

1561



21

156138

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B 62</u>
SUBCLASE <u>K</u>

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de registro de un Modelo de Utilidad por veinte años, en España, por "TRICICLO", a favor de "GIORDANI ESPAÑOLA, S.A.", entidad de nacionalidad española, residente en Madrid, calle del Doctor Castelo, nº 43.

5

El presente Modelo de Utilidad tiene por objeto un particular tipo de triciclo infantil especialmente diseñado para permitir, por un lado, que el niño adopte al usarlo una correcta postura fisiológica como consecuencia de la cual extraiga el máximo beneficio posible del ejercicio muscular que el empleo de este juguete implica y, por otro, que resulte fácilmente reducible, para su transporte y almacenaje, y de sencillos montaje y desmontaje.

10

Los distintos elementos y características del triciclo en cuestión se describirán detalladamente a continuación con referencia a los dibujos de las adjuntas hojas de planos en los que se representa



5 un modo de realización del mismo presentado a título de ejemplo y sin carácter limitativo, por lo que todas sus variantes de forma, dimensiones, proporciones, materias, etc., mientras sean meramente accidentales y no determinen la obtención de un resultado industrial nuevo y distinto, deben considerarse incluidas dentro del ámbito de protección dimanante del registro que se solicita.

10 En la figura 1ª se representa una vista en perspectiva del triciclo objeto de la invención.

En la figura 2ª se representa, en vista frontal en sección, un detalle del acoplamiento al chasis o bastidor del triciclo de las barras constitutivas de su horquilla trasera.

15 En la figura 3ª se representa, en vista lateral, el mismo detalle de la figura 2ª.

En la figura 4ª se representa otra vista del mismo detalle, en sección practicada a lo largo de la línea I-I de la figura 2ª.

20 En la figura 5ª se representa, en vista lateral en sección, un detalle del acoplamiento del sillín al chasis o bastidor del vehículo.

25 En las figuras 6ª y 7ª se representan sendas vistas parciales -frontal y lateral, respectivamente- del tubo en que va montado el sillín.

En las figuras 8ª y 9ª se representan sendas vistas del mismo tubo, en secciones practicadas a lo largo de las líneas I-I y II-II de la figura 7ª, respectivamente.

30 En la figura 10ª se representa, en vista



cenital, un detalle del acoplamiento al chasis o bastidor del vehículo del tubo en que va montado el sillín.

5 En la figura 11ª se representa, en vista lateral en sección, un detalle ilustrativo del acoplamiento al manillar del triciclo de la horquilla delantera.

10 En la figura 12ª se representa otra vista del mismo detalle, en sección practicada a lo largo de la línea I-I de la figura 11ª.

En la figura 13ª se representa una vista en perspectiva de la horquilla delantera del triciclo.

15 En las figuras 14ª y 15ª se representan sendas vistas de la misma horquilla, en secciones practicadas a lo largo de las líneas I-I y II-II de la figura 13ª.

20 En las figuras 16ª y 17ª se representan sendas vistas frontal y de perfil, respectivamente, de la extremidad de una cualquiera de las ramas de la horquilla delantera.

En las figuras 18ª y 19ª se representan sendas vistas frontal y de perfil, respectivamente, de la pieza por medio de la cual se fija a la horquilla delantera de la rueda correspondiente.

25 En la figura 20ª se representa, en sección, un detalle del acoplamiento a la horquilla delantera de la pieza ilustrada en las figuras 18ª y 19ª.

En dichas figuras se indica:

30 Con el nº 1, el tubo horizontal que constituye el chasis o bastidor del triciclo y que, por su



extremo anterior, aparece rematado por un casquillo cilíndrico, hueco y abierto por sus extremos en el que se aloja el extremo de la horquilla delantera, mientras que, por su extremo posterior, se dobla en ángulo obtuso hacia abajo.

5

Con el nº 2, unas depresiones longitudinales y recíprocamente opuestas, de sección semicircular, que el tubo 1 lleva practicadas en su extremo posterior para alojamiento de los tubos que componen la horquilla trasera.

102

Con el nº 3, los aludidos tubos que forman la horquilla trasera y que van alojados por su parte superior, en las depresiones 2 del tubo 1, a partir de las cuales se bifurcan hasta formar una "V" invertida, muy abierta, cuyas ramas aparecen rematadas por sendos tramos horizontales hacia afuera que actúan como ejes de giro de las ruedas traseras del triciclo.

15

Con el nº 4, el orificio que llevan practicados los tubos 3, en coincidencia con otro de que va provisto el tubo 1 en la parte media de las depresiones 2, para que a través de todos ellos penetre el elemento de fijación -tornillo, clavo, pasador, cuña, etc.- de dichos tubos 3 al tubo 1.

