

REGISTRO DE LA PROPIEDAD
INDUSTRIAL
MODELOS
20 FEB. 1963
ENTRADA



97817

97817

M O D E L O

d e

U T I L I D A D

a favor de don Manuel Titos Vazquez, de nacionalidad españo
la, residente en GUADAHORTUNA (Granada), Carretera Cardela,
s/nº,

p o r

"EJE CONDUCTOR DE
CABLE DE FRENO"

Inventor: El propio solicitante.



MEMORIA DESCRIPTIVA

Los distintos dispositivos de frenos, destinados a aminorar la velocidad o detener por completo un vehículo, — tienen como elemento común una transmisión, que según el sistema adoptado, o por exigencia del mecanismo al que se aplica, puede ser un cable o una varilla metálica.

Si nos detenemos a considerar qué los distintos — sistemas de frenos al uso, requieren diferentes medios de accionamiento, hallaremos la necesidad práctica del dispositivo que es el objeto de esta Memoria, y cuya justificación — aparecerá a través de las líneas, que siguen:

Es una realidad que estamos contemplando con frecuencia, que los tractores, utilizados especialmente para — transportes de grandes masas, en los medios agrícolas, llevan un mando en la parte anterior o remolcador, que da la seguridad de marcha y frenado a la parte posterior o remolcada.

Habiendo cuenta las condiciones de aislamiento y separación frecuente entre el vagón remolcado y el tractor, dado que a éste fue concebido y se aplica realmente a muy diversas clases de trabajos agrícolas, se hace necesario que los medios de unión de uno a otro sean realizados con tal simplicidad, que evitando complicaciones mecánicas, reduzcan al mínimo las averías o roturas mecánicas. Y ello, porque el vagón o cuerpo remolcado, no admite, dada la forma de unión y trabajo de los dos elementos, sistemas de freno autónomos o directos, sino que han de funcionar simultáneamente y accionados por un solo mando dispuesto en el elemento tractor.

Por otra parte, hemos de contemplar que el vagón remolcado, al no disponer de gobierno propio, está sometido a un sistema de giro de sus ruedas delanteras sobre un eje —



30 vertical, de tal manera que éste requiere de gran consisten-
cia al realizar la diversa función de centro de giro de las
ruedas delanteras, y unión entre el cuadro de dichas ruedas
y la parte delantera de la caja-vagón que constituye el re-
molque.

35 Supuesto que en las ruedas del vagón remolcado --
existen frenos de zapatas o de cintas, requieren de un medio
de accionamiento desde la parte anterior, lo que implica la
existencia de un cable metálico que acciona dichos frenos.

40 Hasta ahora, el freno mecánico empleado, consiste
en una palanca adosada a uno de los brazos de enganche del -
remolque, la cual lleva una leva que, al producirse el frena
do en el tractor, por la misma fuerza de empuje, produce una
presión, que dá lugar al frenado del remolque.

45 Con el fin de asegurar el accionamiento del freno
en la rueda delantera del remolque, se ha de dotar a éste de
un cable de transmisión, que permita el accionamiento simul-
táneo del freno, tanto en las ruedas del tractor, como en --
las del remolque.

50 La instalación de dicho cable, dado que el movimien-
to del giro del cuadro delantero de las ruedas exige la axis
tencia de un elevado grado de holgura, hasta ahora se viene
haciendo por fuera de dicho eje, lo que implica un rodeo con
la consiguiente disminución de la fuerza de tensión en el mo
mento de la frenada.

55 Como el punto de giro del cuadro de las ruedas de-
lanteras, está lógicamente en el centro de simetría de la --
plataforma del cuerpo remolcado, la dificultad apuntada en -
la misma, tanto si se hace pasar el cable del freno como por
60 uno o por el otro lado, ya que la distancia a recorrer es --
idéntica.



65 Por el solicitante de este Modelo de Utilidad, se ha ensayado con éxito la utilización de un eje que a la vez que sirve para el giro de un cuadro de las ruedas delanteras del cuerpo remolcado se empleen para el paso del cable del freno, logrando con ello el aprovechamiento de toda la fuerza de la frenada, sin riesgo alguno de rotura, y con la seguridad de que cualquiera que sea la posición de las ruedas de dicho vagón remolcado, sea idéntica la eficacia de la frenada.

70 Por todo ello, y por reunir los necesarios requisitos de novedad y utilidad, como se verán por las explicaciones que van a seguir, el Modelo que en esta Memoria se solicita, se hace acreedor a los beneficios de protección y explotación exclusivos que concede el correspondiente artículo del vigente Estatuto de la Propiedad Industrial de 26 de Julio de 1929, publicado por Real Decreto de 30 de Abril de 1930, y modificado por Decreto de 26 de Diciembre de 1947.

75 Para la más clara intelección de las explicaciones que siguen, se acompaña a esta Memoria, formando parte de la misma, una hoja doble de dibujos, en la que en tres figuras se representa el dispositivo cuya protección se solicita, y su montaje en el vagón remolcado.

