

12979

12979

MEMORIA DESCRIPTIVA
de un
MODELO DE UTILIDAD
por:

" NUEVO SOPORTE DE SERVICIOS MÚLTIPLES, PARA BICICLETAS Y
SIMILARES Y SUS ACCESORIOS AUXILIARES "

cuyo registro se solicita por veinte años, para España y sus
Posesiones
a favor de
Don SEBASTIAN JESUS RUIZ ACEVEDO, domiciliado en Madrid, Av.
de la Reina Victoria, núm. 8.

-----oooOOooo-----
-----o-----

Ante la popularidad que de día en día van adquiriendo los
ciclos, en todas sus variedades, se hace preciso ir introdu-
ciendo mejoras en su conjunto, de forma que estas faciliten
el empleo de dichos vehículos, proporcionando la debida como-
5 didad en su utilización.

Varios son los pequeños problemas presentados, que hasta
ahora no han tenido el debido eco en la inventiva para idear-
los, y que el presente modelo, con una serie de ingeniosos
dispositivos y accesorios, resuelve eficazmente en beneficio
10 de los usuarios de los vehículos citados.

El presente modelo de utilidad se basa en un nuevo sopor-
te utilizable en distintos fines: Como entrenamiento para ci

clistas, sin que exista necesidad de hacerlo en pistas especiales o a la interperie; Como reeducador de las extremidades inferiores, cuando por enfermedad, operaciones quirúrgicas, etc., precisa que estas vayan adquiriendo paulatina y metódicamente la elasticidad perdida; Como simple soporte para apoyo del vehículo, cuando este no precise utilizarse, sin tener que dejarlo en el suelo o en la pared; Como porta-equipajes, para transportar comodamente bultos y paquetes,; y, finalmente, como asiento supletorio, haciendo posible con ello el fácil y cómodo transporte de una persona, evitando al mismo tiempo el deprimente espectáculo de ver niños, e incluso personas mayores, sustentadas incomodamente en la parte posterior del vehículo y expuestas a un posible accidente.

A pesar de ser tantas las aplicaciones del soporte que nos ocupa, para su variada utilización no se precisa de excesivos accesorios, al propio tiempo que la transformación para unos u otros servicios se realiza en un tiempo despreciable.

Por otra parte, este conjunto es perfectamente adaptable a cualquier clase de vehículos de esta naturaleza, contando también con la indiscutible ventaja de no precisarse de elementos complicados para su realización, pudiendo ejecutarse su construcción en cualquier clase de material apropiado, prefiriéndose aquellos que no aumenten considerablemente el peso, para aprovechar en todo lo posible la carga útil, cuando el soporte se emplee como porta-equipajes o asiento supletorio.

A título informativo, y como ejemplo práctico de realización, en los adjuntos dibujos se presentan las distintas piezas empleadas para hacer servir al soporte que motiva esta protección en sus distintas aplicaciones:

La fig. 1, muestra el sistema de acoplamiento y la palometa que debe emplearse, cuando el soporte se usa para entrenamiento o apoyo de la bicicleta,

La fig. 2, es una variante de acoplamiento, con su palometa

correspondiente, cuando el soporte se utiliza como asiento supletorio o como porta-equipajes,

La fig. 3, exhibe el soporte utilizable en estas aplicaciones,

La fig. 4, es una variante del soporte anterior, especialmente
50 diseñado para apoyo del vehículo, a colocar en la rueda delantera, en sustitución del soporte anterior,

La fig. 5, se refiere a la garra utilizable para la fijación del soporte posterior (fig. 3), cuando este se utiliza como porta-equipajes o asiento supletorio,

55 La fig. 6, nos muestra el manillar auxiliar, utilizable cuando el soporte se emplea como asiento supletorio,

La fig. 7, hace mención al mando utilizable, para la graduación del freno auxiliar, cuando el vehículo se usa para entrenamiento o reeducador de las extremidades,

60 La fig. 8, se refiere a los soportes laterales, o pedales auxiliares, para el apoyo de los pies, y finalmente

La fig. 9, nos muestra el vástago que se adiciona o construye en la misma bicicleta, para el establecimiento del soporte, en sustitución de los ejes de las ruedas.

