



• 6 5660

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

por "UN DESLIZADOR SOBRE LA NIEVE, PERFECCIONADO", a favor de D. Miguel Feu Serrahima, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona, Puerta Santa Madrona, 32.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

Los atrayentes deportes de nieve, con su gran expansión actual, exigen una constante investigación para mejorar las condiciones técnicas de los vehículos que, en sus múltiples variedades, facilitan el acceso a estos deportes a los aficionados, cada día más numerosos, e incluso al puro goce de los descensos por las laderas de las montañas nevadas.

Unos vehículos, los deslizadores sin motor,



son los que menos han merecido la atención de los técnicos y, sin embargo, son los que más pueden contribuir a que el gran público tenga acceso a esta agradable y sana actividad.

5                    Como se sabe, los pocos tipos conocidos hasta la fecha, de esta clase de deslizadores, son rígidos y, por tanto, bruscos en sus reacciones, poco seguros, y con un sistema de dirección muy sumario y primitivo.

10                   El deslizador sobre la nieve perfeccionado, que aquí se describe y reivindica, implica una serie de soluciones, cuyas características se definen a continuación, como consecuencia de las cuales se logra una gran confortabilidad, en el sentido deportivo de la palabra, amén de una gran estabilidad y una perfecta seguridad  
15                   en su dirección.

                    Para mayor claridad expositiva, se adjuntan, a título de ejemplo, unos dibujos relativos a un deslizador realizado de acuerdo con el presente Modelo.

20                   En los dibujos, en sus distintas figuras, de la I a la VI, puede observarse que el deslizador se resuelve, según tales mejoras, a base de un sólido, rígido y ligero chasis tubular -1-, que recuerda vagamente al de una bicicleta, pero aún más simplificado y rebajado, apoyado sobre tres patines anteriores -2-3-2- y  
25                   tres posteriores -4-5-4-. Que sobre este chasis, sobre la parte posterior de su barrón central -1- se fija, por dos bridas -6-7- de colisor, un cómodo sillín -8- moldeado según las mejores normas de confortabilidad.

30                   En la parte delantera de -1-, está previsto el sector de volante de la dirección -9- que luego detalla-



remos, y un barrón transversal -10- saliente por ambos lados para el apoyo de los pies. Asimismo, una protección de proa -11-.

5 Finalmente, en el extremo posterior del barrón -1-, por detrás del sillín -8- y del travesaño -12-, con el que se sujetan y articulan los patines posteriores -4-5- se prevé una doble cola -13- algo levantada, entre cuyos extremos se prevé y fija el cojinete de articulación -14- de la palanca -15-16- con que se sostiene y se  
10 manda a los frenos -17-. Este consiste en un travesaño horizontal -18- que sujeta firmemente por los dos pares de brazos -19- a las palas dentadas -17-. La palanca -15-, en su parte pasiva, es triangular, con su base -20- paralela al travesaño -12- y gira sobre ella y el cojinete -14-;  
15 el brazo de mando -16- queda así a un lado y a la vera del esquiador sentado en -8-.

El chasis forma pues una especie de Te invertida -1-12- y tumbada, que por la parte delantera presenta otra Te -1-21- asimétrica y formando un plano perpendicular al de la primera. El travesaño -21- de la -1-21- es  
20 casi vertical, levemente inclinado hacia atrás y debidamente reforzado por los cartabones -22-23- que forman parte del triángulo -22-23-40- con que se sujeta al apoyapiés -10-; este mismo travesaño -21- sirve de cojinete de giro al barrón -24- de la dirección, eso es, que  
25 es solidario por su extremo superior con el manillar, y por el inferior con el vértice del triángulo plano -25-, con cuya base se forma el cojinete del barrón -26- con que se sujetan a las horquillas -27-28-27- que sostienen y articulan a los patines delanteros -2-3-2-. De éstos,  
30 el central -3- es más ancho y más largo que los otros dos



5 y queda horizontal, mientras que los laterales y menores -2-2- quedan con sus partes planas inclinadas hacia el central -3-. Igual disposición se da a los tres patines posteriores -4-5-4-, respecto al travesaño horizontal -12- de la Te posterior del chasis.

