



ABR. 1930

H.V.

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por " Salvavidas para vehículos automotores con rejilla captadora dispuesta por delante " a favor de D. Erich TELLSCHOW, residente en Heidelberg (Alemania) Werderstrasse, 74.-

=====

1 El salvavidas de vehículos automotores, por el que se impide que las personas u otros obstaculos se coloquen por debajo de las ruedas de los mismos, va provisto en la forma conocida de una rejilla captadora que se mantiene en su posición de reposo mediante organos de sosten, los cuales forman al mismo tiempo una rejilla protectora por delante del vehículo y por encima de la rejilla captadora. Por el choque contra la rejilla protectora se sueltan los órganos de sosten y consiguientemente la rejilla captadora. Para poder en actividad con la mayor suavidad posible el dispositivo cogedor al tocar un obstáculo y para la  
2 oscilación hacia dentro de la rejilla protectora con el fin de

que las personas o el obstáculo puedan recogerse en la rejilla captadora, prevé el invento que la rejilla protectora vaya colocada por delante del canto delantero de la rejilla captadora en un marco elástico de choque, el cual con auxilio de órganos de transmisión, actúe sobre el agarre entre la rejilla cogedora y la protectora. Este agarre va asegurado por un trinquete elástico. Para que la rejilla protectora liberada entre rápidamente, sin que llegue a chocar peligrosamente con el obstáculo, dicha rejilla protectora se une de tal suerte con un bucle guiado por una varilla y unido con una fuerza elástica, que con un pequeño movimiento giratorio de la rejilla protectora y del bucle, la fuerza elástica avance desde su posición de punto muerto superior a la posición de punto muerto inferior y así haga retornar bruscamente a su posición de protección a la rejilla protectora.

Para explicar el invento se ilustra en el adjunto dibujo un ejemplo de ejecución, siendo:

La fig. 1 una vista lateral esquemática del nuevo salvavidas o dispositivo captador en posición de reposo, la fig. 2 una vista según la fig. 1, pero en posición de trabajo, la fig. 3 una planta de una parte de la rejilla protectora en la disposición según la fig. 2, con el bucle dispuesto en la posición de trabajo; la fig. 4 una planta del marco elástico de choque, la fig. 5 una vista lateral de la suspensión para la rejilla cogedora en el vehículo, en posición de reposo, la fig. 6 la misma vista en posición de trabajo y las figs. 7 á 9 algunos detalles en vistas de frente y laterales.

Los órganos de sosten e juntamente con varillas existentes en el número que se quiera entre ellos, forman al mismo tiempo la rejilla protectora y van dispuestos por delante del vehículo. Se los provee de un marco, elástico de tope b cuya sección de-



ABR. 1930

- 3 -

lantera, vuelta al obstaculo se forma por un muelle laminar b'  
horizontal. En este muelle b<sup>1</sup> se encuentran puntas de choque  
9 b<sup>2</sup>, que actuan sobre trinquetes 2. Estos últimos van fijos en  
varillas e de la rejilla protectora por medio de una varilla re-  
donda de hierro 20 y dispuestos de manera que no pueda soltarse  
la varilla transversal c<sup>1</sup> que une entre si los extremos delan-  
teros de la rejilla captadora conocida c, ni agarrar en los gan-  
10 chos de sosten e<sup>1</sup>, gracias por ejemplo a las sacudidas del vehí-  
culo durante la marcha. El extremo superior de la rejilla pro-  
tectora e se une articuladamente a las bridas protectoras (hie-  
rros planos) 4 fijos rigidamente en el vehiculo, por medio de  
un tubo transversal e<sup>2</sup> (fig. 3); a este tubo se fija tambien  
11 rígidamente un bucle de guia 5. Este bucle de guia se conduce  
por palancas acodadas 6, que con un gorrón 6' agarran en dicho  
bucle 5. En este gorrón 6' agarra tambien un muelle 7 que se  
sujeta a los brazos de sosten 4 por intermedio de una brida 7'.  
Se adopta tal disposición que el bucle 5, estando la rejilla  
12 protectora 3 enganchada (fig.1 ) quede aproximadamente vertical.  
El extremo trasero de la rejilla cogedora c se une a las varilla  
articuladas d previstas en d<sup>1</sup> articuladamente a ambos lados del  
vehículo y las cuales se unen articuladamente en d<sup>2</sup> con la co-  
rrespondiente ballesta r del vehículo. En posición levantada y  
13 enganchada se mantiene la rejilla cogedora c por medio de un pe-  
dal 9 mantenido bajo la acción de un muelle y esto por interme-  
dio de una palanca 10, 11 de dos brazos (figs. 5, 6, 7 8 y 9)  
y mediante un gorrón articulado 12 se apoya giratorio en el mar-  
co g, que tambien lleva el rodillo de guía 13 y el eje 16 para  
14 el tiro h. En el brazo 11 el tiro h se sujeta por intermedip de  
un muelle 14 que compensa cualquier flecha existente, mie-ntras  
que en el brazo 10 agarra un muelle 15 fijo en el eje 16. En  
la posición de reposo el tiro h mantiene a las barras de arti-



