

Señores
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COM
División Nuevas Creaciones.
E. S. D.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 11-095825- -00001-0000

Fecha: 2011-11-17 16:32:29 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 3 MODELO Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 329 CTOINFORMACION Folios: 7

Ref. Registro No. 2.011 -095825

Modelo de Utilidad, Triciclo Auto generador de energía.

Como abogado en ejercicio, actuando en causa propia, en el registro en referencia, me permito aclarar y adicionar algunos aspectos de funcionamiento del modelo de utilidad en trámite de registro, de acuerdo a las últimas pruebas realizadas, así:

Objetivo de la Invención

El objetivo quedaría así: Ante los elevados costos de los combustibles, la contaminación ambiental y la actual continua recarga de las baterías de los triciclos y vehículos actuales, que le impide autonomía propia, se ha creado un sistema de triciclo (vehículo), con la posibilidad de utilizar tres formas de producir y acumular energía que el mismo consumirá, así una solar (paneles solares); una segunda mecánica, mediante una polea volante de tres pesas, mínimo de 70 centímetros de diámetro, que acopla por un lado piñones dobles exploker y que mediante cadena con tensor, recibe pequeños impulsos de movimiento de un segundo piñón doble exploker, acoplado sobre el eje del vehículo, que giraría máximo a 30 revoluciones por minuto; para que de la polea volante de pesas, mediante correa transmita el giro a una pequeña polea con sistema de piñón exploker pequeño, que aumenta mínimo en 14 mas las revoluciones por minuto; esta pequeña polea o piñón exploker ira fijo a un pequeño eje junto con la polea volante disco macizo o simple polea de aro pesado; cuyo pequeño eje se monta sobre rodamientos y estos sobre puente; la polea volante de disco macizo o polea gran de aron pesado que giraría en promedio a 300 revoluciones, mediante correa transmite la fuerza a polea pequeña de un alternador generador, aumentando las revoluciones mínimo en otras 12 veces más, para que mínimo a 3.000 o mas revoluciones genere la energía; energía que la envía a uno o dos bancos de baterías, según la necesidad y de estas al motor; una tercera forma, con una batería de carro de 12 Voltios y 60 mínimo de amperios que transmite su carga, energía que le envía a un convertidor o elevador de energía de 12 voltios a 110 y de este a un cargador de 110 a 48 voltios y de este a un interruptor de codillo, para de este seleccionar en forma alterna a uno de los dos bancos de baterías a los que debe enviarse la energía para su carga y que se encuentren descargadas; de igual forma de cada banco de baterías, salen cables para dirigir su carga a otro segundo interruptor de codillo, el que selecciona banco de baterías que tenga su carga, para que alimente el motor del vehículo, mientras que el otro banco de baterías se somete a su carga respectiva: los bancos de baterías que pueden ir instalado en la parte trasera. Según la necesidad estos sistemas pueden ser simultáneos o uno solo, que además se apoyan con el pedaleo, que se puede utilizar en especial para las arrancadas. Este hace parte del registro No. 2010 – 107354- de Turbina eólica y volante de pesas.

Estado de la técnica; Modificada, esta quedará así:

Se conoce que a nivel mundial, las diferentes formas de utilizar la energía para uso del transporte, donde la energía se acumula en las baterías, pero esta energía al ser agotada, se debe recargar, para así poder volver a movilizar el vehículo, o disponer de varios juegos de baterías, en los cuales un juego puede encontrarse movilizand el triciclo y el otro juego conectados a la red eléctrica para su recarga, en este caso solo se recarga la batería de carro. Hasta ahora no se ha utilizado los sistemas mixtos para que el vehículo tenga la mayor autonomía posible, para que los diferentes sistemas al mismo tiempo que consume la energía acumulada en las baterías, los vehículos en movimiento generen parte de su propia energía. Este sistema hace parte del registro No. 2010 – 107354

