

71757



71757

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

un MODELO DE UTILIDAD, por VEINTE AÑOS, en ESPAÑA, a favor de D. JOSE ANTONIO SANZ ALCANTARILLA, de nacionalidad española, domiciliado en VALENCIA, Plaza de Calabuig, 5,

p o r

"GARRETILLA A MOTOR, PERFECCIONADA"

§ § §



71757

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, por ella solicitada, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial de fecha 26 de Julio de 1929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1930.

10

Como el enunciado indica, la invención se refiere a una carretilla a motor perfeccionada, en la que las características de novedad estriban precisamente en el sistema de transmisión del movimiento y en un original mecanismo con el que se consigue realizar automáticamente las operaciones de carga y descarga.

15

En principio, la carretilla tiene un chasis simplificado notablemente con el fin de aumentar la resistencia del vehículo sin disminuir la capacidad de trabajo del motor. Además, el chasis ha sido estudiado de modo que el motor y los órganos de conducción, así como los mecanismos de transmisión de movimiento ocupen el menor espacio posible para dejar el máximo libre para la colocación de la plataforma de carga.

20

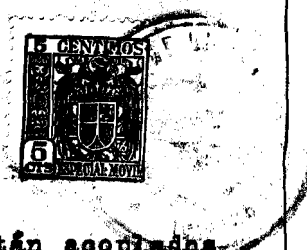
25

El chasis está claramente dividido en dos partes, anterior y posterior, respectivamente, siendo ocupada la primera por el motor y los antes referidos órganos de transmisión y conducción. Esta parte anterior ocupa aproximadamente un tercio de la superficie del chasis. Los dos tercios restantes, que son la parte posterior del mismo, están ocupados únicamente por la plataforma de carga.

30

El motor queda situado sobre la parte lateral del tercio anterior, e inmediatamente después de un par de ruedas muy juntas que ocupan el centro de la parte delantera del chasis.

71757



35

40

45

50

55

60

Los órganos de transmisión de movimiento están acoplados a la derecha del motor y quedan constituidos mediante un eje paralelo al de levas del motor, cuyo eje es desplazable y lleva en uno de sus extremos un piñón de ataque como en otros casos conocidos para engranar con los piñones solidarios del eje receptor de movimiento, en tanto que, por el extremo contrario, se solidariza con dos poleas una de las cuales forma parte del sistema reductor de velocidad y, la otra, de un sistema que actúa sobre la plataforma de carga para el accionamiento automático de la misma. Por consiguiente, un eje transversal al eje del chasis es solidario de los piñones receptores de movimiento, viendo el que precisamente transmite después el movimiento hasta las ruedas posteriores del vehículo por medios apropiados. Un segundo eje, paralelo al anterior es solidario también de un juego de piñones en los que actúa respectivamente uno segundo de ataque que recibe su movimiento desde el sistema reductor de velocidad. El segundo eje referido posee además juegos de poleas que actúan sobre elementos fijos a la plataforma de carga, para realizar, como hemos indicado anteriormente, las operaciones de carga y descarga de un modo automático.

El tren de ruedas posterior está constituido por dos pares de ruedas situado uno a cada lado del chasis como en el caso de los vehículos pesados.

El objeto descrito ha sido representado esquemáticamente en las dos láminas de dibujos adjuntas, correspondientes, respectivamente, la primera de ellas a una vista en alzado de la carretilla y, la segunda, a una vista en planta de la misma.

Fijándonos en la figura 1<sup>a</sup>, lámina 1, podremos ver el



71757

65

grupo motor -1-, volante de dirección -2-, palanca para el cambio de velocidades -3-, reductor de velocidad con las poleas -4- y -5-, piñón de ataque -6- y piñones receptores de movimiento -7-. Cadena transmisora de movimiento desde el eje receptor solidario de los piñones -7- hasta el eje de las ruedas posteriores -9-. Eje de giro -10- para la plataforma de carga -11-.

70

En la figura 2ª, lámina 2, encontramos representado el sistema de mando automático de la plataforma de carga -11- cuyo sistema está constituido por poleas -12- solidarias de un eje que a través de los piñones -13- en los que actúa el piñón de ataque -15- que recibe su movimiento desde el grupo motor a través de la polea -14-, origina los movimientos repetidos de carga y descarga.

