

209906

ESG



209906

MEMORIA DESCRIPTIVA
DE LA
PATENTE DE INVENCION

que por 20 años, para España y sus Posesiones, se solicita a favor de DON FRANCISCO GAITAN SANCHEZ, de nacionalidad española, domiciliado en SEVILLA (España), calle Carlos Cañal, 10, por: "UN VEHICULO TRICICLO DE TRACCION DELANTERA".-

-o-o-o-o-o-o-o-

Esta patente que nos ocupa y cuyo registro se solicita, se caracteriza por estar constituida por un vehículo triciclo de tracción delantera que por su disposición y montaje constituye un coche de turismo de líneas modernísimas que llamará poderosamente la atención del público por su rendimiento y economía, ya que éste vehículo es construido en su totalidad con accesorios de motocicletas nacionales encontrándose repuestos, en caso de avería, en cualquier taller.

Este vehículo irá provisto de un motor de 125 o 250



10 c.c. indistintamente, teniendo alojamiento para dos personas con comodidad.

El vehículo triciclo está formado por un chasis (1-figs.1-2) construido de tubos, formando el contorno del vehículo, el cual llevará una horquilla delantera formada por una base rectangular (2-figs.1-2-3) sobre la que lleva soldado un tubo de dirección (3-fig.1-2-3) donde acopla el chasis llevando en la unión de dicho tubo con la base (2-fig.1-2-3) convenientemente montado un sistema de engranaje (4-fig.1-2) para el fácil manejo sin esfuerzo de la rueda delantera (5-figs.1-2-3) por medio del volante (6-figs.1-2) el cual al hacer giro le transmite el movimiento al sistema de engranaje (4-figs.1-2) por medio de una trócola yá que el volante (6-figs.1-2) no se encuentra en línea con la horquilla; estando calculado de manera que dos vueltas y media del volante equivale a 90° de giro de la rueda delantera; fijo a la base (2-figs.1-2-3) mediante tornillos para más facilidad al desmontarlo llevará cuatro tubos (7-figs.1-2-3) ligeramente arqueados que constituye la horquilla de la rueda delantera (5-figs.1-2-3) y a su vez la bancada del motor (8-figs.1-2-3) llevando otra serie de ellos como arriostramiento y fijación del motor.

Esta horquilla lleva un sistema de suspensión formado por un juego de bielas (9-figs.1-2-3) que van convenientemente montadas con movimiento de giro sobre un eje (10-fig.1-3) acoplado a los tubos traseros de la horquilla, la cual llevará montada la rueda (5-figs.1-2-3) sobre los extremos de las bielas (9-figs.1-2-3) donde tiene un juego de muelles suspensores (11-figs.1-2-3) cónicos helicoidales fijos entre los extremos de las bielas y una pieza (12-figs.2-3) en forma de escuadra que vá soldada entre los tubos delanteros de la horquilla y el de arriostramiento (13-fig.2-3).

Una vez puesto en marcha el motor (8-figs.1-2-3) por



medio de la manivela (14-fig.3) recibe movimiento la rueda delantera (5-figs.1-2-3) a través de un juego de ruedas dentadas (16-figs.1-2-3) montadas sobre el eje (10-fig.1-3) evitando con esta
45 disposición de montaje que las cadenas transmisoras y receptora se tensen o aflojen con el movimiento de giro de las bielas (9-figs.1-2-3) ya que la cadena (16-figs.1-3) describe el mismo radio que las bielas.

La suspensión de las ruedas (17-figs.1-2) traseras están constituidas por dos horquillas (18-figs.1-2) gemelas construidas también de tubos formando un ángulo agudo y arriostrado por otro tubo (19-figs.1) a cada lado de la misma así como por la parte superior; éstas horquillas van montadas al chasis (1-figs.1-2) a una caja (20-figs.1-2) rectangular la cual llevará
55 sus correspondientes cojinetes para facilitar el movimiento de giro a la horquilla siendo amortiguada en su movimiento por un muelle suspensor (21-figs.1-2) cónico helicoidal montado entre la parte superior de la horquilla y el tubo (22-fig.1) de arriostamiento que lleva el chasis quedando de esta forma una rueda
60 independiente de todo movimiento de la otra.

