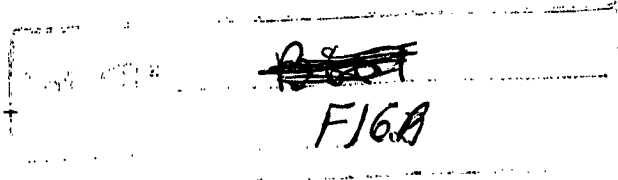


200635



MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

A favor de JANE, S.A., sociedad mercantil española,
domiciliada en BARCELONA, Cartagena, 203. - - - - -

Por: "FRENO MEJORADO PARA VEHICULOS LIGEROS". - - -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a un
freno mejorado para vehículos ligeros, ideado principalmente
para aplicación a cochecitos y coches-silla infantiles,
5 si bien es utilizable asimismo con otros vehículos ligeros
diversos de tipo infantil, como triciclos, motocicletas,
etc. e incluso vehículos empleables industrialmente, como
carretillas y plataformas rodantes.

El freno en cuestión guarda relación con un
10 freno para vehículos ligeros amparado por el modelo de
utilidad nº 173.512 del que es titular el solicitante



del presente modelo y que se caracteriza por constar, en líneas generales, de un soporte fijado al chasis del vehículo cerca de la rueda correspondiente, cuyo soporte está atravesado por un eje giratorio, accionable
5 manualmente y poseedor de un doble acodamiento, siendo tal eje susceptible de adoptar dos posiciones opuestas en un ángulo de 180° aproximadamente, una de ellas inactiva y mantenida por un dispositivo de retención, y la otra activa en la que por uno de sus codos se
10 aplica contra la rueda elástica para obtener el frenado.

El freno objeto del citado modelo anterior, si bien es funcionalmente eficiente, presenta cierta complicación constructiva, ya que comprende un soporte accesorio para el eje y comporta, además, un dispositivo
15 para la retención de la posición inactiva de dicho eje.

Contrariamente a ello, el freno a que se contrae este modelo de utilidad es simplificado con relación al del modelo anterior. En este sentido, tal freno se caracteriza esencialmente por el hecho de constar de
20 un apéndice que está montado giratorio directamente en el chasis del vehículo, sin necesidad de soporte accesorio, en un punto próximo a la rueda, cuyo apéndice presenta un doble acodamiento y está dotado de un
mando formado por una corta varilla lateral poseedora
25 de un pomo y que facilita el accionamiento del citado apéndice, el cual se puede situar en dos posiciones opuestas una de ellas inactiva en la que el acodamiento terminal se halla alejado de la llanta elástica de la rueda, y la otra de trabajo en la que dicho
30 acodamiento se aplica a presión elástica contra la

20476

- 3 - 110 0033

13 F



mencionada llanta. El giro del apéndice se efectúa a fricción mediante la que el mismo se mantiene en la posición pasiva en la que la varilla de accionamiento se apoya en el chasis por una porción media definida en tal varilla entre una doble inflexión de que es poseedora, sin que sea necesario dispositivo alguno de retención de la referida posición pasiva.

Con el fin de facilitar la explicación se acompaña a la presente memoria descriptiva una hoja de dibujos en la que se ha representado un caso práctico de realización, el cual se cita sólo a título de ejemplo no limitativo del alcance del presente modelo de utilidad.

En dichos dibujos:

Las figuras 1 y 2 son dos vistas en planta en las que se ilustra el freno respectivamente en posición inactiva y en posición de trabajo.

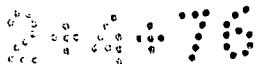
De acuerdo con los dibujos, dicho freno consiste en un apéndice determinado por un eje -1- que presenta un acodamiento -2- seguido de un acodamiento terminal -3-, cuyo eje se articula en un elemento -4- del chasis de un cochecito o coche-silla infantil en un punto próximo a la llanta elástica de la correspondiente rueda -5- montada libremente giratoria en dicho elemento -4- del chasis. La articulación del eje -1- al elemento -4- se realiza a fricción que tiene efecto con ayuda de una tuerca -6- enroscada en el extremo de articulación del eje junto con una arandela , y mediante rozamiento de la zona de arranque del acodamiento -3- del eje contra el borde del orificio del elemento -4- a través del que



pasa el eje. Este último lleva unida lateralmente una corta varilla -7- provista de un pomo de maniobra -8- y poseedora de dos inflexiones -9- y -10-.

5 Por medio del pomo -8- se puede hacer girar el eje -1- de manera que es susceptible de adoptar una posición inactiva en la que el acodamiento terminal -3- se halla alejado de la llanta elástica de la rueda -5-, en cuya posición la varilla de mando -7- se apoya por su porción definida entre las inflexiones 10 -9- y -10- en el elemento -4- del chasis del vehículo, siendo mantenida dicha posición inactiva por la fricción antes explicada con la que gira el eje -1-. De esta posición el eje se puede hacer pasar por 15 activa en la que el acodamiento terminal -3- se aplica contra la llanta elástica de la rueda -5-, de modo que se imposibilita el giro de la misma, cuya posición activa del eje queda estabilizada por el efecto de presión elástica que se produce entre la llanta de la 20 rueda y el propio eje, siendo mayor el efecto de inmovilización cuanto mayor es el giro angular del eje, que determina un mayor apriete, con todo lo cual se obtiene un frenado muy seguro, resultando prácticamente imposible que el acodamiento -3- del eje se desprenda 25 de la llanta de la rueda fortuitamente, a pesar de lo cual el desfrenado puede conseguirse mediante una oscilación manual del eje hacia arriba, como se comprende.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización 30 que difieran sólo en detalle de la indicada únicamente



a título de ejemplo, a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, realizarse este freno con los medios, componentes y accesorios más adecuados, por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las siguientes reivindicaciones.