20

Con el nº 5, el aludido elemento de fijación.

25

Con el nº 6, el sillín del triciclo, formado por una pieza de material plástico, cuya forma imita a la del sillín de las bicicletas corrientes y que va provista en su base de un saliente cilíndrico (6a) en el que se aloja el extremo superior del tubo por medio del cual se acopla el sillín al bastidor o chasis del triciclo.

30



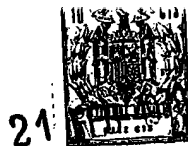
5 Con el nº 7, dicho tubo que, por su extremo superior, es decir, por el que se acopla al sillín, es perfectamente cilíndrico, mientras que de su extremo inferior arrancan dos depresiones longitudinales cuya anchura va disminuyendo gradualmente hasta morir en la parte media del tubo, depresiones que determinan la formación de una especie de nariz (7a) más afilada por abajo que por arriba.

10 Con el nº 8, el orificio pasante -que es vertical o sustancialmente vertical- que lleva practicado el tubo 1 para el acoplamiento y bloqueo por simple fricción, es decir, sin necesidad de tornillos, clavos o cualesquiera otros elementos de fijación, -
15 del tubo 7 y del sillín 6 a él acoplado. A tal efecto, este orificio presenta una sección análoga a la del tubo 7 por la zona de éste que presenta la nariz 7a, lo cual impide que dicho tubo gire sobre sí mismo dentro del orificio en que se aloja.

20 El tubo horizontal 1, constitutivo del chasis o bastidor del triciclo, podrá llevar uno o varios de estos orificios, de manera que pueda colocarse el sillín en variadas posiciones -tantas como orificios haya- a lo largo del mismo.

25 De igual modo, estos orificios son susceptibles de presentar distintas secciones, correspondiente a una parte más o menos baja, y, por consiguiente, más o menos acentuada, de la nariz 7a, para que el tubo 7 penetre más o menos en ellos, lo cual permitirá la regulación de la distancia sillín-pedales.
30

Con el nº 9, el tubo vertical que remata



al manillar del triciclo.

5 Con el nº 10, la horquilla delantera, cuya parte tubular, superior, penetrando por la parte inferior del casquillo cilíndrico delantero del tubo horizontal 1, se enchufa en el interior del tubo 9. Tanto este tubo 9 como la parte tubular superior de la horquilla delantera 10 llevan practicadas unas depresiones longitudinales (9a y 10a), enfrentadas entre sí y de sección de arco de circunferencia cuyo recíproco acoplamiento al enchufar un tubo dentro de otro determinará, además de un vínculo de encaje entre ambos, la alineación de los ojales que igualmente llevan practicados y a través de los cuales penetra el resorte que a continuación se describe.

10

15 Con el nº 11, el aludido resorte, que actúa como elemento de fijación de la horquilla delantera 10 al tubo 9 del manillar. Este resorte está constituido por un fleje, en forma de "U", que se mantiene oprimido entre las paredes internas de la parte tubular superior de la horquilla delantera 10, para obligar al saliente 11a, moldeado en una de sus ramas, a penetrar a través de los ojales alineados de ambos tubos 9 y 10 hasta sobresalir de éstos.

20

25 La horquilla delantera 10 se obtiene a partir de un tubo cilíndrico, abierto por sus extremos, al que se le practica un corte parcial longitudinal determinante de dos medias cañas simétricas que son recíprocamente separadas por moldeo para formar las ramas de la horquilla. Cada una de estas ramas aparece a su vez rematada por un ahorquillado, obtenido por simple aplastamiento y troquelado de los extremos de dichas ramas, destinado a facilitar el acoplamiento del eje de giro de la

30

rueda delantera.



5

Con el nº 12, una hendidura que cada una de las ramas de la horquilla delantera lleva practicada por encima del ahorquillado que las remata. De la base de estas ranuras arrancan hacia adentro unas pestañas horizontales (12a) reciprocamente enfrentadas, a modo de rebordes de las mismas.

10

Con el nº 13, unas arandelas que van incorporadas a ambos extremos del eje de la rueda delantera y que permiten el acoplamiento de ésta a los extremos de la horquilla correspondiente.

15

Con el nº 14, el orificio pasante que las arandelas 13 llevan practicado y a través del cual se introduce el vástago de los pedales para su acoplamiento a los extremos del eje de la rueda.

20

Con el nº 15, un núcleo que sobresale de la cara externa de las arandelas 13, alrededor del orificio 14, y que está destinado a ser abarcado por el ahorquillado que remata a cada una de las ramas de la horquilla delantera.

