

90847

90847

MEMORIA DESCRIPTIVA

\*\*\*\*\*

Correspondiente a la solicitud de registro de Modelo de Utilidad que, por veinte años, se solicita para España y sus Colonias, a favor de Don Hermógenes LARRANAGA ORMAECHEA, de nacionalidad española, residente en Eibar (Guipúzcoa), ---

p o r

" DISPOSITIVO AVISADOR DE CAMBIO DE DIRECCION PARA MOTOCICLETAS Y VEHICULOS LIGEROS "

\*\*\*\*\*

El Modelo de Utilidad a que se refiere la presente Memoria, está destinado a garantizar la explotación y la propiedad exclusivas, en España y sus Colonias, de un dispositivo avisador de cambio de dirección para motocicletas y vehículos ligeros.

5

La finalidad y por tanto la utilidad del Modelo que pre-

10

15

20

25

30

35

sentamos está orientada en el sentido de proporcionar una clara y apreciable señalización del cambio de dirección del vehículo al que esté acoplado. Sobre los actuales dispositivos señalizadores, ofrece la ventaja de ser mucho más visible y más consecuente ya que consta esencialmente en dos parejas de flechas, una delantera y otra posterior, que poseen una situación vertical neutra o posición de reposo (cuando la motocicleta o vehículo ligero marcha en línea recta), que puede ser alterada voluntariamente por el conductor, con auxilio de un mando común o independiente, para indicar, a los vehículos que le sigan o a los que vengan a su encuentro, un cambio de dirección que será indicado por las flechas delantera y posterior, del lado sobre el que va a dirigir la moto o vehículo, que se sitúan en posición horizontal avisando sin lugar a confusiones y dudas la dirección del cambio que se va a realizar y evitándose así los posibles accidentes.

Para mejor comprensión del objeto y solamente a título de ejemplo, se adjuntan dos hojas de planos en las que las figuras A y B nos ofrecen las vistas anterior y posterior de la pareja de flechas o indicadores delanteros; las figuras 1ª a la 12ª inclusivas, representan el despiece de una de dichas flechas delanteras y del dispositivo que la acciona; las figuras 13ª, 14ª y 15ª, nos ofrecen, respectivamente, una perspectiva esquemática de la pareja de flechas o indicadores posteriores, su vista en alzado frontal (ambas en posición vertical de reposo), y una repetición de la Fig. 13ª pero con la pareja de flechas en posición horizontal; y, finalmente, la Fig. 16ª, nos muestra una perspectiva de uno de los señalizadores o flechas posteriores y la Fig. 17ª, representa una vista del resorte que recupera los movimien-

tos de una de estas flechas posteriores que, partiendo de su posición de reposo vertical, ha sido situada en posición horizontal.

40

Ante todo, haremos la salvedad de que la posición vertical de reposo puede igualmente ser, como se representa en la Fig. A, con las puntas de las flechas hacia abajo, que, como se representa en las Figs. 13ª y 14ª, con las puntas de las flechas hacia arriba. En ambos casos, las puntas de las flechas deben describir un giro angular de 90º para situarse en posición horizontal, en sentido ascendente si partimos de la posición representada en la Fig. A y en sentido descendente si partimos de la posición representada en las Figs. 13ª y 14ª.

45

50

Refiriéndonos a dichas hojas de planos podemos ver, como ejemplo de aplicación sobre una moto "scooter", en la Fig. A, la parte delantera del vehículo en la que se destacan visiblemente sobre su escudo las dos flechas indicadoras en su posición de reposo y, en línea de puntos, el desplazamiento y posición que adopta una de las flechas para avisar un cambio de dirección hacia la izquierda. La Fig. B nos enseña la parte posterior de dicho escudo sobre la que van adaptados los mecanismos que, independientemente, accionan una a otra de dichas dos flechas delanteras de las cuales, una de ellas, señala un cambio de posición hacia la derecha.

55

60

El despiece de estos mecanismos está representado en las Fig. 1ª, flecha indicadora, en alzado y planta; uno de cuyos extremos adopta forma de punta de flecha, doble o sencilla, mientras que el opuesto presenta un acodamiento cilíndrico cuyo terminal es una espiga cuadrada rematada por una rosca.