N O T A

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

1.- Freno mejorado para vehículos ligeros, caracterizado esencialmente por estar constituido en forma simplificada por un apéndice que se articula giratorio directamente en el chasis del vehículo en un punto próximo a la llanta elástica de la rueda correspondiente, cuyo apéndice presenta un doble acodamiento y lleva unida una corta varilla lateral poseedora de un pomo para facilitar el accionamiento del apéndice, mediante cuyo accionamiento el mismo se puede situar en dos posiciones opuestas, una de ellas inactiva en la que el acodamiento terminal del apéndice se halla alejado de la llanta elástica de la rueda, y la otra de trabajo en la que dicho acodamiento se aplica a presión elástica contra la mencionada llanta.

2.- Freno mejorado para vehículos ligeros, según la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que el giro del apéndice se efectúa a fricción en el extremo de articulación del apéndice, con lo que es mantenida la posición inactiva del mismo, en la cual la varilla de mando se apoya sobre el chasis por una porción media definida en tal varilla entre dos inflexiones de que es poseedora.

200635

200635

- 6 -



3.- FRENO MEJORADO PARA VEHICULOS LIGEROS.

Consta la presente memoria descriptiva de seis hojas mecanografiadas, foliadas, numeradas y escritas por una sola cara, acompañada de una lámina de dibujos.

Madrid, a 19 FEB. 1974

JANE, S.A.

P.A.
MANUEL DE KAAEL
P.P. *[Signature]*

L/ar.

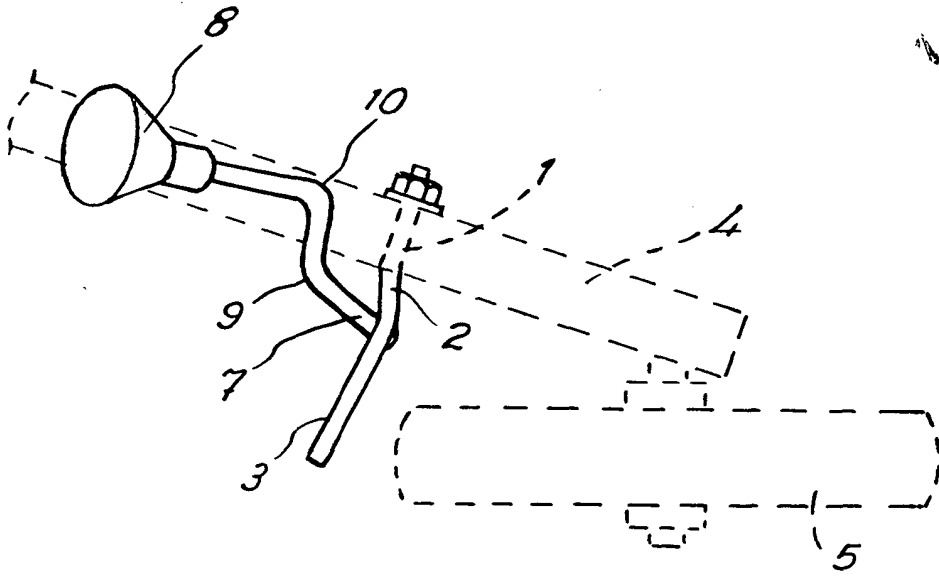


Fig. 1

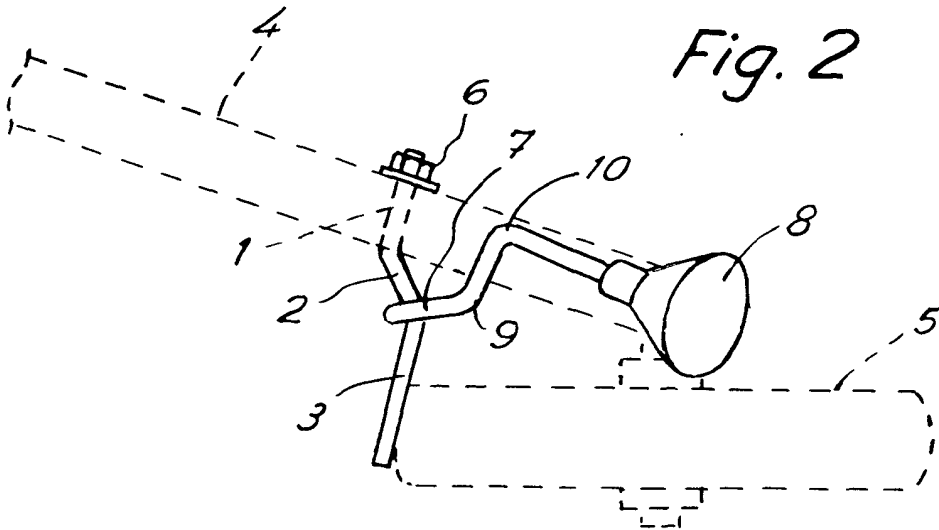


Fig. 2

Madrid, 19 Febrero 1974

P. A.

JOSE GONZALEZ
P. F. J. J. Sanchez