



1 91275

191275

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

por "UNOS PERFECCIONAMIENTOS EN LAS MOTOCICLETAS", a favor de D. Raimundo Belzunce Lizarraga, de nacionalidad española, domiciliado en Calahorra (Logroño), Mártires, 20.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

El recurrente ha ideado y puesto en ejecución práctica unos perfeccionamientos en las motocicletas, que por ser nuevos y de su propia invención solicita que se le garantice en su propiedad y exclusiva explotación, mediante la concesión de la Patente de invención a que se refiere la presente memoria descriptiva.

Estos perfeccionamientos afectan a ciertas nuevas soluciones para dar una mayor estabilidad a la motocicleta cuando por razones de cualquier índole interesa

10. parar o ralentir su velocidad. Como es sabido, la estabilidad de la motocicleta es siempre función de su mayor velocidad y por ello cuando se reduce la velocidad, es forzoso, casi siempre, echar un pie a tierra. Esto reduce o limita la utilización de la motocicleta a usos
15. primordialmente deportivos a expensas de los utilitarios; en consecuencia no solo la motocicleta es de uso casi exclusivo para el sexo masculino, sino que también solo es utilizable con éxito por la gente joven. Y en todo caso la vestimenta del motorista siempre ha de ser algo
20. adecuada a estas características, ya que ha de estar prevista para tales contingencias; y ello innegablemente es un inconveniente en la vida normal y corriente.

- En otro orden de ideas, estos mismos perfeccionamientos tienden a dar un mayor confort al motorista contra las inclemencias del clima; dándole además la posibilidad de llevar consigo paquetes, carteras y documentos delicados, sin riesgo inminente o probable de pérdida o extravío.
- 25.

- Afectan por tanto estos perfeccionamientos, a unos dispositivos orgánicos para la estabilidad y que pueden ser de accionamiento automático o facultativo, y que entrarán en función al reducir la velocidad de la moto.
- 30.

Afectan a una elemental y somera carrocería que protege al motorista.

35. Afectan, por último, a una estructura del cuadro y del asiento más normal y cómoda que no exige al motorista a montar a horcajadas,

Concretamente estos perfeccionamientos se pueden resolver:

40. 1º Dando al cuadro de la motocicleta una forma exageradamente rebajada, derivada de la de las bicicletas para señora; pero más acusada al reducir también el diámetro de las ruedas de sustentación.



45. 2º El motor se monta directamente sobre la rueda trasera o delante de ella y detrás del sillín.

3º El sillín se convierte en una silla amplia y cómoda.

50. 4º Se cubre y protege toda la zona inferior de la moto con una chapa, de cualquier material, metálica o no, opaca o transparente prolongando en cierta manera los guardabarros de ambas ruedas.

55. 5º Se cubre y protege toda la zona superior mediante una caperuza o campana de plexiglás u otro material sintético transparente o también de lona que forme una cámara, enlazada con la protección inferior y que ocluye al motorista dejándole plena libertad de movimientos.

60. 6º Se dota a estas protecciones de una o dos puertas pudiéndose adoptar también el sistema empleado en las camionetas, sin puertas y con entrada al asiento por la parte superior, corriendo hacia adelante la caperuza para el cierre hermético sobre el parabrisas.

65. 7º Se provee la motocicleta de un par de ruedas laterales, sostenidas por unas palancas articuladas a modo de los trenes de aterrizaje de los aviones, las cuales se mantienen normalmente levantadas, sin contacto con el suelo, pero que al ralentir caerá y tomarán contacto con el suelo, ya sea por un mecanismo automático, en función de la velocidad, ya por un embrague mecánico o por una palanca de accionamiento a mano.

70. Es lógico que dentro del ámbito técnico de los perfeccionamientos que acabamos de señalar, las soluciones ejecutivas serán perfectamente variables a los efectos de la Patente que se solicita, en todos cuantos detalles y circunstancias no afecten, alteren, cambien o modifiquen la esencia de tales perfeccionamientos.

75. Es por lo tanto que con un carácter de mero ejem-



plo se adjuntan a esta memoria unos dibujos alusivos a los perfeccionamientos en cuestión.

80. Las figuras I y II, representan vistas de lado dos motocicletas en dos soluciones distintas de los perfeccionamientos en cuestión.

La figura III, representa una de estas motocicletas vista de frente.

85. La figura IV la representa vista por encima; las figuras V, VI y VII dan detalles de las varias y posibles soluciones del tren suplementario de sustentación o estabilidad en parada y ralenti; y las VIII y IX, representan las variantes del conjunto.

