

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE F-16 G-11
SUBCLASE D B

P - 42.825

Docket 80

9-68-024

371806

Memoria descriptiva



1969 NOV. 1969

para solicitar PATENTE DE INVENCION

por ∞ años

a nombre de INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES CORPORATION

entidad / ~~de nacionalidad~~ norteamericana

con domicilio en Armonk, N.Y., Estados Unidos de América

por: "UN MECANISMO DE ENCLAVAMIENTO DE CARRETES DE
CINTA"

(Clase Internacional F16d)

15.11.69

- 1 -



Este invento se refiere a un aparato nuevo y mejorado para enganche de un carrete y más en particular a dispositivos para situar y enganchar de manera soltable carretes y cartuchos de cinta magnética sobre un eje de accionamiento.

En los conjuntos para transporte de cinta magnética, es una práctica acostumbrada situar el carrete de cinta sobre un aparato de enganchar sujeto al eje de accionamiento y establecer una aplicación, liberable pero imperativa, entre el carrete de cinta y el aparato, por medio de un aro o mandril expansible, por ejemplo, de la manera ilustrada en la patente americana de Frederick B. Froehlich número 3.278.133, titulada "Enganche de Carrete de Cinta", y cedida al cesionario del presente invento. En el enganche del carrete de cinta sobre el eje de accionamiento es importante establecer una alineación exacta entre el carrete de cinta y el eje de accionamiento, con objeto de asegurar una alimentación o enfilado exacto de la cinta a través del elemento transductor para leer información de la cinta y grabar información en ésta. Esto es de aplicación en particular a los transportes de cinta del tipo expuesto y descrito en la patente americana de A.W. Orlando y otros números 3.371.882, titulada "Tapa de Carrete de Enganche Acodado con una Puerta Deslizante", y cedida al cesionario del presente invento, en que se dejó el cartucho de cinta sobre el carrete y se alimenta la cinta automáticamente a través de una abertura limitada en la pared lateral del cartucho. Una vez situada sobre el eje de accionamiento, la alineación sin interferencias del carrete dentro del cartucho impone la

371806

1806



necesidad de situar en posición axial, de un modo confiable, el carrete de cinta con respecto al eje de accionamiento.

5 Aunque es sabido en general el modo de enganchar un carrete de cinta, tanto contra movimiento axial como contra resbalamiento de rotación con respecto al eje de accionamiento, típicamente ello se ha efectuado en el pasado haciendo avanzar una pluralidad de elementos, simultáneamente, a aplicación con partes de superficie limitada del carrete. Se propone ahora, de acuerdo con el presente invento, situar y asentar el carrete en relación predeterminada con el eje de accionamiento y enganchar luego el carrete para rotación sin resbalamiento por medio del eje de accionamiento, y de tal modo que la operación pueda ser llevada a cabo sucesivamente en respuesta al movimiento de un miembro actuador común. Esto hace posible el uso de un miembro de enganche separado capaz de establecer una aplicación firme por rozamiento con sustancialmente toda la superficie interior del carrete, y permite por tanto a la plena utilización de las ventajas y de los principios de los mecanismos de enganche del tipo expuesto y descrito en la Patente antes citada de Froehlich número 3.278.133.

15
20
25 Es por tanto un objeto del presente invento proporcionar un aparato de enganche de carrete nuevo y mejorado, para asentar y enganchar imperativamente un carrete de cinta sobre un eje de accionamiento, que es de uso rápido y confiable y que asegura una alineación exacta entre el carrete de cinta y el eje de accionamiento.

30 Otro objeto del presente invento es proporcionar

37 1806



un aparato de enganche de carrete capaz de asentar y enganchar imperativamente un carrete de cinta en relación predeterminada con un eje de accionamiento, en que las operaciones de asentar y enganchar el carrete en posición, están totalmente coordinadas y son llevadas a cabo en orden sucesivo en respuesta al movimiento de un miembro actuador común; y en que, además, el carrete puede ser soltado fácil y rápidamente para ser sacado del eje de accionamiento, por movimiento inverso del miembro actuador.