25

Con el nº 16, una especie de bolsín que arrancando de los bordes laterales de las arandelas 13, cubre el núcleo 15 -del que forma parte integrante- y, por tanto, a los ahorquillados extremos de las ramas de la horquilla delantera cuando abarcan a tales núcleos.

30

Con el nº 17, una ranura, de la misma sección que la ranura 12, que las arandelas 13 llevan practicadas por encima del orificio 14. Estas ranuras, que coinciden con las ranuras 12 cuando los ahorquillados extremos de las ramas de la horquilla delantera abarcan a los núcleos 15, están



- 8 -

destinadas a que por ellas se introduzcan las correspondientes pestañas 12a que actúan como elementos de fijación entre una y otra.

5 Sin embargo -y en ello reside una de las variantes accidentales de la presente invención, incluida por tanto dentro del ámbito de protección del registro que se solicita- tal fijación puede conseguirse prescindiendo de las ranuras 12 y 17, así como de las pestañas 12a y doblando las puntas de los ahorquillados que sobresalen por debajo del núcleo 15.

N O T A

15 Descrito suficientemente el objeto del presente Modelo de Utilidad y sus distintas partes, se declara que lo que constituye la esencialidad del mismo y para lo que se pide la correspondiente protección es lo que se concreta en las siguientes reivindicaciones:

20 1ª.- Triciclo, caracterizado por que el tubo que constituye el chasis o bastidor, que lleva practicados uno o más orificios pasantes para el acoplamiento del tubo que soporta al sillín, presenta, en su extremo posterior, unas depresiones longitudinales y recíprocamente opuestas en las que se alojan, por su parte superior, los tubos que forman la horquilla trasera y a los que se conectan directamente las ruedas correspondientes, tubos que son asegurados a dicho chasis o bastidor por medio de un elemento de fijación adecuado.

25 2ª.- Triciclo, según la reivindicación 1ª, caracterizado, además, por que el tubo que soporta al sillín es, por el extremo a que se acopla éste, perfectamente cilíndrico, mientras que, de su extremo opuesto, arrancan en disminución graduada dos depresiones



5 longitudinales que determinan la formación de una especie de nariz, más afilada por abajo que por arriba, que va a morir en la parte media del tubo, anclándose éste por simple fricción en uno de los orificios practicados en el chásis o bastidor y que, a tal efecto, presentan cada uno una sección análoga a una parte de mayor o menor acentuación de la nariz del aludido tubo, para graduar la penetración del tubo en el orificio.

10 3^a.- Triciclo, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado, además, por que la horquilla delantera, que se obtiene a partir de un tubo cilíndrico, abierto por sus extremos, al que se le practica un corte parcial longitudinal determinante de dos medias cañas simétricas que son recíprocamente separadas para
15 formar las ramas de la horquilla, se enchufa telescópicamente por su extremo tubular superior en el interior del tubo vertical que remata al manillar, yendo provistos, tanto este tubo vertical del manillar como aquel extremo superior de la horquilla delantera, de unas de-
20 presiones longitudinales enfrentadas entre sí cuyo recíproco acoplamiento al enchufar un tubo dentro de otro determinará, además, de un vínculo de encaje entre ambos, la alineación de unos ojales que igualmente llevan practicados y a través de los cuales penetra, hasta
25 sobresalir al exterior, el saliente de que va provisto un fleje en forma de "U" que se mantiene alojado y oprimido entre las paredes internas de la pared tubular superior de la horquilla delantera.

30 4^a.- Triciclo, según la reivindicación 3^a, caracterizado, además, por que cada una de las ramas de la horquilla delantera aparece aplastada y troquelada



5

da para conformar un ahorquillado destinado a abrazar al núcleo que sobresale de la cara externa de unas arandelas que van montadas en los extremos del eje de giro de la rueda delantera, arandelas éstas que llevan sendas hendiduras en las que se introducen, como elementos de fijación de las mismas a los citados ahorquillados, unas pestañas que sobresalen de la cara interna de éstos.

10

5ª.- Triciclo.

Todo según se describe y reivindica en la presente memoria, que consta de diez hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, y se representa en las adjuntas hojas de planos.

Madrid, 20 de febrero de 1.970.

