



222352

222352

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

por veinte años,

para todo el territorio español, sus colonias y protectorado, por "UN MECANISMO PARA EL SOPORTE Y SUSPENSION DE VEHICULOS DE DOS O MAS RUEDAS", cuyo privilegio se solicita conjuntamente a favor de los Sres. Don PEDRO BORI MUÑOZ y Don ANTONIO GINEBROSA SOLA, ambos de nacionalidad española, residentes en Tarrasa (Barcelona), calle Ramón Llull, 11, y cuyos inventores son los propios solicitantes.

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

La presente patente se refiere, como su nombre indica, a un mecanismo especialmente estudiado para el soporte y suspensión de vehículos, como las motocicletas, para conferirles estabilidad al quedar estacionadas.

5

Este mecanismo viene a sustituir con gran ventaja, por su automatismo, los dispositivos hasta ahora utilizados para finalidades semejantes. En efecto, con este mecanismo se reduce el tiempo necesario para estabilizar el vehículo cuando éste se encuentra estacionado y lo mis-

222352



mo puede decirse con respecto al tiempo necesario para volver a situar este mismo vehículo en posición adecuada para que pueda volver a funcionar,

5 Además del ahorro de tiempo, se consigue igualmente un ahorro de energías muy sustancial al ser mucho menor el esfuerzo necesario para estabilizar el vehículo, así como el esfuerzo requerido para ponerlo en posición adecuada para que emprenda de nuevo la marcha.

10 Otras ventajas del presente mecanismo se harán más visibles al proseguir la lectura de la presente memoria.

Para facilitar la comprensión de la presente patente, se adjunta a título enunciativo y sin carácter restrictivo, un plano esquemático que se refiere al mecanismo en una ejecución preferente del mismo, a base del acoplamiento telescópico de sus piezas.

15 La figura 1 representa un corte-alzado del mecanismo, en el que la primera pieza tiene un ala no simétrica respecto a la columna deslizante.

20 Las figuras 2 y 3 corresponden igualmente a un corte-alzado y a un corte transversal según la línea 3-3 de la figura 2, en el que los medios elásticos del mecanismo consisten en una correa elástica con sus dos ramas a ambos lados de una polea estacionaria.

25 La figura 4 corresponde a un corte-alzado del mecanismo, con un ala de la primera pieza, excéntrica lo mismo que la columna deslizante, en cuyo interior existen dos muelles helicoidales unidos por un fleje, que pasa por la polea estacionaria.

Según puede apreciarse en los planos adjuntos, este

2352



5

10

mecanismo comprende esencialmente una primera pieza 10 relativamente fija, provista de unas alas 10' para su sujeción al vehículo y una segunda pieza 11 guiada por la primera pieza 10 y desplazable en dirección al suelo, cuya segunda pieza 11 posee unas patas de apoyo inferiores 11' destinadas a apoyarse en el suelo, existiendo además de las dos piezas anteriores, unos medios elásticos que relacionan ambas piezas 10 y 11, con tendencia a mantener la segunda pieza 11 con sus patas 11' alejadas del suelo, existiendo asimismo un órgano de retención para fijar la posición de la segunda pieza en contra de la acción ejercida por los medios elásticos que tienden a aproximarla a la primera pieza.

15

20

25

De acuerdo con lo que indica la figura 1, la segunda pieza 11 va provista de una pieza o porción tubular 12, guionadora, solidaria por su extremo inferior de la misma. Sobre la indicada pieza tubular 12 va dispuesta la primera pieza 10 provista de una plataforma 10' realizándose el montaje mediante una porción tubular concéntrica que se adapta a la parte externa de la columna 12, con el fin de poder ascender y descender con respecto a la misma, según lo indica la doble flecha 13. La propia columna 12 va provista de una ranura longitudinal 12', a través de la cual pasa un apéndice o lengüeta 10'' solidaria de 10 que se introduce en el interior de la cavidad cilíndrica de la columna 12. En el interior de dicha columna 12 existe un muelle o medio elástico similar, uno de cuyos extremos está apoyado por su parte superior en una tapa 15 solidaria de 12, mientras su



22352

00 JUL

extremo inferior se apoya en la lengüeta o apéndice 10". El órgano de retención está constituido por una lámina resorte 16, uno de cuyos extremos 16₁ está fijado en la parte superior de la porción cilíndrica de la primera
5 pieza 10, de modo que dicho resorte plano 16 va provisto de un orificio que está atravesado, dejando muy poco hue_lgo, por la columna cilíndrica guiadora 12, mientras su otro extremo 16₂ está situado de modo que sea fácilmente
10 maniobrable desde el exterior. Al mantener el ala 10' solidaria en un punto del vehículo y al hacer descender la segunda pieza 11 con respecto a la primera 10, la columna 12 desliza hacia abajo en dirección al suelo por la parte cilíndrica guiadora de la primera pieza 10, comprimiéndose el muelle 14. Por otra parte, el resorte
15 16₂ tiene tendencia a descender, según lo indica la flecha 17, con lo cual da libre paso a la columna 12. No obstante, al dejar de ejercer presión hacia abajo sobre la segunda pieza 11, el muelle comprimido 14 tendría
20 tendencia a hacer ascender la segunda pieza 11 con respecto a la primera, pero como consecuencia del movimiento en sentido inverso a la flecha 17 imprimido por dicho ascenso al resorte 16, este último asciende ligeramente y al inclinarse respecto a la sección recta de la columna 12 provoca la retención de la columna 12 respecto a la
25 porción cilíndrica 10 de la primera pieza, con lo cual la segunda pieza 11 permanece estacionaria en la posición en que se ha dejado. Cuando se desea que la pieza 11 vuelva a recuperar su posición primitiva, es decir que ascienda de nuevo para acercarse a la primera pieza,



22352

solo es preciso apoyar sobre la extremidad 16₂ del resorte plano 16 en la dirección indicada por la flecha 17, con lo cual se desolidariza dicho resorte con respecto a la columna 12. La primera pieza 10 es susceptible de prolongarse por arriba con una pieza 18 (figs. 2 y 4), en cuya extremidad superior está montado un eje 19 portador de una polea 20 que sirve como elemento guiador para el medio elástico 14 constituido por una correa de goma, uno de cuyos extremos está unido a la primera pieza 10, mientras su otro extremo está unido a la segunda pieza 11. La columna 12 está provista de una cremallera 12'' con la que colabora un gatillo 16' mandado por una palanca oscilante 21 sometida a la acción de unos muelles 22-23, así como a la acción de un cable 24, todo ello de modo que el gatillo 16' tenga normalmente tendencia a engatillar o solidarizar la primera pieza 10 con la cremallera 12'', es decir la primera pieza 10 con la segunda pieza 11. Cuando se ejerce una tensión sobre el cable 24, se retira hacia atrás el gatillo 16', dejando en libertad de movimiento la segunda pieza 11 bajo la influencia del medio elástico 14. Los medios elásticos que relacionan la primera pieza 10 con la segunda pieza 11 están constituidos, de acuerdo con la figura 4, por un primer muelle helicoidal 14₁ unido por su parte inferior a la segunda pieza 11, mientras que por su extremo superior está unido dicho muelle a uno de los extremos de un fleje 14₂ que pasa sobre la polea 20 y cuyo otro extremo está unido al extremo superior de un segundo muelle helicoidal 14₃, cuyo extremo inferior está unido a

222352



la primera pieza 10 por el apéndice guiador 10".

5 Resulta evidente que el presente mecanismo tendrá sus alas 10' pertenecientes a su primera pieza situadas en posición simétrica o excéntricas respecto a la columna guiadora 12 que ocupa asimismo una posición central o excéntrica de acuerdo con el tipo de vehículo en el que tiene que adaptarse el presente mecanismo. Lo mismo sucede en relación a las aletas guiadoras 10" de la primera pieza 10 situadas a derecha o izquierda, las cuales podrán sustituirse, en su caso, por tornillos guidores, por ranuras o por cualquier otro medio de idénticos efectos.

10

 Podrán introducirse cualesquiera otras modificaciones de detalle se estimen convenientes, siempre que no alteren la esencialidad de la presente patente, a cuyo fin se declaran de novedad y conjunta invención de los Sres. Don PEDRO BORI MUÑOZ y Don ANTONIO GINEBROSA SOLA, las siguientes reivindicaciones que constituyen la

15

NOTA REIVINDICATORIA

20 1ª - UN MECANISMO PARA EL SOPORTE Y SUSPENSION DE VEHICULOS DE DOS O MAS RUEDAS, caracterizado porque comprende esencialmente una primera pieza relativamente fija provista de unas alas para su sujeción a una parte fija del vehículo - como una motocicleta - y de una segunda pieza, guiada por la primera y desplazable en dirección al suelo, cuya segunda pieza posee unas patas de apoyo inferiores destinadas a apoyarse en el suelo, existiendo además de las dos piezas anteriores, unos medios elásticos que relacionan ambas piezas, con tendencia

25



222352

5 a mantener la segunda pieza con sus patas alejadas del suelo y un órgano de retención entre las dos piezas para fijar la posición de la segunda pieza en contra de la acción ejercida sobre la misma por los medios elásticos al acercarse al suelo sus patas de apoyo.

