



111936

111936

M O D E L O
D E
U T I L I D A D

por "COMBINACION DE ENBRAGUE CENTRIFUGO Y NORMAL PARA VELO-
MOTORES Y SIMILARES", a favor de D. SIMEON RABASA SINGLA,
de nacionalidad española, domiciliado en Berenguer III 50,
Mollet del Valles (Barcelona).

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a una
combinación de embrague centrífugo y normal para velomotores
y similares.

- Es sabido que el embrague consiste en un mecanismo
5. intercalado entre el órgano motor y la transmisión de fuerza a la rueda motriz, cuya finalidad es establecer un enlace gradualmente progresivo entre ambos órganos hasta su total unión, o desligarlos enteramente. En el primer caso llamado "embrague",



111936

cilindrico 7, solidario del piñón 8 que ha de transmitir la fuerza del motor a los demás órganos de la motocicleta, ciclomotor o velomotor encargados de llevar la fuerza de giro a la rueda motriz.

5. Con eje motor parado, las referidas masas se mantienen en contacto con el núcleo del plato 2, gracias a la acción de un resorte helicoidal 9 que en forma anular abraza a las masas 2, y las comprime quedando por tanto sin contacto en el tambor 7.
10. Cuando gira el árbol motor 1 y su velocidad crece, la fuerza centrífuga que se desarrolla en las masas articuladas 6, acaba de vencer la fuerza del resorte antagonista 9, y entonces dichas masas ejercen presión sobre la superficie interna del tambor 7, y crean un par de arrastre, el cual, con velocidad suficiente en el eje motor determina el giro del tambor 7, y el piñón 8, que le es solidario, hasta igualarse su velocidad con la del eje motor, en cuyo momento se realiza el embrague completo.
15. A velocidades de giro superiores a la mínima para conseguir el embrague completo, la solidaridad entre el motor 1 y piñón 8, es completa, tanto si el eje motor 1 cede energía, cuando se acelera o marcha a velocidad constante, como si absorbe energía del vehículo, cuando se decelera o desciende cuesta abajo.
20. Para mantener el enlace completo del eje motor con la transmisión, necesaria para poner en marcha sin combustible, el tambor 7 con su tronco de cono 13 y el plato 10 con su correspondiente cono 11, constituyen un embrague accionado por una cuña deslizante 14, actuada a voluntad por el operador mediante palan-
- 25.



711936

ca deslizante y resortes de retorno capaz de vencer la fuerza del resorte antagonista 15, y establecer el contacto entre la superficie tronco-cónica 13 del tambor 7 y la correspondiente del plato de embrague 11 provista de guarnición especial resistente al desgaste y de elevado coeficiente de fricción, con

5. lo cual queda "embragado" y solidario el piñón motor 8 y el eje motor 1, gracias a los tetones de arrastre 12. Cuando por voluntad del usuario cesa la acción de la cuña 14, el resorte especial de compresión 15 separa el plato 11 del tambor 7 y

10. este embrague queda "desembragado", independientemente que éste bloqueado o embragado el mecanismo centrífugo, según sea la velocidad de rotación del eje motor.

La invención, dentro de su esencialidad, puede ser llevada a la práctica en otras formas de realización que difieran

15. en detalle de las que se citan a título de ejemplo en la descripción, y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados, por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

= . =



111936

N O T A

Descrito el objeto y utilidad de la presente invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones:

5. 1. Combinación de embrague centrífugo y normal para velomotores y similares, caracterizado esencialmente por el hecho de comprender unas masas anulares provistas de guarnición apta para resistir el trabajo de fricción, articuladas al plato, comportando el cubo de arrastre un resorte anular para mantener recogidas dichas masas en seguro, pero de manera que al girar el motor, la fuerza centrífuga desarrollada venza la acción del citado resorte, produciendo el desplazamiento de las masas hasta rozar éstas con el interior del tambor, solidario de un piñón de arrastre de la transmisión del vehículo, obligándole a girar hasta ser solidario uno del otro, por la fuerza centrífuga.

10. 2. Combinación, según la anterior reivindicación, en el que cuando la velocidad del eje motor es inferior a un cierto valor regulable, la fuerza centrífuga resulta insuficiente para la transmisión de fuerza, ya sea de motor a vehículo o inversamente, recogiendo entonces las masas del embrague por la acción del resorte anular de llamada, quedando el mecanismo desembragado.

15. 3. Combinación, según la anterior reivindicación, en el que cuando la velocidad del eje motor es superior a un cierto valor regulable, la fuerza centrífuga resulta suficiente para la transmisión de fuerza, ya sea de motor a vehículo o inversamente, quedando el mecanismo desembragado.

20. 4. Combinación, según la anterior reivindicación, en el que cuando la velocidad del eje motor es inferior a un cierto valor regulable, la fuerza centrífuga resulta insuficiente para la transmisión de fuerza, ya sea de motor a vehículo o inversamente, recogiendo entonces las masas del embrague por la acción del resorte anular de llamada, quedando el mecanismo desembragado.

25. 5. Combinación, según la anterior reivindicación, en el que cuando la velocidad del eje motor es superior a un cierto valor regulable, la fuerza centrífuga resulta suficiente para la transmisión de fuerza, ya sea de motor a vehículo o inversamente, quedando el mecanismo desembragado.



