



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 286.079	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 26.1.84	

MODELO DE UTILIDAD

16 MAYO 1986

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
----------------------------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(61) CLASIFICACION INTERNACIONAL 4 B63B 35/86
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN "VEHICULO ACUATICO" Procede de la Patente número 529.198	
--	--

(71) SOLICITANTE (S) DON RAMON CROSAS CAPDEVILA	
--	--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE 08018 BARCELONA.- Guipuzcoa, 16 entlo 5a	
---	--

(72) INVENTOR (ES) EL MISMO SOLICITANTE	
--	--

(73) TITULAR (ES) EL MISMO SOLICITANTE	
---	--

(74) REPRESENTANTE DON JOSE PONS TORRES	
--	--

La presente invención se refiere a un vehículo acuático, del tipo que comprende una estructura insumergible, configurada en forma de motocicleta, con dos patines -- inferiores como elementos de deslizamiento, uno anterior y --- otro posterior.

Los vehículos del tipo indicado van dotados de una unidad propulsora y de un sistema de suspensión que relaciona el patín anterior con la estructura del vehículo. Es te patín anterior es además orientable mediante la actuación - de un manillar o guía superior, que sirve para la conducción - del vehículo, en igual forma que una motocicleta normal.

El objeto de la presente invención es con seguir un vehículo del tipo indicado, de mayor versatilidad, - que puede ser usado con fines deportivos o simplemente como ve hículo de navegación normal, con fines recreativos.

Otro objeto de la presente invención es con seguir un vehículo del tipo señalado, en el cual se aumente su capacidad de transporte, al aumentar el número de personas que puede desplazar.

De acuerdo con la presente invención, el vehículo de la invención comprende un cuerpo auxiliar lateral-independiente, a modo de sidecar, insumergible, dispuesto en - posición sensiblemente paralela al cuerpo principal o unidad -- propulsora. Este cuerpo auxiliar está constituido por un casco insumergible, constituido por un casco resistente, por ejemplo a base de poliéster , y un relleno que puede estar formado por poliuretano expandido o similar.

El cuerpo citado está superiormente rematado en un asiento central, por delante del cual va dispuesto, en sen tido transversal, un asidero. Inferiormente el citado cuerpo lleva fi

jado un patín longitudinal de sección y trazado adecuados.

El cuerpo auxiliar va relacionado con el cuerpo principal o cuerpo propulsor mediante dos brazos, uno anterior superior, que se articula por sus extremos al cuerpo principal o propulsor y al cuerpo auxiliar, y otro brazo posterior inferior, que se articula por sus extremos a sendos soportes que van fijados o anclados al patín del cuerpo auxiliar y al patín posterior del cuerpo principal o propulsor. Mediante la disposición articulada de estos dos brazos, la altura relativa entre estos dos cuerpos puede variar.

Según otra característica de la invención, el brazo anterior superior antes citado es de longitud variable, permitiendo de este modo que el cuerpo auxiliar, que actúa como sidecar, forme en uno u otro sentido un ángulo variable con el cuerpo principal o propulsor. Este brazo dispone además de medios de bloqueo con los que se consiguen fijar su longitud a una dimensión determinada, invariable, que corresponde a la distancia entre los puntos de anclaje del referido brazo cuando el cuerpo principal y el cuerpo auxiliar se encuentran entre sí en posición sensiblemente paralela.

Con el brazo anterior superior en posición fija puede utilizarse el conjunto como vehículo de paseo, mientras que al desbloquear dicho brazo y permitir que varíe su longitud, el vehículo puede utilizarse con fines deportivos, al poder desarrollar y mantener velocidades elevadas incluso en curvas más o menos pronunciadas, por la capacidad de variación del ángulo del cuerpo auxiliar respecto al cuerpo principal.

El casco del cuerpo auxiliar carecerá de relleno en su porción superior, definiendo un compartimento estanco que es accesible a través de una tapa longitudinal superior, la cual

define al mismo tiempo el asiento.

El casco del sidecar presenta además, a uno y otro lado, sendos rebajes o entrantes que determinan superficies de apoyo para los pies situadas, aproximadamente en el tercio inferior del casco, por debajo de la porción anterior del asiento. Estas superficies de apoyo van además protegidas frontalmente.