Descripción de la invención. Modificada, esta quedará así

Se trata de un triciclo, montado sobre un chasis (7), armado sobre dos cuadrantes laterales, una defensa trasera (75), con aspecto dinámico, que se lo dan las curvaturas frontales en tubo (19) sobre las cuales se ancla dos tubos travesaños inferior y superior (20) y un tercer travesaño frontal (18) sobre el cual se afirma una lámpara (15); sobre el travesaño superior (20) se afirma el brazo (23), que mediante el tramo de tubo cubierta (21) asegura el tenedor (12) por su punta superior, se asegura el segmento de tubo travesaño (22), que conecta a cada extremo a dos tubos movibles laterales (25) y estos a otro segmento de tubo travesaño (26), unido al tubo (28) en el que se asegura los cachos (32) y con esto maniobrar el tenedor o la dirección del triciclo; del tubo cubierta del tenedor (16) se afirma una especie de marco de una bicicleta, con el cuadrante (13), que cruza

por la mitad del triciclo hasta la parte trasera a asegurarse en el travesaño (70), sobre el marco de bicicleta (13) se instalan los pedales (11), el tensor de cadena (5), y se asegura el segmento de tubo (17), el que asegura el tubo cubierta de los cachos (14), que al mismo tiempo asegura con el tubo (11) al cuadrante marco (13); dentro del tubo cubierta de los cachos (14), gira el tubo de los cachos (28); del mismo tubo cubierta (14) se ancla el tubo páral (24) y sobre este se instala un tablero de control (29) e interruptores si hay necesidad. La cubierta frontal aerodinámica del triciclo lo forman y soportan dos tubos curvos delgados (30), soporte reforzado en la parte intermedia por los paralelos curvos internos (31), sobre los que se instala espejos retrovisores (37) que también se utilizaran para templar y afirmar la carpa; en la parte trasera la cubierta es soportada por los cuatro paralelos rectos delanteros y traseros (40, 74, 81) y sobre los cuales si se quiere se instala uno o dos paneles solares (48). Sobre el chasis (7), en la parte trasera, se instalan los travesaños (77, 70) o travesaño (70 A, fig. 6) corrido atrás y al costado contrario del motor formado una caja de unos 20 centímetros de ancho y del alto de la silla (106, 107 fig. 3) y sobre estos se instalan dos puentes curvos (35), a los que se instala la polea volante de tres pesas (84, fig. 2 y 6) mínimo de 70 centímetros de diámetro, que puede llevar tres radios (86) y solamente tres pesas (85 fig. 2) de igual peso y según la necesidad e instaladas a iguales distancias. La polea volante (84) recibe la fuerza del eje (76), que conecta a doble piñón exploker (52), que puede girar hacia adelante libremente y que al cambiar gradúa las revoluciones y que conecta a cadena (46), con un tensor de cadena (49 fig. 2), conecta con al doble piñón exploker (44), para los cambios de revoluciones y también puede tratar de girar libre así el vehículo este parado y que gira sobre eje (43), asegurados con tuercas (82), que debe girar máximo 30 revoluciones por minuto, evitando se desintegre; la polea volante de pesas (84) en su aro externo conecta con aros (42) que forman la polea, que conecta con la correa (50) y de esta a polea pequeña (114 fig. 6) con sistema de piñón exploker, fija al pequeño eje (115 fig. 6) junto con la polea de volante macizo o polea de aro pesado (41 fig. 6), este de