

143290



MEMORIA DESCRIPTIVA

de la Patente de Invención cuyo registro se solicita a favor de Don Eduardo SANCHO Contreras, de nacionalidad española, residente en Barcelona, por: " UN NUEVO VEHÍCULO ACCIONADO POR PEDALES ".

Este invento se refiere a un nuevo vehículo accionado por pedales. Se caracteriza por su construcción sólida y ligera, por su estabilidad, y por las condiciones de comodidad que su uso presenta, por lo que resulta un
5 vehículo sumamente práctico y de gran aplicación no solo como elemento deportivo sinó también para su utilización como medio de transporte con caracter y finalidad utilitaria.

El vehículo de que se trata comprende un bastidor rígido de construcción sólida y ligera, sustentado, por su
10 parte delantera, mediante dos ruedas provistas de un me-



dio de suspensión elástica conveniente y por su parte posterior por una rueda central a la que imprimen movimiento de giro, mediante una transmisión por cadena, los propios ocupantes del vehículo que obran al efecto sobre un par de pedales, establecido, para cada uno de ellos. Comprende el propio vehículo, el sistema de dirección de las ruedas delanteras; los dispositivos de freno necesarios para su rueda trasera; un cambio de velocidades para variar la relación de marcha entre el eje de cada par de pedales y la rueda posterior del propio vehículo y cuantos otros elementos tienen por finalidad mejorar las condiciones de utilización de aquel.

En los dibujos de las hojas adjuntas se representa el vehículo de que se trata, en una forma concreta de realización práctica del mismo.

La fig. 1, es una vista en elevación longitudinal del mencionado vehículo, en la fig. 2, se representa visto en planta y en las figs. 3 y 4, se dibuja vista de frente y de perfil respectivamente y a una escala mayor, una de las ruedas delanteras con el correspondiente dispositivo de suspensión elástica.

Este vehículo comprende un bastidor formado por dos largueros tubulares -1- establecidos paralelamente entre sí y unidos por un extremo a un travesaño -2- que constituye el puente o eje delantero del vehículo. Un segundo travesaño -3-, une los propios largueros -1- cerca del extremo opuesto al del puente -2-. Los travesaños -2- y -3-, así como los largueros -1-, están constituidos por



1936

- 3 -

40 tubos metálicos de dimensiones convenientes y su unión
se lleva a cabo mediante soldadura, si bien podría ve-
rificarse por cualesquiera otros medios mecánicos adecua-
dos.

45 El bastidor formado de la manera dicha queda susten-
tado por dos ruedas delanteras -4-, establecidas cada
una, en la forma que luego se dirá, a cada extremo del
travesaño -2- y la tercera -5-, va dispuesta entre los
largueros -1-, por sus extremo posterior, es decir, a con-
tinuación del travesaño -3-.

50 En cada uno de los largueros -6- va montado un asien-
to o "baquet" -6- con medios -6'- para poder correr a lo
largo del mismo y para fijarlo en la posición convenien-
te a fin de que el ocupante respectivo pueda accionar co-
modamente el par de pedales -7- cuyo eje de giro o peda-
55 lier queda montado en el correspondiente larguero -1-.
El movimiento que en esta forma se imprime al eje de los
pedales -7- es comunicado por la transmisión de cadena
-11- y las ruedas respectivas -8- y -9- a un eje común -10-
montado en los propios largueros -1- al que va fijada una
60 rueda -12- que por la transmisión de cadena -13- comuni-
ca su movimiento a una de las ruedas del cambio de veloci-
dades -14-14'-, que forma parte de la rueda posterior -5-.
El mecanismo de cambio de velocidades no se detalla ni en
esta descripción ni en los dibujos por poder ser variable,
65 ya que en cada caso podrá aplicarse el que se estime más
conveniente y apropiado, de acuerdo con las características
a que haya de responder el vehículo que se construya. Para



70 facilitar la maniobra de los pedales -7- va dispuesto un puente -1'-, solidario a los largueros -1-, al que los ocupantes del vehículo podrán asirse con las manos para su mayor seguridad en la marcha, cuando lo sean conveniente.

