



Memoria descriptiva que se acompaña á la Solicitud de Patente de Invención por VEINTE años á favor de H e i n r i c h S e e l e k e, residente en Bremen (Alemania), por "UN DISPOSITIVO DE FRENAJE PARA REMOLQUES", presentada en el Registro de la Propiedad Industrial y Comercial.

Ya se conocen dispositivos de frenaje para remolques, en los que la parte delantera de la barra de conexión del remolque se dispone desplazable respecto á la parte trasera de la misma y al echarse el remolque sobre el coche tractor se hace oscilar una palanca que mediante un órgano de tiro ó un varillaje de freno actua sobre los órganos de freno. Esta disposición solo puede emplearse con éxito en una barra compuesta de una varilla, pero no puede colocarse ni emplearse sin más en una barra de conexión de forma de horquilla, que es tan favorable.

Cuando en una tal disposición con una palanca colocada en una barra de conexión de forma de varilla aquella se ha de hacer oscilar á mano por el conductor hacia el coche tractor para que, sin que el remolque se eche sobre este, se realice un frenaje, una parte de la barra no debe unirse solidariamente con la otra sino que debe actuar suelta sobre esta, lo que lleva consigo toda una serie de inconvenientes. Además, el cable de tracción para accionar los órganos de frenaje debe llevarse en forma complicada y sin una disposición complicada de palancas es imposible producir mediante el cable de tracción en la varilla de frenaje la fuerza de tracción necesaria para los órganos de freno.

En las disposiciones conocidas, además, no existe seguridad de que al separarse el remolque del coche tractor, durante el ascenso de pendientes, se aprieta con seguridad el freno del remolque y se mantenga en la posición de frenaje.

El invento suprime estos inconvenientes, construyendo en



forma de horquilla la palanca que actua sobre la varilla del freno y permitiendo así el empleo de una barra de conexión de forma de horquilla que es tan favorable. Gracias á la disposición en forma de horquilla de esta palanca es también posible en forma sencilla disponer en esta palanca otra palanca, que permita apretar los órganos de freno aun sin oscilar la primera palanca, ó sea sin echarse el remolque contra el coche tractor. Además el disponer la palanca en forma de horquilla para los órganos del freno permite colocarla de manera eficaz y segura de suerte que en ella pueda ponerse al mismo tiempo un fiador de retroceso que efectue el accionamiento de la palanca para los órganos del freno al recular el remolque.

El invento se ilustra á titulo de ejemplo en el adjunto dibujo, representando:

La figura 1 una vista lateral esquemática de un remolque con el invento.

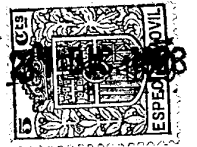
La figura 2 una planta de un detalle de la figura 1 en mayor escala.

La figura 3 una vista lateral de la parte delantera de un remolque según el invento en una forma de ejecución algo distinta.

La figura 4 una vista lateral de un detalle de la figura 3 en mayor escala y con una ligera variación.

En la figura 1 se indica por 1 un remolque con ruedas 2 y 3. Por 4 y 5 se indican los órganos de freno (dibujados como frenos de mano). Por 6 se indica un bastidor giratorio del remolque y por 7 una barra de unión de forma de horquilla.

Segun el invento, como unión entre la barra 7 y los órganos 4 y 5 del freno se prevé una palanca 8 de forma de horquilla. Esta se articula en puntos 9 al bastidor giratorio y por un extremo se une en puntos 10 con la barra de acoplamiento 7. El otro extremo 11 de la palanca de forma de horquilla se une mediante un



órgano de tracción 12 con uno de los órganos de freno 5 y mediante un órgano de tracción 13 con el otro órgano de freno 4, pasándose este órgano de tracción por el gorrón hueco giratorio 14 del bastidor giratorio.

La conformación en horquilla de la palanca 8 permite colocarla en forma segura y eficaz en dos puntos bastante separados del bastidor giratorio y según esto transmitir también á este bastidor eficazmente desde la barra de unión al bastidor giratorio los esfuerzos laterales originados al pasar las curvas.

