

Int. Cl. G 08 G



430396

1. MEMORIA DESCRIPTIVA.

Que acompaña a la solicitud de una patente de invención, por veinte años a favor de José M^a de la Torre y López de nacionalidad española, con domicilio en Madrid, carretera de Colmenar 5. viejo, kilómetro 13. "Residencia de Ancianos "Francisco Franco", galería 3^a letra C número 13. per

OBJETO DE LA PATENTE.

"UN DETECTOR DE INFRACCIONES DEL CODIGO DE LA CIRCULACION, POR EXCESO DE VELOCIDAD, POR CAMBIARSE DE MANO EN SITIO PROHIBIDO, POR PASAR LOS SEMAFOROS CON LA LUZ ROJA ENCENDIDA, Y POR MARCHAR EN DIRECCION PROHIBIDA."

F u n d a m e n t o .

Es indudable que si los vehiculos no excediesen la velocidad sobre la permitida en cada trozo de ruta a recorrer, si no hicieran los adelantamientos en curvas o cambios de rasantes sin visibilidad y si no tomasen las curvas sin visibilidad cambiando de mano por ceñirse en ellas para no tener que aminorar la marcha, ó sea no se cambiasen de mano en sitio prohibido ni pasaran los semaforos con la luz roja encendida, se evitarían sin dudarle un porcentaje de accidentes asombroso.

Este se conseguiria con multas de cuantia progresivas, hasta llegar a la retirada del carnet de conducir a los insistentes é incorregibles.

Pero para ello habria que situar un vigilante en cada sitio y momento en donde pudieran delinquir, lo cual es imposible ó bien montar permanentemente un vigilante en cada automovil, lo cual es aun más imposible.

pero sí es perfectamente posible, el que este vigilante que instalamos permanentemente en cada automovil, sea un sistema o aparato electromecanico que controle, contabilice y denuncie, desde el momento mismo en que se produzca y sin que

**POOR
QUALITY**



pueda enmenjarlo el interesado, cada infracción de estas del Código de la Circulación que cometan, cuyo sistema queda totalmente solucionado, en todos sus detalles por esta patente.

35. D e s c r i p c i ó n .

El sistema o mecanismo objeto de esta patente, está compuesto de dos partes esenciales, que son la del conjunto instalado permanentemente en el vehículo y la de las varillas ó bandas instaladas en el pavimento de la ruta a seguir por el vehículo.

LA PRIMERA PARTE ESENCIAL ó sea la de lo instalado permanentemente en el vehículo, la componen los elementos siguientes.

1º Un mecanismo electromecánico, contenido en el interior de una caja ó carcasa blindada (a) dibujos 6 y 7. que le sirve a su vez de chasis para la sujeción de todas sus piezas.

2º Exteriormente a esta caja ó carcasa blindada, tiene unos contactos eléctricos ó escobillas de de acero templado de malla, que van tocando constantemente el pavimento.

Estas escobillas (c) (d) (e) (f) y (g) dibujos 8 y 9. son todas iguales, compuestas de una pieza de material aislante en cuanto a conductibilidad eléctrica se refiere, que es el soporte ~~parte~~ que sujeto al chasis o a alguna parte conveniente del vehículo, sirve para la fijación de las escobillas propiamente dichas (h) que son las que siendo de malla de acero templado, para su mayor resistencia al desgaste y tener un perfecto acoplamiento a las desigualdades del terreno por ser de malla van constantemente tocando al pavimento.

Estas escobillas van intercaladas en circuitos eléctricos distintos, uno el circuito (i) que es el que está destinado a conducir el fluido eléctrico que hace funcionar al sector (A) y el otro circuito el (j) que es el que lo conduce al sector (B), de cuyos sectores y las funciones que desempeñan cada uno, posteriormente nos ocuparemos.

Las escobillas (d) y (f) en el circuito (i) y las (c) y (e) en el circuito (j) y la escobilla (g) es común a los dos circuitos.

3º Los conductores eléctricos, bajo tubo, que una el mecanismo electromecánico a las escobillas mencionadas.

LA SEGUNDA PARTE ESENCIAL ó sea la de las varillas ó bandas instaladas en el pavimento de la ruta a seguir por el vehículo.

Consta únicamente de unas varillas de acero corrugado (k) de las que tanto se emplean en la construcción dibujo 10,



75. de trozos de la longitud más conveniente para su firme anclaje al pavimento, cuyos extremos irán doblados en ángulo recto y acabados en punta.

80. Estos trozos de varillas unos a continuación de los otros y en buen contacto eléctrico entresí ó bien en una sola pieza como las (k) del dibujo 10. forman unas estrechas bandas metálicas que instaladas en el pavimento, en situación y distancias convenientes, que ya explicaremos, consiguen un buen resultado para el funcionamiento y consecución del objeto de esta patente.

85. El mecanismo electromecánico contenido en la caja ó carcasa blindada (a) lo conjuntan dos sectores el (A) y el (B) dibujos 6 y 7. que tienen distintas misiones.

El sector (A) tiene la misión de denunciar y contabilizar las infracciones por exceso de velocidad únicamente. y

90. El sector (B) cumple la misión de denunciar y contabilizar por cambiarse de nombre en sitio prohibido, por pasar los pasos de peatones con la luz roja encendida y por marchar en dirección prohibida.

95. Ambos sectores van montados y giran sobre un eje común (l) dibujos 6 y 7.

Al sector (A) lo conjuntan ó componen los elementos siguientes, de nº 6.

100. 1º UN cono de material aislante, en cuanto a conducción eléctrica por ejemplo de plástico, ebonita fibra ó madera, torneada en tres distintos diámetros ó escalones (m) (n) y (ñ).

105. En la cara ó superficie refrentada de la izquierda del escalón de mayor diámetro (m) vá adosada rigidamente una corona dentada (o) que engrana con el piñón (p) del eje del metér (q) que es el que imprime un movimiento uniforme de giro a todo este cono.

El escalón (m) tiene en su superficie un saliente (r) que sirve de leva para la función que ya veremos en el funcionamiento.

110. El escalón (n) tiene en su superficie incrustada una chapa metálica (s), buena conductora eléctrica.

Y el escalón (ñ) tiene igualmente incrustada en su superficie otra chapa metálica (t) también buena conductora eléctrica.

115. 2º Componen también este sector (A) una palanca (u) con giro en uno de sus extremos y un muelle (v) que le obliga a estar normalmente en una postura determinada.

120. 3º Otra palanca (w) con eje de giro en su parte media y un muelle (x) que igualmente le obliga a una postura con-



4e y por último, un electroiman (y) que atrae a la palanca (w), además de la instalación eléctrica correspondiente a este sector, para el funcionamiento y desempeño que han de cumplir todos estos componentes y que veremos en el funcionamiento de todos estos elementos.

El sector (B) lo componen los siguientes elementos.

1. Un disco metálico ó de cualquier material (a') apropiado, que tiene en sus bordes unos dientes (b') de perfil de corte de sierra que enganchan en los trinquetes (c') y (d') con giro sobre el eje (l) anteriormente mencionado, dbº nº 7.

Este disco (a') posee en su parte anterior ó sea en su cara anterior unos números (e') correlativos, del 0 al 15, que son los que indican através del ventanuco ú orificio (f') hecho en la tapa de cierre de la caja ó carcasa blindada (a). el número de veces que ha infringido el Código de la Circulación el vehículo en cuestión.

En esta misma cara de este disco (a') tiene un tope (g') en el que engancha, durante su posición normal, el gancho (h') del asta del banderín (i') el cual gira forrado por el muelle (j') sobre el eje (k') que lo sujeta por su extremo opuesto al banderín (i') cuando se queda libre de este tope (g').

2º En la otra cara de este (a') ó sea en la posterior, paralelamente a esta é independientemente de este disco (a'), gira libremente una viela (l') sobre un eje de sus extremos alrededor del eje común (l) y que posee el trinquete (d') ya mencionado y en el otro extremo de esta viela existe una ranura (ll') por la que se desliza el pivote (m') de la varilla núcleo (n') del electroiman (ñ') la cual, se desliza en su sentido longitudinal sobre los cojinetes (o') y en el otro extremo de esta varilla (n') hay otro pivote (p') cuya misión ya veremos en el funcionamiento.

3º Igualmente tiene este sector (B) dos palancas, la (q') con punto de giro en extremo sobre el eje (r') y un muelle (rr') que le obliga en su posición libre a una postura determinada y la otra palanca (s') de punto de giro en su parte media (t') y aplicación en ambos lados de esta palanca, en uno el de la potencia del muelle (u') y en el otro la aplicación de la potencia de atracción del núcleo del electroiman (x') formando un relé.

Tienen estas dos palancas cada una en un extremo, un gancho ó uña (y') y (z') que enganchan entresí en el desempeño de su función.

4º Completa los componentes de este sector (B) la instalación eléctrica necesaria para el funcionamiento del mecanismo.

me electromecánico de este sector.



165. La colocación de las bandas que se han de instalar en el pavimento de la ruta a seguir por el vehículo, serán en grupos de tres bandas en cada sitio conveniente de la ruta, en quem tenga que hacer este aparato ó sistema, la denuncia y contabilidad de las infracciones correspondientes.
170. Ahora bien estas bandas estan destinadas a cerrar los circuitos (i) y (j) de los dibujos 8 y 9 por medio de las escobillas correspondientes, los cuales circuitos conducen la corriente a los sectores (A) y (B) por lo que han de ser cada grupo de tres bandas distintos los del circuite (i) a los del (j), diferenciandose únacamente en las distancias de las bandas entresí, que han de ser iguales a las de las escobillas con las que actuan cada uno de estos grupos.

F U N C I O N A M I E N T O .

El funcionamiento de este sistema, si lo observamos a groso-modo sin detalles, que posteriormente daré, es sumamente sencillo.

Sabemos por la descripción, la existencia de los dos circuitos (i) y (j) dibujos 8 y 9 que alimentan de corriente eléctrica con la batería, a los dos sectores (A) y (B), sabemos igualmente el desempeño que cada uno de estos sectores cumplen.

Conocemos tambien por la descripción, los dos grupos de escobillas distintos y que cada uno de estos grupos cierra por medio de las bandas que fijamos en el pavimento, los los circuitos (i) y (j) de los sectores (A) y (B).

190. Pues bien ya teniendo en cuenta la existencia de estos elementos y sus características, es facil comprender el funcionamiento de este sistema.

Si un automovil (A) que lleve instalado en él este aparato, dibujos 1, 2, 3, 4, y 5. marcha por una ruta de carretera ó población, en las que estén debidamente instalados los dos tipos de bandas a los que se hacen referencia en esta solicitud, su aparato detector de infracciones objeto de esta patente, reaccionará en la siguiente forma en cada uno de los siguientes casos:

1º. Infracción por exceso de velocidad, dibujo 1.

200. Al pasar el automovil (A) por encima de las primeras bandas (a'') (b'') y (c'') de este centrél, se pone el sector (A) del aparato en marcha uniforme (conforme ya veremos posteriormente en detalles del funcionamiento) y al cabo de un determinado tiempo, siempre el mismo, se para totalmente la marcha de este sector (A).

Durante la marcha de este sector (A) su circuito

- está totalmente cerrado, excepto en el contacto de las escobillas (d) (f) y (g) dibujos 8 y 9. y mientras este sector (A) está parado, queda su circuito eléctrico interrumpido en los contactos (z) y (e₁) dibujo nº 6. además de en las escobillas (d) (f) y (g) antes mencionadas y por tanto si durante la marcha de este sector (A) no pasa el automóvil por encima de las tres bandas siguientes (a''') (b''') y (c''') dibujo nº 1, no le hará indebidamente acusación alguna este aparato, ni le contabilizará ninguna falta, puesto que en ese caso el vehículo vá a menos velocidad de la marcada como máxima en ese trozo de la ruta y si por el contrario pasa por encima de estas tres bandas (a''') (b''') y (c''') antes de que se pare la marcha de este sector (A), se cierra totalmente por estas bandas, el circuito eléctrico de este sector (A) a la vez que se cierra igualmente el circuito eléctrico del electroiman (x') del sector (B) dibujo nº 7. que es la puesta en marcha de este sector (B) con lo que sale el banderín (i') denunciador, exhibiéndose fuera de la carrocería del coche y en el interior le contabilizará esta falta,

- Como la marcha uniforme del sector (A) tiene siempre la misma duración podemos, cambiando las distancias de las primeras bandas (a'') (b'') y (c'') a las segundas (a''') (b''') y (c''') adaptar este aparato para las distintas máximas velocidades permitidas en cada trozo de la ruta.