75 Cada una de las ruedas delanteras -4- va montada a una horquilla -15- una de cuyas ramas, la que queda al interior del vehículo, se prolonga en un vástago -16- que recibe la acción antagónica de unos resortes -17- alojados en una cámara -18- solidaria a los extremos del puente delantero -2-. Los vástagos -16- llevan solidarios en su extremo que sobresale de la respectiva cámara -18- 80 un brazo -19- y los dos brazos -19- que así se forman, quedan entre sí relacionados por un tirante -20-. Para mover el cuadrilátero de la dirección formado por las dos ruedas -4- así acopladas, van fijados al propio tirante -20- los cables -21-, provistos en un extremo de los tensores 85 -21'- y en el otro de unos resortes -21"- y los referidos cables pasan por un tambor -22-, solidario al extremo de una barra -23- a la que va fijado el volante de maniobra -24- establecido en situación conveniente para que quede al alcance de uno de los ocupantes del vehículo generalmente el que queda a mano izquierda. 90

Completa el vehículo que se describe un freno de tambor -5'- que forma parte de la rueda posterior -5- y un ^{dis}freno de mordaza puesto también en la propia rueda trasera -5- y sujeto el travesaño -3-.

95 El vehículo descrito será variable en sus dimensiones



en
y la forma accesoria de sus distintas partes componentes,
así como en los detalles de orden constructivo que no afec-
tan a su esencialidad. Así mismo podría fabricarse con
tres o cuatro asientos, para lo que se establecerían las
100 necesarias transmisiones de movimiento desde cada juego
de pedales al eje común -11- de todos ellos desde el que
como se ha dicho se mueve la rueda posterior -5-.

Teniendo en cuenta que este vehículo en las pendien-
tes genera una cantidad importante de energía, que es ne-
105 cesario absorber mediante los frenos a fin de que no ad-
quiera aquel una velocidad excesiva y peligrosa, se pre-
veé la posibilidad de disponer facultativamente en estos
vehículos un acumulador de energía mecánica a base de re-
sorte, energía mecánica que luego podría utilizarse como
110 auxiliar a la acción de los pedales, en los casos en que
se precise un mayor trabajo en estos, como ocurre por ejem-
plo al remontar una cuesta.

De igual manera podrá proveerse este vehículo de un
motor auxiliar de bencina o de otro combustible líquido
115 y asimismo de un mastil para una vela o un sistema de ve-
las para aquellos casos en que quiera utilizarse la fuer-
za del viento como elemento motor auxiliar.

Por último será variable todo cuanto no altere, cam-
bie o modifique la esencialidad de la patente descrita.

N O T A



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

120

Se reivindica como objeto de esta Patente:

125

1º.- Un nuevo vehículo accionado por pedales, constituido por: un bastidor metálico que forma un travesaño delantero en cada uno de cuyos extremos va montada una rueda en tanto que una tercera rueda va establecida en la parte central posterior del propio bastidor; un asiento o "baquet" montado a cada uno de los largueros de bastidor y un juego de pedales para ser accionado por el ocupante de cada uno de dichos asientos; un sistema de transmisión para comunicar el movimiento de cada juego de pedales a un eje común y de este a la rueda posterior del

130 vehículo; un sistema de dirección, de las ruedas delanteras y los correspondientes frenos a la rueda trasera del propio vehículo.

135

2º.- El vehículo de la reivindicación primera en el que el bastidor mencionado en la misma está constituido por dos largueros metálicos tubulares, unidos cerca de uno de sus extremos, que corresponde a la parte posterior del vehículo, por un travesaño metálico tubular y por su extremo opuesto por otro travesaño metálico tubular que

140 se prolonga más allá de los propios largueros y que constituye el puente delantero del vehículo y en los extremos de dicho puente va dispuesta la cámara para los resortes de la suspensión elástica de la rueda que va montada en cada uno de ellos.

145

3º.- El propio vehículo de la reivindicación 1, en el que cada una de las ruedas delanteras va montada en una



horquilla en la que la rama que queda por el interior del
vehículo se prolonga en un vástago que pasa por el interior
de la cámara que presenta en cada extremo el puente delan-
150 tero del bastidor y dicho vástago recibe la acción de dos
resortes antagónicos dispuestos en la referida cámara y
el repetido vástago por su extremo superior que sobresa-
le de la cámara mencionada lleva fijados los mecanismos
necesarios de orientación que se accionan por un sistema
155 de doble cable el cual se arrolla en un tambor que se ma-
niobra por un volante adecuado establecido al alcance de
uno de los ocupantes del vehículo.

4^a.- El propio vehículo de la reivindicación 1, en el
que la transmisión de movimiento desde el eje que recibe
160 el de los pedales, a la rueda posterior del mismo se veri-
fica con la intermediación de un cambio de velocidades,
de tipo conveniente.

