

207126

Int. Cl. ² : 0607

MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para España,
sus territorios y plazas de soberanía, a
favor de:

JOSEPH LUCAS (INDUSTRIES) LIMITED

entidad británica, domiciliada en Great
King Street, Birmingham, Inglaterra, rela
tivo a:

"MANDO DE FRENO DE MANO PARA VEHICULOS"

=====

Inventor: Edward Cryer

Prioridad: Solicitud de patente en Gran Bretaña
nº 19699/1970 de fecha 24 Abril 1970.

NOTA: Solicitado como transformación de la solicitud
de patente de invención 390.663.

16



MEMORIA DESCRIPTIVA

Esta invención se refiere a unos perfeccionamientos en los controles o mandos de freno de mano para vehículos. - - - - -

- 5. Un control o mando de freno de mano, según la invención, posee un elemento conductor hueco, una barra conductora montada para realizar movimiento axial dentro de dicho elemento, estando dicha barra aislada de dicho elemento y dispuesta para ser acoplada a un mecanismo de soltado del freno de mano,
- 10. un pomo montado para realizar movimiento axial en dicho elemento, siendo dicho pomo accesible desde un extremo del elemento y estando acoplado con dicha barra de modo que el movimiento axial del pomo se transmite a la barra para mover la barra, medios elásticos que oprimen la barra y el pomo hacia
- 15. una posición axial en la cual, durante el funcionamiento, el mecanismo de soltado es inoperante, un cristal situado en el extremo exterior del pomo y un portalámparas capaz de soportar una lámpara dentro del pomo, realizándose una conexión eléctrica con la lámpara, durante el funcionamiento, a través de la barra y realizándose una segunda conexión eléctrica con la
- 20. lámpara a través de dicho elemento, saliendo luz de la lámpara desde el pomo, a través de dicho cristal, durante el funcionamiento. - - - - -

Con preferencia dicho portalámparas es definido par-



cialmente por dicho pomo. - - - - -

Es conveniente que dicha barra esté provista de una cubierta aislante. - - - - -

5. Es deseable que el pomo esté formado por material aislante y que dicho cristal (expresión que se adopta en la presente memoria por la función que desempeña y no por la materia que lo constituye) forme parte integrante del mismo. - -

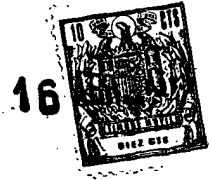
En los planos que se acompañan: - - - - -

10. La Figura 1 es una vista lateral de un freno de mano según un ejemplo de la invención en el cual se ha eliminado para mayor claridad parte de la cubierta, - - - - -

La Figura 2 es una sección de parte de la Figura 1, a una escala mayor, - - - - -

15. La Figura 3 es una vista en planta de otra parte de la Figura 1. - - - - -

20. Haciendo referencia a los planos, el control de freno de mano posee un elemento conductor 11, tubular, dentro del cual va montada una barra conductora 12, siendo la barra 12 capaz de realizar un movimiento axial con relación al elemento 11, y estando acoplada por el extremo 13 a un mecanismo 14 de soltado por trinquete del freno de mano. El extremo del elemento 11 que está opuesto al extremo 13 de la barra 12 está rodeado por una funda 15 de cloruro de polivinilo que puede tener una forma adecuada para definir una empuñadura. -



- Un pomo aislante 16 está montado en el extremo del elemento 11 opuesto al extremo 13 de la barra 12 y sobresale del mismo. El pomo 16 es capaz de moverse axialmente con relación al elemento 11 y su extremo situado dentro del elemento 11 termina junto a un anillo 17 de latón. Un resorte helicoidal 18 de compresión está montado dentro del elemento 11 y sus dos extremos se apoyan contra el elemento 11 y el anillo 17, respectivamente, de modo que el resorte 18 empuja al pomo 16 hacia una posición no operativa en la cual un extremo del pomo sobresale del elemento 11. El extremo de la barra 12 opuesto al extremo 13 está montado dentro de un elemento aislante 19 que está unido al anillo 17 de modo que el anillo 17 queda sujeto entre el elemento 19 y el pomo 16. Así, la barra 12 es solidaria del pomo 16 en el movimiento axial con relación al elemento 11, de modo que cuando se oprime el pomo 16 hacia dentro del elemento 11, la barra 12 se desplaza con relación al elemento 11 para accionar el mecanismo de soltado por trinquete del freno de mano, de forma que la elasticidad del resorte 18 oprime al pomo 16 y a la barra 12 para hacerles retroceder hacia la posición no operativa cuando se suelta el pomo. - - - - -

El pomo aislante 16 tiene la forma de un cuerpo hueco abierto por un extremo, formando el pomo 16 y el anillo 17 junto con el elemento 19 un portalámparas. Alojada dentro del portalámparas hay una lámpara 21, quedando el resalte conductor 22 de la lámpara 21 junto al extremo abierto del pomo. Además, el extremo de la barra 12 soportado por el elemento 19 sobresale del elemento 19 en dirección hacia el extremo abierto del pomo 16, y un resorte 12 oprime a la lámpara 21 contra



la barra 12 de modo que el resalte conductor 22 coopera con la barra 12. El anillo 17 posee una pestaña monopieza 24 que se extiende alrededor de la periferia del agujero del anillo 17 y la disposición es tal que cuando el resalte 22 es apretado por el resorte contra la barra 12 el cuerpo conductor 25 de la lámpara 21 entra en contacto con la pestaña 24, y el elemento 19 impide el cortocircuito entre el resalte 22 y el cuerpo 25 a través de la barra 12. - - - - -

5.

El pomo 16 es de una resina sintética traslúcida y

10.

en su extremo contiguo al filamento de la lámpara 21 define un cristal 26 de modo que la luz emitida por la lámpara sale por el cristal 26. Los contactos eléctricos de la lámpara 21 son el resalte 22 que forma el terminal activo de la lámpara y el cuerpo conductor 25 que forma el contacto a tierra. El

15.

cuerpo 25 es apretado elásticamente por el resorte 23 contra la placa conductora 17, la cual a su vez está conectada al elemento 11 a través del resorte 18. Dado que el elemento 11

20.

está fijado, durante el uso, a la carrocería de un vehículo automóvil la conexión a masa con la lámpara 21 se realiza a través del elemento 11 por medio del resorte 18 y del anillo 17. Además, en el extremo 13 de la barra 12, donde la barra está conectada al mecanismo 14 de soltado por trinquete hay insertado un casquillo aislante 27 entre la barra 12 y el mecanismo 14, de modo que la barra 12 queda aislada del mecanismo 14, el cual naturalmente está conectado a tierra. Un conductor eléctrico 28 está fijado al extremo 13 de la barra para proporcionar una conexión al terminal activo de la lámpara 21, constituido por el resalte 22, a través de la barra 12.

25.

También, con el fin de asegurar que la barra 12 esté aislada



de la envolvente 11, la barra 12 está preferentemente rodeada por una cubierta aislante 29. Durante el funcionamiento, el conductor 28 está conectado a la batería de un vehículo a través del interruptor del encendido del vehículo y de un interruptor accionable por el freno de mano de modo que, suponiendo que el conductor del vehículo cierra el interruptor de encendido sin haber soltado el freno de mano, se activará la lámpara 21 y se iluminará el cristal 26 avisando que el freno de mano no ha sido soltado. - - - - -

10. Si es necesario, puede intercalarse una unidad de intermitencia en el circuito de la lámpara 21 de modo que si el interruptor de encendido del vehículo se cierra sin que se haya soltado el freno de mano, se tendrá un aviso mediante la iluminación intermitente de la lámpara 21 en lugar de una iluminación continua. - - - - -

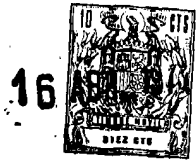
N O T A

Se declaran de novedad, propiedad y utilidad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las siguientes:

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

20. 1.- Mando de freno de mano para vehículos, caracterizado porque posee un elemento conductor hueco, una barra conductora montada para realizar movimiento axial dentro de dicho elemento, estando dicha barra aislada de dicho elemento y dispuesta para ser acoplada a un mecanismo de soltado del freno de mano, un pomo montado para realizar movimiento

25.