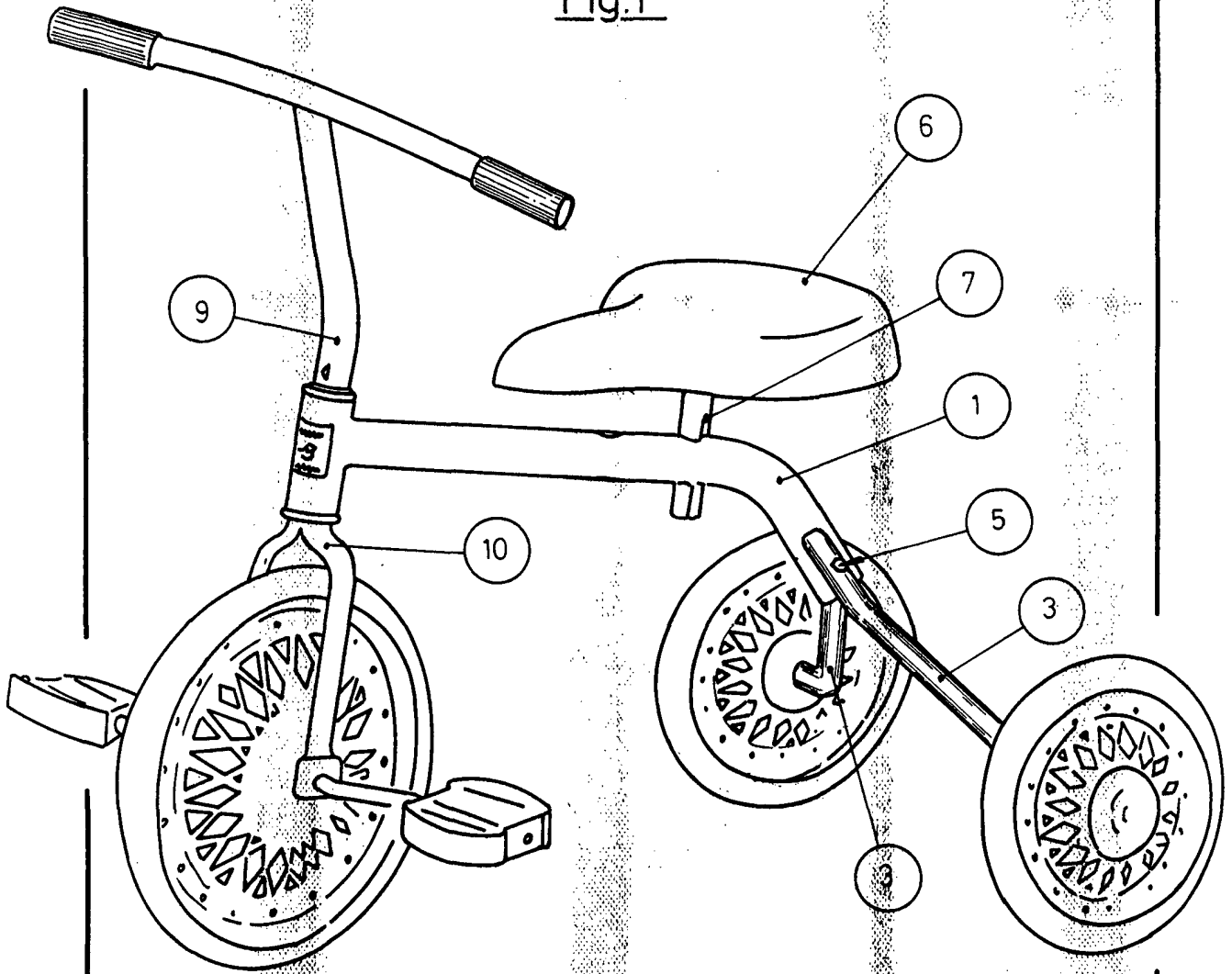
EL AGENTE

P.P.

