



1 47512

Memoria Descriptiva  
de la  
Patente de Invención

que por 20 años, para España y sus Posesiones, se solicita a favor de JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.G., de nacionalidad alemana, domiciliada en DESSAU (Alemania), por : "BARRA DE SERVICIO DE MECANISMOS DE TRANSMISION CAMBIABLES PARA VEHICULOS DE TODA CLASE Y ESPECIALMENTE AVIONES". - - - - -

Memoria descriptiva

Ya se conocen barras de servicio de mecanismos de transmisión cambiables para vehículos de toda clase y especialmente aviones en las que la barra de servicio unida a un órgano de regulación o similar del mecanismo de transmisión posee, en la parte que se extiende en el sitio del mecanismo de transmisión, un dispositivo de separación apartado de su punto de unión con el órgano de regulación, que consiste en dos mitades de acoplamiento dispuestas cada una en una parte de barra de servicio y unidas por un órgano de acoplamiento, las cuales pueden ser separadas de la posición de funcionamiento en la de

5

10



no funcionamiento regulando el órgano de unión. El acopla-  
7 miento mismo está construido de forma que una de sus partes  
posee un órgano en forma de gancho que penetra en un hue-  
15 co de la otra parte de acoplamiento, sin poder girar ni  
moverse longitudinalmente, quedando asegurada la posición  
de cierre del acoplamiento por un órgano de muelle. En el  
ejemplo de realización de otra patente de la misma solicitante  
20 el seguro de la posición de funcionamiento del acopla-  
miento así como el seguro contra el torcido de la barra  
de servicio lo realiza un perno de trinquete sometido a la  
acción de un muelle y alojado, desplazable en el sentido  
del eje mediano de la barra de servicio, en una parte de  
la misma, el cual, en la posición de cierre del acoplamiento  
25 to, atraviesa el perno de una mitad del acoplamiento así  
como la pared que lleva el agujero para el perno de la o-  
tra mitad de acoplamiento.

La presente invención tiende a una simplificación de  
esta barra de servicio conocida consistente esencialmente  
70 en que el seguro de la posición de cierre del acoplamiento  
es realizado por un casquillo que rodea las dos mitades  
de acoplamiento y cuyo movimiento sobre el acoplamiento  
mismo es limitado por una parte por un tope fijo de una  
parte del acoplamiento y por otra por un tope movable de  
75 la otra mitad de acoplamiento, extendiéndose el casquillo,  
en su posición de funcionamiento, sobre las dos mitades de  
acoplamiento.

La sustitución del perno de trinquete para el seguro  
de la posición de cierre de acoplamiento con el casquillo  
40 según la invención trae consigo diferentes ventajas de  
carácter principalmente técnico de ajuste. Contrariamente  
a la forma conocida antes descrita, el empleo del casqui-  
llo circular permite ajustes simplificados y a pesar de



45 ello una completa intercambiabilidad respetando ciertas exactitudes de elaboración. Para conseguir este fin, en la circunferencia de las mitades de acoplamiento están dispuestas según la presente invención unas superficies circulares de ajuste de funcionamiento combinado con el del casquillo circular dentro del cual se encuentran. Las superficies de ajuste están convenientemente constituidas por partes de la circunferencia circular de las mitades de acoplamiento y están ventajosamente dispuestas de forma que las superficies de ajuste anterior y posterior de las dos mitades de acoplamiento están dispuestas a la distancia mayor posible una de otra con respecto a la posición de funcionamiento del casquillo. Para evitar una superposición fija de las superficies de acoplamiento en cuestión en el estado de acoplamiento, la disposición de las superficies circulares anteriores de la parte de acoplamiento que lleva el perno se efectúa de manera que una parte de esta superficie de ajuste está constituida por la superficie extrema del perno, y la otra parte de la superficie de ajuste anterior de la mitad de acoplamiento por el dorso del perno. Además de las superficies de ajuste simplificadas el empleo del casquillo ofrece la ventaja de un accionamiento de este órgano de cierre con un esfuerzo mínimo porque en el movimiento de desplazamiento no hay que vencer fuerzas algunas considerables. Una ulterior ventaja de la construcción del acoplamiento según la presente invención consiste en que los casquillos pueden ser contruidos de pequeño diámetro y no sobresalen por lo tanto del diámetro de la barra.

En el dibujo se representa la nueva forma de realización de las piezas de separación de la barra de servicio.



75

Muestran

La Fig. 1 una vista lateral del acoplamiento separado ;

La Fig. 2 una vista lateral del acoplamiento cerrado.

80

Los extremos para unir de la barra de servicio poseen partes de acoplamiento 1 y 2 que son unidas una con otra

a modo de gancho introduciendo el perno 3 en el agujero

4. Sobre las partes de acoplamiento 1 y 2 así enganchadas

se lleva un casquillo 5, que rodea las partes de acoplamiento, el cual en la posición de no funcionamiento está

85

dispuesto sobre una de las partes del acoplamiento sien-

do mantenido en su sitio por un perno de tope 6 provisto

de muelle y dispuesto radialmente con respecto a la barra

de servicio. El casquillo 5 es llevado sobre las partes

de acoplamiento 1 y 2 enganchadas después de oprimir el

90

perno de muelle 6 en el interior de la barra de servicio.

El movimiento del casquillo 5 es limitado por un lado por

un tope 7 de la parte de acoplamiento 1 y por el tope 6

que, al alcanzarse el mencionado tope 7, sale directamen-

te delante del casquillo de la barra de servicio y se co-

95

loca delante del casquillo impidiendo así su retroceso y

bloqueando al mismo tiempo el acoplamiento (Fig. 2).