Los seis patines -2-3-2-4-5-4- pueden oscilar respecto a los respectivos ejes -29-30-31-32-33-34- sostenidos por las horquillas -27-28-27-35-36-37-, con leves variantes.

10 Con los patines centrales -3- y -5- que son los que han de soportar mayor trabajo, se forma la articulación a base de un carrete similar al de bicicleta al cual previamente se le hubiera quitado la corona de agujeros para los radios. Este carrete se fija mediante una brida -49-, que se atornilla fuertemente a la madera del petín.

15 En los patines laterales -2- y -4- se simplifica la articulación de la siguiente forma: Se fija al patín la pieza -39- integrada por un tubo con un par de paletas diametralmente opuestas en cada extremo. En el interior del tubo de esta pieza gira otro -42-, al que se ajusta el eje -50-. Este eje, por sus extremos, se ajusta a las horquillas -27-27- y -35-37- y al hacer presión axial con las tuercas -46- extremas roscadas a dicho eje, se bloquea el tubo pequeño pero dejándolo libre para girar respecto al de la pieza mencionada -39-.

20 En las horquillas centrales se entra el eje del carrete de bicicleta, radialmente, en su apoyo.

25 Se disponen unas ballestas onduladas -44- cuya función consiste única y exclusivamente en mantener en



una misma posición a los patines respecto de sus sopor-  
tes. O sea, que sirven para hacer recuperar al patín su  
posición primitiva y normal después de cada alteración  
ocasionada por los desvíos durante el deslizamiento y  
5 muy principalmente para que cuando los patines queden en  
el aire, eso es, sin apoyarse al terreno, mantengan su  
posición horizontal o normal y no oscilen fácilmente.

Los espárragos -41- sirven para presionar a di-  
chas ballestas -44- por sus extremos y mantenerlas contra  
10 su apoyo central, que es la misma funda del carrete en  
el patín central y en los laterales contra una brida -38-  
suplementaria que se adapta a la parte central de -39-.

Así fijadas las ballestas graduadas por -41- se  
hacen coincidir las distancias con las paletas -43- fi-  
15 jas al chasis en los patines laterales y en los patines  
centrales se logra lo mismo con los topes -47- también  
fijos al chasis.

Los orificios extremos -48- de las ballestas  
son de un diámetro holgadamente mayor que el tornillo  
20 -45- que las presiona, con el objeto de que se deslicen  
alrededor de la caña del tornillo que se fija en la ma-  
dera del patín. Tornillo y agujeros corresponden a -41-.

Los agujeros de las horquillas -27-27-35-37-  
son de igual diámetro que el eje -50- y presionan al tu-  
25 bo -42- axialmente al apretar el eje.

Dada la cierta complicación de estos dibujos,  
creemos oportuno añadir a esta descripción el siguiente  
índice de las partes numeradas que se han citado:

- 1- Chasis tubular.
- 30 -2- Patines anteriores laterales.
- 3- Patín anterior central.



- 4- Patines posteriores laterales.
- 5- Patín posterior central.
- 6- Colisores sillín.
- 7- Bridas de colisor sillín.
- 5    -8- Sillín.
- 9- Manillar dirección.
- 10- Barrón pies.
- 11- Protección proa.
- 12- Travesaño posterior de la Te -1-12-.
- 10    -13- Doble cola, soporte articulación frenos.
- 14- Cojinete articulación frenos.
- 15- Palanca frenos, parte pasiva.
- 16- Idem, parte a accionar.
- 17- Frenos o palas dentadas.
- 15    -18- Travesaño horizontal, soporte de -19-.
- 19- Pares brazos que sujetan -17-.
- 20- Base triángulo -15-15-20-.
- 21- Travesaño anterior de la Te -1-21- y cojinetes  
          dirección.
- 20    -22- Cartabón superior refuerzo de Te -1-21-.
- 23- Idem inferior.
- 24- Barrón de dirección.
- 25- Triángulo que une -24- con -26-.
- 26- Barrón soporte horquillas patines delanteros.
- 25    -27- Horquillas patines laterales delanteros.
- 28- Horquilla patín central delantero.
- 29- Eje articulación patín lateral derecho delantero.
- 30- Idem central delantero.
- 31- Idem lateral izquierda delantero.
- 30    -32- Idem lateral derecha posterior.
- 33- Idem central posterior.

