



NUM. 338066

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

P A T E N T E

D E

I N V E N C I O N

POR VEINTE AÑOS, EN ESPAÑA, A FAVOR DE ALROMAUTICA
INDUSTRIAL, S. A., ENTIDAD ESPAÑOLA, CON DOMICILIO
EN MADRID, Plaza de las Cortes, nº 2;

p o r:

"Un vehículo para el transporte urbano de viajeros".

-----oOo-----



338066

La invención está relacionada con los medios de transporte urbano de viajeros y, en particular, tiende a proporcionar un vehículo del tipo en que el conductor asume a la vez las misiones de atender a la entrada y salida de los usuarios del servicio, así como de cobrar a los mismos el precio del trayecto, con la peculiaridad de aportar, además de la base ventajosa del bastidor objeto de la patente nº 306.952 de la propia interesada, una carrocería que, sin perjuicio de la distribución usual de los asientos y pasillo medio de circulación, facilita todavía un acceso por la parte delantera con un espacio libre de estacionamiento para hacer efectivo el pago de billetes cómodamente sin emborazar la subida de otros viajeros que vayan detrás, una plataforma contigua a la salida posterior permitiendo a los viajeros la espera de las respectivas paradas, y un puesto de conductor con los mandos de fácil alcance y dotado de una visibilidad óptima en todas direcciones, ésto es, tanto al exterior como dentro del mismo vehículo.

A dicho propósito, el diseño del nuevo vehículo ha debido compaginar diversas circunstancias concurrentes, cuales son: motor adelantado, mandos de dirección asimismo adelantados, mando del cambio directo, dirección de gran reducción y la adecuación de las suspensiones para autobús.

Para la mejor inteligencia de la invención, a seguir se describe con respecto a un ejemplo práctico no limita



tivo, ilustrándose la descripción aludida con los dibujos anexos, en los cuales:

La Fig. 1ª, muestra el bastidor propuesto visto por encima.

30 La Fig. 2ª, representa asimismo la vista por encima de la carrocería del vehículo de la invención alojando los elementos necesarios a la conducción y al servicio de los viajeros.

La Fig. 3ª, enseña a su vez el perfil exterior del
35 lado de las puertas de acceso y salida de la propia carrocería.

De acuerdo con los dibujos reseñados, el vehículo de la invención comprende primeramente el bastidor compuesto por dos largueros 1-2, de sección en U y colocados paralelamente con la separación requerida, así como con las ramas de la U enfrentadas hacia dentro, y vinculados entre sí merced a travesaños intermedios 3 constituidos a su turno por el travesaño propiamente dicho o parte superior estampada en forma de lomo, y tórnapuntas 4 remachados por
45 debajo a las extremidades del travesaño y abiertas en V para fijarse sobre el alma de los largueros al igual que las patillas extremas del mismo travesaño, amén de los travesaños de cierre, delantero 5 y posterior 6. Dicho bastidor está provisto de los ejes delantero 7 y propulsor trasero 8 de dobles ruedas gemelas, ambos con las correspondientes
50 suspensiones de ballestas 9 adecuadas en su longitud a la nueva función propuesta; del freno manual de estacionamiento 10, cuyo sector y trinquete van acondicionados sobre el bastidor por medio de un herraje 11, y de un circuito de
55 freno hidráulico y/o de aire comprimido, no ilustrado en los dibujos.

El vehículo propuesto comprende también el conjunto motor-embague-caja de cambios 12 sustentado en posición de sensible avance respecto al eje delantero 7, y sobre puentes 13-14 que a su vez se unen al bastidor con tornillos en
60



orden al fácil desmontaje de los mismos, así como de modo que, con el concurso del travesaño 5 de cierre y portador a la vez del radiador 15, confieren a los largueros 1-2 una mayor rigidez torsional y, al tiempo, sirven de refuerzo al espacio del larguero 1 en que se acondicionan el soporte de la dirección 16 adelantado al máximo junto con el cárter de la propia dirección 17, la columna 18 y el volante 19, a fin de que el asiento 20 del conductor también quede adelantado y lo mismo los pedales de mando del embrague 21 y freno 22 montados sobre el soporte 23 del bastidor y agrupados con los anteriores elementos de control, amén de la palanca del freno de estacionamiento 10, al punto que son perfectamente aseguibles al conductor, sin excluir la palanca 24 del cambio de velocidades de acción directa sobre las horquillas, evitándose así holguras que comprometan a la larga el buen funcionamiento del sistema, que se prolonga en la transmisión 25 de juntas universales.

