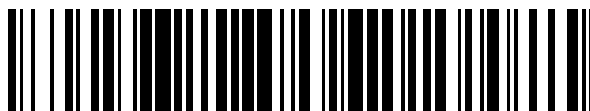


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 388 569**

51 Int. Cl.:
A61G 7/05 (2006.01)
B60B 33/02 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- 96 Número de solicitud europea: **08002250 .2**
96 Fecha de presentación: **07.02.2008**
97 Número de publicación de la solicitud: **2095803**
97 Fecha de publicación de la solicitud: **02.09.2009**

54 Título: **Freno de inmovilización para muebles con rodillos, en particular camas, y cama con un freno de inmovilización de este tipo**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
16.10.2012

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
16.10.2012

73 Titular/es:
**WISSNER-BOSSERHOFF GMBH
HAUPTSTRASSE 6
D-58739 WICKEDE, DE**

72 Inventor/es:
Bernal, Carlos

74 Agente/Representante:
Lehmann Novo, Isabel

ES 2 388 569 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Freno de inmovilización para muebles con rodillos, en particular camas, y cama con un freno de inmovilización de este tipo

5 La presente invención se refiere a un freno de inmovilización para muebles, en particular camas, con el que se puede inmovilizar el mueble contra rodadura en un primer estado del freno de inmovilización y se pueden girar los rodillos en un segundo estado del freno de inmovilización.

10 Una cama con un freno de inmovilización de este tipo se conoce a partir de la solicitud de patente europea, que se publica bajo el número de publicación EP 1 645 257 A1. El freno de inmovilización, que se publica en esta solicitud de patente, presenta al menos un medio de inmovilización de una o más partes, que es adecuado y está instalado para la inmovilización de la cama. Además, el freno de inmovilización presenta al menos un medio de fijación de una o más partes, con el que se puede transferir el freno de inmovilización desde el primer estado hasta el segundo estado.

15 Una particularidad del freno de inmovilización publicado en la solicitud de patente europea con el número de publicación EP 1 645 257 A1, es que los medios de activación se pueden activar a través de una actuación de fuerza en la misma dirección para la liberación del freno y la inmovilización del freno. Un pedal de activación de los medios de activación se puede presionar tanto para la liberación del freno como también para la inmovilización del freno hacia abajo. A través de un mecanismo, especialmente a través de los medios de inmovilización se consigue que después de la activación de los medios de activación, el freno de inmovilización permanece en el estado adoptado entonces y en concreto hasta su activación siguiente.

20 El mecanismo, con el que se consigue la permanencia del freno de inmovilización en el estado adoptado después de una descarga de los medios de activación, es muy costoso. Está constituido por una pluralidad de piezas individuales, que colaboran entre sí.

25 Aquí se aplica la presente invención. La presente invención tiene el cometido de mejorar un freno de inmovilización del tipo mencionado al principio, de tal manera que la permanencia del freno de inmovilización en el estado adoptado después de una activación está asegurada hasta la siguiente activación con componentes sencillos, habituales en el comercio.

30 Este cometido se soluciona por las características de la reivindicación de acuerdo con la invención, porque los medios de inmovilización comprenden un muelle de gas bloqueable, que están bloqueados en el primer estado del freno de inmovilización y que están bloqueados en el segundo estado del freno de inmovilización y están instalados para ser liberados durante el cambio del freno de inmovilización desde el primer estado hasta el segundo estado.

35 Muelles bloqueables en el sentido de la invención son aquellos muelles, cuya longitud se puede bloquear el menos en dos estados diferentes. A través de una anulación del bloqueo se puede modificar la longitud de un muelle bloqueable. El principio de un muelle bloqueable es conocido, por ejemplo, por bolígrafos, en los que a través de disposiciones con muelles bloqueables se puede presionar una mina de bolígrafo a través de una presión repetida sobre un botón de activación, que sobresale en el lado frontal desde una carcasa de bolígrafo, fuera de la carcasa de bolígrafo o se puede introducir en la carcasa de bolígrafo.

Los muelles bloqueables se conocen también como muelles de gas bloqueables. Los muelles de gas bloqueables son componentes de venta en el comercio y se conocen, por ejemplo, a partir de la publicación DE 42 36 150 A1. La Firma Stabilus GmbH ofrece muelles de gas bloqueables de este tipo, por ejemplo, bajo la designación "Bloc-O-Lift".

40 La longitud de los muelles de gas, como se puede utilizar en un freno de inmovilización de acuerdo con la invención, es diferente en el primer estado y en el segundo estado del freno de inmovilización. A través del bloqueo del muelle de gas en los dos estados diferentes del freno de inmovilización y de la longitud al mismo tiempo diferente del muelle de gas en los dos estados, se puede conseguir un bloqueo de la rotación de los rodillos.

45 De acuerdo con la invención, el muelle de gas puede ser adecuado y estar instalado para ser liberado a través de una activación, es decir, una actuación de la fuerza en la misma dirección y para ser llevado a otra longitud.

De acuerdo con la invención, el muelle de gas puede presentar un cilindro y un pistón, de manera que el pistón está dispuesto de forma desplazable en el cilindro. El muelle de gas está configurado con preferencia de tal manera que a través de una actuación de la fuerza en la dirección del vástago de pistón se pueden liberar el muelle de gas, para ser transferido a otro estado o bien a otra posición.

