



10 de la invención tiene dos importantes finalidades: una
de ellas mejorar el dispositivo en su aspecto protector
para que constituya una verdadera y robusta defensa de
las piernas, ante cualquier golpe, roce o caída, superan-
do así a los medios empleados hasta ahora que por lo ge-
15 neral son endebles y mas bien de carácter decorativo. La
otra finalidad, desde luego mas importante que la prime-
ra, es la de que la propia defensa sirva de medio de ba-
lizamiento o señalización en la oscuridad de la anchura
del conjunto que forman la motocicleta y su conductor,
20 extremo éste de gran importancia que aumentará la segu-
ridad del conductor evitando numerosos accidente motiva-
dos por la falta de precisión en cuanto a la anchura in-
dicada.

La defensa salvapiernas a que nos venimos re-
25 firiendo se caracteriza esencialmente por estar compues-
ta por dos robustas barras tubulares de cualquier sec-
ción, que en uno de sus extremos disponen de medias abra-
zaderas para fijarlas sólidamente en el tubo del cuadro
de la motocicleta que baja de la dirección, sujetándose
30 allí con tornillos u otros medios, que atraviesan la ale-
ta o nervio que dicho tubo posee, evitando así posibles
giros o desplazamientos, de tal modo que tales barras
forman dos brazos transversales, o ligeramente oblicuos,
que protegerán las piernas del conductor. En el extremo
35 exterior, las dos barras citadas irán dotadas de un ca-
jetín cada una, que siendo de cualquier forma, sea capaz
de soportar y alojar los casquillos o cazoletas de mon-
taje de dos lámparas eléctricas, cada una con su respec-
tivo casquete traslúcido, con lo cual, el extremo de cada



40 barra dispondrá de dos luces: una orientada hacia adelan-
te y la otra hacia atrás, cuyas luces pueden aprovecharse
para luces de situación o balizamiento, luces stop y lu-
ces intermitentes, según se desee.

45 Con objeto de facilitar la comprensión de las
características generales expuestas, se acompaña una lá-
mina de dibujos en la que se representa un ejemplo de
realización que, precisamente por ello, debe interpretarse
se ampliamente y sin carácter restrictivo alguno, dada
la posibilidad de que varíen las formas secundarias y los
50 detalles constructivos intrascendentes.

Los referidos dibujos representan en sus fi-
guras como sigue:

Fig. 1.- Vista en planta.

Fig. 2.- Vista frontal.

55 Fig. 3.- Sección por A-B de la figura 1.

Fig. 4.- Sección por C-D de la citada figura 1.

Sirviendonos pues de referencia los menciona-
dos dibujos, vemos que el ejemplo de realización que en
ellos se representa, consta de las siguientes partes y
60 elementos.

La defensa está compuesta por dos barras tubu-
lares -1- y -2- que, aún cuando pueden adoptar cualquier
sección, se ha creído como la mas conveniente la ovalada,
disponiendolas con el eje longitudinal mayor de dichos
65 óvalos en el sentido de la marcha, para hacer a las ba-
rras mas resistentes al doblado por efecto de golpes,
como puede verse en la sección de la figura 4, en la cual
se apreciará tambien que se les da una cierta inclinación.

Las referidas barras tubulares -1- y -2- tienen



70 en sus extremos internos unas medias abrazaderas -3- y
-4-, con las cuales se abarca al tubo -5- del cuadro de
la motocicleta, sujetándose en él, de modo que el nervio
o aleta -6- de refuerzo de dicho tubo, quede también com-
75 prendido entre las abrazaderas y atravesado por el tor-
nillo -7- que, junto con el -8-, permiten la fuerte su-
jeción del aparato al cuadro de la motocicleta. Como pue-
de verse en la planta de la figura 1, las dos barras tu-
bulares -1- y -2-, se disponen formando un amplio ángulo
obtusos, a la vez que con cierta inclinación con pendiente
80 desde los extremos exteriores al punto de unión al tubo
-5- (figura 2).

Con -9- y -10- se señalan dos cajetines cilín-
dricos solidarios de los extremos de las barras -1- y -2-,
cuyos cajetines son huecos y alojan cada uno de ellos a
85 dos cazoletas -11- y -12-, encajadas una en cada boca de
cada cajetín y sujetas entre sí por medio de los tornillos
-13-. Cada cazoleta de las indicadas lleva en su centro
un casquillo -14- para montar en ellos las lámparas eléc-
tricas -15-. Finalmente, en cada cazoleta -11-12- va ros-
90 cado un casquete traslúcido señalados con -16- los delan-
teros y con -17- los traseros, siendo -18- los hilos con-
ductores eléctricos que penetran en los brazos o barras
-1- y -2- a través de los orificios -19- (figura 3).

Como puede deducirse de lo expuesto, la moto-
95 cicleta a la que se dote de estas defensas, dispondrá a
ambos lados de dos luces delanteras de situación, como
son los faros -16- y de dos luces traseras -17- que actua-
rán de pilotos, o luces stop, o luces intermitentes. Y
como los brazos o barras -1- y -2- se calcularán para que



196

100 su extensión rebasa ligeramente por los lados las piernas
del conductor, resultará que, tanto por delante, como por
detrás, queda siempre señalada la anchura del conjunto
vehículo conductor, para evitar que los vehículos que
le crucen en una u otra dirección puedan rozarle por fal-
ta de visibilidad o determinación de dicha anchura.

