



• 58967

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

a favor de D. GINES FERNANDEZ DE HARO, de nacionalidad ESPAÑOLA, residente en Barcelona (Collblanch), Bloque del Caudillo nº 7, por: "UN MECANISMO CENTRADOR DE LA RUEDA MOTRIZ EN VEHICULOS DE TRANSMISIÓN A CADENA".

MEMORIA DESCRIPTIVA

El Modelo de Utilidad cuyo registro se solicita consiste en un mecanismo aplicable a la rueda trasera y a los extremos de los largueros del cuadro, correspondientes a dicha rueda motriz, en una bicicleta o cualquier otro vehiculo de transmisión a cadena y que tiene las siguientes finalidades:

5.

Mantener continuamente centrada la rueda trasera o motriz del vehiculo; evitar la caída de la cadena de transmisión; efectuar rapidamente el desmontaje y montaje de la rueda motriz cuando sea necesario reparar alguna averia en ella, dejandola perfectamente centrada, e impedir al propio tiempo, mientras se efectuan estas operaciones, la caída y nuevo ajuste de la cadena.

10.

Consiste esencialmente el Modelo en una varilla, roscada en uno de sus extremos y con una manecilla fija en el otro, que se pasa por el interior, al que se ajusta, de

15.



tres piezas taladradas longitudinalmente por el centro, de manera que sobresalga de ellas la parte roscada a la que se atornilla otra manecilla suelta. Estas piezas son las siguientes, colocadas por este orden de derecha a izquierda:

- 20. a) Tubo corto roscado por su parte externa.
- b) Eje cruz, con sus extremos roscados externamente.
- c) Muñon con entalla de medio círculo prolongado por la otra cara en un eje del mismo diámetro que las piezas anteriores, que asimismo va roscado en igual forma.

25.

Sobre cada una de estas tres piezas -por las que pasa la varilla central fijadora, en uno de los dos sentidos posibles- van colocadas otras piezas, cuyo conjunto total forma el mecanismo objeto de reivindicación. A saber:

- 30. a) El tubo corto roscado, lleva: una tuerca de seis cantos a la medida del tubo una platina-casquillo libre y una platina grande con entalla ovalada -cuya entalla se coloca hacia la izquierda- perforadas ambas centralmente en sentido longitudinal a la medida de dicho tubo y la última de ellas roscada en su interior.

35.

- b) El eje cruz lleva a ambos extremos dos tuercas de seis cantos.

- c) El muñon con entalla y eje roscado, pasa éste por el interior liso y de su mismo diámetro de un casquillo

40.

- con platina -la cual se coloca hacia el lado derecho- así como por el de una tuerca de seis cantos.

La colocación definitiva de estas piezas en el vehículo, es la siguiente:

- a) El conjunto formado por el tubo corto roscado, tuerca de seis cantos, platina-casquillo libre y platina gran-

45.



1953

de con entalla ovalada, vá fijo a la parte del cuadro correspondiente al extremo derecho de la horquilla del vehiculo, quedando dicho extremo aprisionado entre ambas pletinas, merced a la compresión de la rosca interior de la pletina grande y de la tuerca de este conjunto y pasando el tubo por la parte destinada a recibir corrientemente el extremo derecho del eje ordinario del vehiculo.

b) El eje cruz sustituye el eje ordinario de la rueda quedando una tuerca a cada extremo.

55. c) El conjunto constituido por el muñón con entalla de medio círculo y su eje, casquillo con platina y tuerca, va fijo al extremo izquierdo del cuadro correspondiente a esta parte de la horquilla del vehiculo, que queda aprisionada entre el referido muñón, por su parte no entallada y la platina del casquillo, por la presión de la tuerca que comprime a esta contra aquel, quedando el referido eje del muñón colocado en la posición que corresponderia al eje ordinario de dicha rueda trasera en su extremo izquierdo.

65. El eje de la rueda motriz -eje cruz- encaja en las partes del mecanismo fijas al cuadro merced a las entallas de la platina grande y muñón descritos, correspondiendose con estas piezas fijas en virtud de la varilla interior a todo el mecanismo, que se fija por medio de la manecilla suelta. Las tuercas del eje cruz se ajustan contra las referidas entallas.