Finalmente, el vehículo propuesto integra aún una carrocería 26 que sustenta, fuera de los accesorios, como faros, cristales, etc., las baterías 27 en el lateral izquierdo, y en el diestro, el depósito de combustible 28, y asume el cometido de unir y cubrir las diversas partes del propio vehículo, a más de albergar a los viajeros, a cuyo servicio incorpora a su turno, en la delantera del lateral derecho, las puertas automáticas de acceso 29 seguidas de escalones 30 y una barra divisora 31 que obliga al paso de los viajeros a través de un torno 32; a espaldas del conductor, un espacio libre 33 en que los viajeros esperan del propio conductor que les tome el dinero y efectúe los cambios necesarios al cobro del trayecto; en el interior, la distribución de asientos 34 y el pasillo intermedio de circulación 35; y al término de dicho pasillo de enlace, una plataforma 36 de espera de los viajeros en expectativa de parada, y los escalones de descenso 37; y las puertas automáticas de salida 38 en el lateral derecho, al igual que las puertas de acceso.



100 Como se expresó al principio y se deduce mejor ahora, la visibilidad del conductor en cuanto al exterior del vehículo se refiere, es perfecta debido al adelantamiento de los mandos y de su propia posición, mientras que el espacioso recinto interior y las puertas de salida quedan asimismo perfectamente dominadas por sendos espejos retrovisores interno y exterior.

N O T A

=====

105 En resumen; la PATENTE DE INVENCION recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

110 1.- Un vehículo para el transporte urbano de viajeros, caracterizado por incorporar el bastidor compuesto por dos largueros de sección en U y colocados paralelamente con la separación requerida así como con las ramas de la U enfrentadas hacia dentro, y vinculados rígidamente entre sí merced a travesaños intermedios constituidos a su turno por el travesaño propiamente dicho o parte superior estampada en forma de lomo, y tornapuntas remachados por debajo a las extremidades del travesaño y abiertos en V para fijarse sobre el alma de los largueros al igual que las patillas extremas del mismo travesaño, amén de por los travesaños de cierre delantero y posterior, estando provisto dicho bastidor de los ejes delantero y propulsor trasero de dobles ruedas gemelas, ambos con las correspondientes suspensiones de balles-
115 tas adecuadas en su longitud a la función propuesta, del freno manual de estacionamiento cuyo sector y trinquete van acondicionados sobre el bastidor por medio de un herraje apropiado, y de un circuito de freno hidráulico y/o de aire comprimido; el conjunto motor-embrague-caja de cambios sustentado en posición de sensible avance respecto del eje delantero
120
125

- 6
338066



1967

y sobre puentes que a su vez se unen al bastidor con tornillos en orden al fácil desmontaje de los mismos, así como de modo que, con el concurso del travesaño de cierre delantero y al tiempo porta-radiador, confieren a los largueros una mayor rigidez torsional y sirven a la vez de refuerzo al espacio del larguero izquierdo en el sentido de la marcha en que se acondicionan el soporte de la dirección adelantado al máximo junto con el cárter y columna de la propia dirección y el volante, a fin de que el asiento del conductor también quede adelantado y lo mismo los pedales de mando del embrague y freno montados sobre el soporte "ad hoc" del bastidor y agrupados con los anteriores elementos de control, amén de la palanca del freno de estacionamiento al punto de ser perfectamente asequibles al conductor, sin excluir la palanca del cambio de velocidades de acción directa sobre las horquillas, prolongándose aún el mentado sistema de cambios en la transmisión de juntas universales; y una carrocería que sustenta, aparte de los accesorios, como faros, cristales, y otros, las baterías en el lateral izquierdo, y en el diestro, el depósito de combustible, y asume el cometido de unir y cubrir las diversas partes del propio vehículo, a más de dar albergue a los viajeros, a cuyo servicio incorpora a su vez, en la delantera del lateral derecho, las puertas automáticas de acceso seguidas de escalones y una barra divisora que obliga al paso de los viajeros a través de un torno; a espaldas de la posición del conductor, un espacio en que los viajeros pueden esperar que el conductor les tome el dinero y efectúe los cambios necesarios al cobro del trayecto; en el interior, la distribución de asientos a uno y otro lado, y el pasillo intermedio; y al término de dicho pasillo intermedio de enlace, una plataforma de espera de los viajeros en expectativa de apearse, y los escalones de descenso; y, en el lateral derecho, las puertas automáticas de salida, al igual que las puertas de acceso.



