



226 69

M O D E L O
D E
U T I L I D A D

para "UNA ARTICULACION PERFECCIONADA PARA FRENS DE BICICLE-
TAS", a favor de Don Enrique Bernat Serra, residente en Bar
celona, calle de Menéndez y Pelayo, núm. 236.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a una artiq
lación perfeccionada, para frenos de bicicletas.

- Los actuales frenos utilizados en las bicicletas, for
mados por una horquilla articulada, en cuyos extremos van dis
puestas las dos zapatas, y en uno de cuyos extremos se une el
5. cable, que manda lateralmente al conjunto, presentan como me
dio para mantener separadas las referidas zapatas, unos re-
sortes de alambre de acero colocados en el reverso de las ra-
mas de la horquilla, y que comprenden casi toda la longitud
10. de estas ramas.

Los mencionados alambres, además de ser antiestéticos,
son depósito y colector de polvo y suciedades y dan al freno,
al poco tiempo de su empleo, un aspecto incompatible con una
buena presentación de la bicicleta.

15. El modelo que se describe elimina estos inconvenien-



tes, por el hecho de disponer el resorte que proporciona la apertura de las mordazas, oculto en el juego articulado de las ramas de la horquilla, por cuya razón, dicha horquilla, tanto por delante como por su reverso, es lisa y de aspecto limpio y brillante, no pudiendo retener al polvo o suciedad por la citada organización mecánica.

5. Para facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria una lámina de dibujos, en la que se ha representado un caso de realización, que se cita solamente a título de ejemplo.

10. En el dibujo:

la figura 1ª es la vista en sección transversal y longitudinal de un acoplamiento según el modelo;

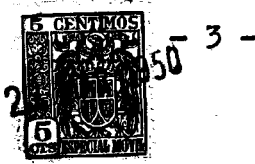
15. la figura 2ª muestra las piezas de un freno para un acoplamiento con resorte en bucle con puntas libres, y

la figura 3ª representa las piezas de la Fig. 2ª, acopladas, indicándose en la figura una sección convencional para mostrar la fijación del resorte.

20. Consiste la invención en acoplar las ramas del conjunto de los brazos del freno -1- y -2-, constituyendo (Fig. 1ª), en una de ellas el cajetín -3-, en forma de cilindro hueco, para recibir en él al resorte -4-, una de cuyas puntas se encaja en el propio eje de giro -5- y la otra punta es fija contra el núcleo -6- de la rama -2- de la horquilla del freno.

25. El acoplamiento de ambas ramas queda realizado por intermedio del eje pasador -5-, que por cuadrado se acopla a la rama -1- y se inmoviliza por casquillo y tuerca -7-.

30. En la Fig. 1ª se indica la vista frontal del acoplamiento y la sección longitudinal según un plano paralelo al de proyección.



El acoplamiento se realiza igualmente utilizando un resorte en bucle -8- (Fig. 2ª), que tiene su alojamiento en el cajetín -9- de la rama -10-, que se aprecia en su vista de revés; dicho cajetín lleva las muescas -11- para salida de las puntas del bucle.

5.

La otra rama -12- tiene su núcleo en escalón semicircular -13-, adecuado para superponerse al de la rama -10-, y ambos conjuntamente comprender al resorte -8-, tal como convencionalmente se representa en la Fig. 3ª.

10.

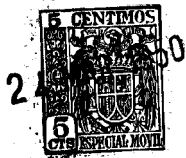
Las puntas del resorte obran, respectivamente, sobre cada rama y las mantienen separadas.

En ambas realizaciones el resorte está dispuesto alrededor del eje -5- de giro, y tiene tendencia a separar ambas ramas para mantener normalmente las zapatas de freno a cierta distancia de la llanta de la rueda.

15.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de ejecución que difieran en detalle de las indicadas a título de ejemplo, a las que alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, empleando para su fabricación los materiales más adecuados: por quedar todo ello comprendido dentro del espíritu de las reivindicaciones.

20.



226 69

N O T A

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

5. 1ª.- Una articulación perfeccionada para frenos de bicicletas, caracterizada por el hecho de que el punto de articulación de ambas ramas de la horquilla, comprende un cajetín tubular como alojamiento de un resorte helicoidal de funcionamiento, estando este resorte montado alrededor de un pasador, eje común de articulación de las ramas de la horquilla, sobre las que ejerce efecto de separación.
10. 2ª.- Una articulación según la anterior reivindicación, en la que, una de las ramas de la horquilla lleva el cajetín y la otra entra lateralmente en este cajetín, quedando ambas reunidas por el eje pasador.
15. 3ª.- Una articulación según las precedentes reivindicaciones, en la que, el resorte helicoidal, tiene sus dos extremos embutidos, uno en el eje pasador y otro en la rama de horquilla que entra lateralmente, reuniéndose el todo por el citado eje con tuerca y contratuerca.
20. 4ª.- Una articulación según la reivindicación 1ª, en la que ambas ramas de horquilla llevan sendos cajetines enchufables, reunidas con el eje pasador y el resorte helicoidal alrededor de este eje, sale con sus puntas al exterior, para apoyarlas contra una y otra rama, curvándose adecuadamente dichas puntas para que no presenten saliente.
- 25.



