

172851  
172851

P.- 42.366

HTP/w  
Fall nº 1192

REHECHA I

SECCION TECNICA
CLASIFICACION P.C.
CLASE <u>B62</u>
SUBCLASE <u>B</u>



- 9 01

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar MODELO DE UTILIDAD por VEINTE años

a nombre de Dr.- Ing. h.c.F. PORSCHE KG

entidad alemana

establecida en Porchestrasse 42, Stuttgart-Zuffenhausen,  
República Federal Alemana

por: "UN VEHICULO DESLIZANTE" (Clase Internacional B62d)

17285 1

-9 DIC



El invento se refiere a un vehículo deslizante de una sola huella, con un bastidor de soporte en el cual están montados un patín trasero y un dispositivo de dirección provisto de un patín delantero.

5 Se conoce ya un vehículo deslizante de una sola huella que tiene un bastidor de tubos en el cual está articulado un dispositivo de dirección provisto de un patín delantero. Este dispositivo de dirección comprende una barra de dirección con la que está unido un manillar  
10 formando una sola pieza. Sin embargo, esta realización tiene el inconveniente de que el dispositivo de dirección está hecho de modo que no puede desmontarse del bastidor de tubos y, por tanto, al transportar el vehículo deslizante éste constituye un bulto voluminoso de manejo difícil.  
15 En otro vehículo deslizante de la construcción antes mencionada, este inconveniente fué eliminado sólo parcialmente, haciendo que el manillar pudiera desmontarse del dispositivo de dirección. Pero tampoco en esta forma de realización se previó la posibilidad de desmontar todo el dispositivo  
20 de dirección respecto del bastidor.

El invento se propone, por consiguiente, buscar la forma de que el dispositivo de dirección de un vehículo deslizante de la clase citada al principio sea configurado de tal modo que pueda desmontarse con facilidad del bastidor de soporte o, respectivamente, montarse fácilmente  
25 en él. A este respecto, el montaje de este dispositivo de dirección debe poder hacerse sin muchas herramientas y con escasas manipulaciones.

30 Esto se consigue, de acuerdo con el invento, por el hecho de que el dispositivo de dirección tiene una barra



de dirección y un manillar como partes constructivas in-  
dependientes que están unidas entre sí de modo soltable  
por medio de un manguito realizado como órgano de unión.  
De este modo, el dispositivo de dirección está hecho como  
5 elemento constructivo desmontable, que puede soltarse  
del bastidor de soporte y, con ello, capaz de no molestar  
cuando se transporta el vehículo deslizante en ferrocarriles  
de montaña, automóviles o similares. El manguito rea-  
lizado como órgano de unión coopera con el manillar y la  
10 barra de dirección por medio de uniones roscadas. Esta eje-  
cución crea una unión sencilla y, por tanto, económica, de  
estas piezas. Las uniones roscadas entre manguito y barra  
de dirección o entre manguito y manillar están, de prefe-  
rencia, provistas de roscas de sentido contrario. La unión  
15 roscada entre manguito y manillar tiene una rosca a iz-  
quierdas, mientras que la unión roscada entre manguito y  
barra de dirección tiene una rosca a derechas. Por tanto,  
tanto la barra de dirección como también el manillar del  
dispositivo de dirección pueden llevarse a sus posiciones  
20 de montaje por movimientos de giro del manguito en sen-  
tido dextrógiro, con lo cual resulta posible un montaje  
sencillo del dispositivo de dirección.

El manguito tiene en su superficie exterior un mo-  
leteado, lo que garantiza una fácil manipulación del mis-  
25 mo. Tiene en su zona extrema vuelta hacia el manillar  
una sección a modo de tuerca, gracias a lo cual resulta  
posible aflojar el manguito incluso con una llave de  
horquilla, lo cual podría resultar necesario después de  
un manejo inexperto, de fenómenos de corrosión o simila-  
30 res.



El manillar coopera con la barra de dirección por medio de un dispositivo centrador. De este modo se simplifica el montaje del dispositivo de dirección y el ajuste del manillar respecto a la barra de dirección. Es ventajoso, además, que el dispositivo centrador está formado por una espiga montada en la barra de la dirección y un alojamiento previsto en el manillar. La espiga de la barra de la dirección y el alojamiento del manillar tienen sección transversal cuadrangular. Gracias a esta realización se consigue que el manillar puede montarse en posición correcta respecto a la barra de la dirección. La espiga de la barra de la dirección y el alojamiento del manillar están provistos de costados de curso cónico. De este modo, la barra de la dirección y el manillar del dispositivo de dirección montado quedan sujetos mutuamente, lo que se opone a una separación indeseada de los mismos.

En el dibujo se ha representado a modo de ejemplo una forma de ejecución del invento, mostrando:

la fig. 1, una vista lateral de un vehículo deslizante; y

la fig. 2 una vista parcial de un dispositivo de dirección según la figura 1, a mayor escala.

