

AÑO \_\_\_\_\_

Expediente núm. **247001**



## REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

### CERTIFICADO DE ADICION

#### MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

un **CERTIFICADO DE ADICION** en España,

a favor de

Dña María VALENTI CASAS, de nacionalidad

Española, domiciliado en Barcelona,

calle de San Eusebio, núm. 61

por:

• MEJORAS

en el objeto de la patente principal núm. 241.764

que fué concedida en 7 de Mayo de 1957, por

• PERFECCIONAMIENTOS EN LOS FRENCOS DE EXPANSION INTERNA DE MANDO POR

CABLE ".

Nº -226

Agente Sr. M. LLORT.



247001

MEMORIA DESCRIPTIVA

del presente Certificado de Adición, solicitado a favor de Doña María VALENTI Casas, de nacionalidad Española, residente en Barcelona, calle de San Eusebio numero 61, por MEJORAS en el objeto de la Patente Principal numero 241.764 referente a " PERFECCIONAMIENTOS EN LOS FRENCOS DE EXPANSION INTERNA DE MANDO POR CABLE ".

El presente Certificado de Adición tiene por objeto garantizar el derecho a la fabricación y explotación exclusiva de mejoras en el objeto de la Patente Principal numero 241.764, referente a " Perfeccionamientos en los frenos de expansión interna de mando por cable ".

En la Patente principal, para la situación del tornillo especial de cierre, precisaba su fijación a un saliente del travesañ soporte del motor que era preciso agujerear. Para evitar esta operación, en este caso se prepara una pieza especial intermedia que se acopla en el brazo de aluminio del travesañ, que presentan generalmente los scooters, principal aplicación de los perfeccionamientos de esta Patente, aprovechando el orificio destinado al tornillo de ajuste del freno trasero y embrague .



ENE 1959

15 Otra mejora a la Patente principal, consiste en la su -  
presión de la horquilla o piezas gemelas, en la que se fija  
ba el bulón de sujeción inferior de la palanca de mando del  
freno trasero y el eje de la polea. Esta supresión de la hor  
quilla o piezas gemelas en bayoneta, de la Patente principal  
20 numero 241.764, se efectúa porqué la polea se varía de eje,  
situándola entre la primitiva palanca de mando y una pieza  
gemela que se une formando una horquilla abierta por la par  
te inferior, girando los extremos del eje de las poleas en  
los alojamientos de la parte inferior de las ramas de esta  
25 horquilla, en cuya cabeza o unión de las ramas presenta el  
orificio normal de encaсте con el eje de la palanca del fre  
no trasero, que lleva en su extremidad la leva o excéntrica  
que actúa en las zapatas de freno. Se elimina la sujeción  
por el bulón de la extremidad de la palanca, que al abrirse  
30 en forma de horquilla, aloja a su vez a la polea.

También en virtud del cambio de situación de la polea, se  
aumenta su diámetro, y con ello el ángulo que forman las ra  
mas del cable es tal, que permite una mayor suavidad en el  
accionamiento del freno

35 La pieza intermedia de chapa presenta dos caras en án  
gulo recto, cuyos bordes internos se adaptan al saliente  
del travesaño. La cara lateral presenta en su parte superior  
un saliente con una ranura para sujeción del terminal del  
cable, que pasa por la polea mientras la otra cara perpen -  
dicular cuya forma o perfil superior al igual que el del la  
40 teral interno de la otra cara, se adaptan al contorno peri  
metral del travesaño, encajando con él, lateralmente. La ca  
ra de menor altura presenta dos orificios, uno en la parte



45 superior para unión de la pieza a la cara plana del saliente del travesaño, mediante un tornillo y tuerca y otro en la parte inferior para adaptar el racor de acoplamiento del tubo por el que desliza el cable.

Es esencial el hecho de que el terminal del cable viene fijado al extremo de una pieza suplementaria en lugar de serlo a un orificio del chasis.

50 La polea queda ligeramente inclinada según el mismo plano, que determina la inclinación de los cables, determinada por el punto de anclaje del terminal y el del racor de acoplamiento.

En la hoja gráfica adjunta y a título de ejemplo, se representa un caso de realización práctica de las mejoras objeto del presente Certificado de Adición.

60 La figura 1, representa el conjunto de la vista lateral en alzado, mientras que en la figura 2, se indica la vista transversal de la horquilla que equivale a la palanca de mando del freno trasero, y en la figura 3, se ve la pieza adicional en su vista frontal, presentada en su adaptación a la sección del travesaño soporte del motor sin dibujarse los elementos de unión.

70 Siguiendo los dibujos se ve la palanca de mando constituida por la pieza -1- unida por su cabeza que presenta el orificio -2-, de paso del eje de la palanca, que lleva la excéntrica con la pieza -3-, formando la -1- y la -3- la horquilla. La -3-, tiene en su extremidad una prolongación en forma de saliente -4- con un orificio -5-, para el anclaje del muelle -6- de retorno de la palanca. La polea guía -7- tiene el eje con sus extremos introducidos en los orificios de las ramas de la horquilla.

La pieza suplementaria característica de esta mejora, se sujeta a un saliente -8- del travesaño -9- soporte del motor. Esta pieza de chapa presenta en la cara lateral plana -10- un saliente -11-, con una ranura -11'- para el paso de la extremidad -12- del cable



1958

75 -13- sujetándose por el cubo sujeta-cables -14-, de regulación  
efectuada por el tornillo de cabeza -15-.