338066

2.- "UN VEHICULO PARA EL TRANSPORTE URBANO DE VIA-
JEROS", sustancialmente como queda descrito y se representa
en esta Memoria, que consta de siete hojas numeradas y meca-
nografiadas por una sola cara, y planos anexos.

Madrid, 15 de Marzo de 1967

AERONAUTICA INDUSTRIAL, S. A.
P. A.

FAUSTO SANCHEZ VALLADARES
P. P.

338066

FIG. 19

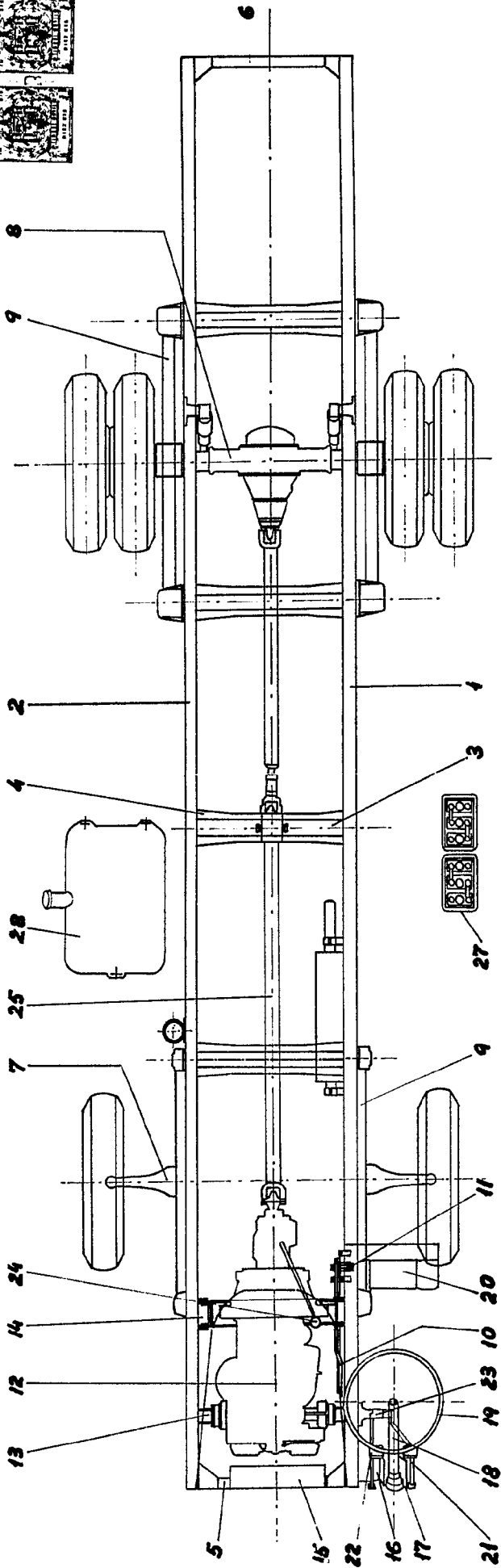


FIG. 29

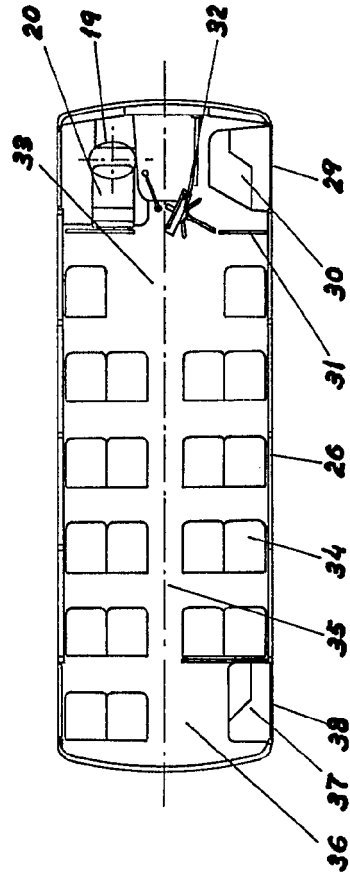
