

69393



69393

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña
a la solicitud
de un

MODELO DE UTILIDAD, por VEINTE años en ESPAÑA, a favor de
DON RAMON ALIAGA PEREZ, de nacionalidad española, con do-
micilio en Valencia, calle de Roterros número 16 bajo,

por

" UN TRICICLO PERFECCIONADO "

69393



5 La Invención a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones vigentes del Estatuto sobre Propiedad Industrial de fecha 26 de Julio de 1.929, texto refundido publicado el 30 de Abril de 1.930.

10 Se trata de proteger en éste Modelo de Utilidad que se solicita un triciclo perfeccionado, cuyos perfeccionamientos han de recaer esencialmente, sobre las partes que constituyen la sustentación de la caja, y elementos de freno y en los medios por los cuales puede abrirse y cerrarse la caja.

15 Normalmente los triciclos están montados sobre ballesas, pero éstos medios de amortiguación son demasiado sensibles para vehículos tan ligeros como son los triciclos, motivo por el cual los conductores no pueden manejar con facilidad éstos vehículos, con mas razón aún se les ha aplicado un medio mecánico de impulsión.

20 Por otra parte, cuando la impulsión es mecanizada, en los cruces o cuando por necesidad del trabajo se interrumpe momentáneamente la marcha del vehículo, el motor queda parado también.- El tipo de motores utilizado para éstos medios de transporte son normalmente de los que transmiten su movimiento a la rueda por rodillo y lo embraga con él para que realice la transmisión por fricción. Se dá la circunstancia que actualmente existe en el mercado un dispositivo mediante el cual, cuando la rueda que embraga con el rodillo del motor es frenada, automáticamente queda desembragado el rodillo, y aprovechando ésta modalidad o per-

25

30

• 69393



35

feccionamiento de los motores se ha pensado en introducir una modificación en los elementos de freno del vehículo que retenga totalmente frenada la rueda durante los momentos de parada intempestiva, con lo cual se obliga al rodillo del motor a desembragarse o separarse de la rueda sobre la que actúa.

40

Otro de los inconvenientes es la dificultad que supone el que las cajas de los triciclos se abran hacia un sólo lado. Se da el caso de que cuando el triciclo es aparcado en la acera correspondiente a la abertura de la caja no hay dificultad alguna en la extracción de los paquetes o elementos que se transporten, pero si el aparcamiento se efectúa en la acera opuesta, entonces el conductor se vé obligado a situarse en plena calzada para poder extraer el contenido de la caja.

45

Los éstos inconvenientes han sido resueltos con los perfeccionamientos a que se contrae la solicitud que propugna el empleo de unos elementos en forma de bielas articuladas entre sí y dotados de resortes que limitan el recorrido del movimiento de la caja. Estos elementos de sustentación de la caja son dos brazos paralelos que por un extremo se fijan a los ejes de las ruedas, mientras que su otro extremo se encuentran doblados en ángulo recto e introducidos en manguitos solidarios de la parte inferior delantera de la caja del vehículo. Del mismo eje de la rueda parte un tirante de arriostamiento que se fija al extremo del brazo angulado que aparece por la parte opuesta de los manguitos, fijándose mediante una tuerca. En un punto cercano al en que se sitúa la caja de la rueda, sobre los brazos mismos, se encuentra un amortiguador telescópico de pequeñas dimensiones cuya parte superior está solidarizada con la caja a través de una pletina transversal. La caja se apoya mediante los casquillos superiores del amortiguador sobre el amortiguador mismo en

50

55

60

• 69393



OCT. 22

forma telescópica.- Los manguitos poseen unos tirantes centra-
les cuyos extremos coinciden en el centro de la parte infe-
rior de la caja, en el punto que se halla la dirección.

65

En el freno, la palanca angulada que actúa sobre
las zapatas a través de unos tirantes queda en posición tan-
gente a un brazo horizontal en forma de pedal que cuando es
accionado se interpone en el camino del brazo de palanca del
pedal de freno impidiendo su retroceso. Esta palanca de reten-
ción posee un resorte que le impulsa a su posición inicial
cuando es liberada.

70

Los medios por los cuales se consigue el movimiento
de apertura en ambos sentidos de la caja son unos cierres es-
pecialmente diseñados al objeto que actúan a su vez de bisa-
gras. Estos cierres están constituidos, como todas las bisa-
gras por dos elementos orificados coincidentes entre sí, por
el interior de los cuales se introduce un pasador. En el caso
presente el pasador es un resbalón, impulsado por un resorte
y mandado desde el exterior por un pequeño botón mediante el
cual puede vencerse la presión del resorte. Estos cierres
quedan situados dos a cada lado de la caja y tapa del vehí-
culo, de tal modo que por simple presión de la propia tapa
son accionados los resbalones y cerrado herméticamente, de-
biéndose actuar simultáneamente sobre los dos mandos de un
borde de la caja para que pueda tener lugar la apertura.