65

Fig. 2ª, tuerca que se acopla en la rosca que continúa -

70

la espiga cuadrada de la flecha (1) y que sirve para fijar la posición de dicha espiga cuadrada en el agujero, también cuadrado de la palanca (3).

75

Fig. 3ª, palanca que acciona los desplazamientos angulares de la flecha (1) y que dispone de un agujero cuadrado, para admisión de la espiga cuadrada de la misma, y de otro agujero circular en el extremo contrario o lugar donde recibe el impulso.

80

Fig. 4ª, arandela que, montada sobre el terminal roscado de la flecha (1), separa la palanca (3) del escudo de la moto,

Fig. 5ª, pitón roscado cuya cabeza cilíndrica dispone de un orificio en el que se acopla el terminal inferior de la varilla de transmisión (11).

85

Fig. 6ª, casquillo que, cubriendo la cabeza cilíndrica del pitón roscado (5) y mantenido por la tuerca exagonal (7), retiene el terminal inferior de la varilla de transmisión (11).

Fig. 7ª, tuerca exagonal que se rosca sobre el pitón (5) y actúa sobre el casquillo (6).

90

Fig. 8ª, bola, pedal, etc. que se rosca sobre el pitón (5), actuando de contratuerca, y que recibe el impulso manual o del pie del conductor, mediante el cual se acciona el movimiento de una flecha (1).

95

Fig. 9ª, resorte a contracción en espiral que recupera el movimiento que hace el mecanismo para lograr un cambio de posición (vertical a horizontal) de una flecha (1). Va montado sobre la varilla (11) y queda situado entre el pitón (5) y el soporte (12).

Fig. 10ª, tuerca de regulación que va acoplada sobre el terminal inferior roscado de la varilla de transmisión (11).

100

Fig. 11ª, varilla de transmisión, cuya parte superior sufre un acodamiento a 90º, rematado por una cabecilla, cuyo acodamiento se sitúa en el agujero circular de la palanca (3); por el contrario, la parte inferior dispone de una prolongación axial roscada, de menor diámetro que el cuerpo de la varilla, mostrando un escalón que determina la posición límite superior del pitón roscado (5) que se fija, como antes hemos dicho, por medio de sus casquillo (6) y tuerca (7).

105

110

Fig. 12ª, soporte angulado cuyo ala vertical está provista de agujeros o medios de fijación permanente al escudo de la "scooter" mientras que el ala horizontal posee dos agujeros convenientemente situados para permitir el libre paso de las partes inferiores de las dos varillas (11), cada una de las cuales acciona una de las flechas (1) delanteras.

115

Fig. 13ª, vista en perspectiva esquemática del juego indicador posterior, en la que se aprecia el arco de chapa del chasis, en el que van montadas en reposo dos piezas (16) antagónicas de las que cada una de ellas está destinada a señalar un sentido diferente de cambio de dirección.

120

Fig. 14ª, vista trasera del chasis antedicho, en la que puede verse la pareja de flechas indicadoras posteriores en su posición vertical de reposo, con las puntas hacia arriba.

125

Fig. 15ª, repetición de la Fig. 13ª con la variante de que las dos piezas (16) señalan cambio de dirección por haberse situado en posición horizontal. En su utilización real, deberá ser movida solamente la flecha correspondiente a la mano sobre la que se gira.

130

Fig. 16ª, varilla de transmisión, uno de cuyos extremos se angula y remata en la flecha indicadora mientras que el contrario (delantero), sufre un quebranto en cuyo terminal

va fijada una bola, manija o pedal para su accionamiento haciéndola girar 90° sobre los puntos de apoyo que el chasis proporciona a la zona central de dicha varilla.

135

Fig. 17ª, resorte a torsión que se adscribe a lugares apropiados de la varilla (16) y del citado chasis y que recupera los movimientos de una de las flechas volviéndola a su posición vertical cuando desaparece la presión ejercida sobre la bola, manija o pedal.

