

286 153



286153

MEMORIA DESCRIPTIVA
de una
PATENTE DE INVENCIÓN
por:

"UN VEHICULO FUNCIONAL DE DOS RUEDAS "

Cuyo registro se solicita por VEINTE AÑOS, con protección para todo el territorio nacional, a nombre y favor de Don Demetrio Santos Santos, de nacionalidad española, residente en Toledo, calle Avenida Reconquista n° 22.

—O—

En la vida moderna, y como consecuencia natural de las exigencias propias de nuestros días, se halla cada vez más difundido el uso de automóviles, pero esta clase de vehículos, por su elevado coste, resulta todavía inaccesible para muchas clases sociales, las cuales, aún necesitándolos, se ven precisadas a prescindir de los mismos.

Mucho ha venido a resolver en este aspecto la motocicleta, puesto que se trata de un tipo de vehículo bastante más económico y que, por consiguiente, está al alcance de personas más modestas, por lo que indudablemente rinde un gran servicio.

Sin embargo, la motocicleta, sin dejar de ser útil, presenta serios inconvenientes, ya que, aparte del evidente peligro que implica su manejo, resulta incómoda en muchos aspectos.

16 MAR



286153

15 tos, llegando a no poderse utilizar durante largos periodos de tiempo, es decir, cuando las condiciones climatológicas son adversas.

20 La presente patente de invención está referida a un vehículo de dos ruedas, eminentemente funcional y mixto de motocicleta y automóvil, por lo que participa por igual de muchas de las ventajas de uno y otro.

25 El solicitante de este registro, con su invento, ha creado un vehículo motor de dos ruedas y de tipo ligero, con una o más plazas y acondicionamiento para transporte general, que resulta casi tan económico como una motocicleta y que reúne, no obstante, muchas de las comodidades hasta ahora privativas del automóvil.

30 En este vehículo, por su ingeniosa concepción y especiales características, tanto el conductor como los pasajeros van cómodamente sentados en asientos similares a los que llevan los coches de turismo, resguardados de las inclemencias atmosféricas por la cubrición del mismo y con su seguridad personal garantizada en buen número de accidentes por la estructura protectora del propio vehículo, llevando además un
35 dispositivo estabilizador de accionamiento mecánico para pequeñas velocidades, es decir, para los momentos de arranque y parada.

40 Esencialmente, el vehículo comprende tres partes a las que podríamos llamar fundamentales: la base, el cuerpo de cubrición y el dispositivo estabilizador para los puntos de detención y arranque.

La base está determinada por una proforma alargada, de naturaleza metálica y redondeada por sus extremos, que eleva su contorno para conformar las paredes de un cuerpo cajeadado.

45 Esta proforma, cuya configuración general se asemeja a la de una lancha, lleva practicada en su parte anterior una

286153

16



50

escotadura de forma trapecial y paredes levantadas que determina un alojamiento para la rueda delantera, mientras que su parte posterior describe un arco conformativo de una concavidad en la que se emplazan el motor y la rueda trasera del vehículo.

55

En la parte anterior, y sobrepuesta a la estructura básica, en cuyos bordes se fija mediante puntos de soldura, va establecida una carcasa de línea aerodinámica que determina el morro del vehículo, mientras que en la parte posterior del mismo vehículo, e igualmente sobrepuesto a la estructura de la base, en la que se afirma también por puntos de soldadura, va emplazado un segundo blindaje o carcasa que se adapta en su conformación a la que ofrece en esta zona dicha estructura.

60

En los laterales de la proforma básica, y asentados en sus respectivos bordes, van unos perfiles de sección en "L" que sirven de nervios de refuerzo para dichos laterales y que presentan una sucesión de taladros o pequeños orificios a lo largo de toda su extensión, cuyos perfiles pueden ser adicionados a la estructura o conformados por revertimiento de la propia chapa que la forma.

65

Estos perfiles, que offician como soportes para los asientos de conductor y pasajeros, les permiten discurrir sobre ellos para adoptar distintas posiciones, facilitando dicho movimiento con la multiplicidad de taladros que llevan practicados y que actúan como cursores.