- Ultimamente ha visto la Dirección del Tráfico, muy acertadamente, la conveniencia de establecer distintos tipos de máximas velocidades permitidas a los conductores de automóviles, con arreglo a la mayor ó menor antigüedad que tengan sus carnets de conducir.

- Para que los vigilantes del tráfico puedan ver a simple vista y aun enmarcha el vehículo a que grupa de máxima velocidad puede conducir el vehículo, el conductor que en ese momento lo vaya haciendo, creo que designan una contraseña ó distintivo cambiable en la matrícula del coche, que ha de poner el conductor con arreglo a la correspondiente a la antigüedad de su carnet.

- Pues bien para que este sistema ó aparato objeto de esta patente pueda controlar, denunciar y contabilizar las infracciones cometidas por los usuarios de los carnets de distintas antigüedades, se consigue con solo cambiar a más ó a menos las revoluciones de la pieza giratoria del sector (A), con arreglo a la mayor ó menor antigüedad del carnet del que ha de conducir el vehículo en ese momento.

- Este cambio de revoluciones se puede hacer tan solo con un simple movimiento de giro de palanca, incluso des-



de el mismo salpicadero del coche.

Ahora bien si esta palanca se coloca en forma y sitio muy visible para los vigilantes de la circulación, aun
255. con el vehículo a gran velocidad y en sitio en que para manipularla, tengan que parar el coche y bajarse de él para cambiarla de postura, nos resultaría la contraseña ó distintivo cambiabile en la matricula del coche a la que antes he aludido, innecesaria.

2º. Infracción por cambio de mano en sitio
260. prohibido, dibujo nº 2. y 3.

Si el vehiculo (A) se cambia de mano indebidamente en esta curva sin visibilidad, tendria que pasar por encima de las bandas (d'') (e'') y (f'') con lo que por medio del sector (B) le sale, fuera de la carroceria del automovil el banderín (i') dibujos 4 y 7. denunciando y contabilizando la falta.

Las bandas siguientes (d''') (e''') y (f''') del dibujo nº 2, son para evitar que una vez rebasadas por el vehiculo (A) las primeras bandas (d'') (e'') y (f'') se pueda cerrar en la curva, cambiandose de mano sin visibilidad ó sea prohibitivamente, por no tener que aminorar la marcha.

270. En el caso de un cambio de rasantes del dibujo nº 3. funciona en la misma forma que en el anterior del dibujo nº 2.

3º. Infracción por pasar un semáforo ó vaso de
275. peatones con la luz roja encendida. Dibujo nº 4.

En este caso, bastará con poner solamente dos, bandas, las dos extremas.

En esta forma este aparato denunciara y contabilizará a todos los coches que las cometan, aunque marchen en sentido contrario, a parte de las que ya llevarian por direccion prohibida ó cambio de mano.

285. En este caso hay que poner un pequeño relé en el semáforo, que al encenderse la luz roja, pone en contacto de buena conducción electrica a las dos bandas mencionadas.

4º. Infracción por marchar en dirección prohibida. Dibjs nº 5.

El automovil al meterse en una dirección prohibida, tiene que pasar por encima de las tres bandas (d'') (e'') y (f'') de este dibujo nº 5 y el aparato reaccionará en igual forma que en caso nº 2 de cambio de mano en sitio prohibido por lo que tambien le denuncia y le contabiliza.

Detalles del funcionamiento en cada caso de infracción del Código de la Circulación.

1º. Infracción por exceso de velocidad. Dibujos
295. Nº 1, 6 y 8.

Quando un automovil pasa por encima de las



bandas (a''), (b'') y (c'') del dibujo n.º 1. al tocar estas bandas, a la vez a las tres escobillas (d) (f) y (g) dibujos 8 y 9. cierra el circuito formado por la batería (b) del coche 300. dibujos 6 y 8. el relé (y) y estas tres escobillas, con lo que el relé (y) atrae a la palanca (w) la cual queda enganchada con el gancho (a₁) en el (b₁) de la otra palanca (u) en virtud del muelle (v) de esta palanca (u).

En esta postura esta palanca (w) con su otro extremo pone en contacto los contactos (c₁) con lo que queda 305. cerrado permanentemente, durante algún tiempo, como ya veremos, el circuito formado por la batería del coche (b), los contactos (c₁) y el motor eléctrico (q) que es de velocidad uniforme, debido al regulador de velocidad que posee.

Este motor (q) en su marcha hace girar en el 310. sentido de la flecha, al conjunto de los tres escalones (m) (n) y (ñ) por medio de la corona dentada (o) que engrana con el piñón (p) de su eje.

Al final de una vuelta completa de este conjunto, llega el leva (r) que tiene este conjunto en su escalón (m), 315. al saliente (d₁) de la palanca (u) con lo cual, forzando el muelle (v) se desengancha el gancho (a₁) del (b₁) y la palanca (w) por la acción del muelle (x) deja desconectados los contactos (c₁), con lo que naturalmente se para el motor (q) y con 320. ello el conjunto (m) (n) y (ñ) ó sea todo el sector (A) con lo que quedaria este sector inutilizado para futuras actuaciones.

Para evitar este fallo es para lo que pongo en el escalón (n) la chapa metálica incrustada (s) que llegando a esta posición del conjunto pone en comunicación eléctrica a los 325. contactos (z) que en ese momento puentean a los contactos (c₁) que como hemos visto, han sido desconectados por el leva (d₁) y con ello sigue el motor (q) marchando hasta la terminación de la chapa (s) en que los contactos (z) vuelven a estar desconectados por lo que el motor (q) y por tanto el sector (A) 330. se quedan parados definitivamente, pero en perfectas condiciones para nuevas actuaciones.

O sea que cuando el coche (A) dibujo n.º 1. pisa las primeras bandas (a'') (b'') y (c'') el sector (A) se pone en marcha y durante el giro de este conjunto, los contactos (c₁) se conectan entresí por medio de la chapa metálica (t) 335. que tiene incrustada el conjunto en su tercer escalón (ñ) dibujos 6 y 8.

Con esto el circuito eléctrico formado por la batería eléctrica del coche (b), el relé (y) del sector (A), 340. los contactos eléctricos (e₁) y las escobillas (d) (f) y (g) del



- circuito (i) de este sector (A) queda en perfectas condiciones de conductibilidad electrica, ecepto en las escobillas (d) (f) y (g) una vez ya pasadas las bandas primeras (a'') (b'') y (c'') por consiguiente, mientras no llegue el automovil en su marcha
345. a las segundas bandas (a''') (b''') y (c''') no puede funcionar el relé (y) del sector (A) ni el otro relé (x') del sector (B), que es este en definitiva, como ya veremos, el que hace con su funcionamiento que salga fuera de la carroceria del vehiculo, el banderín denunciador (i') dibujos 4 y 7. y contabilizando
350. interiormente esta falta el aparato.
Como al finalizar cada vuelta el conjunto (m) (n) y (ñ) quedan desconectados unos de otros los contactos (z) y (a₁) no hacen posible el que salga el banderín (i') ni se contabilice falta alguna.
355. Por lo tanto si el automovil tarda más en llegar desde las primeras bandas (a'') (b'') y (c'') a las segundas (a''') (b''') y (c''') que lo que tarda el conjunto en dar una vuelta completa, no se hace denuncia ni se contabiliza, pero si tarda menos, sí que le hace ambas cosas.
360. 29. Infracción por cambio de manomen sitio prohibido
dibujos 2, 3, 7, 8, y 9.
Cuando el automovil se cambia de mano, pasa por encima de las bandas (d'') (e'') y (f'') de los dibujos 2 y 3. cuyas bandas al hacer contacto, las tres a la vez, con las escobillas (c) (e) y (g) dibujos 8 y 9 pone en marcha el sector (B) del aparato, pues cierra el circuito formado por la batería, el relé (x') del sector (B) y estas escobillas (c) (e) y (g).
365. Con el cierre de este circuito, el relé (x') atrae a la palanca (s') forzando el muelle (u') y quedando enganchados el gancho (y') y (z') de la otra palanca (q').
370. Con este movimiento de la palanca (s') conecta con su otro extremo los contactos (a₁) con lo que cierra el circuito formado solamente por la batería (b) del coche, estos contactos (a₁) y el electroiman (ñ') sin tener que pasar el fluido
375. por las mencionadas escobillas.
con esto el electroiman (ñ') centra su núcleo ó sea la varilla (n') que se desplaza longitudinalmente por los cojinetes (o') y en su desplazamiento tira con su pivote (m') de la viela (l') ue la hace girar sobre su eje (l) con lo que
380. el trinque (d') falseando los dientes de corte de sierra (b') pasa a trincar ó sea a afianzarse en dos dientes (ó los que sean necesarios) de más allá, forzando para ello al muelle (f₁)
- Con este recorrido de la varilla (n') el pivote que tiene en su otro extremo (p') apoyandose en ella, al final de
385. su recorrido acciona a la palanca (q') forzando al muelle (rr')



hasta desenganchar al gancho (z') del (y') con lo que por la acción del muelle (u') y estar libre del gancho (z') gira la palanca (s') y desconecta a los contactos (a_1) con lo que se interrumpe la corriente eléctrica que alimenta al electroiman (m')

390. quedando libre de la acción de este electroiman la varilla (n') por lo que forzada esta por el muelle (f_1) vuelve a su primitiva posición.

Con este giro de la viela (l') el trinquete (d') arrastra y hace girar al disco (a') una cantidad igual a la distancia igual a la que hay entre cada dos de los números consecutivos de los (e') con lo que en la ventanilla (f') en donde se exhiben estos números (e') que indican el número de infracciones cometidas, pasa el número inmediato superior y queda con ello contabilizada una nueva infracción.

400. Con este giro del disco (a') se desplaza el tope (g') y suelta al gancho (h') del asta del banderín (i') y al estar este libre y por la expansión del muelle (j') girando sobre el eje (k') sale el banderín al exterior de la caja ó carcasa del aparato, con lo que vá denunciando la infracción cometida, a la vez que aun con el banderín fuera de la carcasa, sigue el aparato en perfectas condiciones de seguir contabilizando las infracciones posteriores.

405. 3ª. Infracción por pasar un semáforo ó sea un paso de peatones con la luz roja encendida, dibujos 4, 7, 8 y 9.

410. Como he dicho para este caso basta poner dos únicas bandas en el pavimento, las dos extremas y un pequeño relé, intercalado en el circuito de la luz roja del semáforo, de modo que al encenderse esta luz roja, se ponen en buena conductibilidad eléctrica estas dos bandas del pavimento.

415. En estas condiciones, si pasa el vehículo por encima de las bandas estando la luz roja del semáforo encendida, la corriente de la batería pasa por el circuito cerrado formado por la batería (b), el relé (x') y las escobillas (c) y (g) ya que la escobilla (e) está puenteada, en virtud del puenteo que, como he dicho, existe entre las dos bandas extremas (d'') y (f'') nada más que durante el encendido de la luz roja.

En el resto del funcionamiento del aparato, es igual que en caso 2º por infracción por cambio de mano prohibido

420. 4ª. Infracción por marchar en dirección prohibida. Dibujo 5.

En este caso el automóvil tiene que pasar forzadamente por encima de las bandas (d'') (e'') y (f'') ya que estas ocupan toda la calzada del pavimento y el aparato en este caso se comporta en todo como en el caso 2º por infracción por

430. cambio prohibitivo de mano.



En el caso primero por exceso de velocidad, en el segundo por cambio de mano y en el cuarto por marchas en dirección prohibida, a los automoviles que marchen en el sentido contrario, si para estos no hay prohibición, el aparato nom les saca el banderín ni les contabiliza falta alguna, aunque pasen por encima de las bandas mencionadas.