75

El funcionamiento del vehículo se comprende a la vista de los dibujos:

80

Puesto en marcha el motor y actuando sobre la palanca de mando de velocidades, tendremos que, desde un punto muerto originado por una posición del piñón de ataque separada respecto de los piñones receptores del movimiento, pasamos a la marcha adelante si dicho piñón de ataque lo acercamos a uno de los receptores de movimiento, y pasaremos a la marcha atrás si lo separamos del anterior y lo engranamos con el contiguo. En ambos casos el movimiento recibido por el eje solidario de los piñones -7- se transmite a las ruedas posteriores de la carretilla a través de la cadena -8-.

85

Si teniendo en punto muerto el sistema transmisor de velocidad a las ruedas posteriores del vehículo, actuamos sobre el eje solidario del piñón -15-, de modo que haciendo lo salir de su punto muerto lo llevamos a engranar con uno de los piñones -13-, originaremos un movimiento en las poleas -12- de recuperación de un cable -por ejemplo- o liberación

90



717571

95

del mismo. Y si este cable, por ejemplo, está enganchado o unido a la plataforma de carga, los movimientos de liberación o recuperación, respectivamente, originarán la descarga o carga automática, según los casos, de la repetida plataforma de carga, la que, al efecto, basculará sobre el eje de giro -10-.

100

La conducción del vehículo se realiza con toda comodidad y es evidente su gran facilidad de maniobra, por lo que puede decirse que cumplirá perfectamente su función en espacio donde no pueden emplearse vehículos de proporciones normales.

105

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

110

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

115

1º.- CARRETILLA A MOTOR, PERFECCIONADA, caracterizada esencialmente por el hecho de que el sistema de transmisión de movimiento conecta al grupo motor con dos ejes paralelos al de levas del motor, solidarios cada uno de ellos de un piñón de ataque, el primero de los cuales actúa sobre piñones solidarios del eje receptor de movimiento correspondientes a las marchas atrás o adelante; estando este eje receptor de movimiento situado en posición transversal respecto del chasis y unido al eje solidario de los dos pares de ruedas posteriores mediante cadena, como en los casos normales.

120



7.757

125

2ª.- CARRETILLA A MOTOR, PERFECCIONADA, caracteri-  
zada porque el segundo eje con su piñón de ataque de los ci-  
tados en la reivindicación anterior, actua sobre piñones so-  
lidarios de un segundo eje receptor de movimiento, correspon-  
dientes cada uno de dichos piñones a cada uno de dos movi-  
mientos distintos, de liberación o de recuperación respec-  
tivamente de un cable -por ejemplo-, a cuyo efecto el segun-  
do eje receptor de movimiento referido es solidario de poleas  
de mando de aquel cable que, unido con la plataforma de car-  
ga permite a ésta bascular automáticamente sobre su eje de  
giro sobre el chasis.

130

135

3ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el  
que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita,  
CARRETILLA A MOTOR, PERFECCIONADA.

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la  
presente Memoria, que consta de seis hojas, escritas a máqui-  
na por una sola cara, y dibujos que se acompañan.

140

Madrid, 19 de febrero de 1959.

ALFONSO UNGRIA,

*A. Ungria*

D. JOSE A. SAEZ ALCANTARILLA.

(Son 2 hojas)

