

16037 P. 6088



31 OCT

16037

31 OCT. 1947

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

MODELO DE UTILIDAD

en

ESPAÑA

por VEINTE años

a nombre de D. SIMON MADINA ALONSO, de nacionalidad española, residente en Vista Alegre, Sestao, Vizcaya, por:

"UN SILLIN PARA BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y VEHICULOS SIMILARES".

- 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 -

Este invento se refiere a ciertos perfeccionamientos introducidos en la construcción de sillines para bicicletas, motocicletas y vehículos análogos.

5 La construcción de estos accesorios tro-
pieza todavía con una serie de inconvenientes, de los
cuales citaremos dos solamente.

3.00



16037

Por una parte, sería deseable encontrar un tipo de sillín que proporcionara una suspensión cómoda al usuario de la bicicleta. Es cierto que este inconveniente ha sido superado en determinadas construcciones, pero se trata de tipos de sillín de coste elevado (resortes guiados dentro de un tubo metálico); por tanto, el problema consiste en encontrar un tipo de sillín cómodo y eficaz y cuya construcción sea económica al mismo tiempo.

El otro inconveniente consiste en la utilización de materiales de precio elevado para la construcción de la superficie de apoyo del sillín. Si se quiere lograr una superficie de asiento agradable es imposible, en las construcciones conocidas, prescindir del cuero como material típico para esta aplicación, teniendo en cuenta además que es preciso utilizar cuero grueso cuyo coste hoy día resulta prohibitivo.

El invento resuelve el primero de estos problemas mediante un sistema de suspensión sencillo y eficaz que se caracteriza porque el sillín va apoyado en tres puntos dispuestos en forma de triángulo con un vértice en la parte anterior del sillín. La sujeción del sillín en esta parte anterior se hace en forma de pivote, de modo que el sillín pueda realizar su basculación en torno de tal articulación pivotada.

El apoyo en los dos vértices posteriores se realiza por medio de sendos resortes de compresión cuyos extremos superiores van unidos al sillín y los inferiores a los extremos correspondientes de una arma-

3. OCT. 19



16037

dura solidaria de la tija de la bicicleta.

5 Esta armadura, que arranca desde la articulación pivotada en la parte anterior del sillín, consta de dos ramas que se acoplan por ambos lados a la parte aplanada de la cabeza de la tija haciéndose la unión mediante un pasador que permite la basculación del sillín. A partir de este punto las ramas de la armadura toman una dirección divergente hasta terminar en unos ojos donde van sujetos, como antes se ha dicho, los extremos inferiores de los resortes de sujeción.

10

El otro inconveniente o sea el de la utilización de cueros gruesos para la superficie del asiento del sillín lo soluciona el invento haciendo que esta parte conste de dos piezas metálicas estampadas, que adoptan en esencia la forma del asiento pudiendo una de dichas piezas, la inferior denominada capa de sujeción, encajar con rozamiento dentro de la superior, denominada chapa de asiento. La superficie de arriba de la pieza superior puede cubrirse con un relleno de fieltro o de otra materia blanda y elástica, envolviéndose el conjunto con un trozo de cuero de poco espesor, gutapercha o de material de revestimiento similar. Los bordes de este trozo de material de recubrimiento se vuelven hacia adentro de la pieza de asiento del sillín, doblándolos sobre su borde y a continuación se encaja dentro de esta pieza de asiento y a frotamiento contra los bordes del trozo de cuero de material similar, la pieza metálica inferior de sujeción del sillín con lo que el aspecto del conjunto no des-

15

20

25

16037

16037



3100

merece en nada del de un sillín de cuero grueso, resultan-
do al propio tiempo más agradable y muchísimo más econó-
mico, así como más robusto.

5 Para asegurar aún más la adherencia entre
ambas piezas, la superior lleva dos tornillos que atravie-
san la inferior y que reciben sendas tuercas que al ser
apretadas oprimen entre sí las dos piezas metálicas del
sillín, resultando de este modo imposible la separación
involuntaria del conjunto.

10 A fin de permitir una retención provisio-
nal de ambas piezas mientras se aprietan los tornillos,
la pieza de sujeción lleva dos orificios situados a cier-
ta distancia sobre su eje longitudinal. Estos orificios
dejan pasar los extremos de sendas lengüetas que, una vez
15 que atraviesan la pieza inferior, se doblan y retienen
ambas piezas mientras se realiza el apretamiento definiti-
vo mediante tornillos.

20 El invento prevé también la posibilidad de
dar al sillín una forma que desde el punto de vista ana-
tómico es mucho más lógica que las empleadas hasta ahora.
Esta forma consiste esencialmente en la realización de
la parte delantera en forma de cuello de cisne cuya sec-
ción en forma de arco de círculo va aumentando progresi-
vamente de radio, al mismo tiempo que se incrementan,
25 también progresivamente, la cuerda y la flecha del arco.

