

28511

Batista.

26 OCT.



## *Memoria Descriptiva*

*para*

un modelo de utilidad por veinte  
años, en España,

*a favor de*

Don Rudolf G o e t z,  
- nacionalidad austriaca -

*residente en*

Linz an der Donau, (Oberösterreich)  
(Austria) Lissagasse, 8

*por:*

= Banda de charnela de freno =

---



El Modelo de Utilidad se refiere a un ulterior perfeccionamiento de la banda de charnela de freno según la patente austriaca número 167 191.

Según esta patente, la parte superior del perno muestra un diámetro menor que el diámetro interior de la banda de vaina. El disco anular superior e inferior biselado está aplicado a la vaina de banda y está enclavado en ésta y por ello asegurado contra rotación. La disposición de los anillos frenadores de material de forro de freno o análogo se ha establecido de tal modo que el disco frenador inferior está apretado entre el collar del perno y el disco anular y un disco intermedio, donde el disco intermedio se sujeta en el polígono del perno o análogo mediante un orificio de polígono y se aplica contra la tuerca tensora. La presión de frenaje se realiza por un cuerpo de muelle, montado en el extremo del perno, el cual se regula por una tuerca tensora.

En la práctica ha resultado que el disco anular sujeto en el polígono del perno mediante un orificio poligonal ha resultado ser superfluo. Por la supresión de esta instalación, no solo se ocasiona una importante simplificación y abaratamiento de la producción, sino también un esencial progreso técnico, y por ello se hace más eficaz la función de frenaje en su rendimiento y, lo que es de importancia decisiva, está asegurada en absoluto en su invariabilidad. Este disco inter-

28511

26 OCT



2 -

5 medio tenía que estar asentado sobre un polígono de perno por  
medio de un orificio poligonal sin holgura, para evitar que  
se aflojase la tuerca tensora por los necesarios movimientos  
de abrir y cerrar y que se soltase la acción frenadora. Ahora  
es acaso posible teóricamente un asiento sin holgura de un  
10 disco provisto de un orificio poligonal sobre una pieza poli-  
gonal, pero no es práctico. Por lo tanto ha resultado en la  
práctica que el disco intermedio provisto de un taladro poli-  
gonal, para poderle correr sobre la pieza poligonal, tenía  
que ser de un diámetro 1/10 mm mayor que el diámetro de la  
pieza contraria. Esto tenía al principio por consecuencia  
una reducida holgura del disco intermedio, la que, sin embar-  
go, se hacía cada vez más fuerte en el curso de algunos cen-  
tenares de movimientos de apertura y cierre, y conducía auto-  
15 máticamente a que se aflojase la tuerca tensora y por ésta  
llegaba a su disolución lentamente la acción frenadora. A este  
proceso de aflojamiento no podía oponerle tampoco una resis-  
tencia duradera el muelle de presión aplicado sobre el disco  
intermedio.

20 En la ulterior conformación, que se ha hecho ahora necesaria,  
de la banda de charnela de freno tenía que hallarse la intro-  
ducción de un material de forro de freno que aún en el caso  
de la máxima sollicitación no experimentase ninguna variación  
(ningún desgaste). Tal forro de freno está montado ahora en  
25 la banda de charnela de freno perfeccionada. Por ello se hizo  
posible no solo suprimir el disco intermedio y con el mismo  
el taladro poligonal en el disco intermedio y el polígono  
sobre el perno, sino también el cuerpo de muelle. Una prueba  
de resistencia con el nuevo material de forro de freno que se

98511

3



5 ha obtenido por numerosos ensayos, ha demostrado que los 10. 140 movimientos de apertura y cierre realizados ininterrumpidamente en 195 minutos no produjeron ni el más mínimo desgaste del forro de freno y por ello tampoco ninguna variación de la presión de frenaje.

10 Una ulterior mejora, respectivamente conformación, técnicamente valiosa del modelo de utilidad resulta de lo siguiente. Las solapas de banda son demasiado cortas con respecto a la longitud y altura de los marcos de ventana. La consecuencia de esto es que todos los dispositivos de fijación y sujeción montados en bandas de charnela mostraban una marcha en vacío (vibración) en una medida muy considerable, lo que tenía por consecuencia que tal clase de bandas de ventana se clasificaban como defectuosas o inutilizables. Además, por tal

15 clase de bandas de ventana fijadoras se solicitaban las partes de madera en la jamba y en el marco de ventana de una forma tan inconveniente que el asiento de tales bandas de fijación se alojaba de tal modo en las partes de madera, que la fijación fallaba paulatinamente por completo.

20 Este inconveniente extraordinariamente importante se ha eliminado ahora totalmente por el hecho de que por medio de placas de apriete que están colocadas corridas sobre las solapas de la banda de charnela y que amordazan a éstas a modo de tenazas, la banda de charnela de freno pierde toda posibilidad de movimiento en las partes de madera de la jamba y marco de ventana, obteniendo por ello un asiento absolutamente seguro y elimina toda solicitud especial de las partes

25 de madera. Por el simple montaje dentro de las placas de apriete baratas, se elimina, sin embargo, también toda mar-

285 11



4 -

26

cha en vacío -vibración- del ala de la ventana por completo y así se asegura efectivamente una perfecta función de frenaje y fijación.

5

Allí donde la construcción del marco de la ventana excluye la fijación de una placa de apriete, para el refuerzo del asiento de la banda de charnela en el marco de la ventana se mete un tornillo para madera que atraviesa al remache en esta parte de la banda y después el marco de madera por lo que se unen fijamente la parte de la banda y el marco entre sí, por lo que también se eliminan todo movimiento en vacío (vibración) y toda solicitud especial de la madera. En el dibujo se ha representado la forma de ejecución a título de ejemplo del modelo de utilidad. Los detalles del mismo se explican a continuación.