50 Los medios de activación pueden estar acoplados con el vástago de pistón o con el cilindro con la finalidad de la liberación del muelle de gas y la transferencia del muelle de gas a otro estado. Los medios de inmovilización pueden comprender, además, un elemento de presión de apriete, que es adecuado y está instalado para bloquear los rodillos en el primer estado del freno de inmovilización y para liberar los rodillos en el segundo estado del freno de

inmovilización. A tal fin, el elemento de presión de apriete puede ser adecuado y estar instalado para ser desplazado entre una primera posición en el primer estado del freno de inmovilización y una segunda posición en el segundo estado del freno de inmovilización.

5 El elemento de inmovilización puede comprender, además, un elemento de acoplamiento, a través del cual el vástago de pistón o el cilindro del muelle de gas está acoplado con el elemento de presión de apriete. El elemento de acoplamiento está alojado de forma pivotable y es adecuado y está instalado para ser pivotado entre una primera posición en el primer estado del freno de inmovilización y una segunda posición en el segundo estado del freno de inmovilización. La posición articulada se determina en este caso con preferencia a través de la longitud del muelle de gas.

10 Con preferencia, el cilindro o el vástago de pistón están conectados de forma articulada con un elemento de acoplamiento.

15 El elemento de acoplamiento de un freno de inmovilización de acuerdo con la invención puede presentar un contorno de guía para la conducción del elemento de presión de apriete, en el que el elemento de presión de apriete se apoya con preferencia bajo la presión previa de un elemento de resorte. El elemento de resorte puede ser adecuado y puede estar instalado de esta manera para la presión del elemento de presión de apriete en el contorno de guía del elemento de acoplamiento.

Los medios de activación de un freno de inmovilización de acuerdo con la invención pueden estar acoplados a través del elemento de acoplamiento con el elemento de presión de apriete, para transmitir fuerzas de activación desde el medio de activación sobre el elemento de presión de apriete.

20 Además, los medios de activación pueden estar acoplados a través del elemento de acoplamiento con el muelle de gas, para transmitir una fuerza sobre el muelle de gas para la anulación del bloqueo.

Los medios de activación están conectados con preferencia de forma articulada con el elemento de acoplamiento.

25 Los medios de activación de un freno de inmovilización de acuerdo con la invención pueden presentar una palanca de activación o un pedal de activación y un elemento de transmisión para la transmisión de una fuerza de activación desde la palanca de activación o pedal de activación hacia el elemento de acoplamiento.

30 El elemento de acoplamiento puede estar configurado de varias partes y puede comprender una primera pieza de acoplamiento, una pieza de unión y una segunda pieza de acoplamiento, que están conectadas con preferencia rígidas entre sí. Los medios de activación pueden estar conectados de forma articulada con la primera pieza de acoplamiento del elemento de acoplamiento. El muelle de gas está conectado, en cambio, con preferencia con la segunda pieza de acoplamiento del elemento de acoplamiento. El contorno de guía puede estar previsto en la segunda pieza de acoplamiento del elemento de acoplamiento.

35 Una cama de acuerdo con la invención, especialmente una cama de tratamiento puede presentar apoyos de patas que descansan sobre rodillos y al menos un freno de inmovilización del tipo mencionado anteriormente. Dos rodillos respectivos pueden estar asociados en este caso, respectivamente, a un freno de inmovilización. Un freno de inmovilización de este tipo puede presentar entonces, adicionalmente al elemento de presión de apriete, otro elemento de presión de apriete, de manera que a cada elemento de presión de apriete está asociado en cada caso un rodillo. Cada freno de inmovilización puede presentar, además del elemento de acoplamiento, otro elemento de acoplamiento, y el otro elemento de acoplamiento puede estar asociado al otro elemento de presión de apriete. Los dos elementos de acoplamiento de cada freno de inmovilización pueden estar acoplados entre sí, respectivamente, a través de un miembro de transmisión de fuerza.

40 El freno de inmovilización puede presentar, adicionalmente a los medios de activación, otros medios de activación, y los otros medios de activación pueden estar asociados al otro elemento de acoplamiento.

45 Un ejemplo de realización para un freno de inmovilización de acuerdo con la invención así como de una cama con rodillos y freno de inmovilización de acuerdo con la invención se describe en detalle con la ayuda de los dibujos. En ellos:

La figura 1 muestra un apoyo de pata, rodillos y freno de inmovilización de una cama de acuerdo con la invención.

La figura 2 muestra una representación en perspectiva del freno de inmovilización y de los rodillos según la figura 1.

La figura 3 muestra una vista del freno de inmovilización y del rodillo según la figura 2 desde delante cuando los rodillos no están frenados.

50 La figura 4 muestra un detalle de la figura 3.

La figura 5 muestra la disposición según la figura 3, pero cuando los rodillos están inmovilizados, y

La figura 6 muestra un detalle de la figura 5.

5 El apoyo de pata A representado en la figura 1 de una cama de acuerdo con la invención descansa sobre rodillos B1, que están colocados en salientes A1 del apoyo de la pata. Los salientes A1 están conectados con extremos inferiores A2 de columnas elevadoras, cuyos cilindros de subida A4 solamente se indican en la figura 1. Al mismo tiempo, el extremo inferior A2 de las columnas elevadoras está conectado con una chapa de unión A3, con lo que la mitad derecha y una mitad izquierda del apoyo de pata se mantienen juntas.

Sobre el extremo superior desplazable del cilindro elevador A4 descansa un soporte transversal A5, sobre el que puede descansar un bastidor de cama o un bastidor de colchón de la cama de acuerdo con la invención.