Con el fin de que puedan comprenderse mejor las características y ventajas del vehículo de la invención, seguidamente se hace una descripción más detallada del mismo, con referencia a los dibujos adjuntos, donde se muestra una posible forma de ejecución, dada a título de ejemplo no limitativo.

En los dibujos:

La figura 1 es un alzado lateral del vehículo de la invención.

La figura 2 es un alzado posterior del mismo vehículo.

La figura 3 es un alzado frontal del conjunto.

Como puede verse en los dibujos, el vehículo comprende un cuerpo principal o motriz, referenciado con el número 1 configurado en forma de motocicleta, cuyo cuerpo va rematado inferiormente en dos patines, uno posterior, referenciado con el número 2, y otro anterior, referenciado con el número 3. El patín anterior 3 va relacionado con el cuerpo 1 mediante un sistema de suspensión 4. Además el patín anterior 3 va conectado a un manillar o guía superior 5, mediante el cual puede variarse su orientación consiguiendo así variar el sentido de desplazamiento del vehículo.

De acuerdo con la invención, el cuerpo principal o motriz 1 lleva conectado lateralmente un cuerpo auxiliar 6 que hace las veces de sidecar. Este cuerpo está constituido por un casco rígido, por ejemplo a base de poliéster, y un relleno a base de

poliuretano expandido o similar, con lo que se obtiene un conjunto insumergible. El cuerpo auxiliar 6 va además inferiormente rematado en un patín longitudinal 7. Superiormente este cuerpo dispone de un asiento longitudinal 8 que constituye al mismo tiempo una tapa para un recinto o alojamiento hermético 9 formado en la parte superior del cuerpo 6. Por delante del asiento 8 discurre, en sentido transversal, un asidero 10 que puede estar constituido por una barra rígida y resistente, anclada por uno de sus extremos al cuerpo 6 y que discurre en voladizo por encima del mismo.

Como mejor puede verse en las figuras 2 y 3, los cuerpos principal 1 y auxiliar 6 van relacionados entre sí mediante dos brazos intermedios referenciados con los números 11 y 12. El brazo 11 queda situado por delante y por encima del brazo 12. Los dos brazos van conectados a los cuerpos 1 y 6 mediante articulaciones extremas. El brazo 11 va articulado por sus extremos a los cuerpos 1 y 6. Por su parte, el brazo 12 va articulado por sus extremos a sendos soportes 13 anclados a los patines 3 y 7 de los cuerpos 1 y 6.

El brazo 11 está constituido de modo que pueda ocupar dos situaciones diferentes, una rígida, de longitud constante, que corresponde a la distancia entre los puntos de articulación 14 con los cuerpos 1 y 6 cuando dichos cuerpos se encuentran entre sí en posición aproximadamente paralela, tal y como se representa en las figuras 2 y 3. En su otra posición, el brazo 11 es de longitud variable, de modo que el cuerpo 6 pueda variar en uno u otro sentido el ángulo formado respecto al cuerpo 1. El brazo 11 puede estar constituido por un cilindro, en forma de amortiguador, con medios de bloqueo para poder fijar su longitud a la dimensión correspondiente a la distancia entre los puntos de anclaje 14 cuando los cuerpos 1 y 6 están en posición paralela. También

el brazo 1 puede estar constituido por dos tramos articulados entre sí, con un dispositivo de bloqueo, o adoptar cualquier otra disposición o configuración usual.

5 En la posición mostrada en las figuras 2 y 3, cuando el brazo 1 se encuentra bloqueado, de modo que su longitud no pueda variar, el conjunto puede utilizarse como vehículo de paseo, pudiendo el cuerpo 6 variar su altura respecto al cuerpo 1, mediante las articulaciones que conectan los brazos 11 y 12 con los dos cuerpos. Liberando el brazo 11, de modo que su longitud pueda variar, el cuerpo 6 puede formar distintos ángulos con el cuerpo 1, en uno u otro sentido. De este modo, el vehículo puede utilizarse con fines deportivos, permitiendo alcanzar y mantener grandes velocidades, incluso en tramos o trayectorias curvas, cooperando en el mantenimiento de la estabilidad del conjunto el pasajero o pasajeros que ocupan el cuerpo 6, al inclinar éste en el ángulo adecuado.