En la fig. 1 se ha representado un vehículo deslizante 1, que comprende un cuerpo de soporte 2 rígido en su forma. El cuerpo de soporte 2 está hecho de un material sintético apropiado y realizado como cuerpo hueco. En el cuerpo de soporte 2 están previstas oquedades 3, 4 limitadas por paredes intermedias 5, 6, 7. En la zona superior del cuerpo de soporte 2 está dispuesto un asiento almohadillado 8. El asiento 8 se extiende por toda la



longitud del cuerpo de soporte 2, cierra el hueco 3 y puede bascular lateralmente. En el lado del cuerpo de soporte 2 opuesto al asiento 8, hay un patín trasero 9 articulado por medio de barras 10, 11. El patín 9 está montado elásticamente por medio de un órgano amortiguador 13 montado articulado en el bastidor de soporte 2, estando formado este órgano amortiguador por un amortiguador 13 de acción bilateral. En la zona delantera del cuerpo de soporte 2 está previsto un tubo de sostén 14 que, en sus dos extremos, está provisto de casquillos de apoyo 15, 16 hechos de material sintético o similar. El tubo de sostén 14 está unido formando una pieza con el cuerpo de soporte 2 y sirve para el apoyo de un dispositivo de dirección 17 que comprende una barra de dirección 19 provista de un patín delantero 18. La barra de dirección 19 es retenida en posición por una pieza de tope 20 y un manguito 21. La pieza de tope 20 y el manguito, 21 del dispositivo de dirección 17 se apoyan en los casquillos de apoyo 15, 16 del tubo de sostén 14 del cuerpo de soporte 2. Además, el dispositivo de dirección 17 tiene un manillar 22 dispuesto en el extremo libre del manguito 21.

De acuerdo con la fig. 2, el manguito 21 está realizado como órgano de unión que coopera con la barra de dirección 19 y el manillar 22 por medio de uniones roscadas 23, 24. La unión roscada 23 está provista de una rosca a izquierdas y formada por una espiga roscada 25 unida, formando una sola pieza, con el manillar 22 así como un ánima roscada 26 subordinada al manguito 21. En contrario con esto, la unión roscada 24 tiene rosca

BAD ORIGINAL



a derechas y está constituida por un perno roscado 27 unido firmemente con la barra de dirección 19 y un ánima roscada 28 prevista en el manguito 21.

5 La barra de dirección 19 coopera con el manillar 22 por medio de un dispositivo centrador 29. Para este fin, el perno roscado 27 de la barra de dirección 19 está provisto de una espiga de encaje 30 que penetra en un alojamiento 31 del perno roscado 25 del manillar 22. La espiga de encaje 30 y el alojamiento 31 tienen sección 10 cuadrangular. Además, la espiga de encaje 30 y el alojamiento 31 están provistos de costados cónicos.

15 Al montar el dispositivo de dirección 17 en el cuerpo de soporte 2, el manguito 21 es puesto en movimiento de rotación en sentido dextrógiro y, por la cooperación de las uniones roscadas 23, 24, provistas de roscas a izquierdas y a derechas, respectivamente, la barra de dirección 19 y el manillar 22 son llevados a sus posiciones de montaje previstas.

20 Para asegurar una buena manipulación del manguito, su superficie exterior tiene un moleteado 32. Además, el manguito, en su lado vuelto hacia el manillar 22, está provisto de una sección 33 a manera de tuerca, de modo que resulta también posible aflojarlo con una herramienta adecuada.

25 Esta solicitud que corresponde a la presentada en la República Federal Alemana el 12 de Septiembre de 1968, bajo el número P 17 80 412.5, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

16.11.71

BAD ORIGINAL

172851  
- REIVINDICACIONES -

-9



Los puntos que como característica de novedad se presentan en España, para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad por VEINTE años, son los siguientes:

5           1º.- Un vehículo deslizante de una sola huella con un cuerpo de soporte, en el cual están dispuestos un patín posterior y un dispositivo de dirección provisto de un patín delantero, caracterizado porque el dispositivo de dirección comprende una barra de dirección y un manillar  
10 como piezas constructivas independientes que están unidas entre sí de manera desmontable por medio de un manguito realizado como órgano de unión.

          2º.- Un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque el manguito coopera con el manillar y la  
15 barra de la dirección por medio de uniones roscadas.

          3º.- Un vehículo según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque las uniones roscadas entre manguito y barra de la dirección y entre manguito y manillar tienen roscas de sentido contrario.

20           4º.- Un vehículo según las reivindicaciones 1, 2 y 3, caracterizado porque la unión roscada entre manguito y manillar tiene rosca a izquierdas.

