

73237

73237



MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para todo
el territorio nacional y sus colonias
a favor de:

Don José RAMOS MONCLUS

de nacionalidad española y con residen-
cia en Barcelona, calle Andalucía núm.
8, por:

"FRENO MEJORADO PARA PISTON"

=====



5. Este Modelo de Utilidad se refiere, conforme indica su enunciado, a un nuevo tipo de freno para los pistones de las jeringas de inyecciones, el cual aventaja a los de aplicación similar que se conocen, por ser mas sencillo de fabricar y de colocar, y mas eficaz su acción frenadora sobre el pistón. - - -

10. Actualmente se conocen dos tipos de frenos para pistones, uno formado por una pieza de plancha metálica que abraza al cuerpo de la jeringa y que posee dos apéndices que se aplican sobre el cuerpo del pistón frenando sus movimientos, y el otro formado por un alambre que también se abraza al cuerpo de la jeringa y su extremo se sobrepone al reborde y se aplica sobre el pistón, pero el primero resulta caro y poco duradero, y el segundo resulta difícil de colocar y poco eficaz, por lo que ninguno de los dos ha alcanzado el grado de divulgación y utilización que hubiera sido lógico, ya que es muy importante en la práctica médica poder manipular las jeringas sin que el pistón se desplace por su propio peso, principalmente en las jeringas de calidad en la que el ajuste de dicho pistón en el cuerpo es perfecto y suave. -

15.

20.

25. Estos inconvenientes se subsanan con el objeto a que se contrae este Modelo de Utilidad, con el que gracias a sus especiales características de constitución y organización, se logra un bajo coste de fabricación y una eficaz sujeción del émbolo o pistón en



cualquier posición. - - - - -

30. Este freno se caracteriza en quedar formado por un aro de varilla metálica o alambre, cuyos dos extremos están doblados hacia fuera del propio aro y en lugares tales que la parte circular del aro es mayor que los 200° y menor que los 360°, constituyendo este aro el elemento o parte destinada a ser acoplada elásticamente sobre el cuerpo de la jeringa, para lo que se fabrica en material conveniente, principalmente acero templado. - - - - -

35.

40. Otra característica del mismo freno es que los dos extremos del aro se doblan hasta que sus partes rectas formen un ángulo aproximadamente recto y queden simétricos con relación al aro abierto, produciéndose en estos otros dobleces, ahora orientados hacia el centro del aro que se sobreponen a este y quedan los dos extremos alineados entre sí y sobrepuestos al diámetro del aro, dimensionándose de tal suerte que sus puntas queden aproximadas entre sí en longitud menor que el diámetro del pistón. - - - - -

45.

50. Es por último característica del mismo freno que en las puntas de los dos extremos se practican unos pequeños dobleces hacia arriba y éstos se aplanan y conforman en forma de pequeños casquetes esféricos, los cuales constituyen los puntos de contacto con el pistón y por ello su separación es siempre menor que el diámetro del pistón. - - - - -

55.



De esta manera se logra establecer dos puntos de contacto con el pistón, los que por pertenecer a los extremos acodados de ramificaciones de alambre elástico, toman contacto duro con el pistón y le frenan suavemente. Asimismo y por estar todo el freno fabricado en un solo alambre doblado en forma de aro, posee también una parte anular abierta y elástica que es la que sirve para ser acoplado en el cuerpo de la jeringa y debajo de su reborde superior, con lo que los extremos doblados según se ha descrito, quedan sobrepuestos al reborde y por tanto en disposición de frenar al pistón. - - - - -

Para facilitar la mejor comprensión de cuanto se ha indicado se describen seguidamente las figuras de la adjunta hoja de dibujos, en las que se han representado dos vistas relacionadas con un caso de posible realización, el que por ello debe ser considerado como ejemplo ilustrativo sin carácter limitativo. -

En dicha hoja la figura primera es una vista en planta del freno y la segunda es una vista lateral del mismo pero acoplado a una jeringa, que para mayor claridad se ha siluetado con líneas de puntos en la posición de pistón bajado, y con líneas de raya y punto en la posición operante del freno, o sea cuando el pistón ocupa una posición distinta. - - - - -

En dichas figuras se ha señalado por (1) el aro de alambre de acero que está abierto por (2) y (3) en cuyos lugares van doblados los lados (4) y (5) forman-

75237



do entre sí un ángulo aproximadamente recto, quedando ambos lados doblados otra vez por (6) y (7) hasta que los extremos (8) y (9) queden alineados y siguiendo la dirección del diámetro perpendicular al eje de simetría. Las puntas de estos extremos (8) y (9) están dobladas hacia arriba y aplanadas o aplastadas produciéndoseles ligera forma esférica en

85.

90.

95.

100.