La capota de este vehículo está construida por dos tubos concentricos dispuestos de forma que si se desea puede quitarse la capota con toda facilidad, deslizando el tubo (23-fig.1) en el interior del tubo (24-figs.1-2) quedando reducida la capota a la mitad de su dimensión y por medio de una articulación
65 (25-fig.1) queda toda la capota colocada detrás del asiento (26-figs.1-2) estando el vehículo completamente descubierto; esta capota la completa una lona (27-fig.1) que vá acoplada a los tubos (23-24-fig.1) por medio de una serie de anillas (28-fig.1) que van convenientemente soldadas o fijas por medio de
70 enganche a una serie de varillas rectas a todo el ancho de la capota para cuando esté cubierto el vehículo se mantenga tirante la lona o el material de que esté compuesto el techo, ocupan-



do por el contrario muy poco sitio al descorrer la (27-fig.1) ya
75 que ésta conforme vá desconriendose se vá plisando como indica
en la fig.1.

Este vehículo puede llevar cualquier modelo de carroce-
ría y poder ser construido para una o más personas. Todo según se
detalla en los dibujos adjuntos que lo forman:

80 La fig. 1- Vista en alzado del perfil del vehículo.

La fig. 2- Vista en planta del vehículo.

La fig. 3- Vista en alzado del frente de la horquilla de-
lantera con el motor acoplado.

-REIVINDICACIONES-

85 Se reivindica como de la propia y nueva invención la propiedad
y explotación exclusivas de:

- 1) Un vehículo triciclo con tracción delantera, caracterizado
por estar constituido por ser la horquilla delantera también
bancada del motor quedando por lo tanto acoplado en el interior
90 de dicha horquilla entre los cuatro tubos principales, comple-
tando este un juego de bielas con movimiento de giro sobre un
eje que tiene en los tubos traseros, llevando convenientemente
montado sobre las bielas un juego de muelles suspensores cóni-
cos helicoidales fijos a los tubos delanteros de dicha horquilla.
- 95 2) Un vehículo triciclo con tracción delantera, según 1ª reivin-
dicación, caracterizado por estar constituido por un juego de
ruedas dentadas acopladas sobre la pieza base de la horquilla
para recibir movimiento del volante mediante una trócola.
- 3) Un vehículo triciclo con tracción delantera, según 1ª y 2ª
100 reivindicación, caracterizado por estar constituido por un jue-
go de horquillas gemelas construidas de tubos formando ángulo y
acoplado al chasis con movimiento de giro por un extremo llevan-
do en el otro un muelle suspensor cónico helicoidal.
- 4) Un vehículo triciclo con tracción delantera, según reivindi-



105

caciones 1ª a 3ª, caracterizado por estar constituido por tener la capota construida por un juego de tubos concentricos que al introducirse uno dentro del otro queda reducida la capota a la mitad, llevando una articulación en la parte de fijación al chasis.