65 Según la fig. 3, el soporte indicado está constituido esencialmente por una especie de rejilla o parrilla, de cuyos cuatro ángulos externos parten unas varillas -S-, que van a reunirse, pareadas, en unos ensanchamientos -K-, formados de una pieza y solidarios a las anteriores, y que quedan paralelos uno
70 al otro.

Cada uno de estos dos ensanchamientos consta; de un orificio circular interno -B-, y de una muesca -A-, en forma semicircular o de media luna, ambos de suficiente diámetro para dar cabida al cuello -C- de las palometas correspondientes,
75 que deberán roscar sobre el eje de la rueda.

Se hace notar que la rejilla, que es plana, tiene la facultad de hacerse extensible mediante los tubos o barras -E-, lo que facilita y aumenta la base, cuando éste quiera usarse co-

no soporte del vehículo o entrenamiento.

80 Las palometas que deben emplearse en este acoplamiento, que dan reseñadas en las figs. 1 y 2.

Según la fig. 1, estas palometas, -P- no difieren mucho de las empleadas corrientemente y llevan sus orejillas correspondientes para facilitar la presión con la mano, al roscarlas sobre el eje. La esencialidad de su estructura consiste en un
85 prolongamiento de su base de presión, al que se ha dado suficiente gueso para la formación del cuello -C-, que es el que deberá ocupar el orificio semi-circular o muesca -A-.

Estando formadas estas palometas -P- de una sola pieza, solo son susceptibles de usarse en la citada muesca del soporte
90 -S- y, por tanto, para servirse del mismo, para el entrenamiento de ciclistas o apoyo del vehículo.

La variante de palometa -P- que se presenta en la fig. 2, está constituida de dos piezas. Una lleva el mordiente, que en
95 la anterior formaba el cuello -C- y otro rebajamiento de menor diámetro en el que se encaja la arandela -a-, formando el todo la arandela descrita anteriormente. El mordiente correspondiente al cuello -c-, encaja a través del orificio -B- del soporte, peniendosele entonces, por la otra parte, la arandela -a-.

100 Esta palometa sirve para usarse indistintamente en cualquiera de los orificios mencionados -A y B-.

En cualquiera de sus modalidades, estas palometas llevan roscados sus orificios interiores, para dar paso al eje de la
rueda, o pivote auxiliar, sobre las que se colocan.

105 Este soporte, es naturalmente, utilizable tanto en la rueda posterior como en la anterior, si bien para la rueda delantera es utilizable el soporte reseñado en la fig. 2, que, por usarse preferentemente para apoyo de las bicicletas es de mayor sencillas.

110 El soporte que nos ocupa es muy similar al anterior, basándose su construcción en la misma idea. Como se observará la ba

se es de mayor sencillez, pero en lugar de ser cuatro las varillas -S-, de las partes medias de los laterales de la base se prolongan dos salientes, de los que parten dos nuevas varillas -s-, para reunirse en -K- con las anteriores. Así pues, esta base no es extensible como la anterior, sino fija.

Se ha ideado para el acoplamiento del soporte un elemento adicional, descrito en la fig. 8, que permite substituir ventajosamente cualquier pedal auxiliar de tipo fijo. Este soporte es una pieza recta que, en uno de sus extremos tiene practicamente unos ojetes, para facilitar el encaje de la misma en los pivotes -O- del soporte, (fig.3).

En el extremo contrario de dicha pieza, se establecen verticalmente los ejes que servirán para el apoyo del pié, cuando se transporte a una persona.

