

184255



MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

184255

MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

Para una patente de invencion por veinte años por "MEJORAS EN LOS CAMBIOS DE VELOCIDAD POR DESVIACION DE CADENA EN EL PEDALIER PARA BICICLETAS, TANDEMS Ó SIMILARES" a favor de Don Lucien Charles Hippolyte JUY, ciudadano francés, residente en Dijon (Cote d'Or) (Francia) 38 rue de Metz.

=====

En las bicicletas, tandems ó similares con transmision por cadena y piñones escalonados, existe una categoria de cambios de velocidad destinados a provocar el desplazamiento lateral de la cadena sobre los piñones escalonados, que estan montados sobre el eje motor (eje del pedalier, por ejemplo, en el caso de una bicicleta).

Estos cambios de velocidad presentan defectos debido a su atascamiento, su sistema de mando y la dificultad de reglaje.

Para obviar estos inconvenientes, se ha ideado un cambio de velocidad bajo la forma de un conjunto que sirve de soporte de todos los organos del mismo y que constituye el objeto de la presente invencion.

Para fijar mejor el objeto de este invento, sin no obstante, limitarle, en los dibujos adjuntos:

La figura 1 es una vista de conjunto exterior y de perfil del cambio de velocidad correspondiente a la figura 2.

La figura 2 es una vista de conjunto, de frente y exterior del cambio de velocidad.

184255



1948

20 La figura 3 es una vista en planta y en corte (a mayor
escala) mostrando el cambio de velocidad. (El trazado en líneas
de rayas representa esquemáticamente el desplazamiento de la
línea de la cadena y del desviador.)

25 Este cambio de velocidad, según la invención consiste
esencialmente en una abrazadera de fijación en dos partes 10 y
11 que se fijan al tubo del cuadro y soportan el conjunto de
mecanismo. Esta abrazadera de dos partes 10 y 11 permite, por
consiguiente, un reglaje en altura y una fácil adaptación sobre
las bicicletas ya fabricadas, pero puede ser reemplazada en
30 fábrica por un soporte soldado sobre el tubo, a la altura
conveniente.

Esta abrazadera en dos partes 10 y 11 lleva en su parte 10
un alojamiento cilíndrico, en el cual se desliza un cilindro 8
que lleva en su extremo el eje 5 de la horquilla desviadora.
Un manguito 6 permite un reglaje lateral de la carrera bloquean-
do el tornillo 7 y el eje 5 en la posición deseada con relación
35 al cilindro 8.

El eje 5 puede llevar un achatamiento sobre el cual viene
a apoyarse el tornillo 7 lo que da una mayor eficacia al apriete.

40 El movimiento de desplazamiento lateral del conjunto 5-8
se efectúa por una manivela 13 que pivota en una muesca del
cilindro 8, esta manivela 13 pivota sobre un eje 14 que gira en
el interior de un husco correspondiente de la abrazadera 10, que
forma el soporte. El eje 14 está prolongado a la altura deseada
por una empuñadura de maniobra 15. Es visible que este eje 14,
45 por construcción, se encuentra pegado al tubo del cuadro y que
este mando efectivo está también protegido contra todo enganche
accidental en los dos sentidos.

La guía desviadora está constituida por un tope lateral 1
y un contra-tope 2, de perfil conveniente reunidos por tornillos 4



50 con casquillos 3, lo que permite regular por construcción su anchura, según la cadena empleada, utilizando tornillos 4 y casquillos 3 de la longitud deseada. Por sí mismo se comprende, que si la anchura de la cadena está determinada con anterioridad, se puede reemplazar este modo de acoplamiento por columnillas remachadas ó soldadas, ó cualquier otro medio conocido. De igual modo las piezas 1 y 2 pueden fabricarse en una sola pieza, obteniendo la separación equivalente a los casquillos 3 por un plegado apropiado.

60 funcionamiento: La cadena que pasa entre los topes 1 y 2 que forman la guía desviadora es solicitada lateralmente cuando el ciclista actúa sobre la empuñadura 15. La cadena se desplaza entonces de uno de los piñones 17 sobre el piñon 18 pegado a éste, es decir de la línea de cadena A a la línea de cadena A¹. El conjunto 1 y 2 forma por otra parte una verdadera guía de seguridad, que impide a la cadena saltar de las ruedas dentadas del pedaliar cuando se rueda con una cadena flotante ó apenas tensa. Este cambio de velocidad al pedaliar, favorece así el empleo de los cambios de velocidad en la rueda trasera con tensión de cadena nula ó casi nula, lo que aumenta el rendimiento de la transmisión considerada; conservando toda la seguridad de marcha, aún con las trepidaciones más fuertes.