10

15

Como permite reconocer la figura 1<sup>a</sup>, el perno -3- de banda constituido en su parte inferior de manera conocida, está alojado céntricamente en la vaina -2- mediante anillos -14- a modo de cajas. Los anillos -14- están metidos fijamente en la vaina -5- de modo adecuado, por ejemplo, por prensado o análogo y forman ya una parte de la instalación de freno porque sus superficies exteriores vueltas con respecto a la vaina, sirven de superficies de fricción, en las que se aplica un anillo frenador -6-, de material de forro de freno o análogo, en todo caso de material no desgastable, sobre los anillos -14-. El extremo superior de la lengüeta de la banda muestra una hendidura -7- en la que engrana el perno -11-, que está alojado diametralmente en la vaina -1- de la banda. La vaina -1- de la banda tiene un taladro diametral -9-, en el que se mete según el caso un tornillo para madera

20

25

28511

6



N o t a.

El presente Modelo de Utilidad, consta de las siguientes reivindicaciones:

5 Se solicita la reivindicación de la prioridad de la solicitud de patente austriaca número A 5079-50 del día 27 de Octubre de 1950, a los efectos de esta solicitud.

10 1 - Banda de charnela de freno, que consiste en dos solapas de banda enrolladas en forma de vaina en un extremo y en un cuerpo que está acoplado con una vaina y está alojado en una segunda vaina con interposición de anillos frenadores sometidos a presión, caracterizadas por que los anillos frenadores -6- se someten a presión en dirección axial, de manera conocida en sí mediante una cabeza de remache -8- o análogo en lugar del cuerpo de muelle, por lo que se consigue el requerido frenaje constante.

15 2. - Banda de charnela de freno, según la reivindicación 1<sup>a</sup>, caracterizada porque para impedir el aflojamiento de la solapa de la banda se ha previsto una placa de apriete hendida -13- que está fijada en el marco de ventana o puerta y por cuya hendidura -15- se enclava (clava encima) la solapa de la banda -1, 2-.

20 3. - Banda de charnela de freno según la reivindicación 1<sup>a</sup>, caracterizada porque en lugar de la placa de apriete -13- se ha previsto un tornillo que a través de un taladro diametral -9- en la vaina de la banda, ancla a ésta

25

28511

5

28 OCT



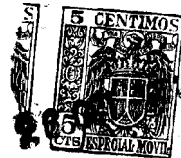
5

para asegurar la solapa de la banda con el marco de ventana o puerta contra aflojamiento (vibración). La figura 2ª muestra una placa de apriete que tiene en el centro una hendidura 15. Esta placa de apriete que ha de fijarse en el marco de ventana o puerta y en cuya hendidura están apretadas las solapas de banda de la banda de charnela de freno clavada, sirve para el anclaje, respectivamente para evitar un aflojamiento de la solapa de la banda.

/-----/

28511

7 -



adicionalmente con el marco de ventana o puerta y por ello impide un alojamiento en el asiento.

5 4<sup>a</sup>. - Banda de charnela de freno según las reivindicaciones 1<sup>a</sup> a 3<sup>a</sup>, caracterizada porque la vaina de banda -1- está unida con la vaina de banda -2- mediante un miembro de acoplamiento (perno -11-), que está dispuesto diametralmente en la vaina de banda -2- y engrana en una hendidura -7- del perno de banda -3-.

10 5<sup>a</sup>. - Banda de charnela de freno. -

Según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva.

Se detalla e ilustra con los planos que a la misma se acompañan.

15 Y cuya memoria descriptiva consta de siete hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 26 de Octubre de 1951. -

98511



Fig. 1

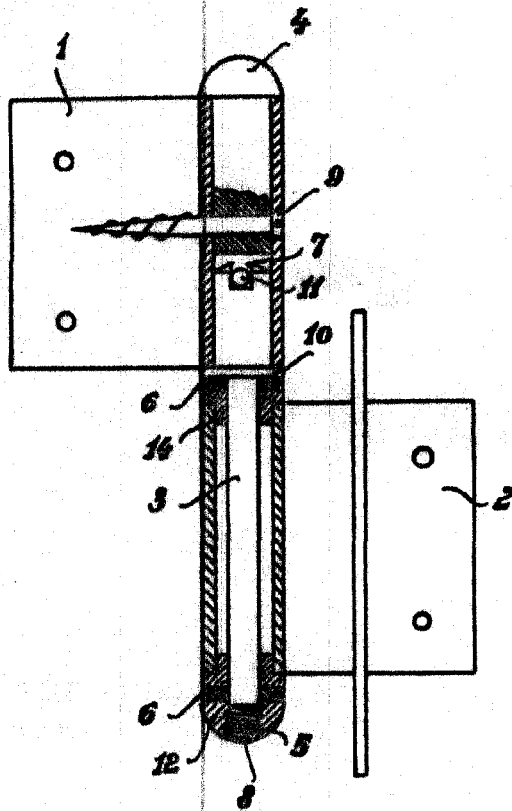
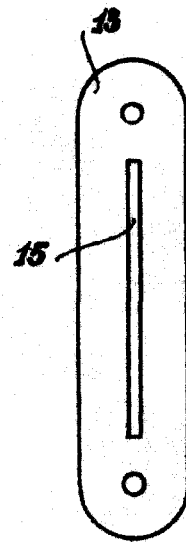


Fig. 2



ESCALA VARIABLE

*[Handwritten signature]*