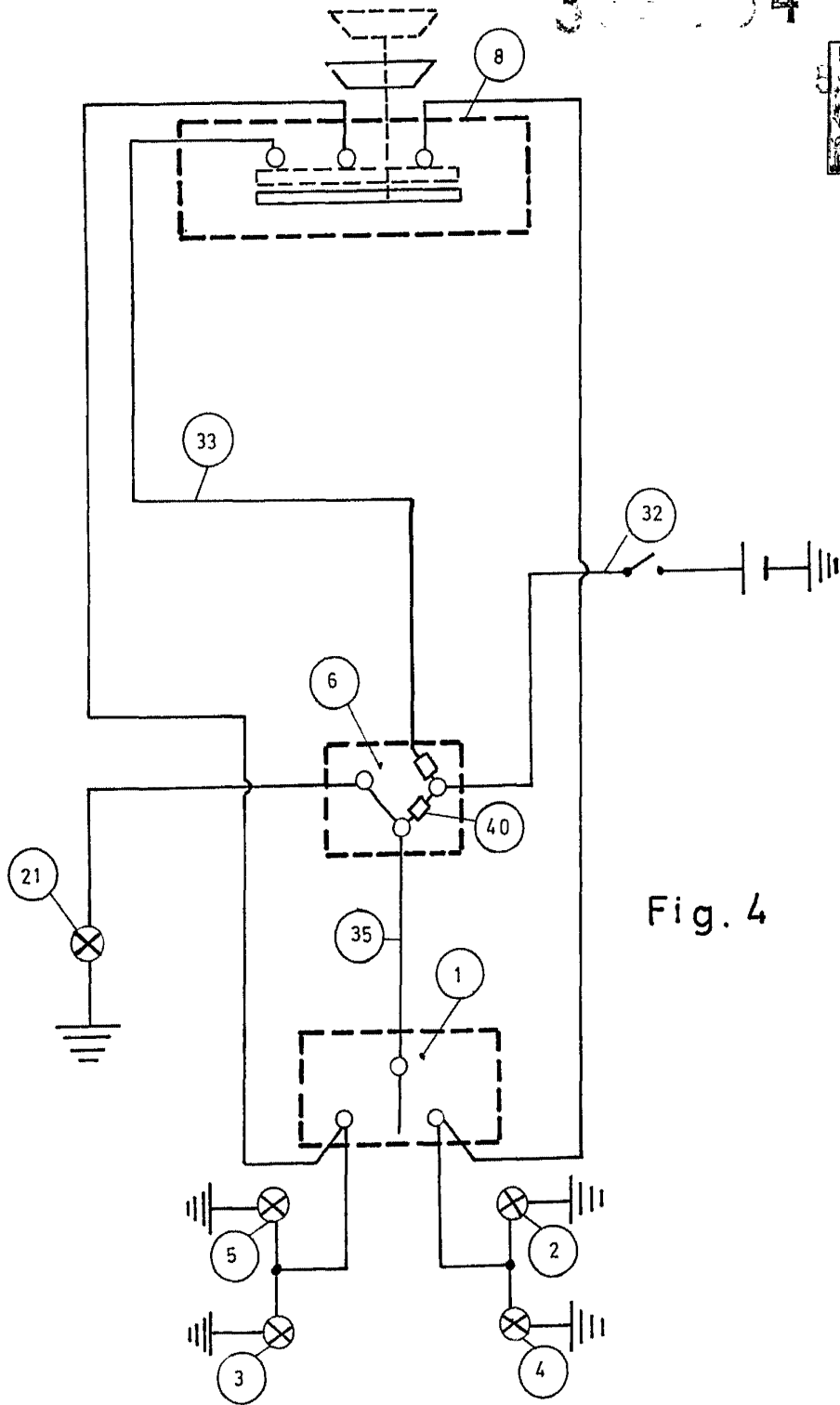


Fig. 4

ESCALA VARIABLE

MADRID G.M.I.
p.a. J. Morgades y Graner
P.P.

77-754

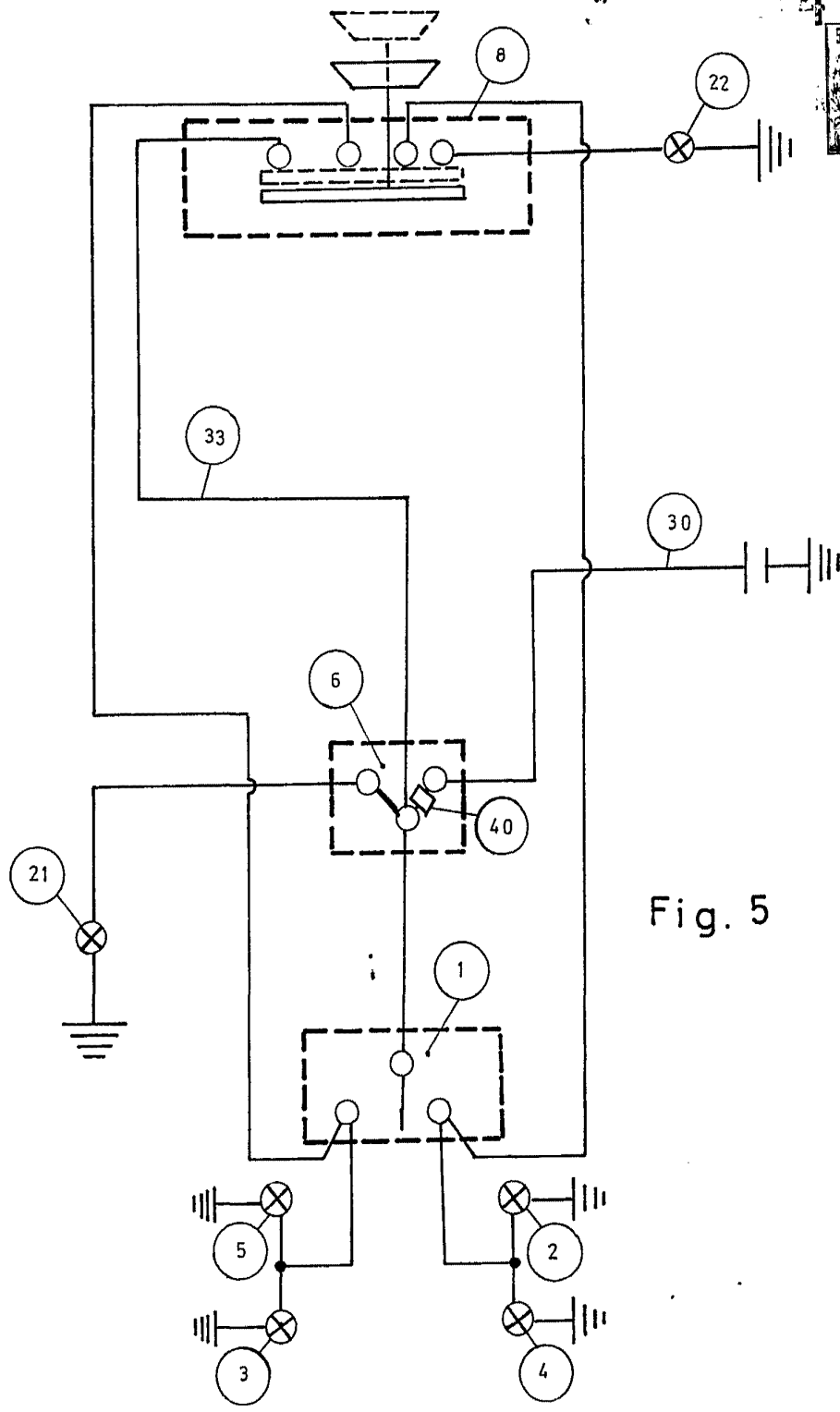


Fig. 5

ESCALA VARIABLE

MADRID 23. 1977
p.a. JJMorgades y Graner
P.P.
[Signature]