Para la fijación del soporte, en la parte superior, cuando se utilice como porta equipaje o asiento supletorio se empleará la garra -G-, cuya pieza se muestra en la fig. 5. Esta garra está constituida por una pieza en forma rectangular, de manera que en uno de sus lados se mantiene el cierre -Y-, en forma de yugo, por la cual se acondicionará dicha garra a la bicicleta, quedando inamovible gracias a la tuerca de palometa -P-.

En el lado contrario, y paralelas entre sí, se establecen los receptáculos -R-, de forma circular, de manera que estando formados por dos piezas semicirculares, la inferior sea solidaria del cuerpo de la garra, mientras que la superior es libre, fijandose una vez introducida la barra del soporte, por medio de las tuercas de palometas -P-.

Del mismo lado en que se sustentan estos receptáculos se prolongan hacia la parte inferior, oblicuamente, los brazos -B-, de manera que, terminando estos en una muesca en forma de media luna, puedan encajarse en el travesaño que, corrientemente, llevan esta clase de vehículos en su parte posterior.

Finalmente, y tambien del mismo lado a que nos referimos, se

145 mantiene horizontalmente la lengüeta -L-, que mantiene la misión de aprisionar con los laterales de la garra al manillar auxiliar (fig. 6).

El manillar utilizable como auxiliar, cuando el soporte se emplea como asiento supletorio, se reseña en la fig. 6, en la que podrá apreciarse que su configuración varía muy poco de cualquier manillar corriente.

155 Este, sin embargo, presenta la particularidad de contener equidistante del centro -C-, dos muescas -A-, que servirán para encajar dicho manillar en los laterales de la garra -G- (reseñada en la fig. 5). En el centro -C-, se practica un orificio de paredes interiores resacas para dar entrada al tornillo -T-, también accionable con la mano, por estar construido en forma de palometa.

160 Este manillar es encajable en la garra -G-, de forma que la lengüeta -L-, (fig. 5), quede por encima. En esta circunstancia se introduce el tornillo -T-, por el orificio presentado por la garra, de forma que al coincidir éste con el orificio -C-, del manillar, de entrada al tornillo citado, para realizar el ajuste.

165 La fig. 7, es simplemente un mando graduable del freno auxiliar, que se basa en una pieza circular de llanta acanalada, en forma de polea -U-. De esta pieza se prolonga el mando -A- accionable con la mano, para facilitar el movimiento circular de la anterior pieza. Este movimiento se realiza gracias al 170 tornillo -T- que al mismo tiempo aprisiona contra dicha pieza la arandela -R-. Las paredes de frotamiento de ambas piezas presentan la particularidad de no ser lisas, sino acanaladas, para impedir que una vez accionado el mando haciendo el apriete del freno, pierda éste fuerza por sí mismo.

175 La mayor o menor tirantez se regulará por el tornillo -V- y se fijará por la contratuerca -Z-.

El tipo de freno a utilizar en esta misión puede ser cual-

quiera de los ya conocidos, y el mando citado anteriormente podrá adaptarse a cualquier parte de la bicicleta o vehículo, estableciendolo claro está, al alcance de la mano.

En substitución a los ejes de las ruedas se ha acondicionado en la extremidad posterior del cuadro de la bicicleta la prolongación que detalla la fig. 9, observandose que lateralmente se acondiciona el pivote que, en lugar de los ejes referidos, se establecerá el soporte por sus muescas correspondientes.

Por último ha de hacerse notar que, tanto el soporte delantero como el trasero, pueden acondicionarse libre uno de otro o unirse por una barra para dar mas firmeza al conjunto.

FORMA DE USO.- Cuando el soporte ha de usarse exclusivamente como sosten del vehículo o como entrenador de ciclistas, éste se coloca en el suelo, en la parte que corresponda a la rueda posterior. Ante la rueda delantera se sitúa entonces el soporte descrito en la fig. 2,.

De esta forma se abren los extensores -e-, del soporte posterior, a fin de conseguir mayor estabilidad con la base de mayor amplitud y el eje de la rueda delantera y el pivote auxiliar en la trasera, se hacen coincidir con las muescas -A- de ambos soportes, roscando previamente las palometas correspondientes en los ejes respectivos.