10 2ª - Un mecanismo, según la anterior reivindicación, en el que la primera y segunda piezas están, con preferencia, montadas telescópicamente la una en relación con la otra, existiendo un muelle helicoidal que por uno de sus extremos está unido a la primera pieza, sobre un ala guiadora de la misma que se introduce en el interior de la segunda, a través de una ranura guiadora longitudinal practicada en la segunda pieza, mientras su otro extremo está unido a dicha segunda pieza, de modo que
15 el muelle tiene tendencia a acercar ambas piezas, existiendo asimismo un muelle plano, a modo de resorte, que, fijado a la primera de estas dos piezas, lo atraviesa la segunda en posición ligeramente inclinada para la retención por rozamiento mutuo entre dicho resorte y la
20 segunda pieza.

25 3ª - Un mecanismo, según cualquiera de las anteriores reivindicaciones, en el que los medios elásticos que relacionan ambas piezas consisten en un órgano alargado, flexible y elástico, como una correa de goma, que está unido por sus respectivos extremos con las dos piezas, pasando su porción media por una polea giratoria, estacionaria con respecto a la primera pieza, formando dicha correa dos ramales elásticos a ambos lados de la polea, los cuales están dispuestos para actuar combina-

2 22352



damente para el acercamiento de ambas piezas.

5 4º - Un mecanismo, según cualquiera de las anteriores reivindicaciones, en el que los medios elásticos que relacionan ambas piezas están constituidos por muelles helicoidales extremos unidos por un fleje medio, de modo que uno de los muelles tiene su extremo libre unido con una de las dos piezas, el otro muelle tiene su extremo libre igualmente unido a la otra pieza, y el fleje medio es el que pasa por la polea giratoria montada estacionaria con respecto a la primera pieza.

10

5º - UN MECANISMO PARA EL SOPORTE Y SUSPENSION DE VEHICULOS DE DOS O MAS RUEDAS.

15 Todo tal y conforme queda descrito y reivindicado en la memoria descriptiva que antecede y que consta de ocho hojas escritas a máquina por una sola cara y un plano que la ilustra.

MADRID, 10 de Junio de 1.955

PEDRO BORI MUÑOZ

ANTONIO GINEBROSA SOLA

P.A.

Morgades

Fig. 1

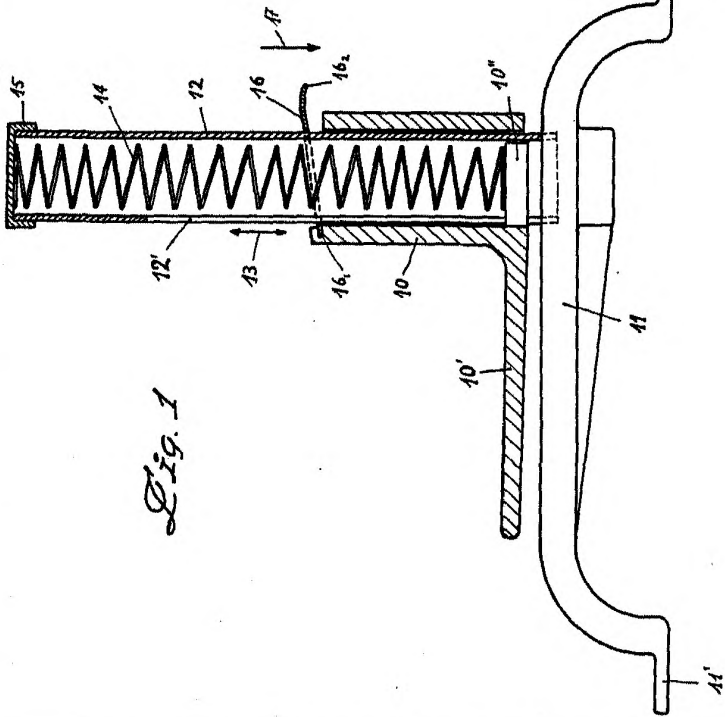
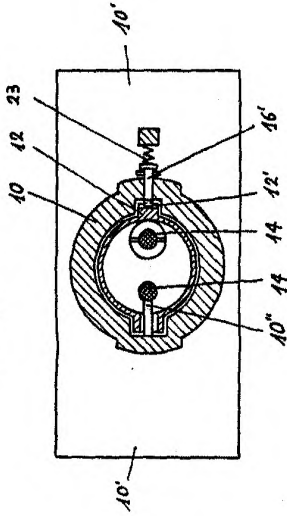