- 7 - 6 5 6 6 0



- 34- Idem lateral izquierda posterior.
- 35- Horquilla soporte patín lateral posterior derecha.
- 36- Idem central posterior.
- 37- Idem lateral izquierda posterior.
- 5    -38- Brida apoyo ballestas laterales.
- 39- Cojinete que se fija a patines laterales.
- 40- Cartabones que soportan a -10-.
- 41- Centros de -45- y -48-.
- 42- Núcleos tubulares bloqueables al eje -50-.
- 10   -43- Paletas-tope de ballestas laterales.
- 44- Ballestas.
- 45- Tornillos presión ballestas.
- 46- Tuercas extremas del eje -50-.
- 47- Topes ballestas centrales.
- 15   -48- Orificios extremos ballesta.
- 49- Brida fijación carrete a bolas, articulación patín central.
- 50- Eje que, bloqueado con -42-, giran ambos dentro de -39-.
  
- 20                Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia del deslizador descrito, será variable a los efectos del presente Modelo de utilidad.  

N O T A .

Se reivindica como objeto de este registro por

- 25   Modelo de utilidad:  

1 - Un deslizador sobre la nieve, perfeccionado, caracterizado por poseer un chasis tubular y rígido, constituido por un barrón inclinado, que sirve de apoyo y sujeción a un sillín, con un travesaño horizontal posterior,

- 30   con el que se vinculan, un freno y los patines posterior-



res; y con un travesaño en plano vertical, con el que se vincula el eje de la dirección, que por su parte inferior sujeta al barrón portapatines delanteros, por la superior al sector de mando de esta dirección y finalmente, con el propio travesaño anterior del chasis se vinculan el barrón para apoyar los pies y el portaprotección de proa.

5                    2 - El propio deslizador sobre la nieve, de la reivindicación anterior, caracterizado porque los patines deslizadores están constituidos a base de tres paralelos y delanteros, vinculados al barrón inferior de la dirección y, por tanto, con posibilidad de variar, conjuntamente, su posición angular respecto al plano vertical determinado por el chasis; y tres patines posteriores asimismo paralelos entre sí y vinculados al travesaño posterior del chasis, en cada uno de dichos grupos de patines, el central es el mayor y queda articulado por su parte central con un eje horizontal, perpendicular al plano del chasis, mientras que los dos laterales de cada grupo son iguales entre sí, menores que los centrales y articulados con ejes inclinados hacia el central respectivo; y, por tanto, el conjunto de cada tres patines afecta una forma abarquillada, si bien cada patín puede oscilar alrededor de su propio eje transversal y central de sujeción al travesaño fijo o móvil que le corresponda del

10                    25                    chasis.

15                    3 - El propio deslizador sobre la nieve, de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque está provisto de una organización de frenos, que comprende una palanca de mando dispuesta a un lado del sillín, articulada con la cola posterior del chasis y con su brazo eficaz aco-

20                    30



dato y provisto de palas planas y de bordes dentados que, al actuar, se hincan en la nieve por detrás de los patines traseros.

5           4 - El propio deslizador sobre la nieve, de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque está provisto de una barra de dirección que queda sujeta y articulada con el tubo travesaño anterior del chasis; la cual va provista de un sector tubular superior, en función de volante y de un travesaño inferior rígido, con tres horquillas  
10           rígidas inferiores, de ellas una, la central, de eje horizontal y dos laterales de ejes inclinados hacia la central.

15           5 - El propio deslizador sobre la nieve, de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las articulaciones de los cuatro patines laterales, anteriores y posteriores, se resuelven por sendos ejes ajustados dentro de un tubo, el cual, a su vez, se ajusta dentro de otro provisto, en cada extremo, de un par de paletas perforadas y diametralmente opuestas, por las que se fija el  
20           conjunto del eje a la parte central de cada patín; además, esta sujeción se consolida por una brida central también sujeta al patín; los extremos del eje central están roscados y se ensartan en sendas horquillas, bloqueándose el conjunto horquillas, tubo primario y eje, mediante la  
25           presión de unas tuercas roscadas a ambos extremos del dicho eje, que así presionado gira libremente el tubo primario dentro del secundario.

