

38960



MODELO DE UTILIDAD
POR VEINTE AÑOS
EN ESPAÑA

Solicitado a favor de D. Emilio Pérez Navarro, de nacionalidad española, domiciliado en Valencia, calle de Denia nº 34

por

=";" " ESTABILIZADOR PARA MOTONETAS " =;"=;"=;"=;"=;



MEMORIA DESCRIPTIVA



5

En la presente Memoria y en los dibujos anexos vamos a describir las particularidades de un especial dispositivo adaptable a las motonetas, mediante el cual puede el conductor estabilizar su posición en el vehiculo y dominar a este del mismo modo que si de una motocicleta normal se tratara, por lo cual lo denominamos estabilizador.

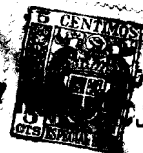
A pesar de la gran aceptación que ha tenido el nuevo tipo de motocicleta conocido con el nombre de



38960

10 motoneta, que como es sabido se caracteriza por su falta
de cuadro que permite al conductor ir comodamente
sentado en posición similar a como iría en una silla,
estos vehículos presentan una grave dificultad que limita
mucho su adopción, la cual consiste en la falta de
15 sujeción del conductor a la motoneta, debido a su postura,
lo que se traduce en una falta de estabilidad y de dominio
del conductor sobre el vehículo, acción esta que se nota en
gran manera, contrastando con las motocicletas normales,
sobre las cuales va perfectamente
20 adaptado el motorista, debido principalmente a su postura
a horcajadas en la que se sujeta al cuadro o depósito de
carburante de la moto mediante las rodillas, permitiéndole
influir con la fuerza de estas sobre el dominio del vehículo.
Esta gran dificultad, que es además causa de frecuentes
accidentes, queda totalmente
25 eliminada con el nuevo dispositivo estabilizador objeto
del presente Modelo, con el cual se suple la falta de cuadro
al que sujetarse, sin perder por ello la comodidad y estética
de esta clase de vehículos, circunstancias que proporcionan
a este objeto los méritos suficientes para merecer el privilegio
de exclusividad que se solicita.
30

Consta en esencia el dispositivo a que nos venimos
refiriendo de dos brazos unidos entre sí en forma de
horquilla, o independientes, alojados en sus respectivas
35 correderas dispuestas a ambos lados del saliente o base
del sillín y con resortes o no y medios de fijación de los
brazos en una posición determinada, teniendo dichos brazos
en sus extremos delanteros dos cuer-



40 pos de cualquier materia flexible, tal como caucho,
conformados para acoplamiento lateral de las ro-
dillas. Estos brazos pueden deslizarse en sus corre-
deras para presentar las rodilleras adelantadas, o
retraídas debajo del sillín, según hayan o no de
45 usarse.

A fin de que la descripción general que antecede
pueda ser más fácilmente comprendida, se acompaña con
la presente una lámina de dibujos representando un
caso de realización práctica de uno de estos estabili-
zadores, con una variante y su forma de aplicación,
50 haciendo la salvedad de que al tratarse los dibujos
de meros ejemplos auxiliares, no pueden servir para
limitar el alcance de protección, por lo que habrán
de interpretarse en su más amplio sentido.

55 Los mencionados dibujos representan en su figura
1, una vista en perspectiva del dispositivo estabiliza-
dor, realizado en su forma más normal de horquilla,
siendo la figura 2, una vista parcial de uno de los
brazos soporte de las rodillas; la figura 3, una sección
60 longitudinal de aquel; la figura 4, una sección del
brazo alojado en el tubo corredera; la figura 5, una
variante de realización sin muelle; la figura 6, un
detalle del dispositivo de fijación; la figura 7 una
sección transversal de este último dispositivo y las
65 figuras 8 y 9 dos diferentes posiciones del disposi-
tivo acoplado a una motoneta.

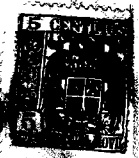
Refiriendonos pues a los mencionados dibujos, ve-
mos que las diferentes partes que componen el disposi-
tivo representado como ejemplo, son y se hallan señala-
dos como a continuación se expresa: esta integrado por
70