En esta circunstancia, si el indicado soporte habrá de utilizarse como entrenador, habrá de usarse el mando descrito anteriormente (fig. 7), para frenar mas o menos la rueda posterior, y simular con ello un arrastre de mas potencia.

Si, por el contrario, el soporte habrá de utilizarse solamente para transporte de equipajes o asiento supletorio, solo se usará el soporte posterior, pero encajandolo con sus palometas correspondientes en el orificio -B- del mismo.

Realizado este ajuste, se desplaza el soporte radialmente,

210 hacia la parte superior, fijandolo mediante los receptáculos de la garra, anteriormente descrita.

Sole queda por fijar a la misma garra el manillar auxiliar y en el soporte, los ejes de piés para quedar listo para su inmediato uso este conjunto.

215 Es notable que el soporte descrito para la parte delantera pueden tambien fijarse como el posterior por un medio similar a éste, utilizandose igualmente en las mismas aplicaciones descritas para su similar.

220 En la construcción del modelo descrito podrá usarse cualquier clase de material apropiado, haciendose constar que la variación de forma y tamaño no desvirtúan la esencialidad de éste.

225 Los términos en que queda redactada esta memoria son ciertos y fiel reflejo del modelo, cuya descripción deberá tomarse con caracter amplio y nunca en forma limitativa, a favor del cual se reivindican como de propia, nueva y verdadera utilidad, las siguientes

N O T A

230 PRIMERA.- Nuevo soporte de servicios múltiples, para bicicletas y similares, y sus accesorios auxiliares, caracterizado por estar constituido por un plano en forma de reja o parrilla, de cuyos cuatro angulos externos se prolongan unas varillas que van a reunirse pareadas en unos ensanchamientos formados de la misma pieza.

235 SEGUNDA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según la reivindicación anterior, caracterizado porque en dichos ensanchamientos van practicados unos orificios -B-, en sus partes centrales y unas muescas -A-, en forma de media luna, de diámetro aproximado al de los cuellos de las palometas.

240 TERCERA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores caracterizado porque las palometas a em-

245 plear -P- tendrán, en las de una sola pieza, un cuello -c- de diámetro sensiblemente menor al de las muescas -A- y en las de dos piezas, dicho cuello -c- se formará al unírsele al cuerpo principal de la palometa, la arandela -a-, cuyo uso destina se invariablemente para las muescas -A- u orificios -B-.

250 CUARTA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque, en substitución al eje de la rueda puede acoplarse o fabricarse desde un principio, en la parte posterior del cuadro, el pivote auxiliar (fig. 9) en que podrá establecerse el soporte multiple.

255 QUINTA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la base plana del soporte es extensible, para dar mayor estabilidad al aparato, cuando éste se emplea como soporte de entrenamiento e simple sosten de la bicicleta.

260 SEXTA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque para la firmeza del soporte, cuando este se utiliza como asiento supletorio o portaequipajes, se acondiciona en la parte superior, unida al cuadro, una garra que, mediante unos receptáculos semicirculares fijan la barra del soporte, completandose el cierre de dicho receptáculo con otra pieza semicircular que se fija mediante tornillo de palometa.

265 SEPTIMA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque en la misma garra anterior se fijará el manillar auxiliar, de modo que el encaje de este se realiza por apriete de un tornillo que contiene en la parte central, que pasará por la lengüeta central que presenta la garra mencionada.

270 OCTAVA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores porque para el apoyo de los pies se utilizarán como pedales auxiliares unas barras rectas que, en un extremo, les sobresale lateralmente un pivote, barra que en el

275 extremo contrario contiene unas ranuras en forma de ojales, que encajarán en los pivotes -o- del soporte.