La otra cara -16- en ángulo recto con la primera, se adapta  
al saliente -8-, sujetándose al mismo por el tornillo -17- y  
tuerca -18-. Esta cara presenta dos orificios -19- y -20-, el  
80 primero para el tornillo -17- y el segundo para el racor de es-  
piga roscada -21-, sujeto a la chapa por la tuerca -22- y que  
presenta el racor propiamente dicho -23- para el tubo flexible  
-24- de guía del cable.

El conjunto del racor es atravesado axialmente por el orifi -  
85 cio -25-.

La forma frontal de la pieza suplementaria determina entre el  
borde lateral -26- y la cara -16-, una escotadura de forma redon-  
deada -27- adaptada a la forma periférica del travesaño.

Se fabricarán los elementos precisos para las mejoras reivin-  
90 dicadas con los materiales apropiados, pudiendo variar su forma,  
dimensiones y acabado y en general, cuantos detalles no alteren,  
cambien o modifiquen su esencialidad.

===== N O T A =====

Se reivindica como objeto de este Certificado de Adición:

1ª.- Mejoras en el objeto de la Patente Principal numero 241.764,  
95 por " Perfeccionamientos en los frenos de expansión interna de  
mando por cable ", caracterizadas porqué se sitúa una pieza su-  
plementaria de chapa que presenta dos caras den ángulo recte,  
cuyos bordes internos se adaptan al saliente del travesaño sopor-  
te del motor. La cara lateral de la pieza presenta en su parte  
100 superior un saliente de plano perpendicular al de la cara, con  
una ranura para sujeción del terminal del cable que pasa por la  
polea, mientras la otra cara perpendicular, cuya forma o perfil  
superior, al igual que el del lateral interno de la cara, se adap-



105 ta al contorno perimetral del travesaño, encajando con él lateralmente. La cara de menor altura presenta dos orificios, uno en la parte superior para unión de la pieza a la cara plana del saliente del travesaño, mediante un tornillo y tuerca y otro en la parte inferior para adaptar el racor de acoplamiento del tubo por el que desliza el cable.

110 2ª.-Mejoras en el objeto de la Patente Principal numero 241.764, por " Perfeccionamientos en los frenos de expansión interna de mando por cable ", caracterizadas por la modificación de la palanca de mando que forma como una horquilla obtenida por dos piezas unidas por la cabeza, en la que presentan el orificio de paso del eje de la palanca que lleva la excéntrica. La polea se sitúa entre las extremidades de las ramas de esta horquilla, presentando una de las ramas una prolongación según un saliente que presenta el orificio de anclaje del muelle de retorno de la palanca.

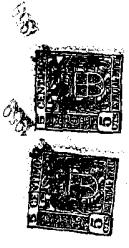
120 3ª.- Mejoras en el objeto de la Patente Principal numero 241.764, por " Perfeccionamientos en los frenos de expansión interna de mando por cable ".

123 Consta la presente memoria descriptiva de cinco hojas foliadas y escritas por una sola cara.

Barcelona, 31 de Enero de 1.959.

P. A.

M. LLORI



247001

Fig. 1

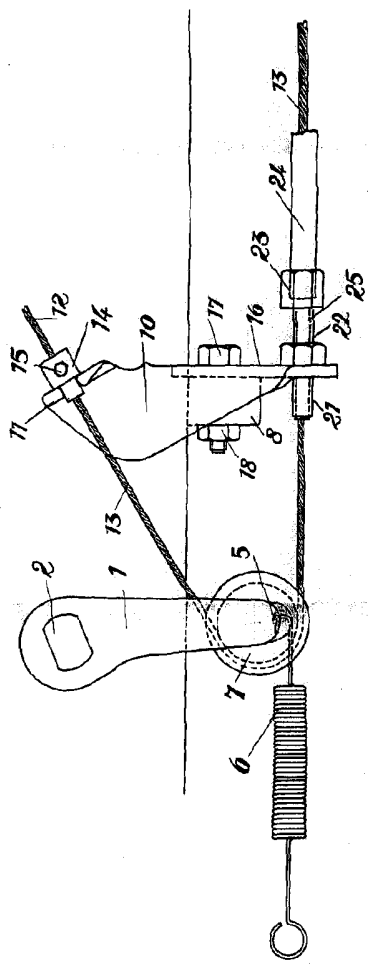


Fig. 2

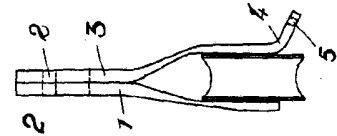
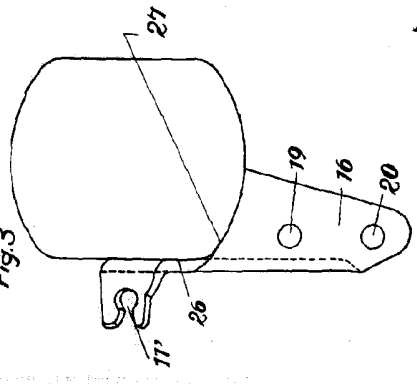


Fig. 3



MANEJO DE 31. ~~Conceso~~ M. L. LORI  
de 46. ~~de 46~~ *de 46*