axial en dicho elemento, siendo dicho pomo accesible desde un extremo del elemento y estando acoplado con dicha barra de modo que el movimiento axial del pomo se transmite a la barra para mover la barra, medios elásticos que oprimen la barra y el pomo hacia una posición axial en la cual, durante el funcionamiento, el mecanismo de soltado es inoperante, un cristal situado en el extremo exterior del pomo y un portalámparas capaz de soportar una lámpara dentro del pomo, realizándose una conexión eléctrica con la lámpara, durante el funcionamiento, a través de la barra y realizándose una segunda conexión eléctrica con la lámpara a través de dicho elemento, saliendo luz de la lámpara desde el pomo, a través de dicho cristal, durante el funcionamiento. - - - - -

2.- Mando según la reivindicación 1, caracterizado porque el portalámparas queda definido en parte por dicho pomo. - - - - -

3.- Mando según la reivindicación 1 ó 2, caracterizado porque dicha barra está provista de una cubierta aislante. - - - - -

4.- Mando según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque el pomo es de material aislante y dicho cristal forma parte integrante del mismo. - - - - -

5.- "MANDO DE FRENO DE MANO PARA VEHICULOS". - - -

Todo ello conforme se describe y reivindica en la



presente memoria que consta de ocho hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras, y de una lámina de dibujos que la ilustra.

BARCELONA, 16 ABRIL 1971
P.A. M. CURELL SUÑOL

Maria. In da

mts.

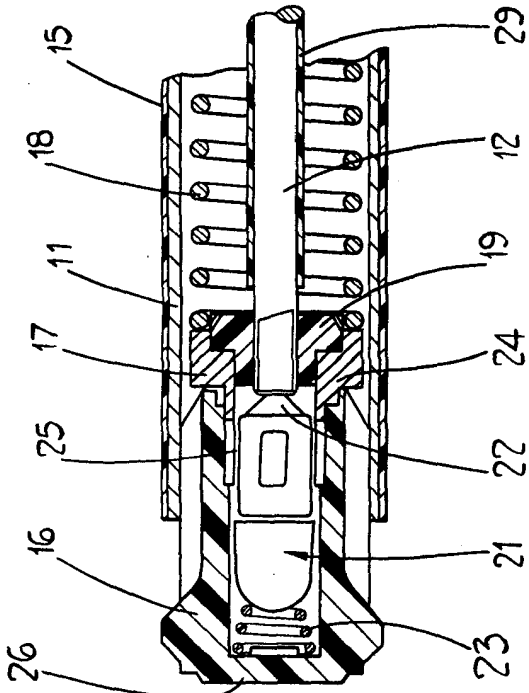


FIG. 2

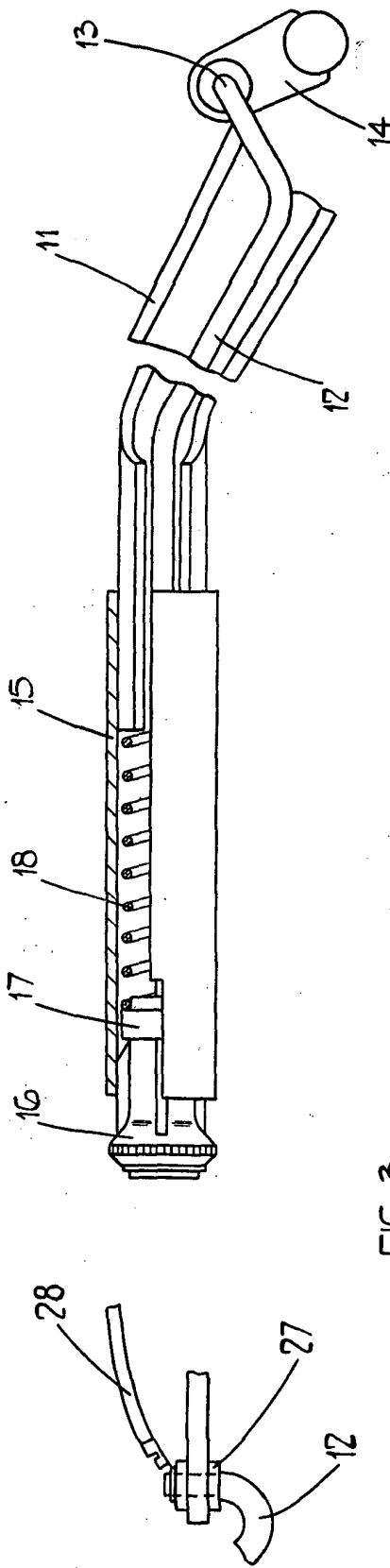


FIG. 3

FIG. 1

Edmund