24

226 69

5ª.- Una articulación perfeccionada para frenos de bicicletas.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, que consta de cinco hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

Madrid, a 24 de marzo de 1950.

ENRIQUE BERNAT SERRA.

p.a.

JAIME ISERN MIRALLES

P. P.



Fig. 1ª

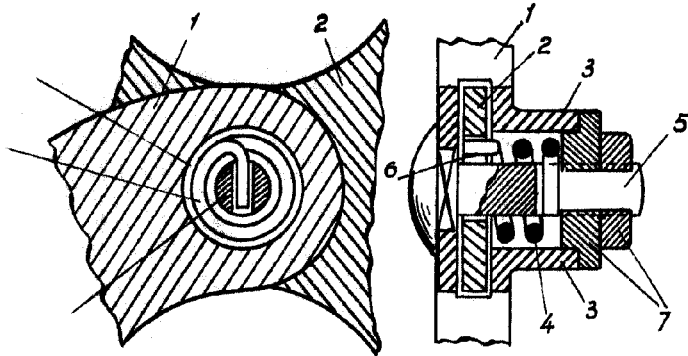


Fig. 2ª

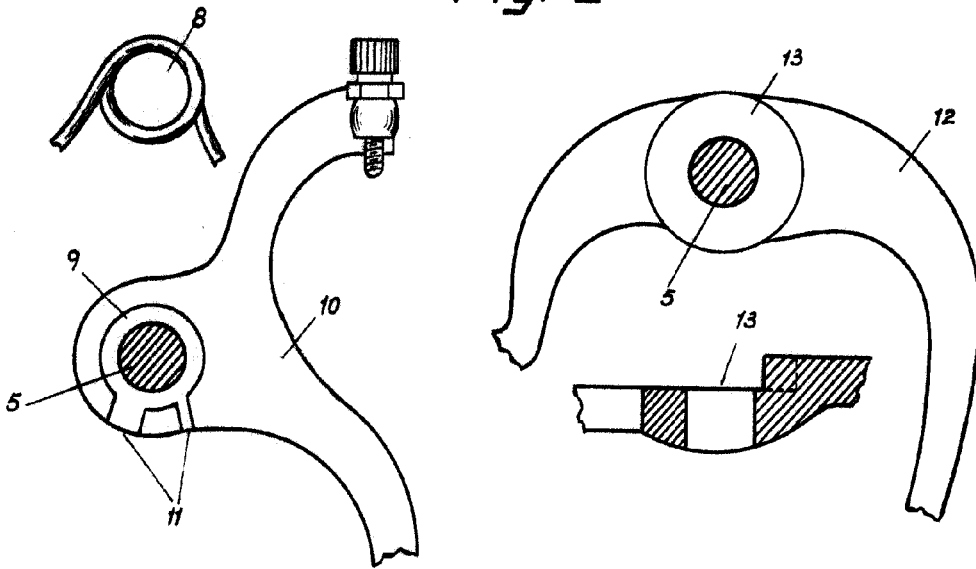
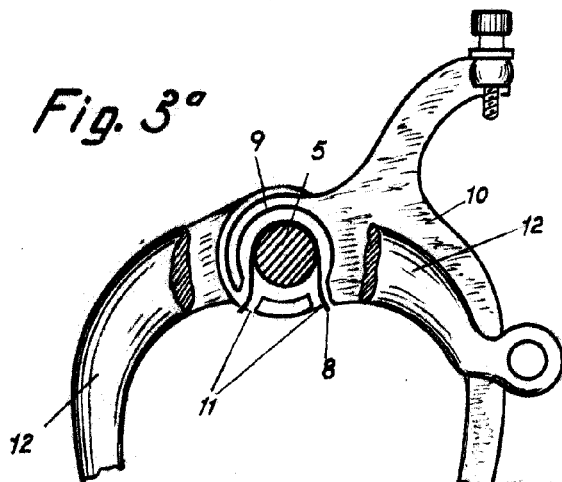


Fig. 3ª



Madrid, 3ª Marzo 1950
p.p. Jaime Isern