30           6 - El propio deslizador sobre la nieve, de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los ejes de articulación de los patines centrales se resuelven como los de las ruedas de bicicletas, pero sin sus coronas per



foradas laterales para los radios, estos ejes se asientan en medios cojinetes previstos en la parte central de tales patines y se amordazan y fijan por tapas, o sea medios cojinetes de cobertura fijos al propio patín, por  
5 tornillos.

7 - El propio deslizador sobre la nieve, de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las posiciones angulares normales y correctas de los patines respecto a sus horquillas de suspensión fijas al chasis se garantiza por unas ballestas onduladas, que por su arco central se ajustan a los ejes respectivos 3º y 4º y por sus ondulaciones inversas laterales se presionan sobre puntos anteriores y posteriores del patín; sosteniéndose estas ballestas por tornillos anclados en los propios  
10 patines, ensartados en holgados orificios, a este fin previstos en los extremos de cada ballesta; sobre las ondulaciones superiores y extremas de tales ballestas actúan, en los patines centrales, unos topes fijos al chasis, y en los laterales unas aletas rígidas fijas a sus  
15 horquillas, inclinadas y fijas a los respectivos travesaños, eso es, el anterior móvil del chasis y el posterior rígido del mismo.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurran en la esencialidad del Modelo de utilidad definido en las  
25 anteriores reivindicaciones, cual objeto es:

8 - "UN DESLIZADOR SOBRE LA NIEVE, PERFECCIONADO".

Consta la presente memoria de diez hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo adjunto.

Barcelona, diecinueve de noviembre de mil novecientos cincuenta y siete.  
30

P.A. de D. Miguel Feu Serrahima,

L. DURAN

P. P.

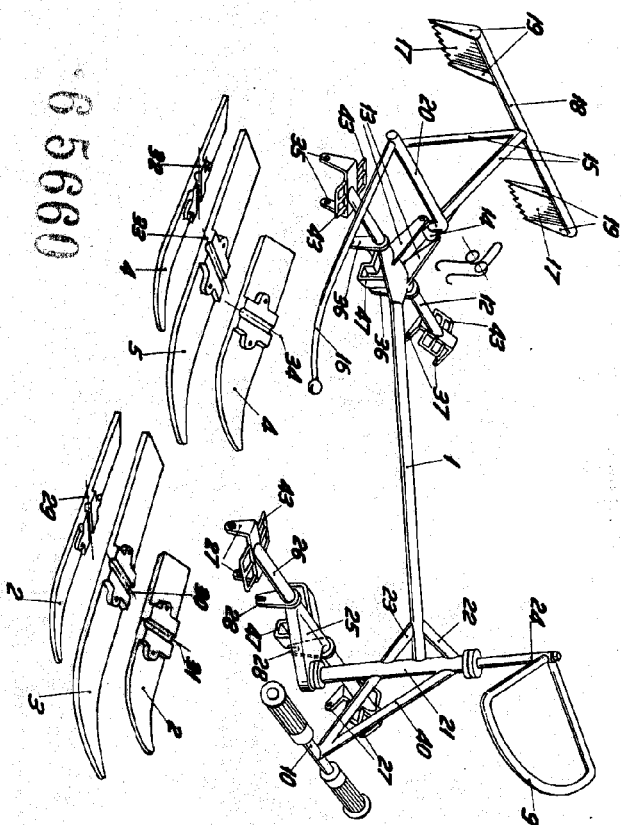


Fig. I

65660

Fig. II

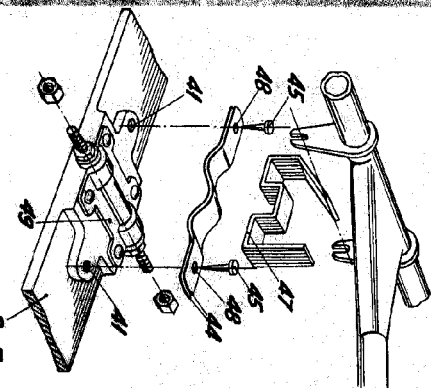
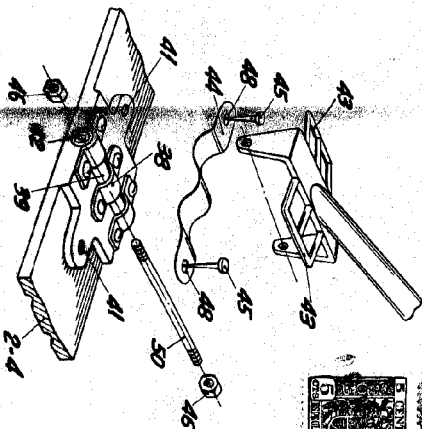
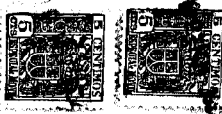