70. Para que de; éste mecanismo se deriven todas sus ventajas no hay mas que disponer las piezas reseñadas en la forma indicada, de manera que el mecanismo esté perfectamente centrado, puesto que, una vez colocado, por quedar las partes fijas al cuadro en posición invariable inde-

75.



finidamente, el eje de cruz, -que sustituye al ordinario de la rueda- quedará también centrado respecto al vehículo a causa de la varilla fijadora interior que pasa por todas las piezas.

80. La cadena del vehículo, en caso de escape o salto de la misma, caerá sobre el disco de la platina grande, próxima a los engranajes del piñón de la rueda motriz y, para recuperarla, no hay más que accionar convenientemente el cambio de marchas.

85. En caso de avería en la rueda mencionada basta con accionar dicho cambio de marchas, para que la cadena salte sobre el disco de la platina, donde quedará encajada, y retirar después la varilla interior a todo el mecanismo, desatornillando la manecilla suelta, fijada a uno de sus

90. extremos, con lo que se desprenderá la rueda con su eje -eje cruz.

Una vez reparada la avería, la rueda se vuelve a su sitio introduciendo los extremos del eje cruz en las entallas de la platina y muñón citados, pasando de nuevo por todo el mecanismo la varilla interior del mismo que se sujetará al atornillar en su extremo la manecilla suelta.

Como ya se indicó la rueda quedará centrada, por no haber variado la posición de las partes fijas al cuadro del aparato.

100. El vehículo estará pues en disposición de funcionar sin más que accionar el cambio de marchas para que la cadena, que hasta entonces descansaba sobre la platina, pase al piñón de la rueda.

105. Para mayor claridad y solamente a título de ejemplo, nos referiremos a continuación a los dibujos ad-



1957

juntos, sin que ello signifique restricción alguna del modelo que se reivindica que se refiere a cualquier mecanismo que tenga las finalidades apuntadas y ofrezca las características esenciales que se indicaron, sin que puedan tenerse en cuenta

110. las variantes de detalle que no afectan a la esencialidad del Modelo que se trata de proteger.

En la primera hoja, la figura 1ª, representa el modelo acoplado al cuadro de una bicicleta y a su rueda motriz con esta rueda separada y la varilla fijadora desatornillada

115. de la manecilla suelta que aparece también en el dibujo, siendo -1- la varilla fijadora, -2- la platina grande, destinada a recibir la cadena, -3- tuerca y casquillo libre -4- eje cruz -5- muñon con entalla, -6- manecilla suelta, -7- y -8- corresponden respectivamente a la cadena y piñon de la rueda trasera del

120. vehiculo, mecanismos directamente relacionados con el Modelo que se reivindica.

En la figura segunda de la misma hoja primera, se representa el mecanismo con sus piezas colocadas en el orden correspondiente, -1- es la manecilla suelta, -3- la manecilla

125. fija a la varilla interior a todo el mecanismo, -4- el tubo corto roscado, -5- tuerca, -6- platina casquillo libre, -7- platina grande con entalla ovalada, -8- eje cruz roscado por sus extremos, -9- y -10- tuercas de este eje, -11- muñon con entalla de medio circulo y eje roscado, -12- casquillo con pla-

130. tina y -13- tuerca.

En la hoja 2ª, figura tercera, se indican con la misma numeración que en la figura 2ª de la hoja 1ª las referidas piezas por separado, pudiendo apreciarse en esta figura

135. 3ª la varilla fijadora interior, señalada con el número 2. Los números 7a y 7b corresponden a dos posiciones de la platina



grande con entalla ovalada.

No alteraran la esencialidad del Modelo descrito, aquellas variantes de forma accidental o decorativa, clase de materiales empleados, numero y disposición relativa de las diversas piezas y -en general- cuantas no cambien o modifiquen fundamentalmente las características principales dichas.