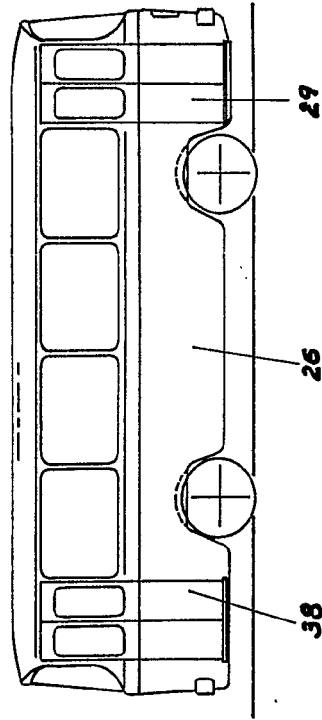


FIG. 39



MADRID.- 15 03 1967
FAUSTO SANCHEZ VALADARES
M.P.

ESCALA VARIABLE.

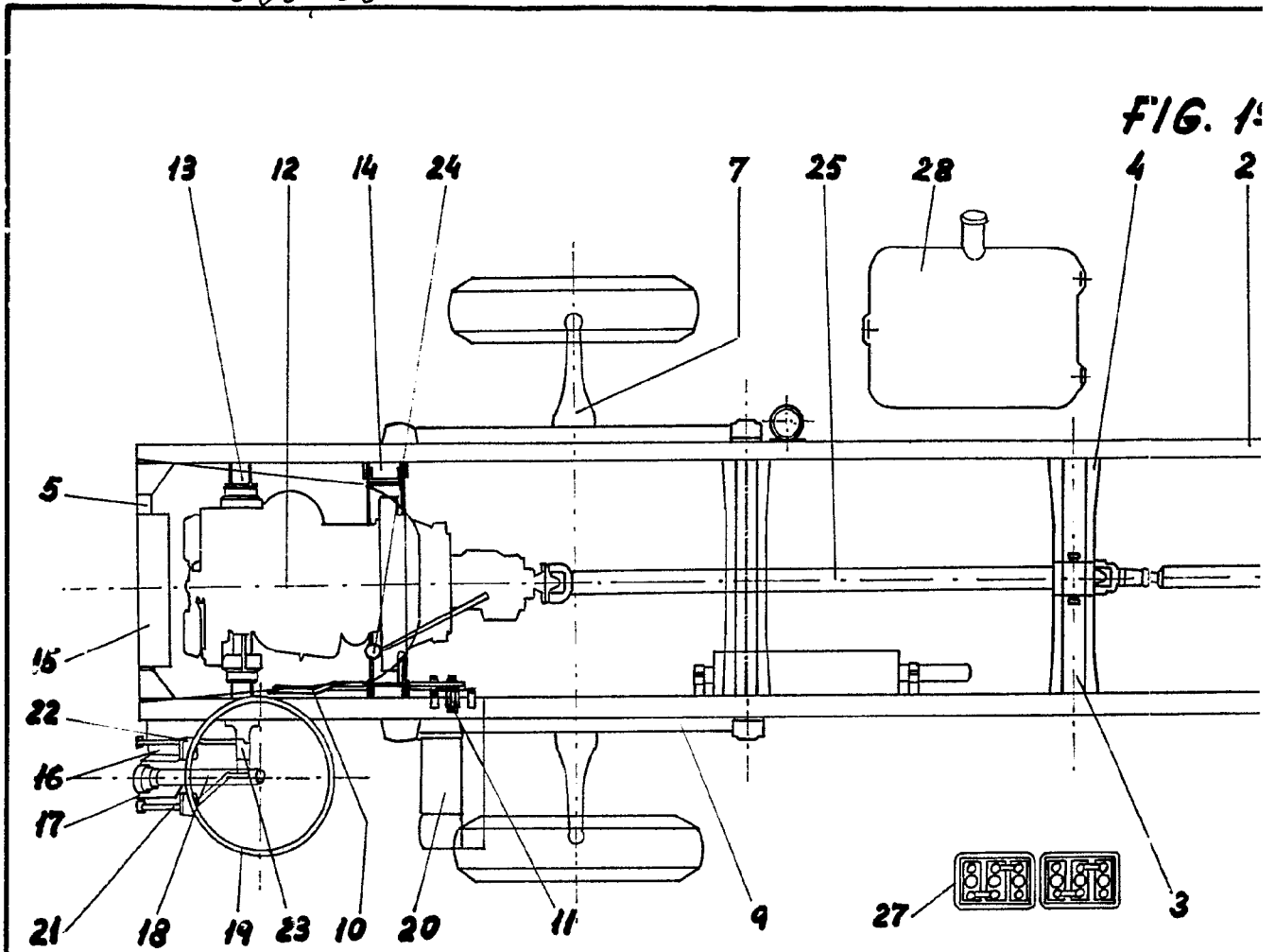
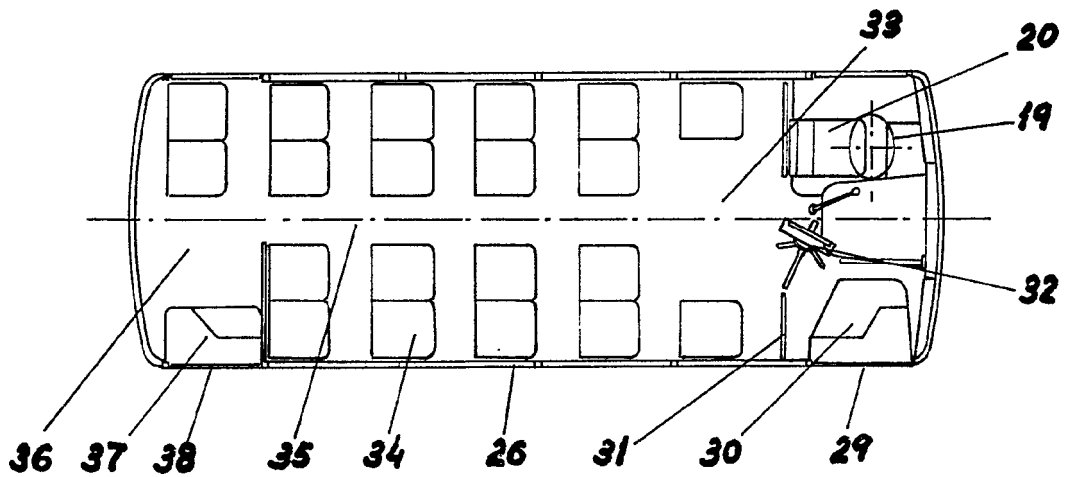


