

Patente Española

MEMORIA

descriptiva sobre: "Perfeccionamientos en los mandos de frenos de los automóviles."

POR

Societe de Prospection Industrielle

DE

Paris,

Francia



Memoria descriptiva

sobre:

"Perfeccionamientos en los mandos de frenos de los
"automóviles".

=====

SOLICITANTE: Société de Prospection Industrielle.-

residente en 8, Cité d'Antin.- Paris (Francia).

=====

5. El presente invento tiene por objeto, un dispositivo cuya finalidad consiste en el accionamiento simultáneo y de un modo igual de los frenos de delante y de detrás de un vehículo automóvil. Con este fin se utiliza un mando flexible mediante cable y envoltura, conocido bajo el nombre de mando del tipo Bowden, utilizando de una parte la acción directa del cable, y de otra la reacción de la envoltura.

10. En el caso en que se prevea un mando separado para cada lado del vehículo, el cable puede actuar directamente sobre uno de los frenos y la reacción de la envoltura puede actuar sobre el otro freno.

En los dibujos adjuntos y a título de ejemplo se han representado algunos modos de realización según el presente in-



vento.

15. En las figuras 1 y 2, se han representado esquemáticamente y a título de ejemplo, dos modos de realización en los cuales cada lado del vehículo lleva un mando especial.

Y sobre la figura 3, se ha representado un modo de construcción en el cual el mando de los cuatro frenos es efectuado por un órgano único.

Refiriéndonos en principio a la figura 1, vemos en a. la palanca de la leva del freno de detrás que es accionado directamente por el cable k. el cual está unido de una parte a la extremidad de esta palanca a. y de otra parte a un punto fijo b. que forma parte del soporte del freno de delante. Una envoltura flexible m. cubre una parte del cable y se apoya por una parte, sobre la extremidad g. de la palanca de la leva del freno de delante, y por otra parte sobre la extremidad d del órgano de mando p. constituido por ejemplo por una palanca o un pedal. Cuando se actúa sobre este órgano de mando en el sentido de la flecha de la figura 1, se provoca simultáneamente un desplazamiento de los frenos de delante y de detrás y un apriete equivalente de los frenos. En efecto, el cable k. tira directamente sobre la extremidad a de la palanca del freno de detrás, mientras que la envoltura n. actúa por reacción de una manera correspondiente sobre la extremidad g. de la palanca del freno de delante.

En la figura 3, se ha representado una variante de construcción del mismo dispositivo, en la cual la extremidad delantera del cable k. está unida a la extremidad g. del freno de delante, mientras que la envoltura, por un punto fijo b. está limitada sobre su extremidad de delante, teniendo siempre apoyo la extremidad de detrás sobre la extremidad d. del órgano de mando. Como se comprenderá con este modo de construcción, la acción de los frenos será la misma que la del caso represen-



tado en la figura 1.

En la figura 3, se ha representado un modo de mando en el cual el órgano de mando actúa simultáneamente sobre los cuatro frenos del vehículo. En este caso, el cable único k.
50. parte del punto fijo g. de uno de los frenos de delante, rodea el vehículo y termina en el punto fijo h del otro freno de delante.

Ademas de las envolturas m y n . dispuestas como en el modo de construcción de la figura 1 ó 2, se prevee una tercera envoltura f, situada entre los dos frenos de detrás del
55. vehículo. Como se comprende de esta manera la acción de los cuatro frenos, será simultánea.

Debe entenderse que el invento no queda limitado a los modos de construcción representados y que se pueden imaginar otros dispositivos a condición de utilizar para el mando
60. de los frenos la acción directa de los cables de una parte, y la reacción de la envoltura, de otra.