80 La figura A) ofrece una sección del eje (5), en cuyo centro existe una perforación (8), longitudinal, destinado al paso del cable de freno. La figura B) ofrece una vista del propio eje abatido es decir, por su cara superior, y en ella se distinguen, la cabeza enteriza con el propio cuerpo (5) y el orificio central (8).

85 Con el fin de dar una más acabada idea de la situación en que queda dicho eje una vez montado, en la figura C), se ofrece un esquema de su posición con relación a las ruedas



de los dos vehículos, el tractor o remolque, y el vagón re-
 molcado. Así, se señala por (1) la palanca de freno que va
 situada en el tractor con (2) el balancín de compensación --
 que iguala el frenado de las cuatro ruedas de manera unifor-
 mes; Con (3) y (4), se indican las poleas de conducción del
 cable; con (5) el eje a que se contrae la presente Memoria;
 indicándose finalmente con (6) el eje delantero de ruedas y
 con (7), el eje trasero de ruedas.

95

100

La ventaja notoria que ofrece el dispositivo obje-
 to de esta Memoria está en la seguridad que ha de dar a la
 frenada, dado que el paso del cable se ha de hacer justamen-
 te por el centro de giro, aplicándose por tanto el efecto de
 su acción, exactamente por igual a las cuatro ruedas.

105

Descritas las características estructurales y fun-
 cionales, y las ventajas que ofrece este Modelo de Utilidad
 solo nos resta concretar en la siguiente

N O T A

las

110

R e i v i n d i c a c i o n e s

115

1ª. Eje conductor de cable de freno, aplicable a
 vehículos remolcados, caracterizado por estar constituido --
 por un cuerpo cilíndrico, a través de cuyo centro de eje de
 giro hay practicado un orificio o canal longitudinal destina-
 do al paso del cable de freno de las ruedas delanteras, de
 suerte que el efecto de la frenada se sienta por igual y si-
 multáneamente en las ruedas delanteras y en las traseras del
 vagón o vehículo remolcado.

120

2ª. EJE CONDUCTOR DE CABLE DE FRENO.

Tal y como apare representado, descrito y represen



tado y reivindicado en la presente Memoria descriptiva, que consta de seis hojas de texto, mecanografiadas por una sola carca, y una hoja doble de dibujos.

125

Madrid, a 20 de Febrero de mil novecientos sesen
ta y tres.

Don MANUEL ITOS VAZQUEZ

MODELO DE UTILIDAD

97617

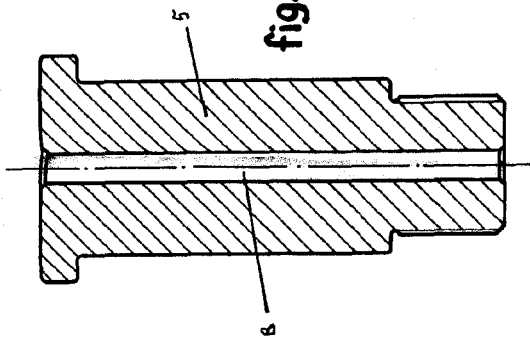


fig. A

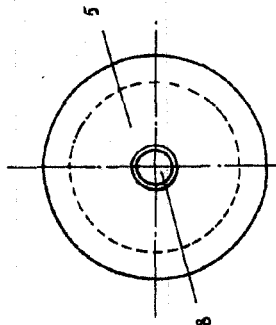


fig. B

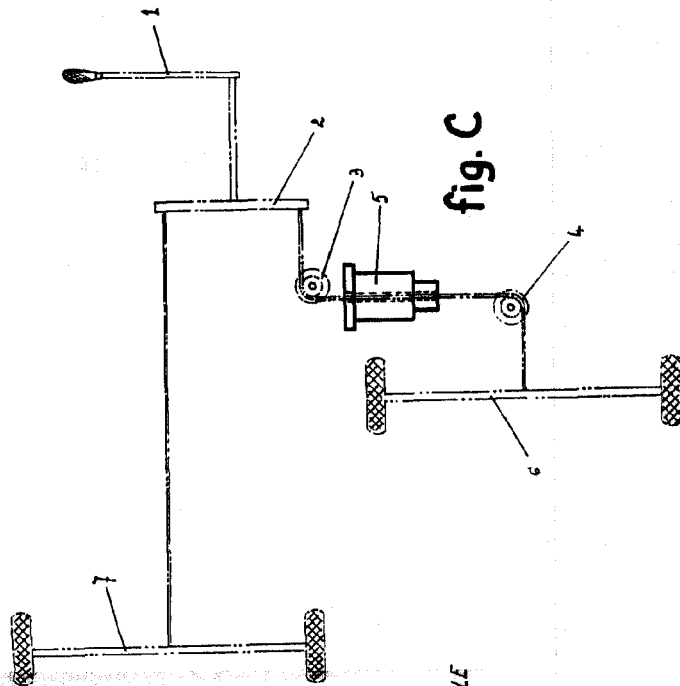


fig. C

ESCALA VARIABLE

MADRID 20 FEBRERO 1963

Manuel Ito Vazquez