



Memoria descriptiva que se acompaña á la Solicitud de Certificado de Adición á la Patente principal N<sup>o</sup> 96.376, expedida el 11 de Abril de 1926, á favor de la razón social **B e r g i s c h e S t a h l - I n d u s t r i e**, residente en Remscheid (Alemania), por "UN FRENO DE FRICCIÓN PARA VEHICULOS SOBRE RAILES", presentada en el Ministerio de Economía Nacional.

11102

El invento se refiere á frenos para vehiculos de railes, especialmente segun la patente española N<sup>o</sup> 96.376, El invento consiste primeramente en que el freno se construye como freno de discos dispuestos sobre el eje del inducido ó de cualquier eje de contramarcha. Asi por ejemplo, respecto á los frenos de tambor se consigue el que se garantice una excelente visibilidad de todas las partes del freno, y además la disposición sobre el eje del inducido ó sobre otro eje de contramarcha da por resultado el que, con auxilio de pequeñas fuerzas de frenaje se obtenga esto en forma absolutamente segura. Para poder disponer y conformar este freno en esta forma y poder, sin embargo, emplear la palanca de frenaje segun la patente principal, estas palancas se construyen segun una mejora del invento de manera que presenten un brazo de palanca corto con preferencia en forma de una excéntrica ó garrote, cuya acción se transmite, con auxilio de una palanca de dos brazos, á las quijadas del freno movidas en guias rectas. La conformación como brazo de palanca corto á modo de excéntrica ó de garrote garantiza una presión enérgica sirviéndose de pequeñas fuerzas de accionamiento. La intercalación de la palanca de dos brazos permite aplicar las indicadas características al eje de inducido, de manera que la palanca de frenaje pueda colocarse fuera de los limites de la carcasa del motor.

En el dibujo adjunto se ilustra el invento á titulo de ejemplo, indicándose por a las quijadas del freno provistas de la cubierta de freno b de una elevada resistencia al desgaste y las cuales pueden actuar sobre un disco c, fijo sobre el eje d del inducido, en direc-



ción axial del eje. Las quijadas a poseen en el puente f del freno una guía recta. En el puente f se apoyan palancas g de dos brazos que están provistas de piezas recambiables de desgaste h. Sobre estas piezas de desgaste pueden actuar salientes i á modo de excéntricas en las palancas k. Estos salientes i á modo de excéntricas son, respecto á la longitud de las palancas k, extraordinariamente cortos, de manera que entre la fuerza que actúa sobre los extremos de las palancas k y la fuerza ejercida por las excéntricas i se garantiza una relación de transmisión muy enérgica. Las palancas g permiten el que las palancas k se dispongan fuera de la carcasa m del motor, sin que se estorben aquí en su movimiento. Se podría, sin embargo, realizar también naturalmente un accionamiento directo de las quijadas del freno mediante los salientes i á modo de excéntricas ó de codos, siempre que exista lugar suficiente, como por ejemplo es posible cuando, en lugar del eje del inducido, se emplea otro eje de contramarcha.

:--:--:--:--:--:--: N O T A :--:--:--:--:--:--:--:--:

Se reivindica como nuevo y de propia invención y como Adición á la Patente principal N<sup>o</sup> 96.376.

1<sup>o</sup>- Un freno de fricción para vehiculos sobre railes, especialmente segun la patente española N<sup>o</sup> 96.376, caracterizado porque se construye como freno de disco dispuesto sobre el eje del inducido ó de otro eje de contramarcha.

2<sup>o</sup>- Un freno segun lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque para mover las quijadas de un freno de discos se emplea una palanca de brazos dobles, dado el caso, intercalando otra palanca, siendo uno de los brazos de la primera muy corto y construyéndose con preferencia á modo de excéntrica ó codo.