N O T A

=====

Descrita suficientemente la naturaleza del invento,
65. así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica, se hace constar nuevamente que las particularidades descritas son susceptibles de variaciones de detalle sin que por ello se altere su principio fundamental, siendo lo que constituye su esencia y por lo que se solicita patente de invención por veinte años
70 en España;

"PERFECCIONAMIENTOS EN LOS MANDOS DE FRENOS DE LOS AUTOMOVILES", caracterizándose por lo siguiente:

"El invento tiene por objeto un perfeccionamiento en los mandos de los frenos de los automóviles, comprendiendo un
75. mando flexible por cable y envoltura, del tipo Bowden, caracterizado por el hecho de que, por una parte, se utiliza la ac-



ción directa del cable, y por otra parte la reaccion de la envoltura.

80. En un modo de realización aplicado al mando de frenos de un solo lado del vehículo, el cable está unido por una parte a la extremidad de la palanca de la leva del freno de detrás, y por otra parte a un punto fijo que forma parte del soporte del freno de delante, tomando apoyo la envoltura por una parte sobre la extremidad de la palanca de mando de la leva, 85. del freno de delante, y por otra parte sobre la extremidad del órgano de mando.

90. En otro modo de construcción igualmente aplicable al mando de frenos de un solo lado del vehículo, la extremidad delantera del cable, está unida a la extremidad de la palanca de la leva del freno de delante, apoyándose la extremidad delantera de la envoltura sobre un punto fijo del soporte de este freno.

95. En una variante de construcción, destinada al mando simultáneo de los cuatro frenos del vehículo, los órganos están dispuestos de la misma manera que en el modo de construcción precedente, con la diferencia de que un cable único parte de uno de los frenos de delante rodea el vehículo y termina en el otro freno de delante, estando dispuesta una envoltura suplementaria por la parte trasera del vehículo, entre los dos 100. frenos de detrás.

"Perfeccionamientos en los mandos de frenos de los automóviles".

Según queda ilustrado en los dibujos adjuntos y substancialmente descrito en la presente Memoria que consta de cuatro hojas escritas a máquina.

Madrid 24 de Enero de 1930,
SOCIETE DE PROSPECTION INDUSTRIELLE,

P. P.

Fig. 1

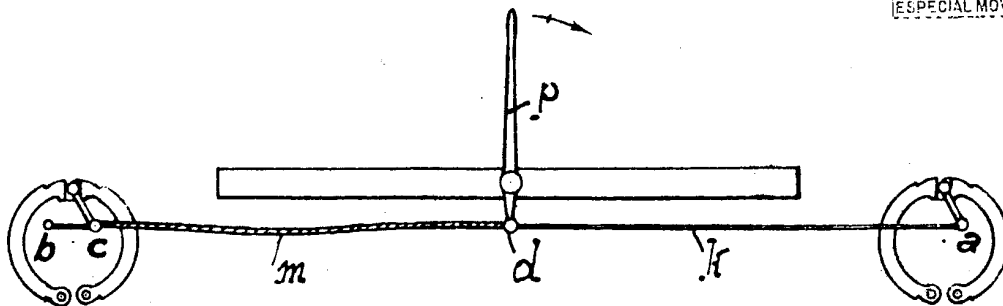


Fig. 2

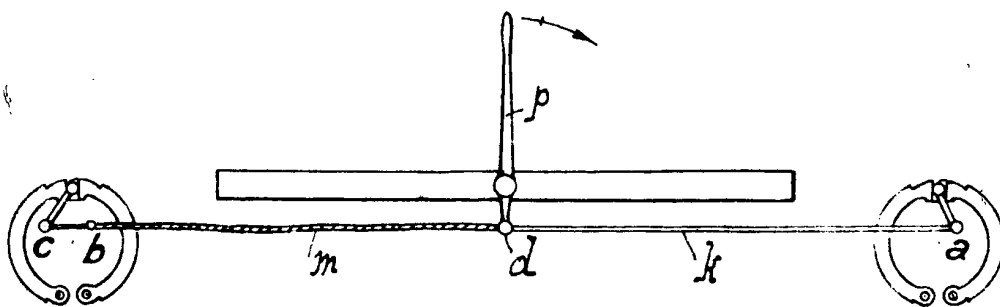


Fig. 3

MADRID 24 Enero 1930

J. González