140

Los movimientos de las flechas indicadoras delanteras y posteriores que, para mayor claridad, hemos descrito de forma independiente pueden estar unificados por medio de cualquier sistema de transmisión que agrupe sobre un sólo mando o pedal los movimientos correspondientes a las flechas anterior y posterior de una misma mano, existiendo también otro mando o pedal que reuna los movimientos simultáneos de las flechas indicadoras anterior y posterior de la mano contraria.

145

150

Las flechas indicadoras deberán ir pintadas en color que destaque lo suficiente para ser apreciado a cierta distancia durante las horas de luz y podrán disponer o no de medios de iluminación, acoplados al circuito eléctrico de la motocicleta o vehículo, a fin de destacarse durante la noche, pudiendo ser empleada para su recubrimiento la pintura fosfórica o reflexiva siempre y cuando no resulten vulneradas las ordenanzas vigentes que conciernen a la iluminación de vehículos.

155

160

Serán variables las circunstancias de tamaño, forma y material particularmente referidas a cada uno de los elementos que integran el sistema avisador en el cual podrá ser variado todo aquello que no suponga alteración de la esencialidad del objeto expuesto en la pasada descripción, la -

cual deberá ser tomada en su sentido más amplio y no como una limitación de posibilidades de realización.

N O T A

165

EN RESUMEN: El Modelo de Utilidad que, por veinte años, se solicita para España y sus Colonias, ha de recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

170

1ª.- " DISPOSITIVO AVISADOR DE CAMBIO DE DIRECCION PARA MOTOCICLETAS Y VEHICULOS LIGEROS ", caracterizado por que la señalización de la parte delantera se consigue por medio de dos flechas móviles que, en reposo, van situadas en posición vertical, con la punta hacia arriba o hacia abajo, pero que son capaces de situarse horizontales independiente-

175

mente debido a que, cada una de dichas flechas, presenta en su extremidad opuesta a la punta un acodamiento cilíndrico que puede girar sobre adecuado cojinete que le presente la motocicleta o vehículo y cuyo terminal es una espiga cuadrada rematada por una rosca que entra en un agujero también cuadrado perteneciente a una palanca a la que se fija me-

180

diante una tuerca que bloquea el acoplamiento, la cual palanca posee también un agujero circular, a cierta distancia del anterior cuadrado, en el que se aloja un acodamiento terminado en una cabezalla en que se define la parte superior de una varilla de transmisión de movimiento que desciende y,

185

en su extremo inferior, tiene una prolongación axial roscada, de menor diámetro que la varilla, en cuya parte alta o proximidades va montado un pitón roscado cuya cabeza cilíndrica posee un agujero diametral por el que pasa la varilla, pudiéndose fijar la posición respectiva del primero sobre -

190

la segunda por medio de un casquillo que cubre la cabeza del pitón y que realiza presión sobre la varilla merced al impulso mantenido por una tuerca que va montada en la rosca -

195

del citado pitón, en la cual y actuando de contratuerca, va también roscada una bola o pedal de accionamiento que resulta dispuesto en una posición radial saliente con respecto a la repetida varilla, cuyo terminal inferior pasa por el interior de un resorte a compresión en espiral y se introduce por un agujero de un soporte fijado al chásis para, finalmente, admitir una tuerca de retención que se acopla en la

200

205

210

215

220

2ª.- " DISPOSITIVO AVISADOR DE CAMBIO DE DIRECCION PARA MOTOCICLETAS Y VEHICULOS LIGEROS ", según la reivindicación anterior, caracterizado por que la señalización de la parte posterior se consigue por medio de dos flechas móviles que, en reposo, van situadas en posición vertical, con la punta hacia arriba o hacia abajo, pero que son capaces de situarse horizontales independientemente debido a que cada una de dichas flechas es solidaria de una varilla horizontal que puede girar sobre dos puntos que le ofrece el chásis y que se prolonga hacia adelante hasta un lugar accesible al conductor en el que sufre un quebranto en cuyo terminal va fijada una bola, manija o pedal para su accionamiento haciéndola girar 90º, existiendo un resorte a torsión que se adscribe a lugares apropiados de dichos varilla y chásis para recuperar dichos movimientos una vez que desaparece la presión, cuyos movimientos de las flechas indicadoras delantera y posterior de una misma mano podrán estar unificados por cualquier medio de transmisión que agrupe sobre un sólo mando o pedal dichos movimientos y que las acciones simultáneas y conjuntamente.

