

26



190971

190971

C E R T I F I C A D O
D E
A D I C I O N

por "MEJORAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL, Nº 188.922"
por "Un sistema de carretilla-vagoneta autom6vil", a favor de
Don Angel Vallvé Morera, de nacionalidad española, residente
en Barcelona, calle de Provenza, núm. 341, 4º.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente memoria descriptiva se refiere a un certi-
ficado de adición, por "Mejoras en el objeto de la patente
principal, Nº 188-922. por "Un sistema de carretilla-vagone-
ta autom6vil."

5. En la patente principal, se describía y reivindicaba una carcasa orientable, portadora del eje con las ruedas motrices y formando también cuerpo con el motor, resultando así un todo acoplado al cuerpo del chasis.
10. Sin embargo, cabe mejorar la organización de este sistema motor, simplificando su montaje y disposición, facilitando las operaciones y haciendo que éstas queden, en cierto modo, localizadas en partes separables, para poder ser substituidas por otras, con notoria ventaja sobre la organización indicada en la patente principal.
15. En la invención subsiste el conjunto de la carcasa



190971

orientable, mediante volante, pero ahora esta carcasa lleva en su parte superior el cambio de velocidades y, en la parte inferior, el eje de ruedas y su adecuada transmision.

5. La rotacion del eje de cambio de marchas es recibida, mediante transmisiones de cadena, desde un motor situado ahora en el bastidor independiente de la columna carcasa giratoria.

10. Para facilitar la explicacion, se acompaña a la presente memoria una lámina de dibujos, en la que se ha representado un caso de realizacion, que se cita solamente a título de ejemplo.

En el dibujo:

15. la figura 1a representa, esquemáticamente, la vista frontal alzada del conjunto, formado por la carcasa giratoria, el cambio de velocidades y el eje con las ruedas motrices;

la figura 2a muestra, en alzado, la vista lateral esquemática del conjunto de la carretilla-vagoneta;

20. la figura 3a muestra, en planta, el juego de ruedas traseras colocado en el bastidor, y

la figura 4a indica el esquema del mando del freno.

25. En la invencion se indica en -1- la polea de embrague, del motor -2-, que transmite el movimiento a la rueda -3- y ésta, montada en el eje -4-, va provista de otra rueda concéntrica -5-, que a su vez lo transmite a la rueda -6-; las transmisiones -7- y -8- son cadenas correspondientes a las ruedas antes citadas.

30. El cambio de velocidades se compone de un embrague deslizante -9-, montado directamente sobre el eje -10-, que lleva en él a los piñones -11- y -12-.



190971

El embrague -9- tiene dientes frontales por ambos ex tremos, y los piñones -11- y -12- llevan igualmente otros dientes frontales -13-, que engranarán en uno u otro extremo del manguito embrague -9-, cuando éste se desplace hacia uno u otro de estos piñones.

5.

El eje -10- se hace solidario del piñón correspondiente. El cambio de velocidades se realiza por intermedio de la palanca -14-. En -15- se indica un piñón intermedio para reducir la velocidad de entrada.

10.

El impulso de cualquiera de los piñones -11- o -12-, se transmite a la corona -16-, la cual forma un todo con el eje -17- y el piñón -18-; este último acciona la corona -19-, la cual lleva adosada una caja -20-, con engranajes diferenciales.

15.

El giro de la carcasa soporte general se realiza por el tornillo sin fin -21-, que se mueve bajo la acción del volante -22-, y la cadena -23- (Fig. 2ª).

20.

Cuando el tornillo sin fin -21- es accionado, la pie za -24- o carcasa que lleva la corona helicoidal -25-, gira dentro de la cubierta -26- que la soporta, y que está fijada a los travesaños -27-. Naturalmente, haciendo girar la pieza -28- 180°, el vehículo hará marcha atrás, formando el todo un conjunto orientable a voluntad.

25.

La Fig. 2ª presenta la parte posterior del bastidor o chasis -28-, donde va fijado un gancho de arrastre -29-, con un seguro adecuado indicado en -30-.

30.

La Fig. 3ª muestra, en planta, el eje trasero compuesto de dos semi-ejes -31-, que giran libres sobre los soportes -32-; el eje -31- lleva en un extremo un tambor -33-, sobre el que actúa la cinta metálica -34-, recubierta de



100971

ferodo (Según Fig. 4ª).

En la propia figura, la cinta -34- lleva en sus extremos -35- unas espigas roscadas, para regular el contacto de la cinta -34- sobre el tambor -33-.

5. El accionamiento del freno se consigue mediante el pedal -36-, la varilla -37- y la palanca -38-.

Dentro de su esencialidad, la invención puede ser llevada a la práctica en otras formas de realización que la indicada a título de ejemplo, a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, empleando para su fabricación los materiales más adecuados: por quedar todo ello comprendido dentro del espíritu de las reivindicaciones.

10.

N O T A

15. Hecha la descripción del presente invento, se declara como nuevas y de propia invención, las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Mejoras en el objeto de la patente principal, Núm. 188.922, por "Un sistema de carretilla-vagoneta automóvil, caracterizadas por el hecho de comprender un conjunto orientable, para lograr el cambio de dirección y un conjunto motor, ambos separados y acoplados mediante transmisión por cadena, estando el motor dispuesto sobre el bastidor o chasis y el conjunto orientable dispuesto en la cabecera o parte anterior del referido chasis-

20.

25. 2ª.- Mejoras según la anterior reivindicación, en



el que el conjunto orientable es una carcasa tubular vertical giratoria dentro de una caja fija al bastidor, existiendo en esta caja un husillo sin fin y en el cuerpo tubular una corona helicoidal.