Es todavía otro objeto del presente invento proporcionar un aparato de enganche de carrete de forma nueva y mejorada del tipo descrito en la patente de Frcehlich número 3.278.133, y en el que, específicamente, se conservan todas las ventajas y características de la patente antes mencionada, al tiempo que se incorpora la ventaja adicional de asiento imperativo del carrete sobre un cubo de carrete, como paso previo a la expansión radial hacia fuera de un mandril en el cubo, a aplicación firme por rozamiento con la superficie interior del carrete.

Un objeto adicional del presente invento es proporcionar, en un aparato de enganche de carrete del tipo descrito, medios de situar en posición para evitar movimiento del miembro actuador a la posición de enganche, en el caso de que el carrete de cinta no sea primeramente asentado y alineado correctamente con el mecanismo de enganche.

De acuerdo con el presente invento, un aparato para enganche de carrete incluye un cubo de carrete que está montado sobre un eje de accionamiento y que está pro-

371806



visto de una parte de asiento para colocación de un carrete de cinta sobre el mismo. De una manera usual, un mandril o aro de expansión en la parte de asiento es susceptible de experimentar expansión radial a aplicación, de
5 enganche con la superficie interior del carrete de cinta, en respuesta al movimiento axial de un miembro de leva desplazable contra el aro. En el presente invento, sin embargo, una pluralidad de miembros de colocación en posición o de frenado de carrete están situados entre el cubo y el miembro de leva, para responder al avance axial
10 del miembro de leva hacia el aro para aplicarse imperativamente a un lado del carrete y para empujar elásticamente al carrete contra el asiento; y, preferiblemente, un elemento separado está correlacionado con el movimiento del
15 miembro de leva para inciar la extensión radial, hacia fuera y el movimiento axial de los miembros de frenado de carrete, a aplicación con el carrete antes de la expansión radial del aro a la posición de enganche. El asiento y enganche sucesivos del carrete permiten además el uso de espigas de situación en posición, u otros medios adecuados,
20 para evitar el movimiento del miembro de leva contra el aro si el carrete no está correctamente asentado en posición sobre el cubo.

Los anteriores y otros objetos, características
25 y ventajas del invento, se pondrán de manifiesto de la descripción más detallada que sigue de una realización preferida del invento, tal como se ha ilustrado en los dibujos que se acompañan.

La Figura 1 es una vista en perspectiva de una
30 forma preferida del presente invento.

37 1806



La Figura 2 es una vista frontal, con una parte de la tapa recortada para mostrar partes del mecanismo de frenado del carrete y uno de los miembros de situación en posición, de acuerdo con el presente invento.

5 La Figura 3 es una vista en corte transversal, a escala ampliada, en alzado, de la forma preferida de aparato de enganche, y en que se ilustra el mecanismo de enganche en la posición liberada.

10 La Figura 4 es una vista en corte transversal, a escala ampliada, en alzado, correspondiente a la Figura 3 y en que se ilustra la disposición relativa de las partes en la forma preferida de aparato cuando está en la posición cerrada o enganchada.

15 La Figura 5 es una vista lateral, parcialmente en corte, para mostrar una parte del mecanismo de frenado del carrete; y

20 La Figura 6 es una vista en perspectiva detallada de uno de los miembros de situación en posición que entra a formar parte de la forma preferida del presente invento.

Refiriéndonos con detalle a los dibujos, la forma preferida de aparato de enganche de carrete está montada en el extremo de un eje de accionamiento 12, con el fin de situar en posición y enganchar de modo liberable un
25 carrete de cinta magnética, la parte interior del cual está representada en 14, para rotación por medio del eje de accionamiento. En líneas generales, el aparato 10 de enganche de carrete está constituido por una sección 15 de cubo de carrete, una tapa desplazable 16 con palanca de
30 leva asociada 17, y una pluralidad de cerrojos 20 de desli-

37 1806



zamiento radial dispuestos a intervalos igualmente espaciados entre el cubo 15 y la tapa 16, los cuales cooperan con un aro de expansión 22 en la sección de cubo 15, para efectuar la colocación en posición y el enganche sucesivos del carrete de cinta para rotación con el eje de accionamiento 12.

La sección de cubo 15 incluye una placa extrema anular 24 que tiene un manguito interior 25 para inserción de un casquillo 26. El casquillo está fijo permanentemente dentro de la parte de manguito 25, y está a su vez enchavetado para rotación con el eje de accionamiento 12. Una parte de pared cilíndrica 28 se extiende axialmente desde la placa extrema 24, en relación de espaciamiento concéntrico exterior con el manguito 25 y en un punto espaciado hacia adentro del borde periférico exterior de la placa extrema 15; y una pestaña de situación en posición 30 en la extremidad periférica exterior de la placa extrema 24 define, con la parte de pared 28, una parte de asiento para el carrete 14.