          5º.- Un vehículo según las reivindicaciones 1, 2, 3 y 4, caracterizado porque la unión roscada entre manguito y barra de la dirección tiene rosca a derechas.  
25

          6º.- Un vehículo según la reivindicación 1, carac-

16.11.71

- 7 -

BAD ORIGINAL

972837



- 9

terizado porque el manguito tiene un moleteado en su superficie exterior.

5 7º.- Un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque el manguito, en su zona extrema vuelta hacia el manillar, está provisto de una sección a modo de tuerca.

8º.- Un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque el manillar coopera con la barra de la dirección por medio de un dispositivo centrador.

10 9º.- Un vehículo según las reivindicaciones 1 y 8, caracterizado porque el dispositivo centrador está formado por una espiga dispuesta en la barra de la dirección y un alojamiento previsto en el manillar.

15 10º.- Un vehículo según las reivindicaciones 1, 8 y 9, caracterizado porque la espiga de la barra de la dirección y el alojamiento del manillar tienen sección cuadrangular.

20 11º.- Un vehículo según las reivindicaciones 1, 8, 9 y 10, caracterizado porque la espiga de la barra de la dirección y el alojamiento del manillar están provistos de contados de curso cónico.

12º.- Un vehículo deslizante.

25 Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

172851 - 9

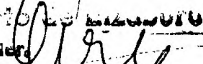


Esta Memoria consta de nueve hojas escritas a máquina por una sola cara.

- 9 DIC. 1971

Madrid,

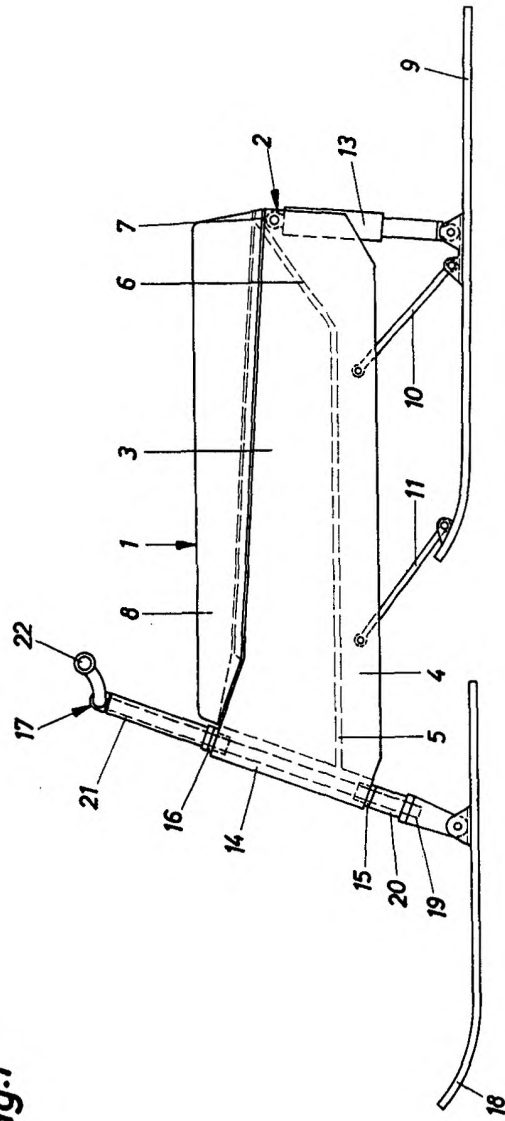
P.A.

Alberto   
Por Poder

172851



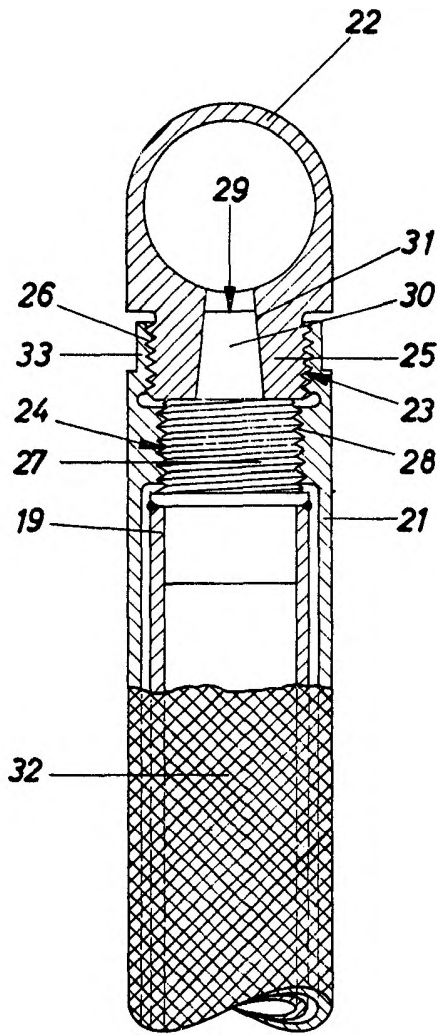
Fig.1



*add*



Fig.2



*Handwritten signature or initials.*