

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

ES

11

NUMERO

21

266.250

22

FECHA DE PRESENTACION

28.5.1982

Y

MODELO DE UTILIDAD

1 MAYO 1983

<p>30 PRIORIDADES.</p> <p>31 NUMERO</p>	<p>32 FECHA</p>	<p>33 PAIS</p>
---	-----------------	----------------

<p>47 FECHA DE PUBLICIDAD</p>	<p>61 CLASIFICACION INTERNACIONAL</p> <p>B 62B 9/08</p>
-------------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"FRENO MEJORADO PARA VEHICULOS LIGEROS"

71 SOLICITANTE (S)

JANE CENTRO DE DISTRIBUCION COMERCIAL, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

SABADELL (Barcelona) Bernat Metge 55

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. MANUEL DE RAFAEL GARCIA

MODELO DE UTILIDAD

El presente modelo de utilidad se refiere a un freno mejorado para vehículos ligeros, principalmente cochecitos infantiles y otros, como carretillas industriales, vehículos infantiles, etc. ....

La entidad solicitante es propietaria del modelo de utilidad nº 250.730 que tiene por objeto un freno perfeccionado para vehículos ligeros, que comprende un pedal solicitado elásticamente y estabilizable en dos posiciones, el cual penetra en la rueda en la posición activa. En el citado modelo el freno está pensado para doble rueda y la mencionada entidad ha ideado el freno objeto del modelo actual, utilizando el mismo principio, para aplicación a una rueda individual, aunque empleando otros componentes y con un montaje distinto.

En consecuencia, el freno en cuestión se caracteriza porque comprende en un bloque porta-rueda la fijación, en el lado opuesto de ésta, de una placa que presenta una aleta normal de perfil oblicuo. Tal aleta se remata en dos entrantes extremos donde se estabiliza una varilla inflexionada y rematada constituyendo pedal, cuya varilla por el extremo opuesto atraviesa el indicado bloque del que asoma por el lado de la rueda, penetrando o no en la misma según se estabilice la varilla en el entrante más próximo o más lejano de la antedicha aleta. La mencionada varilla está solicitada transversalmente por un resorte ensartado

sobre la misma y alojado en el interior del referido bloque, cuyo resorte mantiene aplicada la aludida varilla contra la citada aleta oblicua.

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

En dichos dibujos:

10 La figura 1 es una vista en alzado lateral en la que se muestra el freno en la posición inactiva, montado en un cochecito infantil.

15 La figura 2 es una vista en alzado del freno considerada a  $90^{\circ}$  a la izquierda con respecto de la figura anterior.

Dicho freno consta de un bloque porta-rueda -1- que en su extremo posterior presenta dos orejas lateralmente opuestas -2- entre las que forma un casquillo -3- para el paso del eje -4- de la rueda trasera -5-. El freno comprende, fijada en el bloque -1-, en el lado opuesto de dicha rueda -5-, una placa -6- que presenta una aleta normal de perfil oblicuo -7- que se remata en sendos entrantes extremos, superior e inferior -8- y -9- que respectivamente están situados más lejano y más próximo respecto del conjunto.

La fijación de la aludida placa -6- al bloque -1- se realiza con ayuda del eje -4- de la rueda -5-, cuyo eje -4-, además, fija al lado del bloque más próximo

