

90744-



MODELO DE UTILIDAD

por "UN FRENO PARA RUEDAS DE SIDECAR", a favor de Don Miguel ABAD GARCIA, Don Jacinto ENFRUNS ROCA y Don José ESTEVE AMOROS, de nacionalidad española, residentes en Barcelona, Bismark , 39.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo hace referencia a un freno para ruedas de sidecar, que corresponde como se desprende de su enunciado, a una nueva modalidad de producir el frenado en la rueda libre e independiente de dichos vehículos, relacionándolo en íntima
5 concordancia con la palanca de pie del freno del escoter del que forma parte.

La lógica necesidad por mucho tiempo experimentada de que la indicada tercera rueda, disfrutara de iguales condiciones que el resto del vehículo, ha conducido al recurrente a la reso-
10 lución de la presente modalidad, que tiene como meta inmediata substituir la llanta de la antigua rueda, por una placa circular



que equivale a la propia rueda y que reúne los medios para ser portadora del freno enunciado.

La inclusión de este nuevo freno, tiene la finalidad de hacer partícipe a la rueda del vehículo lateral, de la misma reducción en el poder de avance, que experimenta la motocicleta cuando es frenada, alcanzando con ello la ventaja, de que con dicho equilibrio de fuerzas, no sufrirá nunca el vehículo ni los vaivenes de una inercia desigual, ni el desgaste excesivo de los medios de enlace entre el chasis del sidecar y el cuadro de la motocicleta.

Se caracteriza el modelo esencialmente, por la constitución de un dispositivo de frenado que se basa en la fricción de dos platinas, una fija a la rueda que es portadora en su cara interna de secciones de ferodo dispuestas circularmente; y otra móvil que gira libremente sobre el núcleo cilíndrico de la anterior fija, teniendo en ésta última vinculado el terminal del cable que conduce a la palanca de accionamiento, y que por tal razón gira, en un arco de círculo, al contrario que el sentido natural de avance de la rueda del vehículo.

Con objeto de dar a conocer en toda su amplitud la composición de este modelo, se expone un caso práctico de realización del mismo en el gráfico adjunto, a título de ejemplo al que referirnos en la consiguiente descripción.

En la Fig. 1, se representa el dispositivo de freno visto en alzado lateral. En la Fig. 2, se dibuja el mismo dispositivo visto superiormente. Y la Fig. 3, es un detalle complementario.

La base de asentamiento del freno, es el plato -4-, que se solidariza a la llanta de la rueda, y el eje -5-, que soportado por la abrazadera -6-, lo deja vinculado al brazo -7-, que se articula al chasis general del vehículo.

Al interior plato -4-, se le solidariza a su vez otra pla-



tina de menor diámetro -8-, que presenta en su cara exterior las placas de ferodo correspondientes -9-, distribuidas periféricamente y alrededor del casquillo de núcleo -10-, por cuyo interior cala el eje -5-, y cuyo núcleo es emangado exteriormente por el casquillo-buje -11-, solidario de la última placa móvil -12-, que es la más externa del montaje y la que recibe en un punto -13-, de su cara externa, la inserción y amarre del terminal del cable -14-, de tracción.

10 Inmediatamente en contacto con el borde del núcleo se inserta el muñón del brazo -7-, en el que cala el eje -5-, y cierra su encuadramiento con la tuerca fijal -15-.

15 Inmediatamente al indicado muñón y por el borde inferior del brazo, desciende un vástago -19-, por el que cala diametralmente el cable -14-, sirviendo al mismo tiempo de tope o punto de apoyo para el resorte helicoidal -18-, que lo guía concéntricamente hasta llegar al pivote de amarre extremo, así como más adelante en el mismo brazo existe otra brida también inferior en la que se sitúa un tensor para el referido cable (visible en la Fig. 1).

20 La Fig. 3, sirve para mostrar en el casquillo-núcleo -10-, la existencia en su superficie, de una hendidura -16-, dispuesta diagonalmente por la que discurre el pivote de encaje -17-, que cala a través del casquillo-buje -11-, solidarizándose con el mismo por contar con una cabeza tuerca que lo afianza. El núcleo se dibuja fuerte, y el casquillo-buje, en línea de trazos, señalando la fle-
25 cha el sentido en que se mueve el dicho casquillo con su propia placa solidaria -12-, para efectuar el frenado cuando el cable del freno de la moto, tira en el sentido de la flecha (de la Fig. 1).

30 Como consecuencia de la indicada inclinación del acoplamiento del pivote -17-, los dos platos se aproximan de un modo progresivo y eficaz hasta llegar a la inmovilización de la rueda, pasado



lo cual y al soltar el freno, la reacción expansiva del resorte helicoidal, provoca la regresión al punto de partida y la liberación de la rueda.

5 Con el ejemplo expuesto, se ha mostrado la realización de prototipo, que en su desarrollo ulterior al adaptarse a los diversos vehículos existentes, podrá experimentar variantes en cuanto a detalles de acabado que no por ello alterarán ni modificarán la esencialidad del modelo.

- N O T A -

10

Se reivindica como objeto del presente Modelo de Utilidad:

12.- Un freno para ruedas de sidecar, que se caracteriza por estar constituido por una platina circular que como base del conjunto pasa a solidarizarse con la rueda del sidecar, siendo portadora, esta platina en su cara interna de unos sectores recubiertos de ferodo en los que recibe la fricción de una segunda placa circular deslizable en cuya cara externa se inserta la fijación y amarre del cable de tracción procedente de la palanca de mando, existente en la motocicleta portadora del sidecar.

