



RECEPCION  
POR DEPARTAMENTO GENERAL

152128

152128

MEMORIA DESCRIPTIVA

de una PATENTE DE INVENCION, cuyo registro se solicita por 20 años en España, por "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA TENSION DE LOS CABLES DE FRENO APLICABLES A LA FABRICACION DE VELOCIPEDOS EN GENERAL", (Clase 34 del Nomenclator), a favor de Don José Martínez Pérez, residente en Zaragoza, General Franco núms 44 y 46.

- El objeto que constituye la presente patente de invención viene a perfeccionar de una manera positiva los distintos sistemas de frenos empleados en la fabricación de bicicletas y presenta características tales de novedad y de un resultado tan sumamente satisfactorio, que vienen a renovar en un todo los distintos sistemas de tensor del cable de freno que se venían utilizando hasta la fecha, todo ello fruto de los numerosos ensayos y estudios del inventor.
- 5.-
- 10.- Los sistemas y aparatos de frenado en bicicletas conocidos hasta la fecha presentaban innumerables inconvenientes, entre ellos era de suma importancia subsanar el acercamiento de la zapata de freno a su rueda. Este inconveniente se subsana de una manera definitiva, ya que por el
- 15.- nuevo sistema que a continuación se describe, la aproximación es perfecta y segura. Además tenían la desventaja de su relativa complicación, poco perfectos y seguros en la maniobra, que es tanto más conveniente cuanto mas rápida y sencilla sea.



152128

20.- Para ellò las mejoras que constituyen la presente patente da una mayor perfección al sistema y desde luego completamente nuevo y original, tanto en su construcción como en su aplicación o adaptación.

25.- Son muchas las ventajas que aportan a esta industria las mejoras que se describirán a continuación, siendo una de las mas importantes la de aproximar las zapatas de frenaje a las llantas por medio de una palanca de excéntrica y mediante un solo movimiento, mientras que en los sistemas antiguos habia de conseguirse este efecto a base de un considerable trabajo de roscar y desenroscar el tensor que para este fin llevaban.

30.- Otra particularidad esencial que constituye parte de estas mejoras es la adaptación del muelle de accionamiento central en la parte posterior del freno que presenta la novedad de no ser visible, como obligatoriamente se viene haciendo en los modelos antiguos al ser doblados los brazos, ya que en nuestro sistema este muelle va retenido por dos pitones uno a cada brazo del freno.

35.- Explicadas las ventajas exclusivamente originales del objeto que se reivindica y que por si solas le dan la novedad y originalidad necesarias para el fin que se destinan, describiremos a continuación todos los elementos conjuntamente y para ello utilizamos los dibujos que se acompañan en el plano adjunto y en los que se representan.

40.- La fig. 1ª es el conjunto del sistema visto por una de sus caras, apreciándose parte de los elementos de que va constituido.

45.- La fig. 2ª permite ver el reverso del freno o sea la cara opuesta, con detalle del muelle de accionamiento central y por último la

50.- Fig. 3ª es una vista detallada de la palanca de excéntrica.



55.- Con ayuda de las figuras que anteceden pasamos a describir los distintos elementos de que se compone el nuevo sistema de freno.

60.- Está constituido principalmente por el puente de freno (6) en cuya parte central lleva dispuesto el tornillo central (7) de sujeción del muelle de accionamiento (3); en las partes inferiores de este puente van fijados unos pitones (4) cuya misión es la de sujetar los dos extremos del muelle. De uno de los laterales arranca un brazo (8) que llamaremos brazo superior del freno, que sirve para la fijación de la palanca de excéntrica (1) representándose esta en sus dos posiciones extremas para todo su recorrido y cuya palanca acciona el cable tensor (2) en la parte inferior del cable se ve el brazo del freno (5) y el dispositivo superior de amarre del cable con sus diversos elementos complementarios (9-10-11).

70.- Interiormente lleva el puente en todo su recorrido el muelle de accionamiento central (3) ya descrito.

75.- Por la descripción que antecede se aprecia fácilmente su funcionamiento. La palanca de excéntrica es la llamada a tensar el cable en forma tal, que accionada según se indica en la fig. 1ª mediante un solo movimiento ejerce sobre el cable la acción suficiente, para que el contacto de la zapata con la rueda sea exacto y en condiciones que supera a los sistemas analogos conocidos hasta la fecha.

---

#### REIVINDICACIONES

80.- Descrito suficientemente el objeto de la presente patente de invención, lo que se declara como de nueva y propia invención del solicitante son las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Mejoras introducidas en la tensión de los cables



150498

85.- de freno aplicables a la fabricación de velocipedos en general, caracterizadas porque en el pusate de freno lleva dispuesta una palanca (1) de excéntrica de accionamiento a mano, que permite con un solo movimiento y mediante las piezas complementarias (9 y 10) ejercer sobre el cable de freno (2) una tensión tal que permite aproximar al máximo las zapatas de frenaje a la llanta.

90.- 2ª.- Mejoras introducidas en la tensión de los cables de freno aplicables a la fabricación de velocipedos en general, según la reivindicación anterior, caracterizado por ir previsto de un muelle de accionamiento central que actúa en conexión con la palanca de excéntrica en cuya parte baja va retenido por dos pitones (4) situados uno a cada brazo del freno y que impiden pueda quedar retorcido este muelle sobre dichos brazos, y al propio tiempo permite la colocación invisible de este muelle en la parte posterior del freno.

95.- 3ª.- Mejoras introducidas en la tensión de los cables de freno aplicables a la fabricación de velocipedos en general.

100.- Todo según queda descrito en la presente memoria que consta de cuatro hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 13 de Marzo de 1941



Fig. 1ª

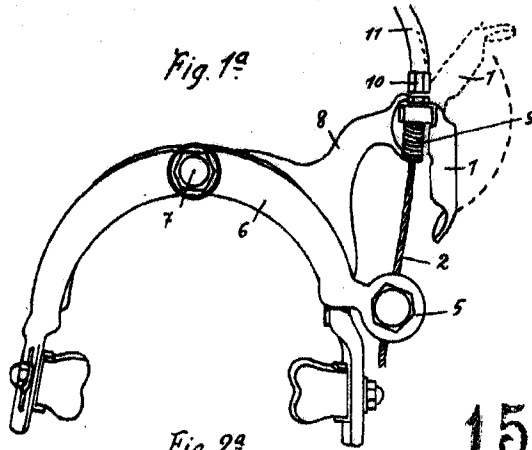
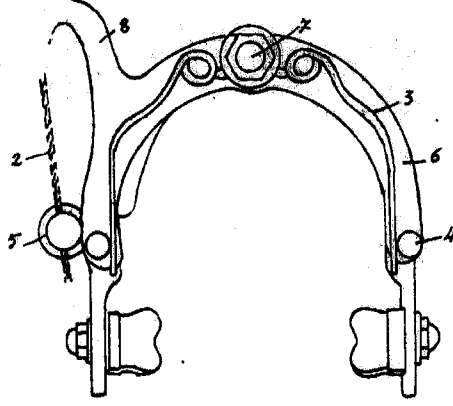
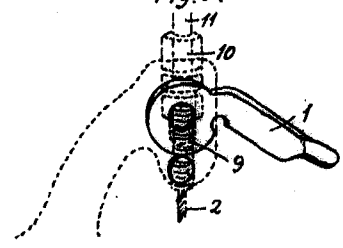


Fig. 2ª



152128

Fig. 3ª



Madrid 13 de Marzo 1941

*Marañón*

Escala variable