



de las grandes capitales.

A continuación se describe detalladamente la escoba de que se habla y para su mejor comprensión se acompañan los dibujos de la hoja adjunta en los que se representa a título de ejemplo y en forma esquemática, un caso de ejecución práctica de la misma.

En la Fig. 1, se muestra el conjunto del mecanismo que constituye la escoba de referencia, visto en proyección horizontal; la Fig. 2, es una sección vertical del mismo por la línea A-A de la anterior y a una escala mayor; y la Fig. 3, es una sección B-B de la Fig. 2.

En los referidos dibujos se representa en -1- los largueros de un chasis de camión ligero Ford, y -2- y -3- son los puentes intermedios de consolidación del mismo entre los que queda comprendido el eje intermedio -4- que conecta la transmisión con la unión universal del mismo y que va provisto del correspondiente tubo -5- de soporte y protección del propio eje.

En el tubo -5- va practicada una ventana por la que queda al descubierto en parte una rueda dentada -6- que se monta en el eje -4-. Esta rueda -6- forma parte de un tren de cuatro ruedas -6-7-8-9-, que quedan alojadas en una caja -10-, retenida por un travesaño -11- en los puentes -2- y -3- y que forma una abrazadera -12- que rodea el tubo -5-.

La rueda -9- va montada en un eje -13- de manera que puede correr a lo largo del mismo para poder en esta forma engranar o nó con la -8- y así poner en marcha o paralizar el mecanismo de la escoba. Para el movimiento axial de la mencionada rueda ésta presenta un tubo -9'- que forma una canal circular -14- en la que se aloja una horquilla -15- solidaria a una varilla -16- articulada a una palanca -17- la cual puede ser accionada por el conductor del vehículo desde su puesto de actuación.

El eje -13- se prolonga y va a parar en el interior



de una segunda caja -18-, sustentada por el propio travesaño -3- y un travesaño auxiliar -19- y en la misma va alojado un juego de ruedas cónicas -20- por el que el movimiento del eje -13- se transmite a otro eje -20'- que queda sustentado además por un soporte -21- solidario a uno de los largueros -1- del chasis y que en su extremo lleva solidaria una rueda de cadena -22-. Además, el propio soporte -21- y otro análogo -21'- fijado al larguero opuesto al antes citado sirven para la sustentación del armazón articulado -23- de la escoba cilíndrica -24-, cuyo eje se prolonga por un extremo y lleva montada una rueda de cadena -25- que recibe el movimiento de la rueda -22- antes citada.

Para separar la escoba -24- del suelo, va dispuesto sobre los largueros -1- y paralelamente al eje de la propia escoba otro eje -26- en el que van solidarios unos tambores -27- en cada uno de los cuales se arrolla un cable fijado a un punto conveniente del armazón -23-. Dicho eje -26- es maniobrado por el conductor del vehículo desde su puesto, y obra sobre un volante -28- y con la intermediación de un juego de tornillo y rueda sin fin -29-, que al propio tiempo sirve como elemento de retención de todo el sistema.

Completa esta escoba un tubo recolector -30- dispuesto a distancia conveniente de la escoba -24- y un tanque para agua, que no se representa en el dibujo por poder ser variable en su forma y tamaño, ya que tales características dependerán del tipo de chasis que se adopte.

Los mecanismos descritos serán variables en sus detalles de orden constructivo, en los materiales de que se construyan y en la forma como se monten en el chasis respectivo, ya que aquellos deberán adaptarse a las condiciones de los propios chasis.

Además, la escoba mecánica descrita podrá completarse con cuantos otros elementos se estimen necesarios, tales como son, entre otros muchos, los aspiradores automáticos del polvo levantado por la propia escoba.



Per último será variable cuanto no altere, cambie o modifique la esencialidad de la patente descrita.

