



ESPAÑA

19 ES 21 22	11 NUMERO <b>253298</b>	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION <b>3-10-80-</b>	

MODELO DE UTILIDAD 6 FEB. 1981

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL <b>A63D 17/14</b>
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN <b>"FRENO POSTERIOR PARA PATIN"</b>
--

71 SOLICITANTE (S) <b>DON ROBERTO MACVEIGH HERRERO</b>
---

DOMICILIO DEL SOLICITANTE <b>MADRID, C/. Sandacio nº 8</b>
---

72 INVENTOR (ES) <b>EL MISMO.-</b>
---------------------------------------

73 TITULAR (ES) <b>DON ROBERTO MACVEIGH HERRERO</b>
--

74 REPRESENTANTE <b>DON JOSE PONS TORRES</b>
---

El objeto de la presente solicitud de Modelo de Modelo de Utilidad se refiere a " FRENO POSTERIOR PARA PATIN ", - consistente en una pieza montada en la parte trasera de patines - de ruedas la cual al apoyar su taco de goma en el suelo, sirve de freno del patín, y cuyas características de novedad le confiere - la cualidad de aportar a lo ya conocido, las siguientes ventajas.

a.- Permite el frenado con solo levantar el tren de ruedas delantero, girando el patín sobre las ruedas traseras.

b.- Facilita la parada en cuestas abajo con solo levantar la punta de los patines.

c.- El elemento que roza en el suelo de sintético, con gran poder de adherencia al suelo.

d.- Puede variarse la posición del taco de frenado, cuando esté gastado por un lado.

e.- Puede actuar como elemento de frenado intermedio al apretar el taco de goma contra su soporte, permitiendo un giro controlado del taco.

f.- Es fácilmente sustituible el taco de frenado, cuando se haya desgastado.

g.- Está constituido por una pieza única robusta, además del taco de goma y su eje, con lo que la posibilidad de rotura es mínima.

h.- La pieza se logra por sucesivos golpes de prensa, con lo que no son necesarias costosas operaciones de mecanizado.

i.- Es facilmente adaptable a cualquier tipo de patín.

j.- La pieza horquilla es susceptible de realizar en distintos tipos de material.

30 En el adjunto plano, para facilidad de la descripción a título de ejemplo y sin caracter limitativo alguno, por lo tanto, se ha representado una forma característica del modelo que se preconiza.

35 En la figura número 1 se ha representado una vista lateral del freno.

La figura 2 representa una vista en planta del freno.

La figura 3 representa una aplicación de este freno al eje trasero de un patín.

40 En la práctica del deporte o diversión del patinaje sobre ruedas se ha echado de menos la posibilidad de poder realizar frenados sobre las ruedas traseras. Evidentemente el freno delantero, a base de taco elástico montado delante del tren delantero permite con frenado eficaz pero practicamente en seco.

45 La necesidad de un elemento con frenado suave, posiblemente regulable y sobre todo para impedir embalamientos en pendientes hacia abajo, ha llevado al estudio y posterior realización de un freno de eje trasero.

50 En el eje posterior -1- de un patín de ruedas -2- se monta un dispositivo -figura 1 y 2- consistente en una pieza -3-

que presenta dos prolongaciones -4- a modo de horquillas, paralelas entre sí, en cuyos extremos libres lleva agujeros -5- para através de ellos pasar el eje del patín, al cual queda solidario.

55 El tercer punto de apoyo o de fijación al patín -1- se realiza mediante una pestaña -6- de la citada pieza o dispositivo, que se revira hacia arriba en un plano inclinado respecto a la superficie plana -7- del puente de unión de los brazos de la horquilla -4-.

60 En el centro de ésta pestaña -6- hay un agujero -8- que sirve para fijar la pieza al patín, pasando através del el pasador -9- que sujeta al taco elástico -11- posterior asegurándose ésta unión mediante una presilla -10- que retiene así la pieza.