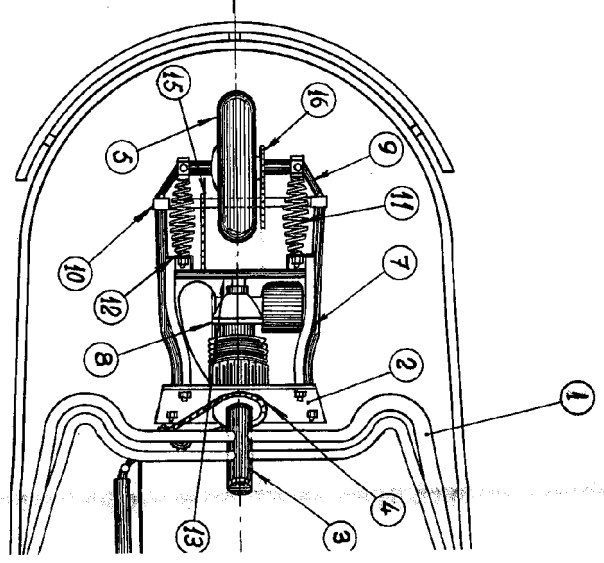
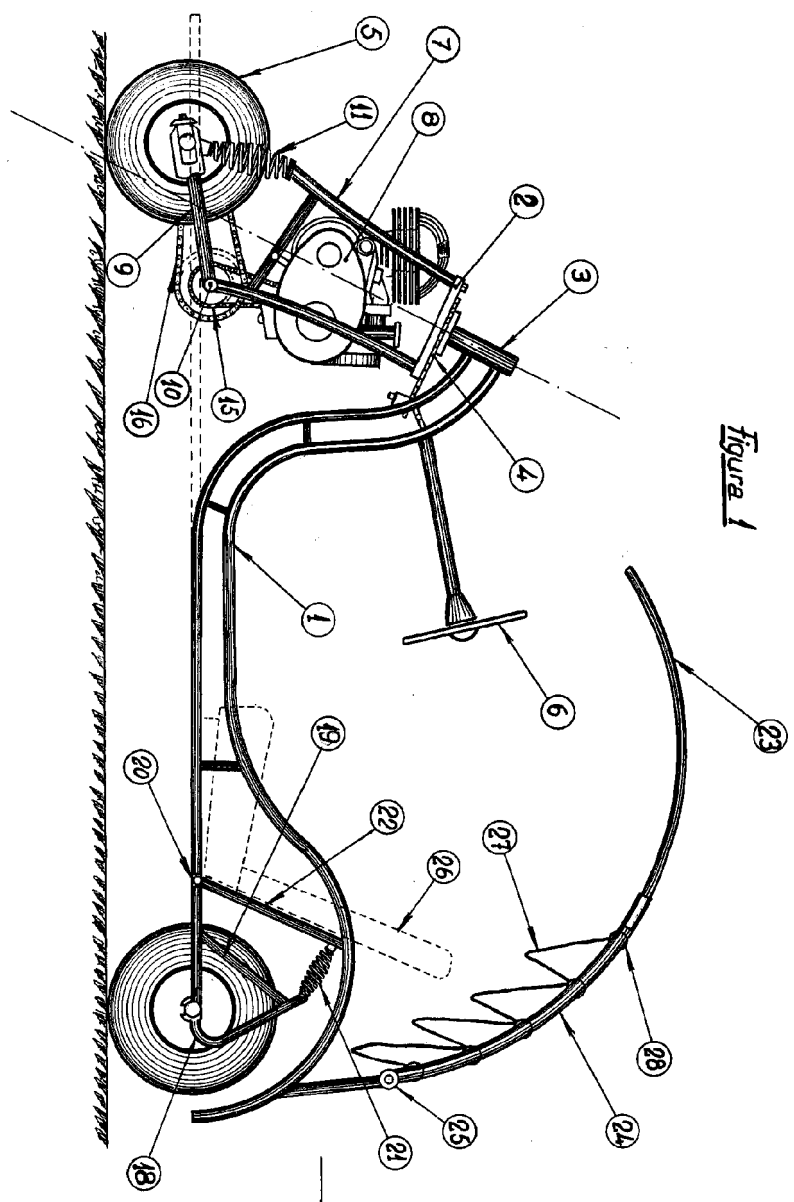
110

5) Un vehículo triciclo con tracción delantera, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de consistir esencialmente en: "UN VEHICULO TRICICLO CON TRACCION DELANTERA".

Consta la presente memoria descriptiva de cinco hojas numeradas y mecanografiadas en una sola cara a las que se acompañan dos planos para su mejor comprensión.