3ª.- Por último, se reivindica como objeto sobre el cual ha de recaer el Modelo de Utilidad que, por veinte años, se

solicita para España y sus Colonias,

p o r

" DISPOSITIVO AVISADOR DE CAMBIO DE DIRECCION PARA MOTOCICLETAS Y VEHICULOS LIGEROS "

Todo conforme queda expresado en la presente Memoria descriptiva, que consta de nueve hojas, escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 11 de Enero de 1.962.

P.A.,

225

230

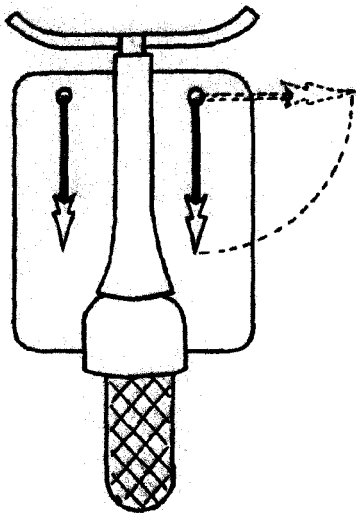


Fig. A

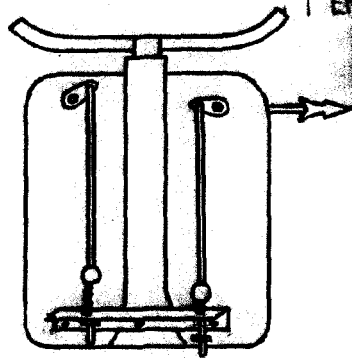


Fig. B

90847

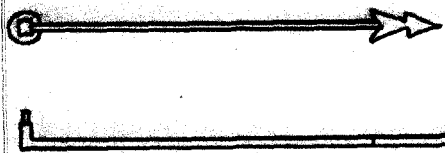


Fig. nº1



Fig. nº2



Fig. nº3

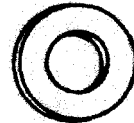


Fig. nº4



Fig. nº5



Fig. nº6



Fig. nº7

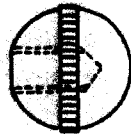


Fig. nº8



Fig. nº9



Fig. nº10



Fig. nº11



Fig. nº12

Madrid, a 11 de Enero de 1.962

P.A.

Escala Variable

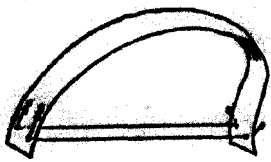


Fig-n: 13



Fig-n: 14

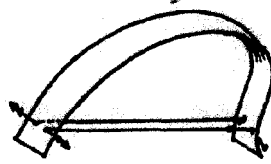


Fig-n: 15

90847

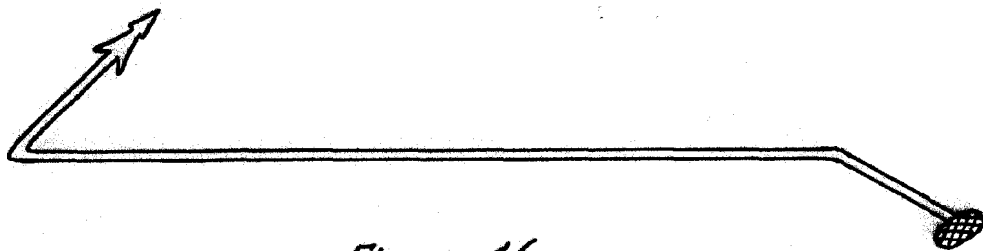


Fig-n: 16

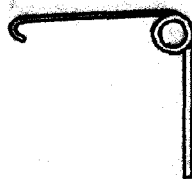


Fig-n: 17

Madrid, a 11 de Enero de 1962

P.A.,

Escala Variable