75

80

85

Todos éstos perfeccionamientos se han representa-
do esquemáticamente en los dibujos que se acompañan en dos
láminas.

90

En la figura 1ª se muestra lateralmente el trici-
clo con los perfeccionamientos que se propugnan. En la par-
te inferior de la caja -1- hay situados unos manguitos -2-

• 69393



95

100

105

110

115

120

a los que se fijan los extremos de dos palancas gemelas -3- situadas en forma paralela cuyo extremo exterior -4- está orificado para la fijación de los ejes de las ruedas y para el tirante de sustentación del guardabarros. En un punto próximo al en que se sitúa el eje de las ruedas se dispone un elemento amortiguador telescópico -5- cuyo casquillo superior -6- queda unido a la parte central inferior de la caja del vehículo. De los manguitos -2- parten unos tirantes -7- que se solidarizan con la parte inferior del elemento de la dirección del vehículo. Sobre el punto en que se halla situada la palanca de freno -8- se dispone un elemento -9- horizontal, con posibilidad de movimiento vertical, en el cual penetra dentro del campo de acción de la palanca de freno, reteniéndolo en posición de frenado. La tapa de la caja del vehículo -10- tiene en sus laterales dos juegos de bisagras -11- cuyo pasador está constituido por un resbalón.

En la figura 2ª se representa una planta del mecanismo amortiguador, en el que se vé que las palancas -3- tienen su extremo anterior -12- doblado en ángulo recto en relación con dicha palanca, cuya doblez se aloja en el manguito -2-. Del propio eje de la rueda parten unos tirantes -13- que se solidarizan por su otro extremo con el punto sobresaliente del brazo -12- de la primera palanca. La pletina -14- es el elemento que fija la posición de los casquillos -6- del elemento amortiguador.

La figura 3ª es una vista frontal de los elementos amortiguadores, donde puede verse la disposición de cada uno de ellos.

En la figura 4ª vemos un detalle a mayor tamaño del elemento de retención del freno que se aloja en un

• 69393



manguito -15- en cuyo interior se halla un resorte -16- que tiende a elevar a la palanca -9-.

125

En la figura 5ª aparece un detalle en el que se vé claramente los elementos -11- que constituyen las partes visibles de la bisagra en cuyo interior se aloja un resbalón -17- dotado de un mando -18- que aparece al exterior a través de una ramura -19-.

130

En la figura 6ª se muestra un ejemplo de las posibilidades de apertura de la tapa de la caja del vehículo hacia un lado y otro, representadas en líneas de trazos e incluso con la separación total, accionando a la vez los cuatro elementos de cierre bisagras.

135

Por último en la figura 7ª se representa un detalle de conjunto del triciclo montado con arreglo a éstos perfeccionamientos donde pueden verse los elementos de cierre, bisagras -11- y la posición que ocupan los tirantes -3- y elementos de amortiguación -6-, por debajo de la caja del vehículo.

140

Según los perfeccionamientos que hemos descrito la caja del vehículo se mantiene en una estabilidad total, mientras que las ruedas, totalmente independientes, se vén obligadas a elevarse al encontrar un desnivel en su recorrido, como asimismo, obligadas por el resorte de la suspensión a bajar y no perder por tanto contacto en ningún momento con el suelo.

145

150

Como anteriormente ya hemos indicado cuando el vehículo queda parado por causas de la circulación momentáneamente, se actúa sobre la palanca de retención del freno -9- que impide el retroceso de la propia palanca de freno, con lo cual se mantiene la rueda del vehículo totalmente inmóvil

• 69393



155

y como consecuencia de ello, es retenido el rodillo transmisor de movimiento desde el motor y desembragado por medios automáticos. Con ello conseguimos que el motor se mantenga en continuo movimiento durante éstas paradas intempestivas, sin que sea necesario empujar el vehículo nuevamente para ponerlo en marcha.

160

Han quedado claramente descritas a lo largo de ésta Memoria las grandes ventajas que en relación con los triciclos conocidos tiene el triciclo que nos ocupa dotado de éstos perfeccionamientos. Por ello creemos innecesario volver de nuevo a repetirlo aquí en evitación de alargar demasiado éste escrito.