70

La plaza del conductor, que consta de respaldo y asiento, está constituida por un bastidor en forma de "U" invertida, con tirante de afirmación, los brazos acodados en su parte superior y soportando entre los mismos una banda flexible que officia como superficie del respaldo, mientras que el asiento es simplemente otra banda análoga que, mediante muelles o gomas de suspensión con terminales en gancho, se fija por sus late-

75

286153

16 MAR



80

rales a las bandas en "L" que delimitan los costados del vehí-
culo.

85

Los asientos de pasajeros son monopiezas de forma angu-
lar que unan respaldos y superficies de asiento en un cuerpo
único y que, de manera análoga, se fijan en la parte poste-
rior del vehículo a continuación del conductor, siendo uno y
otros asientos susceptibles de inmovilizarse en diversos em-
plazamientos posicionales.

90

El cuerpo de cubrición del vehículo se constituye por dos
piezas gemelas, a manera de grandes láminas, destinadas a en-
cajar entre la carcasa delantera, el blindaje posterior del
vehículo y los laterales de la caja básica, con lo que deter-
minan una especie de carlinga que se articula por medio de bi-
sagras sobre uno de los laterales para permitir la elevación
y basculamiento del conjunto hacia uno de los lados y que cie-
rra sobre el lateral opuesto mediante un elemento de sujeción
cualquiera ya conocido.

95

100

Estas dos piezas simétricas, determinantes del cuerpo de
cubrición o carlinga, están relacionadas entre sí por un an-
cho tirante central que las dependiza, dejando en la parte
alta dos amplias escotaduras abiertas entre el tirante y el
entramado de cubierta, cuyas escotaduras son susceptibles de
cierre mediante sendas lonas, y otras dos más amplias todavía
a los lados y bajo dicho entramado que se recubren con plan-
chas de plástico transparente para conformar las ventanillas
y parabrisas.

105

110

El dispositivo estabilizador, que es propiamente un pa-
tín con movimiento alternativo de ocultación y emergencia,
está constituido por un cuerpo tubular en forma de "U" y con
los brazos acodados que, acondicionado en la parte inferior
de la base, está dotado de sendas ruedecillas en los termina-
les de dichos brazos, hallándose relacionado con la parte pos

286153



115 . terior del vehículo mediante un muelle retráctil, determinan-
 te de su movimiento de ocultación, y unido con el complejo de
 conducción mediante un cable o fleje que finaliza por el ex-
 tremo opuesto en una palanca o pedal de mando, elemento este
 último que determina la otra alternativa de su movimiento, o
 sea la emergencia del patín hasta apoyar en el pavimento.

120 Para mejor comprensión de cuanto expuesto queda, y única-
 mente a título ejemplario, desprovisto de todo alcance limita-
 tivo, los adjuntos gráficos ilustran una forma de realización
 práctica:

La fig. 1ª es una vista lateral del vehículo.

Las figs. 2ª y 3ª muestran sendas vistas de las partes
 posterior y anterior del repetido vehículo.

125 La fig. 4ª representa una vista en planta contemplada
 desde la parte superior, y

La fig. 5ª, por último, reproduce una vista también en
 planta, pero desde la parte inferior de la base.

130 En todas ellas, vemos: la proforma básica (1) con su es-
 cotadura de forma trapecial y paredes levantadas (2) para alo-
 jamiento de la rueda delantera (3) y la desviación en arco
 (4) que implica una cavidad posterior para emplazamiento del
 motor (5) y de la rueda trasera (6), la carcasa (7) determi-
 nante del morro y el blindaje (8) conformativo de la parte
 135 posterior del vehículo, los perfiles de sección en "L" (9) que
 recubren y refuerzan los laterales (10) del cuerpo cajeadado que
 configura la base con la sucesión de taladros (11) practicados
 en toda su extensión, el asiento del conductor (12) con su
 tirante de fijación (13) y el de pasajeros (14), diferentes
 en sus estructuras pero ambos con posibilidad discurrante pa-
 140 ra variación de posiciones sobre los cursores que al efecto
 determinan los perfiles (9), la carlinga o cuerpo de cubrición
 (15) con el tirante central (16) que relaciona las dos partes

286153

16 MAR



simétricas que la configuran y los amplios espacios abiertos (17) para formación de parabrisas y ventanillas, el patín estabilizador (18) con sus ruedas (19), el muelle retráctil (20) que une a este patín de parada con la parte posterior del vehículo y el cable o fleje (21) que le relaciona con la palanca o pedal de mando (22) para su accionamiento o funcionalidad.

