

10	ES	11	21	22	16	Y
NÚMERO				253717		
FECHA DE PRESENTACION						



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 SET. 1981

30 PRIORIDADES:		
31 NÚMERO	32 FECHA	33 PAIS
64.329/B/79	19-Octubre-1979	Italia
64.204/B/80	16-Enero-1980	Italia

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. B621925/04

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"UN PAR DE PALANCAS DE MANDO PARA EL CAMBIO DE VELOCIDAD DE LA BICICLETA".

71 SOLICITANTE (S)

La Compañía Italiana:
GIPIEMME, s.r.l.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Via Vicenza
CAMISANO VICENTINO (Vicenza) Italia

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO Ref.: O.G. 37.195/PP

- Se refiere la invención a un par de palancas de man
do aptas para efectuar el accionamiento de cambio de veloci-
dad, ya sea sobre la corona central, ya sobre el grupo de pi-
ñones posteriores, de una cadena de transmisión para bicicle-
ta, cuya característica de novedad consiste en el hecho de -
que se montan sobre un bloque que se fija al tubo del basti-
dor de la bicicleta, lo cual permite aproximar fuertemente -
entre sí ambas palancas, con una disposición respecto al tu-
bo que permite una fácil prensión con los dedos de una sola.
5. mano lo cual resulta extremadamente cómodo para el usuario.
10. de la bicicleta, particularmente cuando se trata de un corre-
dor que manobra el cambio durante la reñida competición.

- Una ulterior ventaja de la disposición según la in-
vención consiste en el hecho de que con una única soldadura,
15. efectuada en correspondencia a la generatriz anterior del tu-
bo, se obtiene la fijación del bloque que sustenta el par de
palancas, eliminándose así la necesidad de tener que hacer -
dos soldaduras sobre dos generatrices laterales contrapues-
tas que pueden deformar el tubo así como reducir la resisten-
20. cia mecánica.

También resulta esta característica particularmente
importante en las bicicletas de carreras, cuyo bastidor está
realizado con tubos de espesor bastante reducido, en particu-
lar por motivos de ligereza.

25. Siempre en el caso de las bicicletas de carreras, -
diremos que la mayor proximidad recíproca entre ambas palan-
cas, que quedan parcialmente superpuestas al tubo del basti-
dor, mejora la aerodinámica del complejo, por lo cual la re-
sistencia a la fricción del aire resultará menor, con una --
30. sensible ventaja para el corredor.

Otra ventaja que presenta la disposición según la invención consiste en el hecho de que las palancas de mando del cambio se encuentran así en una posición mucho más cómoda para los dedos del operador, sin que pueda correr el peligro de introducirlos inadvertidamente entre los radios de la rueda delantera de la bicicleta, como sucede desdichadamente en particular a los ciclistas inexpertos.

Otra ventaja más que presenta la adopción de la presente invención consiste en el hecho de que el montaje del par de palancas por parte del montador mecánico que procede a montar las piezas accesorias de la bicicleta, no requiere soldadura alguna, ya que el único elemento de base necesario para la fijación del bloque que sustenta el par de palancas de mando, se suelda al bastidor de la bicicleta en la propia sección o departamento que procede a la soldadura de los tubos del bastidor, sección que, como es obvio, está dotada de máquinas soldadoras, por lo que tal operación no presenta en dicho departamento ninguna dificultad.

La descripción que sigue se complementa con unos dibujos que muestran la forma de realización preferente de la invención, cuyos diseños o figuras representan lo siguiente:

La figura 1ª representa la vista delantera del par de palancas de mando, montadas conforme a la forma de realización de la invención;

La figura 2ª representa la vista lateral, en corte, según la línea II-II de la figura 1ª.

La figura 3ª representa una vista en despiece del conjunto destinado a ser montado sobre el tubo del bastidor de la bicicleta, siempre en corte transversal;

Las figuras 4ª, 5ª y 6ª representan, respectivamen-

te, en vista frontal, en vista superior y en vista lateral, la placa de asiento destinada a ser soldada al tubo del bastidor.

En la forma de realización conforme a la invención, 5. las palancas (16) y (17) van montadas sobre unos pernos de rotación 18 y 19, que emergen del bloque de soporte 20, fijado por su parte por medio del tornillo 21 al bastidor del tubo de la bicicleta.

La aplicación del bloque 20 es claramente visible en las figuras 2ª y 3ª, en las que se apreciará que el tornillo 21 que atraviesa el bloque 20 ajusta en el orificio fileteado 22, practicado en la placa 23, soldada por su parte al tubo del bastidor 24.