eje (115 fig. 6) montado sobre rodamientos no a la vista, en el otro extremo del los puentes (35); la polea pequeña (114 fig. 6) con sistema de piñón exploker, al recibir el movimiento de la polea volante de pesas (84), aumenta las revoluciones entre 13 o mas veces, según el tamaño del volante de pesas (84) y la necesidad; que conectadas a la polea volante de disco macizo (41 fig. 2) este podría girar a unas 300 revoluciones por minuto, generando una fuerza e impulso centrifugo, según la necesidad y que podrá seguir girando, así el vehículo este parado, mediante piñón exploker (44 B, fig. 6); la polea volante de disco macizo (41) se formara al conectarle a sus lados dos aros de lamina (42); polea de disco macizo (41) a la que conecta correa (50 B, fig. 6) y esta conecta el movimiento a la polea pequeña de un alternador generador (51), aumentado mínimo a 3.000 las revoluciones por minuto, que generará la energía necesaria. Esta energía mediante cableado, conexión (47 fig. 1) la enviará a caja de controles y reguladores (38 fig. 6), que según las necesidades, mantendrá la carga de un solo juego de baterías (1 A, fig. 6) o en forma alterna a un segundo banco de baterías (2 B Fig. 6), cuya caja deberá ir cubierta con una tapa (127 fig. 7). Si es un solo juego de baterías (1 A fig. 6), la energía del generador (51), según su potencia la enviará a un regulador o convertidor (122 fig. 7) que la convertirá a 48 voltios, y enviará al único juego de baterías (2 A); ó en forma opcional una quinta batería pero esta de carro (116 fig. 7), que sostiene y distribuye la carga al banco de baterías (1 A); si se utilizan los dos bancos de baterías, la energía producida por el pequeño generador (51), la envía por cables conectados (110 fig. 7) al regulador (122 fig. 7) y de este a un interruptor de codillo (112 Fig. 7), que conectará o suspenderá la energía de carga en forma opcional al banco de baterías (2 A ó 2 B, fig. 7), que a su vez cada banco de baterías (2ª y 2 B) conectan por cables (126 y 125 fig. 7) a un segundo interruptor de codillo (113 fig. 7), para que en forma opcional el banco de baterías (2 A 2 B) que se encuentre debidamente cargado conecte la energía mediante cables (128 Fig. 7), que conectarán al regulador o acelerador (34) y de este directamente al motor (59). Igual conectará la energía al tablero (29), el que posee y conecta a varios dispositivos como amperímetro (87) que mide la energía de los bancos de baterías (2 A y 2 B fig. 7); otro segundo Amperímetro (90) que mide la carga de las otras cuatro baterías (2 B) conecta a un voltímetro (93) que indica los voltios de carga del generador (51); igual conecta a interruptor (89), que conecta a la bombilla (15); conecta a interruptor de seguridad (91), que abre o cierra el paso de energía al regulador (34), este puede ser una chapa, como los carros; conecta al interruptor (92 fig. 2), que regula las direccionales y por último conecta a interruptor (94), que puede ser de luces del techo; las conexiones de entrada y salida de energía (3, 39, 80), si se quiere, en forma opcional, se puede utilizar para cada batería un dispositivo chip o yodo (4) que puede o no permitir el ingreso o salida de la energía de los bancos de baterías (2 A 2 B). En este caso en forma opcional se podrá ayudar a la carga con los paneles solares (48).