145

Con el mismo efecto ilustrativo que cumplen todos los dibujos, en la fig. 4ª se ha señalado con línea de puntos el movimiento de desplazamiento de la carlinga (15) sobre la articulación prevista en uno de sus lados para dar acceso al interior del vehículo.

150

De lo expuesto, complementado con la observación detenida de los dibujos, fácilmente se deduce el funcionamiento del vehículo cuyo registro se preconiza, pero, no obstante, lo describiremos de una manera somera y en líneas generales.

155

Durante su marcha, el vehículo funciona normalmente en forma muy similar a una motocicleta o cualquier otro vehículo de dos ruedas, lográndose el equilibrio y estabilidad por giro del manillar o dirección en el sentido adecuado.

160

En las paradas y arranques, es decir, cuando el vehículo tiene pequeña velocidad y su equilibrio o estabilidad son precarios, el conductor opera sobre una palanca o pedal que hace descender el patín con sus dos ruedecillas de apoyo sobre el piso, lográndose así cuatro puntos de sustentación. El patín suple, pues, a los pies del conductor con mayor eficacia en los momentos de baja velocidad.

165

El número de velocidades, cambio, aceleración y velocidad máxima, dependen del motor que se adapte al vehículo, el cual está capacitado para alcanzar en buenas condiciones de seguridad velocidades que sobrepasen los 100 Kilómetros hora.

170

Entre las muchas ventajas que ofrece el vehículo objeto

7
286153

16 M



175

de esta patente en relación con los ya conocidos, citaremos como fundamentales las siguientes:

180

a) Mayor estabilidad durante la marcha que los demás vehículos de dos ruedas existentes hasta el momento, superioridad que se debe al bajo centro de gravedad y a la repartición de masas del vehículo.

185

b) Dispositivo estabilizador para pequeñas velocidades que hace innecesario el apoyo de los pies del conductor sobre el piso en el arranque y detención, evitando el riesgo de golpes y fracturas tan frecuentes en los vehículos de dos ruedas.

190

c) Conducción sentada, en forma cómoda y con menor fatiga por la posibilidad de apoyar el cuerpo en el correspondiente respaldo.

d) Frenado seguro sobre ambas ruedas, sin peligro de vuelco hacia adelante cuando se acciona el freno delantero, también en razón al bajo centro de gravedad.

195

e) Carrocería cerrada y aerodinámica, con menor resistencia al avance y ahorro de combustible por este concepto, particularmente cuando se rueda a grandes velocidades.

f) Protección eficaz del viajero en caso de accidente por la que presta la propia carrocería, y

g) Comodidad de transporte por ausencia de trepidación lateral, con economía de mecanismos y reducción consecuente en el coste de fabricación.

200

Lo dicho constituye un fiel reflejo de la invención, debiendo considerarse en el sentido más amplio, nunca en forma limitativa ni con criterio restringido, y reservándose el peticionario cuantos derechos le confiere la vigente Ley de Propiedad Industrial, muy especialmente el de obtener sucesivos certificados de adición por los perfeccionamientos o mejoras

205

que la práctica pueda aconsejarle.

N O T A - 286153

16 MAR



Se reivindican a nombre y favor de Don Demetrio Santos Santos, de nacionalidad española, los términos siguientes:

210

1º.- Un vehículo funcional de dos ruedas, caracterizado por comprender tres partes fundamentales; base, cuerpo de cubrición y dispositivo estabilizador, la primera de las cua-

215

les, o sea la base, está determinada por una proforma alargada, de naturaleza metálica y redondeada por sus extremos, que eleva su contorno para configurar las paredes de un cuerpo cajado, llevando practicada en su parte anterior una es-

220

cotadura de conformación trapecial y paredes levantadas que determina un alojamiento para la rueda delantera, mientras que en su parte posterior describe un arco configurativo de una concavidad en la que se emplazan el motor y la rueda trasera del vehículo.