10 Los rodillos B1 (ver las figuras 4 y 6) forman parte de un grupo de construcción de rodillos B, que comprende, además del rodillo B1, también un soporte de rodillos B2, en el que está retenido de forma giratoria el rodillo B1. El soporte de rodillos B2 está alojado de forma giratoria alrededor de un eje vertical en el saliente A1 del apoyo de pata de la cama.

15 En el soporte de rodillos B1 del rodillo está alojado de forma desplazable un pasador, que se designa a continuación como elemento de presión de apriete 11. Este elemento de presión de apriete 11 se puede desplazar entre una posición, en la que presiona sobre el rodillo B1 y de esta manera bloquea una rotación del rodillo B1. En otra posición, el elemento de presión de apriete 11 tiene una distancia con respecto al rodillo B1, de manera que éste puede girar libremente frente al elemento de presión de apriete 11. A través de un elemento de resorte se presiona el elemento de presión de apriete 11 a la posición, en la que el rodillo B1 no está bloqueado.

20 El elemento de presión de apriete 11 forma parte de los medios de inmovilización 1 del freno de inmovilización C de la cama de acuerdo con la invención. Además del elemento de presión 11, también un elemento de acoplamiento 12 y un muelle de gas 10 pertenecen al medio de fijación 1. Por lo tanto, el medio de fijación 1 está configurado de varias partes. El elemento de acoplamiento 12, que está configurado de la misma manera de varias partes, está alojado de forma pivotable en el saliente A1 del apoyo de pata A. El elemento de acoplamiento 12 presenta una primera parte de acoplamiento 120, una pieza de unión 121 y una segunda pieza de acoplamiento 122, que están conectadas rígidamente entre sí. La pieza de unión 121 forma al mismo tiempo un eje de giro, con el que el elemento de acoplamiento 12 está fijado de forma pivotable en el saliente A1.

25 La segunda pieza de acoplamiento 122 presenta un contorno de guía 1220, en el que se apoya constantemente el elemento de presión de apriete 11 en virtud de la presión de resorte del elemento de muelle no representado. Puesto que el contorno de guía tiene en una zona una distancia mayor con respecto al eje de articulación del elemento de acoplamiento 12 que en otra zona, a través de una articulación de la segunda pieza de acoplamiento 122 se puede desplazar el elemento de presión de apriete 11 desde una posición, en la que el rodillo B1 puede girar libremente, hasta otra posición, en la que el rodillo B1 está bloqueado.

30 En la representación de las figuras 3 y 4, el rodillo B1 no está bloqueado, es decir, que el elemento de presión de apriete 11 está en una posición superior, mientras que en la representación de las figuras 5 y 6, el rodillo B1 está bloqueado y el elemento de presión de apriete 11 es presionado a través del contorno de guía 1220 contra el rodillo B1.

35 Para la articulación del elemento de acoplamiento 12 y, por lo tanto, también de la segunda pieza de acoplamiento 122 con el contorno de guía 1220, el elemento de acoplamiento 12 está conectado con el medio de activación 2. El medio de activación 2 presenta un pedal de activación 20, que está conectado de forma articulada con un elemento de transmisión 21 del medio de activación 2. El elemento de transmisión 21 está conectado de forma articulada con el elemento de acoplamiento 12. El pedal de activación 20 está alojado de forma pivotable en el saliente A1 del apoyo de pata A. Si se pivota el pedal de activación 20 hacia abajo, se transmite la fuerza de activación, que actúa sobre el pedal de activación, desde el pedal de activación 20 sobre el elemento de transmisión 21 y desde el elemento de transmisión 21 sobre el elemento de acoplamiento 12. De esta manera, se articula el elemento de acoplamiento a su primera posición y al mismo tiempo se realiza una activación del muelle de gas, que modifica su longitud.

40 Para que después de la desaparición de la fuerza de activación, el elemento de acoplamiento permanezca en su posición adoptada, está previsto el muelle de gas 10 bloqueable. El muelle de gas 10 bloqueable presenta un cilindro 101, que está fijado de forma pivotable en un brazo en voladizo A11 del saliente A1. El muelle de gas presenta, además, también un vástago de pistón 102, que está conectado con un pistón en el cilindro 101. El extremo del vástago de pistón 102 está conectado de forma articulada con la segunda parte de acoplamiento 122 del elemento de acoplamiento 12.

45 El muelle de gas 10 bloqueable se activa a través de una presión axial sobre el vástago de pistón. El vástago de pistón se desplaza en este caso. A través de un mecanismo no representado en detalle en las figuras, pero conocido a partir del estado de la técnica, se lleva el vástago de pistón en este caso con cada activación a una posición bloqueada. A través de otra activación se puede liberar el vástago de pistón desde esta posición bloqueada y se

5 puede transferir a la otra posición bloqueada. Con cada cambio desde una de las posiciones bloqueadas del muelle de gas a la otra posición bloqueada se modifica la distancia entre el punto de articulación del vástago de pistón 102 y el punto de articulación del cilindro 101. La segunda pieza de acoplamiento o bien todo el elemento de acoplamiento se bloquea y se retiene de esta manera en sus diferentes posiciones a través del muelle de gas. En el caso de una activación del pedal de activación 20, se ejerce una fuerza axial sobre el vástago de pistón 102, para anular el bloqueo y para pivotar el elemento de acoplamiento 12 a su otra posición respectiva y de esta manera liberar o apretar el freno de inmovilización.