La tercera opción, se reemplaza el motor eléctrico (53) y generador (57), de las figuras 1, 4 y 5, por la quinta batería (118, fig. 7), citada en la descripción inicial, que sería de carro, de 12 voltios, 60 amperios; montada sobre travesaño (116 fig. 7) y asegurada en la bandeja (117 fig. 7), que mediante los cables (119, fig. 7), envía la carga de 12 voltios a la caja (38), que conecta un elevador o inversor (121, fig. 7) de 110 voltios, con una capacidad según la necesidad, en este caso de 300 vatios y de este en la misma caja (38) a un cargador (122, fig. 7), recibe la energía de 110 voltios, la reduce a 48 voltios y la envía mediante cables (123, fig. 7) a interruptor de codillo (112, fig. 7) o interruptor de carga, cuya manipulación y en forma opcional conecta la energía mediante los cables (120 fig. 7) al banco de baterías (2 A fig. 7) y/o mediante los cables (124 fig. 7) conecta la energía al banco de baterías (2 B fig. 7); los bancos de baterías (2 A fig. 7) mediante los

3/2
cables (126 fig.7) y Banco de baterías (2 B), mediante los cables (125) conectan a cada lado el interruptor de codillo (113 fig.7), para que en forma opcional conecte y transmita, la energía mediante los conductos (3) internos del vehículo la energía al regulador o acelerador (34) y de este alimentar el motor (59), que transmitirá la fuerza al eje (76), en la forma ya descrito. La quinta batería de carro (118) los bancos de baterías (2 A y 2 B) han sido ubicados en la parte de atrás debajo de la silla y espaldar (106, 107 fig. 3), sobre el chasis (7), en el tamo de los travesaños (70,77 y 70 B), y descansa brazo (108) para pasajeros que a su vez conecta con un piso (109). De igual forma el chasis (7) se puede cubrir con carpa, desde la altura media de los frontales (8, 19) en su parte frontal (96), que recibe el aire y lo lanza al segmento transparente (98) vista del pedalista, de este al segmento (101), y por último al techo y si este tiene paneles solares (48); dicha carpa en sus culatas delanteras (93) para aireación puede llevar una ventana (98) en plástico y que conecta al segmento central o puerta (104), que mediante cremalleras (101) puede abrirse y enrollarse hacia arriba y que también posee una ventana (103), las culatas se extienden a un segmento trasero, cuyo recorte (105) deja ver la silla (107) espaldar (106).

Discriminación de las figuras: La descripción de las figuras

1.- La fig. No. 1, muestra un costado semi frontal de los chasis de doble capacidad bien para dos o seis pasajeros o tipo furgón y cubierta aerodinámica de triciclo, con la distribución y ubicación de los diferentes elementos que lo componen.

2.- La fig. No. 2, muestra el engranaje del volante de pesas (84) y volante macizo o disco (41), que también puede ser una aro pesado, los que forman cada uno una polea al adherirles a los costados los aros de lamina (42), que conectan a la correa (50) y esta a la polea (114 fig.6) alternador (51) y del piñón explokter (44) mediante cadena (46) al piñón también explokter (52); en este se elimina la instalación del motor (53) y el alternador (57) y la polea opcional (87), que aumenta las revoluciones y conectan los volantes (41 y 84) en la forma descrita y diseñada en la figura No. 6; así mismo la conexión del motor (59) mediante los piñones (63 y 64), mediante cadena (65), transmite el gira al eje (76).

3.- La fig. No. 3, muestra el triciclo para dos o 3 personas, con la silla de pasajeros, montada sobre la caja trasera de protección del sistema de transmisión y la caja de las baterías y el piso respectivo; forrado o cubierto con carpa o en forma opcional con fibra de vidrio. La carpa con puerta de ingreso que se cierra con cremallera y se enrolla. Esta se puede reemplazar por una puerta de abrir y cerrar según la necesidad.

4.- La fig. No. 4 se eliminada y se modifica la fig. 1 que se reemplaza por la figura No. 6, en especial se elimina el motor eléctrico (53) y generador adicional (57); se acopla volante de pesas (84 fig.2) y el disco macizo (41) o polea volante con aro macizo y pesado.

5.- La fig. No. 5 se elimina y se reemplaza por la figura No. 6 y parte fig. 1

Adición

6.- La fig. No. 6, muestra un triciclo, en vista lateral, definitivo que aclara y adiciona las figuras 1 y 2, y reemplaza las Nos. 4 y 5; vehículo generador de su propia engería, mediante volante (84) de 3 pesas de igual peso, instaladas en espacios iguales, dentro del aro volante, que recibe la fuerza de giro del eje del triciclo, mediante cadena. Este volante (84) que debe ser mínimo de 70 centímetros de diámetro y debe girar máximo a 30 revoluciones por minuto, que mediante dos aros de lamina, colocados a cada lado del aro del volante, forma una polea, que conecta mediante la correa (50), trasmite el movimiento de giro a pequeña polea (114), que debe aumentar las revoluciones mínimo a 12 veces mas; polea (114) que mediante rodamientos, trasmite al eje (115), que gira con el volante macizo o disco o simplemente polea (41) grande, que debe tener un aro pesado o macizo, para que tome impulso que giraría mínimo a unas 300 revoluciones y que mediante correa (50 B), transmite el giro a la pequeña polea de un alternador o generador (51), aumentado las revoluciones en mas de 12 o las que sea necesarias para que el alternador (51) genere la energía necesaria para mantener la carga del banco de baterías (2), o si son dos bancos de baterías (2- A y 2 B).