Para la mejor comprensión del invento se
describiré a continuación una realización típica del mis-
mo, dada únicamente a título de ejemplo no limitativo.



16037

31001.

En los dibujos:

la figura 1 es una vista del sillín desde la parte posterior;

5 la figura 2 es un detalle de la estructura de la superficie de apoyo del sillín;

la figura 3 es una vista del sillín desde abajo;

10 y la figura 4 es un grupo de secciones transversales que da idea de la forma de la parte delantera del sillín.

En la figura 1, 1 es la superficie de asiento del sillín que va apoyado en su parte anterior con una articulación pivotada 2 y en su parte posterior en un par de resortes 3 y 3' que a su vez se apoyan en los extremos 15 4 y 4' de la armadura de suspensión.

20 La parte delantera de esta armadura arranca de la articulación pivotada y está constituida por dos ramas paralelas en esencia que van solidarizadas a la cabeza 5 de la tija acoplándose a una parte aplanada de la misma, a ambos lados, yendo atravesado el conjunto por un pasador 6'. Luego las ramas de la armadura se apartan en dirección divergente hasta formar los extremos 4 y 4' donde se apoyan los muelles 3 y 3' yendo ambos extremos arriestrados por un tirante 6.

25 La superficie de apoyo del sillín está formada (véase la figura 2) por una chapa de asiento lo que adopta la forma del sillín. Encima de esta chapa de asiento se dispone un mullido de fieltro o de un material elástico



16037

3700

5 adecuado y, como cubierta, el conjunto se rodea con un trozo de cuero o gutapercha que se vuelve hacia adentro como se indica en 13 de la figura 2 por encima de los bordes de la pieza 10. A continuación se encaja por dentro de la pieza 10 una caja de sujeción 14 sujetándose provisionalmente el conjunto mediante las lengüetas 7 y 7" (véase figura 3). De este modo, como antes se ha dicho, se logra un conjunto que, además de ser robusto y económico ofrece una superficie de asiento agradable para el

10 usuario.

En la figura 4 se han representado varias secciones transversales señaladas con A, B, C, D, E. Estas secciones transversales indican la forma general del cuello de cisne que constituye la parte delantera del sillín. Se verá que la sección A tiene forma de arco muy rebajado cuyo radio, cuerda y flecha aumentan progresivamente. Como un ejemplo de las dimensiones de esta parte del sillín podrían tomarse las siguientes:

15

	Sección	Radio	Cuerda	Flecha
20	A	18,5	35	10,5
	B	19	39	14
	C	20,5	43,5	18
	D	33,5	63	21
	E	63	95	22

25 Para proteger la capa superior de cuero contra el desgaste producido por el roce al dejar la bicicleta apoyada contra una pared, por ejemplo, puede dis-



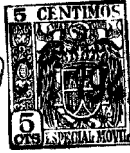
16037

ponerse en uno o en los lados más salientes del sillín sendas cantoneras metálicas de protección.

- O - N O T A - O -

5 Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de este Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los siguientes:

10 1ª. - Un sillín para bicicletas, motocicletas y vehículos similares, caracterizado porque va apoyado en tres puntos dispuestos en forma de triángulo con el vértice delantero hacia la parte delantera del sillín haciéndose la sujeción del sillín en esta parte delantera en forma de articulación pivotada y realizándose el apoyo en los dos vértices posteriores mediante sendos resortes de compresión y disponiéndose una armadura que consta de dos
15 ramas que arrancan desde la articulación pivotada delantera y tienen curso esencialmente paralelo, acoplándose en esta parte, por ambos lados, a una porción aplanada de la cabeza de la tija, a las que van unidas por un pasador, y separándose ambas ramas en forma divergente desde
20 este punto hasta terminar en unos ojos a los que se sujetan, respectivamente, los extremos inferiores de los resortes de suspensión del sillín.



16037

2º. - Un sillín para bicicletas, motocicletas y vehículos similares, caracterizado porque la parte de apoyo del sillín consiste en una chapa metálica de asiento, que adopta la forma del sillín, en cuya parte superior se dispone un mullido de fieltro o de otro material análogo elástico cubriéndose todo ello con un trozo de cuero de poco espesor, gutapercha o material similar, que por encima de los bordes de la chapa de asiento se vuelve hacia el interior de la misma, encajándose a continuación dentro de la chapa de asiento una chapa de sujeción de forma semejante, pero de dimensiones algo menores para que entre a rozamiento una vez colocada la cubierta de cuero por encima de los bordes de la chapa de asiento.

3º. - Un sillín según se reivindica en el punto 2º, caracterizado porque se disponen medios de sujeción provisional para las dos chapas, consistentes en un par de lengüetas solidarias de la chapa de asiento, que atraviesan la chapa de sujeción a través de dos orificios y que luego se doblan para retenerlas.

