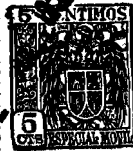


49100



MEMORIA DESCRIPTIVA

PARA UNA PATENTE DE MODELO DE UTILIDAD, POR VEINTE
AÑOS, EN ESPAÑA, A FAVOR DE DON JOSÉ MARIA ARRIZA-
BALAGA AGUIRRESURUALDE, DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA,
DOMICILIADO EN EIBAR (GUIPUZCOA), PASO DE URQUIZU
NUM. 2.

Sobre:

"UN PROTECTOR PARA MOTORES DE MOTOCICLETAS Y VELO-
MOTORES"

El presente registro merece el privilegio de ser
considerado como Modelo de Utilidad, ya que su función
está perfectamente definida y reporta una serie de ven-
tajas prácticas, de acuerdo con lo preceptuado en el -
5. artículo 171 de la vigente Ley sobre Propiedad Indus-

49100



trial.

Como es sabido en los velomotores y motocicletas, que por llevar el motor generalmente en la parte central del cuadro e inferior del mismo, el polvo procedente de la rueda delantera al mezclarse con la grasa que desborda el cilindro, carter y similares, se forma una capa que impide su normal refrigeración, presentando un lamentable aspecto y ensuciando la ropa del usuario.

Teniendo en cuenta este inconveniente, el solicitante del presente registro, industrial técnico en la materia, ha ideado la proyección de un protector que evita totalmente estos inconvenientes, que presenta una sencilla adaptación y es de un coste económico.

Como su enunciado indica, consiste la esencialidad del presente registro de Modelo de Utilidad, en un protector de motores para motocicletas y velomotores, de acuerdo con la descripción detallada que del mismo se realiza, debiendo interpretarse siempre este concepto en su más amplio sentido y nunca en limitativo.

Para mejor comprensión del objeto, se acompaña a la presente memoria, una hoja de planos en la que a título de ejemplo, se representan todas y cada una de las partes que lo forman y relación que guardan entre sí.

En la citada hoja de dibujos se aprecian las siguientes referencias:

Figura 1ª.- Es una vista frontal del protector, que muestra todas sus características esenciales.

En la misma tenemos:

a) Superaletas en número de dos, enfrentadas longitudinalmente. Adoptan forma rectangular, con la particularidad de que sus



ángulos respectivos superiores son truncados.

Sus dimensiones son idénticas.

b) Plancha de material flexible, fabricada en plástico, goma o similar, también sensiblemente rectangular con sus ángulos inferiores rematados en sentido ligeramente curvo.

5. En sí constituye el protector propiamente dicho.

c) d) Muelles de tracción, en número de dos, situados en posición horizontal, con arreglo a su eje de figura y paralelos entre sí.

10. Van montados por sus extremos respectivos sobre unas pestañas.

Su misión es producir la tensión necesaria, para provocar la unión de las super-aletas -a-.

e) Pestañas en número de cuatro, constituídas respectivamente en los planos interiores de las super-aletas -a-, pero que presentan una ligera desviación hacia su parte posterior, es decir salientes, cuya inclinación está determinada hacia la rueda directriz del vehículo.

15. Están formadas por pares respectivos, situados paralelamente en los extremos del plano de cobertura.

20. Son iguales entre sí.

f) Pestañas en número de dos, situadas en sentido central con relación a las pestañas -e-.

25. Su inclinación está determinada en sentido contrario a la de sus correspondientes, es decir hacia su parte anterior.

Sirve como base de fijación de los muelles de tensión -c-, -d-.

g) Cajeadado o rebaje, constituido en la parte inferior de las aletas adaptables -a-, cuya misión es facilitar el montaje de la varilla del guardabarros propiamente dicho.

30.

49100



h) Pletinas longitudinales, en número de dos, situadas en la unión del protector -b- y super-aletas -a-.

Su misión es fijar por presión ambos planos, mediante la acción de tornillo o similar.

5. i) Aletas de refrigeración, en número de cuatro, formada en sentido angular o curvo, con rebaje o cajeado en su asiento, para motivar la autoventilación del dispositivo de arrastre del vehículo, condición ésta muy necesaria, ya que el enrarecimiento del aire por su calefacción, debido a la caloría del motor, implicaría una mala carburación, con pérdida de potencia motriz.
- 10.

Este paso de aire indirecto actúa de verdadero filtro para el polvo y demás partículas desprendidas.