La construcción y la disposición de la sección 15 de cubo de carrete aquí descrita, que incluye el aro de expansión exterior 22, corresponde en general a la descrita en la patente antes citada de Froehlich número 3.278.133, y se hace referencia a esa patente para la construcción detallada del aro de expansión 22 y sus ventajas y características específicas. Esencialmente, el aro de expansión 22 adopta la forma de un mandril partido que tiene caras laterales de forma cónica 32 y 33, como se aprecia mejor en las Figuras 3 y 4, y una entalladura o garganta circunferencial 34 en la superficie exterior

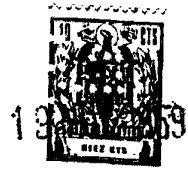
37 1806



del mandril está dimensionada para recibir una banda metá-
lica sin fín 36. Con objeto de producir expansión radial
del aro 22 desde la posición ilustrada en la figura 3 a la
posición de enganche ilustrada en la Figura 4, hay situa-
5 da otra parte 38 de aro, similar a una cuña, contra la
parte 30 de asiento del carrete y que tiene una cara có-
nica 39 complementaria de la cara lateral de forma cónica
32 del aro 22. De una manera similar, la tapa desplazable
16 está provista de una cara de leva cónica 40 complemen-
10 taria de la cara de leva 33 en el aro de expansión y que,
en cooperación con la cara cónica 39, hará efecto de cuña
comprimiendo contra las caras laterales opuestas 32 y 33
para efectuar la expansión radial hacia fuera del mandril
22 a aplicación con la superficie interior del carrete,
15 como se ha ilustrado en la Figura 4.

De acuerdo con el presente invento, la sección
de cubo de carrete está provista, adicionalmente, de blo-
ques de soporte 42 para cada uno de los tres cerrojos 20
de deslizamiento radial, extendiéndose los bloques de so-
20 porte hacia adelante desde la superficie interior de la
placa extrema, en el espacio entre el manguito interior
25 y la superficie cilíndrica exterior 28. Cada bloque es-
tá provisto de una abertura 43 que se extiende radialmen-
te para recibir a deslizamiento uno de los cerrojos 20
de deslizamiento. A su vez, cada cerrojo deslizante 20
tiene un vástago alargado rectangular en general y está
provisto de una parte 44 de morro cónico ancho y liso en
su extremo exterior con una superficie inferior entallada
45 de extensión limitada. La superficie inferior 45 del
30 morro está situada hacia fuera de una parte 46 rebajada,

371806



poco profunda, que se extiende a lo largo de la mayor parte de la longitud del cerrojo y que termina en una parte extrema interior relativamente gruesa 47. Como se ha ilustrado en la Figura 2, una espiga 48 se extiende transversalmente a través de cada uno de los miembros 20 de cerrojo, y un muelle radial 50 pasa a través de una ranura 49 grande abierta en el cerrojo, con su extremo delantero 51 enrollado alrededor de la espiga 48. El extremo opuesto 52 del muelle está anclado a una arandela anular 54, la cual está montada en el manguito 25 en relación de circundamiento con el eje de accionamiento. Situados inmediatamente hacia fuera del bloque de soporte, hay un par de bloques 56 de leva que flanquean los lados opuestos del cerrojo 20, y caras de leva inclinadas hacia fuera 57, en cada bloque, están alineadas por debajo de uno y otro lado de la espiga 48. Además, se ha provisto un muelle de compresión que se extiende en sentido axial 60 para cada cerrojo 20 y que tiene un extremo 62 anclado a la espiga 48, y el extremo opuesto 63 extendiéndose a través de una ranura en la placa extrema 24 de la sección de cubo de carrete y anclado, mediante una espiga 64, en la superficie inferior de la placa extrema.

