



ESPAÑA

19 ES	11	NUMERO	10 Y
	21	222013	
	22	FECHA DE PRESENTACION	

MODELO DE UTILIDAD

27 ENE. 1977

30 PRIORIDADES	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B 60 T

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"DISPOSITIVO LIMITADOR DE RECUPERACION APLICADO A LOS AJUSTADO
RES DE FRENO".

71 SOLICITANTE (S)
D. Angel ZABALETA LARRAÑAGA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Zabalotegui, 5-3º VERGARA (Guipuzcoa)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
ELEUTERIO GONZALEZ VACAS

El modelo se refiere conforme el enunciado indica a un dispositivo limitador de la recuperación que ha de ser aplicado a cualquier tipo de ajustador del freno a medida - que las bandas propiamente de freno van sufriendo desgaste.

- 5.- Ya se conocen dispositivos ajustadores de freno, de muchos tipos, unos son ajustadores manuales y otros de ajuste automático, pero en cualquier caso a medida que va efectuandose el desgaste de las bandas o balatas de frenado se requiere ir haciendo un ajuste a fin de compensar el desgaste, y lograr con un desplazamiento apropiado de la palanca de frenado, un ajuste inmediato.

El presente dispositivo tiene la siguiente finalidad:

- 15.- En todo caso, constituye un indicador visual, de la fase de desgaste que van sufriendo las bandas de freno.

En los ajustadores manuales, ser un indicador físico por limitación de recorrido de recuperación, para mostrar de forma evidente que ya se ha llegado al limite del --desgaste y que conviene hacer la sustitución de los elementos desgastados.

20.- En los ajustadores automáticos, ser un indicador automático de que se ha llegado al límite admisible de desgaste, ya que desde el momento en que se llega a esa posición, de forma automática el recuperador deja de funcionar y el conjunto se transforma en un freno normal ya que al no haber recuperación del desgaste, al conductor del vehículo se le hace notar de forma práctica que ha llegado el momento de la sustitución.

25.- De acuerdo con la disposición propuesta por el modelo, la leva toma la posición de la figura 1ª cuando toda-

30.-

vía no hay desgaste de las bandas de freno. A medida que dichas bandas se desgastan, se van haciendo los ajustes (bien manuales o automáticos) entonces la leva 4, va girando en relación al punto fijo o tope 8.

- 5.- Los sucesivos ajustes acaban por agotar el espacio en el cual se puede hacer girar a la leva 4, concluyendo la posibilidad de ajuste cuando el punto 6 de la leva -- llega hasta el tope 8. Esta es la posición indica, que no es posible un nuevo reajuste y que debe hacerse la reposición de las balatas del freno.

- 10.- Una vez se haya comprendido con mayor claridad el conjunto del Modelo, otros detalles y características del mismo, se irán poniendo de manifiesto en el transcurso de la descripción que se da a continuación, en la que se exponen los detalles más particulares del Modelo, como, asimismo, de los medios que para su puesta en práctica pueden emplearse. Estos detalles se dan a título de ejemplo, haciendo referencia a un caso posible de realización práctica, pero el modo, no queda limitado, exactamente, a los detalles que aquí se exponen, debiendo ser considerada, por tanto, esta descripción desde un punto de vista ilustrativo y sin limitaciones de ninguna clase.

- 15.- Una idea más amplia de la invención, la proporción a la descripción siguiente en la que se hace referencia a la lámina de dibujo ilustrativo que a esta memoria se acompaña, en la que de manera un tanto esquemática y exclusivamente por vía de ejemplo, se representan los detalles preferidos por el invento.

- 20.- En estos dibujos, se usan marcas de referencia semejantes, para indicar piezas conjuntos o partes, que se co

- 25.-
- 30.-

responden en las distintas vistas presentadas, cuyas piezas detalle y organización, se definen de una manera específica en el transcurso de la memoria, y después se concretan en -- las notas reivindicatorias finales.

5.- En los dibujos:

La figura 1ª, vista frontal de una palanca de frenado, cuya vista muestra la forma en que se encuentra colocada la leva limitadora de recuperación. Esta leva, por otra parte indica el grado de desgaste que han sufrido las bandas de frenado y la proximidad a que se encuentra el momento de la sustitución. En esta posición se muestra, cuando el freno es nuevo y no ha sufrido ningún desgaste.

15.- La figura 2ª, es una sección que muestra la forma en que se fija la leva limitadora de recuperación. La colocación, como puede verse, se establece en la parte terminal -- del eje que lleva la excéntrica que opera sobre el bastidor portador de las bandas de frenado a fin de producir el acercamiento necesario para ocasionar el frenado.

