



148992

P A T E N T E D E M O D E L O D E U T I L I D A D

por VEINTE AÑOS

a favor de Don Quintín CARREÑO Mallo-
fre y Don Gerardo CARREÑO Piera,
de nacionalidad española, domiciliados en Barcelona, calle de
Rech Condal, número 9, p o r :

" MECANISMO DE FRENO DE LA CINTA PARA FLEXOMETROS "

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

1 El presente Modelo de Utilidad hace referencia, según se
indica en su enunciado, a un mecanismo de freno de la cinta pa-
ra flexómetros, es decir, a un mecanismo destinado a determinar
automáticamente el bloqueo de la cinta métrica en cualquier po-
5) sición sobresaliente del estuche en que sea abandonada, contra-
rrestando el efecto del resorte de recuperación y evitando que
se rearrolle en el interior del estuche, por causa de la acción
ejercida por este resorte.

El mecanismo que se preconiza, según se verá claramente



a continuación, destaca especialmente por su simplicidad, dado que consta básicamente de una sola palanca, que puede ser moldeada de una pieza a partir de un material plástico apropiado, pudiendo ser obtenida en grandes series a precios de coste muy reducido, y cuyo montaje y acoplamiento en el estuche no ofrece realmente la menor dificultad, exigiendo una inversión mínima de mano de obra.

Por lo demás, la esencialidad, forma de funcionar y principales características y ventajas del mecanismo de freno que se preconiza, resultarán más fácilmente comprensibles a la vista de los dibujos adjuntos, en los que - en forma esquemática y, desde luego, sin caracter limitativo de ninguna clase - se ha representado un ejemplo concreto de realización práctica del mismo.

En estos dibujos, la figura 1 es una vista en planta del estuche, supuesta desmontada una de las dos piezas integrantes del mismo, mostrando al mecanismo de freno en posición de frenado y de liberación de la cinta métrica, respectivamente; y la figura 2 es una vista lateral de la palanca, que constituye elemento esencial del sistema.

Refiriendonos, pues, a estos dibujos:

El estuche comprende, según es normal, dos piezas complementarias 1, dispuestas para encajar entre sí a modo de tapa y caja, y ser inmovilizadas en esta posición, por ejemplo, por medio de unos tornillos pasantes por las aberturas axiales 2 previstas en unas correspondientes columnas coincidentes 3. Una de estas dos piezas comporta el eje 4, al que se ancla, por ejemplo, a través de una entalla diametral 5, la extremidad del resorte espiral que determina la recuperación de la cinta métrica. Esta cinta puede de manera indiferente arrollarse directamente sobre el resorte o bien hacerlo sobre un barrilete o tambor, dotado



de cualquier estructura apropiada, en cuyo interior se aloje aquel, siendo impulsado a girar por el mismo.

Una vez convenientemente acopladas las dos piezas o mitades integrantes del estuche, éste queda totalmente cerrado, presentando únicamente, según es normal, una abertura o embocadura 6, a través de la que sale la cinta al exterior, y, de manera esencial, una amplia abertura o ventana lateral, a través de la que sobresale y resulta accesible el órgano de maniobra del mecanismo de freno. Ni que decir tiene que las dos indicadas piezas podrán presentar cualquier forma en planta que se considere conveniente, tal como la forma de cuadrilátero irregular que se ha representado en las figuras, o bien una forma circular, otra poligonal cualesquiera, regular o no, etc., etc.