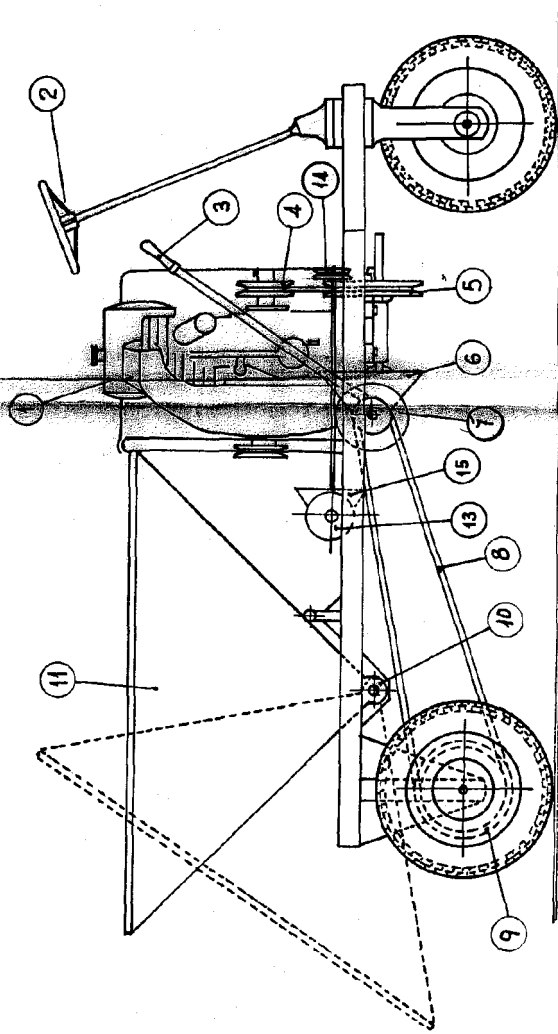
HOJA Nº 1



71757



19 FEB. 1959



ESCALA VARIABLE  
Madrid, 19 de febrero de 1.959  
ALFONSO UNGRIA

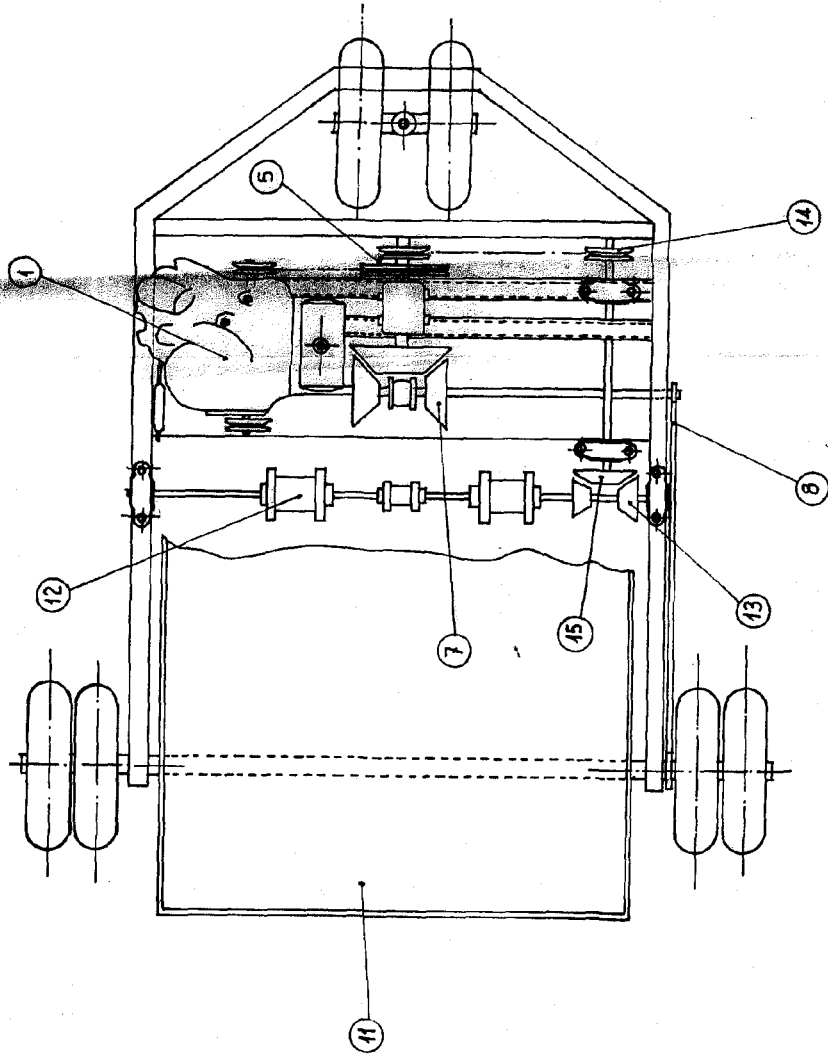
D. JOSE A. SAEZ ALCANTARILLA.

(Son 2 hojas)

HOJA Nº 2



71757



ESCALA VARIABLE  
Madrid, 19 de febrero de 1.959  
ALFONSO MUGRIA