



T. 1958

68 988

M O D E L O
D E
U T I L I D A D

para "CILINDRO DE FRENO PERFECCIONADO", a favor de Don SANTIA-
GO MARIN SEGARRA, domiciliado en BARCELONA, Teodoro Roviralta,
nº 38.

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a un cilindro
de freno perfeccionado.

5. El diseño de vehículos cada día más rápido o más pesa-
dos conduce a aplicaciones constantes de los dispositivos de
frenado. Una de estas consecuencias es el aumento de las áreas
de frenado, lo que se consigue generalmente aumentando la anchu-
ra de los tambores y de las mordazas de freno asociadas. No obs-
tante, un aumento considerable de la anchura de las zapatas de-
freno trae como consecuencia una irregular repartición de los
10. esfuerzos motrices para el frenado aplicados a dichas zapatas,
con la consiguiente posibilidad de deformación de las mismas y

68 388

15 00



subsiguiente pérdida de una parte considerable de las características de frenado en el mejor de los casos.

5. El objeto del modelo es, precisamente, proporcionar un cilindro de rueda perfeccionado, para frenos de vehículos accionados por fluido a presión, denominado simplemente a continuación "cilindro de freno" con miras a la sencillez, mediante el cual resulta posible repartir uniformemente cualquier esfuerzo aplicado a las mordazas de freno, independientemente de la anchura que, por conveniencias constructivas, la misma pueda alcanzar.

10. Para esta finalidad el modelo que se describe está caracterizado porque comprende una pluralidad de cilindros de freno en los que ajustan respectivos pares de pistones estando los pistones de cada uno de los lados conectados con el extremo libre de una mordaza de freno correspondiente mediante empujadores respectivos, definiendo cada par de pistones cámaras de presión conectadas en paralelo con un conducto alimentador de fluido a presión, de modo que todos los pistones son accionados simultáneamente en respuesta a un aumento de presión de dicho fluido. Preferiblemente la parte superior de las cámaras de todos los cilindros están conectadas en paralelo con un dispositivo purgador de aire para permitir su llenado compacto en el caso de que el fluido sea un líquido.

15. Para facilitar la explicación se acompaña a la presente memoria una lámina de dibujos en los que se ha representado una realización esquemática del modelo con tres cilindros de freno, citada a título de ejemplo no limitativo del alcance del invento.

25. En los dibujos:
La figura 1 es una vista lateral, parcial, y
la figura 2 una vista en planta por la parte superior, parcialmente seccionada.

30. En los dibujos las referencias 10 y 11 indican dos mor-



dazas o zapatas de freno opuestas, articuladas de modo convencional y provistas de forros de fricción 12 con los que pueden ser aplicados a la cara interna de un tambor de freno esquematizado en 13.

5. Los extremos superiores de ambas mordazas presentan sufrideras enfrentadas 14 provistas de encajes 15 -tres en el caso presente- en los que son recibidos los extremos de respectivos empujadores 16 que se alojan por su extremo opuesto en los avellanados 17 de los pistones 18 deslizantes en el interior de respectivos cilindros de freno 19, que, al efecto, están provistos de las gomas correspondientes 20.

10. Los tres cilindros están formados en un cuerpo único 21 que puede ser fijado a la placa soporte de los mecanismos del freno por medios convencionales, por ejemplo mediante las orejas 22, y están conectados entre sí por un conducto que desemboca en un terminal 23 para la conexión del tubo flexible conductor del aceite de freno.

15. Por otra parte los tres cilindros están conectados entre sí por un conducto 24 que termina en un purgador de aire 25 dispuesto para permitir el sangrado de los frenos siempre que sea necesario.

20. Se comprende que en lugar de tres cilindros de freno se puede utilizar un número diferente de ellos, siempre de acuerdo con la anchura de las mordazas en cuestión.

25. La realización descrita, destinada a ser empleada en una instalación de frenos hidráulicos, tiene los extremos de los cilindros cubiertos por los guardapolvos 26 que dejan paso justo para los empujadores. En el caso de tratarse de frenos accionados por aire, como es natural la disposición podrá sufrir las correspondientes variaciones de detalle.

30. El modelo, en su esencialidad puede ser desarrollado en

• 68 988

1508



5. otras variantes que difieran en detalle de las indicadas y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, ser construido en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados, por quedar todo comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

= . =

N O T A

Descrito el objeto y utilidad del modelo, lo que se declara no practicado ni divulgado en España, comprende las siguientes reivindicaciones:

10. 1. Cilindro de freno perfeccionado, caracterizado porque comprende una pluralidad de cilindros de freno en los que ajustan respectivos pares de pistones, estando los pistones de cada uno de los lados conectados con el extremo libre de una mordaza de freno correspondiente mediante empujadores respectivos, definiendo cada par de pistones cámaras de presión conectadas en paralelo con un conducto alimentador de fluido a presión, de modo que todos los pistones son accionados simultáneamente en respuesta a un aumento de presión de dicho fluido.

15. 2. Cilindro según la reivindicación 1, caracterizado porque la parte superior de las cámaras de todos los cilindros están conectadas en paralelo con un dispositivo purgador de aire para permitir el sangrado del cilindro en el caso de frenos hidráulicos.

20. 3. Cilindro de freno perfeccionado.

25. Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de cuatro hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

Madrid, a 15 OCT 1958

SANTIAGO MARIN SEGARRA.