NOVENA.- Nuevo soporte y sus accesorios, según las reivindicaciones anteriores caracterizado, porque en substitución del soporte reseñado, puede acondicionarse en la rueda delantera un soporte simple, no extensible, de características muy parecidas al anterior solamente que lateralmente contiene dos nuevas barras -s- que se reúnen en la parte superior con las anteriores.

280
285 DECIMA.- Nuevo soporte y sus accesorios, caracterizado según las reivindicaciones anteriores, porque cuando el vehículo ha de emplearse como entrenador, se acondiciona un mando de freno graduable a voluntad (fig. 7), de manera que siendo sus partes de frotamiento acanaladas permitan regular la tensión del freno impidiendo que este pierda su acción por retroceso de dicha pieza.

290 UNDECIMA.- Se reivindica por último, por: "NUEVO SOPORTE DE SERVICIOS MÚLTIPLES, PARA BICICLISTAS Y SIMILARES, Y SUS ACCESORIOS AUXILIARES".-

Todo conforme consta en la presente memoria descriptiva que consta de diez hojas mecanografiadas por una sola cara, foliadas y tres planos que se acompañan.

Madrid, 6 de Mayo de 1946.

ANTONIO FERNANDEZ PASCUAL
P. P.

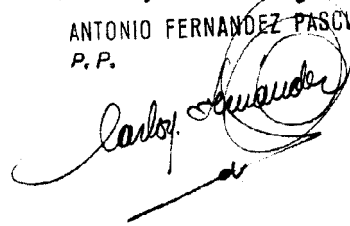


Fig. 1. 12979

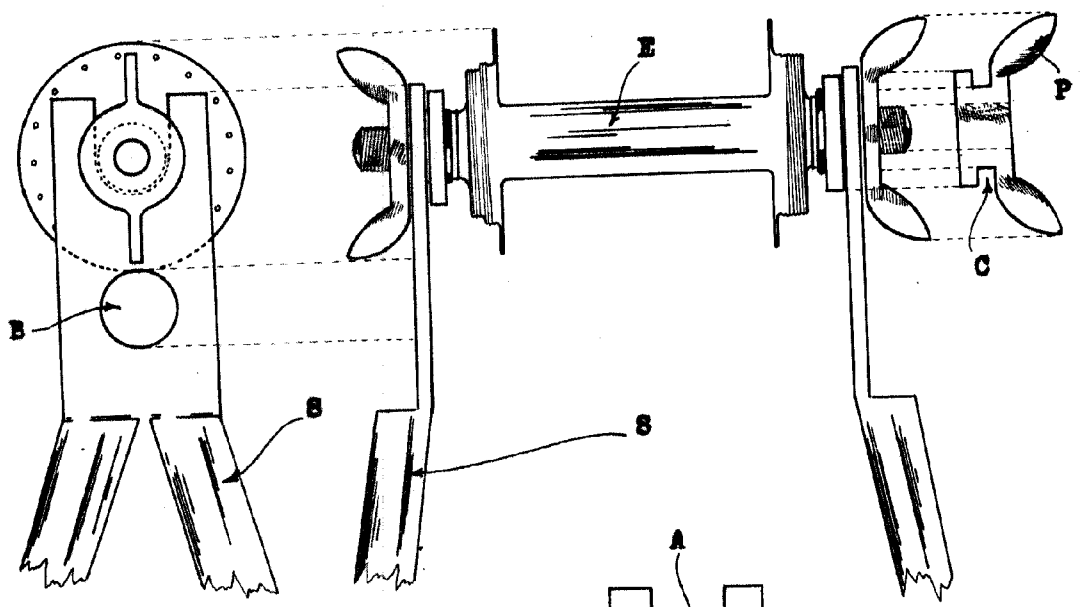


Fig. 2.