FIG. 2^a



ESCALA VARIABLE.

334 063

FIG. 1^a

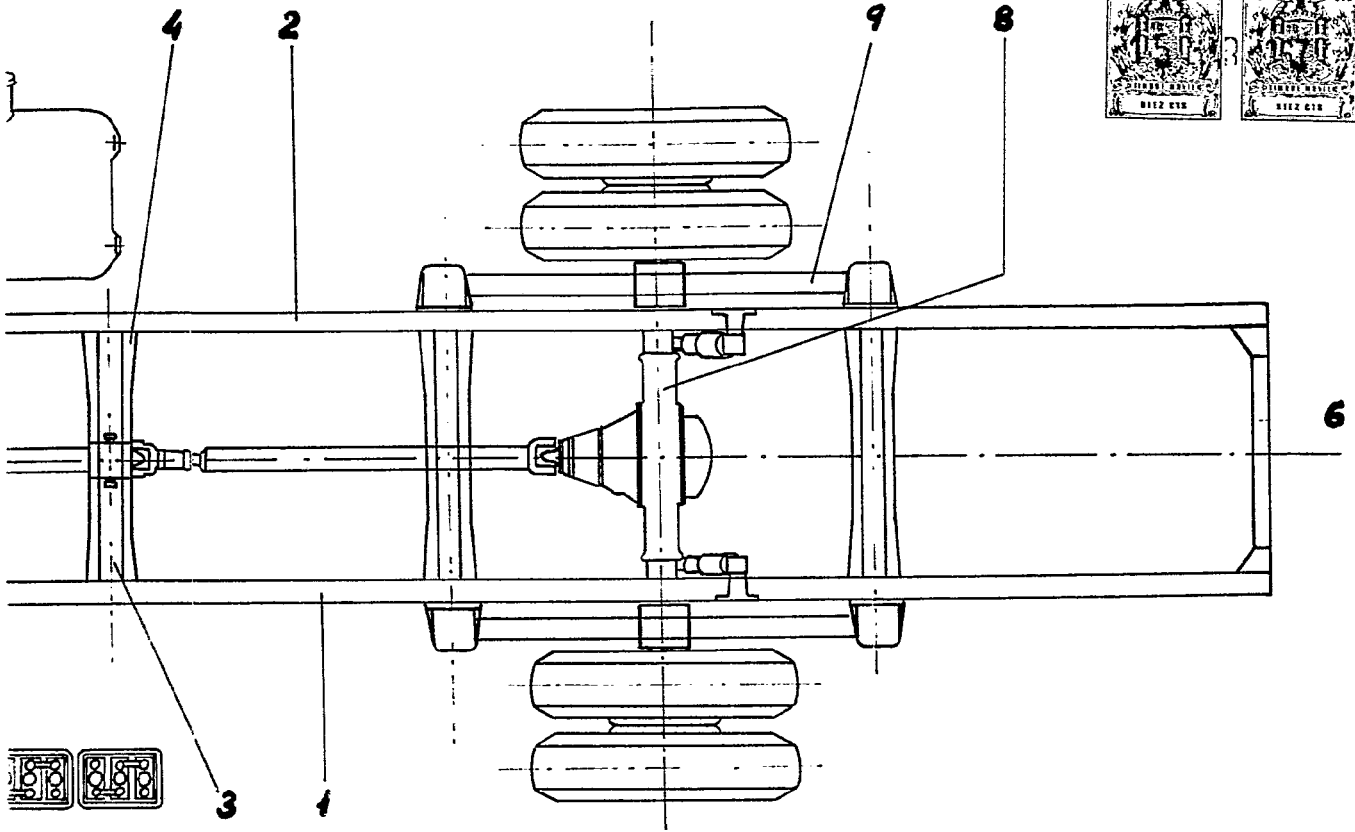
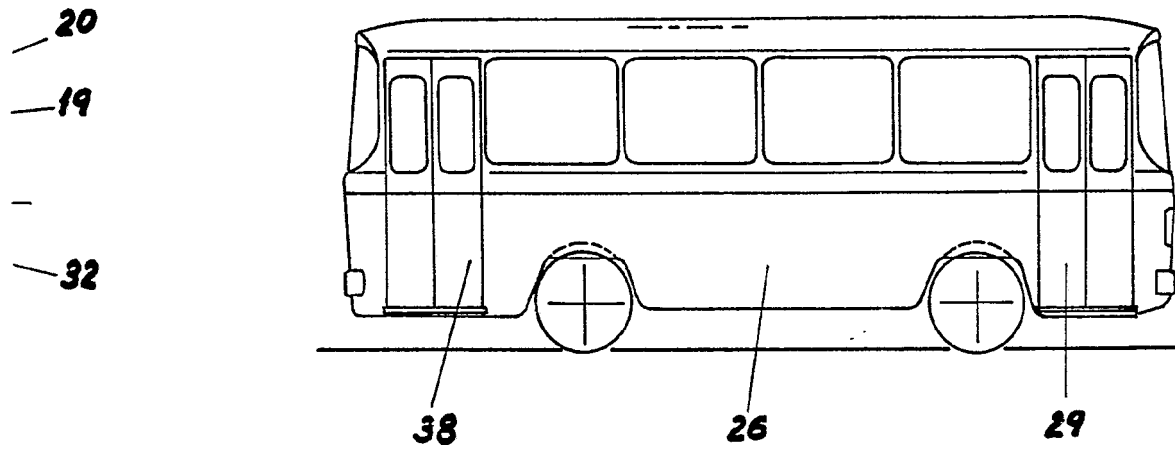


FIG. 3^a



MADRID.- 15 JUN 1967

FAUSTO SANCHEZ VALLADARES

[Handwritten signature]