- 4 -

dos brazos -1- y -2- de tubo metálico, adoptando forma de horquilla, con cierto acodamiento, presentando cerca de dos ángulos delanteros dos cuerpos de caucho -3- y -4- debidamente conformados con cierta concavidad para el acoplamiento anatómico de los lados internos de las rodillas del conductor, hallándose montadas dichas rodilleras de caucho mediante unos soportes -5-. Cada tubo o brazo -1- y -2- lleva interiormente un vastago o varilla -6-, alrededor del cual va arrollado el muelle -7-, disponiendo además longitudinalmente de unos orificios -8-. Estos tubos -1- y -2- van alojados telescopicamente en otros tubos -9- y -10- que les sirven de corredera, yendo sujeto el extremo del vastago -6- en los tubos -9- y -10-, de modo que al salir los tubos -1- y -2- de los -9- y -10- en que van alojados, quedan comprimidos los muelles -7- con la tendencia a introducir de nuevo los tubos 1 y 2 en sus correderas. Los tubos correderas -9- y -10- dispondrán de unas orejetas o punteras -11-, -12-, -13- y -14- para el montaje del dispositivo a la carrocería de la motoneta, pero además constarán de unos dispositivos de fijación, integrados por las palancas -15- y -16- montadas en unas orejetas -18- y en sus correspondientes ejes de giro o basculación, con un resorte de acero -17- que presiona constantemente a dichas palancas, manteniendo un extremo dentro de unas ventanas practicadas en los tubos -9- y -10-, para que a su vez penetren en los orificios -8- y sirvan de tope que impide el retroceso de los brazos -1- y -2-.

El muelle -7- y el vastago -6- no son imprescindibles, ya que como se aprecia en la figura -5-, el



- 5 -

dispositivo puede no ser de recuperación automática, en cuyo caso se suprimen dichos muelles y vastagos, debiendo introducirse los brazos -1- y -2- a mano dentro de los tubos corredera -9- y -10-, siendo esto una variante de realización.

El montaje del dispositivo puede apreciarse claramente en las figura -8- y -9-, o sea que a ambos lados de la carrocería de la motoneta -19-, precisamente debajo del sillín -20-, se sueldan o sujetan mediante tornillos u otros medios las orejetas -11-, 12- -13- y -14- haciendo así a los tubos correderas -9- y -10- solidarios del vehículo.

En cuanto a su funcionamiento es como sigue: en la posición de reposo o no uso de la motoneta representada en la figura -8-, vemos que los brazos -1- y -2- se hallan introducidos en su mayor parte en el interior de los tubos -9- y -10-, en cuyo caso las rodilleras -3- y -4- quedan retraídas junto al sillín -20-. Para el uso del estabilizador, tiraremos de la parte delantera y venciendo la resistencia de los muelles -7- si los hay, sacaremos los brazos -1- y -2- de sus alojamientos cuando creamos conveniente, según la posición de las rodillas una vez sentados en el sillín y con solo dejarlo, quedará anclado y en una posición fija, debido a las palancas -15- y -16- que se introducen en los orificios -8- y le impiden el retroceso aunque el muelle -7- este tirando, quedando con esto el dispositivo en la forma que aparece en la figura 9, en la cual, una vez sentado el conductor en el sillín, puede apoyar sus rodillas en las rodilleras -3- y -4-, sujetándose por este medio, que le permitirá al propio tiempo dirigir mejor



la motoneta. Al dejar de hacer uso del dispositivo,
bastara accionar los gatillos o palancas -16- para que
135 el estabilizador se retraiga, penetrando los brazos
-1- y -2- dentro de sus tubos -9- y -10- por efecto
de los muelles de recuperación -7-, quedando de nuevo
automaticamente, (o simplemente empujandolo a mano si
no tiene muelles) en la posición representada en la
140 figura 8.

Descrita suficientemente la constitución y funcio-
namiento del estabilizador objeto del presente Modelo
de Utilidad, resta consignar la posibilidad de que se
varien las formas, materiales, dimensiones y cuantos
145 detalles secundarios no alteren sus condiciones ni
modifiquen los fundamentos en que se basa, según se ex-
presa en la siguiente

N O T A
- - - - -

Los puntos nuevos y de propia invención que se
150 presentan para que sean objeto de reivindicación en el
presente Modelo de Utilidad, son:

1º.-Estabilizador para motonetas, caracterizado
por estar integrado por un soporte bastidor, corredizo
debajo y a los lados del asiento del sillin, con dos
155 rodilleras de materia flexible en su extremo anterior
que se desplazan hacia adelante para su uso, ofrecien-
do al conductor un punto de apoyo para sus rodillas, re-
plegandose hacia atras junto al sillin cuando no se pre-
cisan.

2º.-Estabilizador para mptonetas, caracterizado
porque el bastidor soporte de las rodilleras, citado
en la reivindicación anterior, tanto si esta integrado



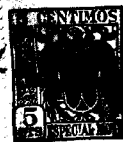
165 por dos brazos independientes como si estan unidos en
forma de horquilla, tiene dichos brazos alojados en
unas correderas de tubo solidarias a la carroceria del
vehiculo, las cuales disponen de unas palancas articu-
ladas provistas de unos muelles que sirven de tope para
170 impedir el retroceso de los brazos, una vez corridos
hacia afuera, al encajar el extremo de las palancas en
los orificios que al efecto tienen los brazos practi-
cados.