Ventajosamente, la placa de asiento 23 (figuras 4ª, 5ª y 6ª), está realizada en forma de T, con unas aletas curvadas, y presenta el orificio fileteado 22 en el sector vertical de la T.

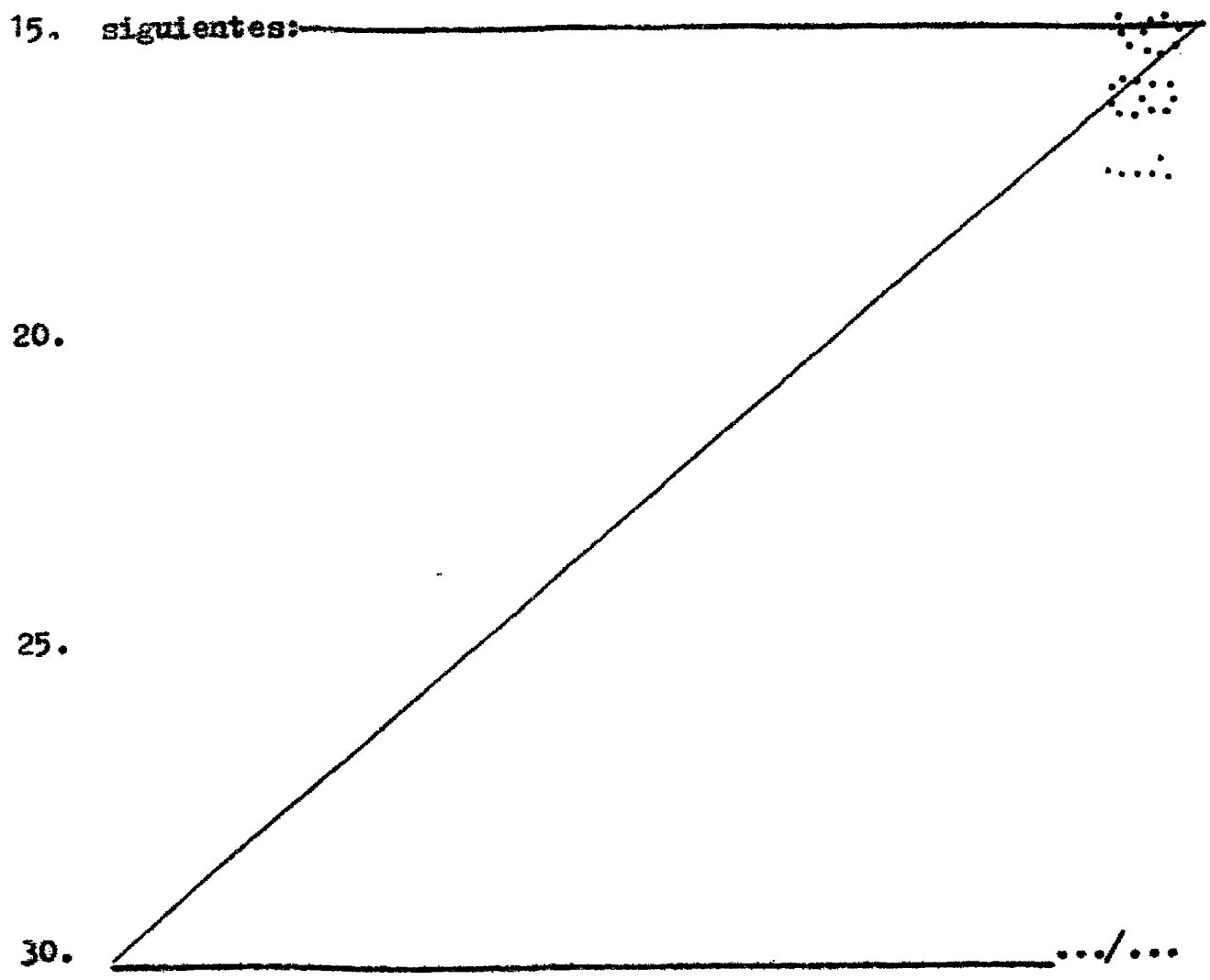
También en este caso es obvio que la soldadura de la placa 23 al tubo del bastidor 24 es previamente efectuada por el productor del bastidor, mientras que las operaciones de montaje de las palanquitas 16 y 17 en la placa 23, no requieren operación alguna de soldadura.