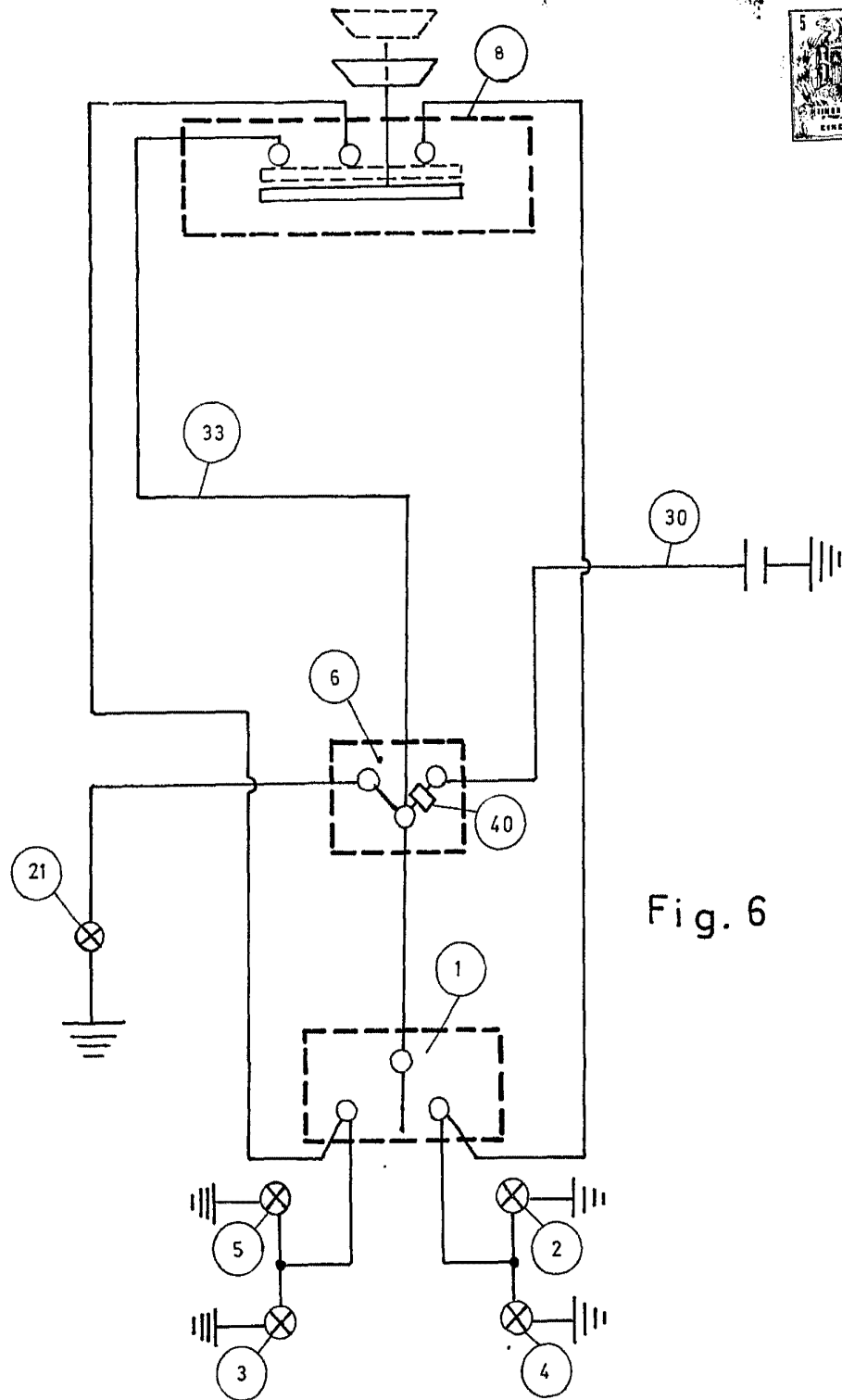
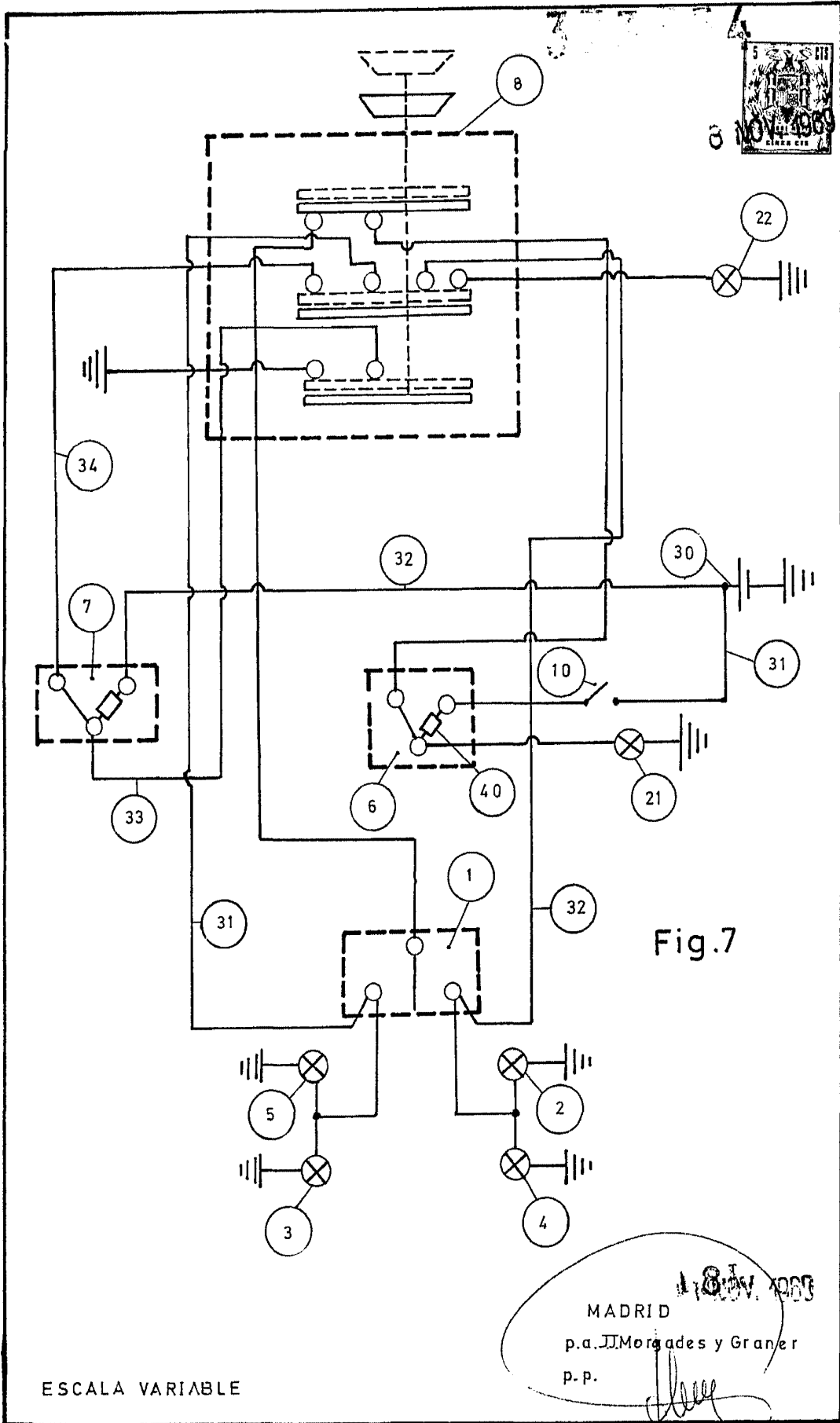