MADRID, 20 Junio de 1.953

Recibo de la Tercera
F. P.



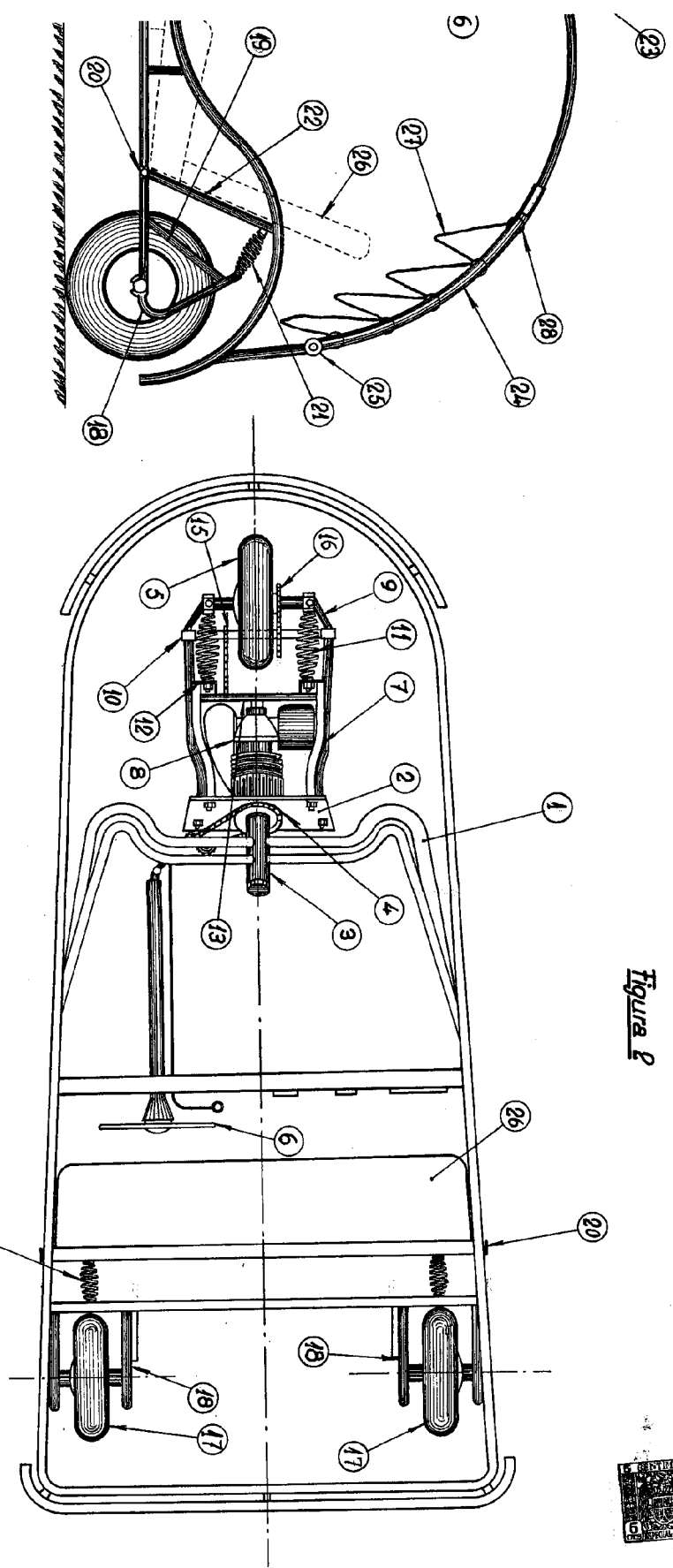


Figura 2

[Handwritten signature]

Escala: Variable.