La tapa desplazable 16 es de forma en general acopada, con una pared cilíndrica divergente hacia atrás 70 que termina en la cara de leva circular 40. La pared lateral de la tapa y la parte cilíndrica 28 de la sección de cubo de carrete están provistas de ranuras abiertas 71 y 72, respectivamente dirigidas en sentidos opuestos, para extensión radial hacia fuera de cada uno de los miembros de cerrojo 20. A fin de iniciar el movimiento radial

371806



5 hacia fuera de los cerrojos 20, hay dispuestos pares de miembros 74 actuadores de leva, a intervalos igualmente espaciados en sentido circunferencial alrededor de la superficie interior de la tapa para extensión hacia atrás a aplicación con las espigas 48 en los miembros de frenado de carrete. Como se ha ilustrado en las Figuras 2 a 4, los miembros 74 están provistos de caras de leva cónicas 75, y cada par de miembros 74 está alineado para hacer contacto con los extremos opuestos de la espiga, inmediatamente hacia fuera de los bloques de leva 56. Se observará que la conicidad o pendiente de las caras de leva 75 es opuesta la de las caras de leva 57 de los bloques de leva, y mayor que ésta. Así, en respuesta al desplazamiento hacia atrás de la tapa en sentido de hacer avanzar la cara de leva 40 hacia el aro de expansión 22, las levas 15 74 vencerán la fuerza de los muelles radiales 47 para empujar las espigas 48 y los miembros de cerrojo asociados 20 en dirección radial hacia fuera. Simultáneamente, la fuerza de compresión del muelle axial 60 hará que los miembros de espiga 48 deslicen hacia atrás a lo largo de las caras de leva inclinadas 57. Como resultado, los cerrojos 20 son movibles, cada uno de ellos, desde una posición recogida ilustrada en la Figura 3, a una posición extendida como la ilustrada en la Figura 4, en la cual las partes de morro 44 están avanzadas hacia fuera a través de las ranuras 71 y 72 y son movidas en sentido axial, bajo el empuje cooperante de los miembros actuadores 74 y de los muelles 60, a aplicación con la cara del carrete opuesta a la pestaña 30.

30 El extremo cerrado de la tapa tiene un cojinete

37 1806



78 montado dentro de una parte rebajada 80, y el cojine-
 te está provisto de un ánima central 81 para permitir la
 introducción del eje de accionamiento 12 para conexión a
 la palanca de leva 17. Aquí, una parte extrema engrosada
 5 82 de la palanca de leva 17 está ranurada para introduc-
 ción del extremo del eje de accionamiento y para interco-
 nexión pivotante entre la palanca y el eje de acciona-
 miento, por medio de la espiga 83. Una placa 84 de mango
 plano, relativamente ancha, forma una continuación de la
 10 parte extrema engrosada 82 para facilitar el agarre ma-
 nual de la palanca de leva para movimiento desde la posi-
 ción abierta, como la ilustrada en la Figura 3, a la po-
 sición cerrada ilustrada en la Figura 4. En esta última
 posición, la placa de mango queda dentro de la parte re-
 15 bajada con su superficie exterior enrasada con la super-
 ficie exterior de la tapa. Adicionalmente, hay situado un
 muelle de retorno 86 entre la arandela 54 y el cojinete
 78 en relación de circundamiento con el eje de acciona-
 miento, y que está cargado para empujar a la tapa para que
 20 siga el movimiento de apertura de la palanca de leva al
 soltar la cara de leva 40 de su aplicación con la cara
 del aro de expansión 22.

Cuando los miembros de frenado de carrete están
 en la posición recogida ilustrada en la Figura 3, ó, en
 25 otras palabras, en la posición abierta de la tapa, puede
 ser hecho pasar fácilmente un carrete de cinta 14 sobre
 la superficie exterior de la tapa y puede ser alineado
 de modo suelto con el aro de expansión 22. Con objeto de
 asegurar la colocación en posición apropiada del carrete
 30 sobre la sección de cubo, hay dispuestos miembros de colo-

