



Fig. 3 vista en perspectiva de la horquilla trasera.  
En las diferentes figs. Los mismos números indican  
las mismas partes.

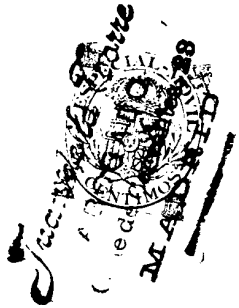
Refiriéndose detalladamente á los dibujos se veá  
que la horquilla trasera es constituida por la unión de dos  
chasis 1 y 2, soldados á la placa 3, que lleva lateralmente  
las dos piezas 3' cada una de las cuales presenta un agujero  
3". La articulación ó charnela de dicha horquilla sobre  
el resto del chasis es obtenida gracias á las lengüetas 3'  
que son adheridas á los bordes de un eje hueco 4, colocado  
sobre el mismo chasis posterior al movimiento central de la  
bicicleta y detenido en su lugar mediante un tapon 5 que pa-  
sa á través de los agujeros 3" y el eje hueco 4, siendo ajas-  
tado por la contrapuerza 6.

El eje 4 oscila en los soportes 7, fijados en el  
tubo 8, soldado á los tubos 9, que de su parte están dispu-  
tos perpendicularmente y detrás del movimiento central 10  
de la bicicleta.

Una placa de refuerzo 11 es soldada á los tubos 8 y  
9 y en la parte interior de dicha placa se apoya el tubo  
12, que contiene el resorte espiral 13, comprimido por el  
tornillo 14, cuya acción puede regularse mediante la con-  
tra-tuerca 15.

La cabeza del tornillo 14 es dotada de un dispositivo  
que permite que se lije dicho tornillo, en uno de los tres  
agujeros 16, 17 ó 18, dispuestos en el arandele 19 soldado  
á la placa 3.

Entre las dos placas 11 y 3 se fijan una pieza rota-  
lica 21 y otra de fibra 22, que son destinadas para amorti-  
guar el ruido y regular la distancia entre las dos placas  
3 y 11 respectivamente.



En la parte superior de los tubos 9 se ha soldado otro tubo 22 al que se hace entrar aire mediante la válvula 23 por una bomba de bicicleta. Este aire puede ser comprimido por un embolo adecuado que se desliza en 22 y que es constituido por dos arcos elásticos 24, y 25, fijados sobre el tornillo 27 mediante el manguito 26 y el anillo 28, roscados todos sobre el mismo tornillo. Este tornillo 27 esta unido solidamente á la horquilla trasera.

Al extremo de los dos chasis triangulares 1 y 2 se han soldado las dos horquillas 29 y 30, sobre las cuales se fija asimismo la rueda trasera.

De esta manera la rueda trasera pondrá en acción la elasticidad de los dos dispositivos indicados, al recibir los choques causados por las irregularidades del suelo, comprimiendo el resorte 13 y el aire contenido en el tubo 22.

Y como este nuevo chasis esta comprendido en el artículo 12º de la Ley vigente de Propiedad Industrial, podrá ser objeto de una patente de invención por 20 años para España y sus colonias.

#### H O T A

La patente de invención cuyo privilegio se solicita para España y sus colonias deberá ser en "Un nuevo chasis con horquilla trasera elástica y regulable para bicicletas, motocicletas y vehículos similares" (grupo 9) (clase 34), siendo lo que se declara como nuevo y de invención propia lo siguiente:

1º "Un nuevo chasis con horquilla trasera elástica y regulable para bicicletas, motocicletas y vehículos similares" caracterizado por el hecho de que la horquilla, que es construida independientemente del resto del chasis, es montada



por chumela sobre un pivote, dispuesto en dicho chasis de-  
tras del movimiento central, siendo unida al chasis de una  
forma elastica y regulable a traves de un dispositivo amorti-  
guador particular, compuesto de un amortiguador por aire  
comprimido y otro por resortes ó bien de dos amortiguadores  
ó resortes ó de un dispositivo analogo.

28 "Un nuevo chasis con horquilla trasera elastica y  
regulable para bicicletas, motocicletas y vehiculos similares"  
caracterizado por el hecho de que dicha horquilla constitui-  
da por dos pequeños chasis triangulares unidos entre si por  
una placa anterior montada de manera de que pueda ser articu-  
lada sobre el pivote del chasis principal, está provista de  
varios agujeros o dispositivos analogos de unión del amorti-  
guador a resorte ó similares, ó apendices adecuados de dicha  
pieza ó á organos analogos, sirviendo dichos agujeros ó dis-  
positivos analogos al fin de unir la horquilla al chasis prin-  
cipal; de lo cual resulta la posibilidad de regular la dicha  
horquilla con relación al uso de la persona que debe montar  
la bicicleta; ademas dicho arreglo se unirá á la regulación  
obtenida mediante la variación de la presión del aire del  
amortiguador por aire comprimido, cuando este existe, ó bien  
a la regulación obtenida, forzando mas o menos la horquilla  
sobre el pivote de oscilación.

29 "Un nuevo chasis con horquilla trasera elastica y  
regulable para bicicletas, motocicletas y vehiculos similares"  
caracterizado por el hecho de que dicha horquilla que puede  
ser separada del chasis principal en una sola pieza, facili-  
tando así mucho la expedición eventual de la bicicleta, puede  
unirse, si es necesario, de manera rigida á dicho chasis por



la aplicación de uno o de varios de ellos.

4º "En materia de... y de... tal como se... adjuntos.

Contra de...

Madrid 10 de Agosto de 1935

J. A.  
Juan de la Torre