Figura 2ª.- Muestra un montaje, visto en planta oblicua de todo el dispositivo protector.

15. En la misma tenemos:
- k) Aleta delantera del vehículo.
 - l) Motor de explosión.
 - m) Llanta de la rueda directriz.

Su colocación es sumamente sencilla:

20. Con una ligera flexión o separación de ambas super-aletas -a- se hace que coincidan las pestañas -e- y -f- de forma tal - que las mismas opriman por ambos lados al guardabarros del vehículo. Las pestañas base de los muelles, quedarán superpuestas y - las de los extremos por su parte inferior.
25. La tensión de los muelles -d- obliga a la unión de los - planos de cobertura, a mantenerse rígidamente y con total imposibilidad de desprenderse.

- La varilla del guardabarros, queda alojada en el cajeado formado en la parte inferior de las super-aletas y plancha de -
30. plástico o similar en su parte superior.



La trepidación del motor y suspensión del vehículo no afecta en absoluto a este acoplamiento debido a que la fijación es muy firme.

5. No roza ni altera la presentación del guardabarro, ya sea niquelado, pintado etc.

No es preciso efectuar ninguna perforación ni doblez en la propia aleta.

Su peso es muy reducido y no requiere el empleo de medios auxiliares para su colocación.

10. Puede ser decorado por cualquier procedimiento.

Muy duradero y efectivo en su función.

15. Describas suficientemente las partes que componen el objeto que constituye el presente registro de Modelo de Utilidad, su aplicación y ventajas, se hace constar expresamente que cualquier modificación que se introduzca en el mismo, tanto en forma, dimensiones o clase de material empleado, se considerará incluida dentro del mismo, siempre y cuando que no altere o modifique esencialmente su función característica.

NOTA

20. En resumen: la presente patente de Modelo de Utilidad, comprende las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Un protector para motores de motocicletas y velomotores, caracterizado por la formación de dos super-aletas, de forma rectangular, con sus ángulos superiores truncados.

25. 2ª.- Un protector para motores de motocicletas y velomotores, según la anterior reivindicación, caracterizado porque los citados planos de cobertura, presentan en sus aristas internas tres series de pestañas pareadas, correspondiente los pares superior e inferior a las inclinaciones posteriores y el par central a la desviación anterior. Esta disposición constituye



en sí el sistema de fijación al guardabarro del protector.

5. 3ª.- Un protector para motores de motocicletas y velomotores, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado por que la tensión es originada por el acoplamiento de dos resortes de acero en espiral, montados respectivamente sobre el par central de pestañas. Dichos muelles, están en posición horizontal y en sentido paralelo.

10. 4ª.- Un protector para motores de motocicletas y velomotores, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado por que en la superficie de las super-aletas, se han practicado unos cortes, dotados de protección curva con paso indirecto de aire, que en sí constituyen el sistema de refrigeración del motor, actuando de filtro para el paso de polvo y demás impurezas. Van dispuestas por pares en cada banda de la cobertura.

15. 5ª.- Un protector para motores de motocicletas y velomotores, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado por que el montaje de la varilla del guardabarros, se realiza mediante su introducción en un cajeadó, formado en los ángulos inferiores internos del plano de sujeción y rebaje de la plancha del protector.

20. 6ª.- Un protector para motores de motocicletas y velomotores, según las anteriores reivindicaciones, caracterizado por que el protector propiamente dicho está constituido por una plancha de material plástico flexible, unido a las super-aletas por superposición y fijados por dos pletinas enfrentadas longitudinalmente.

25. 7ª.- "UN PROTECTOR PARA MOTORES DE MOTOCICLETAS Y VELOMOTORES".