En el caso tercero por pasar un semáforo con la luz roja encendida, el aparato hace denuncia y contabiliza a todos los coches que marchen en ambos sentidos.

440.

R E I V I N D I C A C I O N E S

1^a.

UN DETECTOR DE INERACCIONES DEL CODIGO DE LA CIRCULACION, POR EXCESO DE VELOCIDAD, POR CAMBIARSE DE MANO EN SITIO PROHIBIDO, POR PASAR UN SEMAFORO CON LA LUZ ROJA ENCENDIDA Y POR MARCHAR EN DIRECCION PROHIBIDA, caracterizado por poseer una banda, que colocadas convenientemente en el pavimento de la carretera, al pasar los vehiculos por encima de ellas, ponen en marcha el aparato ó sistema detector de infracciones, objeto de esta patente.

445.

2^a.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que la banda intermedia de las mencionadas en la reivindicación anterior, no puede ser en su instalación en el pavimento de ningún modo equidistantes de las otras, pues si lo fueran, al pasar los vehiculos por encima de ellas, pondrian en marcha los sistemas ó mecanismos, de esta patente, de los automoviles que marchasen en ambos sentidos, aunque para los que marchen en sentido contrario no hubiese prohibición alguna y denunciaria y contabilizaria erroneamente.

450.

455.

3^a.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por poseer unos contactos eléctricos ó escobillas, que ván tocando el pavimento y que tienen entre sí las mismas distancias que las bandas de la primera reivindicación tienen entre ellas.

460.

4^a.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que los contactos electricos ó escobillas de la tercera reivindicación no pueden ser de ninguna manera instalados en este sistema ma alineados ó sea en linea recta con relación a la dirección de la marcha del vehiculo, ya que al cruzar a lo largo algún rail, daria acusación falsa y contabilidad erronea.

465.

470.

5^a.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones caracterizado por poseer un elec-



troiman que es el que pone en movimiento a todo el mecanismo ó sistema.

- 6ª.
475. UN DETECTOR DE INFRACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que se debe intercalar en el circuito de electroiman, al que refiere la anterior reivindicación quinta, un muy sensible y rápido relé que acciona a un mecanismo de enganche, para mayor sensibilidad, rapidez y permanencia en el circuito que interesa.
- 480.
- 7ª.
485. UN DETECTOR DE INFRACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por tener un banderín ó señal, que al salir de su alojamiento en el que está oculto, exhibiéndose en sitio muy visible para cualquier agente de la circulación, denuncia la infracción cometida.
- 8ª.
490. UN DETECTOR DE INFRACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por poseer un disco en el que hay unos números correlativos, que al girar este disco, vá poniendo enfrente de un ventanillo abierto en la carcasa, con lo que vá contabilizando el número de veces que delinquiró esta vehiculo.
- 9ª.
500. UN DETECTOR DE INFRACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, por que para la denuncia y contabilidad por cometer la infracción de pasar los semáforos ó sea los pasos de peatones con la luz roja encendida, hay que intercalar en el circuito de la luz roja del semáforo, un relé que establezca una buena conducción eléctrica entre las dos bandas, que para este caso se colocan en el pavimento, mientras que la luz roja esté encendida y mantenga aisladas a estas dos bandas electricamente la una de la otra, mientras el encendido de las luces verde y anaranjada.
- 505.
- 10ª.
510. UN DETECTOR DE INFRACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por poseer una pieza a modo de cono torneado en planos, que gira a velocidad uniforme, manteniendo conectado durante su giro, el circuito en el que está incluido y le interrumpe ó sea le desconecta cuando al final de cada vuelta queda parada dicha pieza.
- 515.
- Esta pieza puede ser tambien sustituida por un retentor de aceite ó cualquier otro sistema de retentor de marcha uniforme, que pueda desempeñar la misma función de conectar y desconectar este circuito.
520. 11ª.
UN DETECTOR DE INFRACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que cambian-



525.

530.

12.^a.

535.

540.

13.^a.

545.

550.

14.^a.

555.

15.^a.

560.

do las revoluciones de la pieza giratoria a la que hace referencia la anterior reivindicación decima, este aparato objeto de esta patente vale tambien para controlar, denunciar y contabilizar las infracciones cometidas por los conductores de distintas maximas velocidades permitidas, para cada uno de ellos, según la clasificación que para los mismos se haga con arreglo a su mayor o menor pericia, para conducir los automoviles.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que variando únicamente las distancias del primer grupo de bandas a las bandas del segundo grupo, que se instalan en el pavimento para controlar las maximas velocidades de los automoviles, se pueden controlar las maximas distintas velocidades en cada trozo de la ruta, sin tener que hacer cambio absolutamente ninguno en ningún de esta sistema o mecanismo.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que las bandas metálicas a las que se refiere la reivindicación primera pueden ser colocadas y ancladas, no solo sobre la superficie del pavimento, si no que tambien pueden enterrarse en este y actuar en este caso sobre los contactos electricos ó escobillas, a las que se refiere la reivindicación tercera, por inducción o bien por onda herziana ó por mag magnetismo.

UN DETECTOR DE INERACCIONES ... según la última de estas reivindicaciones, caracterizado por que este sistema ó mecanismo puede ser en parte o en su totalidad de cualquier forma, dimensiones ó material, que se preste a la consecución del objeto de esta patente, por medio de todo lo expuesto en esta memoria descriptiva.

UN DETECTOR DE INERACCIONES DEL CODIGO DE LA CIRCULACION, POR EXCESO DE VELOCIDAD, POR CAMBIARSE DE MANO EN SITIO PROHIBIDO, POR PASAR UN SEMAFORO CON LA LUZ ROJA ENCENDIDA,

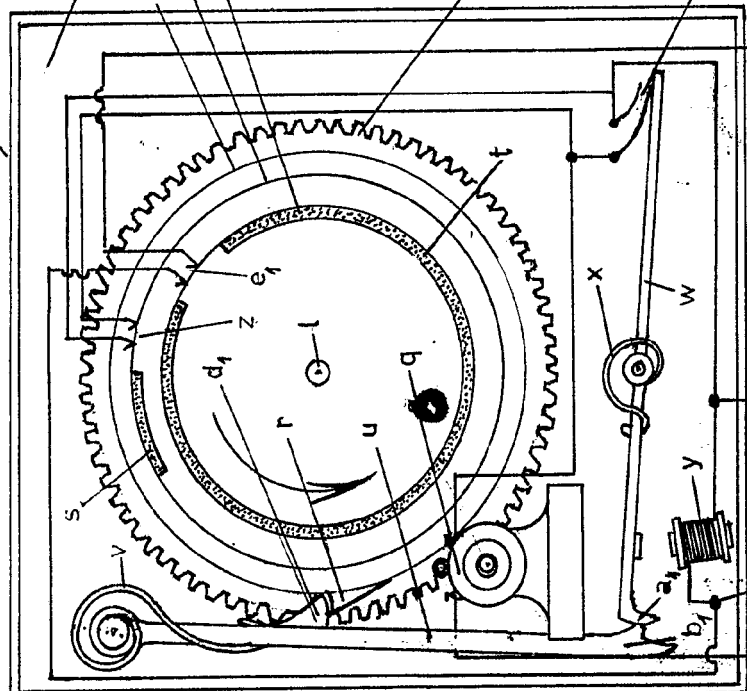


Y POR MARCHAR EN DIRECCION PROHIBIDA.

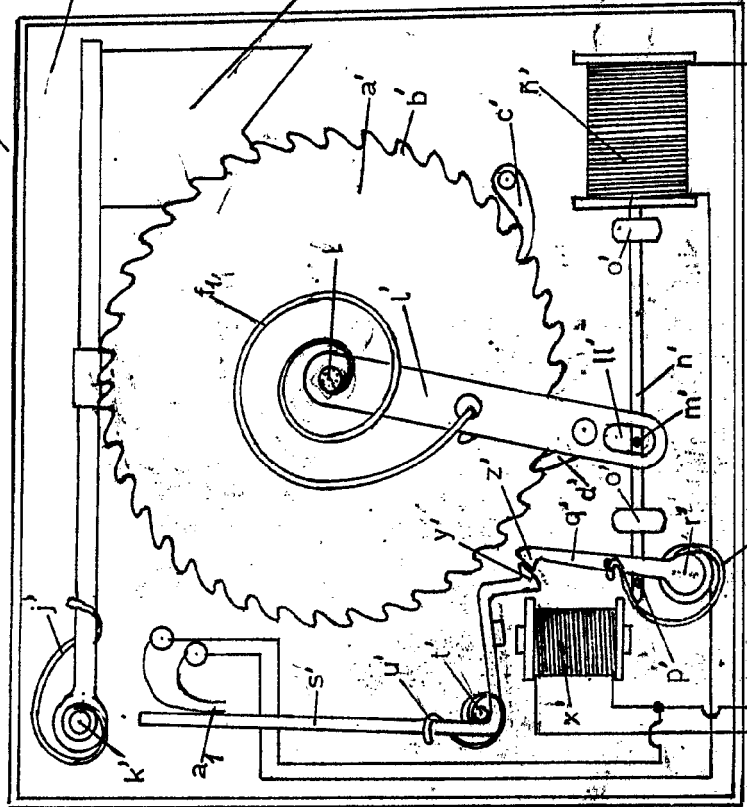
565. Tal y como se escribe en la p^{te}te memoria descriptiva, que consta de catorce hojas escrita por una sola cara, otras dos hojas que contienen cada una cinco dibujos auxiliares y dos hojas más en blanco al principio y al final, protectoras de todas ellas.

Madrid a 25 de Septiembre de 1974.

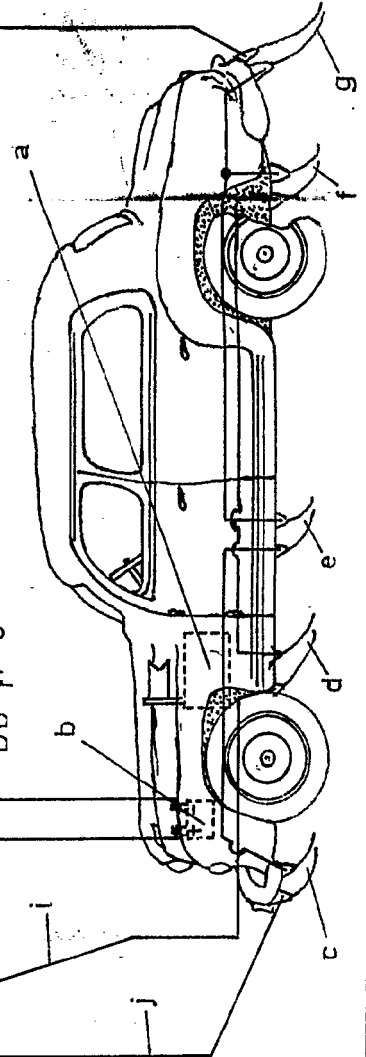
Db° n°6



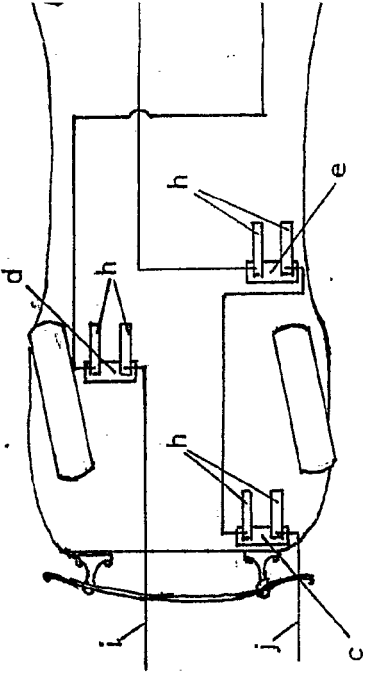
Db°7



Db°n°8



Db°n°9

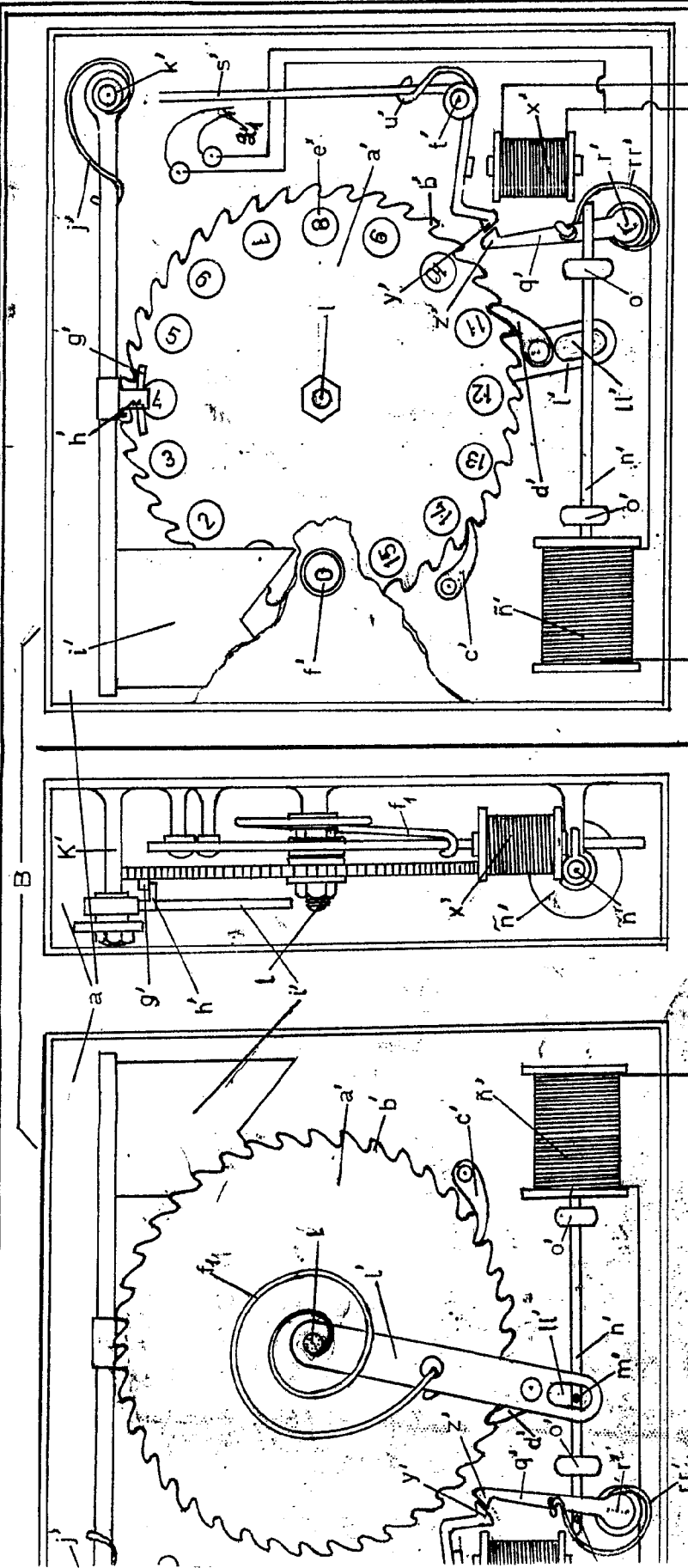


POOR QUALITY

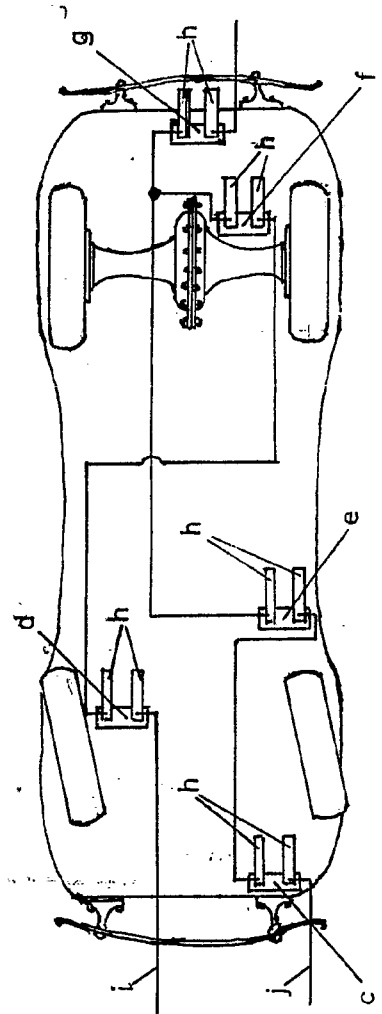
430396

430396

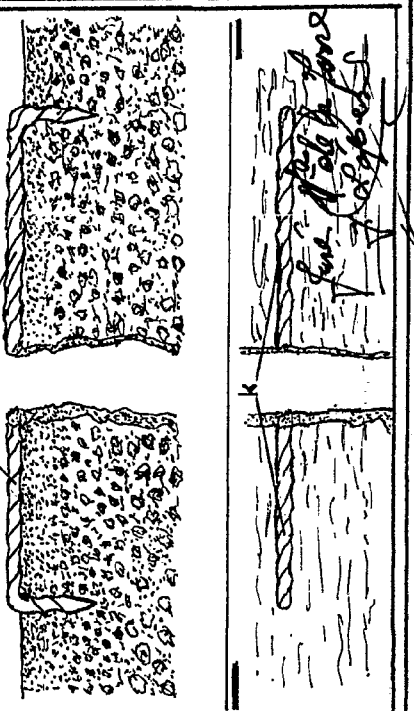
En total 2 hojas de dibujos auxiliares.
2ª HOJA.

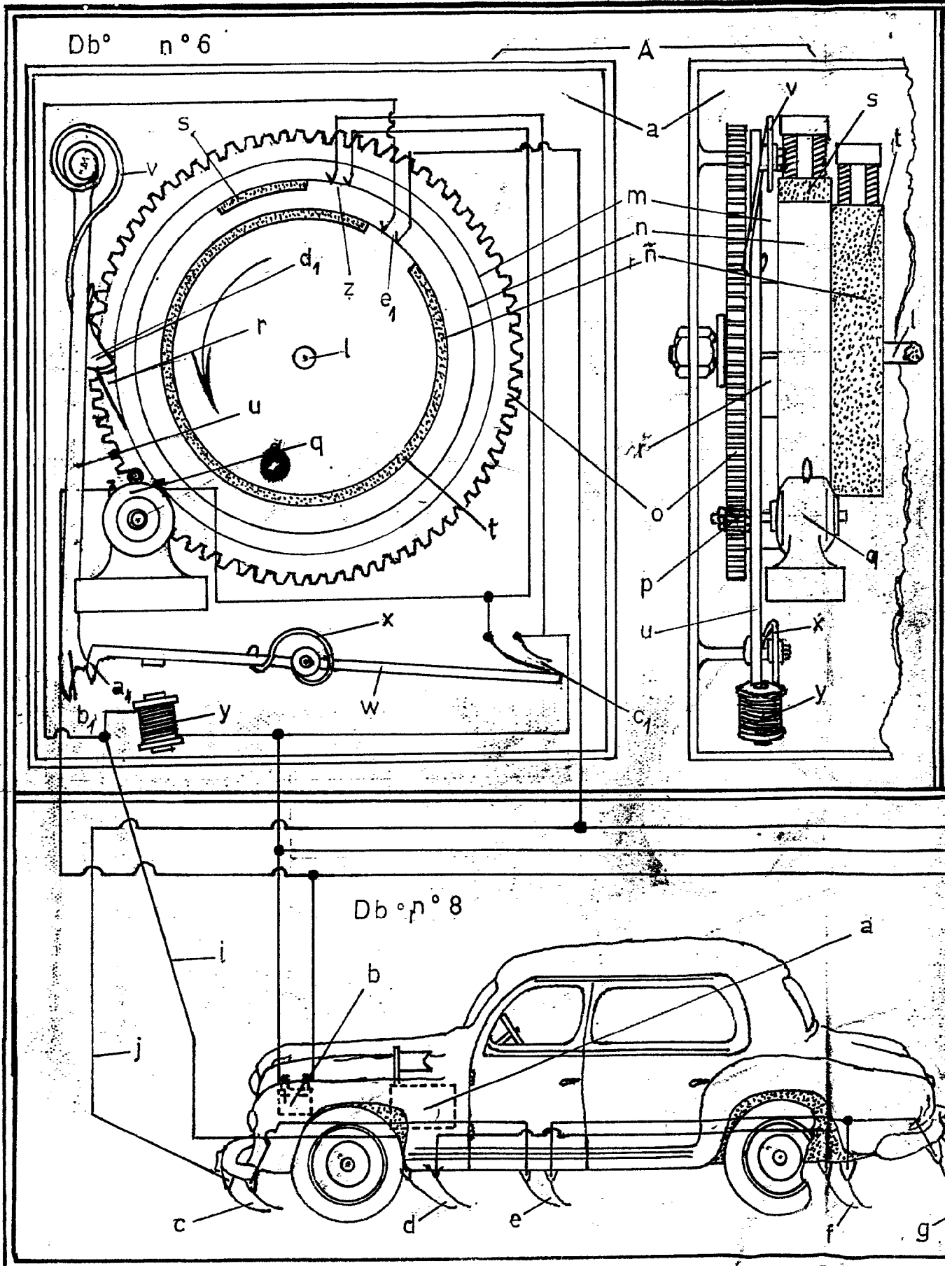


Db° n° 9



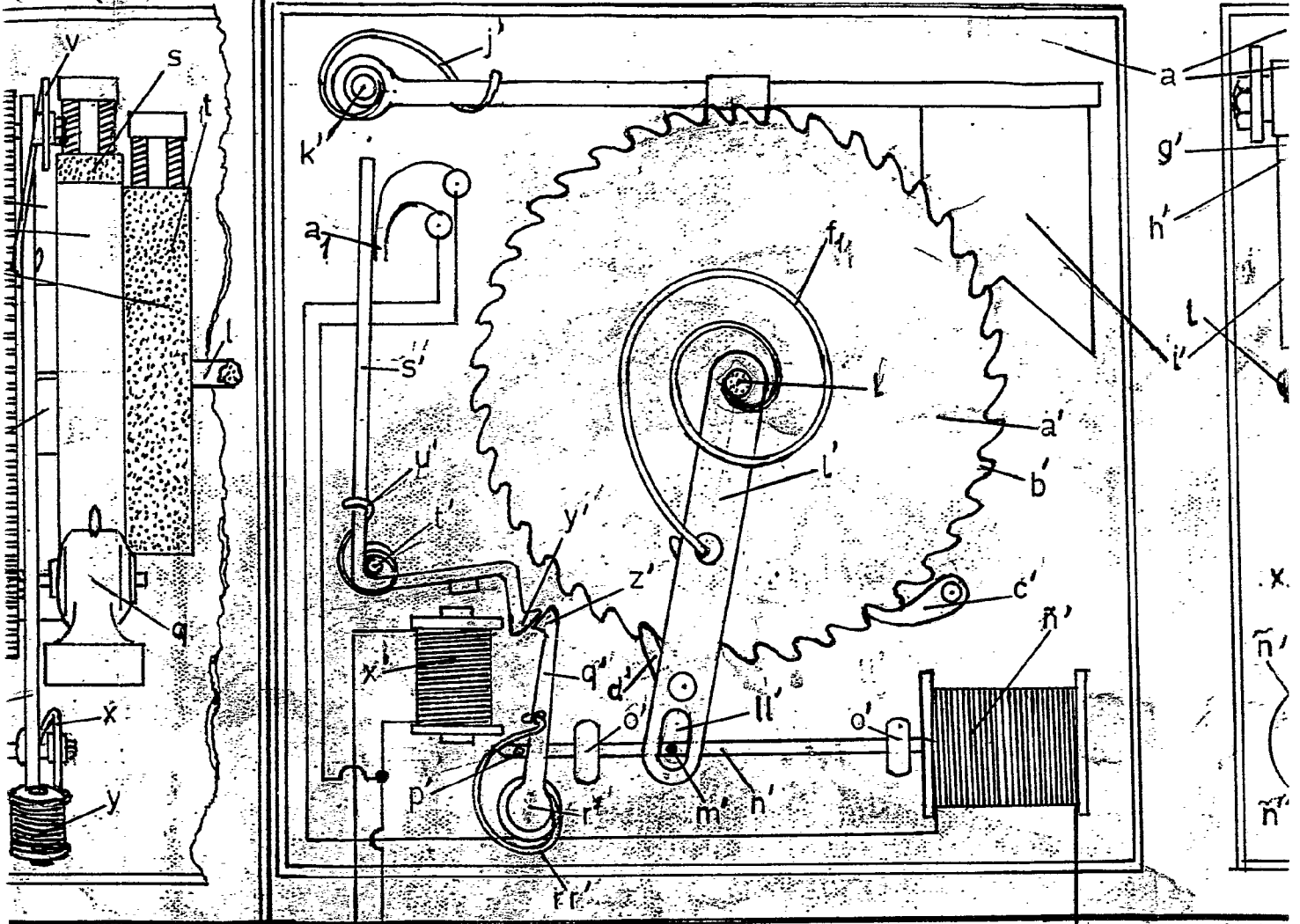
Db° n° 10.



