



ESPAÑA

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la memoria adjunta.

PATENTE DE INVENCION

ES

11

NÚMERO 4/0142

A1

22

FECHA DE PRESENTACION

12-Mayo-78

<p>30 PRIORIDADES:</p> <p>31 NÚMERO</p>	<p>32 FECHA</p>	<p>33 PAIS</p>
---	-----------------	----------------

<p>37 FECHA DE PUBLICIDAD</p>	<p>38 CLASIFICACION INTERNACIONAL</p> <p>B62K</p>	<p>39 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA</p>
-------------------------------	---	---

40 TITULO DE LA INVENCION

Perfeccionamientos introducidos en la construccion de amortiguadores para la dirección de motocicletas.

41 SOLICITANTE (ES)

Dña. PILAR VIÑAS CAPDEVILA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

BARCELONA, Ganduxer, 118, 6º 2ª

42 INVENTOR (ES)

la solicitante

43 TITULAR (ES)

la solicitante

44 REPRESENTANTE

D. JUIS RUIZ PALACIOS

El objeto de la presente Patente de Invención se refiere a unos perfeccionamientos introducidos en la construcción de amortiguadores para la dirección de motocicletas.

5.- Sabido es que en la actualidad, para aminorar, no se pueden evitar totalmente las cortas oscilaciones disparadas, involuntarias e imprevistas, de la horquilla de la motocicleta durante la marcha de la misma en terrenos accidentados.

10.- Se recurre a disponer una caja que en su interior tiene un obstáculo estático, que impide la libre circulación del fluido removido por una aleta móvil, giratoriamente, hasta alcanzar uno y otro lado de las dos caras del obstáculo con un orificio transversal en dicha aleta y que el eje de giro del manillar queda ensartado, solidario, del orificio axil del núcleo del giro de la aleta.

15.- Tal como se ha indicado antes, esta disposición no permite suprimir totalmente los movimientos oscilatorios, disparados, imprevistos e involuntarios del manillar en ciertos momentos del paso de la motocicleta sobre terrenos accidentados.

20.- Ahora bien, con el objeto de los perfeccionamientos de la invención, sí se logran suprimir totalmente tales movimientos involuntarios, disparados, del manillar, por más accidentado que sea el terreno por el que rueda la motocicleta.

25.- Con la descripción que más adelante se efectúa de la organización constructiva de dichos perfeccionamientos, se aprecia claramente el por qué de esta total supresión de tales movimientos nocivos.

30.- Para una correcta interpretación se describe, a continuación un caso de realización práctica, a título de ejemplo, no limitativo, de los perfeccionamientos objeto de la invención acompañándose de una hoja de dibujos en la que en la figura 1 se re-

presenta, en planta y en sección transversal, un mecanismo construido según estos perfeccionamientos.

En la figura 2 es una vista ortogonal de la figura anterior y también en sección.

5.- En la figura 4, es en alzado, el dispositivo de la figura 1 y el modo como está unido al manillar de la motocicleta.

En la figura 5 es a menor escala un manillar viéndose como y en donde está unido el mecanismo y

10.- En la figura 6 es, esquemáticamente, una motocicleta, vista en planta superior, para poder apreciar claramente la disposición del mecanismo construido según estos perfeccionamientos.

15.- Consiste la invención en unos perfeccionamientos introducidos en la construcción de amortiguadores para la dirección de motocicletas, de los del tipo que están constituidos por una caja que tiene en su interior un obstáculo estático que impide la libre circulación del fluido removido por una aleta móvil, giratoriamente, hasta alcanzar uno y otro lado de las dos caras del obstáculo con un orificio transversal en dicha aleta

20.- y que el eje de giro del manillar queda ensartado, solidario del orificio axil del núcleo de giro de la aleta, que en vez de disponer un obstáculo estático, se disponen en el interior de la cazoleta (1) dos tabiques estáticos (2 y 2') que nacen radialmente desde la superficie interna de la cazoleta hacia el centro de la misma sin llegar a alcanzarlo y determinándose así

25.- un espacio entre los bordes internos verticales de uno y otro

- tabique enfrentados en cual espacio intermedio se dispone el buje de giro (9) de las dos aletas radialmente opuestas (4 y 5) cual buje (9) obtura dicho espacio intermedio creándose así en el interior de la cazoleta (1) dos compartimientos
- 5.- separados (6 y 7), impidiendo con ello la libre circulación del fluido de un compartimiento al otro, salvo por una comunicación voluntaria (8 y 8') dispuesta, que pone en comunicación una y otra zona (6 y 7) de cada compartimiento.
- 10.- En los casos en que se desee obtener una regulación del caudal de una a otra zona (6 y 7) de cada compartimiento entonces se disponen dos conductos (8 y 8') perpendiculares al buje (9) que ponen en comunicación una y otra zona variable (6 y 7) de cada compartimiento separado por la respectiva
- 15.- aleta (4 y 5) con la cámara común del alojamiento del buje regulada la entrada y salida del fluido a través de una aguja (10) u otro medio de regulación insertada en el orificio axial (14) del buje.
- 20.- En los que a través del orificio axial (15) del eje (16) de giro del manillar (17) se hace pasar la varilla vertical (18) del mando del paso del fluido de una a otra zona (6 y 7) de cada compartimiento, que sus extremos superior e inferior emergen, respectivamente, de los extremos superior e inferior del aludido eje de la horquilla y existiendo en el inferior el dispositivo (11) de regulación del paso del caudal de fluido
- 25.- que va de una a otra zona (6 y 7) de cada compartimiento, cuando

