

208441



17.50

F.e. 16-6-1976

Int. Cl.:	E 05 F

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

Correspondiente a la solicitud de registro de Modelo de Utilidad, que por veinte años, se solicita para todo el territorio nacional, a favor de Don Miguel MARIN PEÑA, de nacionalidad española, residente en Alicante, calle Cabezón nº 4-2a, -----

p o r

"COMPAS DE FRENO A FRICCIÓN PARA PUERTAS ABATIBLES"

=====

El Modelo de utilidad a que se refiere la presente Memoria, se destina a garantizar la explotación y la propiedad exclusivas, en todo el territorio nacional, de un compás de freno a fricción para puertas abatibles.

5

Consiste el objeto en un dispositivo limitador de la apertura de la puerta que, al mismo tiempo, comprende un elemento de freno de potencia regulable que asegura la len

208441



10 titud del movimiento de apertura de la puerta, evitanos  
 con ello los golpes y roturas, el arrancado de los torni-  
 llos, y sobre todo, liberando al usuario de toda atención  
 o cuidado.

15 En términos generales, el compás de freno está consti-  
 tuído por una varilla cuyo extremo se articula sobre un so-  
 porte que se fija a la superficie interior de la puerta, -  
 la cual varilla lleva su otro extremo articulado a un caje-  
 20 tín que es portador de la zapata de freno y que, durante -  
 los movimientos de apertura y cierre de la puerta, es hecho  
 discurrir sobre una guía recta de deslizamiento que va fi-  
 jada por sus extremos en una posición adecuada sobre la su-  
 25 perficie interior del mueble. La zapata de freno está en  
 contacto superficial con la dicha guía fija por lo que , -  
 al abrirse la puerta, sufre un desplazamiento en el inte-  
 rior del cajetín que, por la acción de un eje transversal  
 sobre una rampa de la dicha zapata, determina una intensi-  
 30 ficación del aludido contacto superficial que, por fricción  
 realiza el efecto de frenado. La importancia de está fric-  
 ción puede ser regulada por medio de un tornillo que limi-  
 ta el desplazamiento de la antedicha zapata durante los mo-  
 vimientos de apertura de la puerta, que se ven frenados de  
 modo suave durante todo el proceso.

35 Para mejor comprensión del objeto y sólomente a títu-  
 lo de ejemplo, se adjunta una hoja de planos en la que se  
 representa la sección esquemática del compás de freno se-  
 gún el Modelo.

Con referencia a la aludida ilustración, podemos ver  
 que el compás está constituido por un cajetín paralelepí-  
 dico -l- que, en uno de sus laterales mayores, dispone de



un saliente horquillado -2- en el que se articula un ~~CAJETIN~~  
mo de un tirante -3-, de sección rectangular, que esta ar-  
40 ticultado por su extremo contrario en un soporte horquillado  
(no expresado) que va fijo en la cara interior de la puer-  
ta abatible.

Al cajetín -1- le falta su lado menor inferior y, por  
él tiene entrada la varilla, de sección circular o rectan-  
45 gular, que constituye la guía fija -4- para deslizamiento,  
la cual está fijada por sus extremos, por medios conocidos  
(no expresados) y con una cierta separación, a la superfi-  
cie interior del mueble. Dicha varilla o guía fija -4- tie-  
ne otra vez salida al exterior por un adecuado agujero rea-  
50 lizado en la pared que cierra el lado menor opuesto, luego  
de ser conducida por una cuna de la sección apropiada ranu-  
rada en el borde longitudinal de la zapata de freno -5- que  
va libremente alojada en el interior del cajetín -1- y que  
en el borde opuesto, lleva realizado un escote transversal  
55 -6- de fondo plano e inclinado que determina un espacio li-  
bre que es atravesado por un pasador -7- fijo sobre las ca-  
ras mayores del cajetín.

Según la figura de la hoja de planos, cuando el tiran-  
te -3- es solicitado hacia arriba (movimiento de cierre o  
60 levantamiento de la puerta abatible), empuja al cajetín -1-  
y le obliga a ascender deslizando sobre la guía -4- que  
permanece inmóvil y que, por fricción, retiene a la zapata  
de freno -5- hasta el momento en que el pasador -7- toma  
contacto con el extremo superior (de mayor amplitud) del -  
65 escote transversal -6-, cuyo fondo inclinado actúa como una  
cuña en este momento inoperante, por lo que en este movi-  
miento no se produce la menor acción de freno.