20.- La figura 3ª, es una vista frontal, cuando ya se -- ha producido un desgaste en las bandas de frenado. Es una posición de reposo del freno y nos indica que aproximadamente se encuentra en la mitad del posible desgaste de las bandas de frenado.

25.- En el momento en que, por sucesivas recuperaciones se llegue a posicionar la leva de manera que el tope 6 llega a la proximidad del TETON 8, entonces será imposible cualquier recuperación y es llegado el momento de la sustitución de -- las balatas de frenado.

30.- Comentando ahora estos dibujos, se hace la aclaración de que, mediante el nº -1- se indica el eje por su giro

se determina el frenado. El nº -2- indica el terminal del --
eje donde se coloca el dispositivo en su conjunto o bien de
ajustador automático o de ajustador manual. Precisamente en
este terminal se coloca la leva limitadora (4), siendo -3-,
5.- el tornillo roscado en el terminal (2) que fija la leva -4-
convenientemente.

Dicha leva 4 que se fijará al eje del modo más con-
veniente, incluso que puede llevar una disposición dentada o
similar para que una vez establecida la unión, dicha unión -
10.- quede estable. La forma de unión es lo que menos importa. Lo
cierto es que de algún modo se une y posiciona conveniente-
mente la citada leva al terminal 2 del eje.

El nº -5-, señala la cabeza del tornillo de fija-
ción, que como se ha indicado puede llevar los elementos y -
15.- disposiciones más convenientes para que no se efectúe un --
aflojamiento fortuito.

El nº -6-, señala la zona de la leva que limita, -
por apoyo sobre la pieza 8, toda posible recuperación.

El nº -7-, señala el limite de apoyo para la pieza
20.- 8, cuando el freno es nuevo.

Luego las sucesivas recuperaciones, bien manuales
o automáticas, vienen determinadas en el intervalo desde el
tope 7 hasta el final 6.

El nº -8-, es el tope solidario del cuerpo de la -
25.- palanca de frenado, cuyo tope determina la posición de freno
nuevo y la posición de limite de desgaste. Por tanto según -
la posición que ocupe en relación con ambos límites indica -
de forma visual directa, el grado de desgaste sufrido por --
los forros de las zapatas.

30.- El nº -9-, indica el cuerpo de la palanca de freno

nado, en el cual puede ir el dispositivo de recuperación manual o automático.

El nº -10-, es la corona ensartada sobre la parte estriada del eje 2, sobre cuya corona actúa cualquier tipo de recuperador de desgastes que se disponga.

El nº -11-, indica esquemáticamente el lugar donde se encuentra el recuperador manual o automático. Este dispositivo es independiente de la forma y constitución del recuperador, en todo caso limita su acción al llegar a la proximidad del desgaste, por tope del 8 sobre el 6.

En -12-, se indica el brazo de palanca donde se actúa del modo que sea para establecer el frenado.

El nº -13-, indica la dirección de frenado.

En el presente modelo, destacan, como detalles, más característicos:

La colocación de la leva 4, sujeta convenientemente sobre el terminal del eje 2, quedando la leva solidaria al eje.

La forma de la leva, que por una parte tiene el apoyo 7 para el tope 8, en el momento en que el freno está nuevo.

La forma 6 de limitación de giro y con ello impide la nueva recuperación.

Se comprenderá fácilmente, después de observar los dibujos y la descripción precedente que la actual concepción proporciona una construcción sencilla y efectiva, susceptible de poder ser llevado a la práctica con gran facilidad, asegurando la obtención de una manufactura relativamente barata.

Este detalle de economía adquiere gran importancia

si se considera en los términos de una producción en escala, ya que es evidente que el mercado puede absorber en cantidades muy considerables el objeto que constituye la invención y cualquier pequeño ahorro logrado mediante la aportación de ciertas mejoras durante su fabricación, puede adquirir elevadas proporciones.

Se reitera, que en el objeto que constituye el actual modelo, serán susceptibles de introducirse todas aquellas modificaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando que, con las variantes que se introduzcan, no se cambie, altere o modifique la esencialidad del invento descrito.

N O T A

Se declara como de propiedad y novedad para todo el territorio español, el contenido de las siguientes:

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

1ª.- Dispositivo limitador de recuperación aplicado a los ajustadores de freno, que comprende una leva (4) -- adaptada en el terminal (2) del eje (1) con el que se determina la acción de frenado, cuya leva es retenida en dicho eje, facultativamente mediante un tornillo (5) adaptado axialmente en el extremo libre de dicho eje, cuya leva presenta una cresta periferica determinante de un sector de circulo, que en sus extremos forma sendos escalonamientos 6 y 7, que determina los máximos desplazamientos de la leva al hacer tope sobre un saliente (8) previsto en el cuerpo (9) de la palanca de frenado (12).

2ª.- Dispositivo limitador de recuperación aplicado a los ajustadores de freno, que se caracteriza porque la leva (4) a que se refiere la nota 1ª, con su escalonamiento

-7-, al hacer tope sobre el saliente fijo (8) del cuerpo de la palanca de frenado (12), establece la posición de separación máxima de las zapatas con respecto a la superficie de frenado en cuya posición los forros de dichas zapatas no --

5.- han sufrido todavía desgaste.

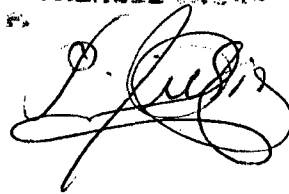
3ª.- Dispositivo limitador de recuperación aplicado a los ajustadores de freno, según nota 1ª que se caracteriza porque la leva (4) es actuada, por medios manuales ó automáticos, a medida que los forros de las zapatas sufren desgaste, estando limitado su desplazamiento cuando su escalonamiento extremo (6) hace tope sobre el saliente (8) solidario al cuerpo (9) de la palanca de freno, impidiendo -- así efectuar nuevas aproximaciones de las zapatas a la superficie de frenado.

10.- 4ª.- DISPOSITIVO LIMITADOR DE RECUPERACION APLICADO A LOS AJUSTADORES DE FRENO.

15.- Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de OCHO hojas, escritas a máquina por una sola de sus caras y dibujos que la ilustran.