105 Como una variante de realización basada en el
mismo principio constitutivo, puede fabricarse esta de-
fensa, teniendo los cajetines de los extremos exteriores
dos bombillas delante y dos detrás, para luces de situa-
ción y luces intermitentes en cada lado y luces stop si-
multáneamente.

110 Finalmente debe hacerse constar la posibilidad
de que este aparato se fabrique en variedad de tamaños,
materiales y formas, siempre que no se altere lo funda-
mental que se resume en la siguiente

N O T A
=====

115 Los puntos no conocidos ni practicados en Es-
paña, sobre los que se desea que recaigan las reivindi-
caciones de este Modelo de Utilidad, son:

120 1º.- Defensa salvapiernas para motocicletas,
caracterizada por estar constituida por dos barras tubu-
lares previstas en sus extremos internos de medias abra-
zaderas por medio de las cuales se sujetan al tubo del
cuadro de la motocicleta que desciende desde la dirección
a la parte baja del motor, poseyendo cada barra en su
125 extremo opuesto, recayente al exterior, un cajetín orien-
tado longitudinalmente y en cada uno de dichos dos caje-
tines, unas luces eléctricas con su correspondiente cas-
quete traslúcido y bombillas, unas recayentes a la parte

=90814

- 6 -



130

delantera y otras a la trasera, de tal modo que tanto de frente como desde detrás queda señalada la anchura del conjunto que forman el conductor y la motocicleta. Y

135

2ª.- "DEFENSA SALVAPIERNAS PARA MOTOCICLETAS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 137 líneas.

Valencia, 27 de Diciembre de 1951

Por autorización del interesado.

=90814

D. JOSE SANCHIS CANO - MODELO DE UTILIDAD - HOJA UNICA



Fig. 1

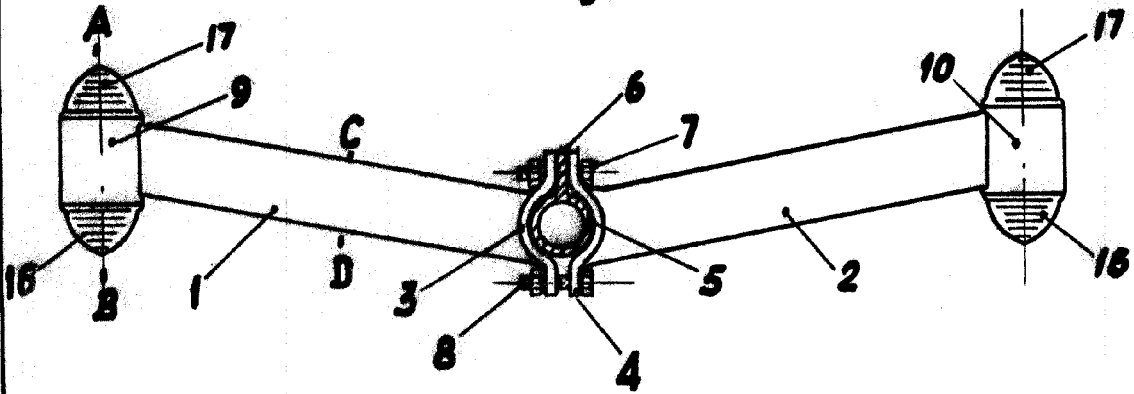


Fig. 2

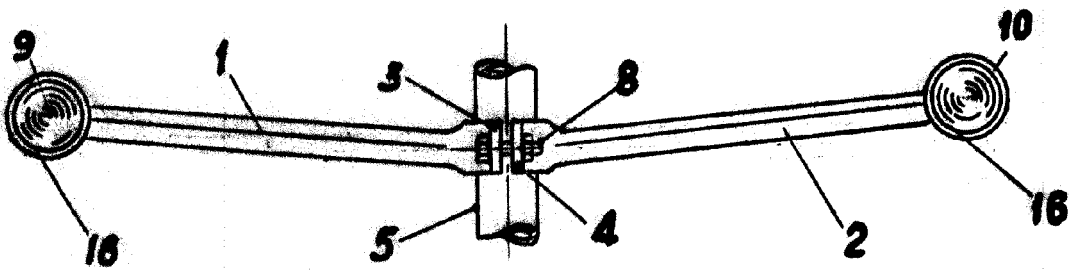
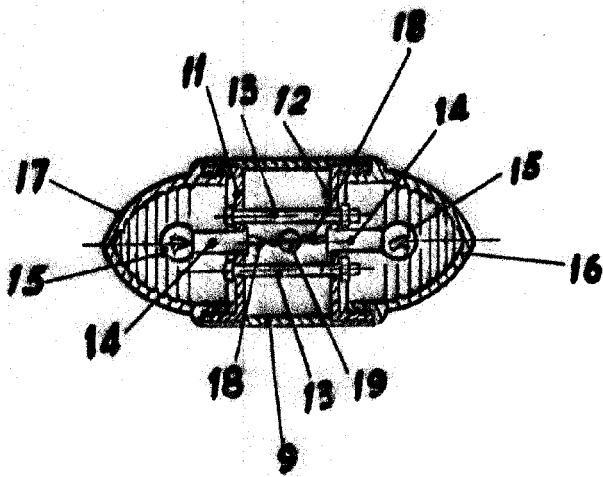


Fig. 3



Seccion - A-B

Fig. 4



Seccion - C-D

Escaleta Variable

VALENCIA, DICIEMBRE 1961

P.A.: