

223047

06



2 3 47

MEMORIA DESCRIPTIVA

PARA UNA PATENTE DE INVENCION, POR VEINTE AÑOS, EN
ESPAÑA, A FAVOR DE DON PRUDENCIO LAGUNA VARGAS, DE
NACIONALIDAD ESPAÑOLA, DOMICILIADO EN MADRID, CALLE
DE JOAQUIN GARCIA NORATO Nº. 158.

Sobre:

"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS DISPOSITI-
VOS DE ESTABILIDAD Y ESTACIONAMIENTO DE MOTOCICLETAS..

El objeto que constituye el presente registro,
merece el privilegio de Patente de Invención, toda vez
que su finalidad práctica industrializable, se ajusta
en un todo a lo determinado en el artículo 46 de la vi
5. gente Ley de Propiedad Industrial.



5. Como su enunciado indica, consiste la esencialidad del presente registro de Patente de Invención, en perfeccionamientos introducidos en los dispositivos de estabilidad y estacionamiento de motocicletas, de acuerdo con la descripción detallada que del mismo se realiza, debiendo interpretar siempre este concepto en su más amplio sentido y nunca en limitativo.

10. Su finalidad es la aplicación a los tipos de motocicletas modelos "Scooter", en los casos en que por pérdida momentánea de los mandos de control correspondientes, por frenazo brusco, derrape, desviación etc. se encuentra el usuario en peligro de perder el propio equilibrio del vehículo, evitándose el tener que apoyar los pies en el suelo lo que tantos accidentes ha producido, en especial las fracturas de tobillos.

15. Asimismo con esta disposición puede estacionarse la máquina cuando se desee, sin tener que realizar las complicadas maniobras que requieren los actuales soportes.

Comprende esencialmente este dispositivo tres fases:

- a) Posición inoperante.
- b) Posición de estacionamiento, y
- 20. c) De reposo.

Este acondicionamiento está constituido por los siguientes elementos:

25. Dos brazos o soportes gemelos, de longitud variable y cuya situación con relación al eje de figura del vehículo es sensiblemente oblicua.

Dos ruedas acopladas respectivamente en cada elemento rígido que actúan de patines como punto de apoyo de cada soporte.

30. Dispositivo de sujeción y giro, constituido por abrazaderas o similar, que sirven de fijación a un eje común a los soportes.



Pedal de mando, que por efecto de un trinquete puede que dar fijo o liberarse al ser accionado nuevamente.

5. Varilla, cable de acero o acondicionamiento similar con articulación, para transmisión de la fuerza del pedal, que va unida a los soportes o brazos.

Muelle o resorte de acero en espiral, que mantiene en posición de reposo al dispositivo, sobre la superficie inferior del chasis.

10. El funcionamiento del dispositivo que nos ocupa es muy cómodo, para el conductor del vehículo, pues basta presionar el pedal, para que la varilla haga descender a las ruedas o patines hasta tomar contacto con el suelo, venciendo la resistencia del resorte y dotando de dos nuevos puntos de apoyo al vehículo, indistintamente en movimiento o parado.

15. Al volver a presionar el pedal, por efecto del trinquete se libera y el muelle obliga a elevarse hacia la parte inferior del chasis a los soportes de patin.

20. Esta operación se realiza cuando existe peligro de pérdida de equilibrio por cualquier circunstancia o cuando haya que efectuar alguna parada momentánea, por razón de tráfico u otro motivo, sin que haya necesidad alguna de apoyar los pies en el suelo, como actualmente es obligado, debido a que la motocicleta mantiene su equilibrio sobre cuatro puntos de apoyo.

25. La posición que adquiere el dispositivo bajo la presión del pedal, es la de equilibrio, ya que adaptación central determina el centro de gravedad del vehículo, volviendo a la situación inicial o de reposo, cuando nuevamente se acciona el pedal.

30. Si se trata de estacionar el vehículo, el dispositivo, esto es, los soportes avanzarán, adoptando un plano oblicuo con relación a la horizontalidad del suelo, con lo cual la fuerza de



resistencia al peso de la motocicleta es mayor y con total im posibilidad de deformaciones en los brazos soportes, cuya es tabilidad ofrece una seguridad al vehículo, manteniéndolo con una de las dos ruedas suspendidas ligeramente.

5. La separación entre las ruedas libres de los brazos, es tará calculada con arreglo a la anchura del chasis en su par te inferior, con lo que se obtiene una mayor estética no dis minuyendo la eficacia de su función.

- Entre las muchas variantes de realización que puedan adaptarse bajo la misma proyección, se cita de que el pedal de accionamiento puede disponerse en sentido retrasado con respec to al eje de giro de los brazos gemelos, en vez de adelantado como se describe.
- 10.

- Las ventajas que reporta este dispositivo son enormes, ya que ahorra la enorme molestia que supone el tener que echar pie a tierra en cualquier parada del vehículo que se produzca por motivo de tráfico y por otra parte puede prevenir y evitar muchos accidentes que de otra forma resultarían inevitables.
- 15.

- Su colocación no supone el aumento de peso adicional a la máquina, puesto que al acoplarse el presente dispositivo deberá eliminarse el soporte que normalmente lleva dispuesto la máquina para su estacionamiento.
- 20.

- Debe hacerse constar que el aparato citado, es de efec tos rápidos y seguros, pudiendo ser accionado indistintamente con cualquier pie.
- 25.

- Descritas suficientemente las partes que componen este dispositivo perfeccionado, su aplicación y ventajas, se hace constar expresamente que cualquier modificación que se introduzca en el objeto descrito, tanto en forma, dimensiones o clase de material empleado, se considerará incluida dentro del
- 30.

223047



presente registro, siempre y cuando que no altere o modifique esencialmente su función característica.

NOTA

En resumen: la presente patente de invención recaerá

5. sobre las siguientes reivindicaciones:

- 1^a.- Perfeccionamientos introducidos en los dispositivos de estabilidad y estacionamiento de motocicletas, caracterizados porque comprenden un elemento articulado que al ser accionado, por la adaptación de un trinquete queda
10. bloqueado o liberado en sus diferentes fases, determinando el basculamiento de unos elementos rígidos en su configuración, pero con facultad de giro y que van situados en la parte inferior de la estructura. El efecto de desplazamiento o mando longitudinal está originado por la adaptación de un
15. medio transmisor rígido que actúa sobre unos soportes, los que a su vez presentarán en su extremo inferior unos puntos de apoyo giratorios, que estabilizarán la máquina, en dos posiciones distintas, en su avance, de estacionamiento y la situación intermedia, de equilibrio. El efecto de un resorte solidario a los brazos soportes, dota al dispositivo de facultades plegables, para la posición inoperante o reposo.
- 20.

2^a.- "PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS DISPOSITIVOS DE ESTABILIDAD Y ESTACIONAMIENTO DE MOTOCICLETAS".

Según se describe en esta Memoria que consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos.

25.

Madrid, 16 de Julio de 1.955.

M. Sclida