Madrid, 30 de Junio de 1.976

E. GONZALEZ VAGRE
P. E.



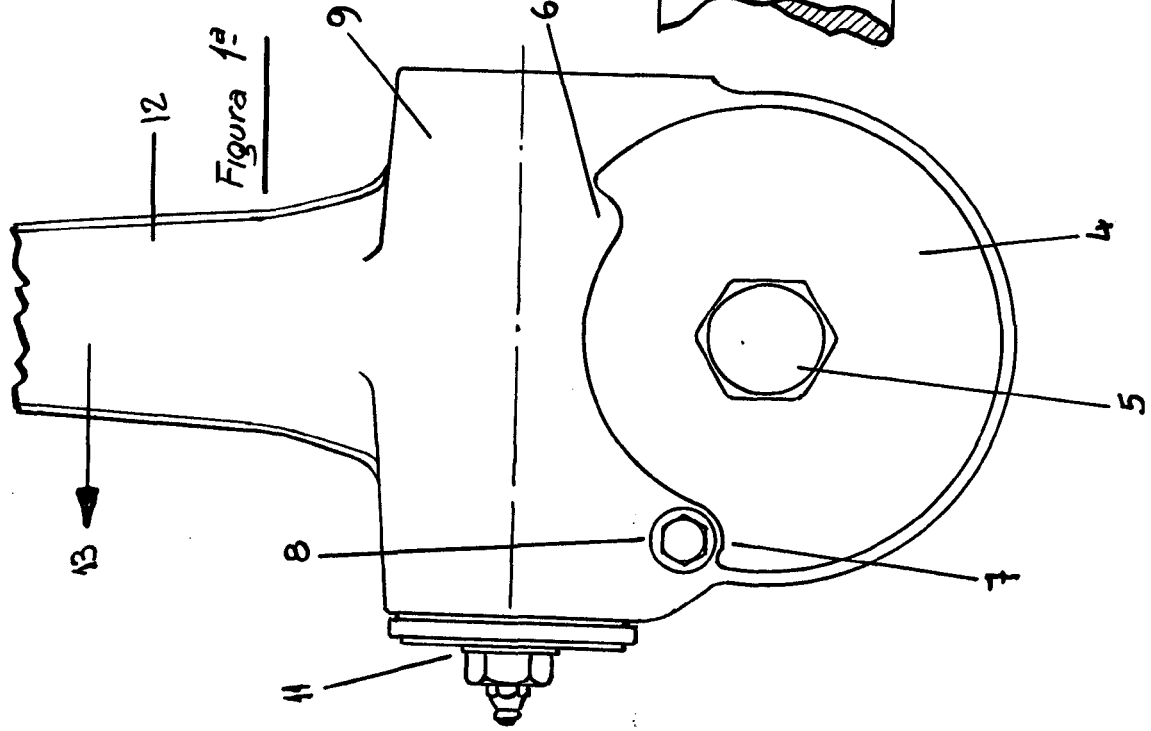


Figura 1ª

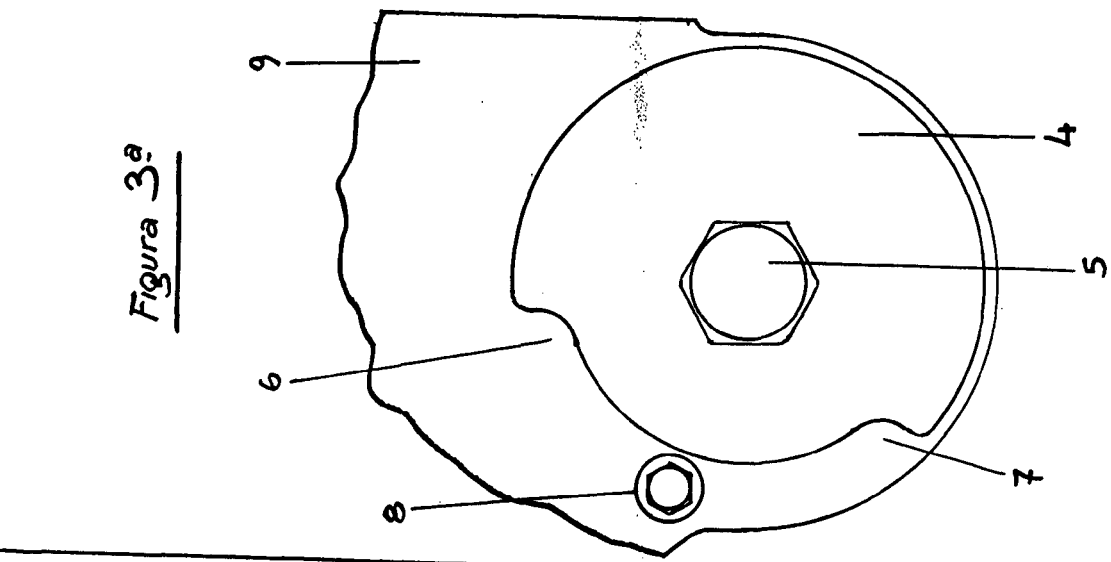


Figura 3ª

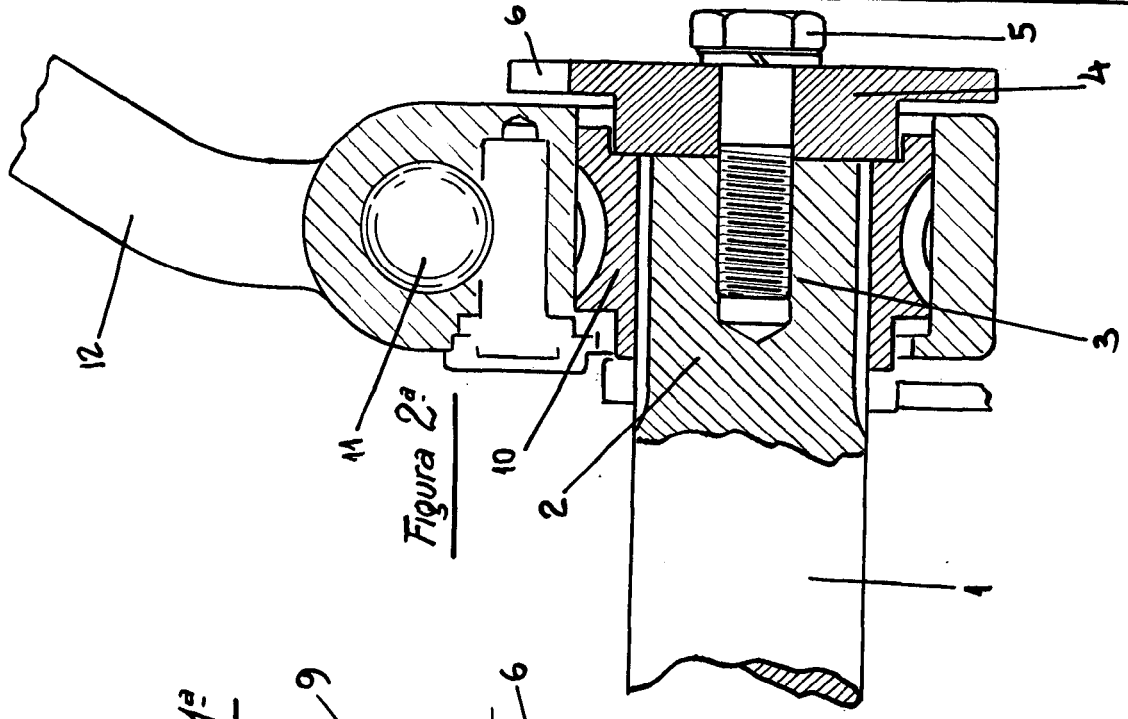


Figura 2ª

9/12/2010