El vehículo de la invención puede servir para transportar hasta cuatro personas, dos en el cuerpo principal o motocicleta y dos en el cuerpo auxiliar o sidecar.

20 Como puede apreciarse también en la figura 1, el cuerpo principal 6 dispone de unos entrantes laterales que definen superficies inferiores de apoyo 15 para los pies. Frontalmente, por delante de estas superficies de apoyo, dispone de superficies protectoras o de defensa 16.

25 Descrita suficientemente la naturaleza del invento así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

1.- Vehículo acuático, del tipo que comprenden una unidad principal o propulsora, configurada en forma de motocicleta, con dos patines inferiores, uno anterior y otro posterior, de los cuales el anterior es orientable mediante un manillar superior, caracterizado porque comprende un cuerpo auxiliar lateral independiente, a modo de sidecar, insumer-
gible, constituido por un casco rígido, tal como de poliester, y un relleno a base de poliuretano expandido o similar, cuyo cuerpo queda rematado superiormente en un asiento central, por delante del cual discurre transversalmente y en voladizo un asidero mientras que inferiormente el citado cuerpo auxiliar lleva fijado un patín longitudinal, estando además dicho cuerpo relacionado con el cuerpo principal o impulsor mediante dos brazos, uno anterior superior, articulado por sus extremos a ambos cuerpos, y otro posterior inferior, articulado por sus extremos a sendos soportes anclados al patín del cuerpo auxiliar o sidecar y al patín posterior del cuerpo principal o motocicleta, de modo que permitan variar la altura relativa entre dichos cuerpos.

2.- Vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque el brazo anterior superior es de longitud variable, para permitir que el cuerpo auxiliar forme, en uno u otro sentido, un ángulo variable con el cuerpo principal, disponiendo además dicho brazo de medios de bloqueo que permiten fijar su longitud a una dimensión determinada, correspondiente a la distancia entre los puntos de anclaje del referido brazo cuando el cuerpo principal y el cuerpo auxiliar se encuentra aproximadamente en posición paralela.

3.- Vehículo según la reivindicación 1, caracte

rizado porque el casco del cuerpo auxiliar carece de relleno - en su porción superior, definiendo un comportamiento estanco, accesible a través de una tapa longitudinal superior que define al mismo tiempo el asiento.

5 4.- Vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque el casco del cuerpo auxiliar presenta, en uno y otro lateral, sendos rebajes o entrantes que determinan las superficies de apoyo para los pies situadas, aproximadamente, en el tercio inferior del casco por debajo de la porción anterior del asiento.