7.- La fig. No. 7, muestra la adición, aclaración y forma de adecuar el triciclo eléctrico, alimentado con uno o dos bancos de baterías, cada una de 12 voltios y 12 vatios; y una quinta batería, de carro (118) de 12 voltios y 60 amperios, instalada bajo la silla pasajeros; baterías del cual se hablo en la descripción inicial, que mediante elevador de corriente (121) eleva la corriente de 12 voltios a 110 voltios y luego la trasmite al cargador (122), que la recibe de 110 voltios y la reduce a 48 voltios, instalados provisionalmente dentro de la tapa (127) de las baterías; la energía la envía, en forma opcional, a uno de los dos bancos de baterías, mediante interruptor de codillo(112), interruptores simples que también se hablo en la descripción inicial, se selecciona el banco de baterías que se quiera recargar (2 A- 2B); luego de cada banco de baterías salen cables para un segundo interruptor de codillo (113), que selecciona el banco de baterías que debe alimentar el motor (59).

Reivindicaciones:

Las reivindicaciones, se modifican respecto a la eliminación del motor eléctrico (53) y generador (53) por no funcionar, pero si el volante de pesas, y la quinta batería, así:

1- Se caracteriza el Triciclo Auto Generador de Energía, porque se mueve con pedal y con carga de una baterías de carro y que a su vez puede utilizar varias formas de generar y acumular energía, en las baterías, en forma independiente o simultanea en el mismo triciclo o vehículo o un sistema diferente para cada triciclo o vehículo, tales como: a) energía solar, mediante paneles solares, puede cargar una o varias baterías; b) energía mecánica, que generan el mismo triciclo al avanzar, mediante la utilización del volante de pesas (84) y volante macizo o disco (41) o simple polea con aro pesado; el volante de pesas (84), mediante doble piñón exploker (44) recibe la fuerza del eje del triciclo del doble piñón exploker (52), mediante tensor y cadena (46); cuyo función de los dobles piñones (44 y 52) es regular 30 revoluciones máximo por minuto del volante (84) de tres pesas (85), mínimo de 70 centímetros de diámetro, montado sobre puente (35), este montado sobre travesaños (70 A y 77), cuyo volante de pesas (84) en su aro externo, se le montan dos aros de lamina (42), formando una polea, que conecta a correa (50), transmite el movimiento a polea pequeña (114), que también puede ser tipo piñón exploker, para que gire en el momento que el vehículo impulsado tenga que frenar; al recibir el movimiento la pequeña polea (114) aumenta, mínimo a 300 las revoluciones por minuto, que mediante eje (115), también montado sobre puente (35), conecta el movimiento al volante macizo o disco (41), igual o un poco mas pequeño al volante de pesas (84), cuyo aro externo, se le instalan los aros de lamina (42) para que formen una polea, que también se pueden reemplazar por una polea, pero esta con un aro pesado, para darle fuerza centrífuga, que recibe mínimo 300 revoluciones por minuto y las transmite a la pequeña polea del alternador (51), cuyas revoluciones se verán aumentadas en unas 12 o mas veces; sistema que puede estar reforzado por uno o dos paneles solares (48), si se quiere y si es necesario; y c) el sistema meramente eléctrico, el sistema que probado que dio resultado, se caracteriza por el sistema de recarga de una quinta batería de carro (118) de 12 voltios y 60 amperios y que necesitándose mayor autonomía del vehículo, se debe utilizar uno ó dos bancos de 4 baterías pequeñas (2 A 2 B); cuya energía de la batería de carro (118), conectada a un inversor o elevador (121) que eleva la corriente de 12 voltios a 110 voltios, este con capacidad, según la necesidad, de 300 vatios o mas y de este a un cargador (122) de 110 voltios a 12 ó 48 voltios, que la envía a interruptor de codillo (112), con el cual se selección uno de los dos bancos de baterías pequeñas (2 a ó 2 b) que se quiera cargar y de cada banco de baterías, envía la energía a otro segundo interruptor de codillo (113), el que dependiendo el banco de baterías que este con su carga, pueda alimentar el motor (59). Las baterías estarán conectadas unas con otras de positivo a negativo, para descargar los 48 voltios que necesita el motor (59) y energía de luces, stops, etc., motor (59), que transmite su fuerza mediante piñones (63) al piñón (64), si se quiere con cambios para regular velocidades y de este piñón al eje (76) y de este a las ruedas (110); la energía que se genera y se consume es controlada, por medio de reguladores, tensiómetros, amperímetros y voltímetros, en las cantidades necesarias, instalados en un tablero. Triciclo caracterizado porque se ha amando en un chasis, en cuadrante y tubo, formando dos cajas, una en la parte trasera, a la altura del eje, que a cada lado se levanta una especie de cuadrante, para dar espacio a la instalación de amortiguadores, que se aseguran a un brazo que ecualiza de arriba a abajo y un brazo resorte fijo al chasis; esta caja también la forman los travesaños (70, 70 A y 77) donde por los puentes (35 y 66) se arma y se protegen los elementos de generación de energía, como el volante, el motor que mueve el triciclo y sobre esta caja se instala la silla de los pasajeros (106, 107); una segunda caja, rectangular, formada por los parales (1) y los travesaños (79) instalada en la parte media del triciclo, que protege y aísla las baterías y sobre los travesaños de esta caja se instala la silla del pedalista, sobre dos travesaños con rieles que permite desplazar la silla de adelante hacia atrás y en el caso del triciclo meramente eléctrico, la caja de baterías (2 A, 2 B) instaladas en la parte trasera de triciclo y la quinta batería (118) y el motor (59), instalada debajo de la silla de pasajeros. En la parte central del chasis se ha instalado un marco reforzado de bicicleta, cuya dirección se maneja en dos tiempos mediante dos palancas cortas transversales y dos laterales largas conectadas al tubo superior del tenedor y de este al tubo que maniobra los cachos de la dirección; con sistema de transmisión de pedaleo en dos tiempos o reconviente. Vehículo caracterizado por su cubierta aerodinámica, que bien se puede forrar con carpa especial e incluso con fibra de vidrio.