70

75

80

85

90

95

Por el contrario, cuando el tirante -3- es sollicitado hacia abajo (movimiento de apertura de la puerta abatible) arrastra consigo al cajetín -1- y, por tanto, al pasador -7- que se desplaza por el espacio libre que determina el escote transversal -6- al mismo tiempo que la zapata -5- queda quieta por la fricción de abrazamiento que ejerce sobre la guía fija -4-, hasta que llega un momento en que el dicho pasador -7- se acuña contra el fondo inclinado del aludido escote en su extremo inferior (de menor amplitud) y ello produce un empuje lateral a la zapata -5- que es aplicado a través de la guía -4- contra las superficies de deslizamiento en el cajetín -1- y en la cuna de la propia zapata -5-, originándose una fricción que retiene el movimiento de una manera uniforme y que será tanto más intensa cuanto más retirado se encuentre en su regulación un tornillo -8- que se rosca en la pared que cierra el lado menor superior del cajetín -1- y mediante el cual se limita el corrimiento de la zapata -5- hacia aquella parte o sea el acuñamiento del pasador -7- sobre la misma.

De la manera expresada, los acuñamientos que determinan las frenadas en cada uno de los movimientos de bajada de la puerta abatible, son desmontados en el momento en que se inicia el movimiento de subida de la dicha puerta, estando siempre el compás de freno a fricción presto para funcionar.

Son variables las circunstancias de tamaño, forma y material particularmente referidas a cada uno de los elementos que integran el conjunto, en el que podrá ser variado todo aquello que no suponga una alteración de la esencialidad del objeto expuesto en la pasada descripción, la



cual deberá ser considerada en su más amplio sentido y no como una limitación de posibilidades de realización.

100

NOTA

EN RESUMEN: El Modelo de Utilidad que, por veinte años, se solicita para todo el territorio nacional, ha de recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

105

1a.- "COMPAS DE FRENO A FRICCIÓN PARA PUERTAS ABATIBLES, caracterizado por estar constituido por un cajetín paralelepípedo que, en uno de sus laterales mayores, dispone de un saliente horquillado en el que se articula un extremo de un tirante que está articulado por su extremo contrario en un soporte horquillado que va fijo en la cara interior de la puerta abatible, al cual cajetín le falta su lado menor inferior y por él tiene entrada una varilla de sección circular o rectangular que constituye una guía para deslizamiento, la que está fijada por sus extremos, por medios conocidos y con cierta separación, a la superficie interior del mueble, y sale de nuevo del interior del cajetín por un adecuado agujero realizado en la pared que cierra el lado menor opuesto, luego de ser conducida por una cuna de sección apropiada ranurada en el borde longitudinal de una zapata de freno que va libremente alojada en el interior del dicho cajetín y que, en el borde opuesto, lleva realizado un escote transversal de fondo plano e inclinado que determina un espacio libre que es atravesado por un pasador fijo sobre las caras mayores del cajetín.

110

115

120

125

2a.-"COMPAS DE FRENO A FRICCIÓN PARA PUERTAS ABATIBLES", según la reivindicación 1a, caracterizado por el hecho de que la cuna de la zapata abraza con fricción so-



130

bre la guía fija de deslizamiento lo que determina corrimientos de aquella en el interior del cajetín y, por tanto cambios de posición del pasador con respecto al fondo inclinado del escote de la dicha zapata que se sitúa en la parte de mayor amplitud del espacio determinado por el mismo, no ejerciendo ninguna retención, cuando el cajetín sube por la guía al cerrarse la puerta y que, por el contrario,

135

cuando el cajetín baja al iniciarse el movimiento de apertura de la puerta abatible, se hace que el aludido pasador se acuñe contra el citado fondo del escote con el resultado de que la zapata es empujada lateralmente y este empuje es aplicado a través de la guía contra las superficies de deslizamiento en el cajetín y en la cuna de la propia zapata, originándose la fricción que retiene el movimiento de manera uniforme y que será tanto más intensa cuanto más retirado se encuentre en su regulación un tornillo que se rosca en la pared que cierra el lado menor del cajetín y mediante el cual se limita el corrimiento de la zapata hacia aquella parte o sea el efecto de acuñamiento .