15 culación d en posición aproximadamente horizontal y el eje 16  
del marco de suspensión g forma con intermedio del muelle de  
tracción 15 una limitación elástica de esta posición de las pa-  
lancas directrices d, con lo que tambien se determina la posición  
del eje trasero de la varilla recogedora c. Así se evitan mo-  
vimientos relativos inconvenientes de la rejilla cogedora, los  
16 cuales podrían actuar en una liberación del gancho e<sup>1</sup> de la re-  
jilla protectora e.

El desenganche o liberación del dispositivo puede efectuarse  
en múltiples formas, bien directamente por el choque de un obs-  
táculo contra el marco de tope b, b<sup>1</sup> desviando las puntas de to-  
pe b<sup>2</sup> al trinquete detentor 2 en dirección de la flecha y. Con  
17 este movimiento se extiende simultáneamente la oscilación de  
la rejilla protectora e en dirección de la flecha y y esto, ha-  
ciendo oscilar al gorrón 3, hace que el bucle 5 se desplace al-  
go sobre su posición vertical hacia la derecha (con relación a  
18 la fig 1), despues de lo cual el muelle 7 desplaza al gorrón 6'  
hacia el extremo inferior del bucle 5 y así por intermedio de  
la varilla 6 la rejilla protectora e junto con el marco de to-  
pe b cae a la posición trasera según la fig. 2. Para desengan-  
char a voluntad sirve un tiro h<sup>1</sup> que por un lado se une al pe-  
dal 17 y por otro con intermedio del trinquete 2 agarra en la  
19 rejilla protectora e. El muelle 18 solo tiene ahora que mante-  
ner tirante el tiro h<sup>1</sup>. Tambien es posible un desenganche por  
el tiro h, pues deprimiendo la palanca 9 se puede bajar tanto  
la palanca directriz d, que el marco de sostén g se apoye con  
20 la barra transversal 16 sobre la cara superior de los muelles f  
levantandose la rejilla cogedora hacia delante en dirección de  
la flecha x, de manera que su extremo delantero deje de agarrar  
en el gancho e<sup>1</sup>. Las barras d y e poseen con preferencia una  
inclinación mas pronunciada de lo que se indica por líneas de



APR 1930

- 5 -

21 trazos y puntos d y c. En posición deprimida la punta transversal 10' de la palanca 10 agarra en el gancho g' del marco de sosten g e impide que el tiro h levante de nuevo a las barras articuladas d y a la rejilla c.

Otra mejora esencial se encuentra en que inmediatamente al accionamiento del dispositivo cogedor se actúa también sobre el motor y esto cerrando la admisión de combustible o bien por el carburador V. En este se intercala un órgano de cierre con a que se une una palanca s, de la cual parten los tiros r, p, q a los pedales 9, 17 y al punto de empalme q' del muelle oscilante 7. En todo desenganche voluntario por los pedales 9 o 17 o también cuando se realiza un desenganche del dispositivo cogedor directamente por el choque del obstáculo, se detendrá por tanto, momentáneamente la admisión de combustible y por lo mismo, además del muelle de rozamiento puesto

23 en actividad se tendrá así una actuación importante sobre el vehículo.