En una ulterior característica de novedad, se prevé que los hilos de transmisión del cambio 25 y 26 (figuras 1ª y 2ª) pasen a través de unos orificios 27 y 28, practicados en el tubo del bastidor, para salir sucesivamente por unos orificios 29 (figura 2ª), del lado opuesto de dicho tubo, lo cual permite hacer pasar los hilos de transmisión por la parte inferior del tubo, con una clara mejora en cuanto al aspecto estético de la bicicleta.

Una ulterior ventaja que se deriva de la aplicación de la invención en cuestión está en el hecho de que el bloque 20 puede realizarse en una aleación ligera, puesto que no es directamente soldado al tubo del bastidor, sino atornillado al elemento de soporte mientras que la placa 23 va soldada al tubo del bastidor.

N O T A

El Modelo de Utilidad que se solicita por veinte años para España, de acuerdo con la vigente Legislación, deberá recaer sobre: "UN PAR DE PALANCAS DE MANDO PARA EL CAMBIO DE VELOCIDAD DE LA BICICLETA", con Prioridad de las solicitudes de modelos de utilidad en Italia núms. 64.329/B/79 de fecha 19 de Octubre de 1979 y 64.204/B/80 de fecha 16 de Enero de 1.980, según las características esenciales de las siguientes:



REIVINDICACIONES

1.- Un par de palancas de mando para el cambio de velocidad de la bicicleta, caracterizado por el hecho de que las dos palancas, para el mando respectivamente del cambio en el dispositivo multiplicador, y del cambio sobre los piñones de una transmisión por cadena para bicicleta, se encuentran montadas sobre un mismo bloque (20), fijado superiormente al tubo del bastidor de la bicicleta, con evidente ventaja por la proximidad recíproca de las palancas, por su disposición por debajo del tubo del bastidor y por su alejamiento de la rueda de la bicicleta.

2.- Un par de palancas de mando para el cambio de velocidad de la bicicleta, según la reivindicación 1, caracterizadas por el hecho de que el bloque (20) que lleva los pernos de soporte (18 y 19) de las palancas (16 y 17) está dotado de un orificio pasante a través del cual se inserta un tornillo (21) que fija el bloque al orificio fileteado (22) de una placa de asiento (23) previamente soldada al tubo (24) del bastidor de la bicicleta.

3.- "UN PAR DE PALANCAS DE MANDO PARA EL CAMBIO DE VELOCIDAD DE LA BICICLETA".

Según queda sustancialmente descrito en la presente

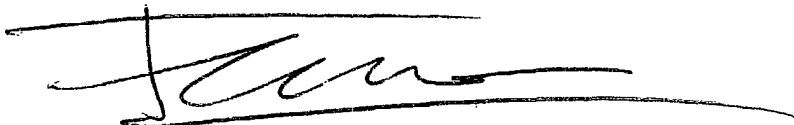
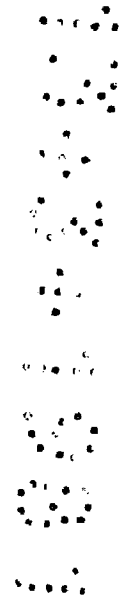
Memoria que consta de seis hojas, escritas a máquina por una sola cara y acompañada de dibujos.

Madrid, 17 OCT. 1980

GIPIEMME, s.r.l.

P.F.

5.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the typed text.