10 El freno de inmovilización presenta un miembro de transmisión de fuerza 3, que conduce a otro medio de activación 2a y a otros medios de inmovilización 1a sobre el otro lado del apoyo de pata. El otro medio de inmovilización 1a y los otros medios de activación 2a están configurados de manera similar al medio de inmovilización 1 descrito hasta ahora y al medio de activación 2 descrito hasta ahora. Una única diferencia consiste en que los medios de inmovilización 1a no comprenden ningún muelle de gas 10, puesto que el bloqueo a través del muelle de gas 10 sobre uno de los lados del apoyo de pata es suficiente para el bloqueo de los elementos de acoplamiento 12 o bien del otro elemento de acoplamiento 12a sobre los dos lados del apoyo de pata. El otro elemento de acoplamiento, 15 que presenta de la misma manera una primera pieza de acoplamiento 120a, una segunda pieza de unión 121a y una segunda pieza de acoplamiento 122a con un contorno de guía 1220a, presiona, por lo tanto, de la misma manera sobre un elemento de presión de apriete 11a, para bloquear el rodillo B1. Los otros medios de activación 2 comprenden un pedal de activación 20a y un elemento de transmisión 21a. Éstos posibilitan una activación del freno de inmovilización también desde el lado opuesto del apoyo de pata. El freno de inmovilización de la cama se puede 20 activar, por lo tanto, desde ambos lados del apoyo de pata, es decir, desde ambos lados de la cama.

REIVINDICACIONES

- 1.- Freno de inmovilización (C) para muebles con rodillos (B1), en particular cama, con el que se pueden inmovilizar los rodillos (B1) del mueble en un primer estado del freno de inmovilización (C) y los rodillos (B1) son giratorios en un segundo estado del freno de inmovilización (C),
- 5 - con al menos un medio de inmovilización (1) de una o más partes, que es adecuado o está instalado para la inmovilización de los rodillos (B1),
- con al menos un medio de activación (2) de una o más partes, con el que se puede transferir el freno de inmovilización (C) desde el primer estado al segundo estado y a la inversa,
- 10 caracterizado porque el medio de inmovilización (1) comprende un muelle de gas (10) bloqueable, que bloquee en el primer estado del freno de inmovilización (C) y que bloquee en el segundo estado del freno de inmovilización (C) y que se puede liberar durante la transición del freno de inmovilización (C) desde el primer estado al segundo estado y que se puede liberar durante la transición del freno de inmovilización (C) desde el segundo estado hasta el primer estado, y porque el muelle de gas (10) presenta un cilindro (101) y un pistón, que está dispuesto de forma desplazable en el cilindro.
- 15 2.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque el muelle de gas (10) se puede liberar en el primer estado del freno de inmovilización a través de una actuación de fuerza en la dirección del vástago de pistón (102).
- 3.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado porque el muelle de gas (10) se puede liberar en el segundo estado del freno de inmovilización a través de una actuación de la fuerza en la misma dirección del vástago de pistón que en el primer estado.
- 20 4.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 2 ó 3, caracterizado porque el medio de activación (2) está acoplado con el vástago de pistón (102) o con el cilindro (101) para la liberación del muelle de gas (10).
- 5.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado porque el medio de fijación (1) comprende al menos un elemento de presión de apriete (11), con el que se pueden bloquear los rodillos (B1) en el primer estado del freno de inmovilización (C) y que libera los rodillos (B1) en el segundo estado del freno de inmovilización (C).
- 25 6.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 5, caracterizado porque el elemento de presión de apriete (11) es desplazable entre una primera posición en el primer estado del freno de inmovilización (C) y una segunda posición en el segundo estado del freno de inmovilización (C).
- 30 7.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 5 ó 6, caracterizado porque el medio de inmovilización (1) comprende un elemento de acoplamiento (12), a través del cual el vástago de pistón (102) y el cilindro (101) del muelle de gas (10) están acoplados con el elemento de presión de apriete (11).
- 8.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 7, caracterizado porque el elemento de acoplamiento (12) está alojado de forma pivotable y se puede articular entre una primera posición en el primer estado del freno de inmovilización (C) y una segunda posición en el segundo estado del freno de inmovilización (C).
- 35 9.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 8, caracterizado porque el cilindro (101) y el vástago de pistón (102) están colocados de forma articulada en el elemento de acoplamiento (12).
- 10.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 8 ó 9, caracterizado porque el elemento de acoplamiento (12) presenta un contorno de guía (1220) para la conducción del elemento de presión de apriete (11), en el que se apoya el elemento de presión de apriete (11).
- 40 11.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 10, caracterizado porque el freno de inmovilización presenta un elemento de resorte, con el que el elemento de presión de apriete (11) se puede presionar en el contorno de guía (1220) del elemento de acoplamiento (12).
- 12.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con una de las reivindicaciones 7 a 11, caracterizado porque el medio de activación (2) está acoplado a través del elemento de acoplamiento (12) con el elemento de presión de apriete (11).
- 45 13.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con una de las reivindicaciones 7 a 12, caracterizado porque el medio de activación (2) está acoplado a través del elemento de acoplamiento (12) con el muelle de gas (10).
- 14.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 12 ó 13, caracterizado porque el medio de activación (2) está conectado de forma articulada con el elemento de acoplamiento (12).
- 50