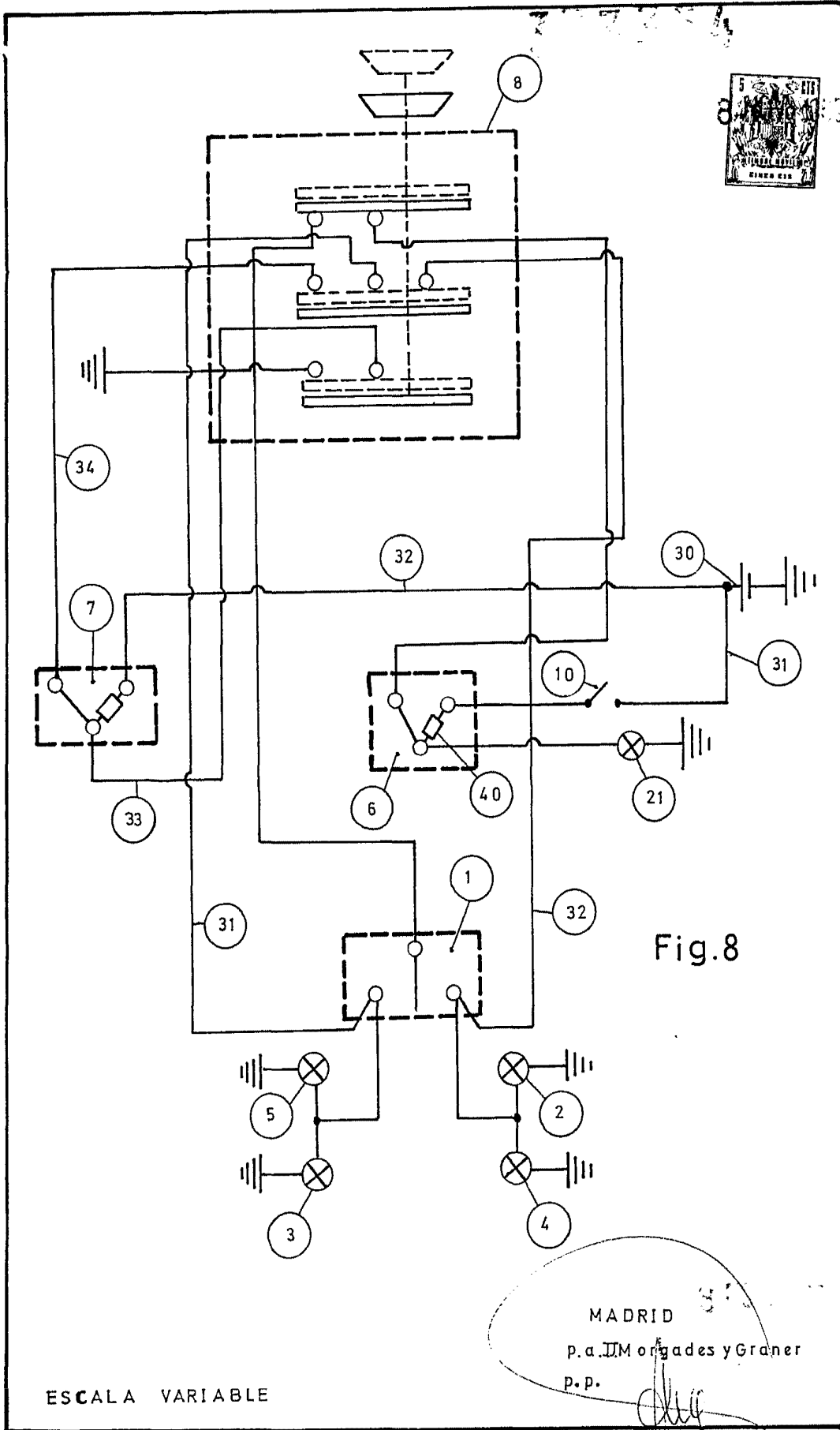