En la forma de ejecución según la figura 3 se articula á la palanca 8 en su extremo inferior 11 otra palanca 15. En esta palanca se coloca una pieza de tracción 16 que directamente, ó sirviéndose de una palanca de compensación 17, actúa sobre la varilla del freno (órganos de tracción 12 y 13). Los órganos de freno solo se indican esquemáticamente en esta figura en 5. En el extremo libre de la palanca 15 se coloca un cable de tracción 18 que se conduce al puesto del conductor del coche motor ó al remolque precedente. Tirando de este cable puede hacerse oscilar la palanca 15 en dirección de la flecha A, de manera que los órganos del freno del remolque se lleven á la posición de frenaje sin que oscile la palanca 8, ó sea, sin que el remolque se eche sobre el coche tractor. Por consiguiente, en todo momento es posible frenar el remolque desde el coche tractor. El cable 18 se fija en el coche tractor ó en el remolque precedente, de manera que al desprenderse el remolque del coche tractor ó del remolque precedente, la palanca 15 oscila también en dirección de la flecha A y los frenos se aprietan. En la figura 4 se representa la palanca 15 en posición ya después de oscilar. Para mantener á la palanca 15 en esta posición, se prevé un dispositivo detentor, por ejemplo un sector dentado 19 y un triángulo 20 desplazable y mantenido bajo la acción de un muelle. Para soltar la palanca de este bloqueo y retrotraerla de nuevo á su posición normal según





ca de dos brazos apoyada en el bastidor giratorio de remolque, y en la que agarra la barra de unión y la varilla del freno, caracterizado porque esta palanca se construye como palanca de forma de horquilla (8).