El dispositivo de freno que se preconiza comprende esencialmente una palanca acodada, de brazo notablemente desiguales, señalada en su conjunto con la referencia 7, que presenta en su vértice un orificio 8, a través del que puede ser arriostada sobre un eje 8', fijo al estuche, que puede, por ejemplo, hallarse formado por dos mitades alineadas, moldeadas de una sola pieza con cada una de las dos partes integrantes del estuche. La indicada palanca, queda, pues, en condiciones de girar libremente sobre el eje 8', y conforma en una extremidad una zapata 9, preferentemente dotada de relieves antideslizantes 10, dispuesta para apoyarse sobre la cinta realizando la acción de frenado, y en la otra extremidad una amplia superficie de actuación 11, asimismo preferentemente dotada de relieves antideslizantes 12, que asoma al exterior a través de la abertura prevista en el lateral del estuche, a que se ha hecho anteriormente referencia. Finalmente, existe una fuerza elástica, concretamente representada por el muelle helicoidal 13, que impulsa constantemente a la indicada palanca a adoptar una posición límite, de-



terminada por el reborde 14, que no puede pasar a través de la
abertura prevista en el estuche, en la que la zapata 9 se apoya
contra la cinta métrica, realizando la acción de frenado de la
misma, e impidiendo que se rearrolle en el interior del estuche
5 obedeciendo al resorte de recuperación. Este muelle helicoidal
por una extremidad encaja en un correspondiente alojamiento 15
previsto en la palanca, y por la extremidad opuesta se fija a
un saliente interno 16 previsto en el estuche. Conviene desta-
car que esta última fijación se lleva a cabo por cimple encaje
10 a corredera de las espiras extremas del muelle en una regata 17,
dotada de una sección aproximadamente en T, es decir, provista
de rebordes superiores de contención, practicada en el indicado
saliente 16. Esta forma de fijación, facilita extraordinariamen-
te el montaje y permite reducir en forma relativamente muy impor-
15 tante la mano de obra que interviene en la obtención del artícu-
lo manufacturado.

Se tiene, pues, que la palanca 6 referida, se hallará cons-
tantemente impulsada por el muelle 13 a girar en sentido de apli-
car la zapata 9 contra la cinta métrica, realizando el frenado
20 de la misma, y podrá ser apartada de esta posición, en vistas a
determinar la liberación de aquella, por medio de un simple efec-
to de presión manual ejercido sobre la superficie de actuación
11.

Resta ya únicamente hacer constar de una manera general y
25 expresa que, como se comprende y es lógico, en la realización
práctica del mecanismo que ha quedado expuesto, cabrá introducir
todas aquellas adiciones y modificaciones de detalle que no afec-
ten a lo que constituye la esencialidad del registro que se so-
licita.



N O T A

SE REIVINDICA:

1 - Mecanismo de freno de la cinta para flexómetros, caracterizado por comprender una palanca acodada de brazos sensiblemente desiguales, libremente articulada por su vértice a un eje fijo al estuche, que en una extremidad conforma una zapata dispuesta para apoyarse sobre la cinta métrica en una zona próxima a la abertura de salida al exterior de la misma, realizando la acción de frenado, y en la extremidad opuesta comporta una amplia superficie de actuación, que asoma al exterior a través de una correspondiente abertura lateral practicada en el estuche, habiéndose previsto un muelle helicoidal que actúa sobre la expresada palanca, impulsandola constantemente a adoptar una posición límite determinada por la acción de tope ejercida contra el borde interno de la abertura del estuche por un reborde previsto en la palanca, en la que la zapata se apoya sobre la cinta, ejerciendo la acción de frenado.

2 - Mecanismo de freno de la cinta para flexómetros, caracterizado porque el muelle helicoidal referido en la reivindicación precedente, por una extremidad encaja en un correspondiente alojamiento previsto en la palanca, y por la extremidad opuesta se fija a un soporte interno previsto en el estuche, realizándose esta fijación por encaje a corredera de las espiras extremas del muelle en una regata de sección aproximadamente en T, practicada en el indicado soporte.

3 - Mecanismo de freno de la cinta para flexómetros.

Consta la presente Memoria Descrip-



tiva de seis hojas mecanografiadas, escritas por una sola cara, numeradas del 1 al 6, con sus líneas numeradas, a su vez, de cinco en cinco y de dibujos anejos.

Barcelona, 17 MAYO 1969

P. A.