10 5.- Vehículo acuático, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

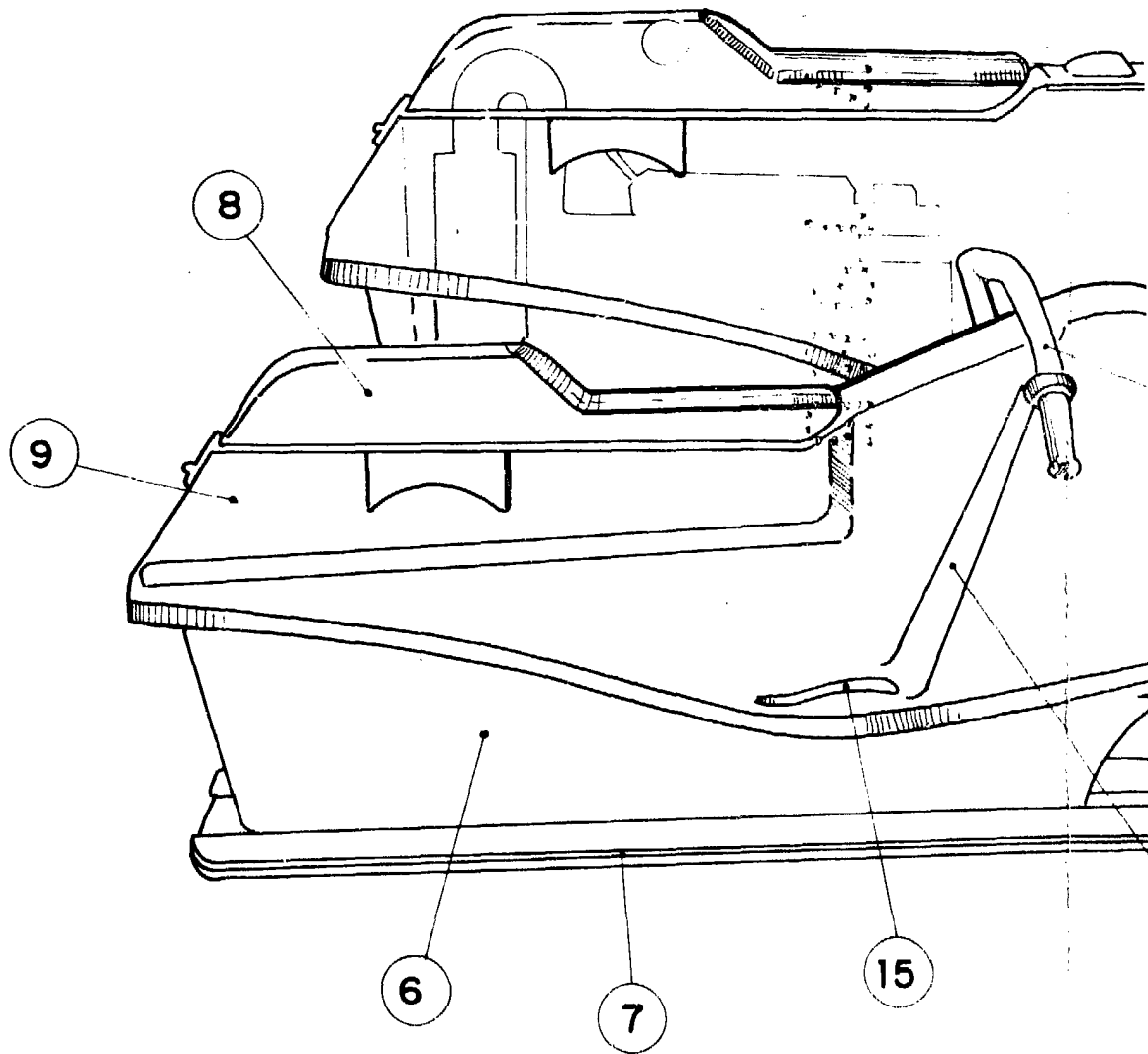
15 Esta memoria consta de 7 hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 26 de Enero 1.984

