

288885



MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente al registro de Patente de Introducción que, por diez años, se solicita para España y sus Colonias, a favor de la firma "MAQUINARIA CINEMATOGRAFICA, S.A.", residente en Barcelona, calle de Badal, nº 81 al 111 - - - - -

5.

p o r

"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE TRANSMISIONES PRIMARIAS PARA MOTORES DE EXPLOSIÓN"

Como es sabido, nada hay que perjudique tanto la integridad mecánica del complejo de transmisión secundaria en las motocicletas y similares como los tirones bruscos que experimentan los órganos de dicha transmisión, los cuales se traducen en un desgaste prematuro de los casquillos del motor, cadena, piñón y corona dentados, para citar solo los más afectados.

10.

15.

288885¹⁰J



- El objeto de la presente Patente de Introducción se destina a atenuar el efecto de dichos tirones interponiendo entre la corona dentada que recibe el movimiento proveniente del motor y la rueda trasera a la que dicha corona lo transmite, un acoplamiento elástico que, absorbiendo la brusquedad de la tracción, además de proteger muy efectivamente el mecanismo, suaviza la marcha del vehículo haciéndola más confortable.
5. A continuación pasa a describirse, a título de ejemplo sin carácter limitativo, un caso práctico de realización de un amortiguador de arrastre de acuerdo con el invento, acompañándose para mejor comprensión, una hoja de dibujos en la que:
10. La figura 1, muestra en sección, un buje de rueda trasera dotado del amortiguador que nos ocupa:
15. La figura 2, es una representación frontal en la que aparece el elemento elástico de dicho amortiguador en posición inoperante; Y
- La figura 3, es el mismo elemento elástico en la posición de compresión que adopte en el momento de actuar.
20. Se establece un amortiguador de arrastre conforme a la presente Patente vinculando rígidamente a la corona dentada (1) de la rueda trasera, de la que tira la cadena secundaria (2), una pluralidad de tetones (3), de forma cilíndrica u otra, los cuales, repartidos circularmente, emergen perpendicularmente de la cara interior de la citada corona (1) para introducirse en unos orificios coincidentes que se practican a propósito en un disco elástico (4), al cual, entre cada dos orificios consecutivos, se le practican además, alternativamente, unas muescas (5) destinadas a encajar en unos apéndices (6) que sobresalen al efecto del fondo del buje (7), con
- 25.
- 30.



lo cual, el arrastre de dicho buje (7) y por ende el del vehículo, se verifica previa compresión, por los tetones (3), de las porciones o masas elásticas que ocupan el espacio existente entre estos tetones (3) y los respectivos apéndices (6) que forman cuerpo con el buje (7).

5.

Para permitir los desplazamientos angulares relativos de la corona (1), se practican circularmente en ésta unos orificios colisos (8) a fin de que, en su ámbito, puedan desplazarse, según se distingue en la figura 3, unos tornillos (9) convenientes, mediante los cuales dicha corona (1) se sujeta axialmente al buje (7), con posibilidad de girar, con ayuda de una placa de contención (10) que se dispone al efecto en la cara exterior.

10.

Gracias al montaje descrito es evidente que cada vez que el motor del vehículo tire de la cadena secundaria (2) en el sentido de la flecha blanca - Fig. 3-, la corona (1) girará al unísono, conforme indica la gran flecha negra, moviendo consigo los tetones (3) que al flanco de dicha corona (1) van rígidamente solidarizados.

15.

Ahora bien, esta fuerza que en los acoplamientos de corona normales actúa directamente sobre el buje (7) de la rueda y, subsiguientemente, sobre el vehículo, no lo hace en el caso de la invención. En éste, al tropezar la corona (1) con la resistencia simbolizada por una pequeña flecha de sentido contrario en la expresada figura 3, ocasiona previamente la compresión de las porciones del disco elástico (4) ubicadas entre los tetones (3) que se desplazan con la corona (1) y los apéndices (6) que, solidarios del buje (7) se oponen al movimiento, produciéndose el arrastre solo cuando la suma de resistencias a la compresión de dichas porciones

20.

25.

30.

10

288885



igual a o supera la inercia que simboliza la citada pequeña flecha de sentido contrario.

5. Como es lógico, una vez vencida la resistencia, el disco (4) tenderá a volver a colocarse en la posición de reposo representada en la figura 2, pudiendo actuar a la inversa y entrar por tanto en compresión las porciones elásticas del lado opuesto siempre que por haber reducido gases o experimentar el vehículo una aceleración ajena al motor, sea el buje (7) de la rueda el que tienda a superar el régimen de giro de la corona (1).

10. Habiéndose descrito ampliamente la naturaleza del invento, así como su realización en la práctica, se hace constar que el mismo es susceptible de variaciones de detalle, sin que por ello se altere su principio fundamental que constituye la esencia de la invención.

N O T A

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

20. 1ª.- Amortiguador de arrastre para ruedas de motocicletas y similares, que se caracteriza por el hecho de que se establece vinculando rígidamente a la corona dentada de la rueda de la que tira la cadena secundaria, una pluralidad de tetones, de forma cilíndrica u otra, los cuales, repartidos circularmente, emergen perpendicularmente de la cara interior de la citada corona para introducirse en unos orificios coincidentes que se practican, a propósito, en un disco elástico, al cual, entre cada dos orificios consecutivos, se le practican, además, unas muescas destinadas a encajar en

10



288885

unos apéndices que, al efecto, sobresalen del fondo del buje de la rueda, con lo cual el arrastre de dicho buje y por ende el del vehículo, se verifica previa compresión, por los tetones de la corona dentada, de las piezas o masas elásticas del disco que ocupan el espacio comprendido entre estos tetones y los respectivos apéndices que forman cuerpo con el buje.