90. En dichas figuras, -1- y -2- son las ruedas normales de la moto; -3- es el chasis rebajado con el motor -4- en la parte trasera y una amplia silla en -5- articulada o rígida. Con este chasis -3- se sujeta una protección rígida preferiblemente de chapa metálica -6-

95. que abarca toda la zona inferior de la moto, formando los guardabarros delantero y posterior fijos y rígidos y la protección con lumbreras de aireación para el motor -4-.

Sobre esta protección -6- se ajusta una caperuza superior -7- preferentemente de plexiglás que cubre al

100. motorista, al motor e incluso al manillar o dirección -8-.

Firmemente sostenido por el chasis -3-, se sitúa un eje transversal -9- paralelo a los de las ruedas -1- y -2- preferentemente situado debajo de la silla -5- que sirve de articulación a las palancas exteriores -10- que sostienen a las ruedas -11- suplementarias para asegurar la estabilidad de la moto, al parar o ralentir su marcha.

105. El mando de estas palancas puede resolverse a mano por la palanca -12-; o por un embrague que actúe sobre potentes resortes o por accionamiento mecánico en

110.



1 91275

función del propio motor -4-. Naturalmente la carrocería o protección -6-7- está provista de portezuelas laterales de acero -13-.

115. Para mejorar las posibilidades de la carrocería puede colocarse el manillar algo retrasado mediante tirantes articulados.

N O T A.

Se reivindica como objeto de esta Patente de invención:

120. 1.- Unos perfeccionamientos en las motocicletas, caracterizados por el hecho de dotar a la motocicleta de un equipo articulado, de ruedas suplementarias laterales que automáticamente, o de manera facultativa, toman contacto con el suelo al ralentir o parar la motocicleta; aumentando su estabilidad y permitiendo aumentar sin riesgo el

125. peso y volumen de la motocicleta, dotándola de una envolvente o carrocería elemental que proteja al motorista.

130. 2.- Los propios perfeccionamientos de la reivindicación anterior, caracterizados por el hecho de que completando las condiciones de estabilidad y confort, conseguidas por la esencialidad determinada en la anterior reivindicación, se resuelva el chasis en forma tubular o laminar, fuertemente rebajado; con el motor dispuesto sobre o delante de la rueda trasera y detrás del sillín y con las ruedas delantera y posterior de reducido diámetro.

135. 3.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados por el hecho de que el equipo de ruedas laterales suplementarias quede sostenido y articulado con un eje paralelo a los de las ruedas, apoyado en el chasis y preferentemente situado debajo del asiento del motorista.

140. 4.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados por el hecho de que las palancas articuladas con que se sostienen las ruedas suplemen-



145. tarias laterales, queden preferiblemente dispuestas en el exterior de la envolvente de protección.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente de invención definida en las anteriores reivindicaciones, cual objeto es:

150. 5.- "UNOS PERFECCIONAMIENTOS EN LAS MOTOCICLETAS".

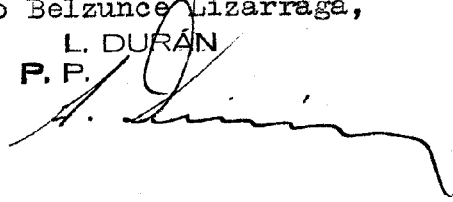
Consta la presente memoria de seis hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo unido a la misma.

Barcelona cinco de enero de mil novecientos cincuenta.