NOTA:

Este Modelo se caracteriza por:

145. 1* Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena constituido por una varilla roscada por un extremo y con una manecilla fija en el otro, que pasa por el interior, al que se ajusta, de tres piezas taladradas longitudinalmente por su centro de manera que sobresalga de ellas la parte roscada, a la que se atornilla una manecilla suelta, siendo estas piezas por su orden de colocación de derecha a izquierda: a) tubo corto roscado por el exterior, b) eje cruz con los extremos roscados externamente y c) muñon con entalla de medio círculo prolongado en un eje de igual diámetro que las piezas anteriores, que tambien va roscado en igual forma.

155. Sobre cada una de estas tres piezas van las siguientes, siguiendo el mismo orden:

a) el tubo roscado lleva; una tuerca a su medida, una platina-casquillo libre y una platina grande con entalla ovalada- cuya entalla se coloca hacia la izquierda- perforadas ambas por su parte central a la medida del tubo y la última roscada por su interior.

b) El eje cruz, lleva en sus extremos sendas tuercas.

c) El muñon con entalla y eje roscado, pasa éste por el interior de un casquillo con platina, sito a su izquierda, con la platina colocada hacia la derecha y, finalmente, por una tuerca.



• 58967

170. 2* - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicación anterior en el que el conjunto formado por el tubo roscado tuerca, platina-casquillo libre y platina grande con entalla ovalada, va fija a la parte del cuadro correspondiente al extremo derecho de la horquilla del vehiculo, quedando dicho extremo aprisionado entre ambas platinas, y el tubo, en el lugar que corresponderia al eje de la rueda.
175. 3* - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones primera y segunda en que el eje cruz sustituye al ordinario del vehiculo, quedando una tuerca a cada uno de sus extremos.
180. 4* - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones anteriores en que el conjunto formado por el muñon con entalla y su eje, casquillo con platina y tuerca se fija a la parte del cuadro que corresponde al extremo izquierdo de la horquilla del vehiculo, quedando aprisionado entre el referido muñon, por su parte no entallada, y la platina del casquillo, ocupando el eje del referido muñon el lugar que corresponderia al extremo del eje ordinario de la rueda trasera.
185. 5* - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones anteriores en que el eje de la rueda motriz -eje cruz- encaja en las partes del mecanismo fijas al cuadro, merced a las entallas correspondientes, a los que se asegura en virtud de la varilla fijadora, que se sujeta atornillandole la manecilla suelta, acabando de ajustarse el conjunto por medio de las tuerdas del eje cruz.
190. 5* - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones ante-
195. 6* - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones ante-



1957

200. riores que se caracteriza porque, una vez colocado y centrado la rueda motriz siempre quedará centrada, por muchas veces que sea desmontada, al volverla a colocar, debido a la posición invariable de las partes fijas del mecanismo.

205. 7^a - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones anteriores, caracterizado porque en caso de escape o salto de cadena, ésta caerá sobre la platina grande, próxima a los engranajes del piñón, por lo que, para recuperarla, no hay mas que accionar el cambio de marchas.

210. 8^a - Un mecanismo centrador de la rueda motriz en vehiculos de transmisión a cadena, segun reivindicaciones anteriores, caracterizado por ofrecer la ventaja de que, en caso de averia en la rueda motriz del vehiculo, al retirarla para ser reparada, no es preciso desmontar la cadena, sino que basta con pasarla, por medio del cambio de marchas, a la platina fija, próxima al piñón, donde descansará, y quitar despues la
215. rueda, sacando la varilla interior al mecanismo. Volviendo dicha rueda a su sitio, una vez reparada, al encajar el eje cruz en las entallas de las piezas reseñadas y ajustar las tuercas de dicho eje, una vez colocada la varilla fijadora, que se atornilla por un extremo con la manecilla suelta, quedando cen-
220. trada la rueda que estará en condiciones de funcionar sin mas que accionar el cambio de marchas, para que la cadena pase de nuevo de la platina al piñón de la rueda motriz.

225. 9^a - "Un mecanismo centrador de la rueda motriz de los vehiculos de transmisión a cadena"

Todo tal y como queda descrito, reivindicado y dibujado en los planos adjuntos.

Consta la presente Memoria Descriptiva de nueve

- 9 - • 58967



1957

hojas foliadas escritas a máquina por una sola de sus caras.

