

13817



13817

MODELO DE UTILIDAD

por veinte años, a favor de D. JUAN ESPARZA FERNÁNDEZ, de nacionalidad y residencia españolas, domiciliado en Barcelona, calle de Mallorca, 535, pral., 2ª, por MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS FRENSOS DE TAMBOR.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El recurrente ha ideado y puesto en ejecución práctica unas mejoras en los frenos de tambor con las que se resuelven satisfactoriamente los inconvenientes que presenta esta modalidad de frenos para ciertas aplicaciones, por ejemplo: en el caso de las bicicletas, en las que se exige que el peso propio del freno y el espacio que ocupe sean mínimos.

Siendo estos perfeccionamientos nuevos y de propia invención del recurrente, éste solicita que se le garantice en su Propiedad Industrial y explotación exclusiva mediante la concesión de la correspondiente certificación del Registro de la Propiedad Industrial.

La presente memoria descriptiva se refiere a este modelo de utilidad. Los dibujos, que a título de ejemplo se adjuntan a esta memoria, dan una idea de las características de las mejoras ideadas, precisamente aplicadas en el caso de las bicicletas.

El tambor -1- del freno es de aluminio; se fija a la



valona -2- del manguito giratorio -3- del eje -4- de la  
rueda por los tornillos -5-.

Estos tornillos -5- sirven para fijar, dentro de  
-1-, una casoleta -6- de chapa de acero que salvaguarda  
5 rá la superficie de aluminio.

El tambor del freno participa del giro de -3- y de  
la rueda. En su borde -7- se prevén, en consecuencia,  
para el caso presentado, los orificios -8- para el ancla  
je de los radios de la rueda. Para otras aplicaciones  
10 se situarán en este borde los elementos u órganos de en-  
lase pertinentes.

La boca lateral del tambor se cubre con la tapa cir-  
cular -9-, también de aluminio, que, por su cara exterior  
presenta: la pestaña -10- de asiento, el brazo -11- bifur  
15 cado que sirve para sostener a la brida -12- de sujeción  
a la horquilla y la guía -13- para el cable -14- con el  
cual se acciona a la palanca -15- del freno.

Las zapatas -16- son también totalmente de aluminio,  
quedan en la cara interna de -4-, se separan al girar el  
20 excéntrico -17-, accionado por la palanca -15-, basculán-  
dose ambas alrededor del eje -18- y se acercan, o desfre-  
nan por la reacción de los potentes resortes -19-.

Las zapatas -16- en su superficie exterior presentan  
un escalonado -23- para formar un asiento para las guarni-  
25 ciones o forros -20-, tal que la superficie exterior de  
éstos quede al mismo nivel, o mejor dicho forme una misma  
superficie cilíndrica con los extremos de cada zapata.

Estas guarniciones o forros - 20- se fijan por pasa-  
dores -21- que atraviesan a las nervaduras de las zapatas,  
30 cuyos pasadores quedan remachados por sus dos extremos.

A los brazos -16- de la mordaza, que también son de  
aluminio, se les da, como se ha indicado, una sección en



forma de moldura saliente -22- para aumentar la resisten  
cia, por cuyo interior es que pasa el pasador.

Estas mejoras cabe adaptarlas a los frenos de tam-  
bor en otras aplicaciones distintas de la descrita, sien-  
do en general variable, a los efectos legales de este mo-  
delo de utilidad, cuantos detalles no afecten, alteren,  
cambien o modifiquen la esencialidad de las mejoras des-  
critas.

#### N O T A

Se reivindica como objeto de este modelo de utilidad:

1.- Unas mejoras introducidas en los frenos de tambor,  
caracterizadas por el hecho de que, para evitar el desgaste  
del tambor que es de aluminio, esté éste dotado o forrado  
con una caroleta de hierro o acero o de chapa de acero embu-  
tida.

2.- Las propias mejoras, caracterizadas por el hecho  
de que las zapatas, de aluminio, vayan provistas con mol-  
duras o relieves de refuerzo que den a su sección recta un  
mayor momento resistente.

3.- Las mejoras citadas, caracterizadas además por el  
hecho de que las molduras, nervaduras o relieves de refuer-  
zo presenten el correspondiente orificio para dar paso por  
él a los pasadores-remaches de sujeción de las guarniciones,  
sin debilitar sus resistencia ni quedar éstos visibles, a  
cuyo fin quedan remachados por sus dos extremos.

4.- Las propias mejoras, caracterizadas además por el  
hecho de que las zapatas, en su superficie exterior, pre-  
senten unos escalones que limiten el lecho o asiento de las  
guarniciones; en forma tal que la superficie exterior de es-  
tas guarniciones quede al mismo nivel o formando una misma  
superficie cilíndrica con los extremos de cada zapata.

5.- Mejoras introducidas en los frenos de tambor.

13817

13817-4-



5 Todo tal y conforme a la presente memoria descriptiva, que consta de cuatro hojas foliadas y escritas por una cara y otra hoja única con dibujos explicativos sobre el objeto industrial que motiva esta petición de su registro como modelo de utilidad.

Madrid, 16 MAY. 1946

IGNACIO DE OTTO  
P.P.