5^a.- El propio vehículo en el que cada uno de los asien-
tos que comprende va montado al larguero correspondiente
165 en forma que puede correr a lo largo de aquel y fijarse en
la posición conveniente, a fin de que el ocupante del mis-
mo pueda accionar en las mejores condiciones posibles el
juego de pedales que le corresponde.

6^a.- El propio vehículo de la reivindicación primera
170 en el que la rueda posterior va provista de un freno de
tambor y uno de mordaza, con los correspondientes medios
de accionamiento de uno y otro .

7^a.- El propio vehículo de la reivindicación 1, que
facultativamente podrá fabricarse con uno o dos pares de



1936

175 asientos montados de igual manera que en la forma detalla
da en la reivindicación quinta y en este caso el movimien
to de cada juego de pedales será transmitido a un eje común
a todos ellos, desde el que se moverá la rueda posterior
del vehículo.

180 8ª.- El propio vehículo en el que facultativamente po-
drá disponerse un acumulador de energía mecánica a base de
resortes para el aprovechamiento de la energía que genere
el propio vehículo al correr a lo largo de una pendiente
y que luego se utilizará como motor auxiliar de los peda-
les al remontar el propio vehículo una cuesta.

185 9ª.- El propio vehículo de la reivindicación 1, en el
que facultativamente podrá disponerse un motor auxiliar
de esencia o bien un sistema de velas para el aprovecha-
miento con el mismo fin de la fuerza del viento.

190 10ª.- " Un nuevo vehículo accionado por pedales ".

Consta la presente memoria descriptiva de ocho hojas
foliadas, escritas por una sola cara.

193

Barcelona, 11 de Julio de 1936.