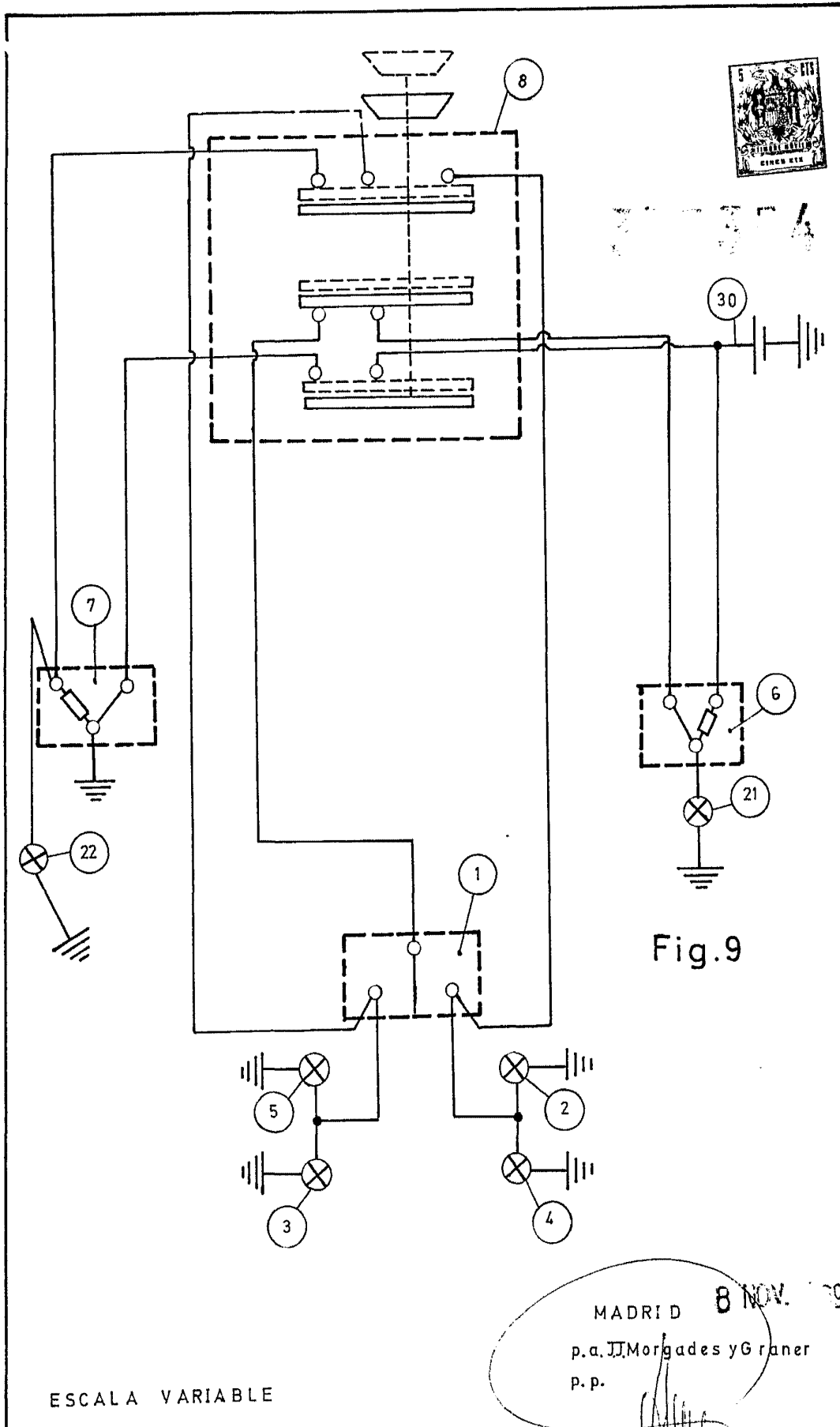
Fig. 6

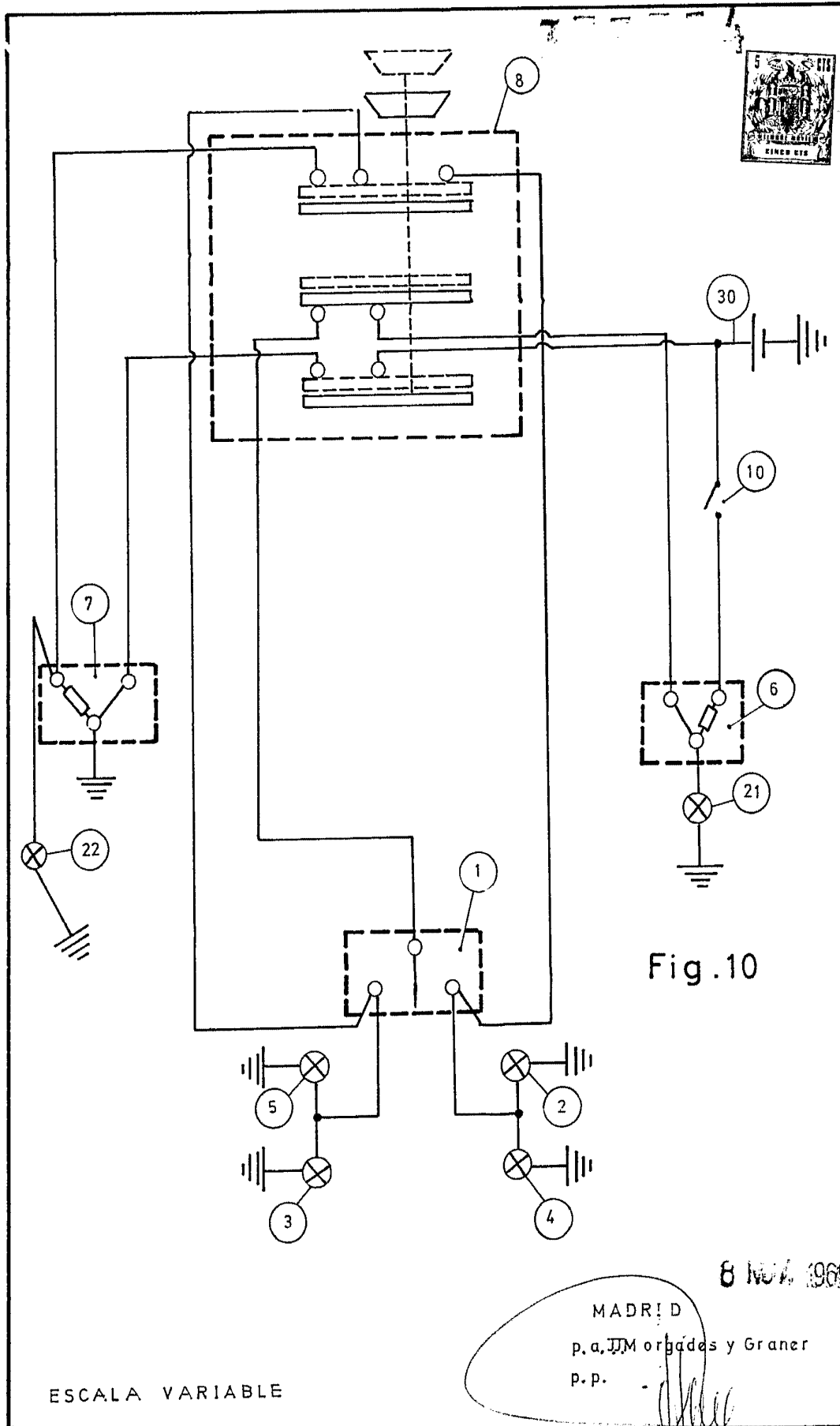
ESCALA VARIABLE