2.- Se caracteriza el vehículo porque puede generar su propia energía, con el avance del triciclo o vehículo, mediante el sistema de polea grande formada por un volante de tres pesas, montado sobre dos platinas puente, que recibe impulso de fuerza, de piñones exploker dobles montados en el eje del triciclo, que con su avance de unas 20, máximo 30 revoluciones por minuto; mediante cadena con su tensor y cambio, transmite el giro los piñones exploker dobles de diferentes tamaños que permiten el cambio para regulando las revoluciones, acoplado a un lado de la polea volante de pesas y este al recibir pequeños impulsos, del eje, crea el desbalance de las pesas y estas mismas generaría una fuerza rotativa; fuerza de giro que transmitirá la polea formada por el volante de pesas, mediante correa a una polea pequeña con sistema de piñón exploker, fija a un corto eje, junto con la polea volante de disco macizo, eje montado sobre rodamientos y las mismas platinas puente del volante de pesas, en el que la pequeña polea aumenta mínimo en 12 revoluciones por minuto, que al girar al tiempo con la polea a volante macizo o polea de aro

macizo o pesado, que giraría a unas 300 revoluciones por minuto, generando una fuerza giratoria centrífuga; de esta polea volante macizo o de aro pesado, de unas 300 revoluciones por minuto, mediante correa la transmitirá a polea pequeña del Alternador o Generador eléctrico, que aumentará en otras 12 o mas veces las revoluciones por minuto y según las que necesite el alternador.

3.- Se caracteriza el triciclo o vehículo auto generador eléctrico, porque además de la posibilidad de avance con pedaleo, se le da autonomía propia, en el que en forma simultanea o independiente el sistema de energía la solar, que mediante uno o mas paneles solares, instalados en el techo, pueden cargar una batería y esta energía utilizada para la carga de uno o dos bancos de baterías o una quinta batería de carro que mantendría la carga de las baterías necesarias para mover el motor del triciclo, si no se utiliza la carga de energía solar, esta quinta batería se podría cargar con cargador de corriente alterna y por el sistema, batería única a cargar de esta forma ;