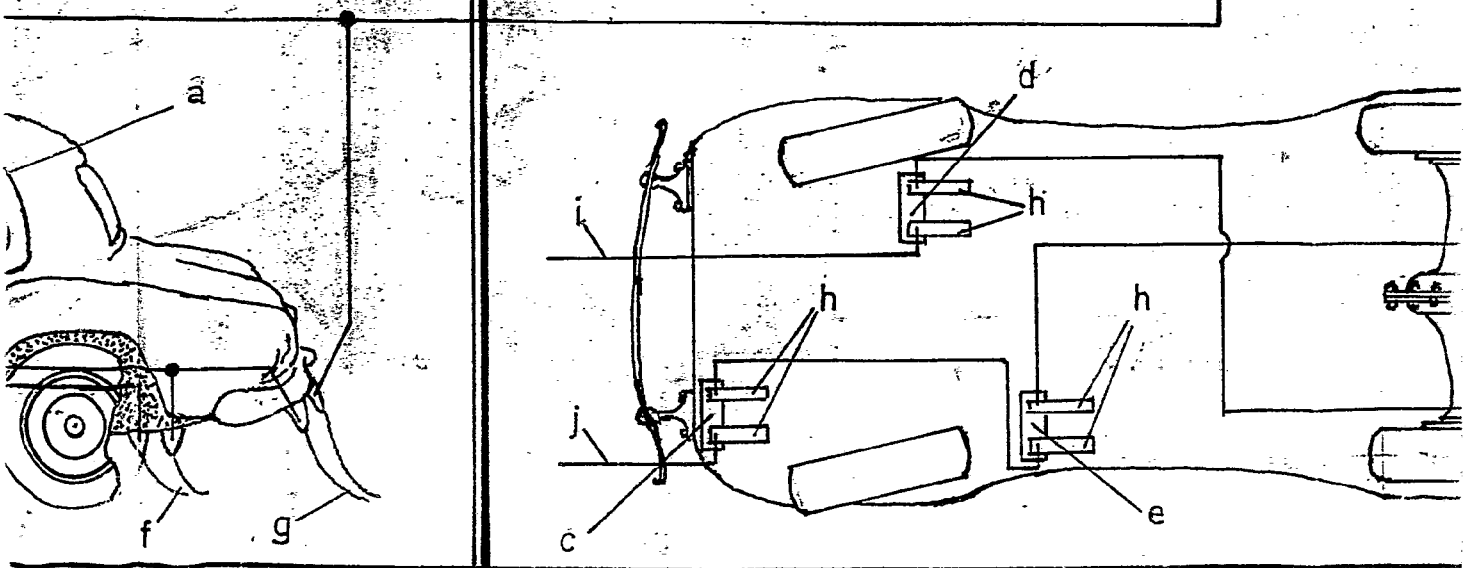


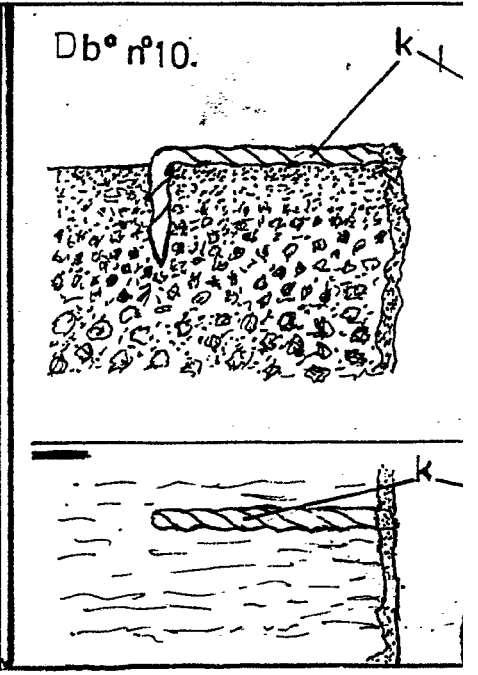
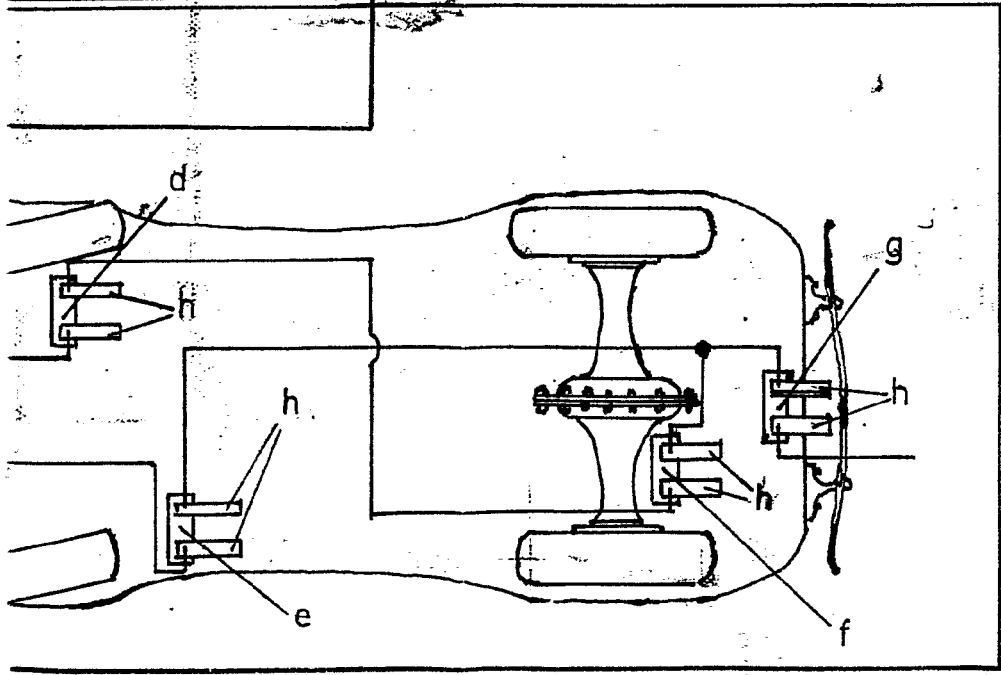
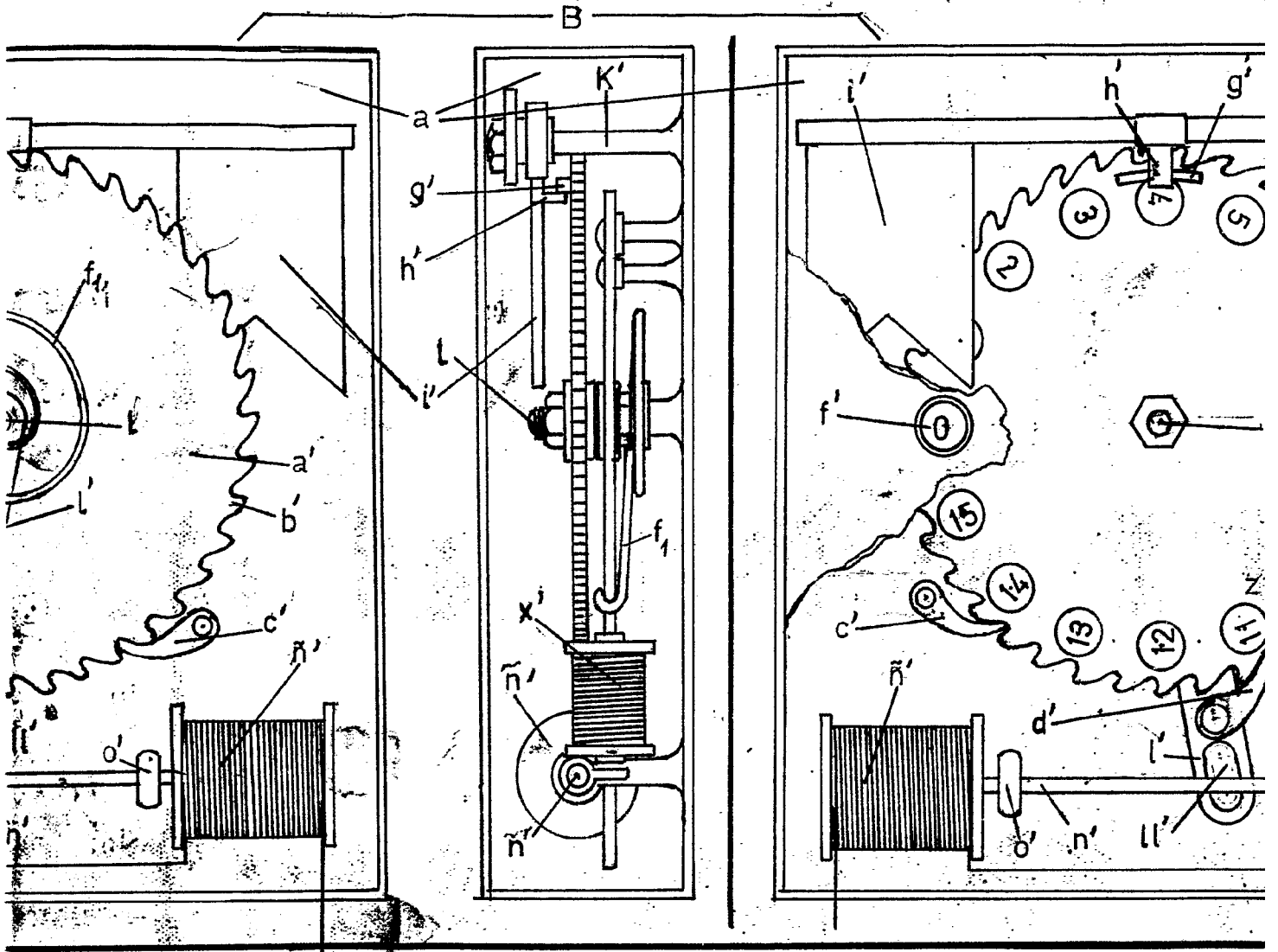
430396