156138



Fig.1ª



ESCALA VARIABLE
MADRID 20 FEB. 1970
EL AGENTE
P.P. *[Signature]*

156138

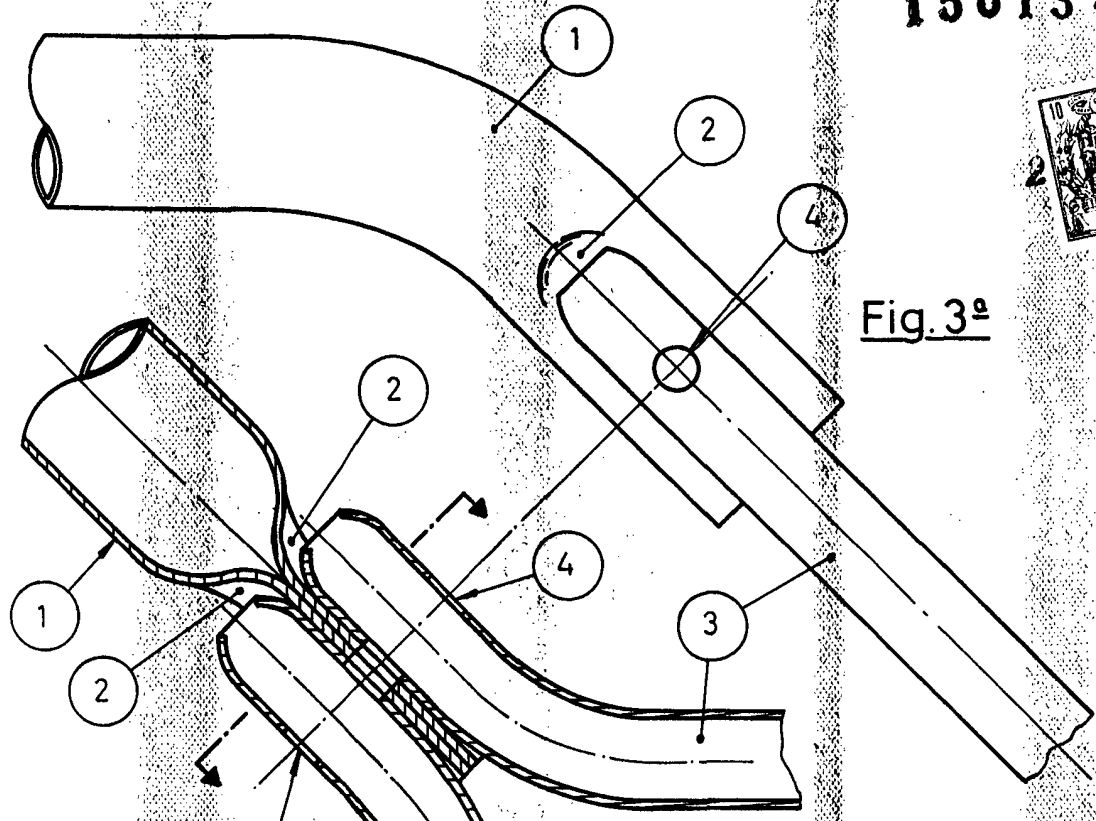


Fig. 3ª

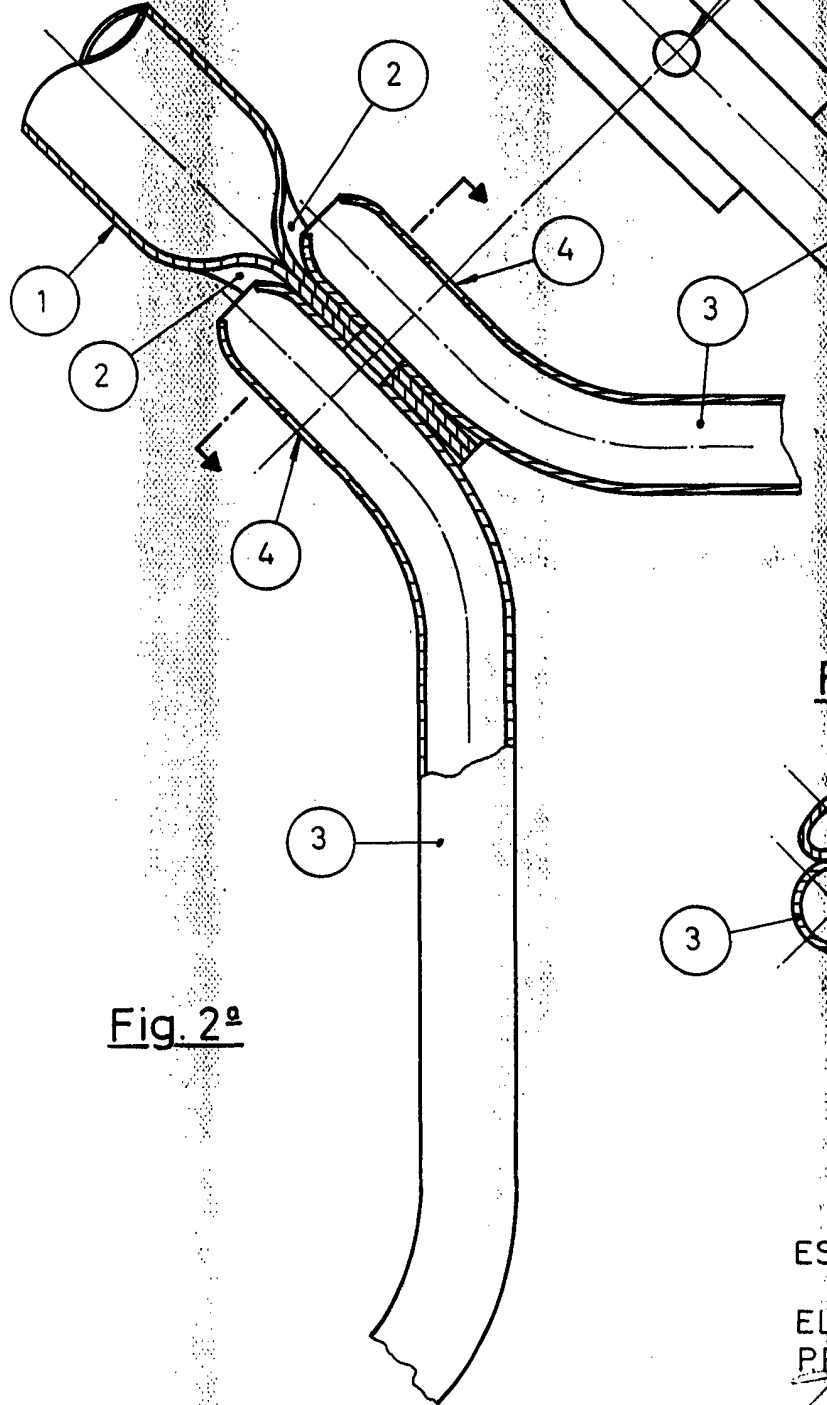


Fig. 2ª

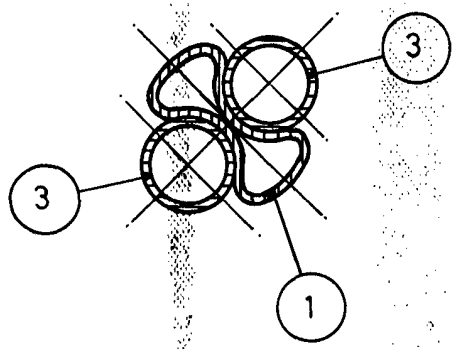


Fig. 4ª

ESCALA VARIABLE
MADRID
EL AGENTE 20 FEB. 1970