4.- Se caracteriza el triciclo vehículo, porque se puede alimentar con uno o dos bancos de batería y una quinta batería de carro al que se incorpora una red de distribución y acople de energía, el sistema meramente eléctrico; sistema de recarga de una quinta batería de carro (118) de 12 voltios y 60 amperios, utilizando uno ó dos bancos de 4 baterías pequeñas (2 A 2 B); cuya energía de la batería de carro (118), conectada a un inversor o elevador (121) que eleva la corriente de 12 voltios a 110 voltios, este con capacidad, según la necesidad, de 300 vatios o mas y de este a un cargador (122) de 110 voltios a 12 ó 48 voltios, que la envía a interruptor de codillo (112), para seleccionar uno de los dos bancos de baterías pequeñas (2 a ó 2 b) que se quiera cargar y de cada banco de baterías, envía la energía a otro segundo interruptor de codillo (113), el que dependiendo el banco de baterías que este con su carga, pueda alimentar el motor (59). Las baterías estarán conectadas unas con otras de positivo a negativo, para descargar los 48 voltios que redistribuye mediante el acelerador (34) al motor (59), al tablero (29), de este a luces stops etc

5.- Se caracteriza el triciclo auto generador, por que el motor (59), transmite su fuerza mediante piñones (63) al piñón (64), si se quiere con cambios para regular velocidades y de este piñón al eje (76) y de este a las ruedas (110); la energía que se genera y se consume es controlada, por medio de reguladores, tensiómetros, amperímetros y voltímetros, en las cantidades necesarias, instalados en un tablero.

6.- Triciclo caracterizado porque se ha armando en un chasis, en cuadrante y tubo que incorpora elementos de amortiguación formando dos cajas, una en la parte trasera, a la altura del eje, que a cada lado se levanta una especie de cuadrante, para dar espacio a la instalación de amortiguadores, que se aseguran a un brazo que ecualiza de arriba a abajo y un brazo resorte fijo al chasis; caja que también la forman los travesaños (70, 70 A y 77) donde por los puentes (35 y 66) se arma y se protegen los elementos de generación de energía, como los volantes, el motor que mueve el triciclo y sobre esta caja se instala la silla de los pasajeros (106, 107) y en forma opcional la caja de baterías, que puede ir instalada en la parte media del triciclo o en la parte trasera y sobre los travesaños de estas caja se instala la silla del pedalista, sobre dos travesaños con rieles que permite desplazar la silla de adelante hacia atrás.

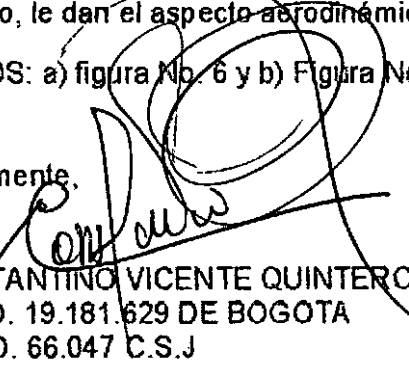
7.- Se caracteriza el triciclo por que en la parte central del chasis se ha instalado un marco reforzado de bicicleta, cuya dirección se maneja en dos tiempos mediante dos palancas cortas transversales y dos laterales largas conectadas al tubo superior del tenedor y de este al tubo que maniobra los cachos de la dirección; con sistema de trasmisión de pedaleo en dos tiempos o reconvente. Vehículo caracterizado por su cubierta aerodinámica, que bien se puede forrar con carpa especial e incluso con fibra de vidrio.

8.- Se caracteriza el triciclo o vehículo, porque en forma opcional y en forma independiente si se quiere, para aprovechar el impulso del vehículo, se puede utilizar la polea volante de pesas y la polea volante de disco macizo o de aro pesado, para que al mismo tiempo de impulso al giro del eje y este a las ruedas.

9.- Se caracteriza el triciclo o vehículo, por su diseño, que cubierto con carpa o inclusive con fibra de vidrio, le dan el aspecto aerodinámico, que corta la resistencia del aire.

ANEXOS: a) figura No. 6 y b) Figura No. 7.

