

AÑO

Expediente núm.



240420

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

240420

PATENTE DE INTRODUCCION

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una **PATENTE DE** INTRODUCCION por 10 años, en España

a favor de

TUNCOVA, S.A., de nacionalidad

española domiciliado en Madrid

calle de General Pardifias núm. 45

por:

• DISPOSITIVO DE TRANSMISION DE LOS MOVIMIENTOS DE FRENADO DES-
DE LA CABINA DEL CONDUCTOR A LA PARTE INFERIOR DE LAS GRUAS
MOVILES DIESEL ELECTRICAS Y SIMILARES•

Nº 6277

Agente Sr. LAHIDAIGA

240420

28 FEB 1940



240420

- 1 -

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

una PATENTE DE INTRODUCCION, por Diez años en España

a favor de

TUNCOVA S.A., de nacionalidad española, residente en

Madrid, calle de General Pardifias, número 45.

por:

«DISPOSITIVO DE TRANSMISION DE LOS MOVIMIENTOS DE FRE-
NADO DESDE LA CABINA DEL CONDUCTOR A LA PARTE INFERIOR
DE LAS GRUAS MOVILES DIESEL ELECTRICAS Y SIMILARES»

Fuente de origen: Casa N.V. Nellen de Rotterdam (Holanda)

- o - o - o - o -

28 FEB 1957

240420



5

La presente introducción de Patente se refiere como ya indica su enunciado al dispositivo de transmisión de los movimientos de frenado desde la cabina del conductor instalada en la superestructura, a la parte inferior de la grua, provista de ruedas, con lo cual se consigue controlar el frenado de las cuatro ruedas por un freno de pedal instalado en la cabina del conductor.

10

La transmisión es de mando hidráulico con excitación en vacío. La parada de la grua se establece por un freno de mano sobre el freno de cardan; estos dos movimientos son atravesados por el pivote central con ayuda de un manguito de paso.

15

Este manguito vá provisto en su parte superior de un anillo de acoplamiento hidráulico, susceptible de ser acoplado con el sistema de frenado hidráulico en la superestructura y asimismo con el sistema de freno de mano.

20

El manguito que se acopla por debajo al circuito hidráulico del chasis mediante un acoplamiento flexible, vá acoplado aquí directamente con el precitado freno de cardan.

Esta construcción permite que los dos movimientos sean controlados por un manguito de paso, es decir, inter-hidráulicamente por un movimiento vertical, previo al ajuste del freno de mano.

25

FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE FRENADO.- El aceite procedente de la bomba del freno accionada por el pedal, entra en el mecanismo por el tubo de goma flexible (18). De aquí penetra en el acoplamiento hidráulico giratorio (4).

30

Todas estas piezas con el anillo de apoyo (9) giran con el bastidor en su movimiento sobre el carretón inferior. El resto del mecanismo queda fijo sobre el citado carretón.

28 FEB.



240420

35 Al acoplamiento giratorio hidráulico para el líquido de freno a la barra que acciona el freno de mano y que vá perforada en su parte superior para el paso del aceite que sale por la tubuladura lateral (16) al tubo flexible de goma (20), de donde vá a las ruedas.

El mando del freno de mano, se transmite por la barra (10) y fijada en el anillo de apoyo (9), con posibilidad de giro sobre ésta.

40 En este anillo de apoyo van colocados dos bulones que se fijan en la palanca (26) que transmite el movimiento desde la palanca de mano en la cabina del conductor.

Como ayuda para la explicación de la presente memoria, se acompaña una lámina de dibujos en corte señalando los
45 números las distintas piezas que integran el dispositivo en cuestión, y que son los siguientes: (1) una exagonal, (2) anillo, (3) anillo junta, (4) acoplamiento, (5) anillo, (6) anillo junta, (7) engrasador, (8) rodamiento, (9) anillo de apoyo, (10) barra, (11) tubo, (12) tubo gas, (13) tubo, (14) tuerca, (16) tubuladura lateral), (17) tornillo, (18) tubo
50 de goma flexible, (19) anillo junta, (20) tubo de goma flexible, (22) tornillo con tuerca, (26) palanca, (27) chapa, (34) tubo, (35) chapa, (36) arandela-anillo, (37) pasador de aletas, y(40) anillo.

55 Hecha la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta, pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la Patente, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden, y se reivindica en la siguiente

60 N O T A

En resumen: La Patente de Introducción que se solicita,

28 FEB 1958

240420



recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

65

1ª.- DISPOSITIVO DE TRANSMISION DE LOS MOVIMIENTOS DE FRENADO DESDE LA CABINA DEL CONDUCTOR A LA PARTE INFERIOR DE LAS GRUAS MOVILES DIESEL ELECTRICAS Y SIMILARES, que se caracteriza porque la bomba de freno es accionada por un pedal que permite la entrada del aceite en el mecanismo propiamente dicho por un tubo de goma flexible, prolongándose tal fluido hasta el acoplamiento hidráulico giratorio, cuyas piezas con el apoyo de un anillo giran con el bastidor en su movimiento sobre el carretón inferior, quedando el resto del mecanismo fijo sobre dicho carretón.