EL AGENTE OFICIAL

JOSE PONS TORRES

D. RAMON CROSAS CAPDEVILA



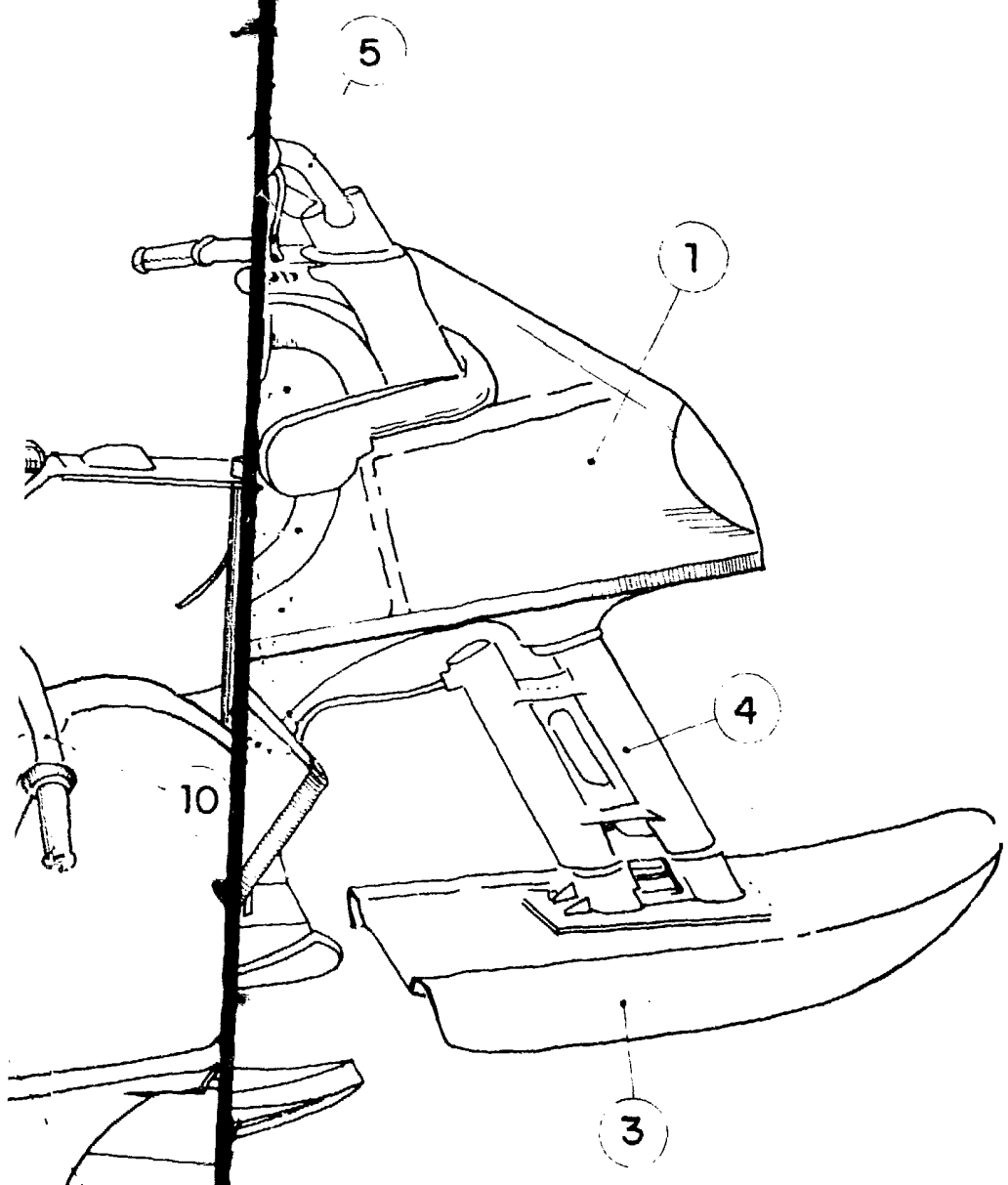