----- N O T A -----

Se Reivindica como objeto de esta Patente:

1. - Escoba mecánica caracterizada por disponer en un chasis de automóvil o de camión ligero una escoba cilíndrica montada en un soporte oscilante y éste montado a su vez en los largueros del propio chasis; y un sistema maquinaal por el que a voluntad se transmite el movimiento al eje de dicha escoba cilíndrica desde un punto conveniente del eje de la transmisión del propio chasis.

2. - La propia escoba en la que el mecanismo mencionado en la reivindicación anterior consiste en un tren de engranajes rectos del que la primera rueda va montada en el eje de la transmisión del chasis y dicho tren acciona un juego de ruedas cónicas para mover un eje que a su vez, por una transmisión de cadena, acciona el de la escoba cilíndrica antes mencionada.

3. - La propia escoba, en la que una de las ruedas rectas del tren de engranajes, mencionado en la reivindicación anterior, puede desplazarse axialmente accionada para ello por el conductor del vehículo desde su puesto y mediante un sistema de palancas adecuado, para obtener así el que la misma engrane o né con la correspondiente e correspondientes del propio tren, a fin de obtener el paro o el funcionamiento de la escoba durante la marcha del vehículo.

4. - La propia escoba, en la que forma parte un mecanismo por el que es factible levantar la escoba propiamente dicha, del suelo, accionado dicho mecanismo por el conductor del vehículo desde su puesto.

5. - Una escoba mecánica dispuesta en un chasis de automóvil o camión ligero y accionada por el motor del propio vehículo.