- 15.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con una de las reivindicaciones 12 a 14, caracterizado porque el medio de activación (2) comprende una palanca de activación o un pedal de activación (20) y al menos un elemento de transmisión (21) para la transmisión de una fuerza de activación desde la palanca de activación o pedal de activación (20) hacia el elemento de acoplamiento (12).
- 5 16.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con una de las reivindicaciones 7 a 15, caracterizado porque el elemento de acoplamiento (12) comprende una primera pieza de acoplamiento (120), una pieza de unión (121) y una segunda pieza de acoplamiento (122), que están conectadas rígidamente entre sí.
- 10 17.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 16, caracterizado porque los medios de activación (2) están acoplados de forma articulada con la primera pieza de acoplamiento (120) del elemento de acoplamiento (12).
- 18.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con la reivindicación 16 ó 17, caracterizado porque el muelle de gas (10) está conectado con la segunda pieza de acoplamiento (122) del elemento de acoplamiento (12).
- 15 19.- Freno de inmovilización (C) de acuerdo con una de las reivindicaciones 16 a 18, caracterizado porque el contorno de guía (1220) está previsto en la segunda pieza de acoplamiento (122) del elemento de acoplamiento (12).
- 20 20.- Cama, especialmente cada de tratamiento, con apoyo de pata que descansa sobre rodillos (B1) y con frenos de inmovilización (C), caracterizada porque el freno de inmovilización (C) está configurado de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 19.
- 21.- Cama de acuerdo con la reivindicación 20, caracterizada porque a dos rodillos (B1) está asociado en cada caso un freno de inmovilización (C).
- 22.- Cama de acuerdo con la reivindicación 21, caracterizada porque cada freno de inmovilización (C) presenta, adicionalmente al elemento de presión de apriete (11) otro elemento de presión de apriete (11a) y los dos elementos de presión de apriete (11, 11a) están asociados en cada caso a un rodillo (B1).
- 25 23.- Cama de acuerdo con la reivindicación 22, caracterizada porque cada freno de inmovilización (C) presenta, adicionalmente al elemento de acoplamiento (12), otro elemento de acoplamiento (12a) y el otro elemento de acoplamiento está asociado al otro elemento de presión de apriete (11a).
- 24.- Cama de acuerdo con la reivindicación 23, caracterizada porque los elementos de acoplamiento (12, 12a) de cada freno de inmovilización (C) están acoplados entre sí por medio de un miembro de transmisión de fuerza (3).
- 30 25.- Cama de acuerdo con la reivindicación 23, caracterizada porque cada freno de inmovilización (C) presenta, adicionalmente al medio de activación (2), otro medio de activación (2a) y los otros medios de activación (2a) están asociados al otro elemento de acoplamiento (12a).