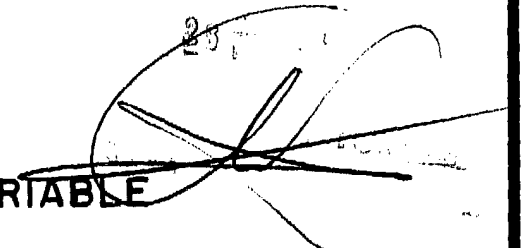
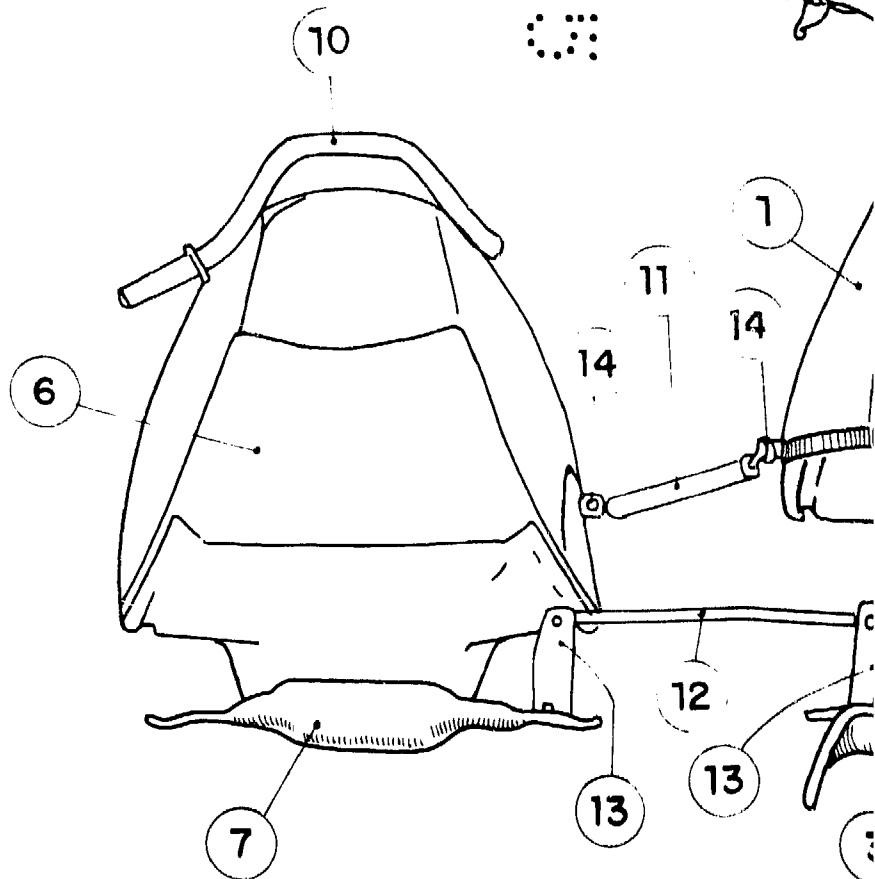
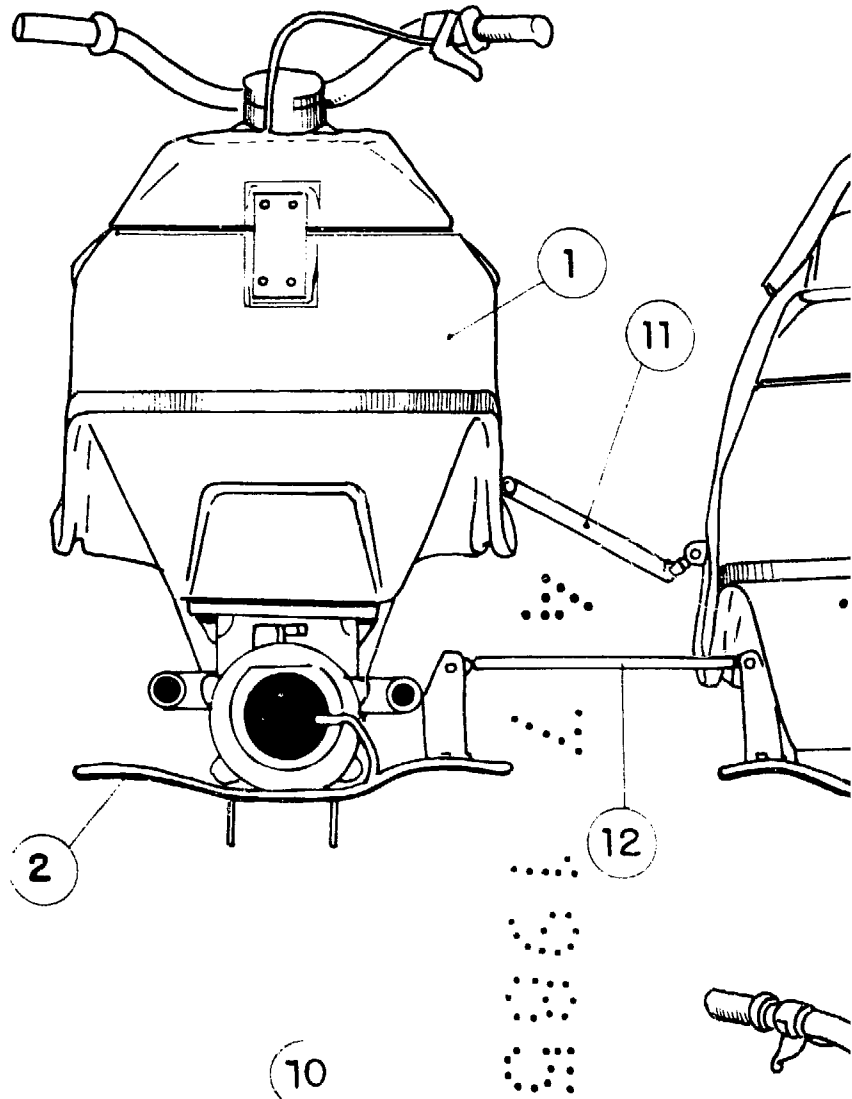