165

Hecha la descripción precedente, es necesario añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y lo que se reivindica en la siguiente:

NOTA

170

En resumen: El Modelo de Utilidad que se solicita ha de recaer sobre las reivindicaciones siguientes:

175

1ª.-UN TRICICLO PERFECCIONADO, caracterizado esencialmente por el hecho de disponer en la parte inferior delantera de la caja dos manguitos cilíndricos correspondientes axialmente, en el interior de cada uno de los cuales penetra el extremo angulado de una palanca que se fija al eje de la rueda, de cuyo propio eje parte un tirante que se une al extremo del brazo angulado saliente del manguito mediante una tuerca; hallándose solidarizado al manguito un tercer tirante de arriostamiento que se fija por su otro extremo a la dirección; encontrándose en un punto cer-

180

• 69393



185

cano al en que se fijan los ejes de las ruedas dos pequeños amortiguadores telescópicos cuyo casquillo superior está unido a la base de la caja a través de una pletina que une entre sí, a la vez , ambos casquillos; cuyo conjunto de articulación constituye la suspensión de la caja del vehículo.

190

2ª.-UN TRICICLO PERFECCIONADO, caracterizado por el hecho de situar en un punto del chasis cercano al en que se encuentra la palanca de mando del freno un brazo horizontal que impide el retroceso de dicha palanca de mando del freno, cuyo brazo posee un resorte que tiende a elevarlo cuando es liberado de su contacto con la referida palanca.

195

3ª.-UN TRICICLO PERFECCIONADO, caracterizado por el hecho de disponer en cada uno de los laterales de la caja, puntos de unión entre ésta y la tapa propiamente dicha, constituida por elementos en forma de bisagra, cuyo pasador está constituido por un resbalón en forma de pestillo sobre el que actúa un resorte que tiende a mantenerlo en posición avanzada, poseyendo un vástago saliente en forma de mando para su accionamiento; el cual resbalón, en posición de cierre, actúa como pasador de las bisagras.

200

4ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita "UN TRICICLO PERFECCIONADO".

205

Todo tal y conforme queda descrito y reivindicado en la presente Memoria que consta de ocho páginas escritas a máquina por una sólo cara, y dibujos que se acompañan en doble lámina.