P. A.

BASILIO SAEZ

P. P.

FIG. 3

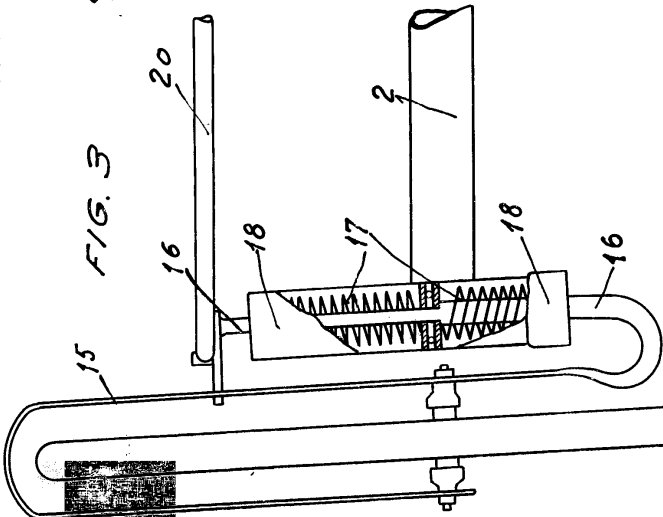


FIG. 1

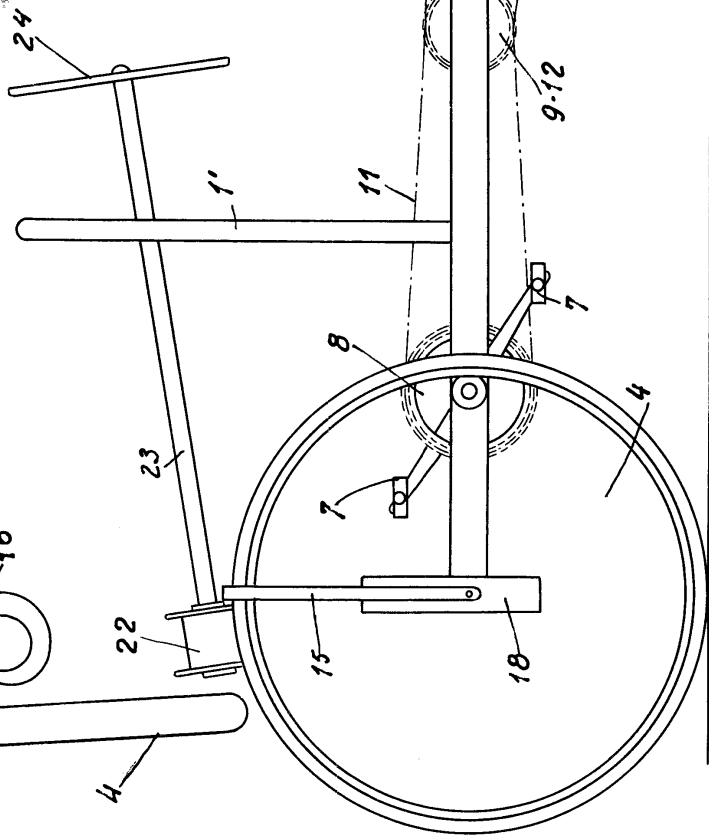
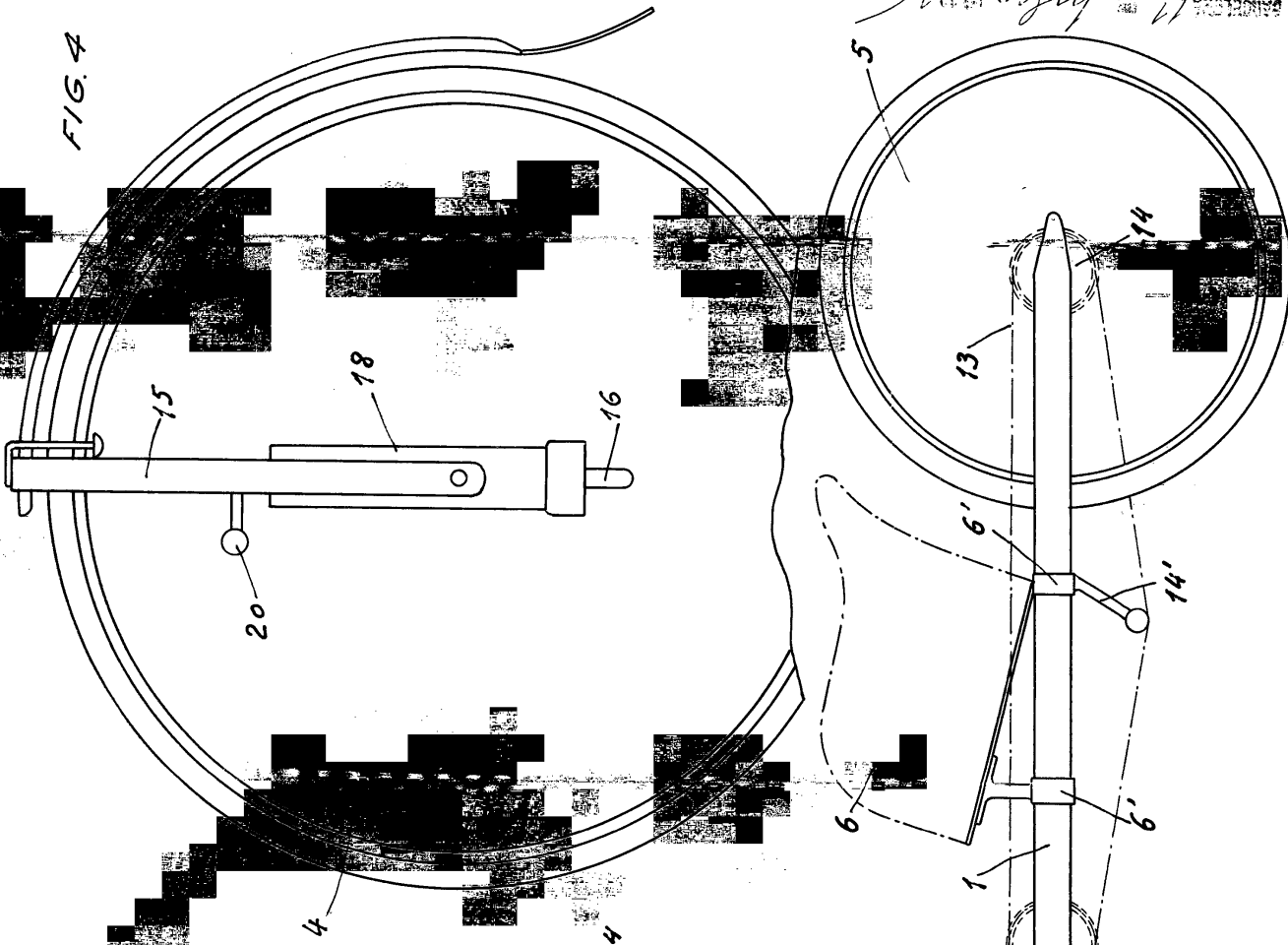