P. A. de D. Raimundo Belzunce Lizarraga,

L. DURÁN

P. P.



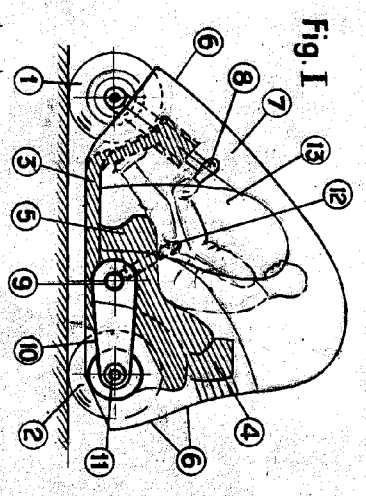


Fig. I

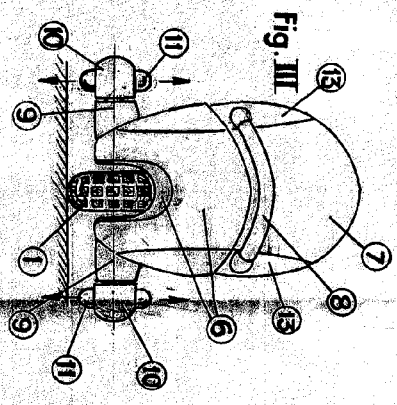


Fig. III

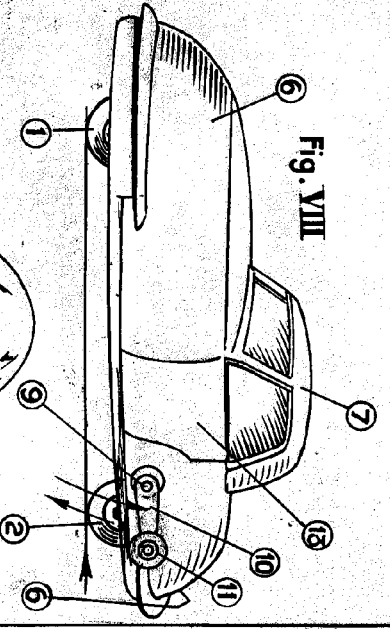


Fig. VIII

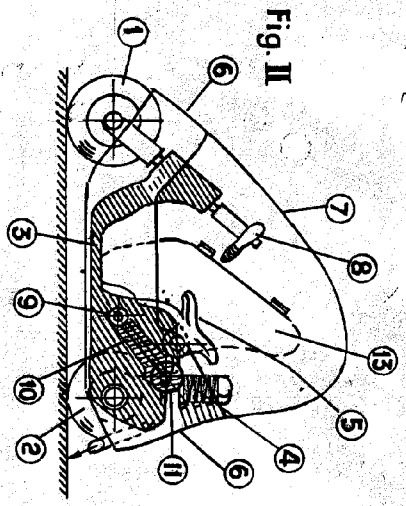


Fig. II

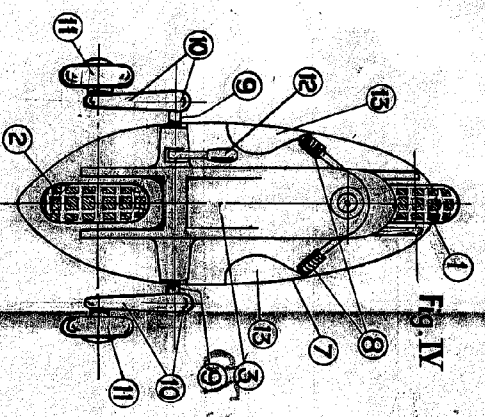


Fig. IV

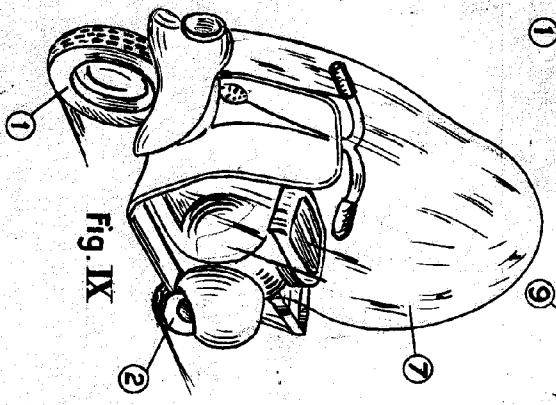


Fig. IX

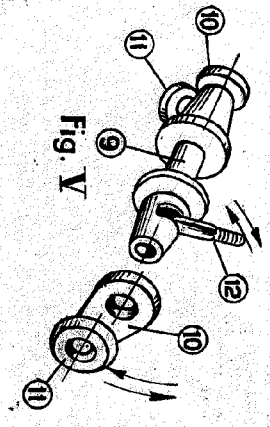


Fig. V

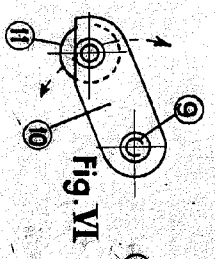


Fig. VI

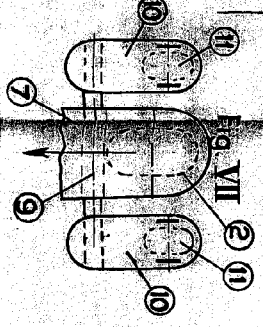


Fig. VII

Barcelona, España 1950.
P.P. L. DUSAN