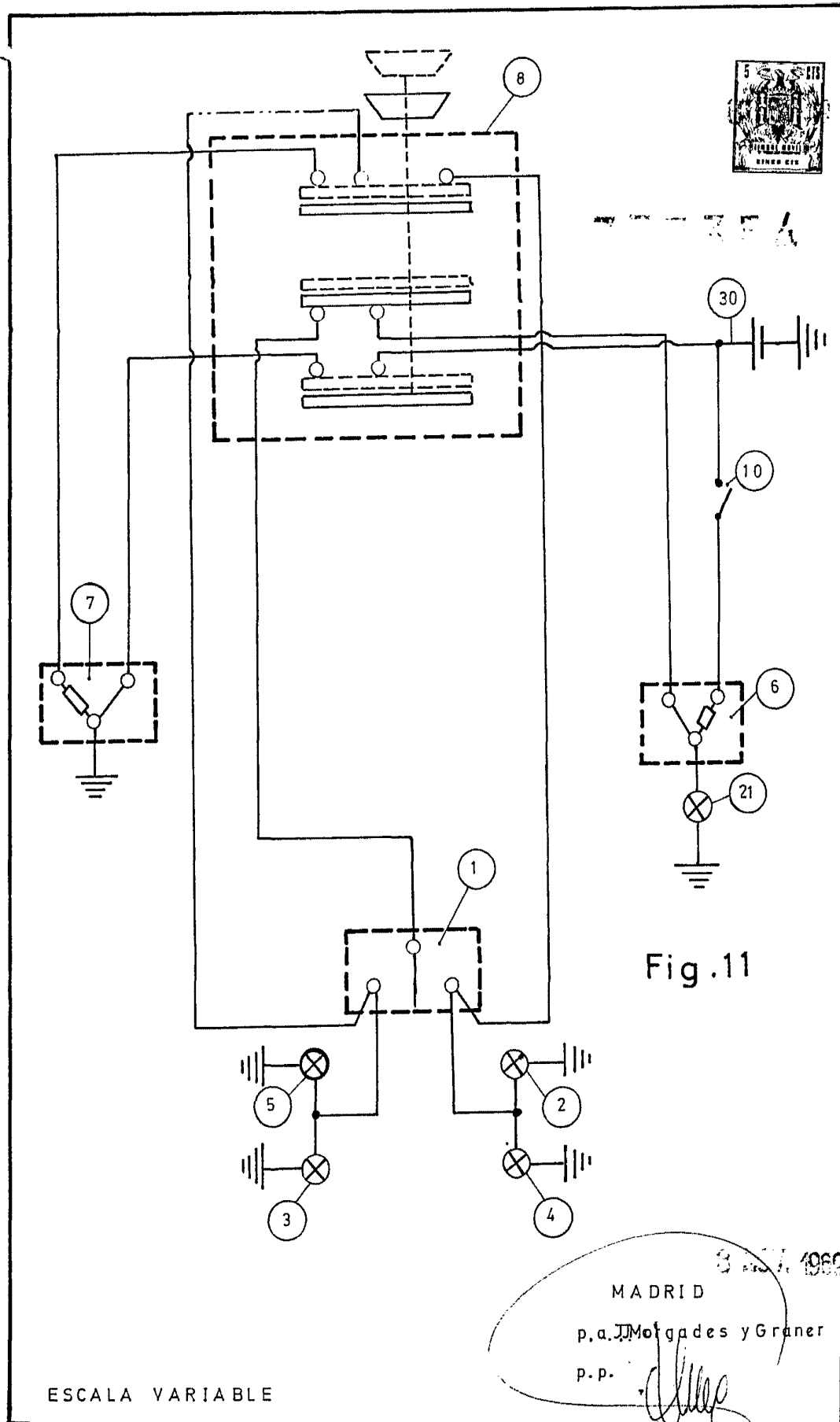
MADRID 8 NOV 1969
p.a. J. Morgades y Graner
P. P.