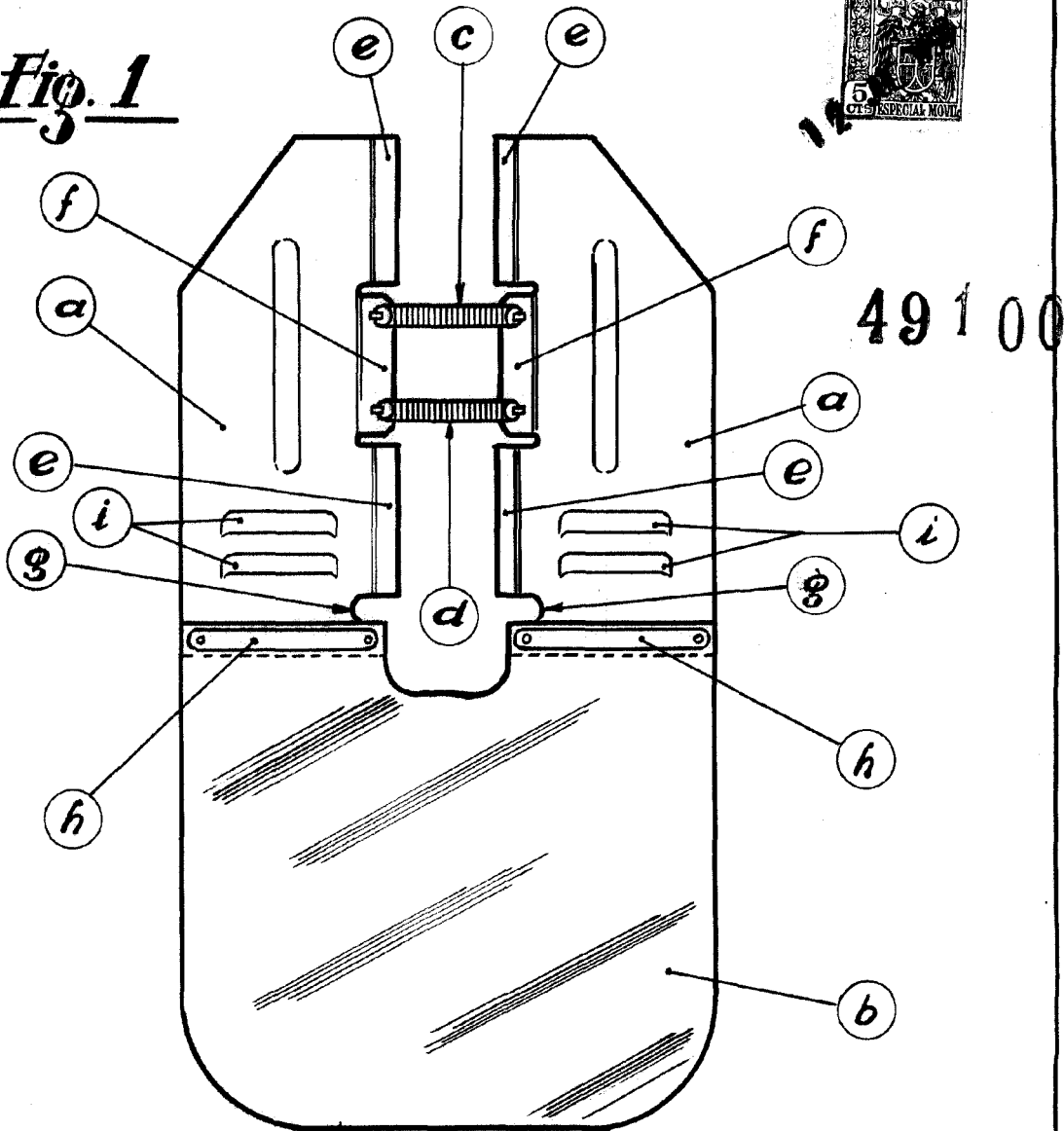
30. Según se describe en esta Memoria que consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos.

Madrid, 12 de Julio de 1955.

M. S. S. S.



Fig. 1



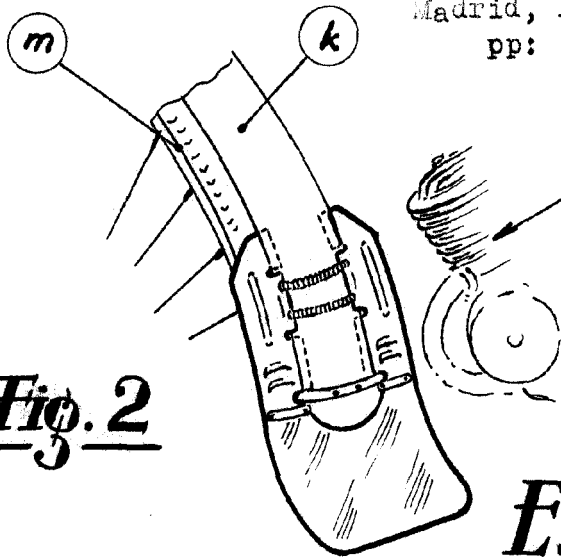
49100

Madrid, 12 de Julio de 1.955.

pp:

M. Schick

Fig. 2



ESCALA VARIABLE