Fig. III



65660



MOLD GUNSA

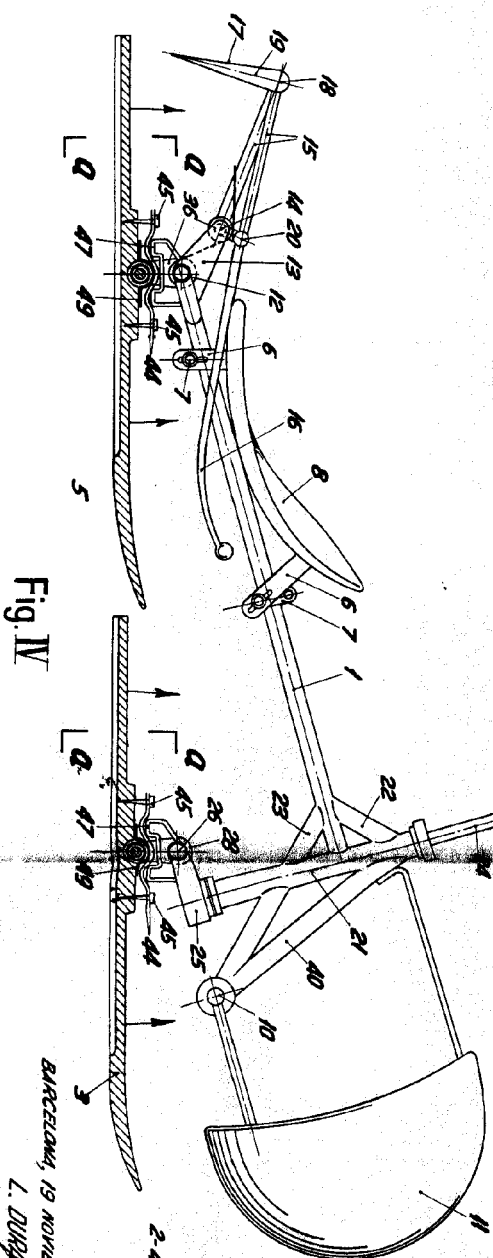


Fig. IV

BARCELONA, 19 NOVEMBER DE 1937  
L. DURAN  
P. 29

Fig. V

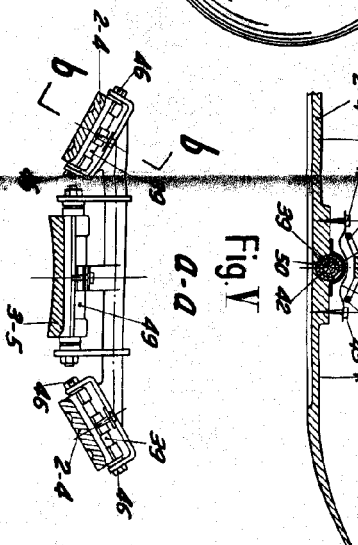
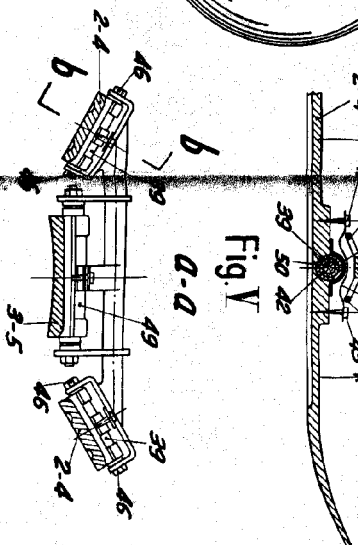


Fig. VI



ESCALA VARIABLE