



1599

10 diversas condiciones de los motores acoplados y del modo en que se realiza tal acoplamiento.

15 Salvo en contadas ocasiones en que el motor dispone de pedal de arranque, la puesta en marcha del mismo se realiza a través del juego pedalier de la bicicleta bien haciéndola marchar a fuerza de pedales o, en los casos en que el motor está bien reglado, levantando la rueda trasera y empleando el juego pedalier como pedal de arranque.

20 Tanto en uno como en otro caso, cuando el vehiculo marcha impulsado por el motor, la posición del usuario no es nada cómoda puesto que, al quedar sus piés apoyados en los pedales inmóviles, lo hacen en la postura opuesta que guardan los mismos, quedando uno a un nivel más elevado que el otro si los pedales están en situación vertical o, si están horizontales, el uno adelantado y el otro retrasado, con respecto al eje de pedales. Esto dá lugar a un
25 desequilibrio en los puntos de apoyo de ambos piés que puede tener consecuencias cuando, en caso de caída o accidente, las reacciones musculares de ambas piernas son instantáneas y simultáneas.

30 Lo ideal, pues, sería que estos vehiculos (cuya velocidad media supera con mucho a la de la bicicleta) tuviesen puntos de apoyo, para los pies del usuario, dispuestos en posiciones gemelas, tal y como los que poseén las motocicletas, y con tal orientación se ha proyectado el nuevo juego pedalier objeto de este Modelo de Utilidad cuya aplicación es doble, o sea que, a voluntad, puede ser empleado
35 para su aplicación específica de elemento impulsor del vehiculo (en cuyo caso los pedales están en posición opuesta), o bien utilizar dichos pedales como elemento de apoyo de los piés, para lo cual, el juego pedalier está provisto



40 de un mecanismo apropiado que permite fijar los pedales en posiciones gemelas que proporcionan la máxima comodidad.

45 Para mejor comprensión del objeto y sólomente a título de ejemplo, se adjunta una hoja de planos en la que, en la fig. 1, se muestra la vista lateral y, en la fig. 2, la vista frontal (ambas en alzado), del nuevo juego pedalier que nos ocupa.

50 Consiste en un eje -1- que, en su zona central, lleva montada la rueda de cadena -2- y que en uno de sus extremos lleva montado el brazo de un pedal -3- todo ello de la forma corriente.

La novedad del Modelo consiste en el montaje del pedal opuesto -4- que se realiza de la siguiente forma.

55 En el otro extremo del eje -1- va fijado el cubo de un plato -5- que, sobre una circunferencia imaginaria y diametralmente opuestas, lleva practicadas dos perforaciones circulares -6-.

60 En la extremidad final del citado eje -1-, va montado, en giro loco, el cubo de un segundo plato -7- que lleva solidarios el pedal variable -4- y un tetón saliente hueco, en el que va alojado un botón -8- cuyo diámetro coincide con el de las dos perforaciones -6- en una u otra de las cuales está llamado a introducirse por la fuerza de expansión de un resorte en espiral -9- alojado en el interior del tetón, cuya base es atravesada por un vástago que se prolonga desde el botón -8- y aparece al exterior para montaje de un tapón moleteado -10- con el que se acciona el citado botón -8- extrayéndole de un orificio o perforación -6- del plato fijo -5- para, haciendo girar el pedal -4- (mientras el pedal -3- queda inmóvil en su po-

65

70



599

sición más elevada), quese introduzca en la perforación -6- opuesta, quedando en posición gemela ambos pedales -3- y -4-.

75 Ahora bien, con este dispositivo no se impide que el eje -1- pueda girar y, como la posición más cómoda para el usuario del vehículo, es la del apoyo que ofrecen los pedales en el punto más alto de su trayectoria circular, se ha previsto un tope que, a voluntad, se opone o no al giro de los pedales citados.