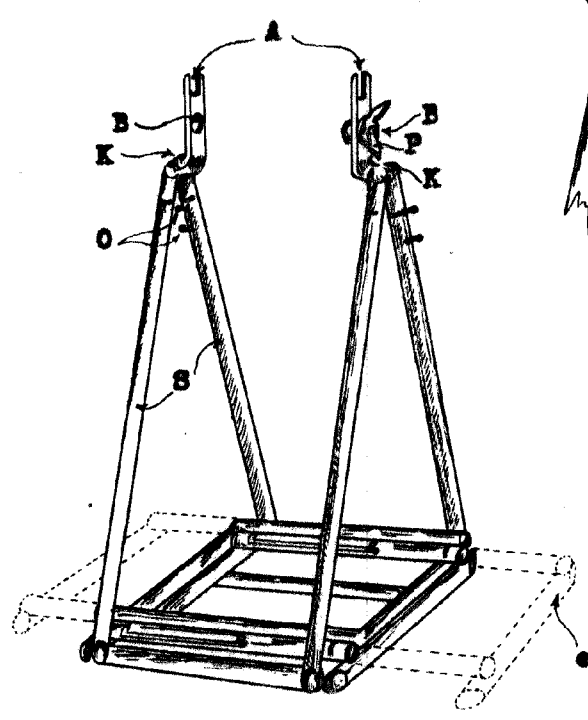
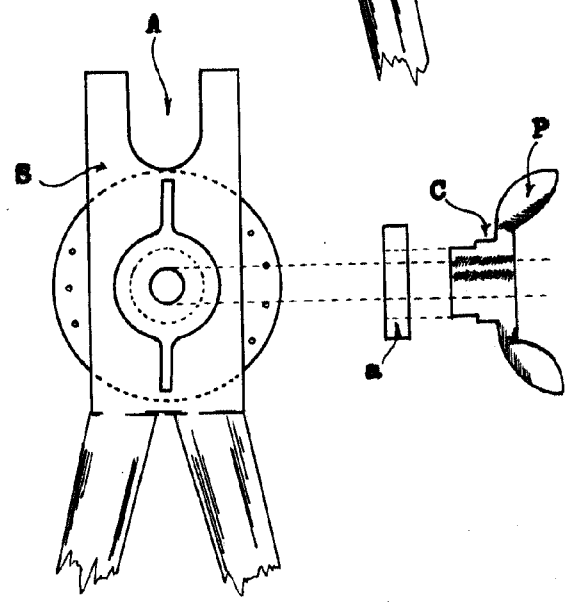


Fig. 3.

ESCALA VARIABLE

ANTONIO FERNANDEZ PASQUA
P.P.

Antonio Fernandez Pasqua

Fig. 4.

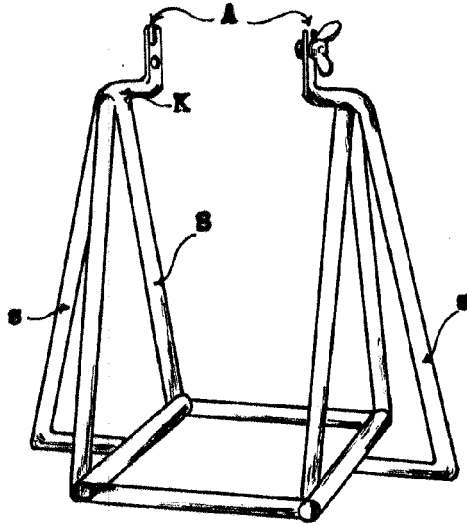


Fig. 5.