70

75

2ª.- DISPOSITIVO DE TRANSMISION según la reivindicación primera, que se caracteriza porque el líquido de freno pasa del acoplamiento giratorio hidráulico a la barra que acciona el freno de mano, que se halla perforado en su parte superior para el paso del aceite que sale por la tubuladura lateral al tubo flexible de goma, desde el que vá directamente a las ruedas.

80

3ª.- DISPOSITIVO DE TRANSMISION según reivindicaciones anteriores, que se caracteriza porque el mando de freno de mano es transmitido por la barra fijada en el anillo de apoyo, en la que se encuentran colocados dos bulones que se fijan en la palanca transmisora del movimiento, desde la de igual clase situada en la cabina del conductor.

85

4ª.- "DISPOSITIVO DE TRANSMISION DE LOS MOVIMIENTOS DE FRENADO DESDE LA CABINA DEL CONDUCTOR A LA PARTE INFERIOR DE LAS GRUAS MOVILES DIESEL ELECTRICAS Y SIMILARES".

90

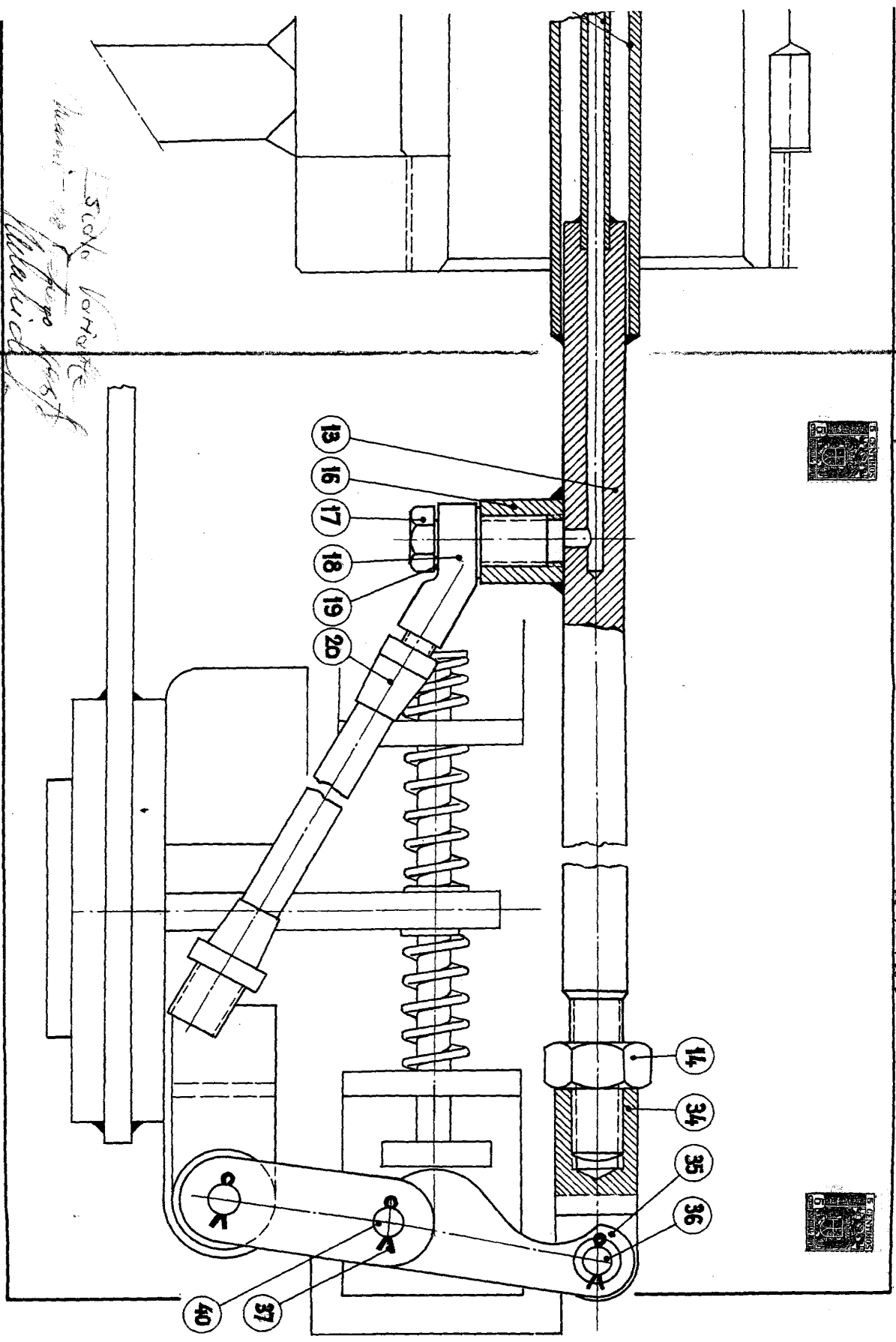
Todo conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de cuatro páginas escritas a máquina y dibujos que se acompañan.