P.P. *Antonio*

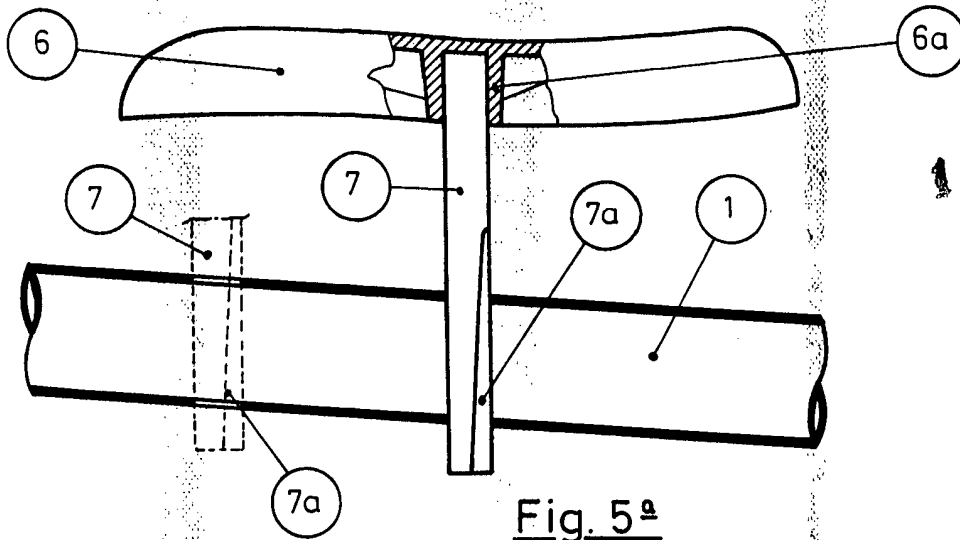


Fig. 5ª

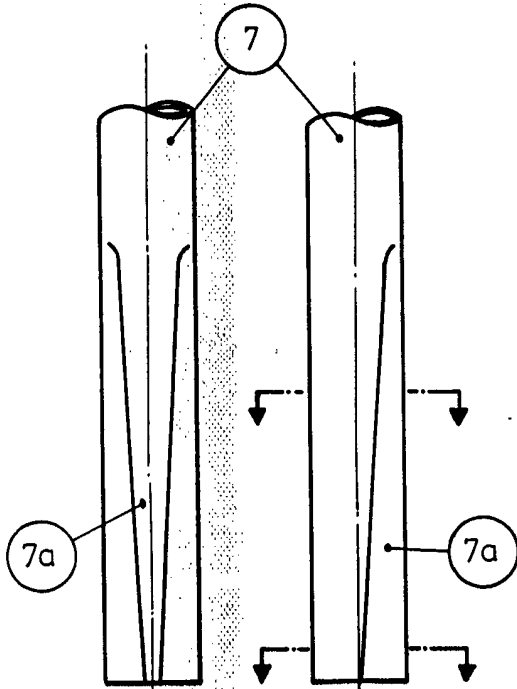


Fig. 6ª

Fig. 7ª

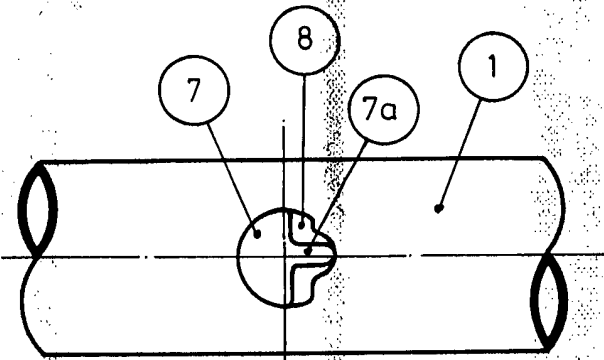


Fig. 10ª

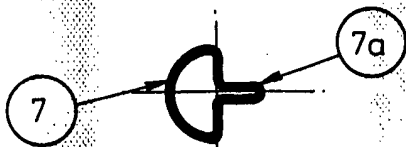


Fig. 8ª



Fig. 9ª

ESCALA VARIABLE
MADRID 20 FEB. 1970
EL AGENTE
P.P.
[Signature]