65 Como prolongación, en sentido contrario, de los brazos -4- de la horquilla, hay otros salientes -12- paralelos entre sí, que partiendo de los planos laterales -13- del puente -7- sufren un doblado -14- convergente y otro doblado -15- en sentido divergente hasta ponerse nuevamente paralelos en el tramo en donde hay dos agujeros -16-, uno en cada lateral en los cuales se fija mediante -- tornillo -17- y tuerca -18- el taco de goma -19-.

70 La fijación puede ser rígida o semielástica, con - pivotado en el eje -9- con lo cual el freno acompaña a las oscilaciones del eje del patín.

75 El puente central -7- del freno, está situado de forma próxima al taco de goma -19- que preferentemente debe ser cilíndrico. Esta proximidad permite que su borde -20- actúe de elemento elí

minador de posible suciedad adherida al freno.

Este Modelo es realizable en cualesquiera de tamaños y materiales adecuados, siendo susceptible de toda clase de modificaciones de detalle en tanto que éstas no alteren su fundamento.

- N O T A -

Los puntos de invención propios y nuevos que son objeto de la presente solicitud de Modelo de utilidad, en España -- por veinte años son los siguientes.

#### REIVINDICACIONES

1.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, caracterizado por que consiste fundamentalmente en una pieza en forma de H, de lados formados por pletinas planas paralelas entre sí e unidos por un puente intermedio que está integrado en un plano perpendicular al de los dos lados paralelos y que parte de la zona central de los bordes superiores de los referidos lados.

2.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, según reivindicación anterior caracterizado porque los lados de la H pueden ser ligeramente divergentes, llevando en los cuatro extremos y enfrentados dos a dos agujeros para el paso del eje del patín, en el primer par de agujeros y para sujetar mediante tornillo, una pieza elástica, en el otro juego de agujeros.

3.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque la sujeción al eje trasero del patín se realiza en la parte más abierta de los lados de la H, quedando ésta pieza solidaria al eje del patín y aunque el patín ten

ga suspensión rígida o elástica, dicha pieza freno siempre acompaña a las oscilaciones del eje trasero del patín.

105 4.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque la pieza en forma de H, se sujeta el pivote de sujeción del taco elástico de la suspensión trasera del patín, el cual pivote pasa a través de un agujero que existe en el centro de una prolongación del puente de la H, -- prolongación revirada oblicua hacia arriba y concidiendo con los extremos de la H que se fijan al patín, quedando asegurada la fijación de la pieza en H al pivote de la suspensión por una horquilla.

110 5.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque la pieza elástica de frenado que se sujeta al otro extremo de la H mediante tornillo y tuerca que pasa a través de agujero, en la pieza elástica, puede tener, dicha pieza, forma cilíndrica, y puede girar según la posición del tornillo de sujeción, más o menos agarrotadamente, para sí absorber parte de la energía de frenado.

115 6.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque el giro de la pieza elástica cilíndrica permite variar la posición de ésta, y así regular y distribuir el desgaste a toda la superficie del cilindro.

120 7.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque el puente de la pieza en H, queda justo rozando a la superficie cilíndrica de la pieza elástica y así permitir desprender toda suciedad que se pudiera adherir.

125

a la superficie de la misma, debido al roce con el suelo.

8.- FRENO POSTERIOR PARA PATIN.