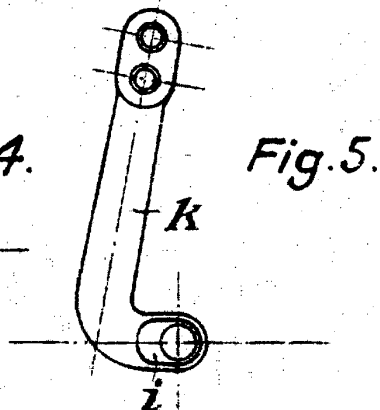
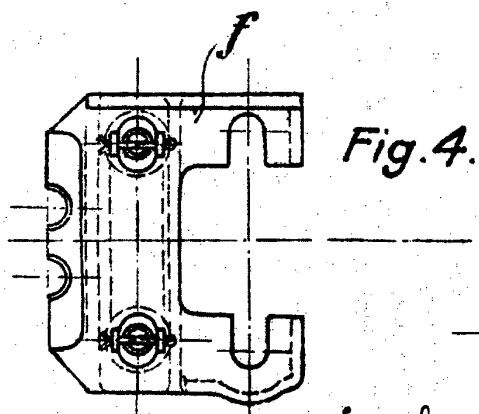
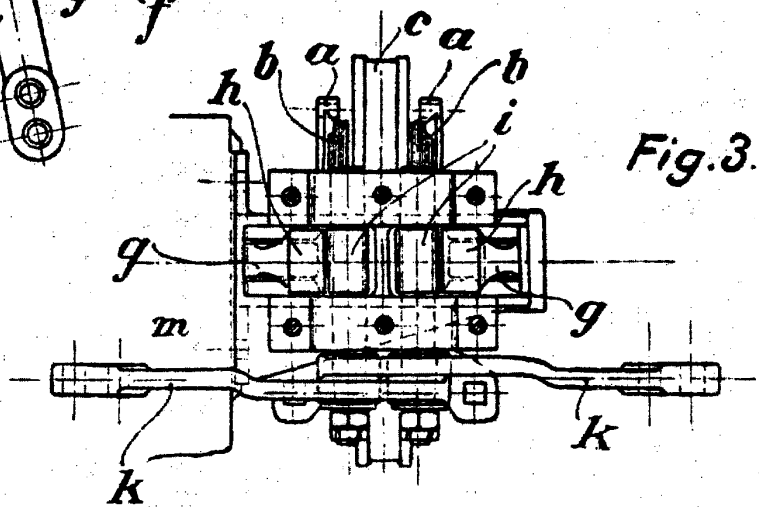
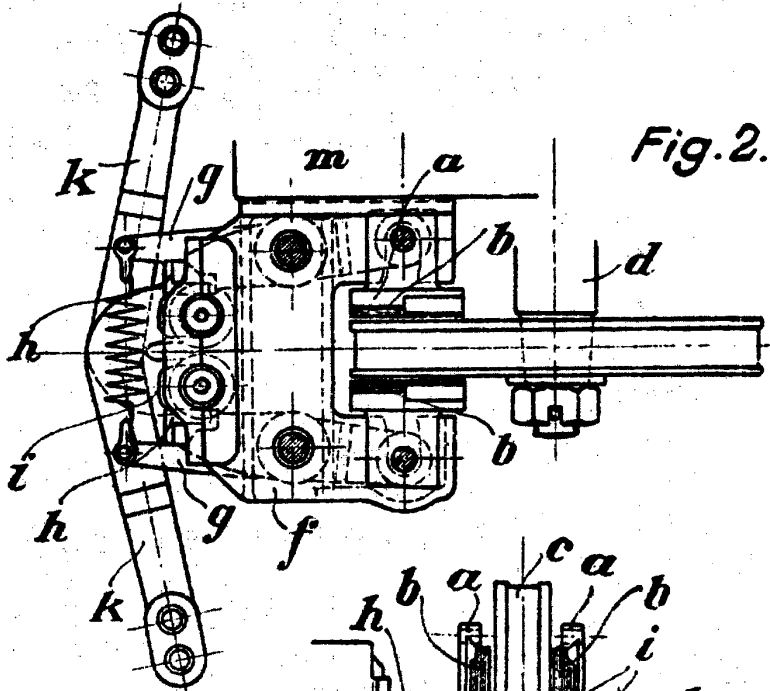
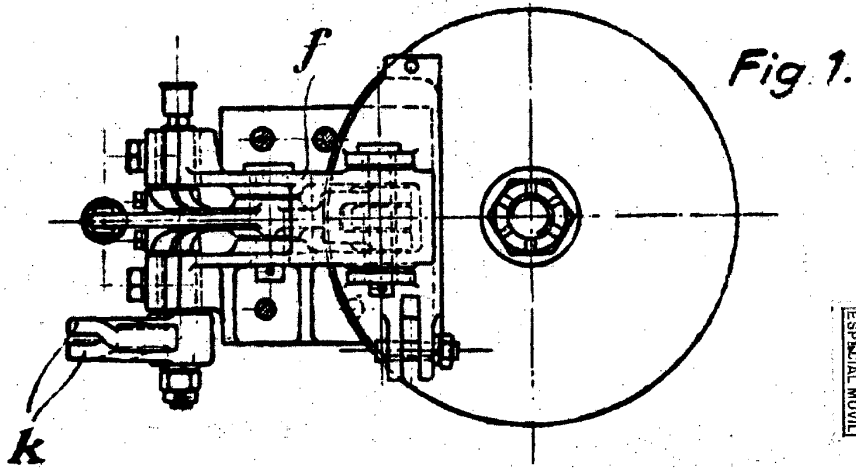
3<sup>o</sup>- Un freno segun lo reivindicado en los puntos 1 ó 2, caracterizado porque los puntos de giro de las palancas de brazos desiguales se hallan situados en dirección de los ejes del vehiculo esencialmente fuera de los limites de la carcasa del motor.



4º- Un freno segun lo reivindicado en cualquiera de los puntos 1 á 3, caracterizado porque entre el codo, excéntrica ó similar y la palanca de transmisión se prevén piezas de contacto recambiables, con preferencia endurecidas.

Este Certificado de Adición recae sobre mejoras introducidas en el objeto de la patente principal Nº 96.376, expedida el 11 de Abril de 1926 por "UN FRENO DE FRICCION PARA VEHICULOS SOBRE RIELES", como queda descrito en la presente memoria, caracterizado en la anterior Nota y representado en los adjuntos dibujos.

Madrid 26 de Enero de 1929.



Escala variable  
 por Bergische Stahl-Industrie.  
*[Signature]*

111.132