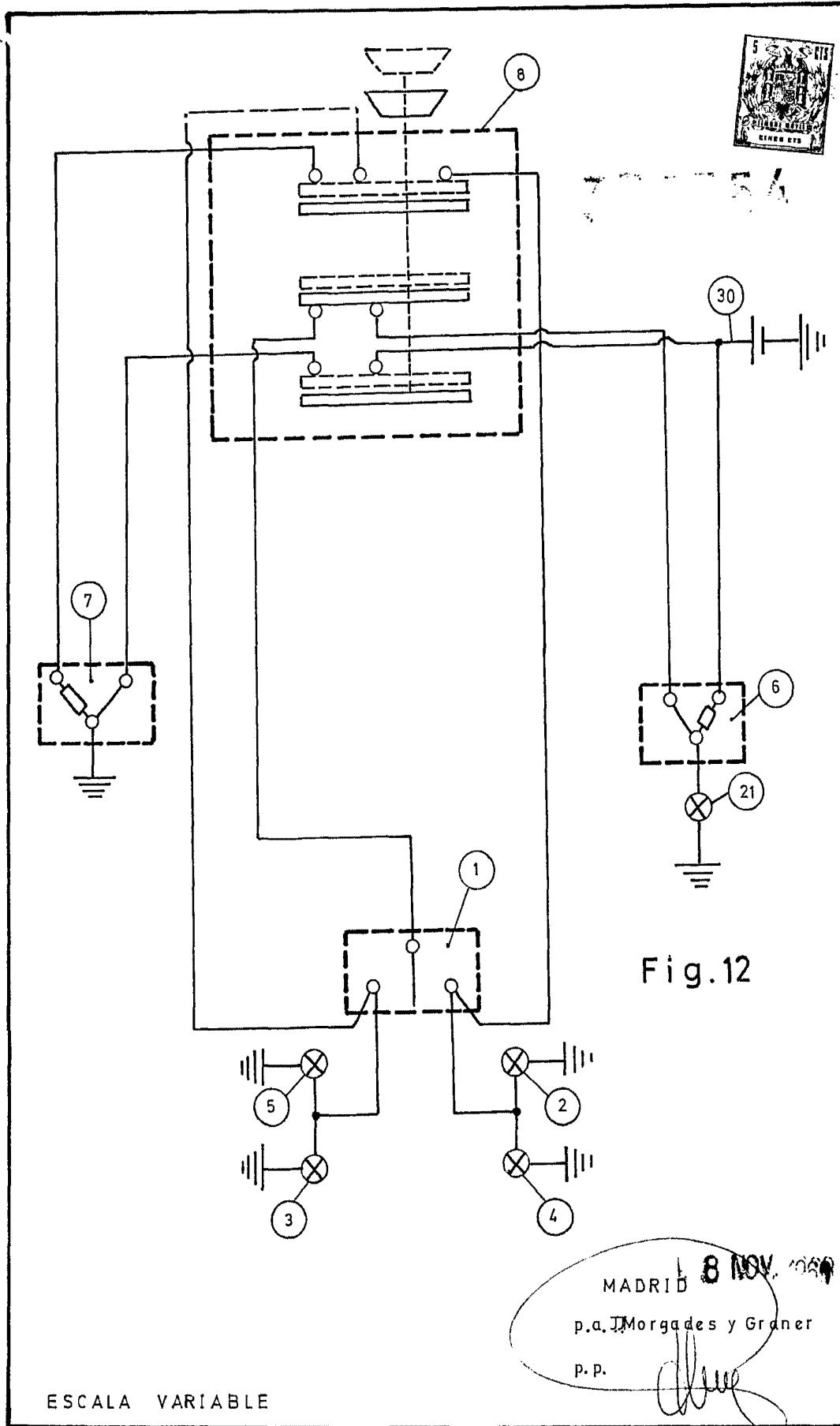
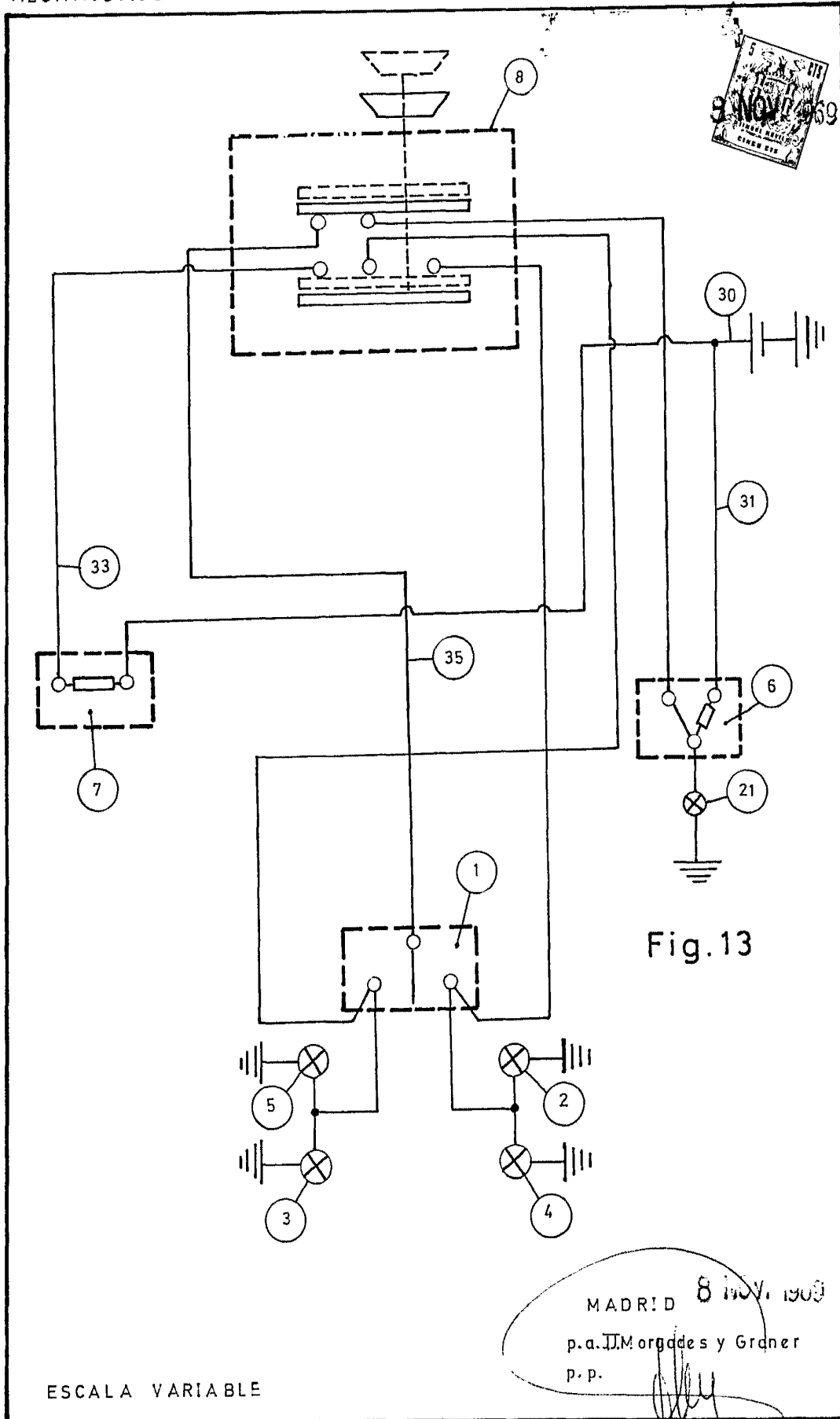
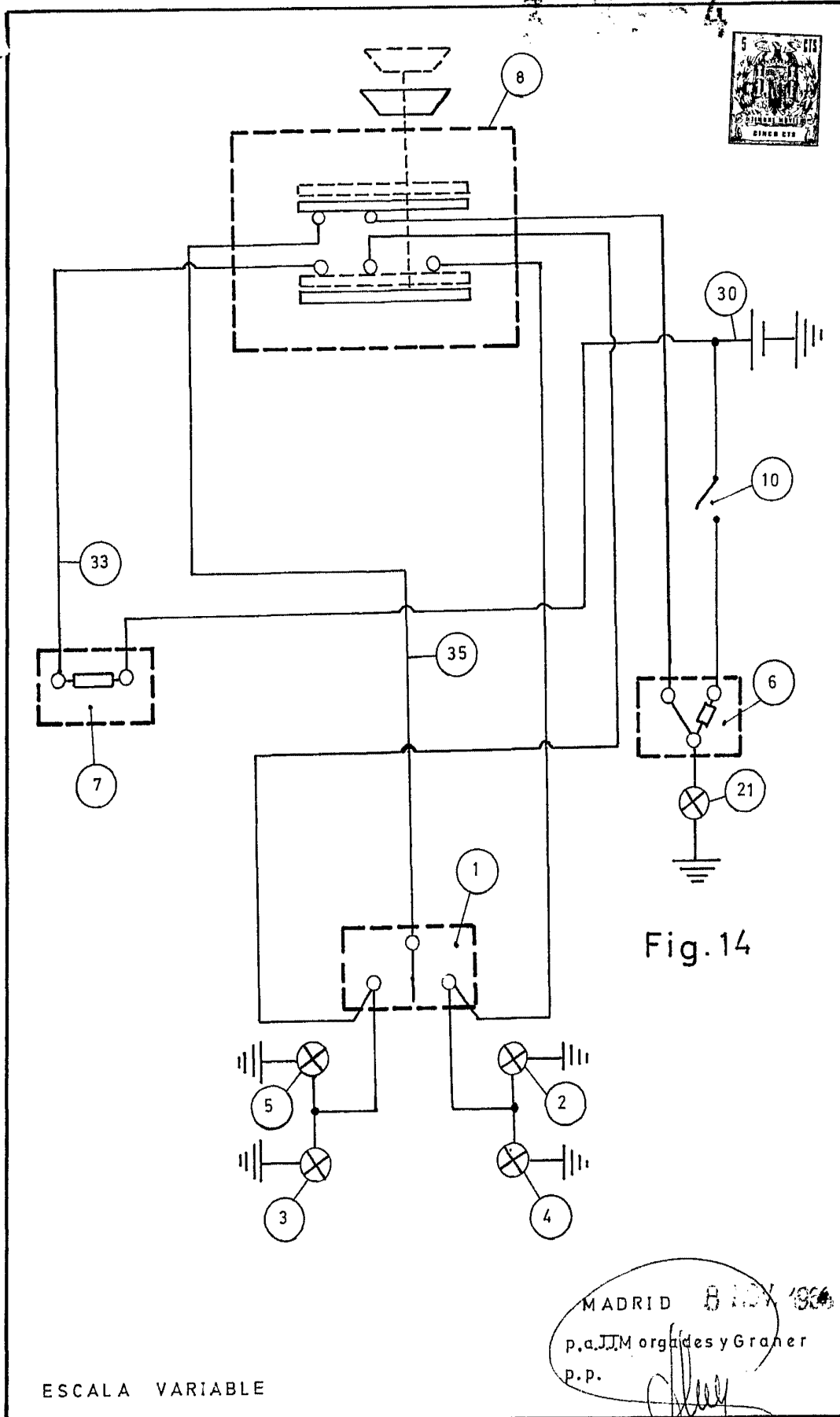