Fig. 3



222352

Fig. 2

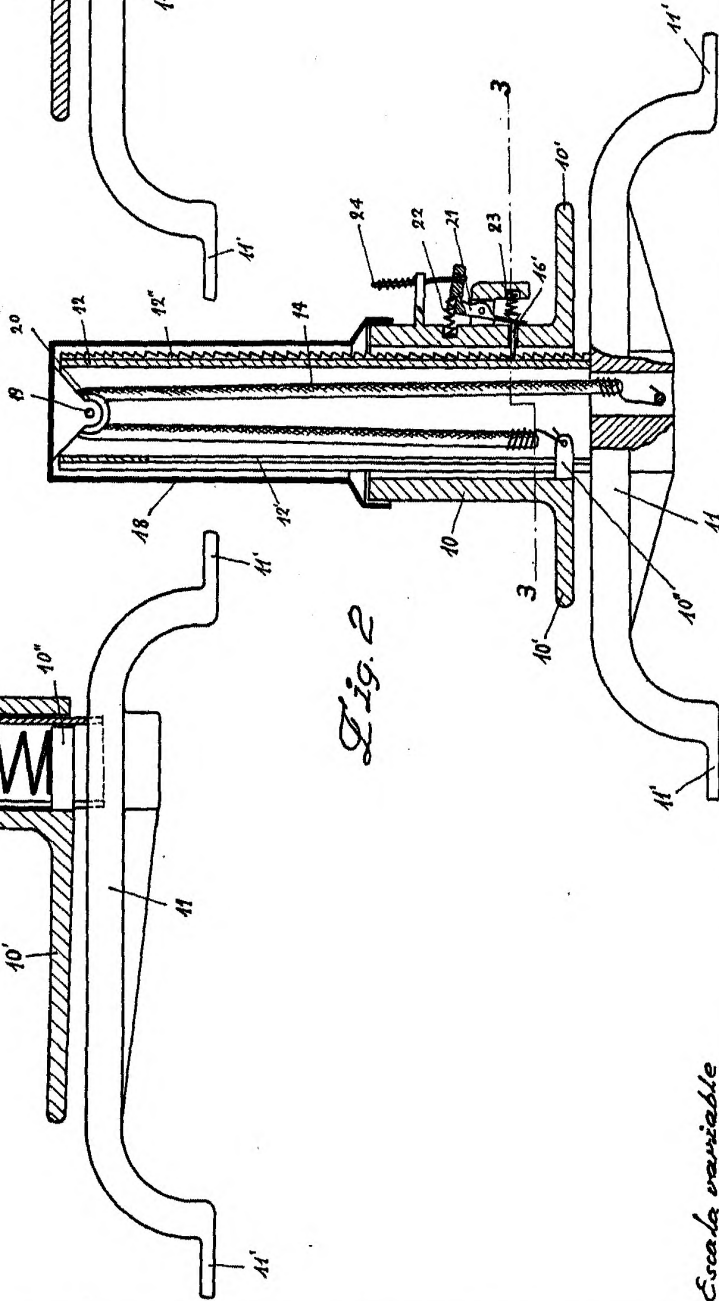
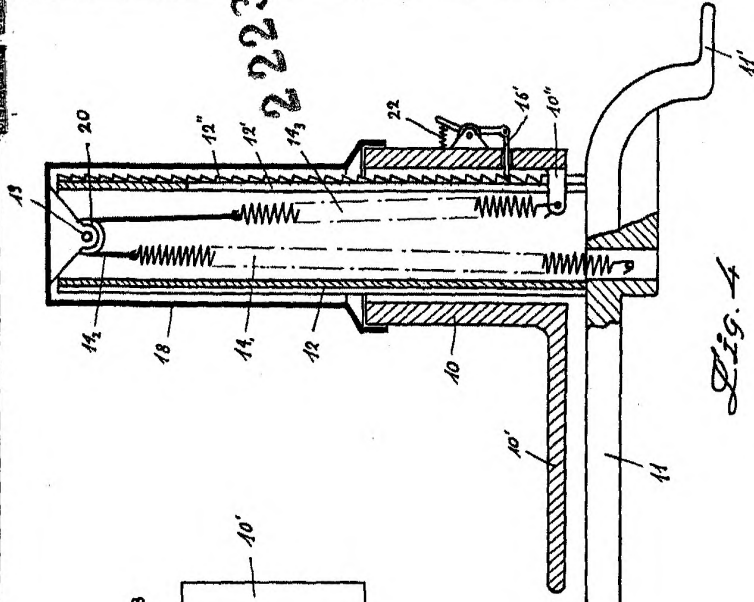


Fig. 4



México, D. F.
P. a. J. J. Margueta Giménez
P. P.

[Handwritten signature]

Escala variable