



DIC. 1929

H.V.

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por = Freno automático para vehículos remolcados = a favor de D. Edmond Alexandre TAMBON, residente en Marseille (Francia) 11, Rue de la Convención.-

=====

El frenado de los vehículos remolcados ha sido objeto de numerosas investigaciones y las soluciones adoptadas, hasta el día, poseen inconvenientes característicos, entre los cuales se puede citar la necesidad de tener un empleado para la manio-
1 bra del freno y en este caso la falta absoluta de reflexión en un caso urgente, o el empleo de dispositivos complicados, de un precio elevado y de un entretenimiento siempre oneroso.

La presente invención tiene por objeto un dispositivo especial que permite el funcionamiento automático de los frenos, bajo
2 la acción directa de la inercia del vehículo remolcado o también bajo la acción de su aceleración en las pendientes.

Para ilustrar el principio, sin limitación en los detalles de los accesorios ni de su disposición, la cual puede ser variable con cada forma de vehículo, el dibujo anejo representa:



3 La fig. 1, una vista en elevación del dispositivo montado so-
bre un remolque de cuatro ruedas de camión automóvil, obrando
los frenos sobre las ruedas delanteras, solamente representa-
das.

4 La fig. 2 una vista en plano de la fig. 1, pero estando levanta-
do el piso del remolque, para poder ver los detalles.

En sus partes, el dispositivo comprende:

Un cuadro formado por dos travesaños de hierro en U, tales co-
mo 1, atirantados por las traviesas 2, formando el conjunto,
el chasis propiamente dicho, sobre el cual vienen a fijarse las
5 ruedas 3, mediante la intermediación de las ballestas 4.

Los travesaños 1, estan cubiertos lateralmente, en una cierta
longitud, por dos palastros redoblados 5 que vienen a encajarse
exactamente por debajo de las ramas de los hierros en U, de
manera a formar dos ranuras paralelas en las cuales van mon-
6 tadas, a frotamiento suave, dos correderas 6 generalmente ter-
minadas cada una de igual forma, por una boquilla 7 destinada
a recibir el dispositivo de tiro 8.

Las dos correderas 6, son mantenidas a distanciamiento fijo,
mediante un tirante 9 que sirve de apoyo, por otra parte a un
7 muelle de hoja 10 que obra sobre un tirante fijo 11 del cha-
sis. Además, las correderas 6 llevan cada una, una espiga 12
que atraviesa el ánima de los travesaños 1, en una ranura 13
la cual limita los desplazamientos relativos de las correderas
6 con relación a los travesaños 1. Por otra parte, sobre cada
8 espiga 12 viene a articularse una palanca 14, montada sobre un
punto fijo 15, cuya extremidad libre 16 gobierna un tirante 17,
unido a una segunda palanca 18 que acciona el freno 19.

Los tirantes 17 pueden llevar los tensores 20 para facilitar
la regulación de los frenos.

9 El dispositivo así descrito, es completado por dos o varios



1929

10 muelles de compresión 21, montados sobre las bridas 22 fijadas al tirante o por la intermediación de una espiga fileteada 23 mantenida en posición fija, posteriormente a su regulación, mediante una contra-tuerca 24; verificandose la reacción sobre los muelles 21, por las bridas 25, fijadas en el tirante 11, solidario del chasis.

11 Es evidente que las correderas 6 pueden tener diferentes formas de las ya indicadas, permaneciendo el principio el mismo. Por otra parte, la disposición del freno sobre las ruedas delanteras no es absoluta y mediante un dispositivo apropiado, los frenos pueden estar dispuestos sobre las ruedas traseras, pudiendo ser estos frenos de cualquier sistema.

12 El funcionamiento de este dispositivo es el siguiente: El vehículo remolcado, ofrece en marcha normal, una resistencia al avance, las dos correderas 6 solicitadas hacia adelante por el tiro 8 salen de su ranura hasta la posición extrema permitida por las aberturas 13 y las espigas 12, que se corresponden con la posición de las palancas 14, 16, 18 que mantienen aflojados los frenos 19. Si por una causa cualquiera el vehículo remolcador se detiene, la inercia del remolque obra sobre los muelles 10. 21, las correderas 6 penetran en las ranuras y las espigas 12 desplazan las palancas 14, 16, 18 que accionan a su vez, sobre los frenos, 19. En un descenso el esfuerzo del remolque obra de la misma manera, pero con mayor moderación trabajando solamente la aceleración sobre los muelles 10, 21.