Fig.12

ESCALA VARIABLE

MADRID 8 NOV. 1960
p.a. J. Morgades y Graner
P. P. *[Signature]*





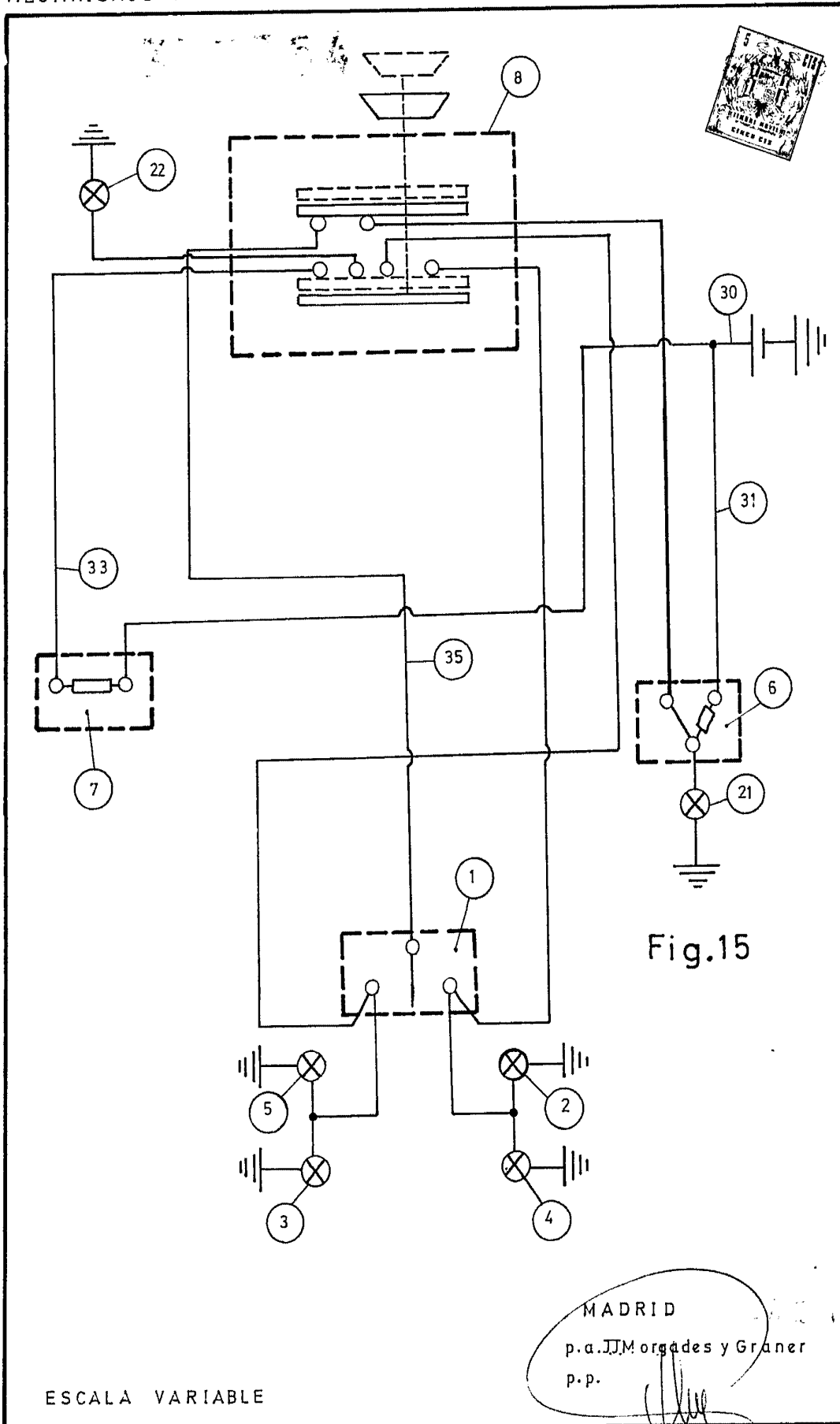


Fig.15

ESCALA VARIABLE

MADRID
p.a. J. Morgades y Graner
P.P.

373754

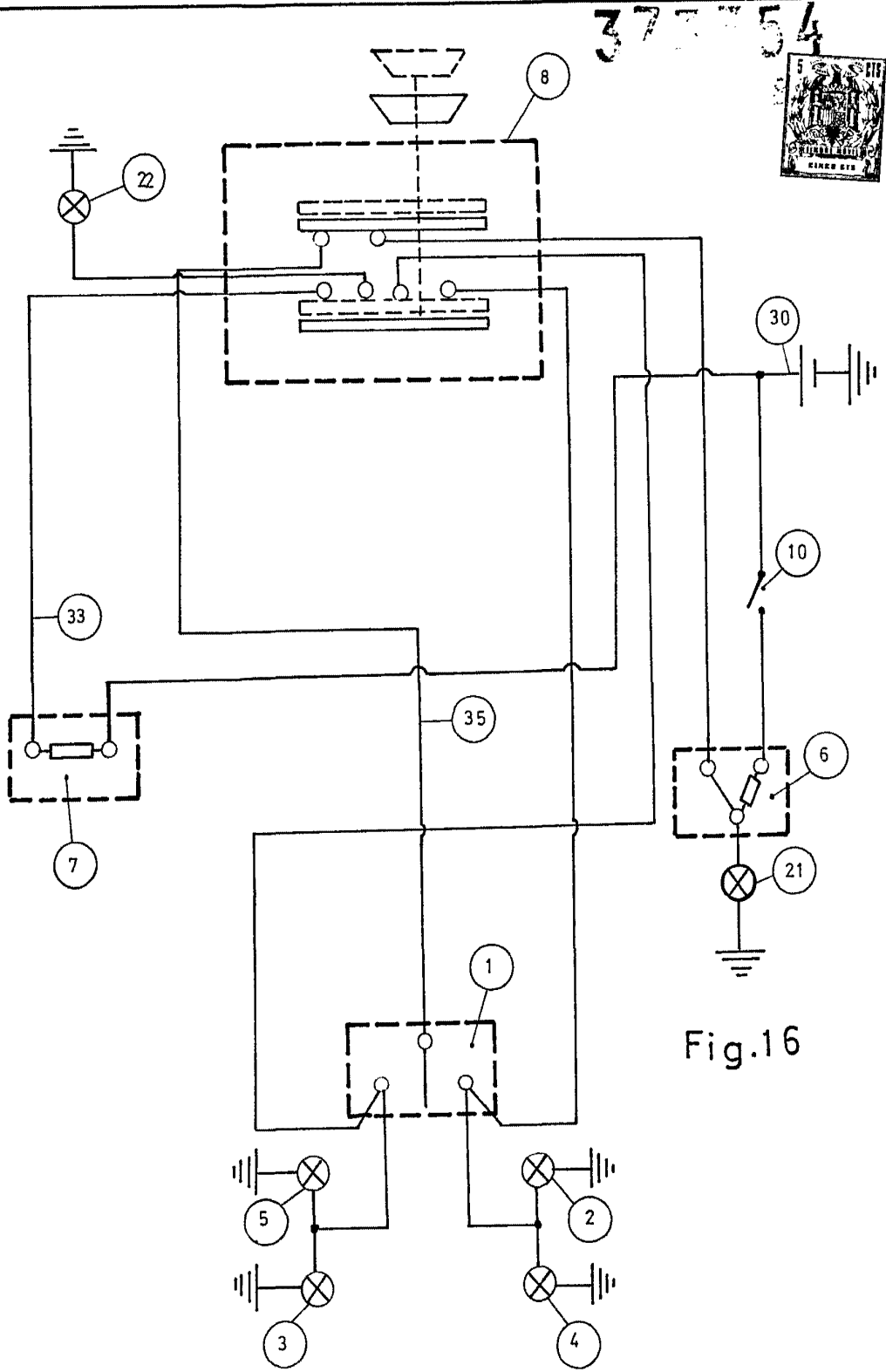


Fig.16

8 NOV. 1969

MADRID
p. a. J. Morades y Graner
P.P.