24

N O T A.-

25 Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

1.- Un salvavidas o rejilla cogedora para vehículos, colocada por delante de estos y desenganchables automáticamente o a voluntad, caracterizado por la rejilla protectora (e) por delante del canto delantero de la rejilla cogedora (c) lleva una marco elástico de tope (b), que mediante puntas de tope (b<sup>2</sup>) o similares actúa sobre un trinquete elástico (2) que bloquea el agarre entre las rejillas cogedora y protectora y

26



- tambien actua directamente sobre la rejilla protectora.
- 27 2.- Una forma de ejecución del salvavidas reivindicado en el punto 1, caracterizado porque la rejilla protectora se une de tal suerte con bucles (5) guiados por varillas (6) y mantenidos bajo la acción de una fuerza elástica, que con cualquier pequeño movimiento giratorio de la rejilla protectora (e) y del bucle (5) el punto de agarre de la fuerza elástica se traslada
- 28 desde su posición superior de punto muerto a la posición inferior de punto muerto y empuja así inmediatamente a la rejilla protectora a su posición trasera de protección.
- 29 3.- Una forma de ejecución del salvavidas reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizado porque la rejilla cogedora (c) se sostiene por su extremo trasero mediante varillas de guia (d) que por intermedio de un marco de sosten (g) de un tiro (h) y de una palanca (10, 11) mantenida bajo la acción de un muelle, se apoya en un tope del vehículo, con preferencia en las balles-
- 30 tas delanteras, en la posición de reposo.
- 31 4.- Un salvavidas o dispositivo cogedor según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizado porque entre la rejilla protectora y el carburador del vehículo existe una unión, gracias a la cual se interrumpe bruscamente la admisión de gas al desengancharse la rejilla protectora.
- 32 5.- Salvavidas para vehículos automotores con rejilla captadora dispuesta por delante.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.
- Consta esta memoria de seis páginas foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, 21 de abril de 1930.