5. 3ª.- Mejoras según las precedentes reivindicaciones, en el que, el conjunto orientable, lleva en su parte superior una caja de cambios de velocidades compuesta por un eje transversal, que, al exterior, lleva una rueda que recibe el movimiento de la transmisión del motor y sobre dicho eje, se encuentra un embrague deslizante, que puede embragar, en uno u otro de los dos piñones de distinto diámetro dispuestos sobre dicho eje.

10. 4ª.- Mejoras según las precedentes reivindicaciones, en las que, uno u otro de los piñones del eje de la caja de cambios, engrana en una corona horizontal, fijada en el extremo de un eje vertical central al cuerpo soporte orientable, cuyo eje lleva un piñón de ataque que engrana en una corona calada en el eje de ruedas motrices dotadas además de diferencial.

15. 5ª.- Mejoras según las reivindicaciones que anteceden, en las que el eje trasero, está compuesto por dos semi-ejes, que giran libres sobre los soportes del bastidor, uno de estos ejes lleva en su extremo interior un tambor de freno, sobre el que actúa una cinta metálica cubierta de ferodo y accionada por palanca y pedal.

20. 6ª.- Mejoras en el objeto de la patente principal, núm. 188.922, por "un sistema de carretilla-vagoneta móvil".

25. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, que consta de cinco hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

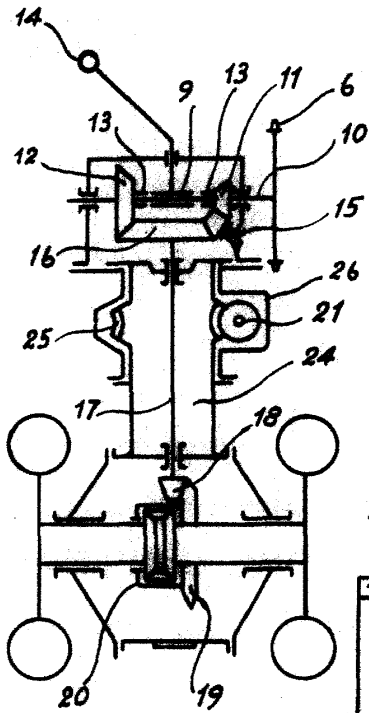
30.

Madrid, a 26 de diciembre de 1949.

p.aa

JAIMÉ ISERN MIRALLES

Fig. 1º



190971

26



Fig. 2º

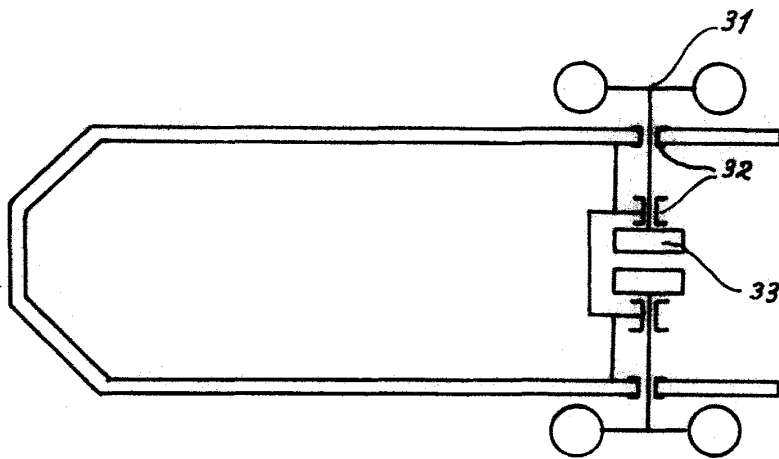
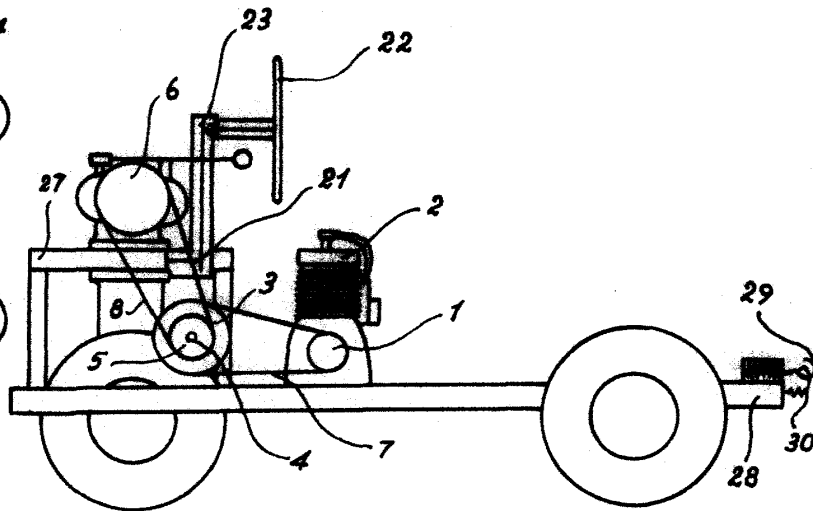


Fig. 3º

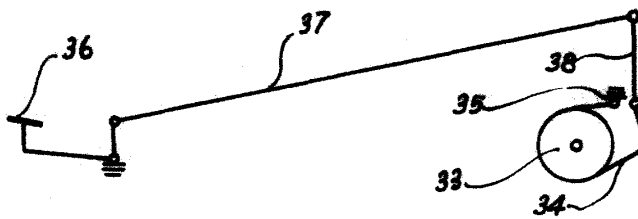


Fig. 4º

Madrid, 26 DIC. 1949

p.p. Jaime Isern