37 1806



19

cación en posición 88 para extensión radial hacia fuera, a intervalos espaciados circunferencialmente en torno a la tapa. Por ejemplo, en la forma preferida, un miembro 88 de situación en posición está situado a lo largo de cada uno de los conjuntos de cerrojo, como se ha ilustrado en la Figura 6, y cada miembro 88 consiste en una espiga 90 introducida a través de un ánima 92 en un bloque de soporte 93 montado sobre la superficie interior de la parte cilíndrica 28. Cada espiga está provista de un ánima transversal que está alineada con una ranura abierta 94 en el bloque de montaje, para introducción transversal del brazo flexible 95 del elemento de muelle 96, estando situado este último inmediatamente adyacente al bloque de montaje sobre la superficie interior de la parte cilíndrica 28. El extremo delantero de la espiga tiene una superficie 97 extrema cónica, y al pasar el carrete sobre la superficie exterior de la tapa, se aplicará a la superficie extrema cónica de la espiga empujando a esta hacia dentro contra la carga del muelle 96. Después de haber dejado libre el carrete de la espiga, la espiga retornará entonces a su posición original extendida hacia fuera, bajo el empuje del brazo del muelle 95. No obstante, si el carrete no se separa por completo de todas las espigas 90 e impide que una cualquiera o más de una de las espigas retornen a una posición normalmente hacia fuera, la espiga interferirá con el movimiento hacia dentro del saliente 98 en la tapa, impidiendo con ello que la tapa sea avanzada a su posición cerrada, e indicando así una colocación incorrecta del carrete sobre el cubo del carrete con anterioridad a su enganche en posición.

37 1806



En la práctica, la palanca de leva debe estar en la posición abierta ilustrada en la Figura 3, para permitir el montaje del carrete de cinta sobre las secciones de cubo de carrete y, como se ha dicho, las espigas 90 de situación en posición asegurarán la colocación inicial correcta del carrete sobre la sección de cubo de carrete, hacia atrás de los cerrojos 20, antes de ser desplazada la tapa para frenar el carrete en posición. Una vez en posición, la palanca 17 es empujada hacia dentro con la mano, hacia la posición ilustrada en la Figura 4; y con el movimiento inicial de la tapa, los miembros actuadores 74 emjarán a las espigas 48 a lo largo de las caras de leva 57 y empujarán a los cerrojos deslizantes 20 hacia fuera, en una dirección radial, a través de las ranuras alineadas 71 y 72. El muelle axial 60 cooperará en el empuje de los cerrojos 20 hacia atrás a lo largo de las caras de leva inclinadas 57, y para comunicar movimiento axial a los cerrojos al ser estos hechos avanzar radialmente por los miembros 74. Aquí, la parte de morro 44 de cada uno de los cerrojos deslizantes 20 se moverá a aplicación con un borde achaflanado en la superficie interior del carrete, y situará en posición axialmente al carrete firmemente contra la parte de asiento 30. El asiento o colocación en posición axial del carrete se inicia antes de la expansión radial hacia fuera del aro 22, de modo que el carrete es alineado axialmente con el aro 22. Al continuar el movimiento de la tapa, la cara de leva 40 se aplicará a la cara cónica 33 del aro, y empujará al aro contra la cara cónica opuesta 39, acuffando con ello al aro, comprimiendolo entre las caras de leva, y empujando

371806



al aro para que se expanda hacia fuera a aplicación de
enganche firme con la superficie interior del carrete. Se
observará que los miembros de cerrojo 20 continúan apli-
candose elásticamente a la cara del carrete en la posición
5 enganchada, ya que las espigas 48 habrán librado los ex-
tremos de las caras de leva 75, y cuyo movimiento experi-
menta únicamente la oposición del empuje elástico del mue-
lle axial 60. Así, con un simple movimiento del mango se
comunicará un movimiento coordinado a los cerrojos desli-
10 zantes y al dispositivo de enganche en el cubo de carrete,
para asentar y enganchar sucesivamente el carrete en posi-
ción. Se suelta el carrete para retirada desde el mecanis-
mo de enganche, simplemente haciendo bascular el mango a
la posición abierta, ya que el muelle de retorno 86 empu-
15 jará a la tapa hacia adelante, separándola del aro parti-
do 22, y los muelles radiales 50 empujarán a los miembros
de freno de carrete hacia arriba y hacia dentro a lo largo
de las caras de leva 57, a la posición normalmente recogi-
da ilustrada en la Figura 3. El carrete puede ser entonces
20 fácilmente retirado y sacado, y puede ser colocado otro
carrete en el mecanismo de enganche.

De lo que antecede, será evidente que el aparato
de enganche del presente invento es capaz de asentar impe-
rativamente un carrete de cinta magnética, ya sea sólo o
25 ya sea en combinación con un cartucho de cinta, sobre un
cubo de carrete, como paso previo al enganche del carrete
para rotación sobre el eje de accionamiento. Es de resal-
tar que el asiento y enganche sucesivo del carrete, se
efectúan mediante un simple movimiento de la palanca de
30 leva, con acción coordinada entre los miembros de freno de

371806



carrete y el aro de expansión, para situar y enganchar el
carrete en posición.