FIG. 4



BASILIO SANCHO

11 de Julio de 1906

ESCALA VARIABLE

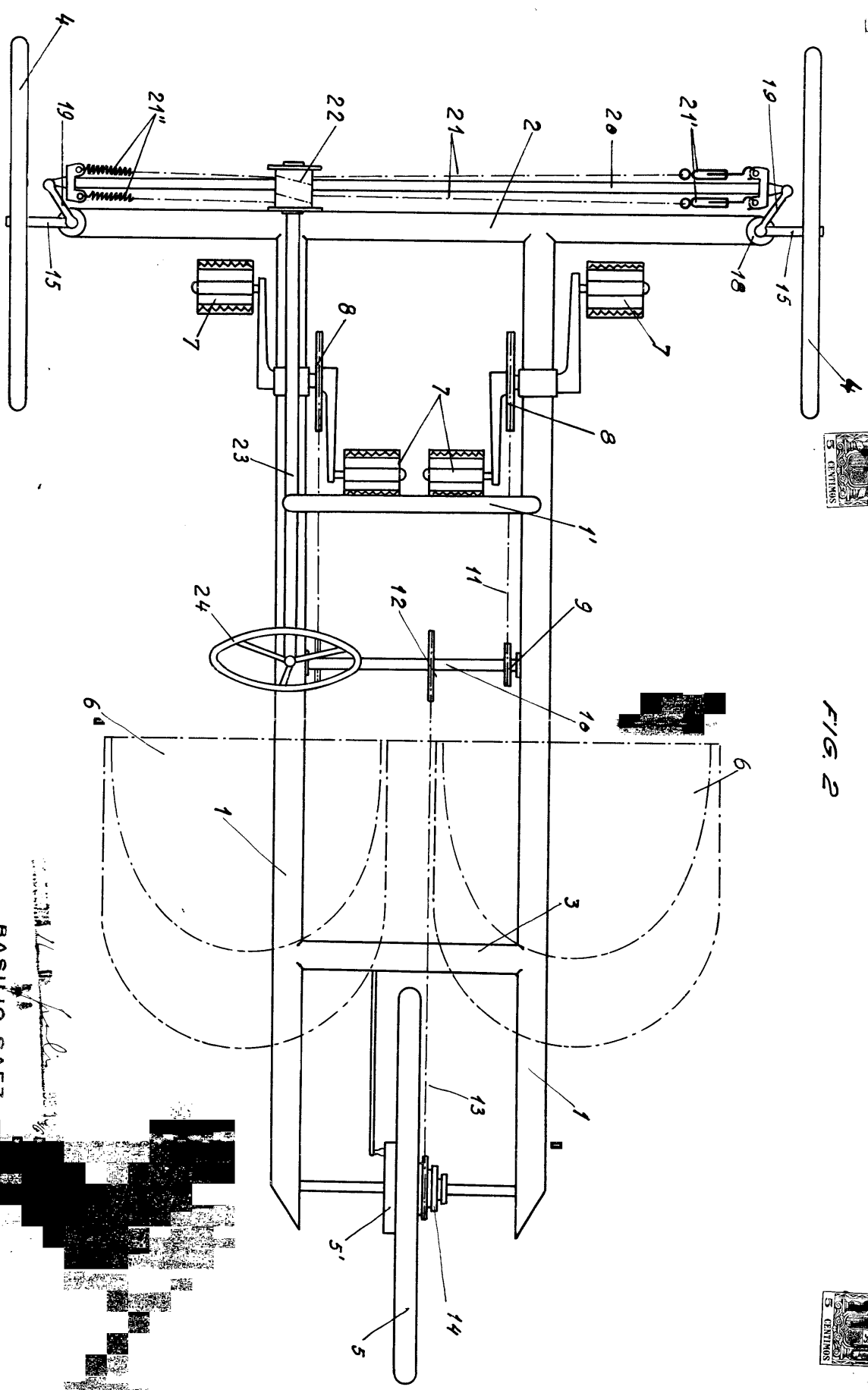
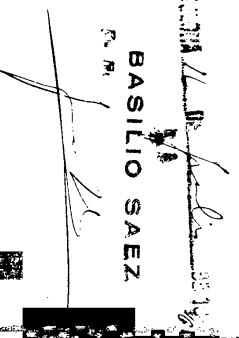


FIG. 2



ESCALIN VARIABLE

BASILIO SAEZ



 BASILIO SAEZ