Db° 7



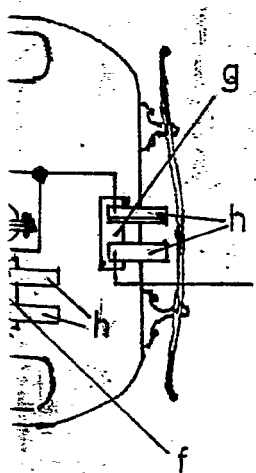
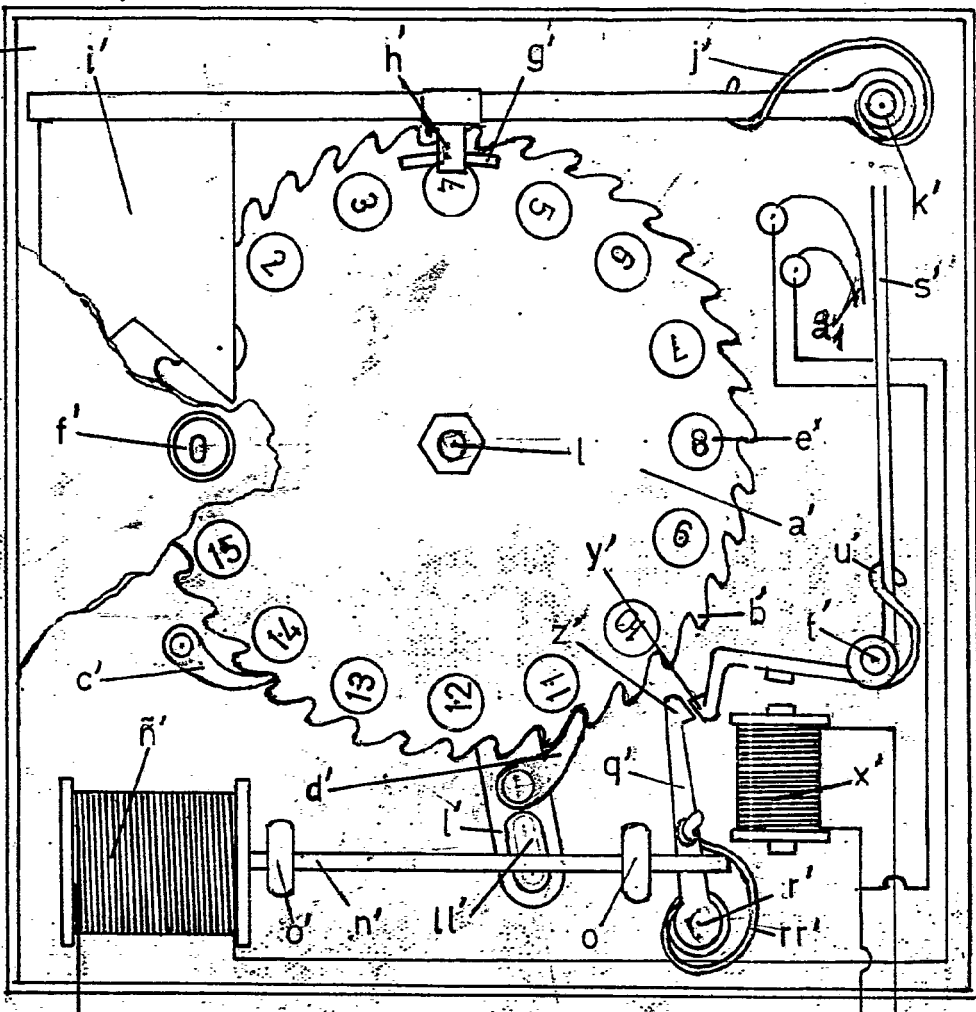
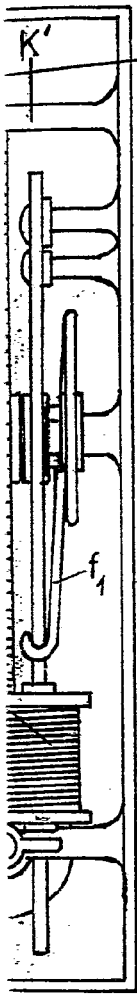
Db° n° 9



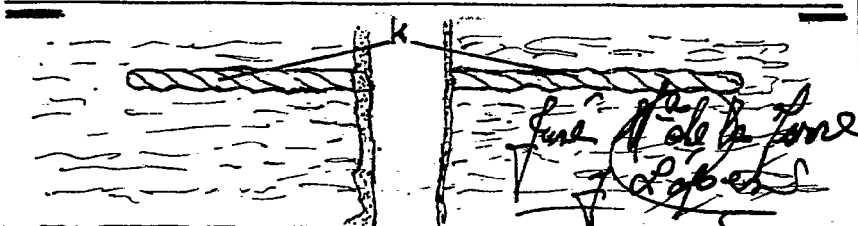
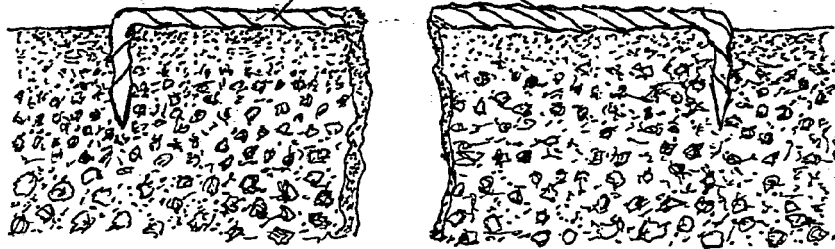


430396

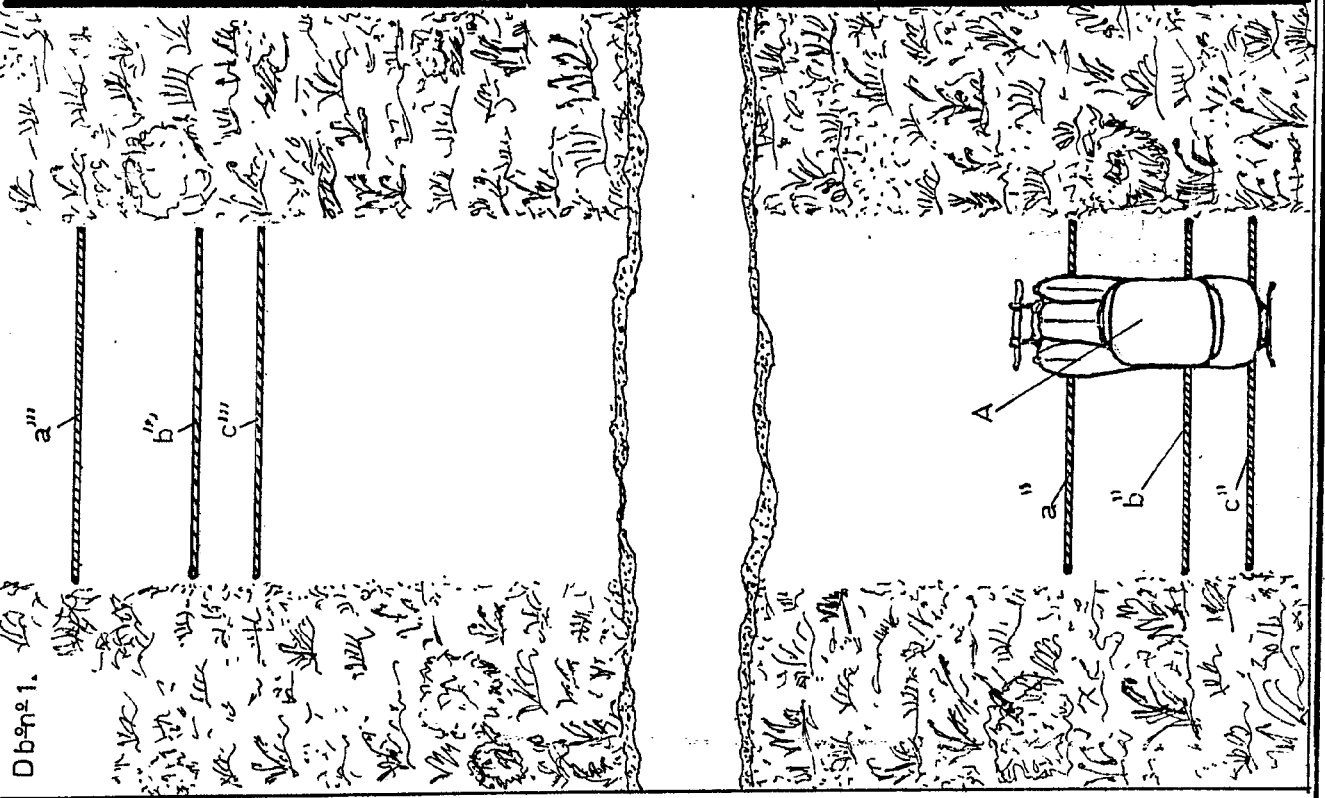
En total 2 hojas de dibujos auxiliares.
2ª HOJA.



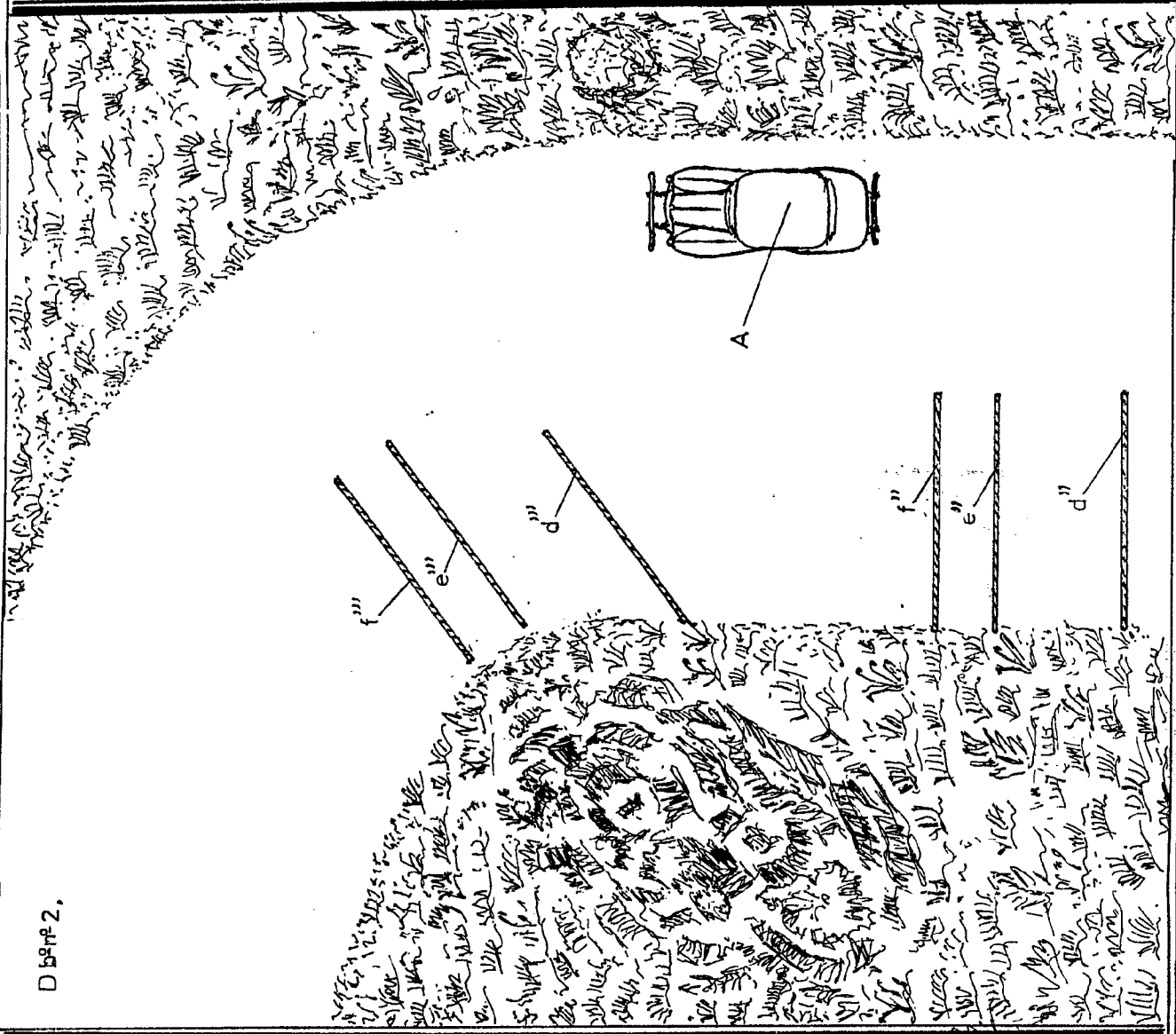
Dbº nº10.