5 Aunque el invento se ha ilustrado y descrito en
particular con referencia a una realización preferida del
mismo, comprenderán los expertos en la técnica que pueden
efectuarse en el mismo diversos cambios en forma y en de-
talles, sin desviarse del espíritu del invento.

10 La presente solicitud, que corresponde a la
presentada en Estados Unidos de América el 29 de Octubre
de 1968 bajo el nº. 771.597, se acoge a los beneficios del
artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Indus-
trial.

REIVINDICACIONES

15 Los puntos de invención propia y nueva, que se
presentan para que sean objeto de esta solicitud de Pa-
tente de Invención en España, por VEINTE años, son los
siguientes:

20 1.- Un mecanismo de enclavamiento de carretes
de cinta, que tiene un cubo de carrete montado en un
eje de accionamiento, un miembro de expansión asociado
con dicho cubo de carrete, y un miembro de leva movi-
ble con respecto al miembro de expansión para hacer que
el miembro de expansión se mueva radialmente hacia fue-
ra a aplicación de enclavamiento con la superficie inte-
rior de un carrete, cuando el carrete está situado so-

25

371806

19 NOV.



bre dicho cubo de carrete, caracterizado por la combinación de medios situadores del carrete que incluyen miembros de aplicación al carrete, movibles para alinear el carrete sobre dicho cubo de carrete en relación concéntrica exterior con dicho miembro de expansión, y medios de accionamiento coordinados con el movimiento de dicho miembro de leva para iniciar la extensión radial hacia fuera y el avance axial de dichos miembros de aplicación con el carrete a aplicación con el carrete, para alinear de este modo el carrete en posición sobre dicho miembro de expansión antes de que se expanda dicho miembro de expansión a aplicación de enclavamiento con el carrete.

2.- Un mecanismo según la reivindicación 1, caracterizado porque dicho medios de accionamiento incluyen medios de carga elásticos que empujan elásticamente a cada uno de dichos miembros de aplicación con el carrete axialmente hacia dicho cubo de carrete.

3.- Un mecanismo según cualquiera de las reivindicaciones 1 ó 2, caracterizado porque dichos miembros de aplicación con el carrete están definidos por cerrojos de deslizamiento que se extienden radialmente interpuestos entre dicho cubo de carrete y dicho miembro de leva.

4.- Un mecanismo según la reivindicación 3, incluyendo cada uno de dichos cerrojos de deslizamiento una parte de aplicación con la leva interpuesta entre superficies de leva dirigidas en sentido opuesto, divergiendo las superficies de leva hacia afuera en dirección radial y estando una de las superficies de leva dispuesta sobre dichos medios de accionamiento, siendo móvil en res-

37 1806

19 NOV



puesta al movimiento de dicho miembro de leva para empujar a dicho cerrojo deslizante en dirección radial hacia fuera a lo largo de la otra de las superficies de leva.

5 5.- Un mecanismo de enclavamiento de carretes de cinta, para carretes de cinta magnética y similares, que tiene un cubo de carrete montado sobre una eje de accionamiento que incluye una parte de asiento para el carrete de cinta, un anillo de expansión dispuesto en la parte de asiento, caracterizado por la combinación de una pluralidad de miembros situadores de carrete movibles para hacer avanzar el carrete contra la parte de asiento de dicho cubo de carrete y a relación concéntrica exterior con dicho anillo de expansión, un miembro de leva desplazable móvil con respecto al anillo de expansión a la aplicación de enclavamiento con la superficie interior del carrete de cinta cuando el carrete está situado sobre la parte de asiento, incluyendo dicho miembro de leva medios de accionamiento coordinados con el movimiento de dicho miembro de leva para iniciar la extensión radial hacia fuera y el avance axial simultáneos de dichos miembros situadores del carrete a aplicación con el carrete para así hacer avanzar axialmente el carrete contra la parte de asiento y a alineación con dicho anillo de expansión, y siendo dicho anillo de expansión expandido a aplicación de enclavamiento con el carrete en respuesta al movimiento continuado de dicho miembro de leva al alinear el carrete con dicho anillo de expansión.