3^a.-Estabilizador para motonetas, caracterizado
porque en el caso de desear que el retroceso del dis-
positivo sea automatico, los brazos del bastidor sopor-
te de la reivindicación anterior, alojaran en su interior
175 un vastago con un muelle en espiral alrededor de aquel,
quedando sujeto el extremo del vastago al tubo correde-
ra para que al extraer los brazos se compriman los mue-
lles y puedan recuperar y volver a su primitiva posición
180 al soporte bastidor, una vez se deje suelto el disposi-
tivo de fijación integrado por las palancas de la rei-
vindicación anterior, careciendo de dichos muelles si
el retroceso desea hacerse a mano. Y

4^a.-"ESTABILIZADOR PARA MOTONETAS", de conformidad
185 en un todo en lo esencial y fines industriales a lo des-
crito en la precedente Memoria Descriptiva y graficamen-
te representado en las figuras del adjunto plano para
su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de OCHO. páginas escritas
o mecanografiadas por una sola cara a doble espa-

38960



- 8 -

cio en 188 líneas.

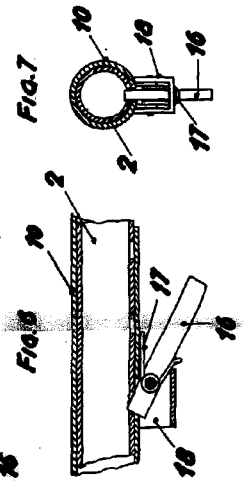
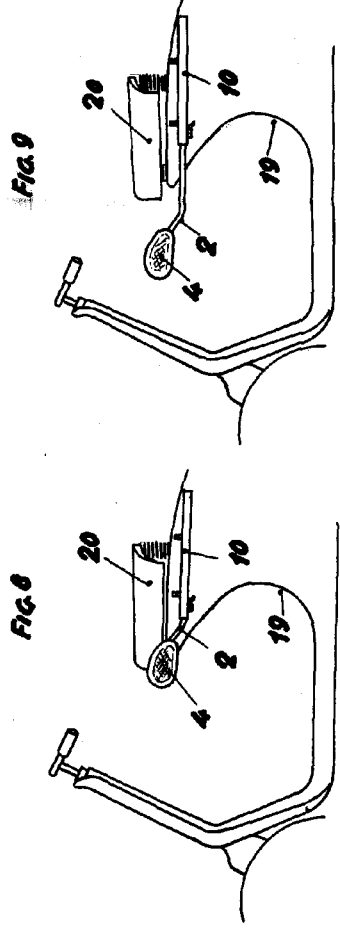
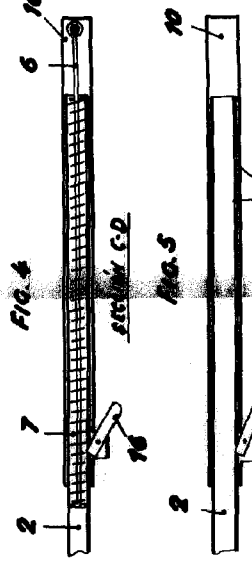
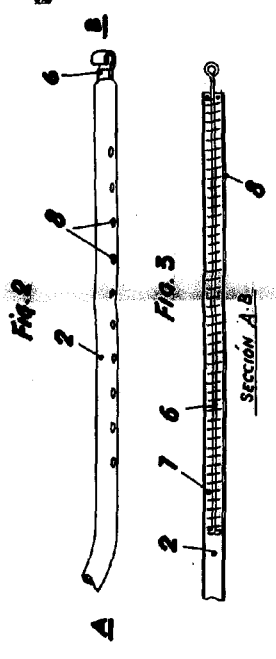
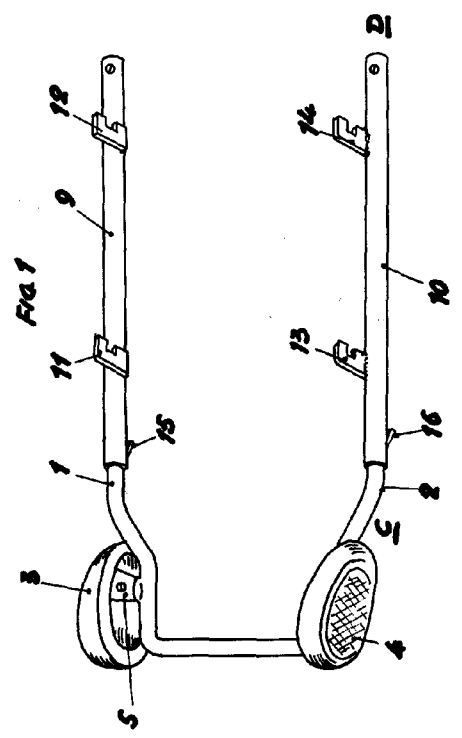
Valencia, 30 Octubre de 1953

Por autorización del interesado.

D. Emilio Pérez

Modelo de Utilidad

38960 *Fig. Única*



ESCALA VARIABLE
VALENCIA, 2 NOVIEMBRE 1953
P.A.

Emilio Pérez