



157151

MEMORIA DESCRIPTIVA

de una patente de invención que por veinte años se solicita como propia y nueva, por

UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS

TROLEBUSES

a favor de

DON JOAQUIN PEÑALOSA MENDEZ Y DON VICTORIANO ARRATE CELAYA.

ambos de nacionalidad española.

M A D R I D

1. Los inventores de este procedimiento han tratado de encontrar una solución al problema de la autoconducción, que resulta de una admirable sencillez.

5. Conocidas son las ventajas que un sistema de locomoción como los trolebuses representa en la actualidad. Elíminase con ello la instalación de infraestructuras, de carriles, etc., con una economía muy respetable.



157151

Una ventaja más es la de la conducción. A obtener esta ventaja han encauzado sus esfuerzos los inventores de éste procedimiento, y han conseguido un éxito, para cuyo realce es suficiente el constatarlo.

La primera aplicación que los inventores han tenido a la vista al solucionar el problema de la autoconducción de los trolebuses, es la juguetería, sin que ello signifique el que ésta misma solución no pueda aplicarse a otra clase de problemas, como el transporte en instalaciones industriales por medio de vehículos con ruedas.

Consiste en líneas generales este procedimiento que ahora se patentará, en la utilización del par originado en los patines de los troles al variar en marcha la posición relativa de los ejes longitudinales del vehículo y de la línea aérea, manteniéndose invariable la longitud de la proyección horizontal de los troles.

Si los ejes se conservan paralelos, el vehículo seguirá sin variación sensible la dirección de los mismos. Si cesan de serlo por cambio de dirección de la línea aérea, el vehículo, por inercia, seguirá la dirección que traía, pero como los patines giratorios de los troles, (A) de la figura que se acompaña, continúa deslizándose en la línea aérea, los troles sufrirán una variación angular con respecto al eje longitudinal del vehículo, y como están unidos rígidamente a la columna C por intermedio de la placa aisladora B, la columna C sufrirá también una variación angular igual a aquella y del mismo



157151

sentido. Para que vuelvan a coincidir en dirección
40. el eje longitudinal del vehículo y el de la línea
aérea, bastará que la variación angular de la co-
lumna C sea transmitida a las ruedas, cambiándola
de sentido si han de actuar como directrices las
ruedas delanteras y conservando dicho sentido en
45. el caso contrario, es decir, si las directrices han
de ser las ruedas traseras. El primer caso queda
resuelto actuando la varilla D, solidaria de la co-
lumna C, en las correderas giratorias E, ya que im-
primirá a las ruedas un giro alrededor de los ejes
50. y-y contrario al de la columna C. O bien transmi-
tiendo la variación angular de la columna C por dis-
cos de fricción, engranajes o palancas articula-
das que de por sí cambian el sentido del giro.

En el segundo caso, como el giro de las ruedas
55. y de los troles habrá de ser en el mismo sentido, es
suficiente un acoplamiento directo entre la columna
C y las ruedas traseras.

En la figura adjunta a esta Memoria aparecen de
una manera clara todos los detalles relacionados
60. con la solución que los inventores han dado a éste
problema. En ella, además de lo que representa esa
solución, están puestas de relieve las variaciones
que en el recorrido de una línea curva han de su-
frir las ruedas de dirección en combinación con
65. los troles, en la forma que queda detallada.

Innecesario es el resaltar la novedad de éste
procedimiento y su utilidad, que quedan de manifies-
to con la exposición de que de las bases de funcio-
namiento del mismo se han hecho.



157151

70.

N O T A

Por ello, y demostradas las características que representa el procedimiento cuyo registro con ésta patente se solicita por veinte años, solo resta reivindicar lo siguiente:

75

1º - UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, que se caracteriza por la utilización del par originado en los patines de los troles al variar en marcha la posición relativa de los ejes longitudinales del vehículo y de la línea aérea.

80

2º - UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, en el que los troles están unidos rígidamente a una columna por intermedio de una placa aisladora y la columna sufre una variación angular igual y del mismo sentido a la de los troles, transmitiendo esa variación a las ruedas.