Atentamente,


CONSTANTINO VICENTE QUINTERO H.
CC. NO. 19.181.629 DE BOGOTA
T.P. NO. 66.047 C.S.J

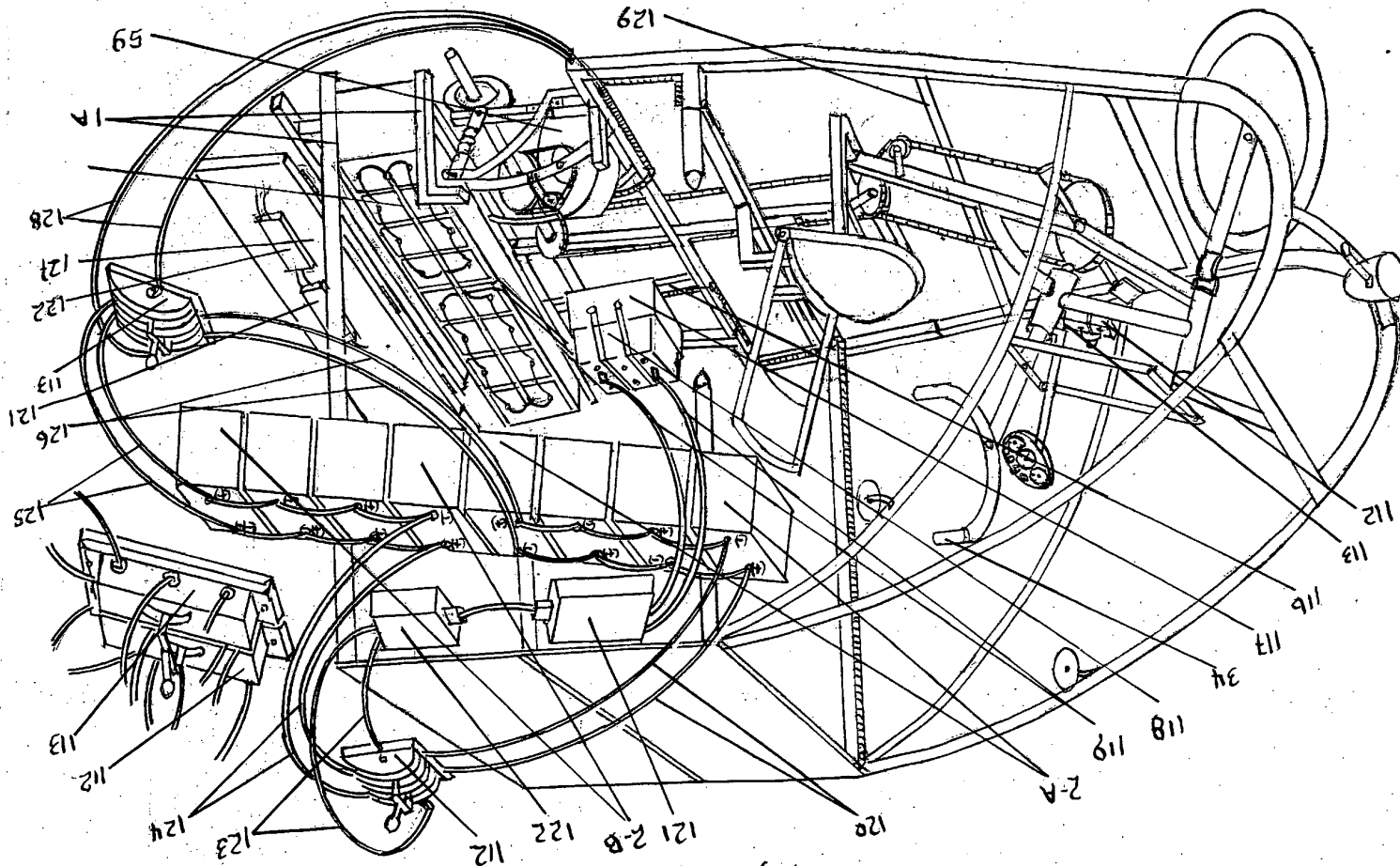


fig No 1