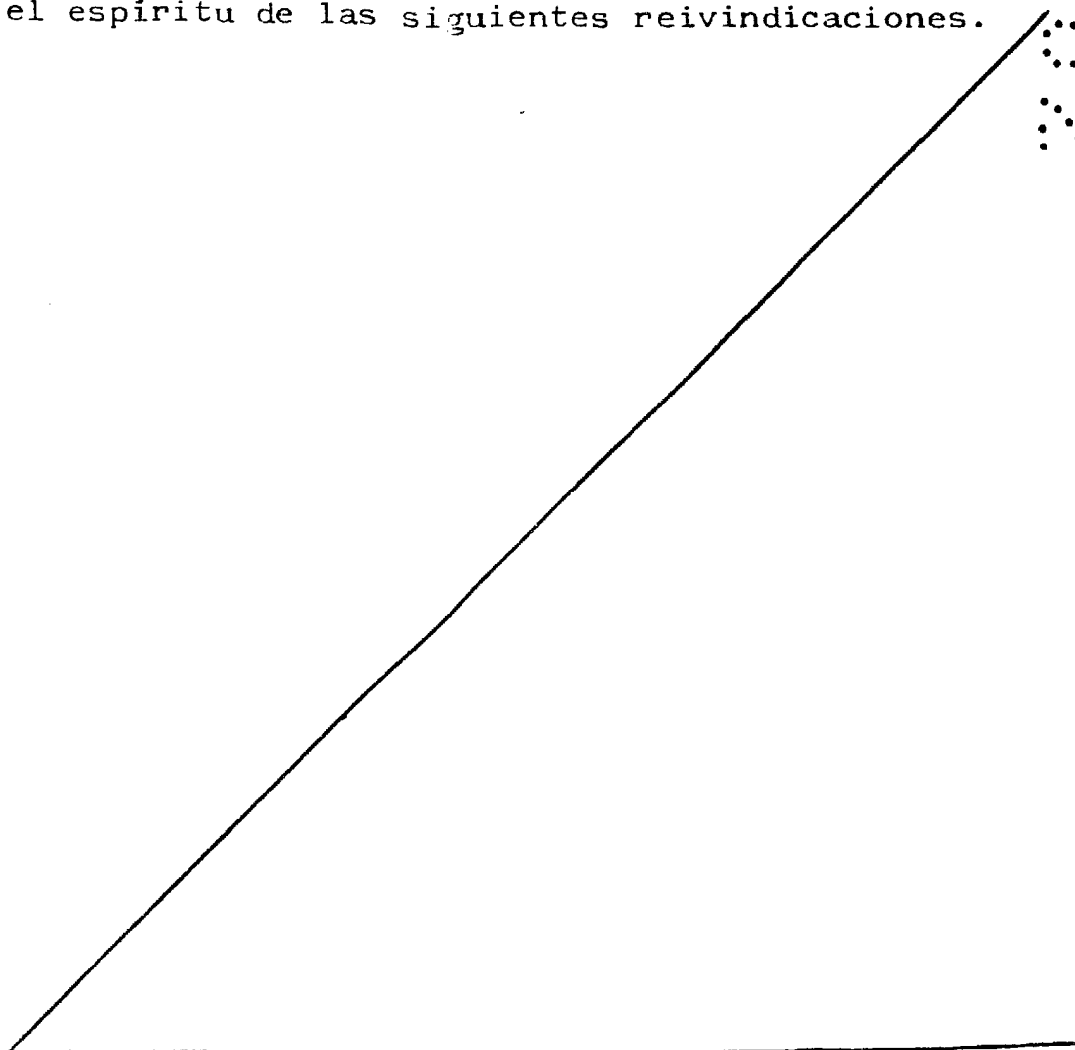
a la rueda -5- una placa -10- de refuerzo. En la sujeción de las placas -6- y -10- interviene un tope -11- constituido por la cabeza de un vástago -12- remachado en -13- sobre la placa -10- completándose la fijación de las placas -6- y -10- con auxilio de un eje -14- que es el de articulación entre el bloque -1- y el extremo inferior, con contera -15-, de la pata trasera -16- del cochecito infantil. En correspondencia con la zona inferior de la citada pata, el bloque -1- presenta una prolongación -1a- terminada en horquilla por la que dicho bloque se relaciona a través del muelle -17- con la pata -16- con interposición de la brida -18-, formando esta disposición la oportuna suspensión.

El freno comprende una varilla -19- inflexionada y rematada por un extremo por un pedal -20-, cuya varilla es pasante transversalmente por el bloque -1- y en el extremo opuesto al pedal -20- presenta un casquillo -19a- rematado por una tuerca ciega -21- acoplada sobre el extremo roscado de dicha varilla que atraviesan el bloque -1-, asomando del mismo por el lado de la rueda -5-. La varilla -19- está transversalmente solicitada por un resorte -22- que, ensartado sobre ella y alojado en el interior del bloque -1-, la mantiene aplicada contra la aleta oblicua -7- en cuyos entrantes -8- y -9- es estabilizable la varilla -19-, por la acción del resorte -22-, cooperando a la estabilización de la varilla en el entrante -9- el tope -11- que limita el giro de dicha varilla hacia abajo. Cuando la citada varilla se estabiliza en el entrante -9-, dichos casquillo -19a-