75 Unos tornillos de fijación 12 aseguran la presión de la abrazadera 11 y un tapon 9 constituye un obturador y guardapolvo. El cilindro 8 está atravesado longitudinalmente por un orificio ovalado, de forma que permita al tornillo 7 apretar sobre el eje 5 conservando, no obstante, un reglaje lateral.

Como se comprende por sí solo, y se deduce de lo que precede, la invención no se limita únicamente ni a este modo de aplicación ni a aquellos modos de realización de sus diversas partes que

184255



80 han sido indicados mas especialmente; por el contrario abarca todas las variantes.

Esta solicitud se acoge a los beneficios del articulo 103 de la vigente Ley de Propiedad Industrial por corresponder a la presentada en Francia bajo el número 4.749 al amparo del Decreto de Moratoria del 23 de Febrero de 1948.

N O T A

=====

Se declara de novedad y de propia invencion del solicitante el objeto de la presente solicitud de patente, con las siguientes

Reivindicaciones

=====

90 1.- Mejoras en los cambios de velocidad por desviacion de cadena en el pedalier para bicicletas, tandems ó similares, caracterizadas especialmente por: el mando de vaiven para desviacion de cadena por un arbol que forma una pequeña manivela, prolongandose a lo largo del tubo del cuadro y termina por una empuñadura pivotante,

95 que se coloca a una altura conveniente, pivotando este arbol y provocando en su movimiento el desplazamiento de la horquilla, y estando guiado y soportado el conjunto sobre un bloque que forma una abrazadera solidaria del tubo.

100 2.- Mejoras según la reivindicacion anterior, caracterizadas por un reglaje lateral por el empleo de un manguito móvil y de un eje porta-horquilla regulables concentricamente, y desplazables lateralmente el uno con relacion al otro.

105 3.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por el bloqueo del eje de vaiven por un manguito exterior y tornillo de detencion que haga al mismo tiempo tope de longitud para regular la carrera del cilindro de vaiven.

4.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por el empleo de una horquilla guia-cadena apropiada y fijada para permanecer sobre el eje porta-horquilla, comprendiendo ésta



1948

184255

110 ultima dos topes laterales unidos por cualquier medio conocido, tales como tornillos y casquillos, columnillas remachadas ó de una sola pieza plegada ó moldeada en forma conveniente.

115 5.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por la realización de los elementos enumerados en conjunto, separadamente ó en parte, de un cambio de velocidad por desviación de cadena, que hace al mismo tiempo de guía-cadena de seguridad, lo que requiere, a pesar de las trepidaciones mas fuertes, una tension nula ó casi nula de la cadena.

120 6.- La patente cuyo privilegio de invencion se solicita por veinte años para España y sus dominios deberá recaer por "MEJORAS EN LOS CAMBIOS DE VELOCIDAD POR DESVIACION DE CADENA EN EL PEDALIER PARA BICICLETAS, TANDEMS Ó SIMILARES" según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid, 24 de Junio de 1948.