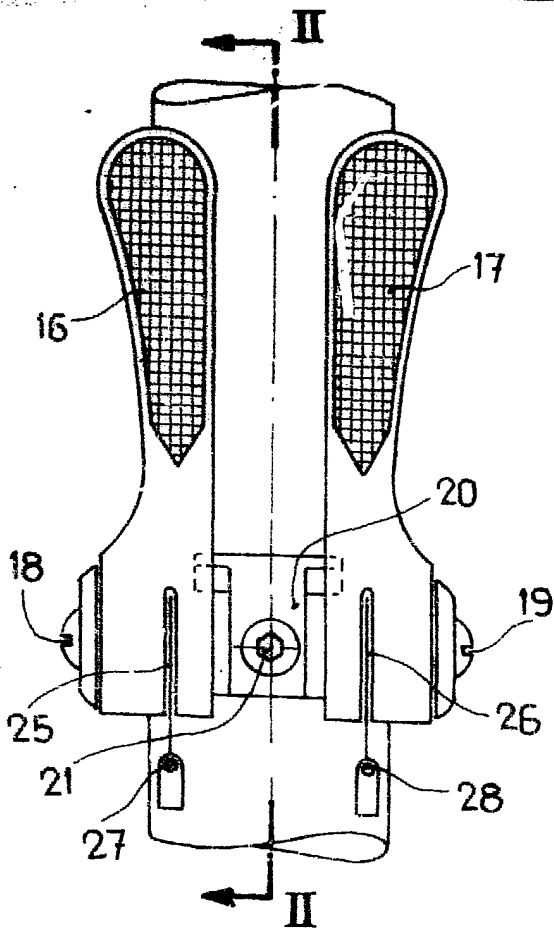


Fig. 1

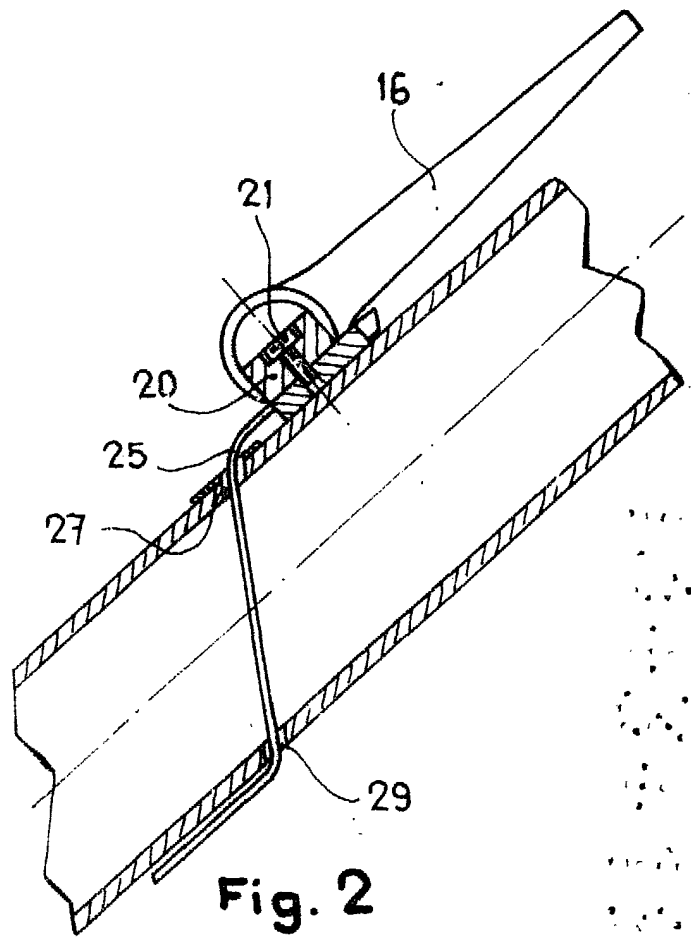


Fig. 2

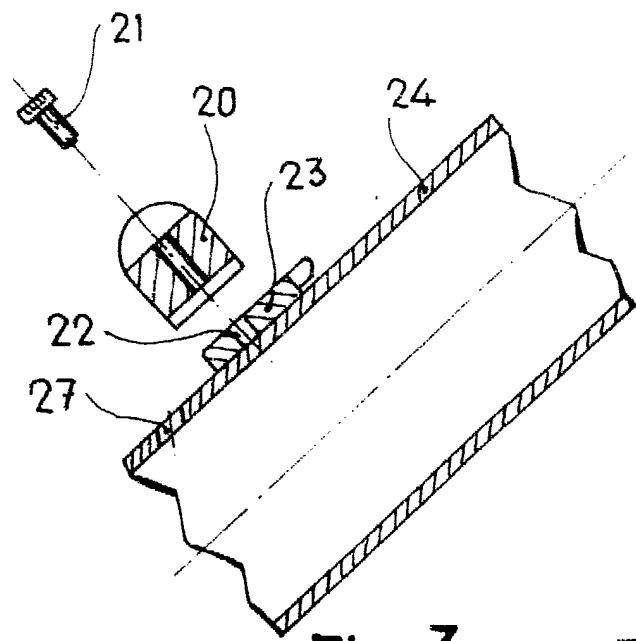


Fig. 3

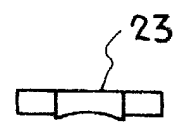


Fig. 4

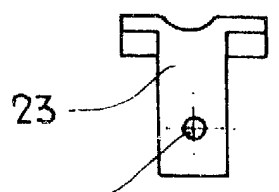


Fig. 5

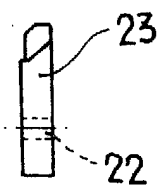


Fig. 6

Madrid, 17 OCT. 1980
P. P.

Escala variable