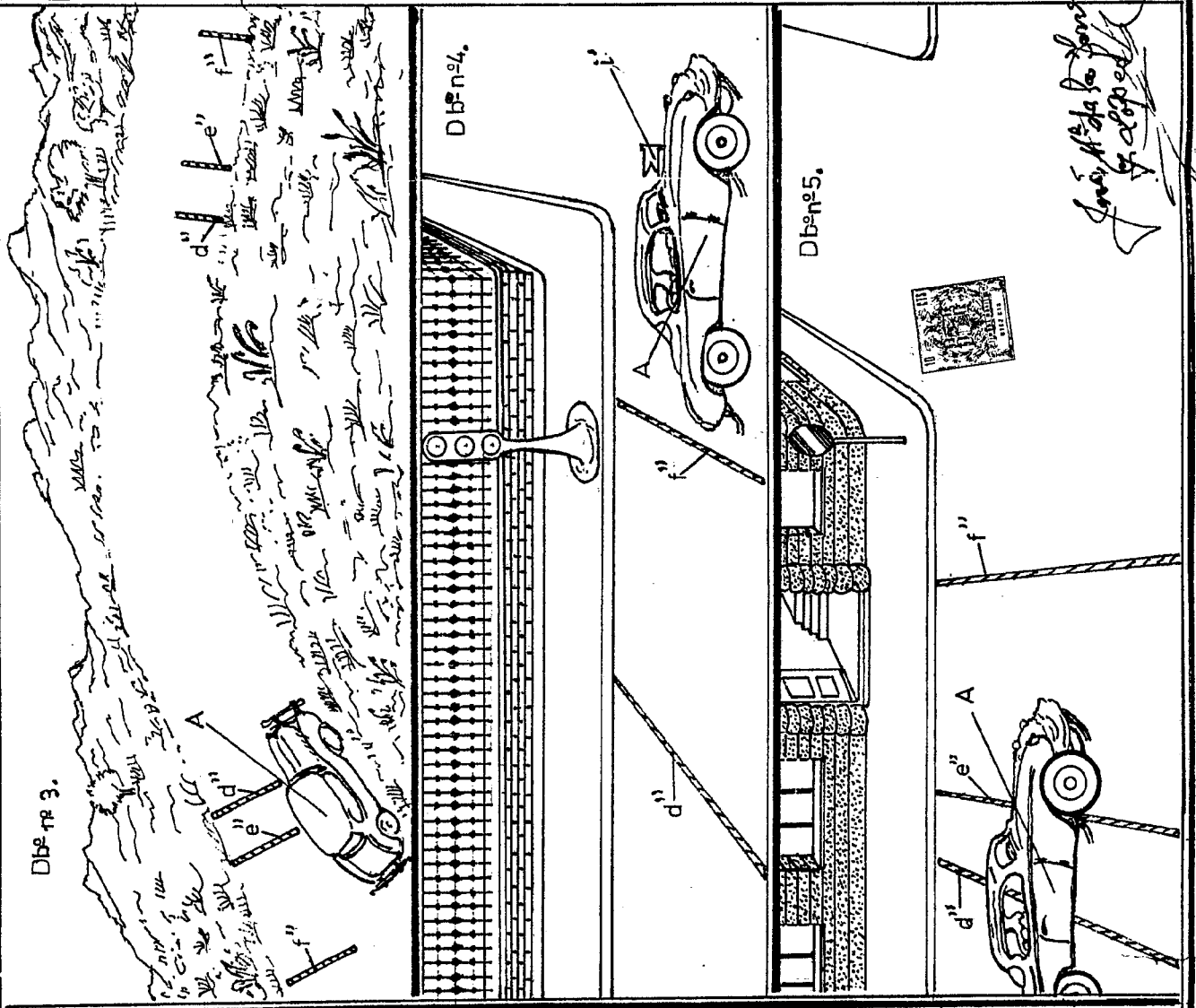
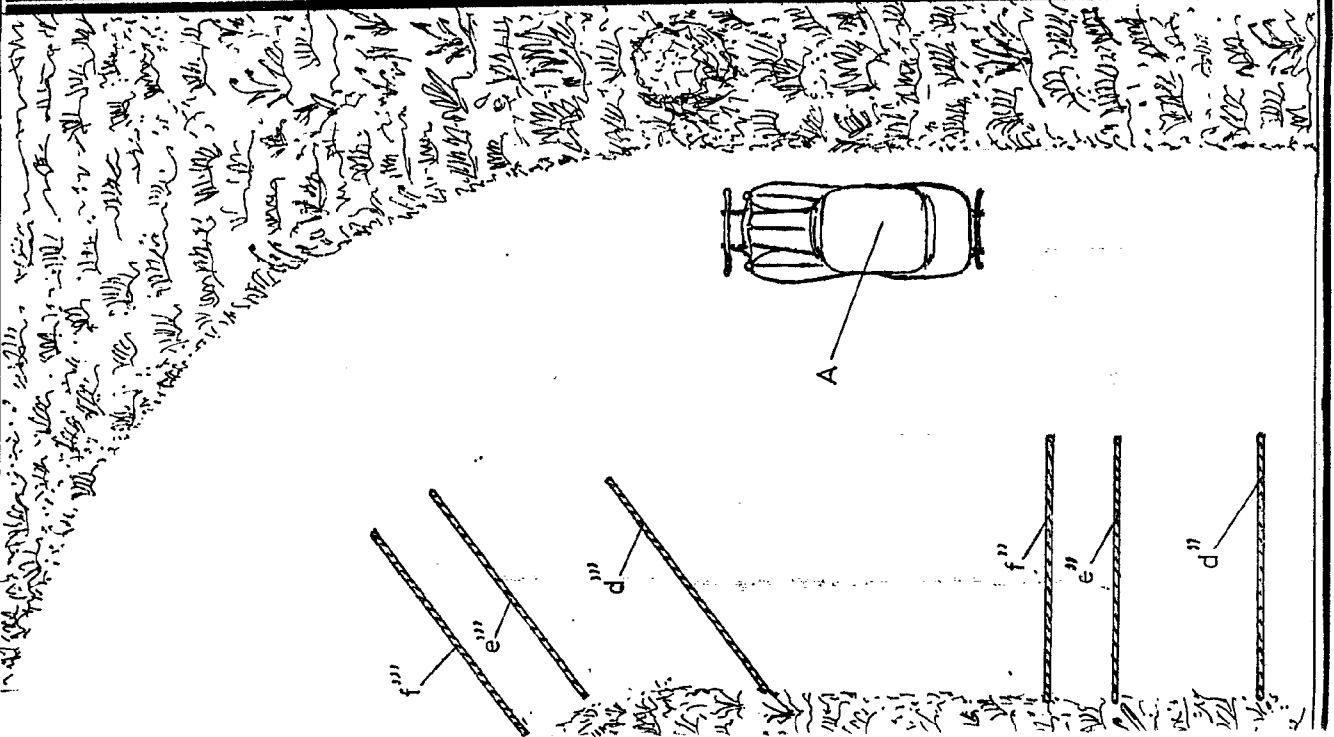


Db nº 1.

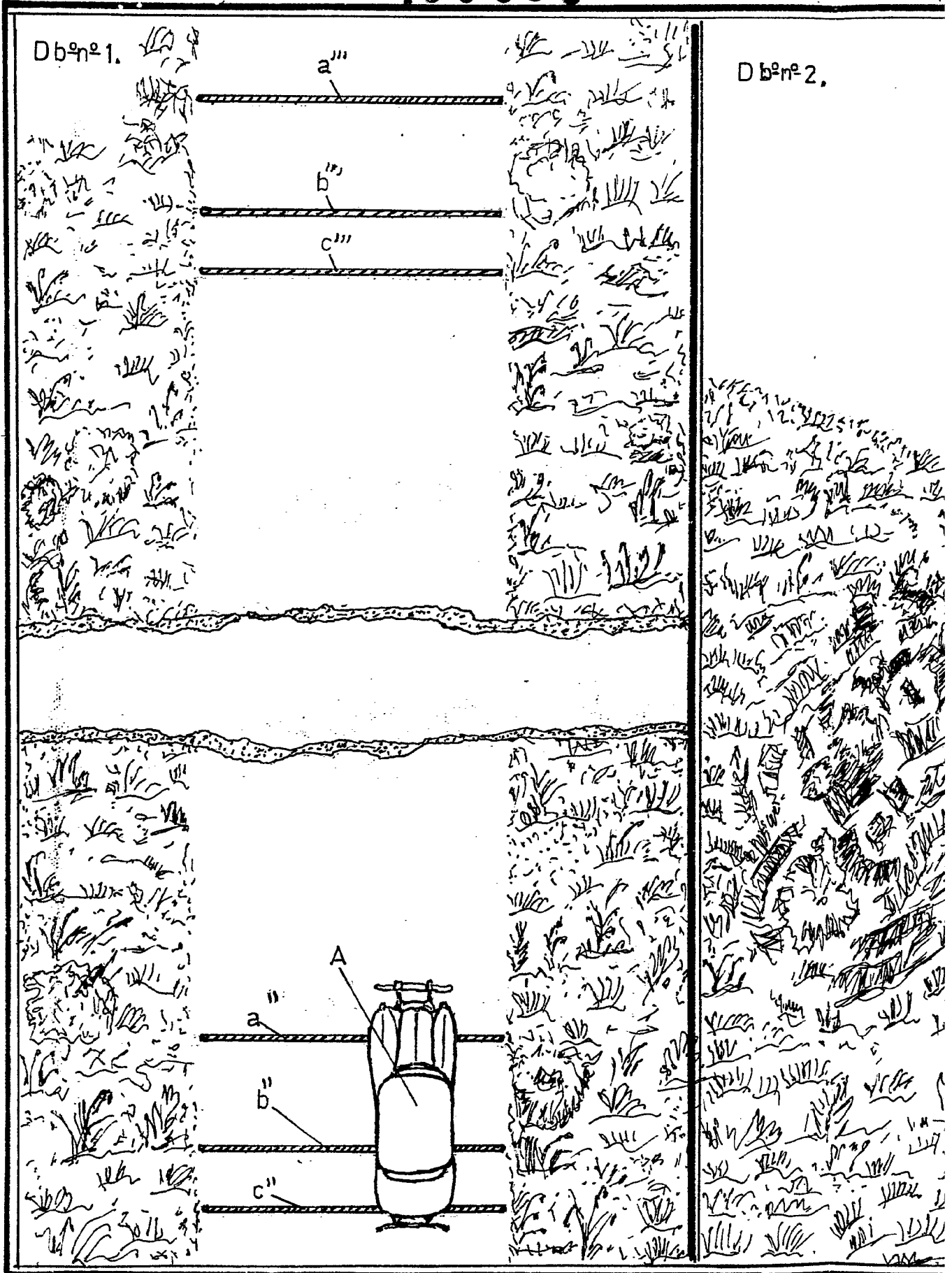


Db nº 2.