15

20 2º.- Un freno, caracterizado porque el eje de la rueda es sustentado libremente por un cojinete en el buje de la primera platina giratoria, y en su otro extremo, por la abrazadera terminal de un brazo de sustentación que se incorpora articuladamente al resto del chasis del vehículo, calando a las dos placas citadas y reteniendo a un núcleo cilíndrico que presenta en un punto de su superficie una hendidura dispuesta diagonalmente.

25

3º.- Un freno, caracterizado porque la platina deslizable va dispuesta sobre el núcleo cilíndrico presentando un casquillo cilíndrico en su diámetro interior sobre el que se dispone radialmente un pivote roscado que encaja en la hendidura del mencionado

30



núcleo cilíndrico, estableciendo con ello al hacerse girar la platina deslizable el avance de aproximación entre las dos platinas que giran en sentido contrario, hasta que entran en contacto, que es lo que produce el frenado.

5 4º.- Un freno, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque a lo largo del brazo de sustentación existe una brida descendente, a través de la cual, cala el cable de tracción, apoyándose sobre ella, un resorte helicoidal que partiendo del botón de inserción en la periferia de la platina deslizable, es el elemento
10 de reacción regresiva al punto de desfrenado.

5º.- UN FRENO PARA RUEDAS DE SIDECAR.

Madrid, de 3 - ENE. 1962

FERNANDO PERAIRE

R.P.

90744

Fig.1

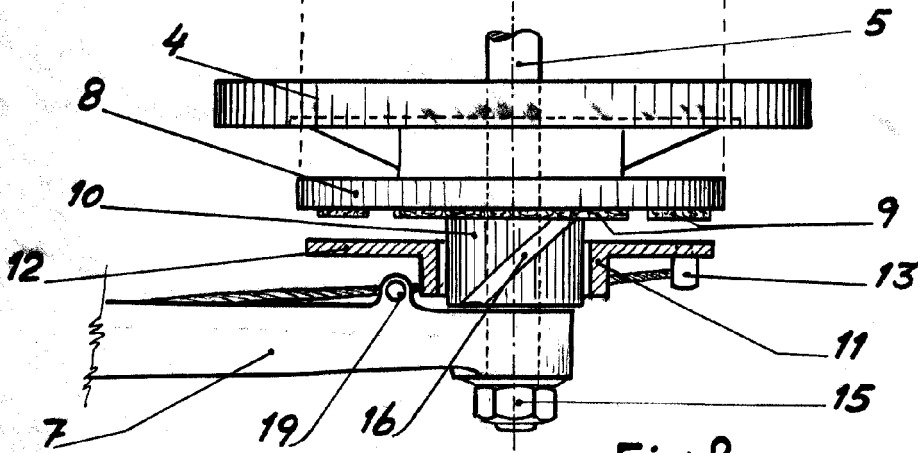
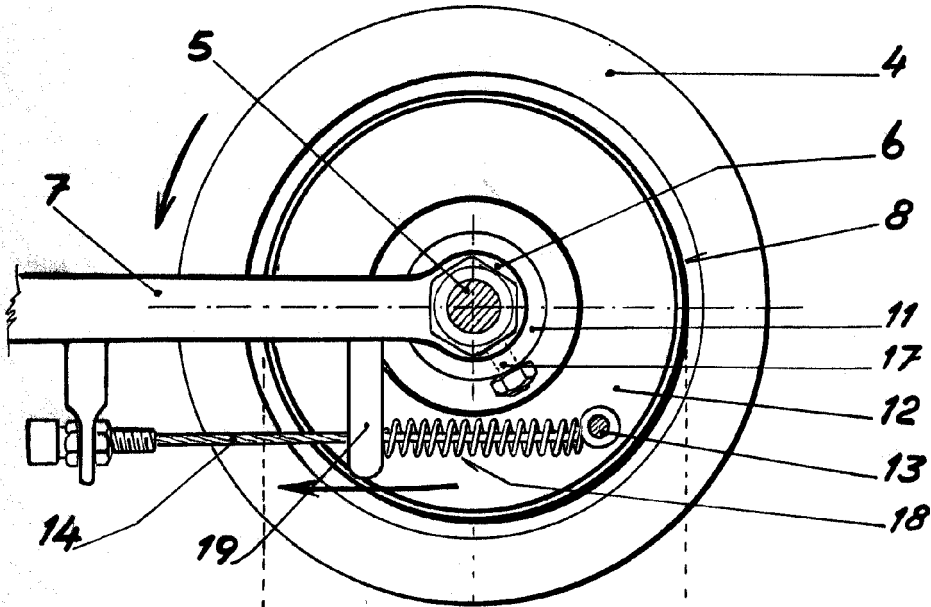


Fig.2

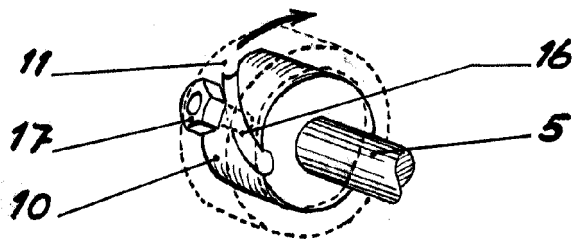


Fig.3

P.A.
Fernando Peraire

Escala variable