Las superficies circulares de ajuste, al emplearse el casquillo circular 5, están previstas en la circunferen-

cia del acoplamiento y en combinación de funcionamiento

100

con el casquillo circular 5 dentro del cual se encuentran.

Ellas están dispuestas de manera que las superficies de

ajuste anterior 10, 11a y 11b y una superficie de ajuste

posterior 12, 12' de ambas mitades de acoplamiento se en-

cuentran a la mayor distancia posible una de otra con res-

105

pecto a la posición de funcionamiento del casquillo 5.

Para evitar al mismo tiempo una superposición fija de las



110 superficies en cuestión en estado de acoplamiento, la dis-  
posición de las superficies circulares anteriores 11 de  
ajuste es tal que una parte de esta superficie de ajuste  
está constituida por la superficie extrema 11a del perno  
y la otra parte de la superficie de ajuste anterior 11 por  
el dorso 11b del perno. Se han encontrado pues unas peque-  
ñas desviaciones del centro para la base del perno, como  
también para la perforación del agujero, por estar provis-  
115 tas las mitades de acoplamiento sólo en sus extremos de  
superficies sustentadoras de guía 10, 11a, 11b, 12 y 13.  
Se consigue así cierta regulabilidad de las dos mitades de  
acoplamiento porque las superficies de ajuste 11a, 11b no  
determinan aún exactamente la dirección longitudinal de la  
120 parte de acoplamiento que lleva el perno. Con ello se evita  
luego muy especialmente un ajuste de las dos mitades en la  
ranura 14.

La invención crea por lo tanto, con respecto a la for-  
ma de realización conocida, descrita al principio, un aco-  
125 plamiento de construcción más favorable desde el punto de  
vista de la fabricación debido a simplificación de los ajusta-  
tes, de manejo más sencillo y de funcionamiento absoluta-  
mente seguro.

#### REIVINDICACIONES

Se reivindican :

120 1). La propiedad y explotación exclusivas de una barra de  
servicio de mecanismos de transmisión para vehículos de to-  
da clase y especialmente aviones, caracterizada por un cas-  
quillo 5 movable longitudinalmente, que rodea las partes  
de acoplamiento enganchadas una en otra, de longitud tal  
125 que en la posición de cierre del acoplamiento ambas mita-  
des de acoplamiento 1 y 2 son rodeadas en su entera longi-



tud por dicho casquillo 5.

140 2). Una barra de servicio según la reivindicación 1) caracterizada por haber dispuestas en la circunferencia de las mitades de acoplamiento unas superficies de ajuste circulares de funcionamiento combinado con el del casquillo circular dentro del cual se encuentran.

145 3). Una barra de servicio según la reivindicación 2) caracterizada por estar constituidas las superficies de ajuste por partes de la circunferencia circular de las mitades de acoplamiento.

150 4). Una barra de servicio según la reivindicación 3) caracterizada por estar dispuesta una superficie de ajuste anterior (10, 11a. 11b) y posterior (12, 13) de las dos mitades de acoplamiento (1, 2) a la distancia mayor posible una de otra con respecto a la posición de funcionamiento del casquillo 5.

155 5). Una barra de servicio según la reivindicación 4) caracterizada por estar constituida, en la parte de acoplamiento 1 que lleva el perno, una parte de la superficie de ajuste circular anterior por la superficie (11a) del perno y la otra parte de la superficie de ajuste anterior por el dorso(11b)del perno.

160 6). Una barra de servicio según las reivindicaciones 1) a 5) caracterizada por estar limitado el casquillo movable (5) en su posición de funcionamiento por una parte por un tope fijo (7) de la parte de acoplamiento (1) y por otra por un tope de muelle (6) de la parte de acoplamiento (2).

165 7). Una barra de servicio según las reivindicaciones anteriores caracterizada por constituir esencialmente :

" BARRA DE SERVICIO DE MECANISMOS DE TRANSMISION CAMBIABLES PARA VEHICULOS DE TODA CLASE Y ESPECIALMENTE AVIONES "



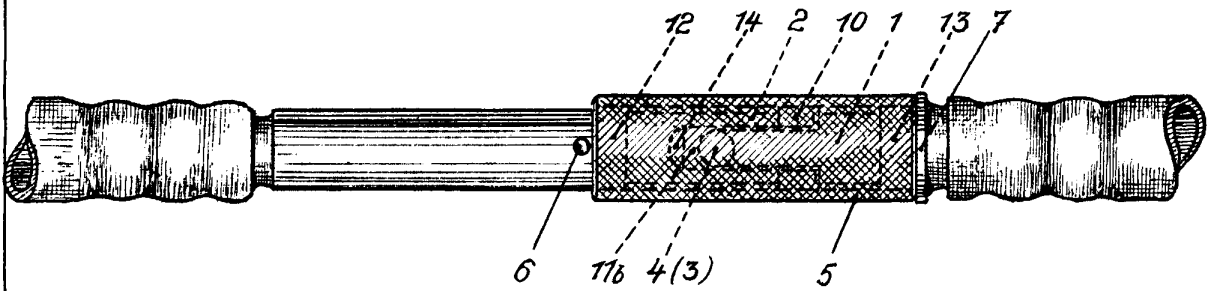
Consta la presente Memoria descriptiva de siete ho-  
jas numeradas y mecanografiadas en una sola a las que se  
adjunta un plano para su mejor comprensión.

Sevilla, 4 de Octubre de 1939, Año de la Victoria,

Fig. 1



Fig. 2



*J. S. ...*