85

90

3º - UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, en el que al verificar la columna unida rígidamente a los troles la transmisión a que se refiere la reivindicación anterior, cambia de sentido esa dirección en las ruedas si actúan como directrices las ruedas delanteras, y conservan el mismo sentido si las directrices han de ser las ruedas traseras.

95

100

4º - UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, en el que para la obtención de ese cambio de dirección a que se refiere la reivindicación anterior, se consigue mediante una varilla que actúa en corredera gi-



157151

5

ratoría y que imprime a las ruedas el giro alrededor de unos ejes contrarios al de la columna transmisora.

105.

5º - Un PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, en el que esa misma variación o cambio de sentido en la transmisión - que se refieren las reivindicaciones anteriores, puede conseguirse por discos de fricción, engranajes o palancas articuladas.

110.

6º - UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, en el que cuando el giro de las ruedas traseras ha de tener el mismo sentido que el de los troles, se consigue por medio de un acoplamiento directo entre la columna y esas ruedas.

115.

7º y último - UN PROCEDIMIENTO PARA LA AUTOCONDUCCION DE VEHICULOS TROLEBUSES, tal y como queda descrito en el dibujo que se acompaña y en la presente Memoria, que consta de cinco hojas mecanografiadas por una sola cara y de ciento veintiuna líneas.

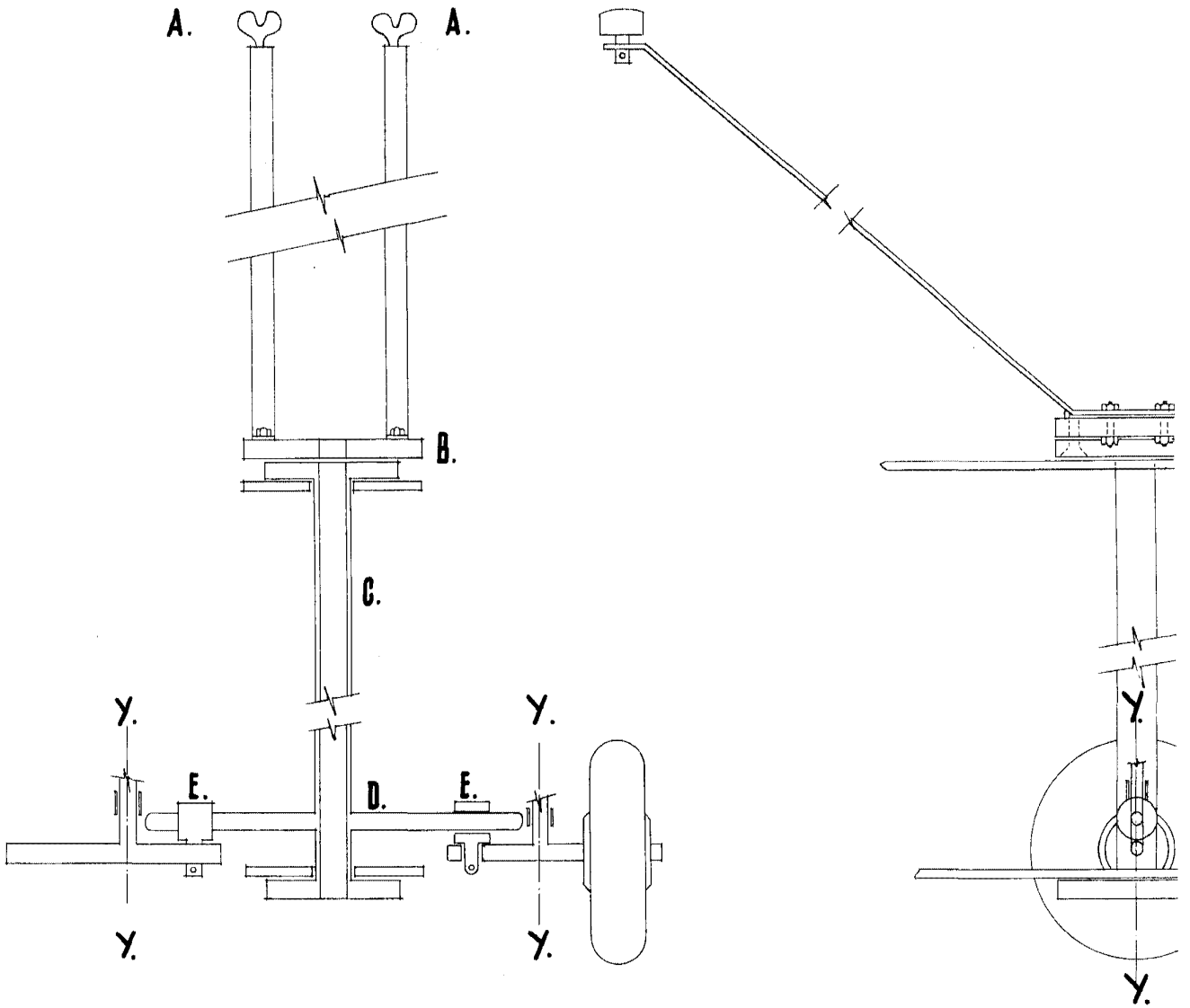
120.