210

Madrid 30 Octubre de 1958

ALFONSO UNGRIA

6988

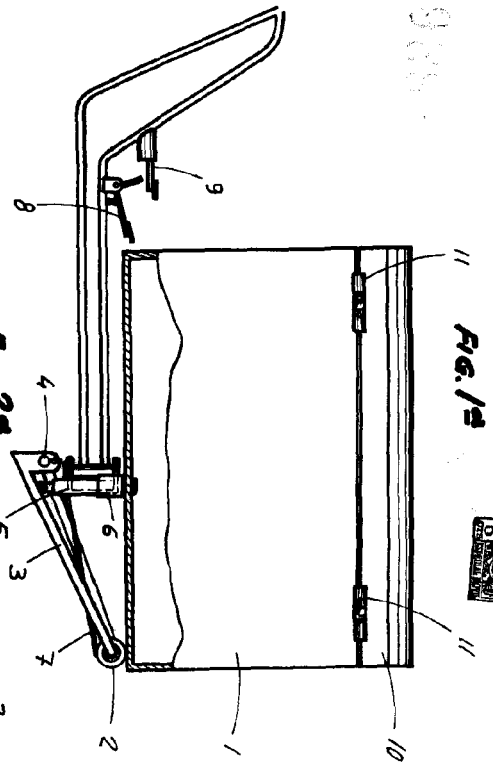


Fig. 1a

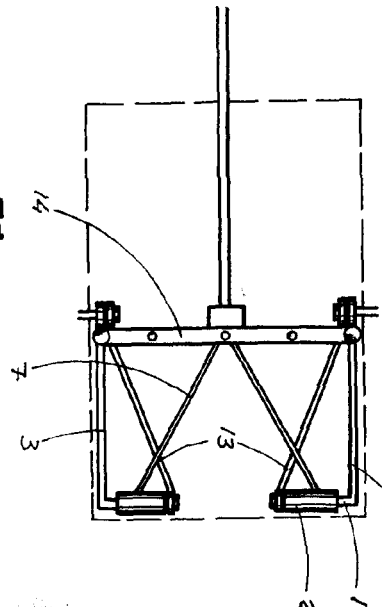


Fig. 2a

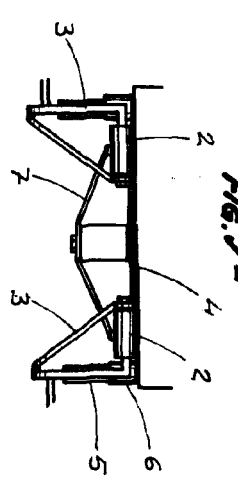


Fig. 3a

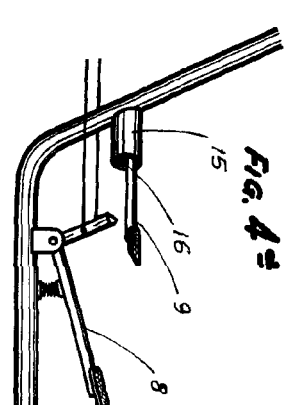


Fig. 4a

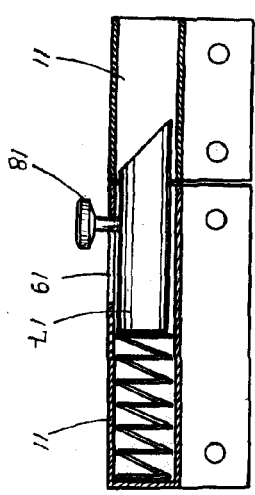


Fig. 5a

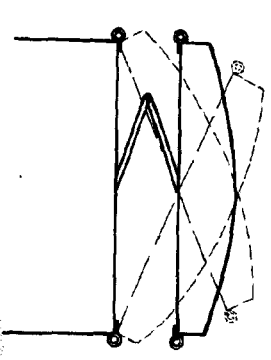


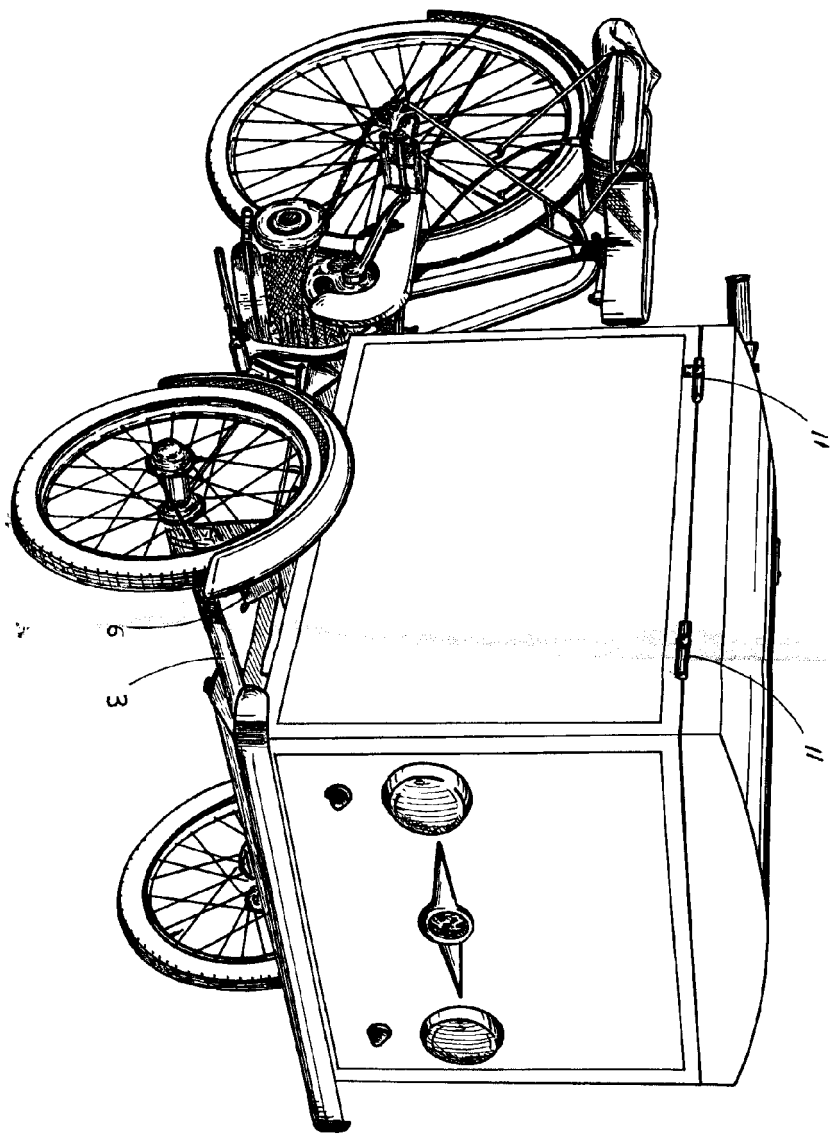
Fig. 6a

6988





FIG. 74



WYKONANO W ZAKŁADACH
MONTAŻOWYCH I
WYKONAWCZYM
ALIIAGA