Barcelona para Madrid a veintiocho de febrero de
230. mil novecientos cincuenta y siete.

P.A.

Javier Tna Coll

P.P.

58967



FIG. 1

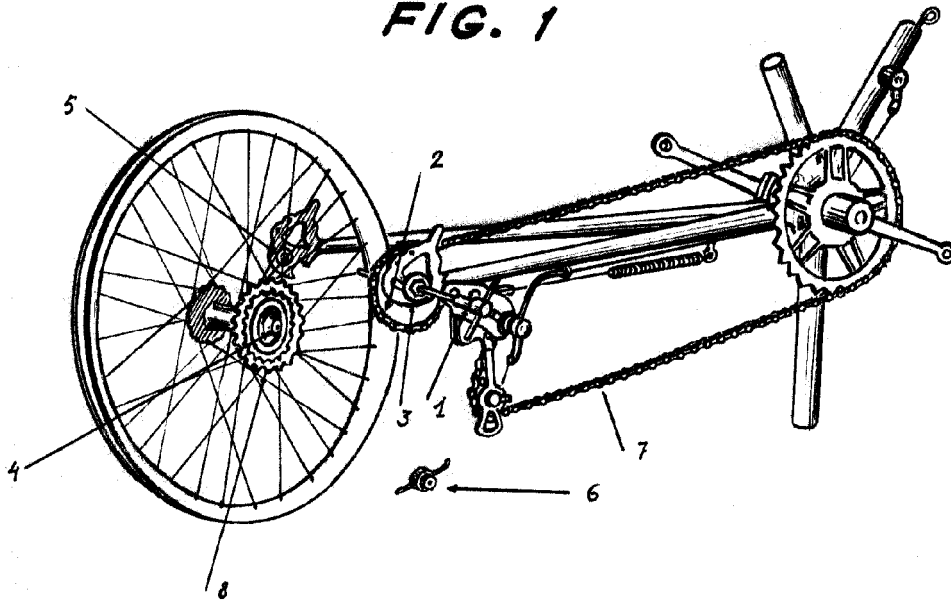
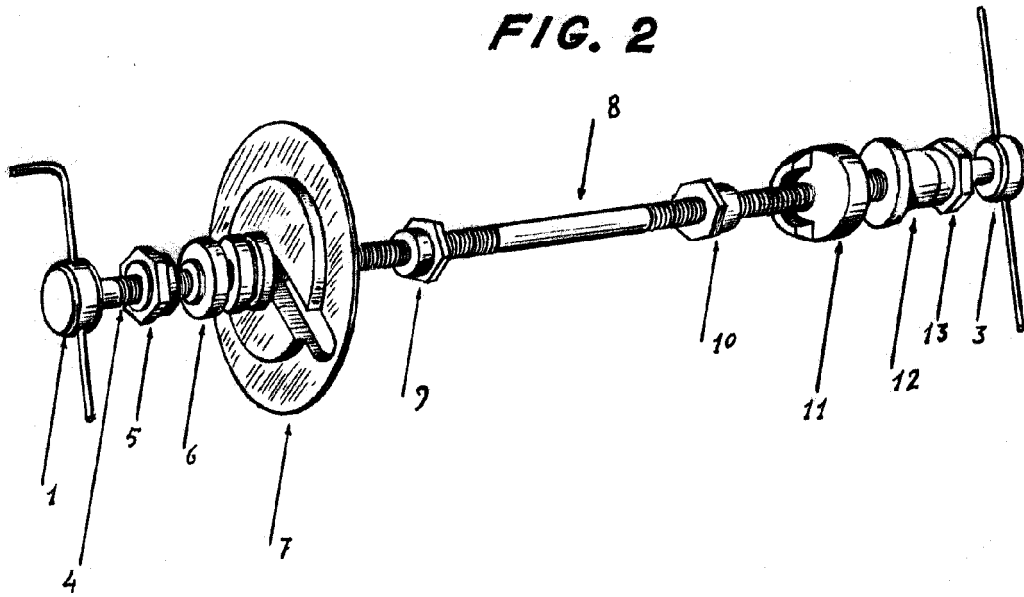