Barcelona 18 de Mayo de 1929

P. A.

J. Hernandez



FIG. 1

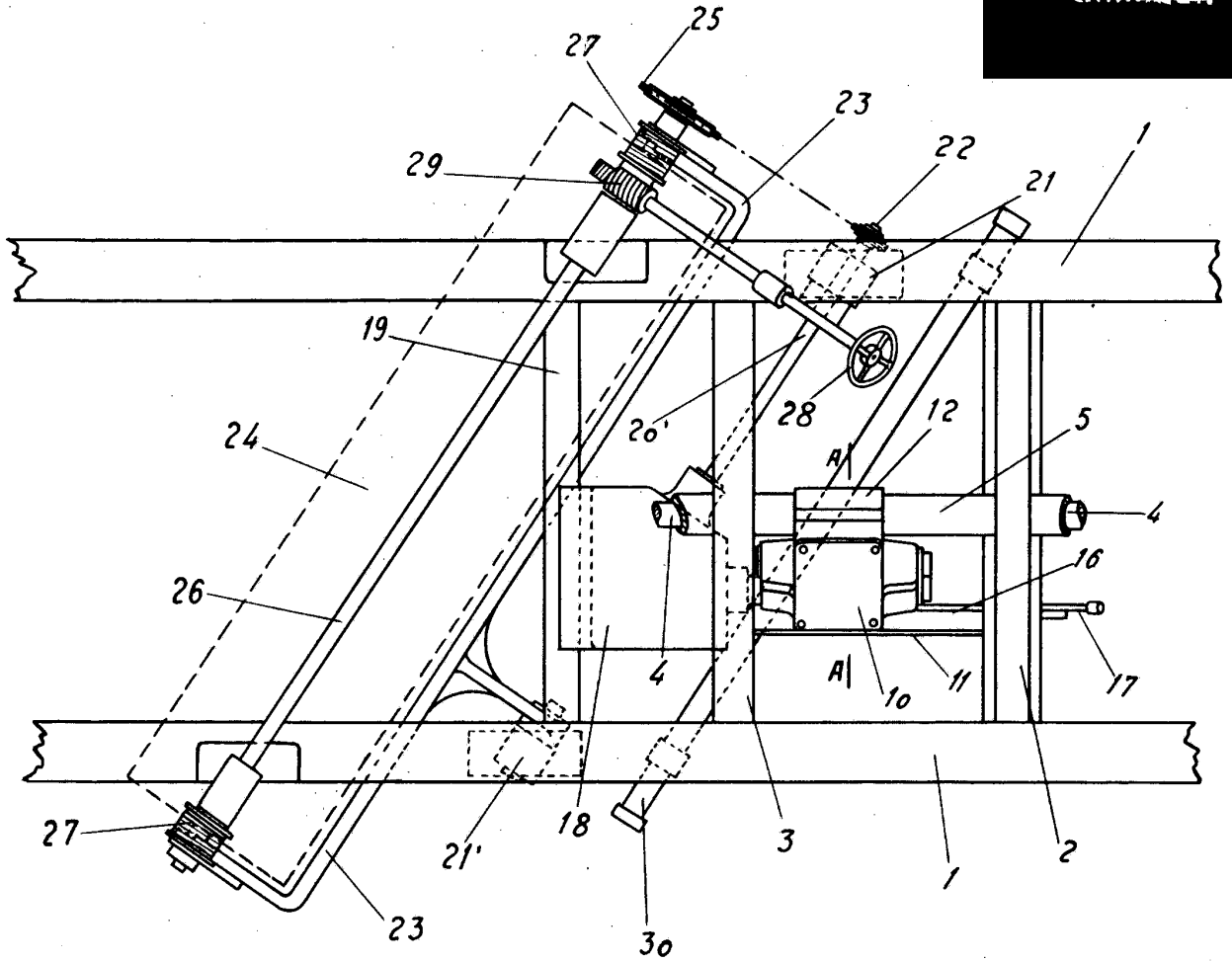


FIG. 2

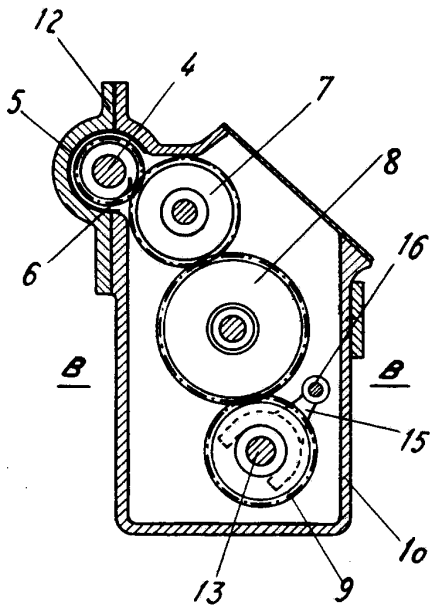
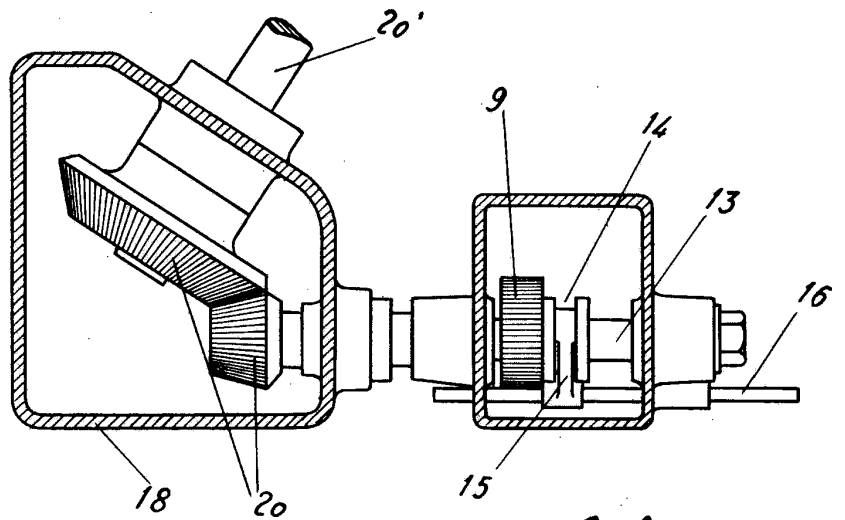


FIG. 3



ESCALA VARIABLE

P. A.
Hernández