y tuerca -21- penetran entre los radios de la rueda  
-5- y se obtiene el frenado, mientras que, al quedar  
la varilla -19- estabilizada en el entrante -8- de  
la aleta oblicua -7-, dichos casquillo y tuerca no  
5 penetran en la rueda y el freno permanece inactivo.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede  
ser llevado a la práctica en otras formas de realización  
que difieran solo en detalle de la indicada únicamente  
a título de ejemplo, a las cuales alcanzará igualmente  
10 la protección que se recaba. Podrá, pues, fabricarse  
este freno mejorado, en cualquier forma y tamaño, con  
los medios y materiales más adecuados y los accesorios  
más convenientes, por quedar todo ello comprendido en,  
el espíritu de las siguientes reivindicaciones.

15



REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

1.- Freno mejorado para vehículos ligeros,  
5 del tipo que comprende un pedal solicitado elásticamente y estabilizable en dos posiciones, el cual penetra en la rueda en la posición activa, c a r a c t e r i z a d o esencialmente porque comprende en un bloque porta-rueda la fijación, en el lado opuesto de ésta; de una placa que presenta una aleta normal de perfil oblicuo que se remata en sendos entrantes extremos donde se estabiliza una varilla inflexionada rematada constituyendo pedal y que por el extremo opuesto aviesa el indicado bloque del que asoma por el lado de la rueda penetrando o no en la rueda según se establece la varilla en el entrante más próximo o más lejano de la indicada aleta, cuya varilla está transversalmente solicitada por un resorte ensartado sobre la misma y alojado en el interior del citado bloque que  
10  
15  
20 la mantiene aplicada contra la indicada aleta oblicua.

2.- FRENO MEJORADO PARA VEHICULOS LIGEROS.

Consta la presente memoria de siete páginas mecanografiadas y una lámina de dibujos.

Bar-

celona, 28 Mayo 1982

JANE CENTRO DE DISTRIBUCION COMERCIAL, S.A.

p.a.