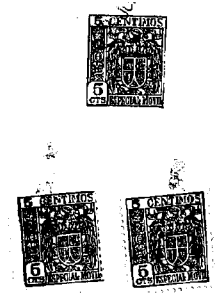
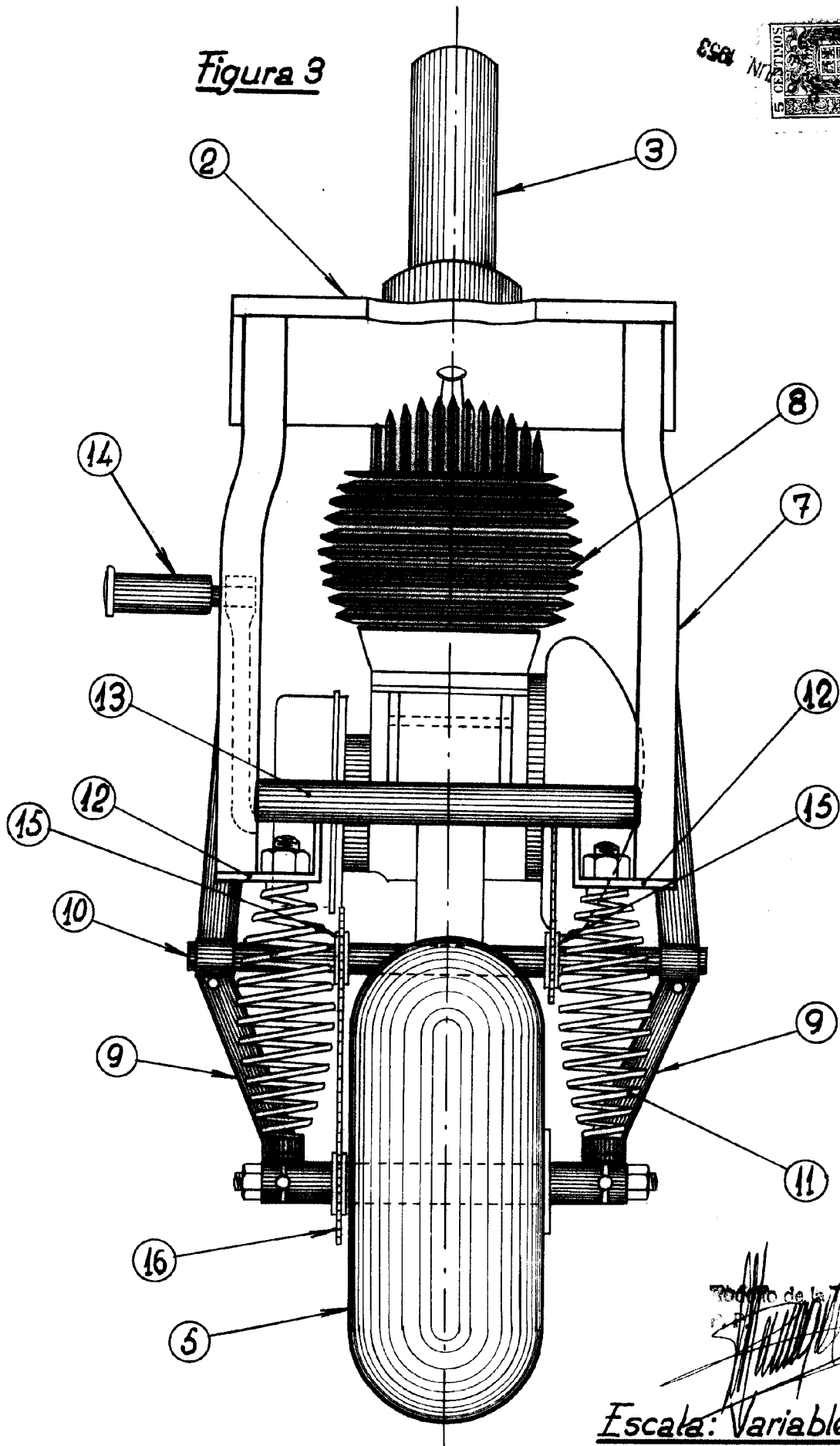


Figura 3



Escala: Variable.