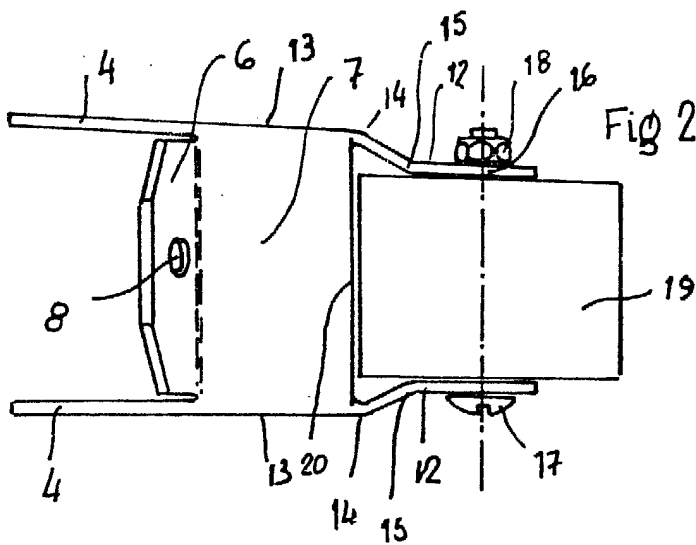
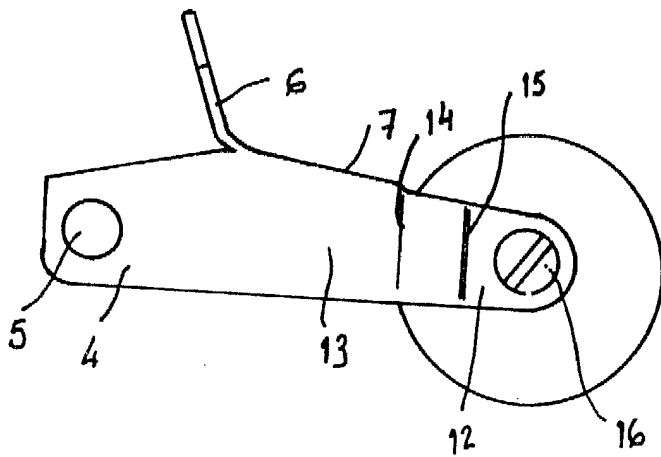
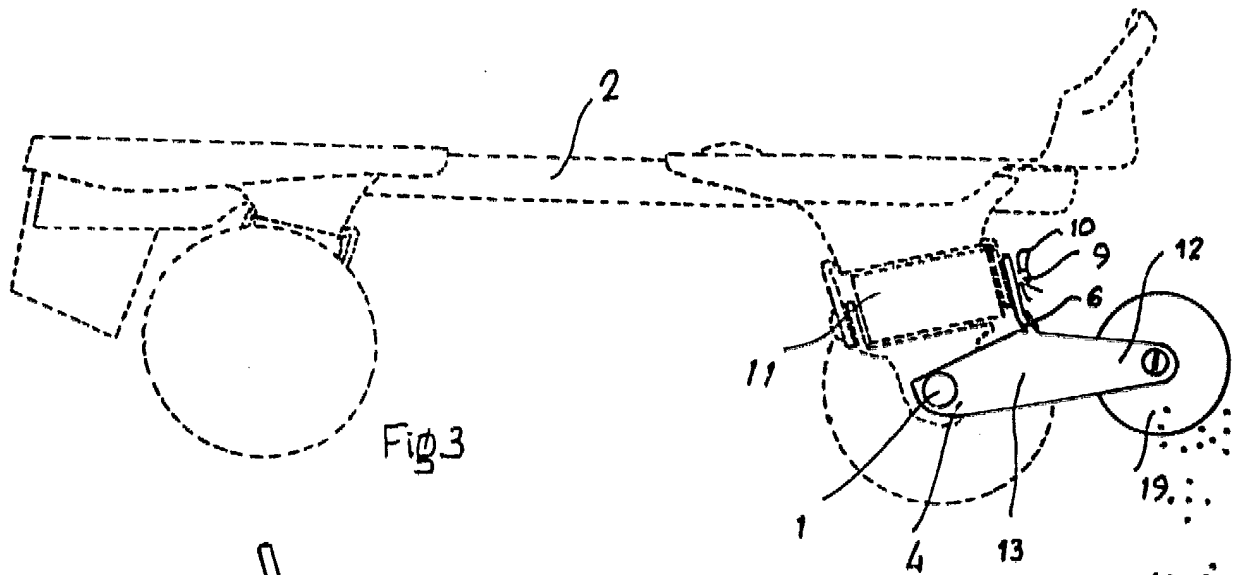
Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede y para los fines en ella especificados.

Consta la presente memoria de seis hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 3 de Octubre del 1.980

~~JOSE LUIS TORRES~~





Escalera Variable

3 JUL 1980

JOSÉ PONS JORDIS