N O T A.-

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:



15. 1.- Freno automático para vehículos remolcados, caracterizado por un sistema de correderas que forman enlace entre el tiro y el remolque propiamente dicho, de manera que bajo el efecto de la tracción, la corredera realiza su mayor desarrollo exterior y bajo el efecto de reacción, la corredera realiza su desarrollo exterior mas pequeño.
16. 2.- Freno automático según la reivindicación 1, caracterizado por dos espigas unidas al sistema de correderas, que permiten el transmitir el movimiento realizado a una serie de palancas y tirantes ajustables que accionan los frenos.
17. 3.- Freno automático, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por un dispositivo de muelles destinados, unos a atraer el conjunto del sistema a la posición de los frenos sueltos y los otros a permitir una regulación compensadora, según las reacciones ejercidas por el remolque, para evitar la opresión violenta de los frenos.
18. 4.- Freno automático para vehículos remolcados.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan. Consta esta memoria de cuatro páginas foliadas y escritas por
- 19 una sola cara.

Madrid, 11 de diciembre de 1929.

Leocadio López y López.-

P.F./

Fig. 1

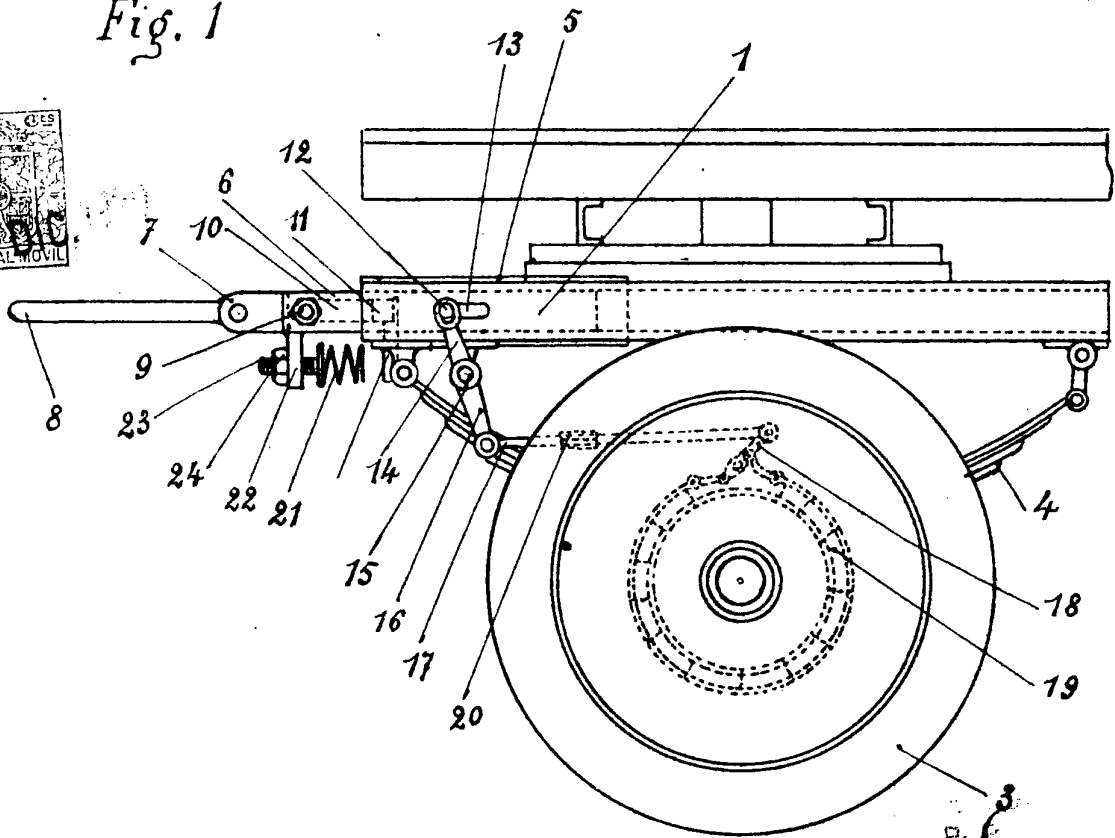
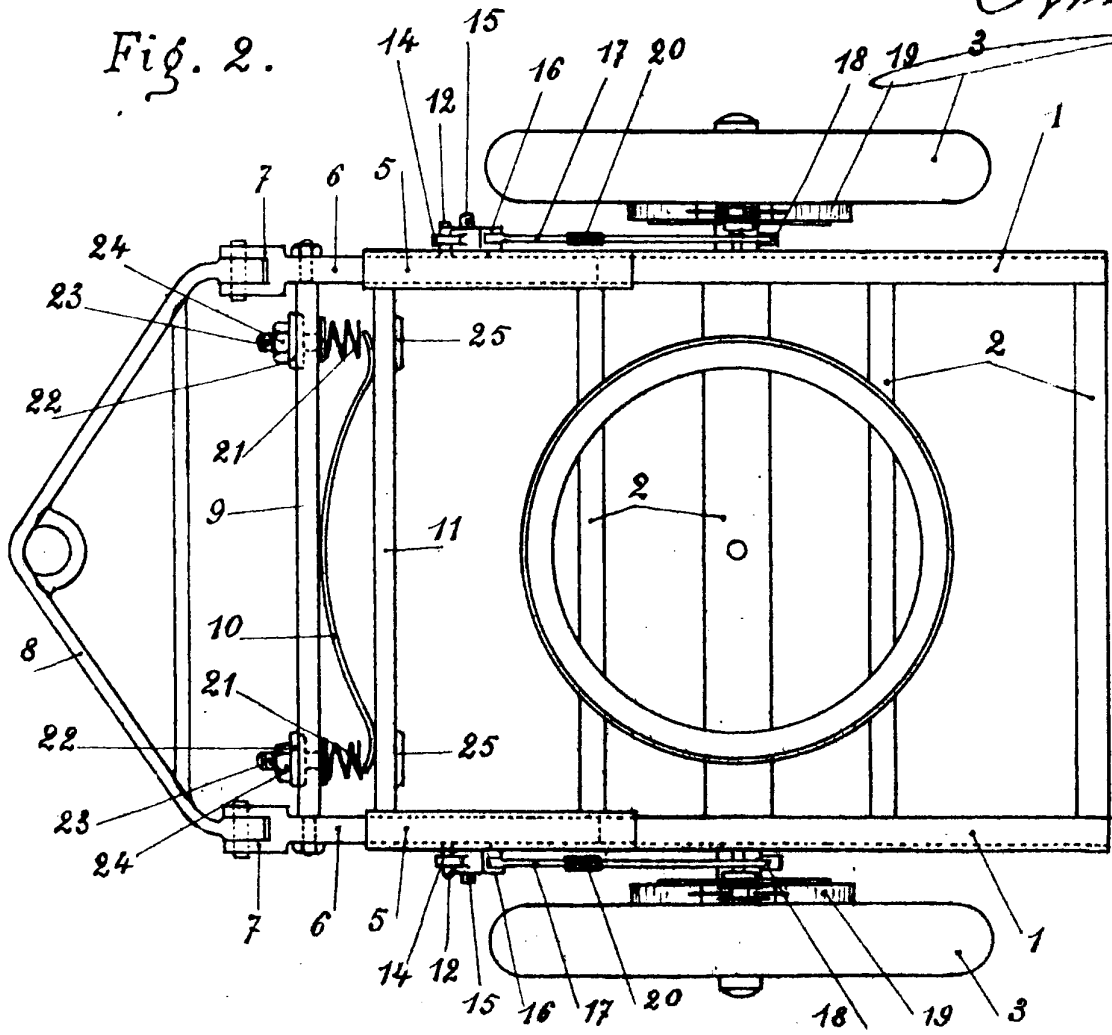


Fig. 2.



Edmond