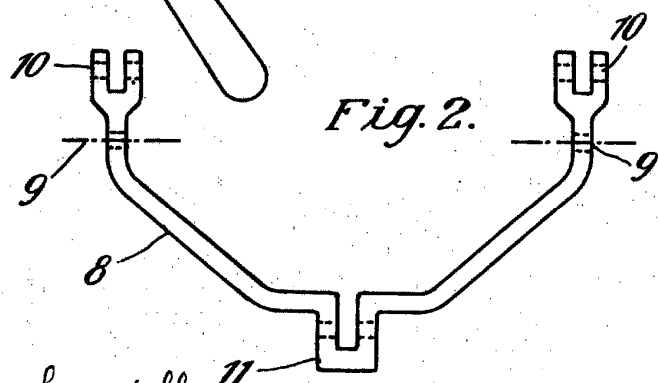
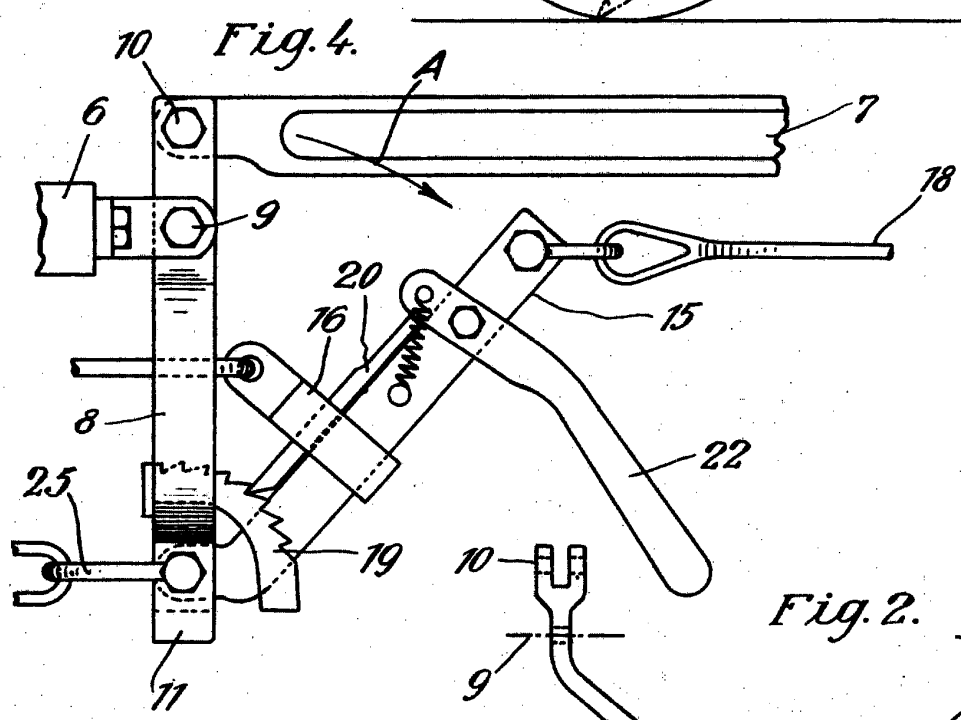
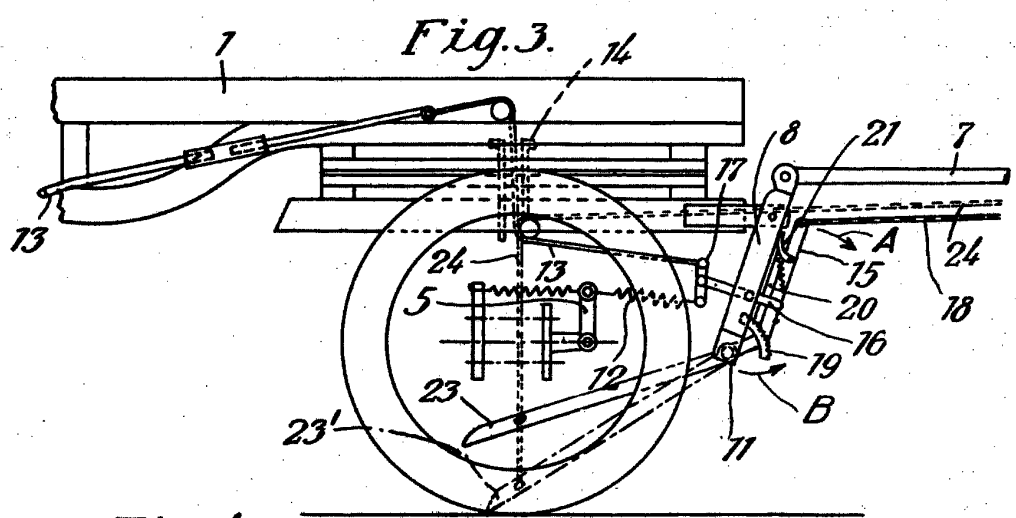
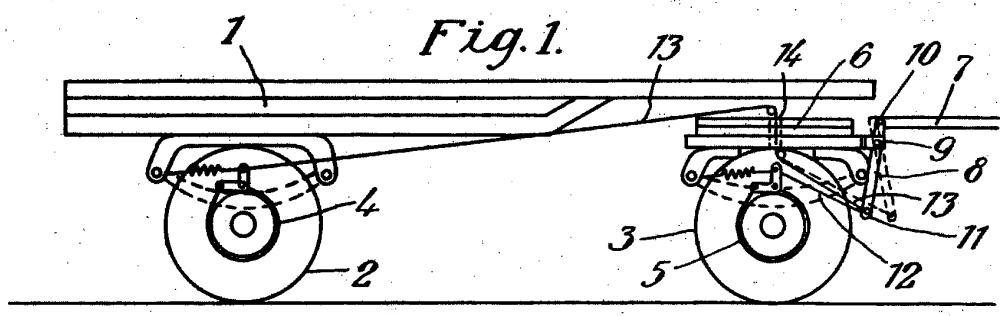
2°- Un dispositivo de frenaje según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque en la palanca ahorquillada (8) se articula otra palanca (15), que forma la unión con la varilla del freno y mediante un cable de tracción (12) que va al coche tractor ó al remolque precedente, permite accionar en todo momento los órganos del freno y lleva á estos últimos á la posición de frenaje aun al desprenderse el remolque.

3°- Un dispositivo de frenaje según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizado porque se prevén medios de sujeción (19 á 22), por los que puede fijarse la palanca unida (15) con la palanca ahorquillada (8) respecto á esta.

4°- Un dispositivo de frenaje según lo reivindicado en el punto 1 caracterizado porque en el extremo inferior de la palanca (8) se articula un fiador de retroceso (23), que de ordinario se mantiene en posición ineficaz gracias á un cable (24) sujeto en el coche tractor ó en el remolque precedente, pero al desprenderse el remolque durante la marcha en pendientes y desgarrarse el cable (24), se coloca en posición de agarre y por oscilación de la palanca (8) acciona los frenos del remolque.

Esta patente recae sobre "UN DISPOSITIVO DE FRENAJE PARA REMOLQUES", como queda descrito en la presente memoria, caracterizado en la anterior Nota y representado en los adjuntos dibujos

Madrid 31 de Diciembre de 1928.



*Escala variable  
por Heinrich Seeleke.  
Herrlich*