FIGURA - 1

ESCALA VARIABLE



D. RAMON CROSAS CAPDEVILA



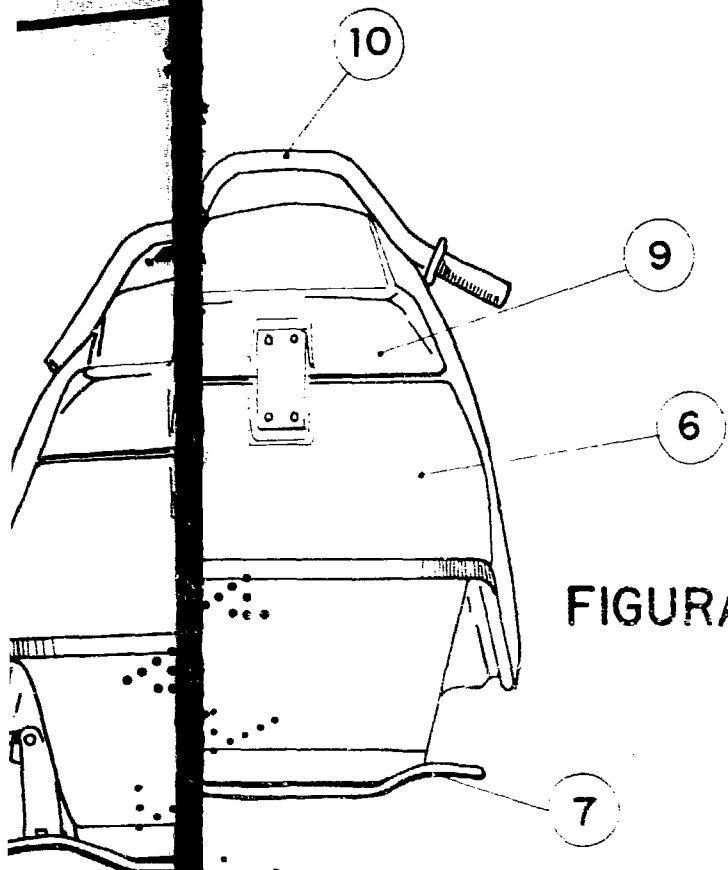


FIGURA-2

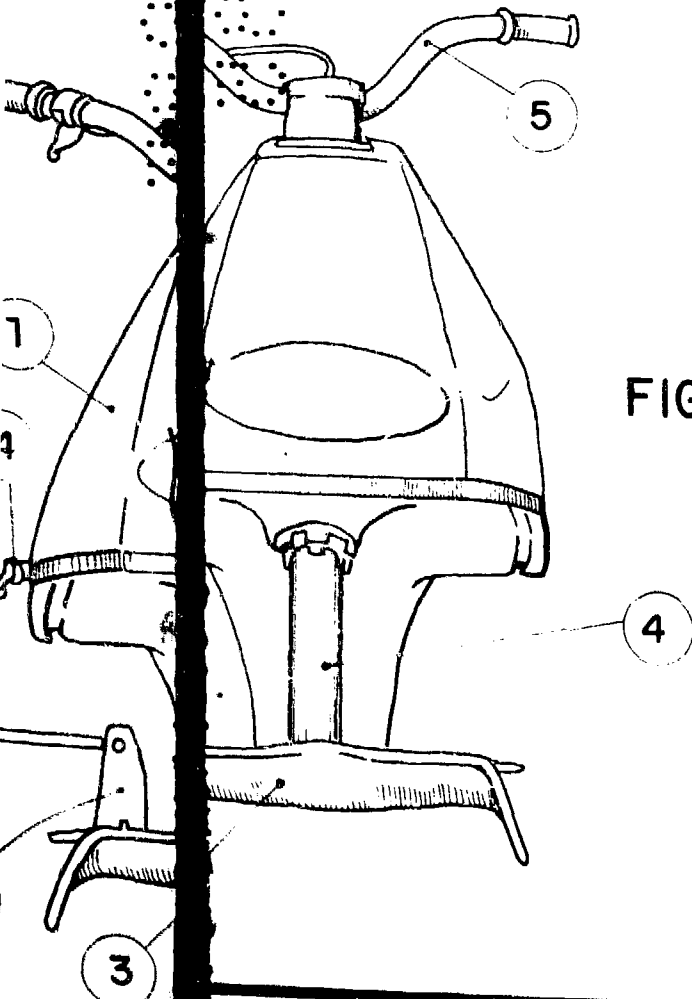


FIGURA - 3

28 ENL 1966
~~JOSE PONS TORRES~~
ESCALA VARIABLE