121. /

Madrid, 19 de Mayo de 1942.

LUIS MA DE ZUNZUNEGUI
POR PODER

112



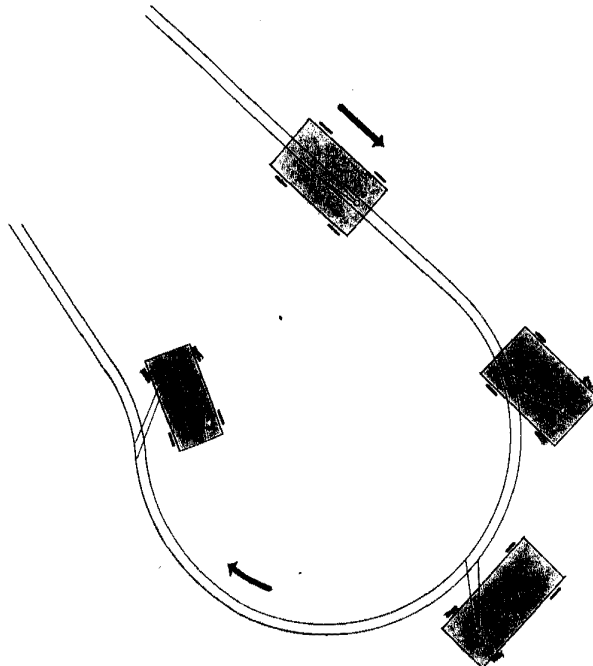
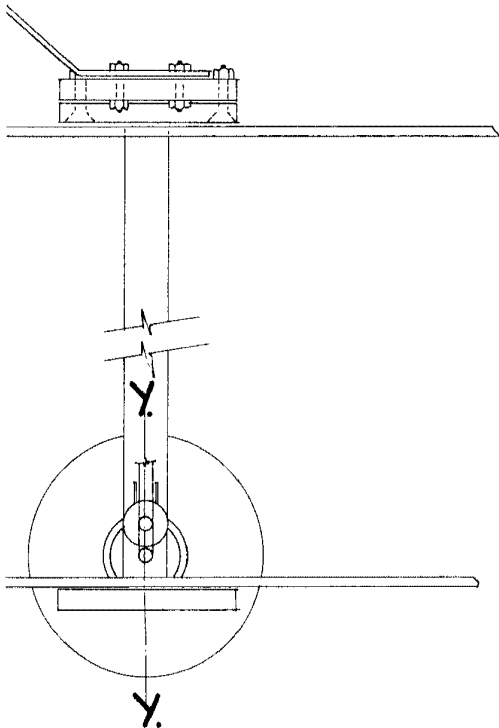
Escala variable

212

ya

Hoja única

157103



Madrid, Mayo, 1962.
 LUIS MA DE ZUNZUNEGUI
 POR PEDIR
 Fausto Sanchez