Madrid, 28 de Febrero de 1.958

JOSE L. HERRERA

240420

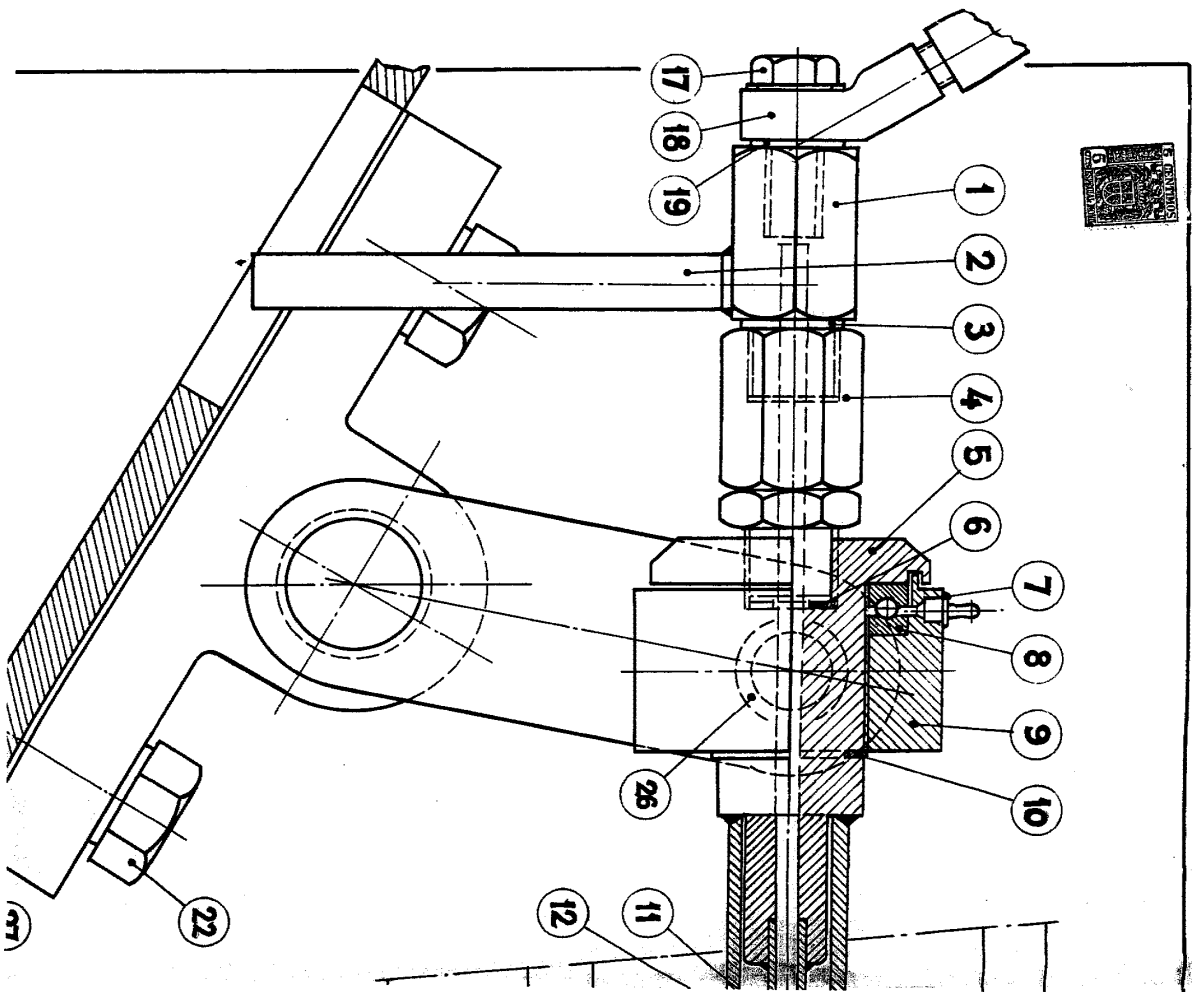
240420



Scale
 Manufactured
 as per
 drawing

1/4

R/R.



7
20 100 0.4
21 0420