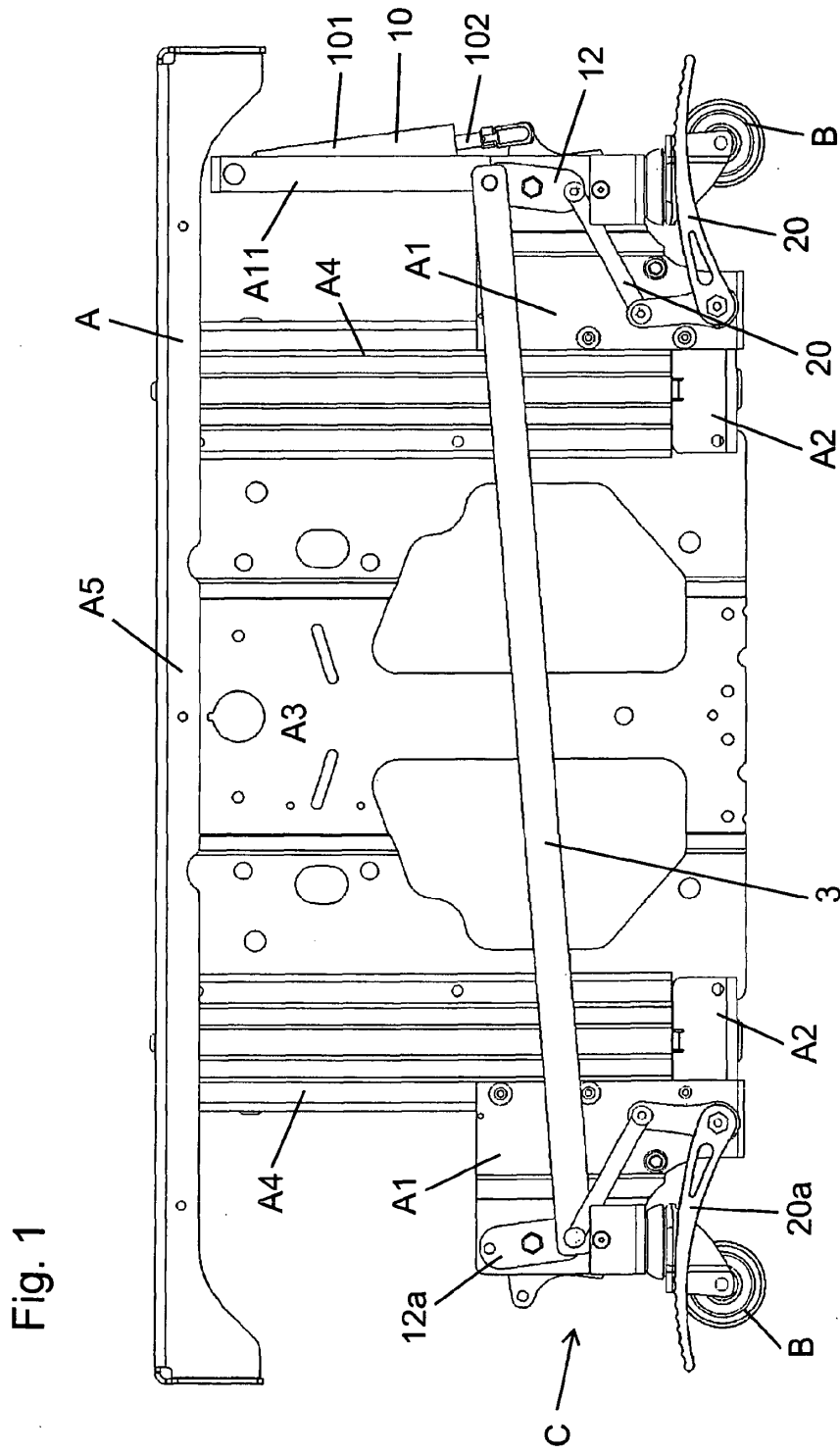


Fig. 1