R. 1965

111936

3. Combinación, según las reivindicaciones 1 y 2, en el que la anterior organización, queda completada por la combinación de un embrague cónico, cuya parte macho es solidario del eje motor y que se acciona a voluntad del operador, ordinariamente desembragado por la acción de un resorte de compresión, y embragado por la acción de una cuña, que vence aquel resorte, permitiendo dicho sistema hacer solidarios a voluntad, el eje motor y el tambor del embrague centrífugo, aunque el eje motor esté parado o gire lentamente y con ello se asegura la posibilidad de hacer girar el eje motor, para intentar su puesta en marcha, o utilizar las resistencias del motor al giro como freno, en circuitos cuesta abajo, aún con motor parado.
- 5.
- 10.

15. 4. Combinación de embrague centrífugo y normal para velomotores y similares.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 7 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, acompañadas de una lámina de dibujos.

20.

Madrid, a 10 MAR 1965

p. a.

JAIME ISERN

P. P.



Fig. 1

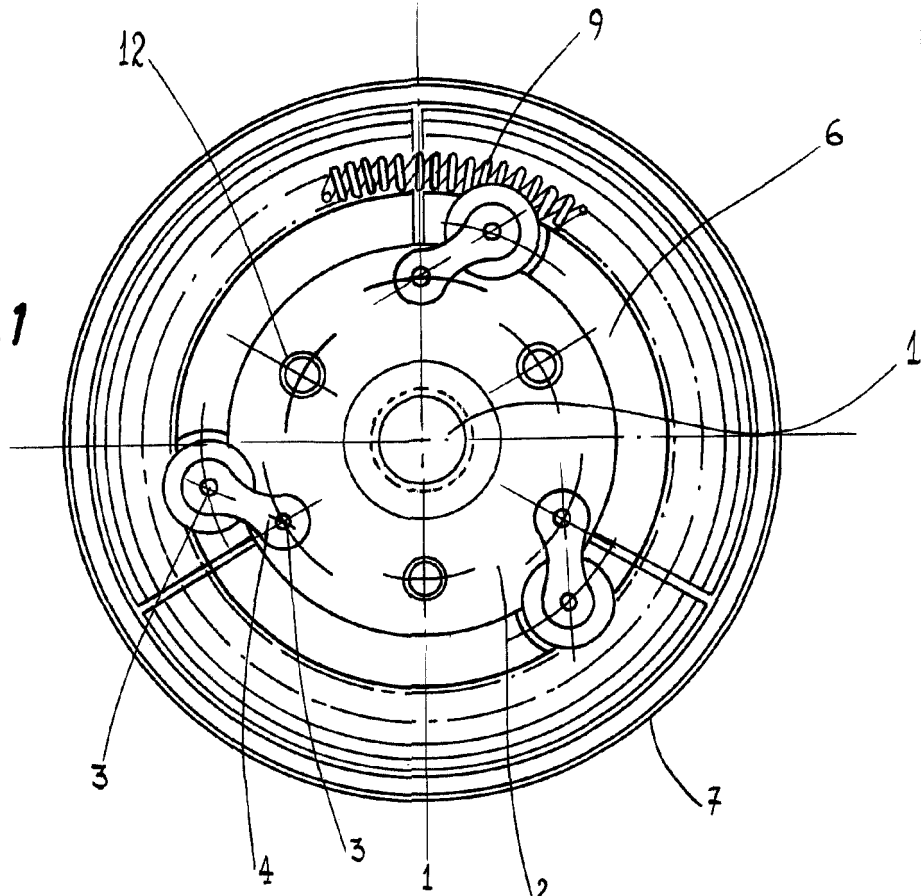
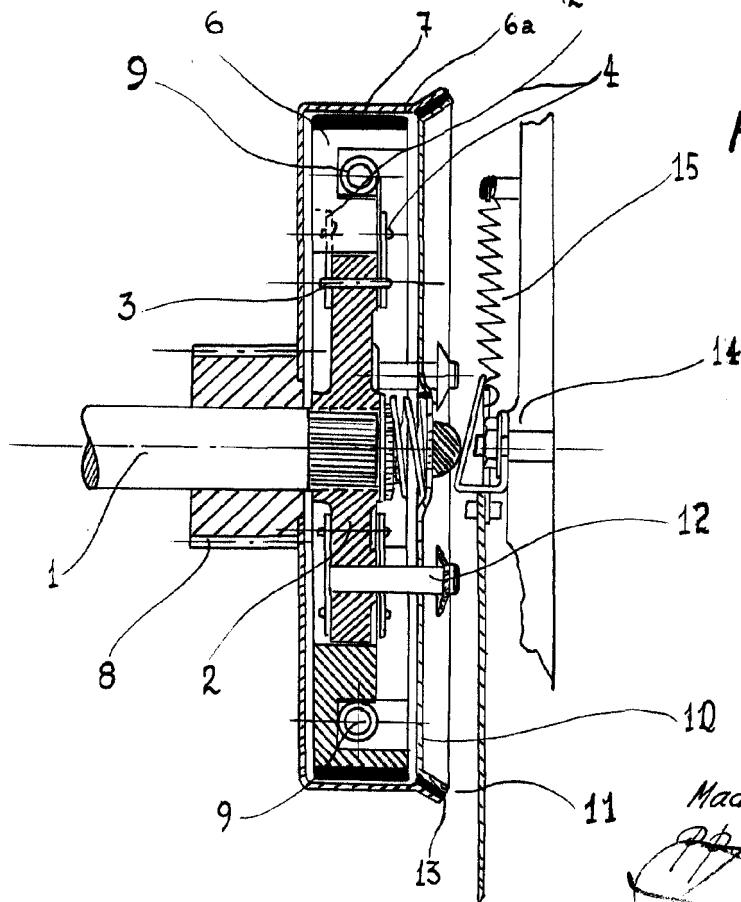


Fig. 2



Madrid, 10 MAR. 1965
D. Simeon Rabasa Singla