Leocadio López y López

P.P.=

21 ABR. 1930

ESPECIAL MOVIL

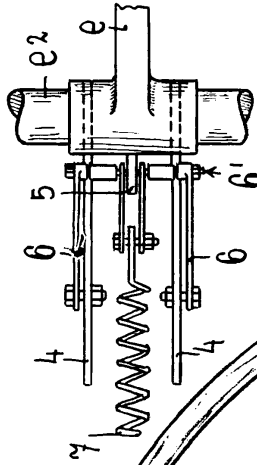


Fig. 3

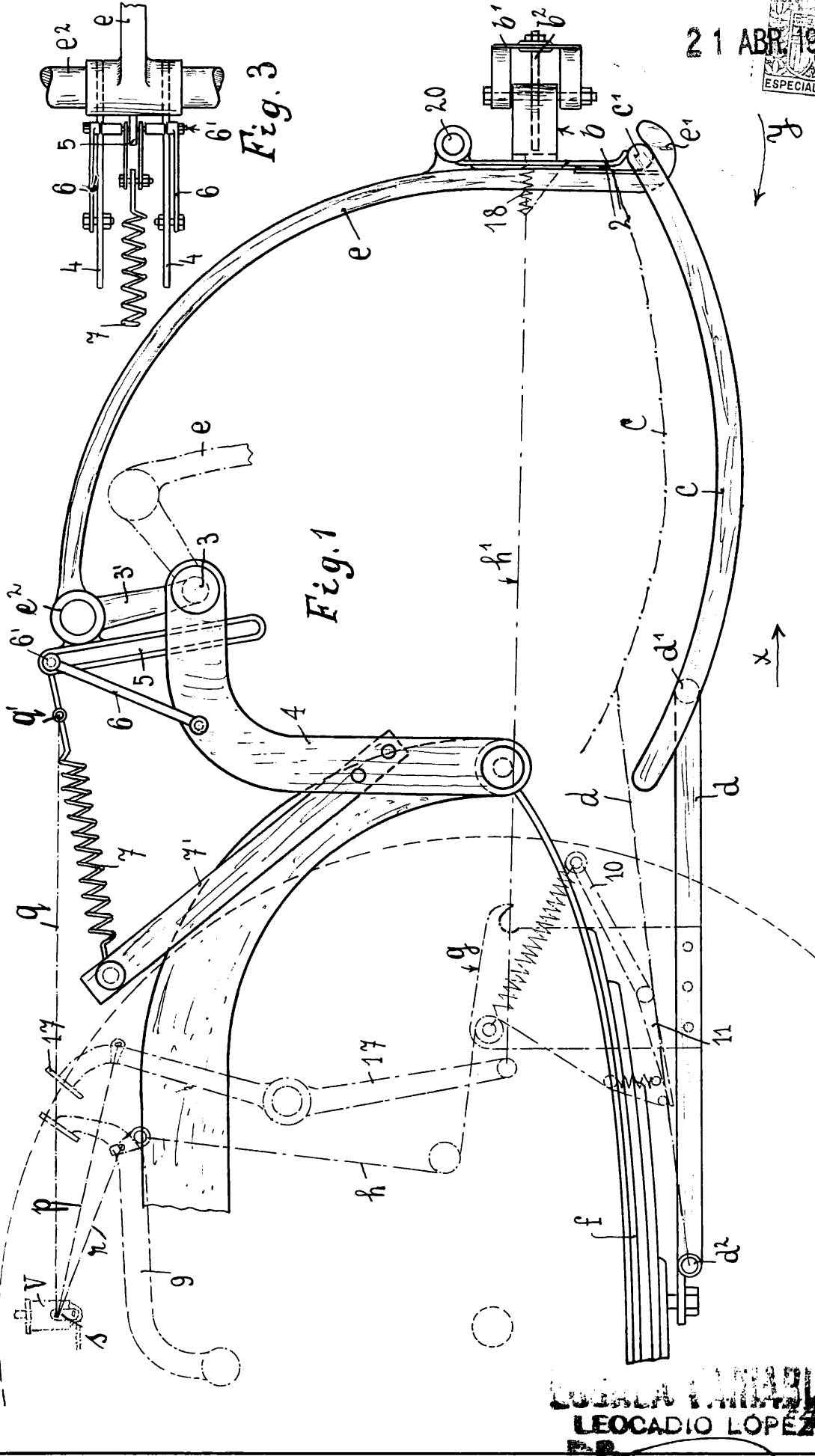