225

2º.- Un vehículo, según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque en su parte anterior, y sobrepuesta a la estructura básica, en cuyos bordes se fija mediante puntos

230

de soldadura, va establecida una carcasa que determina el morro del vehículo, mientras que en su parte posterior, e igualmente sobrepuesto a la estructura de la base, en la que se afirma por idéntico medio, va emplazado un segundo blindaje adaptado en su conformación a la que ofrece en esta zona dicha estructura, habiéndose previsto en las laterales del mismo

235

cuerpo básico, y asentados en sus respectivos bordes, unos perfiles de sección en "L" que sirven de nervios de refuerzo para dichos laterales y que presentan una sucesión de pequeños taladros a todo lo largo de su extensión; cuyos perfiles, verdaderos soportes de los asientos, pueden asimismo realizarse mediante simples revertimientos de la chapa constitutiva de la estructura.

3º.- Un vehículo, según puntos anteriores, caracterizado porque la plaza del conductor, que consta de respaldo y asien-

16 MAR



286153

240

to, está conformada por un bastidor en forma de "U" invertida, con tirante de afirmación, los brazos acodados en su parte superior y con una banda flexible soportada entre ambos que actúa de superficie para el respaldo, mientras que el asiento es otra banda análoga que, mediante muelles o gomas de suspensión con ganchos terminales, se fija por sus laterales a las bandas en "L" que delimitan los costados del vehículo, habiéndose previsto los asientos de pasajeros constituidos por mono piezas de forma angular que aúnan en un cuerpo único respaldos y superficies de asiento y que se fijan de manera análoga a continuación del conductor, siendo todos estos asientos susceptibles de fijarse en diversos emplazamientos o posiciones.

245

250

48.- Un vehículo, según precedentes puntos, caracterizado porque el cuerpo de cubrición se constituye por dos piezas gemelas, a manera de grandes láminas, que encajan entre la carcasa delantera, el blindaje posterior del vehículo y los laterales de la caja básica, determinando una especie de carlinga que se articula por medio de bisagras sobre uno de los laterales para permitir la elevación y basculamiento del conjunto hacia uno de los lados y que cierra sobre el lateral opuesto mediante un elemento de sujeción cualesquiera, habiéndose previsto estas dos piezas simétricas relacionadas por un ancho tirante central que las dependiza y que deja en la parte alta de la carlinga dos amplias escotaduras abiertas, las cuales son susceptibles de cierre mediante lonas, así como otras dos todavía más amplias a los lados que, recubiertas por planchas de plástico transparente, configuran las ventanillas y parabrisas.

255

260

265

270

52.- Un vehículo, según puntos que anteceden, caracterizado porque el dispositivo estabilizador, que es propiamente un patín con movimiento alternativo de ocultación y emergencia, está constituido por un cuerpo tubular en forma "U" y

286153

16 MAR



275

brazos acodados que, acondicionado en la parte inferior de la base, está dotado de sendas ruedecillas en los terminales de los mencionados brazos, hallándose relacionado con la parte posterior del vehículo mediante un muelle retráctil, determinante de su movimiento de ocultación, y unido al complejo de conducción mediante un cable o fleje que finaliza por el extremo opuesto en una palanca o pedal de mando, elemento este último que determina el otro movimiento alternativo, o sea la emergencia del patín hasta su apoyo en el piso.

280

6º.- UN VEHICULO FUNCIONAL DE DOS RUEDAS.

Todo tal y conforme queda descrito en la presente Memoria, que consta de DIEZ HOJAS mecanografiadas por una sola cara, foliadas y dibujos que se acompañan.