30 6.- Un mecanismo según la reivindicación 5, es-

371806



tando definido dicho miembro de leva por una tapa cilíndrica dispuesta en relación axialmente espaciada con dicho cubo de carrete y que tiene una parte de leva circular exterior movible a aplicación con dicho anillo de expansión en respuesta al avance axial de la tapa hacia dicho cubo de carrete, estando dichos medios de accionamiento espaciados hacia dentro de dicha parte de leva circular para movimiento de aplicación con dichos miembros situadores del carrete cuando dicha tapa es desplazada axialmente hacia dicho cubo de carrete.

7.- Un mecanismo según la reivindicación 6, caracterizado porque dichos miembros situadores del carrete están definidos por cerrojos deslizantes que se extiende radialmente, cada uno de ellos provisto de una parte de aplicación con la leva, y dichos medios de accionamiento incluyen superficies de leva aplicables con las partes de aplicación con la leva de dichos cerrojos deslizantes para empujar a cada uno de dichos cerrojos deslizantes en dirección radial hacia fuera en respuesta al desplazamiento axial de dichas tapas hacia dicho cubo de carrete.

8.- Un mecanismo según la reivindicación 7, caracterizado porque cada uno de dichos cerrojos deslizantes tiene un muelle radial que empuja normalmente a dicho cerrojo deslizante hacia dentro a una posición retraída dentro de la periferia de dicha tapa desplazable y un muelle axial que empuja dicho cerrojo deslizante en dirección axial hacia dicho cubo de carrete cuando dicho cerrojo es empujado hacia fuera en dirección radial más allá de la periferia de dicha tapa

37 1806



desplazable.

5 9.- Un mecanismo según la reivindicación 6, caracterizado porque dicha tapa desplazable está montada a deslizamiento sobre dicho eje de accionamiento y está axialmente espaciada con relación a dicho cubo de carrete, una palanca de leva asegurada a pivotamiento al extremo de dicho eje de accionamiento para controlar el movimiento de deslizamiento axial de dicha tapa hacia dicho cubo de carrete, y medios situadores 10 que limitan el movimiento de deslizamiento axial de dicha tapa hacia dicho cubo de carrete cuando el carrete no está alineado con dicho cubo de carrete.

10.- Un mecanismo de enclavamiento de carrete de cinta.

15 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de diecinueve hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

19 NOV. 1969

P. A.

Alberto de Lizaburu
Por Poder.

16.11.69

371806

BPD/.