ESCALA VARIABLE

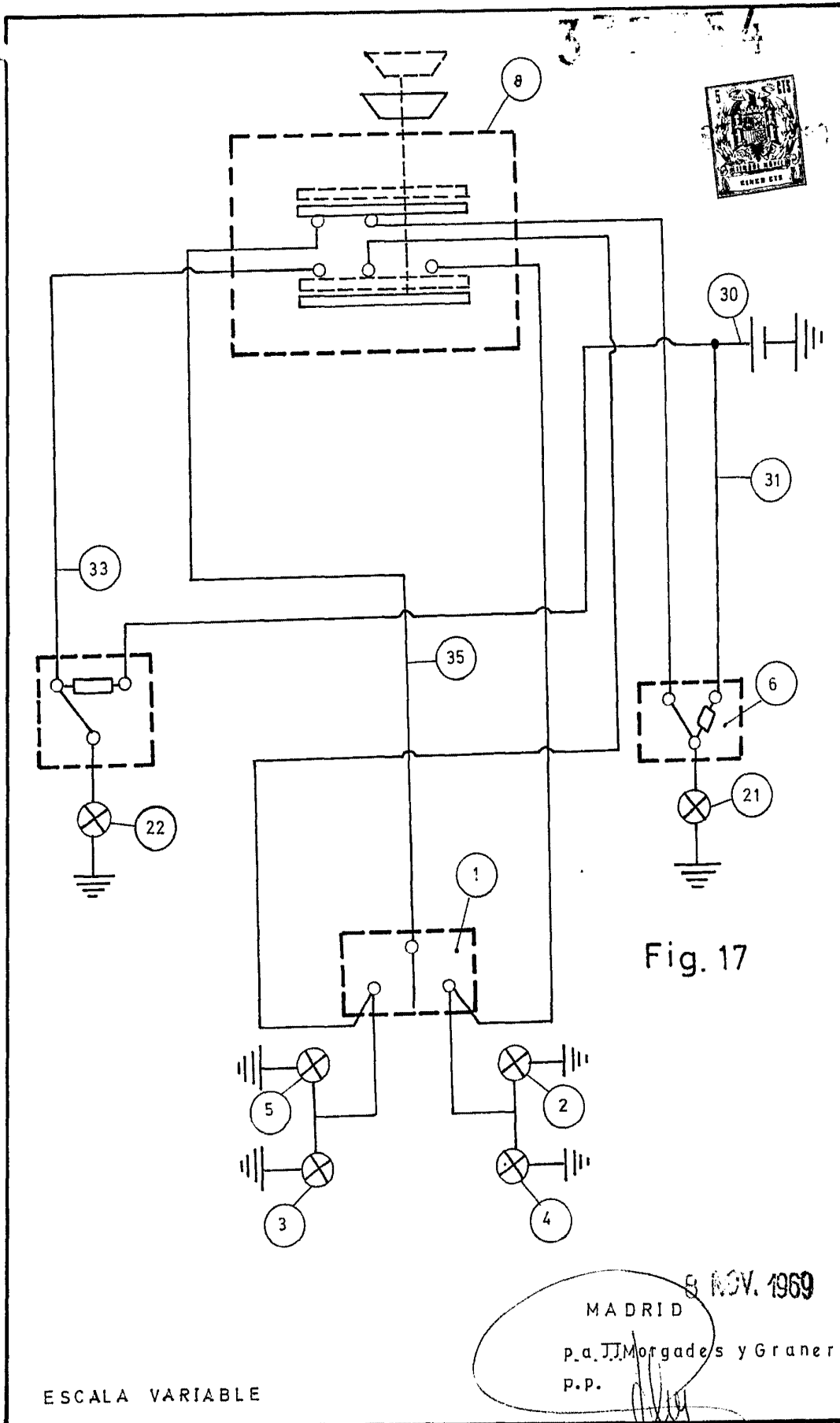


Fig. 17

ESCALA VARIABLE

8 NOV. 1969
MADRID
p.a. J. Morgades y Graner
P.P.

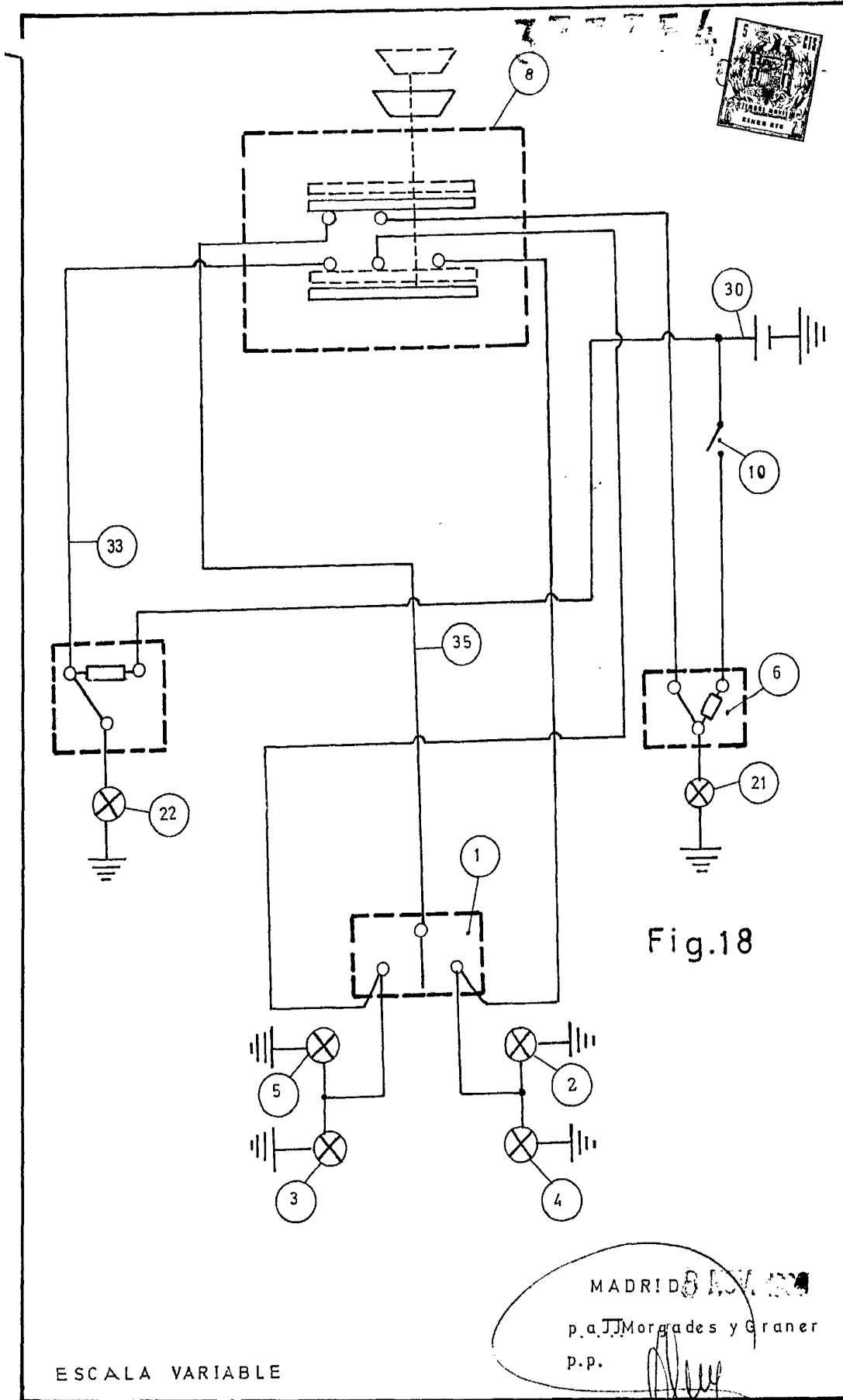


Fig.18

ESCALA VARIABLE

MADRID 8 JUN 1934
p.a. J. Morcades y Graner
P.P.