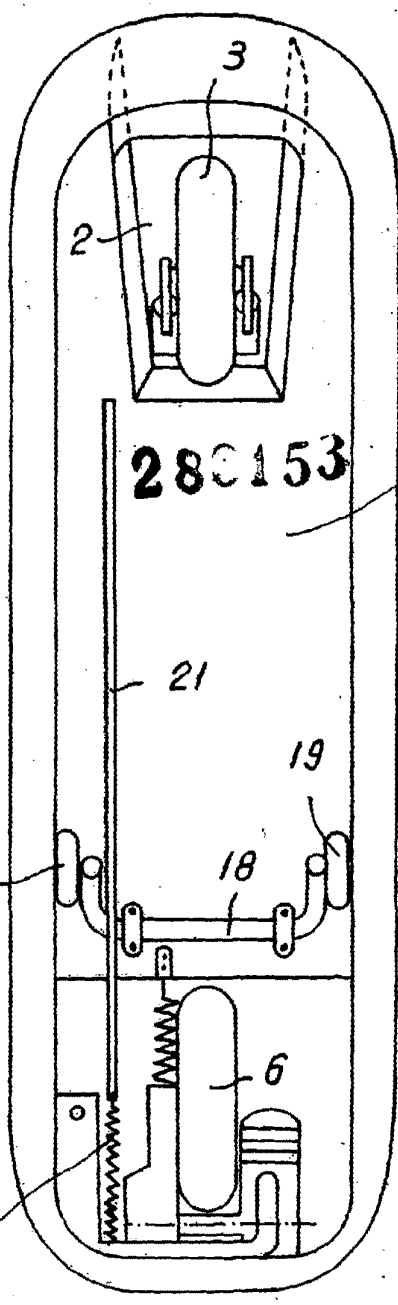
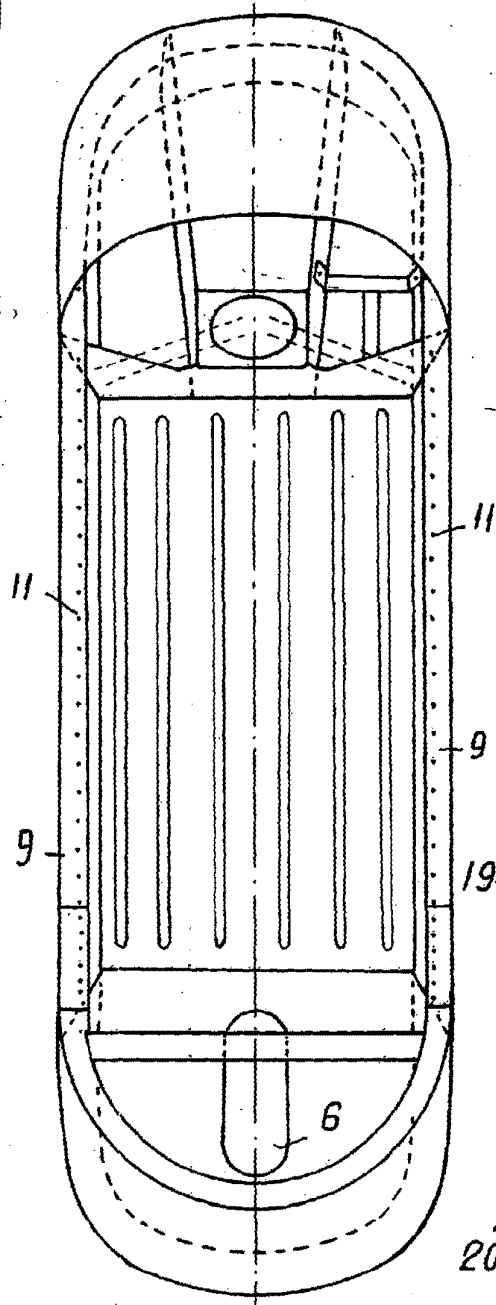
Madrid, 16 MAR 1963

EL AGENTE OFICIAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

Firmado: Carlos Fernández Cendales

FIG. 4.

FIG. 5. T6 MAR



ESCALA VARIABLE.

Madrid. 16 MAR 1963
EL AGENTE OFICIAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

Sanjurjo

Firmado Carlos Fernández Candelas