140

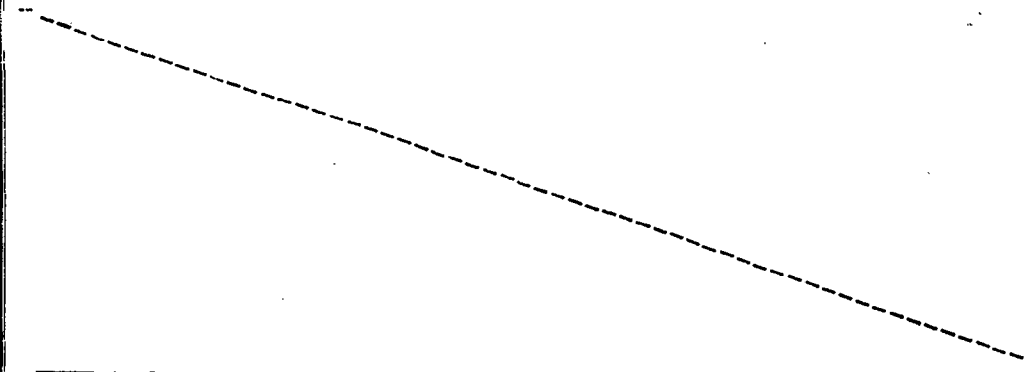
3a.- Por último, se reivindica como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para todo el territorio nacional, - - - - -

145

150

p o r

"COMPAS DE FRENO A FRICCIÓN PARA PUERTAS ABATIBLES"



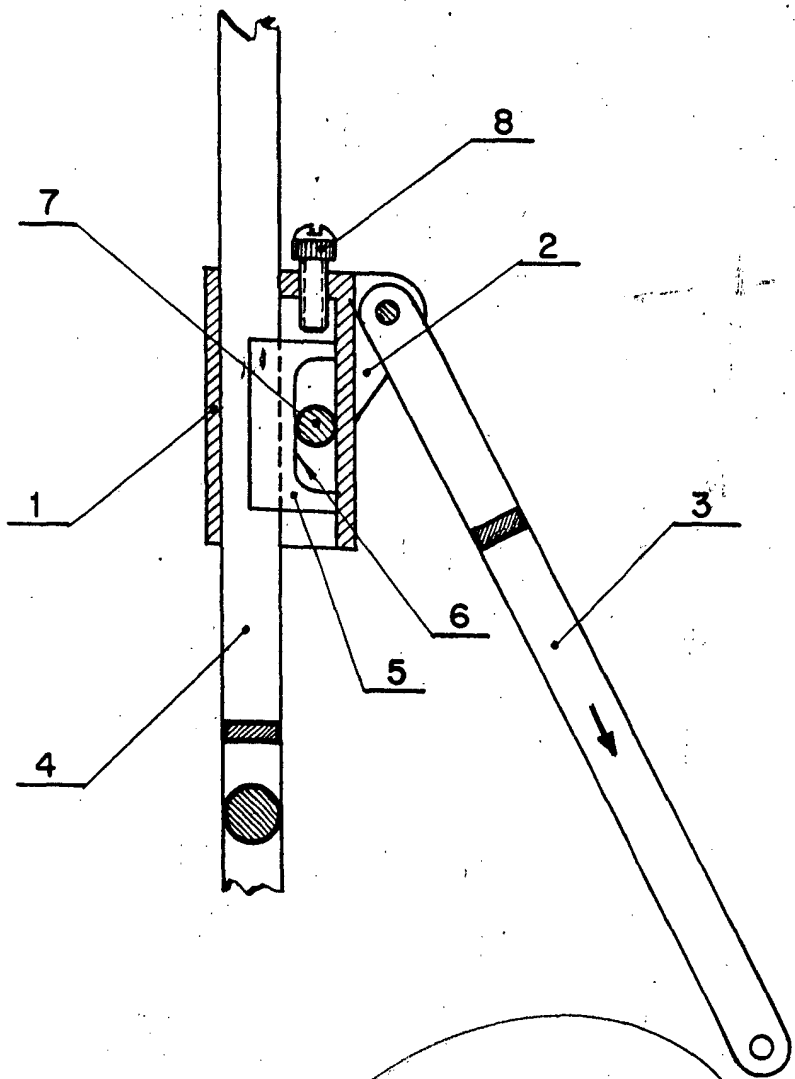
17. DIC 1974



Todo conforme queda expresado en la presente Memoria descriptiva, que consta de siete páginas, escritas a máquina por una sola cara, y dibujos que se acompañan.

Madrid, 17 de Diciembre 1.974

P. A.  
ANTONIO ARICIA  
P. P.



Madrid a 17 DIC. 1974  
P.A.  
ANTONIO ARIGA  
P. P.  
*[Handwritten signature]*

ESCALA VARIABLE