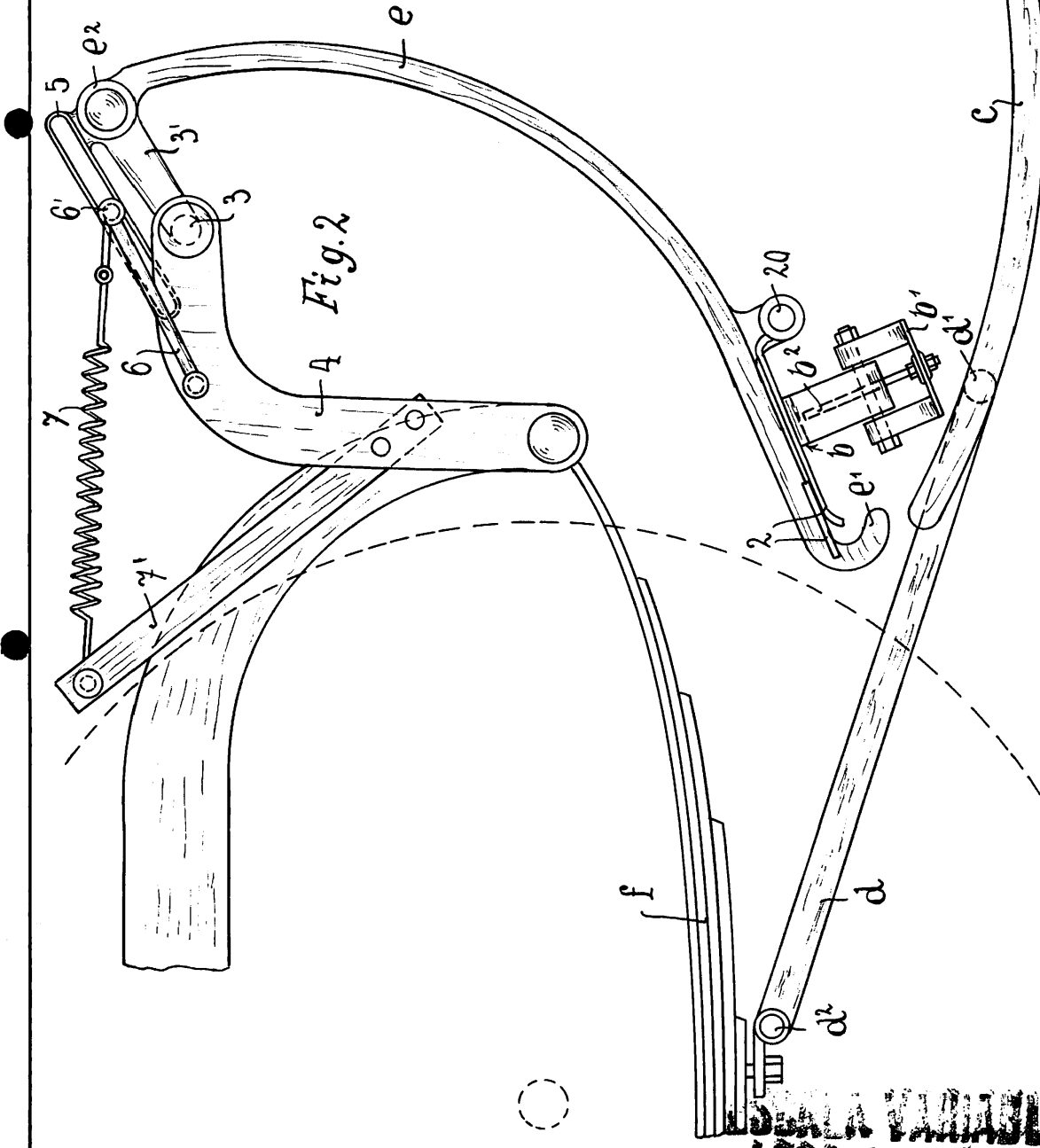
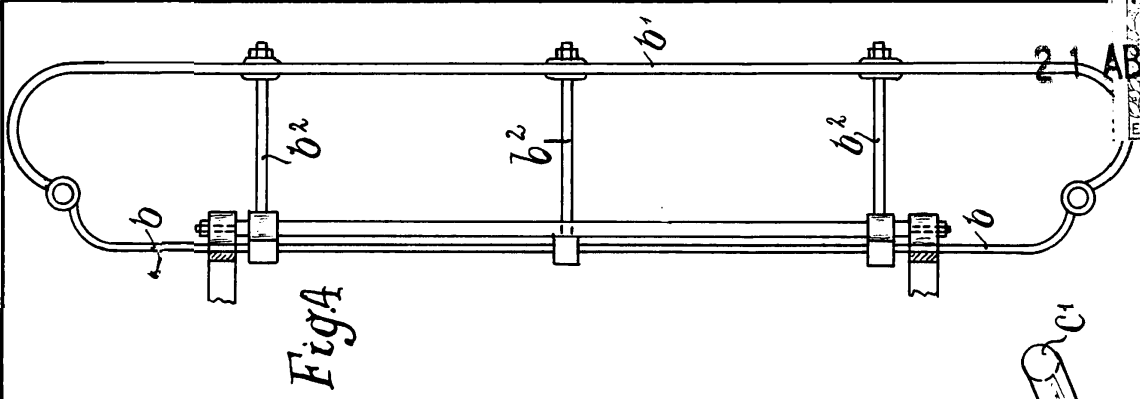


Fig. 1

LEOCADIO LÓPEZ

*(Handwritten signature)*



LEONARDO LÓPEZ  
R.D. *Alferrer*