en virtud de las cortas oscilaciones disparadas, involuntarias é imprevistas de la horquilla durante la marcha de la motocicleta, el aspa (4) y (5) se mueve y cada una de sus dos aletas solidarias se mueve también en uno y otro sentido rotativo dentro de cada compartimento.

5.-

La cazoleta (1) está obturada por una placa (12) con orificio central para el paso del extremo superior del buje, cual placa se retiene con una culata que se rosca a la pared externa de la cazoleta y su valona anular apoya contra el borde de la placa.

10.-

Cuando hay regulación voluntaria del paso del fluido amortiguador, entonces, en el cuello de la cámara de paso del fluido por el buje, está la oportuna junta tórica, o retén (13) para evitar la fuga del fluido.

15.-

Se sobreentiende que en el presente caso serán variables cuantos detalles de construcción y acabado no alteren, cambien o modifiquen la esencialidad de la invención

20.-

Descrito el objeto de la invención, lo que se declara como no divulgado, practicado ni puesto en ejecución en España, por ser de propia invención, comprende las siguientes reivindicaciones.

REIVINDICACIONES

- 1ª.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE AMORTIGUADORES PARA LA DIRECCION DE MOTOCICLETAS, de los del tipo que están constituidos por una caja que tiene en su interior un obstáculo estático que impide la libre circulación
- 5.- del fluido removido por una aleta móvil, giratoriamente, hasta alcanzar uno y otro lado de las dos caras del obstáculo con un orificio transversal en dicha aleta y que el eje de giro del manillar queda ensartado, solidario del orificio axil del núcleo de giro de la aleta, caracterizados por el hecho de
- 10.- que en vez de disponer un obstáculo estático se disponen en el interior de la cazolleta dos tabiques estáticos que nacen radialmente desde la superficie interna de la cazolleta hacia el centro de la misma sin llegar a alcanzarlo y determinán -
- 15.- dose así un espacio entre los bordes internos verticales de uno y otro tabique enfrentados, en cual espacio intermedio se dispone el buje de giro de las dos aletas radialmente opuestas, cual buje obtura dicho espacio intermedio creándose así en el interior de la cazolleta dos compartimentos separados, impidiendo con ello la libre circulación del fluido de
- 20.- de un compartimento al otro, salvo por una comunicación voluntaria dispuesta, que pone en comunicación una y otra zona de cada compartimento.

- 2ª.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE AMORTIGUADORES PARA LA DIRECCION DE MOTOCICLETAS, según la anterior reivindicación en las que, en los casos que se de
- 5.- obtener una regulación del caudal de una a otra zona de cada compartimento, se disponen dos conductos perpendiculares al buje, que ponen en comunicación una y otra zona variable de cada compartimento separado por la respectiva aleta con la cámara común del alojamiento del buje, regulada la entrada y salida del fluido a través de una aguja u otro medio de
- 10.- regulación insertada en el orificio axial del buje.

- 3ª.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE AMORTIGUADORES PARA LA DIRECCION DE MOTOCICLETAS, según las anteriores reivindicaciones, en los que, a través del
- 15.- orificio axial del eje de giro del manillar, se hace pasar la varilla vertical del mando del paso del fluido, de una a otra zona de cada compartimento, que sus extremos emergen, respectivamente, de los extremos superior e inferior del aludido eje de la horquilla y existiendo en el inferior el dispositivo de regulación del paso del caudal de fluido, que
- 20.- va de una a otra zona de cada compartimento, cuando en virtud de las cortas oscilaciones disparadas involuntarias é imprevistas de la horquilla durante la marcha de la motocicleta, el aspa se mueve y cada una de sus dos aletas solidarias
- 25.- se mueven también en uno y otro sentido rotativo dentro de cada compartimento.

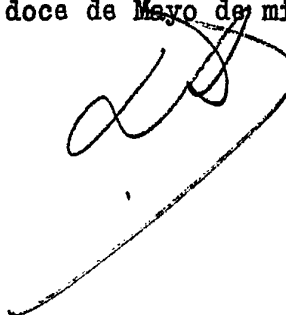
5.- 4^a.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE AMORTIGUADORES PARA LA DIRECCION DE MOTOCICLETAS, según las anteriores reivindicaciones, en los que la cazoleta está obturada por una placa con orificio central para el paso del extremo superior del buje, cual placa se retiene con una culata que se rosca a la pared externa de la cazoleta y su valona anular apoya contra el borde de la placa.