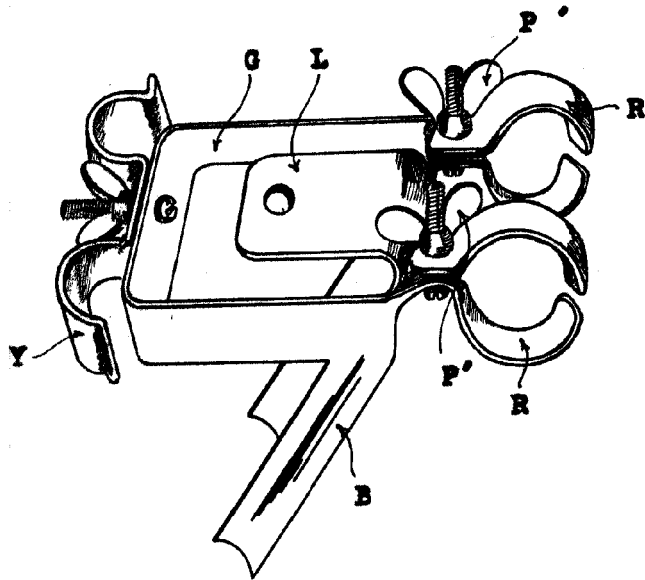
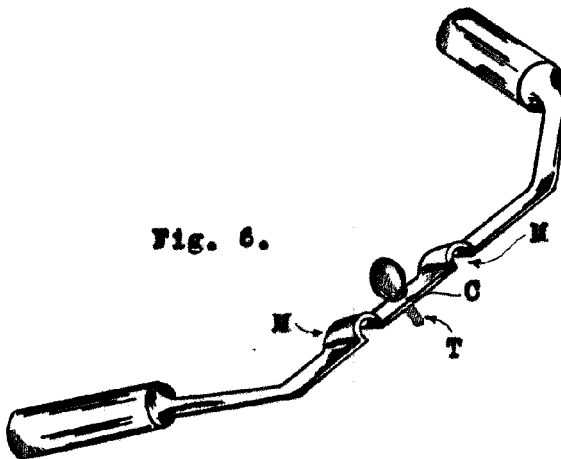


Fig. 6.



ESCALA VARIABLE

ANTONIO FERNANDEZ PASCUAL
P. P.

Antonio Fernandez Pascual

Fig. 7.

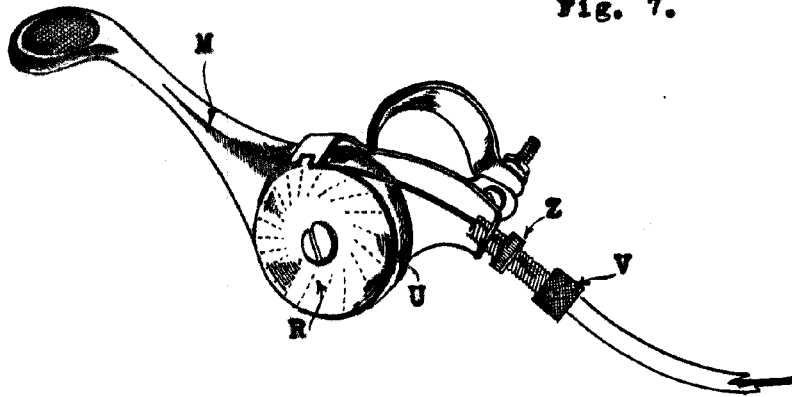


Fig. 8.

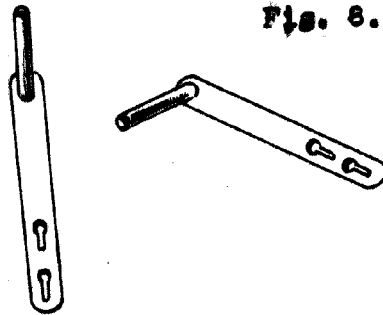
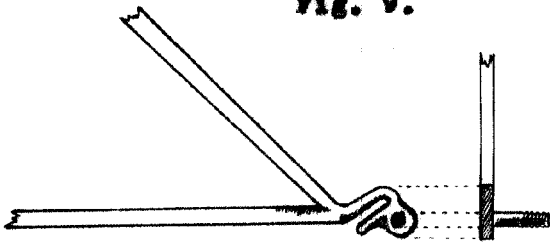


Fig. 9.



ESCALA VARIABLE

ANTONIO FERNANDEZ PASCUAL
P.P.

Antonio Fernandez Pascual