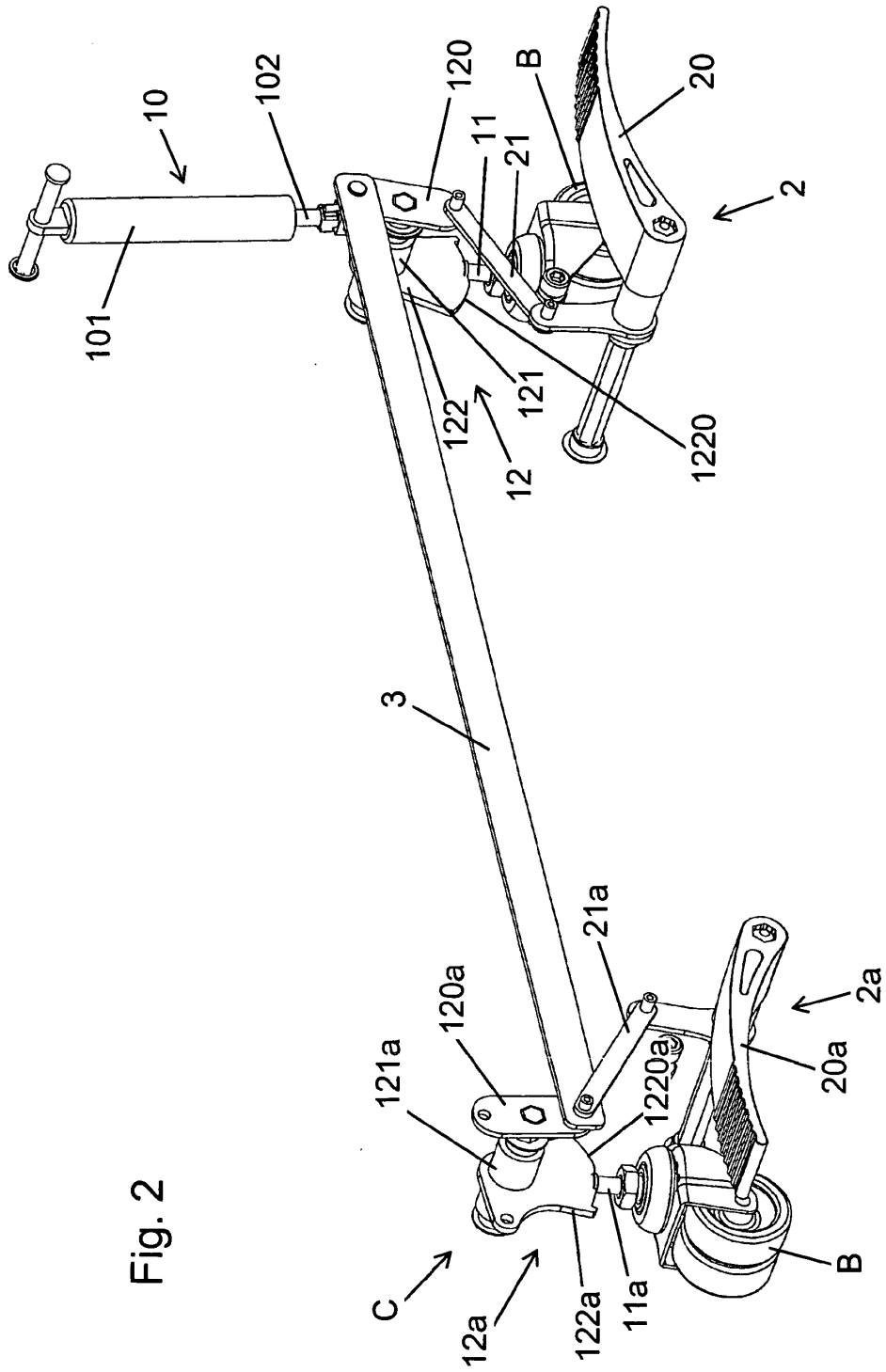
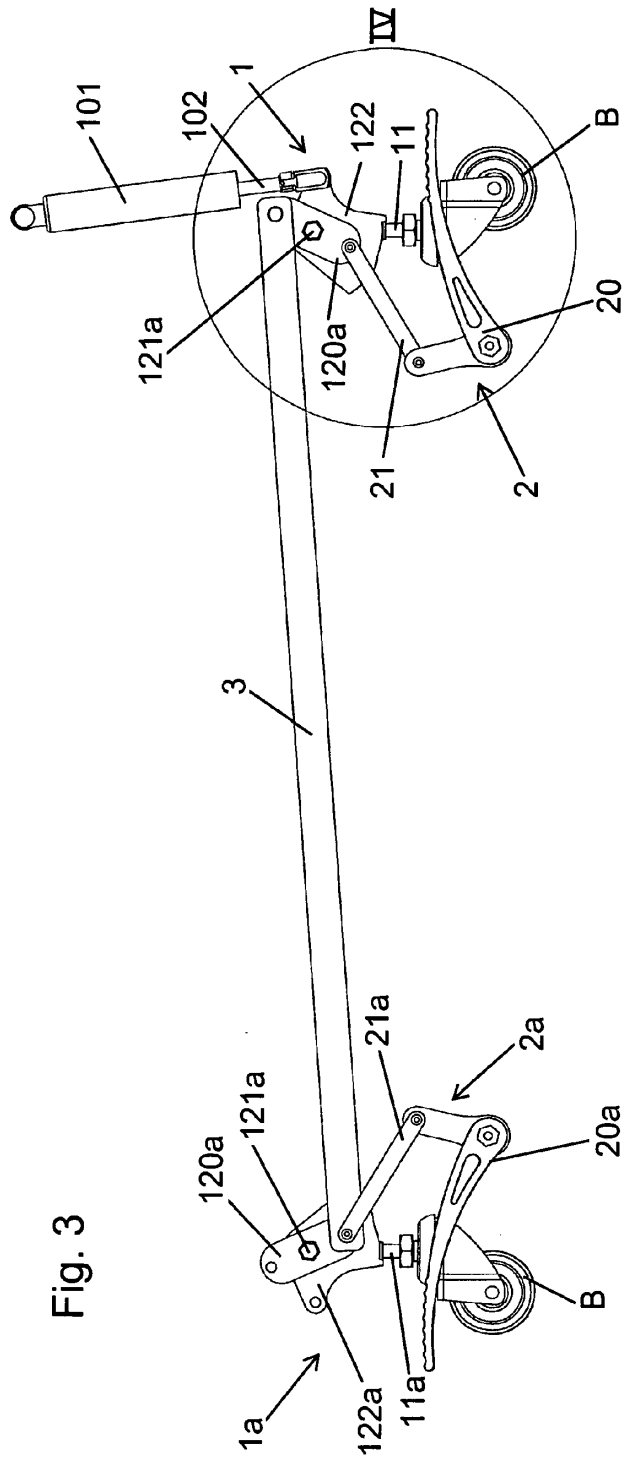