Una vez conformado así este freno, se acopla sobre el cuerpo (12) de la jeringa para lo que se realiza el aro (1) con diámetro menor que el de (12) y así queda sólidamente ceñido. De esta manera, los lados o brazos (4) (6) (8) y (5) (7) y (9) pasan por sobre el reborde superior (13) de la jeringa, preferentemente por sobre las partes (14) rectas y cortadas del propio reborde (13) quedando así las puntas esféricas (10) y (11) emplazadas sobre la boca del cuerpo de la jeringa, y por tanto interponiéndose en el posible paso del pistón (15). - - - - -

En la figura segunda se aprecia mejor la manera como las puntas esféricas (10) y (11) quedan alojadas en la garganta (16) del pistón y bajo el botón (17) cuando éste está totalmente metido en la jeringa, (señalada con líneas de puntos), y asimismo como flexando, quedan las mismas puntas (10) y (11) apoyadas sobre el pistón (15) cuando éste está algo fuera del cuerpo de la jeringa (señalada con líneas de raya y punto), sin que como es natural, la presión con que se aplican (10) y (11) sobre el pistón (15)

105.

110.



115. pueda entorpecer sus normales desplazamientos, pero impidiéndole que por su propio peso se mueva cuando la jeringa se ponga en posición vertical. - - - -

120. Describas suficientemente las características del nuevo tipo de freno mejorado a que se contrae este Modelo de Utilidad, se hace constar que en el mismo se podrán introducir todas aquellas modificaciones que la experiencia y la práctica pudieran aconsejar, siempre que con ellas no se cambie, altere o modifique su idea fundamental que es la que se resume y concreta en la siguiente:

125. N O T A

Se declaran de novedad, propiedad y utilidad para todo el territorio nacional y sus colonias, las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S

130. 1º.- Freno mejorado para pistón que se caracteriza en quedar formado por un arco de alambre o varilla elástica, abierto y con los dos extremos doblados hacia fuera y formando un ángulo aproximadamente recto aunque con inclinación sobre el plano del arco, produciéndose en dichos lados, otros dobleces hacia dentro hasta que los extremos queden practicamente alineados y sobrepuestos a un diámetro del arco, terminando estos extremos con sus puntas dobladas, aplanadas o aplastadas y conformadas en forma esférica.

73237



140.

2ª.- Freno mejorado para pistón según la nota anterior que se caracteriza también en que el diámetro del aro es menor que el exterior del cuerpo de la jeringa, y la elevación producida en los extremos alineados es mayor que el grueso del reborde del mismo cuerpo

145.

de la jeringa, dimensionándose estos lados o extremos de tal suerte que sus puntas terminadas en forma esférica están separadas por una distancia menor que el diámetro del pistón. - - - - -

3ª.- "FRENO MEJORADO PARA PISTON". - - - - -

150.

Todo ello tal y como queda descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y una hoja de dibujos que la ilustra.

Madrid 25 de abril 1959



Fig 1ª

73237

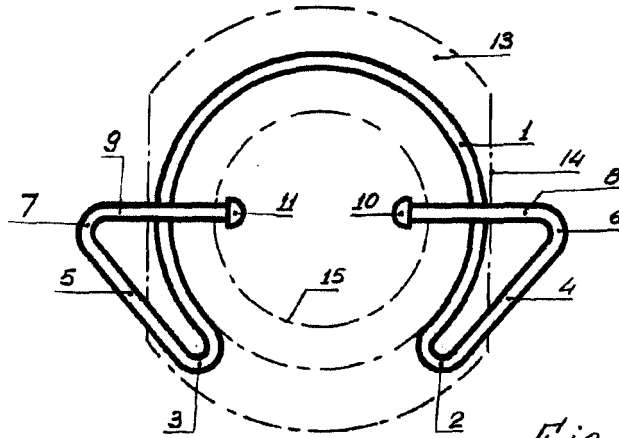
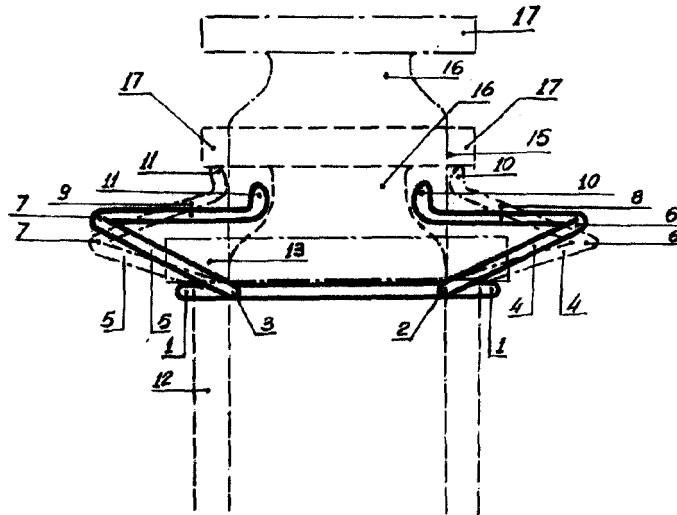


Fig 2ª



Escala variable

Agencia