MANUEL DE RAFAEL  
*M. De Rafael*

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

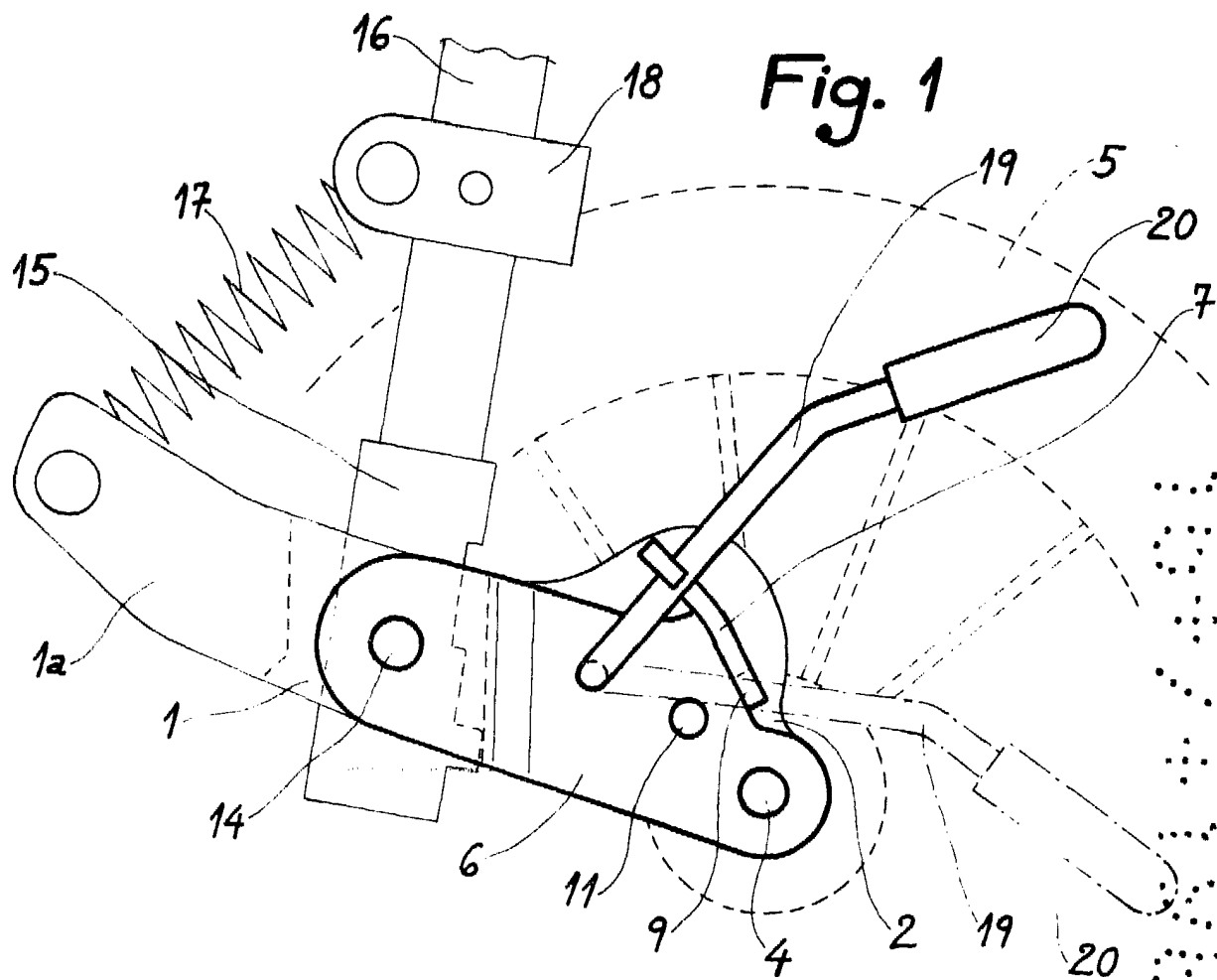


Fig. 1

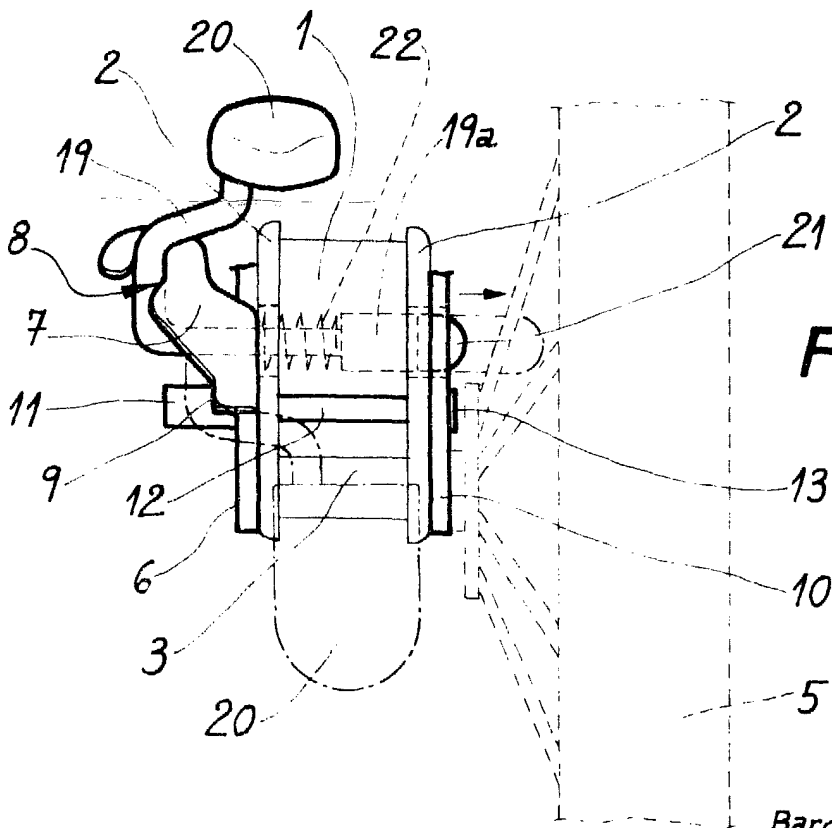


Fig. 2

Escala variable.

Barcelona, 28 Mayo 1982  
MANUEL DE RAFAEL  
P. P. [Signature]