pp: Lucien Charles Hippolyte JUY

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

184255

Brevet n°

M. Joy

Pl. unique

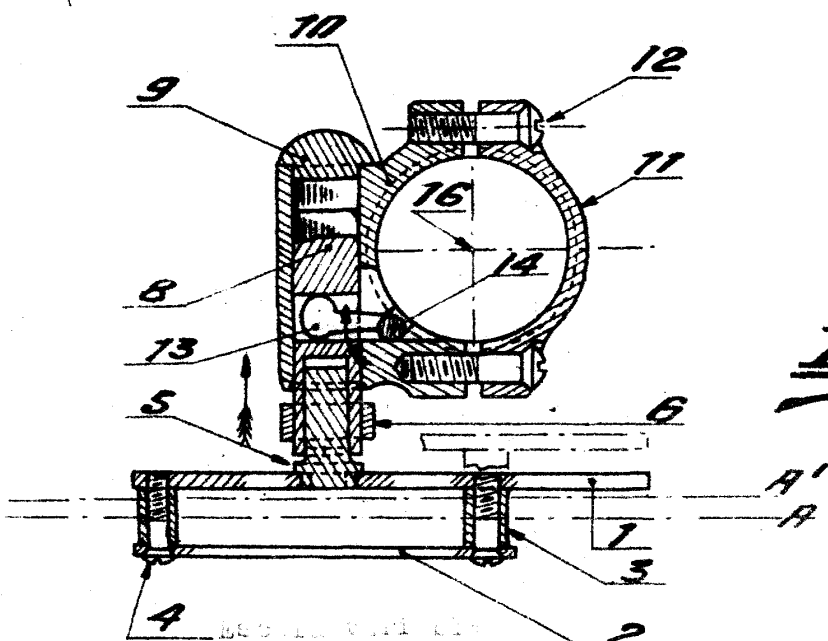
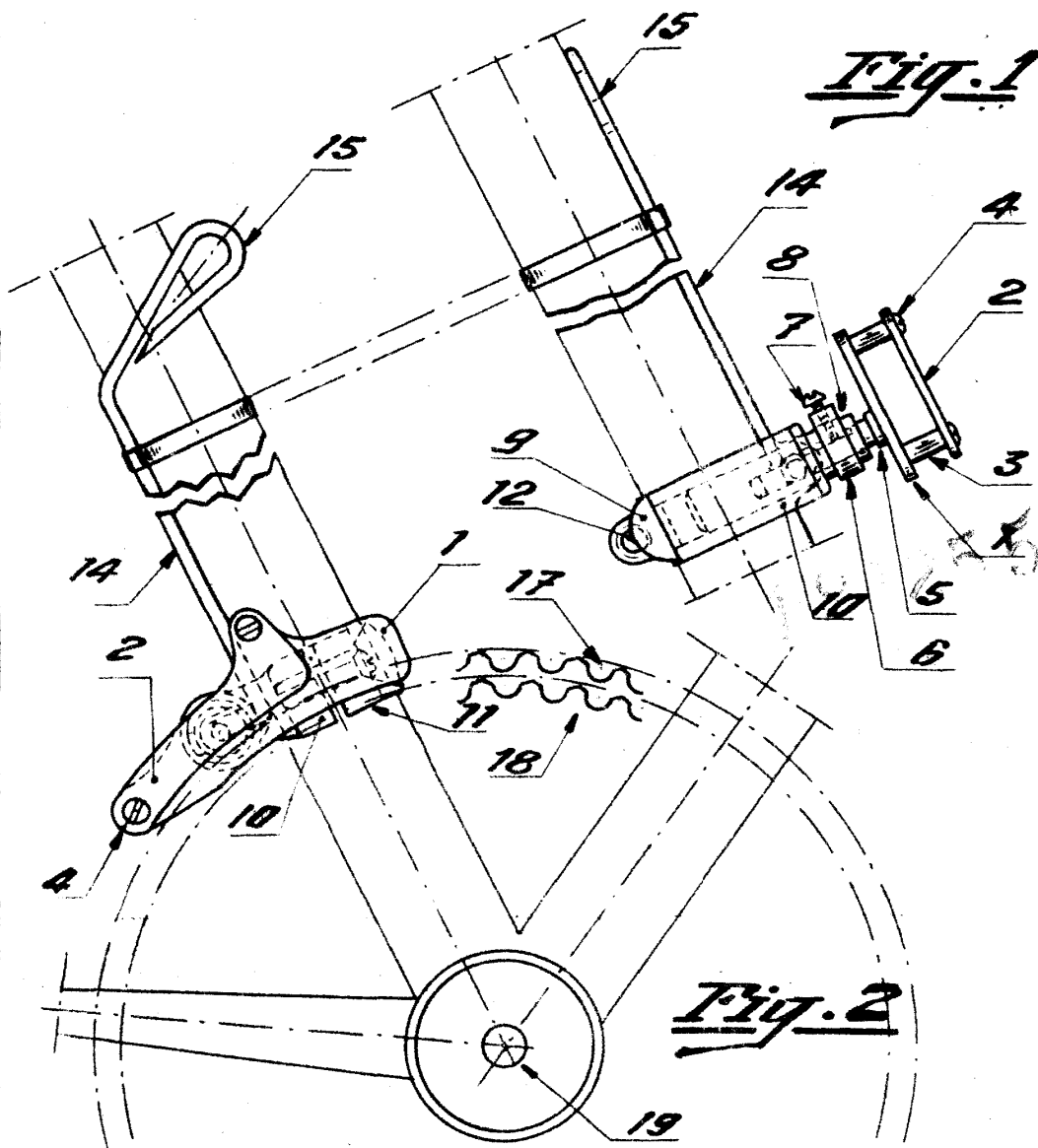


Fig. 3

DEPOSE EN FRANCE
LE 10 OCTOBRE 1904
PAR M. JOY

Guillaume