Fig. 2



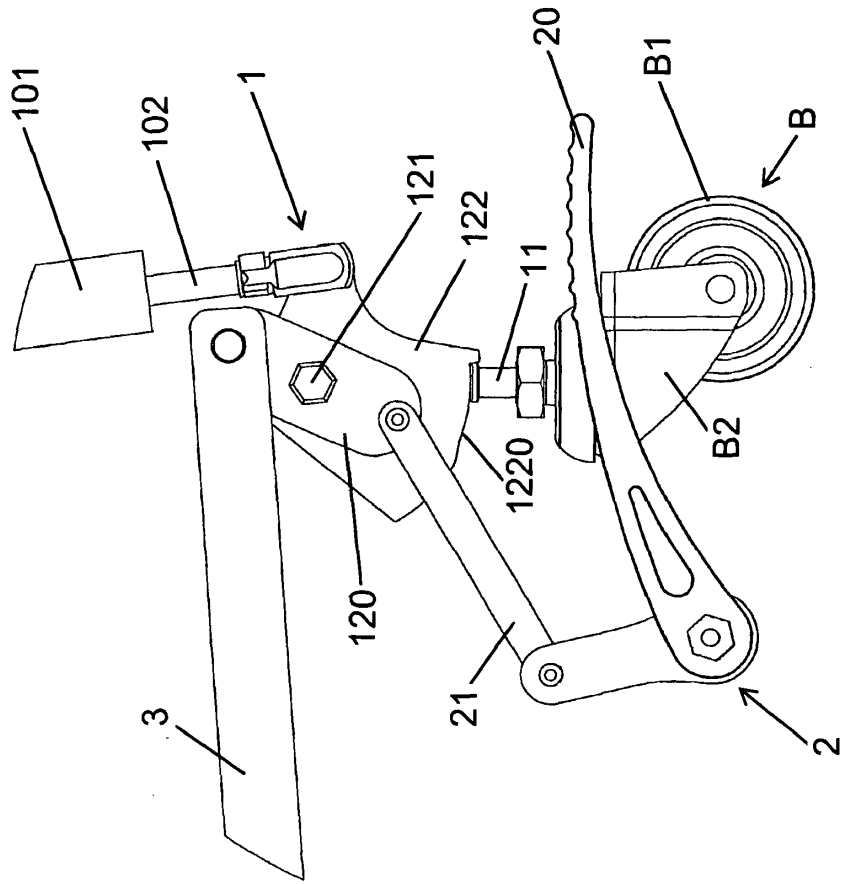


Fig. 4

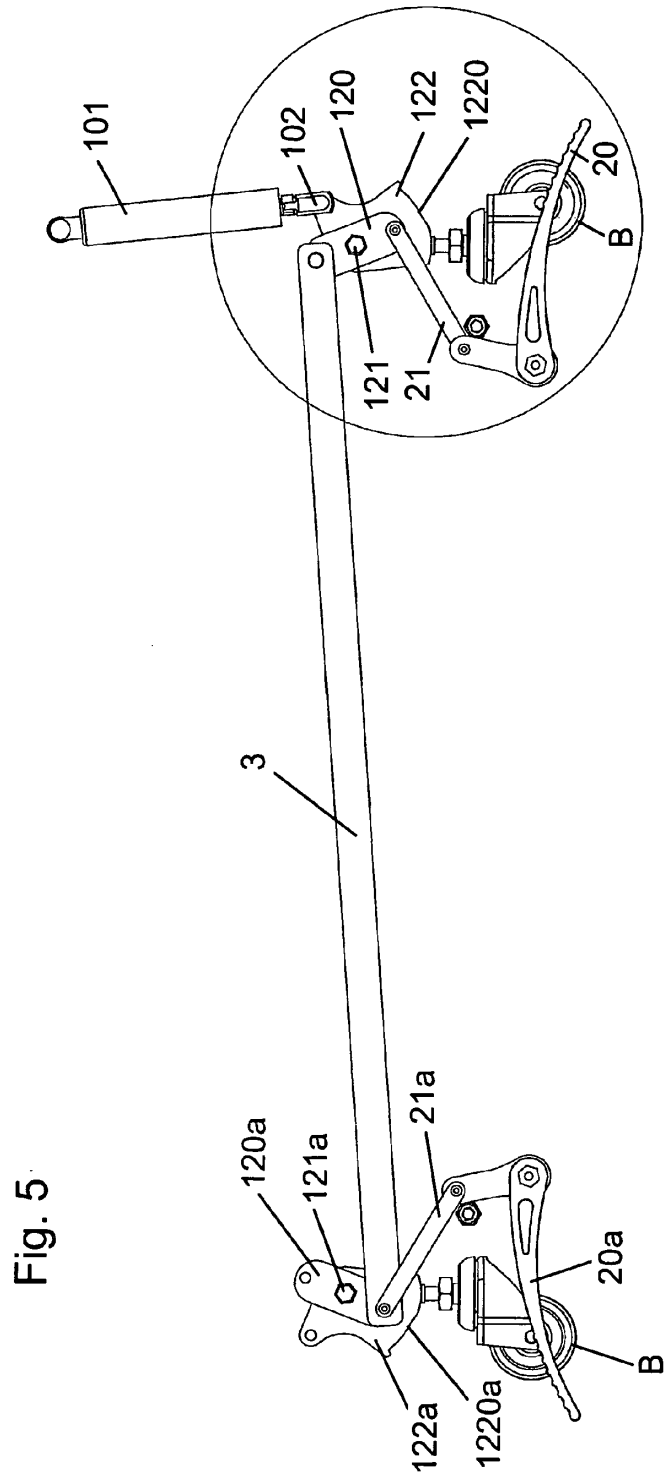


Fig. 5

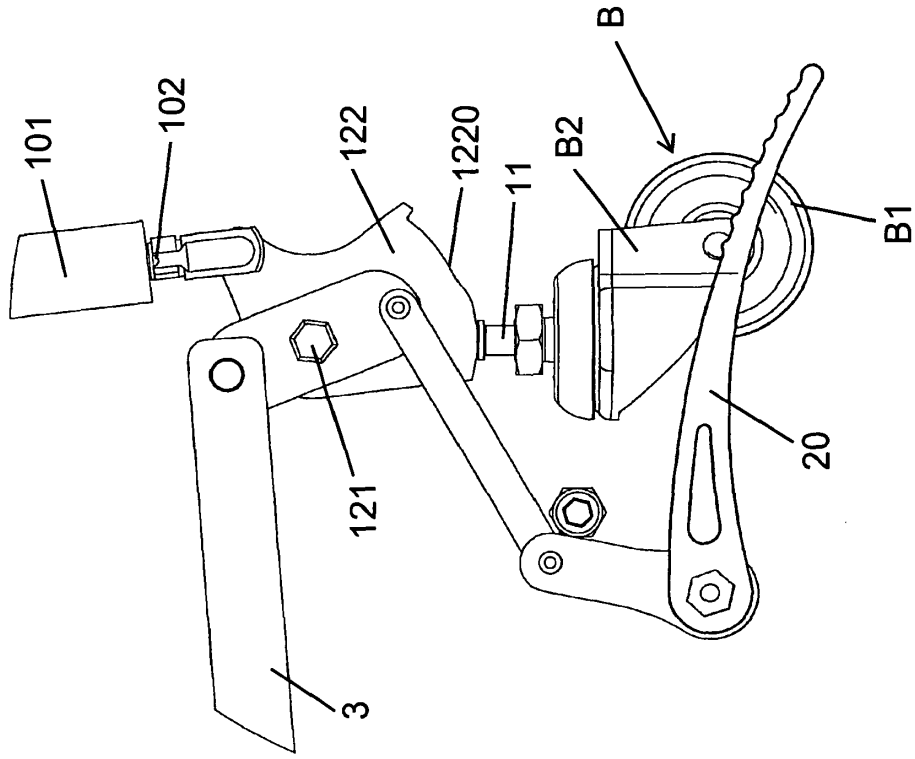


Fig. 6