80 Sobre una de las ramas -11- de la horquilla trasera de la bicicleta, va fijada, por, cualquier medio apropiado una varilla -12- en cuya extremidad va practicada una perforación axial en la que se aloja un resorte -13- que impulsa al exterior un botón -14- que resulta comprendido entre las dos ramas de la horquilla -15- que remata dicha varilla -12-.

85 En dicha horquilla -15- va montada en giro, con un pasador -16-, la pieza tope -17- que puede ocupar dos posiciones determinadas por el botón -14- que fija ambas. 90 En la fig. 2, va señalada con línea gruesa la posición de reposo de los pedales, que es cuando la pieza-tope -17- está situada en la trayectoria del pedal móvil -4- y, con línea de puntos su posición rebatida, en la cual resulta fuera de dicha trayectoria y los pedales pueden ser utilizados como tales sin oposición alguna. 95

Cuando los pedales se transforman en apoyo gemelo de los pies del usuario del vehículo, vienen a ocupar ambos la posición indicada con línea de puntos en la fig. 1.

100 Son variables las circunstancias de tamaño, forma y material de los elementos que integran el conjunto, en el que podrá ser variado todo aquello que no implique alteración del objeto de la pasada descripción, la cual de-



berá ser tomada en su más amplio sentido y no con carácter de limitación.

N O T A

105 Se reivindica como objeto de este Modelo de Utilidad:

110 1º- Nuevo Juego pedalier para motocicletos y vehículos similares, caracterizado porque, una de los pedales va fijado al eje de la forma corriente mientras que, dicho eje, por su otro extremo, lleva fijado el cubo de un plato que, en dos puntos equidistantes y diametralmente opuestos, lleva practicados dos orificios circulares cuyos ejes van situados en el mismo plano vertical que ocupa el brazo del primer pedal.

115 2º- El juego pedalier de la primera reivindicación, caracterizado porque, en la extremidad final del eje y adosado al plato fijo, va montado en giro loco el cubo de un segundo plato que lleva solidarios el brazo del pedal variable y un tetón saliente hueco, en el que se aloja un botón cuyo diámetro coincide con el de las perforaciones del plato fijo, en una u otra de las cuales se introduce por la fuerza de expansión de un resorte en espiral dispuesto en el interior del tetón saliente, cuya base es atravesada por un vástago que se prolonga desde el botón y aparece al exterior para montaje de un tapón moleteado con el que se acciona manualmente dicho botón.

126 3º- El juego pedalier de las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque, por medio del acoplamiento del botón en uno u otro de los orificios del plato fijo, el pedal variable puede adoptar dos posiciones con respecto a la del pedal fijo al eje: una de oposición en la que los pedales son empleados como tales y otra de su-

130



3 1599

135 perposición o gemela, para ser utilizados como puntos
de apoyo para los pies, cuando el vehiculo marcha impulsado a motor.

140 4º- El juego pedalier de las precedentes reivindicaciones caracterizado por un mecanismo inmovilizador del eje de pedales adscrito a una de las ramas de la horquilla posterior del vehiculo y consistente en una varilla en cuyo extremo va practicado un orificio axial que aloja un resorte en espiral y un botón que resulta comprendido entre las dos ramas de la pequeña horquilla que remata la varilla y en donde va montada en giro sobre un bulón o pasador, una pieza tope que puede ocupar dos posiciones determinadas por el botón interior, que roza con dos planos en angulo recto que lleva en dicho extremo a fin de fijarla horizontalmente (en cuya posición interrumpe la trayectoria circular de los pedales oficiando de tope), o bien verticalmente a fin de quedar fuera de dicha trayectoria cuando los pedales deban utilizarse como elemento propulsor. Y

155 5º- " NUEVO JUEGO PEDALIER PARA MOTOCICLOS Y VEHICULOS SIMILARES", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria y gráficamente representado en las figuras del adjunto Planos para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas a doble espacio y por una sola, cara en 158 LINEAS.

Valencia a 4 de Junio de 1952.

Por autorización del interesado.

JOSE LOPEZ
P. P.