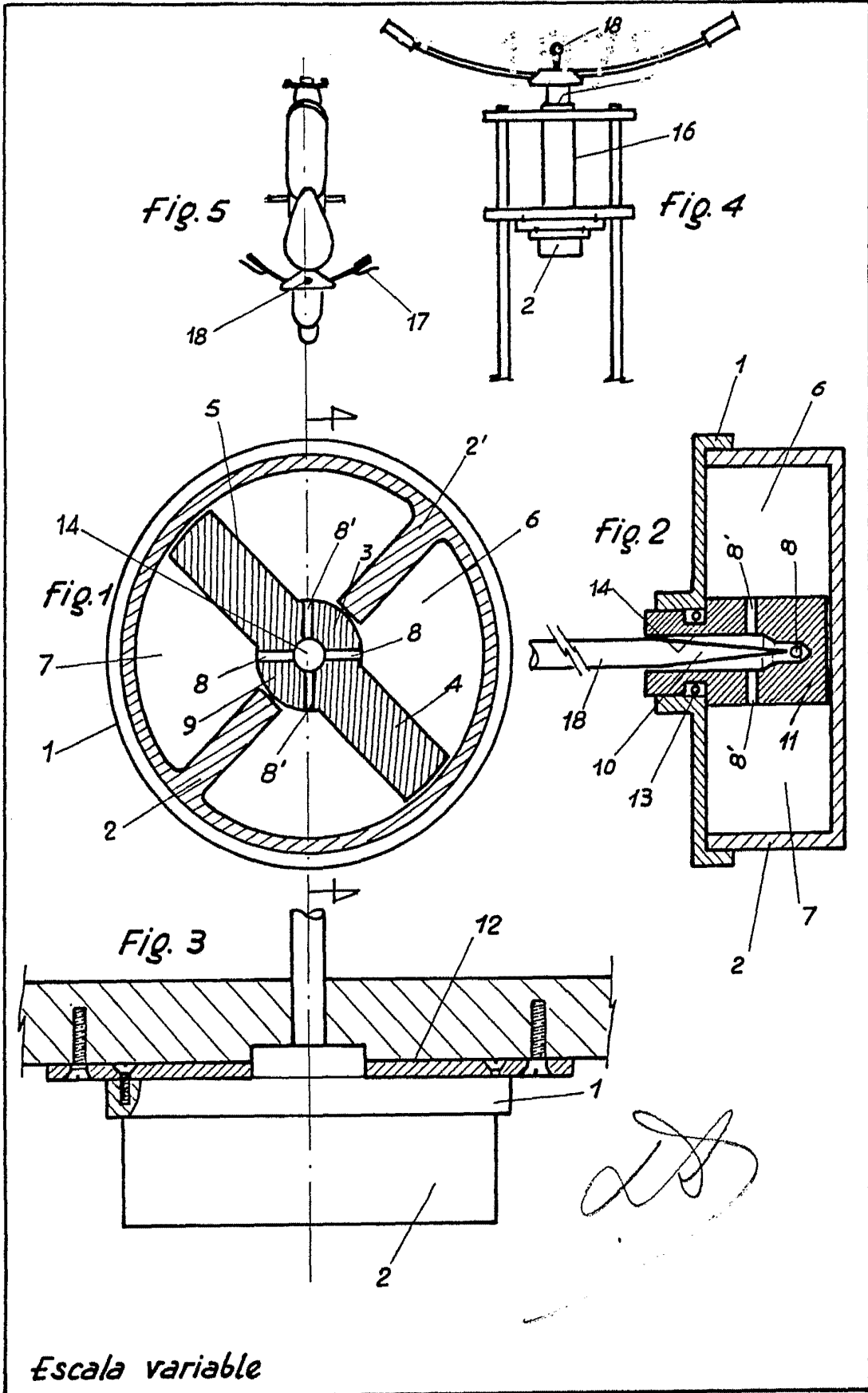
10.- 5^a.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE AMORTIGUADORES PARA LA DIRECCION DE MOTOCICLETAS, según las anteriores reivindicaciones, en los que, cuando hay regulación voluntaria del paso del fluido amortiguador, en el cuello de la cámara de paso del fluido por el buje hay la oportuna junta tórica o retén, para evitar la fuga del fluido.

15.- 6^a.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE AMORTIGUADORES PARA LA DIRECCION DE MOTOCICLETAS.

Según se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva, que consta de NUEVE hojas escritas a máquina por una sola de sus caras y acompañada de una hoja de dibujos.

Barcelona, a doce de Mayo de mil novecientos
setenta y ocho.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.



Escala variable