156138

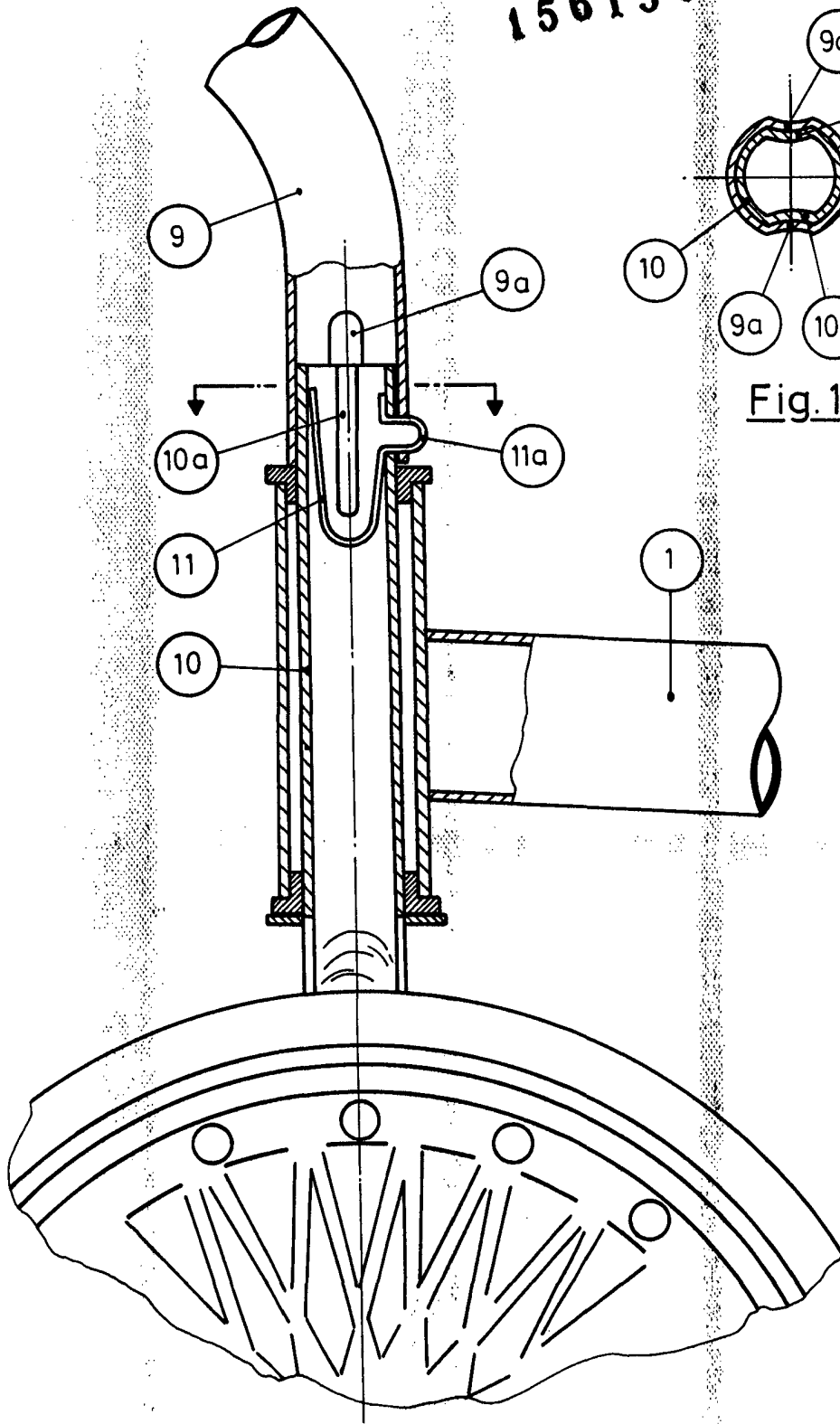


Fig. 12ª

Fig. 11ª

ESCALA VARIABLE
MADRID 20 FEB. 1970
EL AGENTE
P.P. *[Signature]*

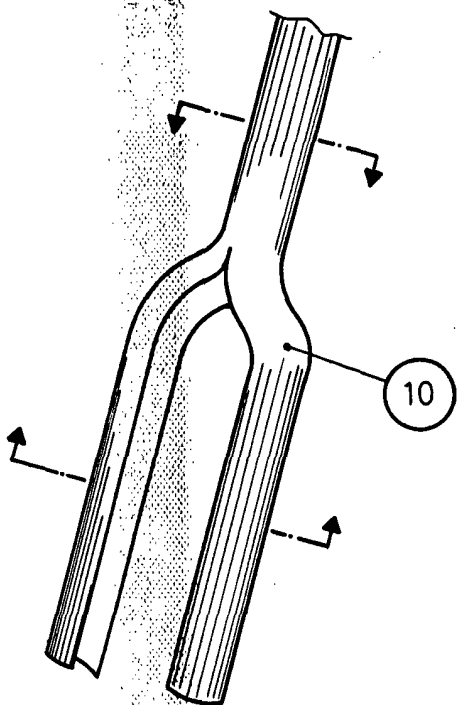


Fig. 13ª

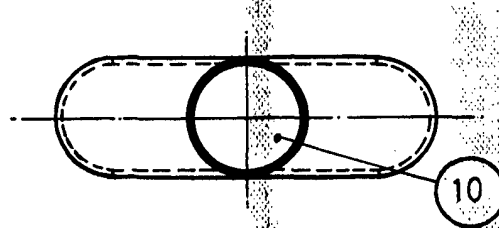