34599

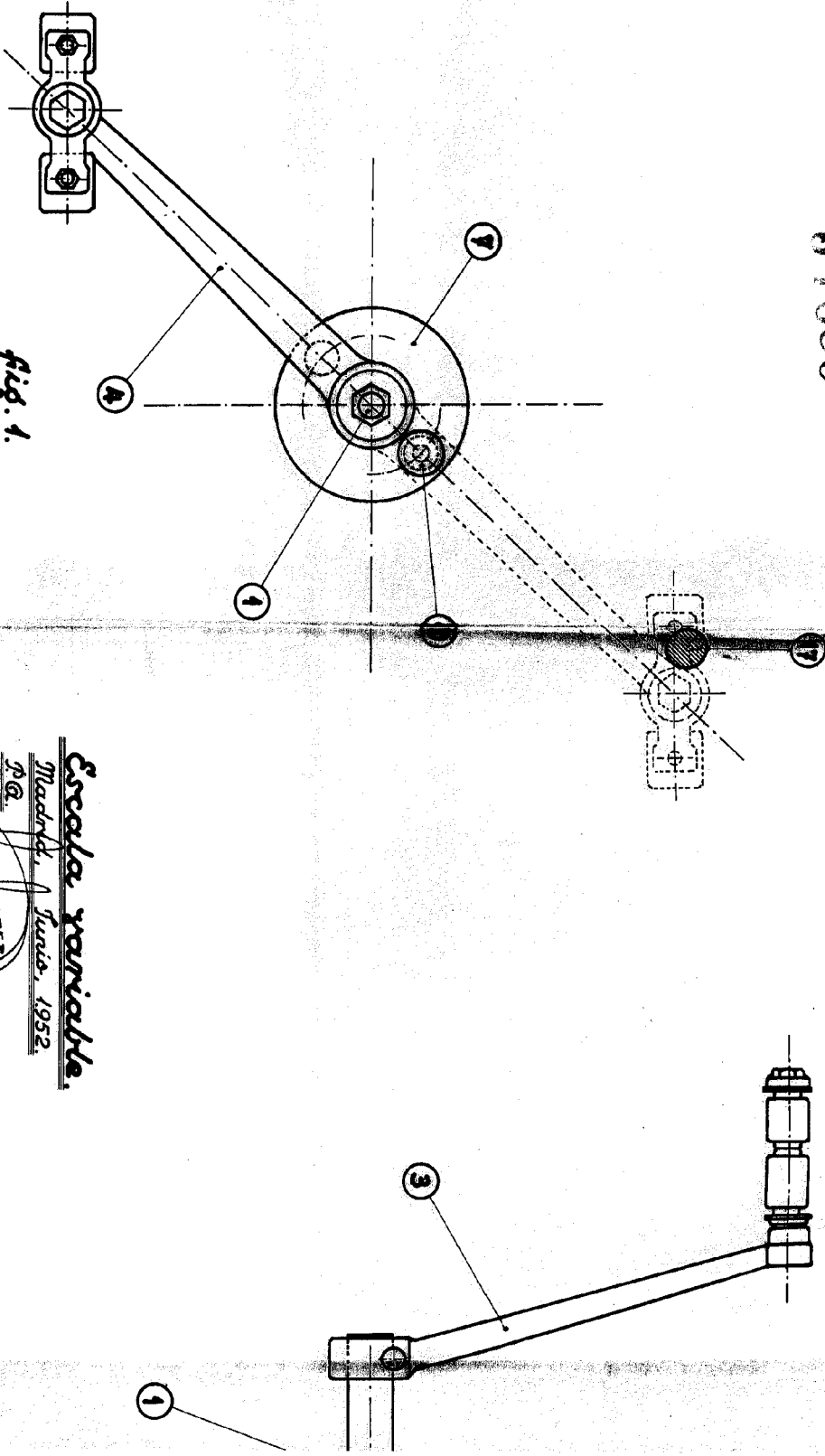


fig. 1.

Escala variable.
Machón, Suiza, 1952.
P. Q.
Escuela de Ingenieros
de San Carlos