P. a. ~~SANTIAGO MARIN SEGARRA~~ MIRALLES

O/rm.

Fig. 1

68 988 15 06

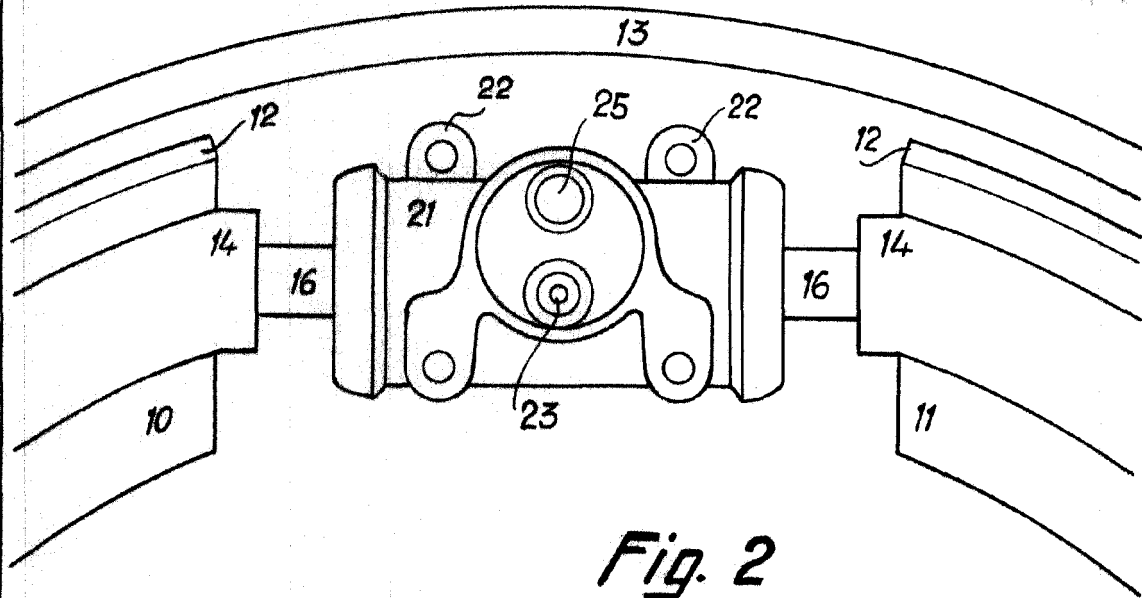
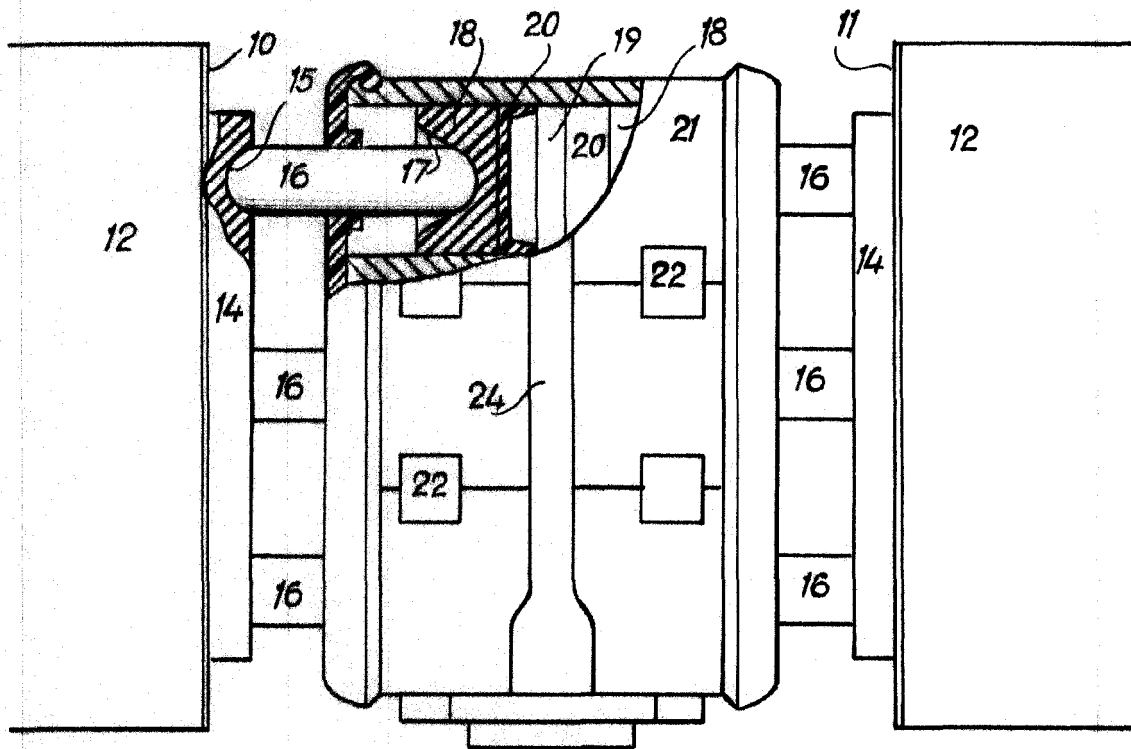


Fig. 2



Madrid, 15 OCT 1958
p.p. Jaime Isern