5. 2a.- Amortiguador de arrastre para ruedas de motocicletas y similares, según la anterior reivindicación, en el que para permitir los desplazamientos angulares relativos de la corona dentada, se practican circularmente en ésta unos orificios colisos a fin de que en su ámbito puedan desplazarse unos tornillos que, traspasándolos, sujetan axialmente dicha corona al buje, con posibilidad de girar, con ayuda de una placa de contención que se dispone al efecto en la cara exterior de la misma corona.

10. 3a.- AMORTIGUADOR DE ARRASTRE PARA RUEDAS DE MOTOCICLETAS Y SIMILARES.

15. Según se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva, que consta de cinco hojas foliadas y escritas por una sola cara y acompañada de una hoja de dibujos.

Madrid, a 10 de Junio de mil novecientos sesenta y tres.

P.A.,
 Antonio Arias
 D.P.
[Handwritten signature]

280885

"MAQUINARIA CINEMATOGRAFICA S.A"

Hoja única



Fig.1

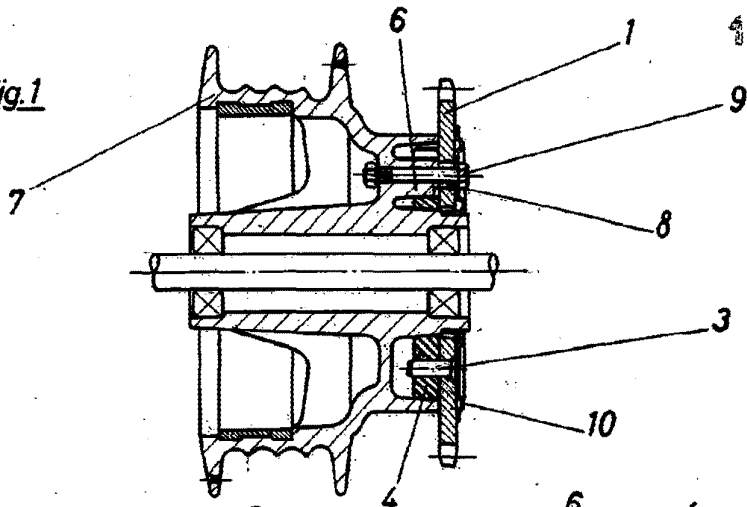


Fig.2

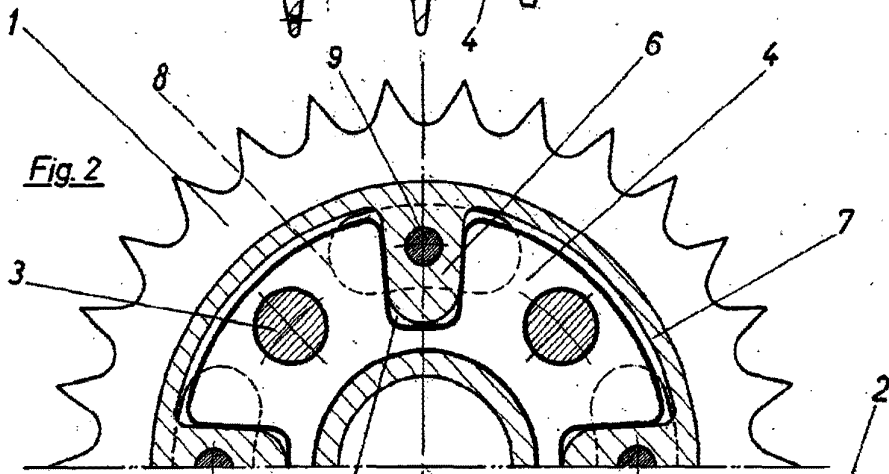
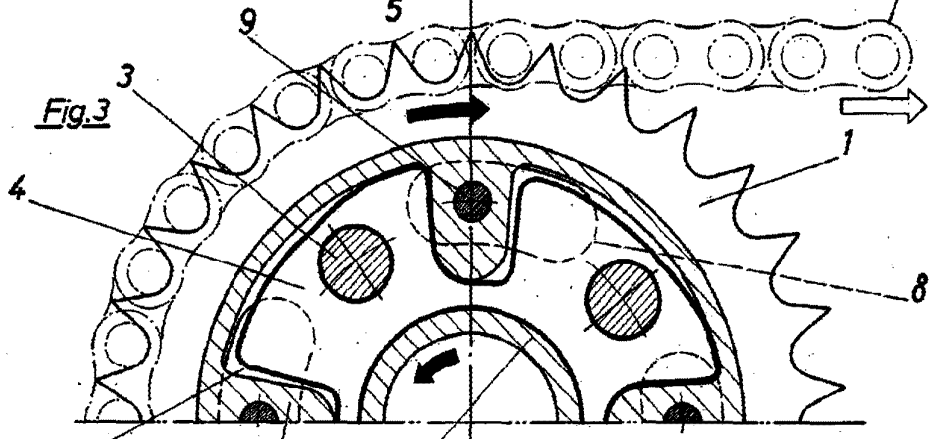


Fig.3



Madrid, 1 cde Junio de 1963

P.A.

Antonio Aricha
D. P.

Escala variable.