FIG. 2



26 FEB. 1957

Escala variable
[Signature]

Escala variable

58967

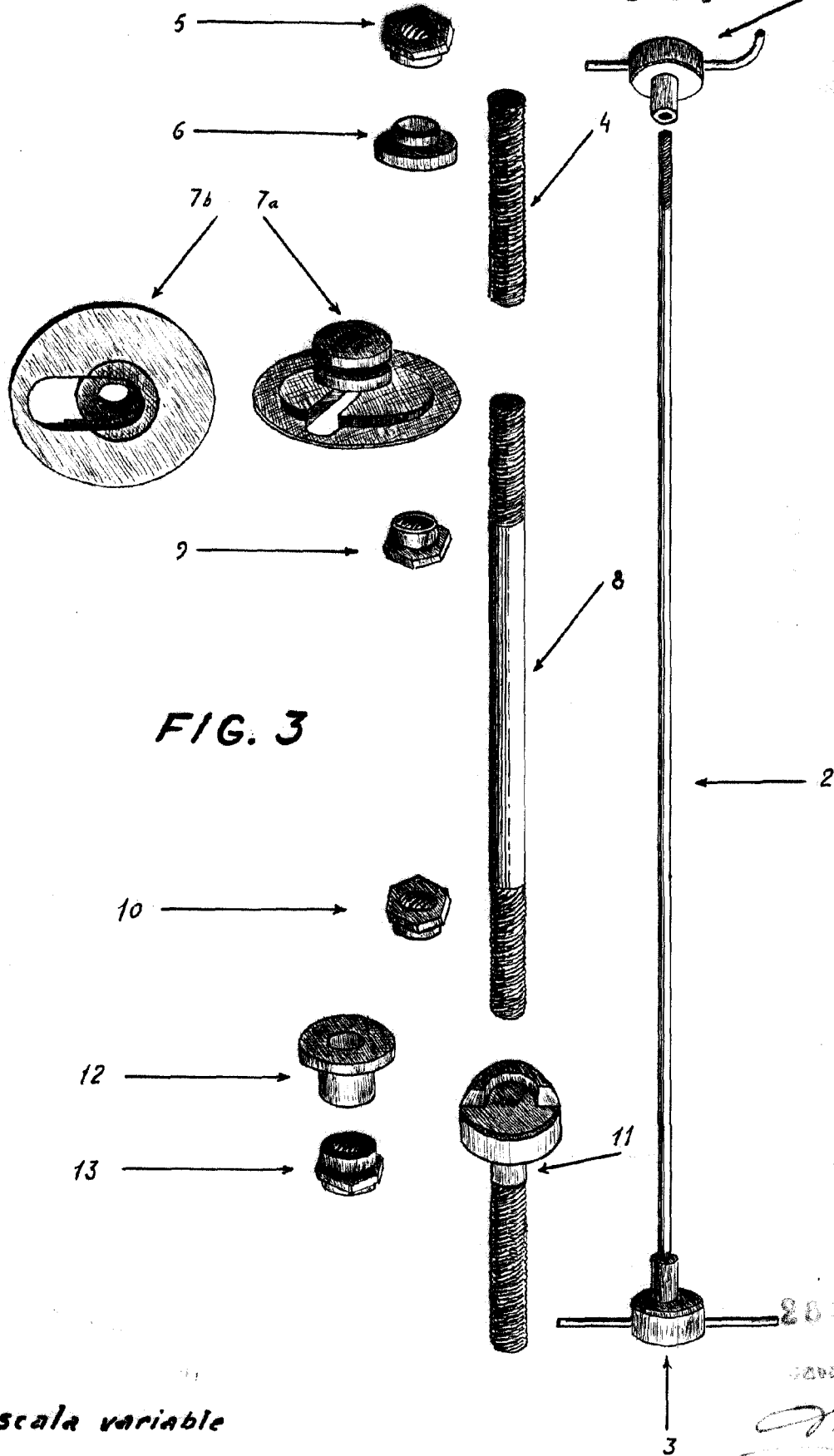


FIG. 3

Escala variable

281777

Patent Firm Ltd
J. Vines