For Patent
LIZBORN

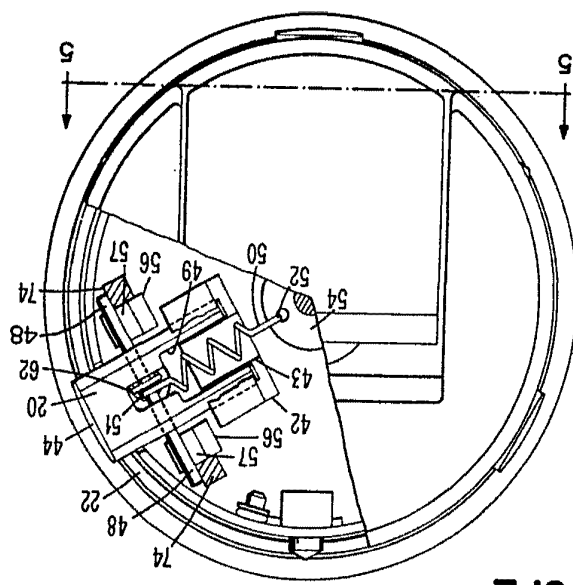


FIG. 2

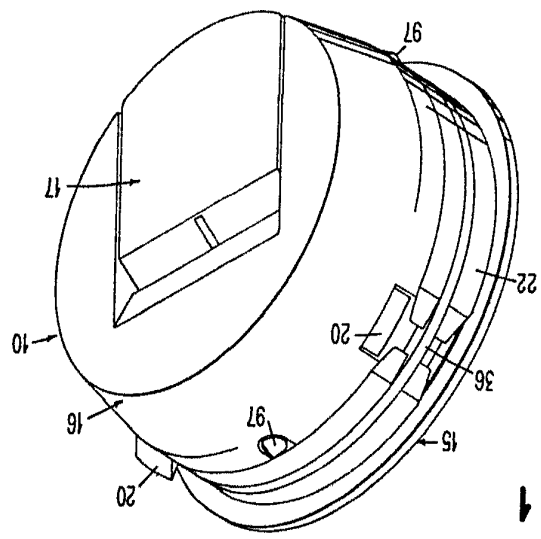


FIG. 1

371806



1/III

INTERNATIONAL PATENT CLASSIFICATION



371806

FIG. 3

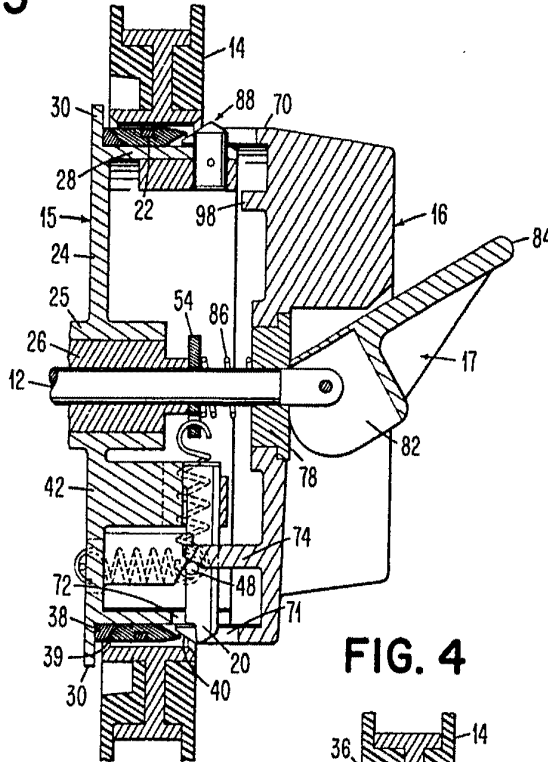


FIG. 6

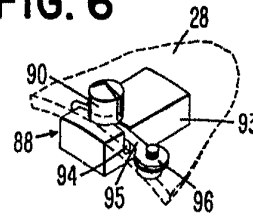
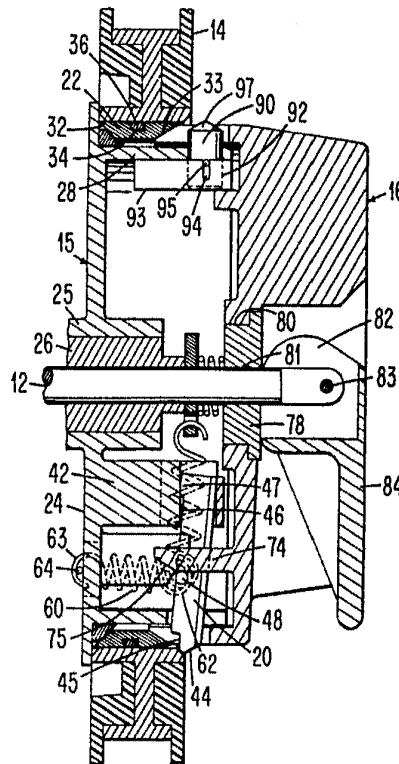


FIG. 4



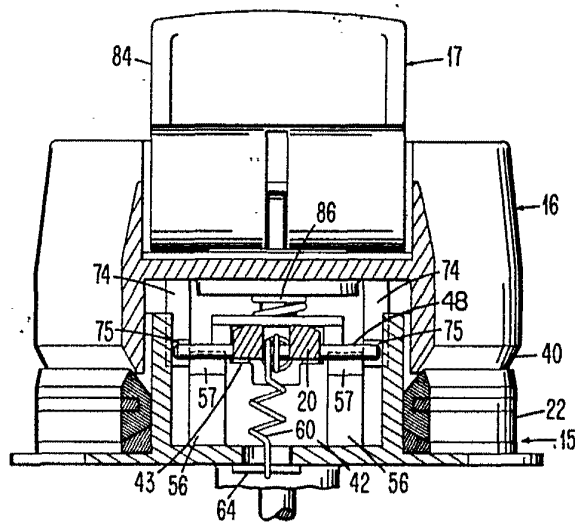
Handwritten signature or initials.

9 2 9 7 5



371806

FIG. 5



[Handwritten signature]
FOR POWER