Fig. 14ª

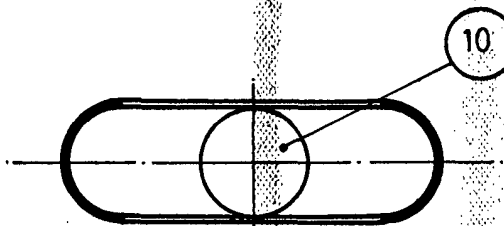


Fig. 15ª

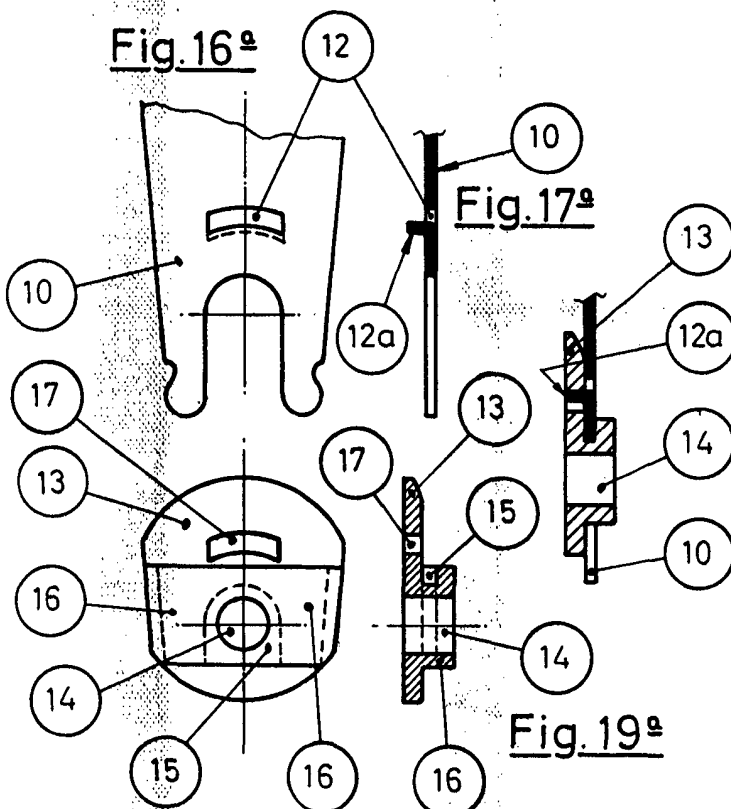


Fig. 16ª

Fig. 17ª

Fig. 18ª

Fig. 19ª

Fig. 20ª

ESCALA VARIABLE
MADRID
EL AGENTE 20 FEB. 1970
P.P. *Antonio*