4º. - Un sillín según se reivindica en los puntos 2º y 3º caracterizado porque se disponen medios de sujeción definitiva que consisten en uno o varios tornillos solidarios de la chapa de asiento, que atraviesan la de sujeción por sendos orificios y que son allí apretados por sendas tuercas, de modo que la chapa de sujeción sea forzada para que encaje fuertemente dentro de la chapa de asiento.



16037

5 5ª. - Un sillín según se reivindica en los puntos 2ª y 3ª y 4ª, caracterizado porque a uno o a ambos lados del sillín se disponen en sus partes más salientes cantoneras que los protegen contra el roce.

10 6ª. - Un sillín para bicicletas, motocicletas y vehículos similares, caracterizado porque la parte delantera del sillín adopta una forma de cuello de cisne que en su sección transversal es un arco de círculo cuyo radio, cuerda y flecha aumentan progresivamente hacia la parte trasera del sillín.

7ª. - Un sillín para bicicletas, motocicletas y vehículos similares.

15 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de nueve hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 3 OCT. 1947

P. A.

Alberto de Elzaburo

Por Poder

16037

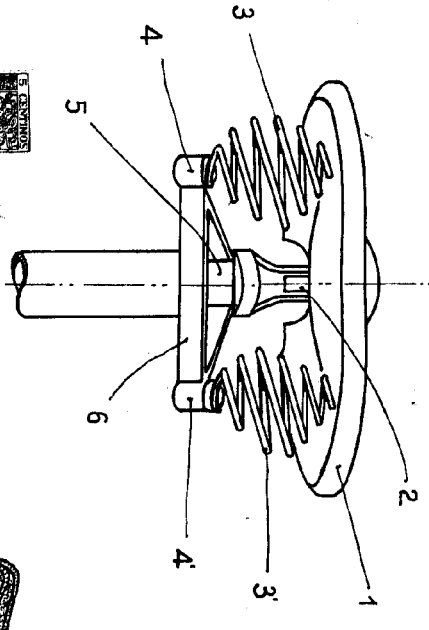


Fig. 1

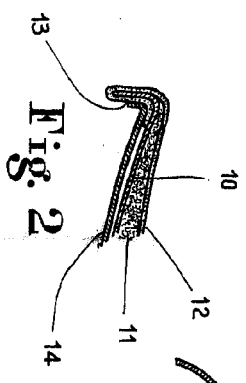
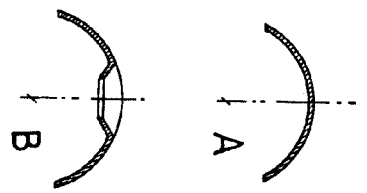
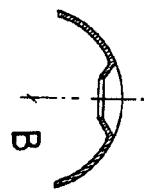


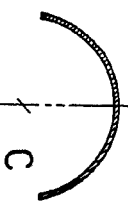
Fig. 2



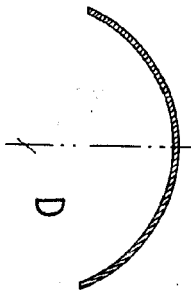
A



B

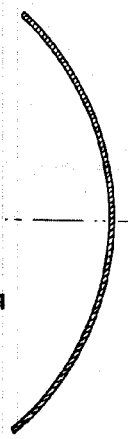


C



D

Fig. 4



E

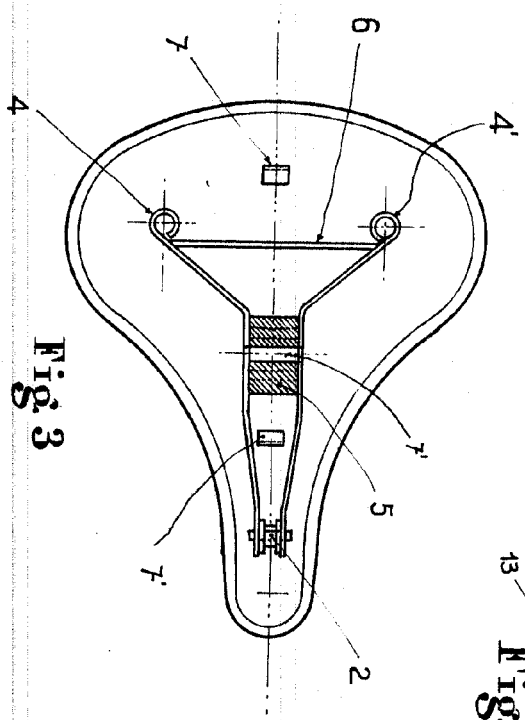


Fig. 3

D. S. GIBSON
D. S. Gibson