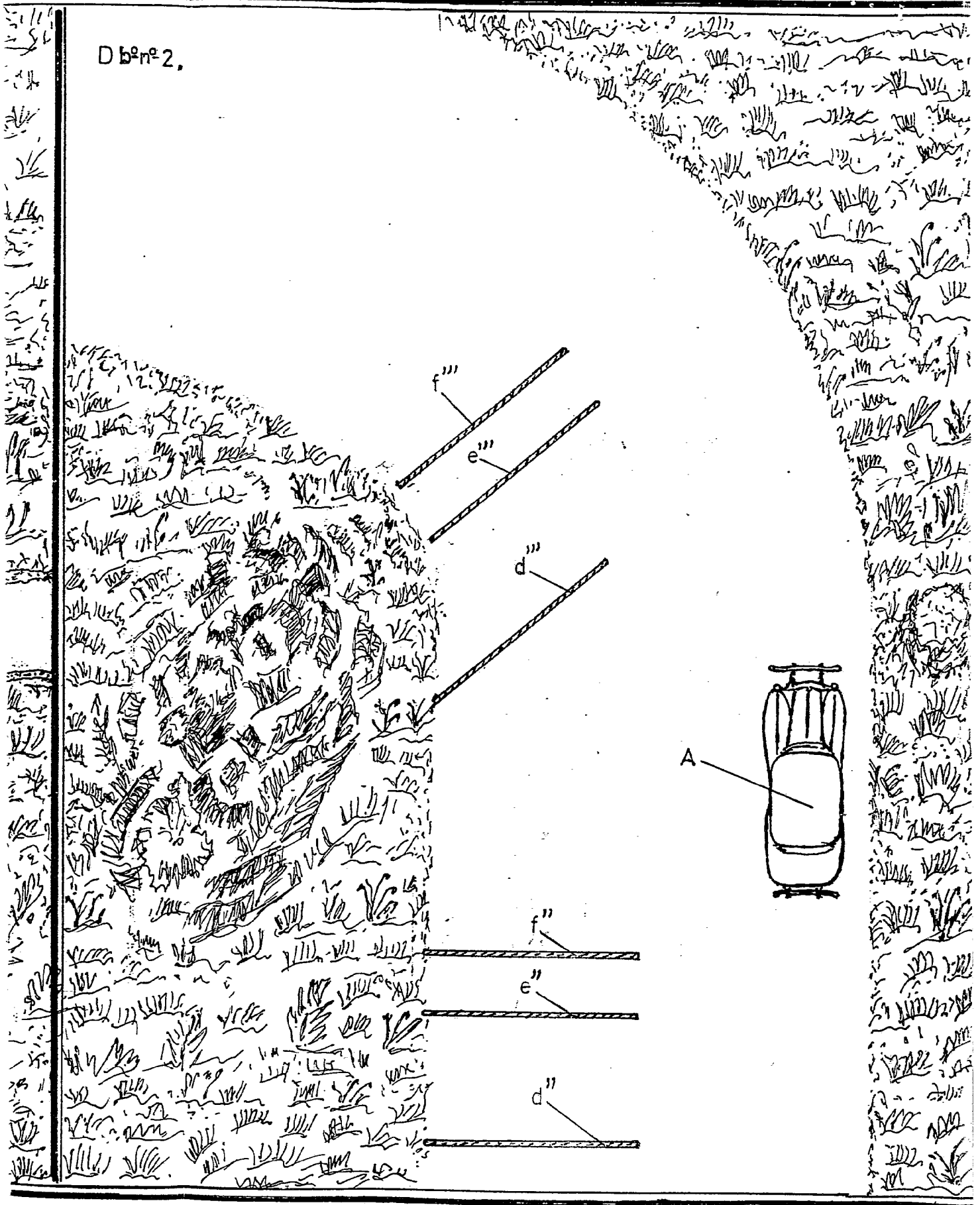


Construcción de la planta
de apoyo



430396

D b^o n^o 2,

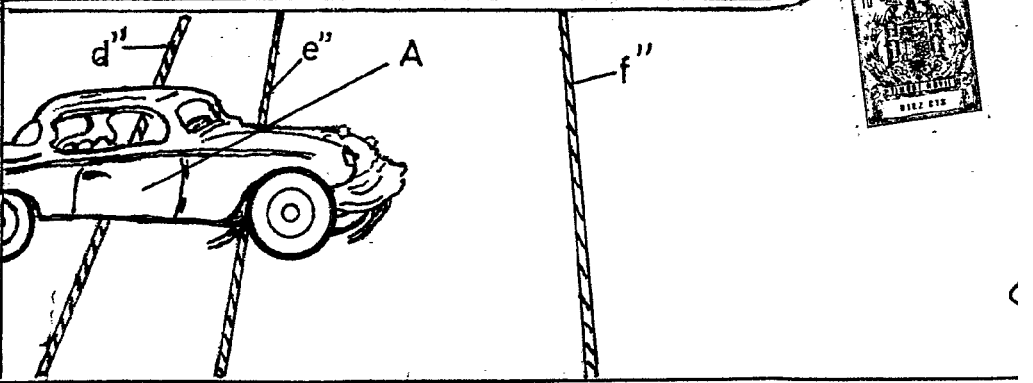
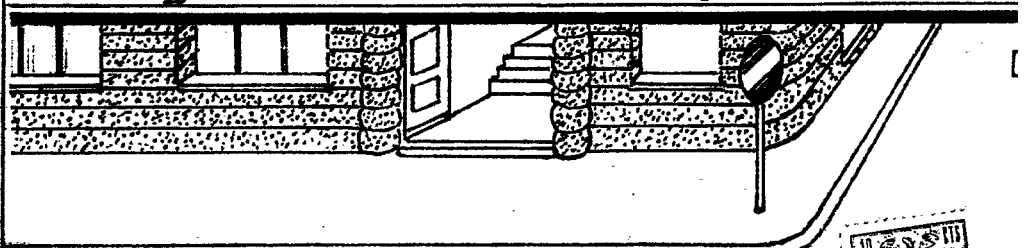
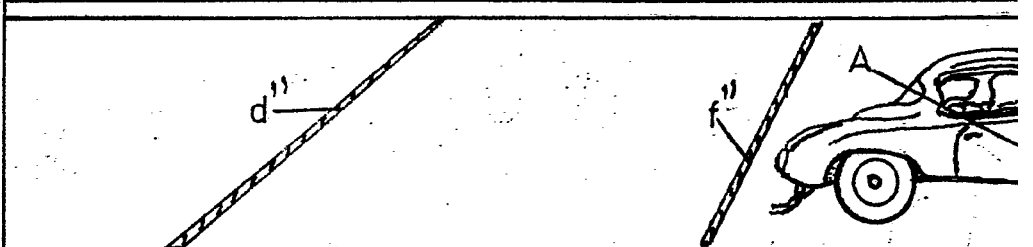
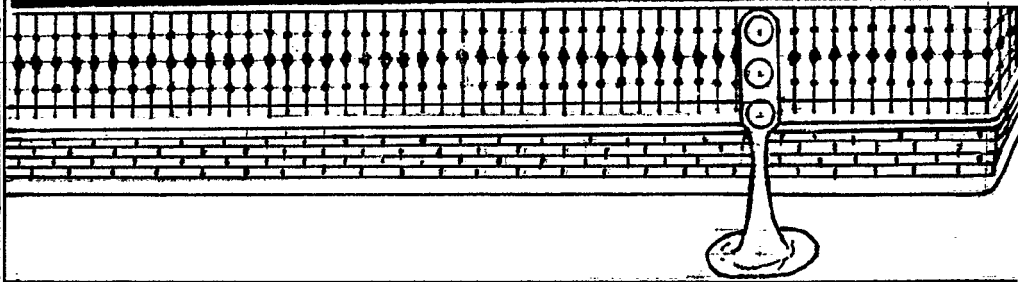
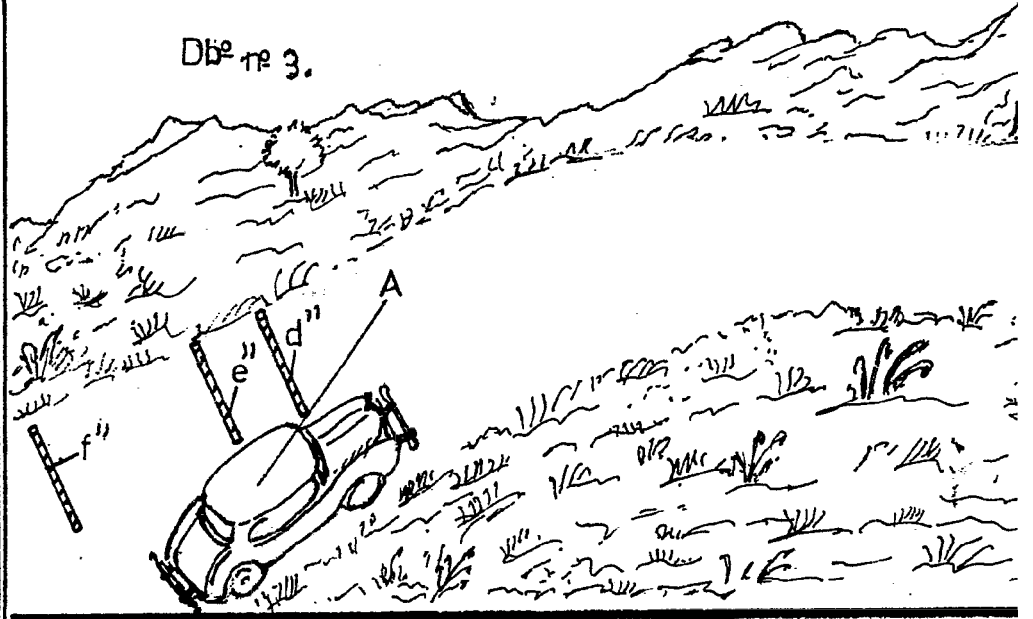


430396

En total 2 hojas de dib
1ª HOJA.



Dibº nº 3.



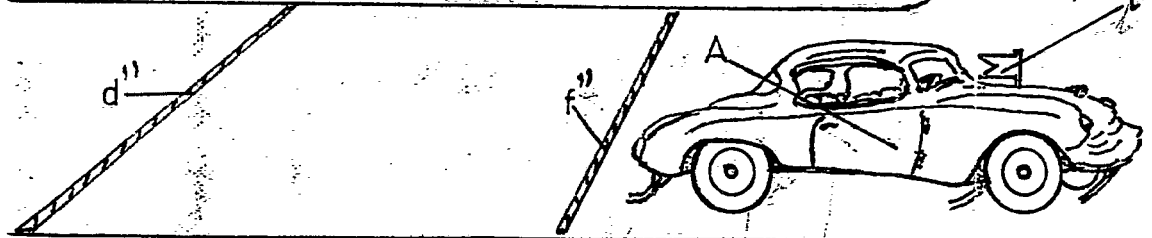
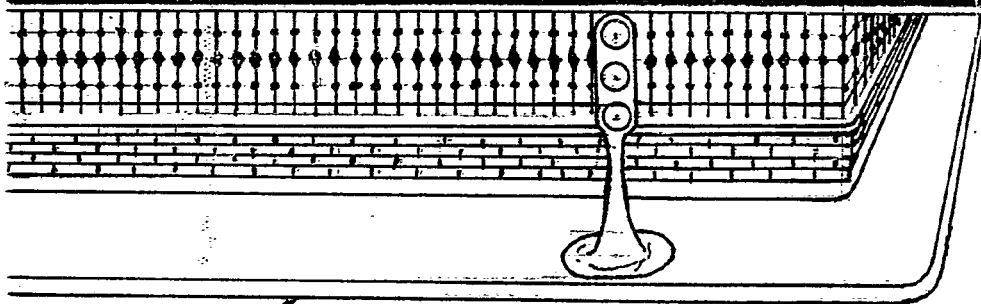
430396

En total 2 hojas de dibujos auxiliares
1ª HOJA.

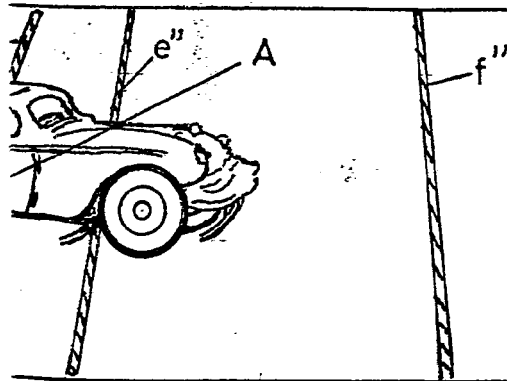
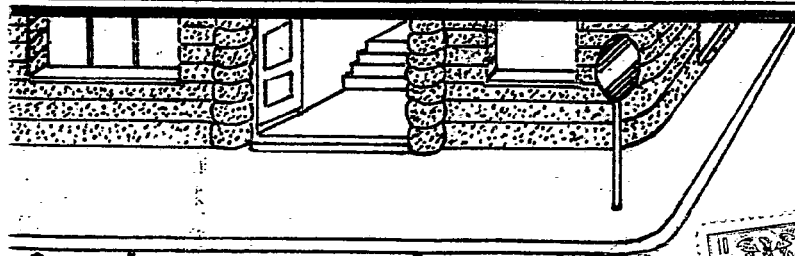
Dbº nº 3.



Dbº nº 4.



Dbº nº 5.



*José M. de la Torre
y otros*