

**M E M O R I A      D E S C R I P T I V A**

**que se acompaña**

**a la solicitud de**

**una PATENTE DE INVENCION por veinte años en España**

**a favor de**

**Don EDUARDO DELANO, residente en SANTIAGO DE CHILE, Calle Almirante Barroso, 70**

**por**

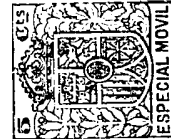
**"      MEJORAS EN FRENO AUTOMÁTICOS      "**



5      Esta invención se refiere a un dispositivo que aprovecha la inercia de los cuerpos, mediante la combinación de un sistema de palancas, ya sea hidráulico, eléctrico, neumático o de gases, vapores, etc., para emplearla en accionar frenos de cualesquiera sistemas instalados en dichos cuerpos.

10      Un caso demostrativo referente a la fórmula de la invención es el que se ha llevado a cabo con un auto-camión como carro de remolque a dos ruedas, en ensayo práctico durante varios meses, habiéndose obtenido un amplio resultado, como se explicará más adelante.

Para su mejor comprensión se le describirá de acuerdo con



los dibujos, en los cuales:

15 La figura 1, es una vista de frente que representa el dispositivo, tal como va acondicionado sobre el bastidor del auto-camión.

La fig. 2, representa lateralmente el mismo dispositivo.

La fig. 3, es una vista lateral del auto camión con su vehícuo a remolque y la instalación para el frenaje.

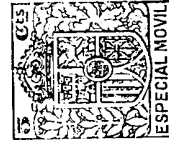
20 El dispositivo está formado con un acoplamiento constituido de dos partes.

Las letras asignadas son comunes a las figuras.

25 Con respecto a la primera parte del conjunto, A representa una palanca de acero de forma rectangular que lleva un pasador F para su montaje con el muñon B en forma de U que a su vez va sujeta al bastidor (chasis) y fijada con un pivote C (perno crenal) para que éste conjunta pueda tener un movimiento giratorio libre, de manera que el carro en remolque pueda seguir las desviaciones del camión en sus movimientos curvilíneos. Dicha palanca A lleva, en su extremo inferior un tipo Ll contra la  
30 pieza B para que mantenga en posición vertical durante los momentos traccionales. En el extremo superior, una horadadura para la inserción de la varilla de manejo L que acciona el freno de remolque. En la parte central lleva la horadadura I como inserción de un pasador que mantiene una virola o golilla J y un muelle en espiral K para evitar que el remolque se desacople. La  
35 pieza E es la parte inferior de un ante-juego para evitar que el piso del vehícuo en remolque descanse sobre el mecanismo.

40 Con respecto a la segunda parte, el carro en remolque lleva una pieza H que tiene un vaciado en forma rectangular que calza en ajuste libre con la palanca A en sentido lateral y con un espacio M de juego en el sentido de tracción.

Descriptas las partes componentes, se hace referencia al



funcionamiento, que es como sigue:

45

Quando el auto-camión forma la inercia del vehículo en remolque empuja la pieza H hacia adelante, con lo cual se produce, inmediatamente, el movimiento de la palanca A en el mismo sentido, y el cual se transfiere a los frenos mediante la varilla L.

50

Una vez que se produce, nuevamente, la tracción en el vehículo a remolque, el conjunto vuelve a su posición normal, o sea que la palanca A pasa a la posición vertical.

El espacio libre M tiene por objeto no obstaculizar el movimiento de la palanca A.

55

El muelle en espiral K tiene por objeto mantener unidas elásticamente las dos partes del acoplamiento, con el objeto de que durante el avance por caminos irregulares pueda el remolque anular los movimientos verticales de trepidación o barboteo y también los movimientos de vaiven en el sentido de la tracción.

60

En la figura 3 se representa diagramáticamente la instalación del conjunto entre un auto-camion y un vehículo a remolque. Con A se designa la palanca vertical; con L la varilla de transferencia del movimiento presionante y con L' la palanca vertical que transmite el esfuerzo al frenaje del vehículo.

65

Se ha demostrado el accionamiento del dispositivo ideado y llevado a la práctica, como ejemplo, en ésta clase de vehículos; pero es natural que puede aplicarse a muchos otros usos según se requiera en la industria. No se hace referencia al frenaje mismo por estimarse superabundante y ser cosa ya conocida, y si a sus variadas aplicaciones tal como se enumera al comienzo de la especificación.

70

En resumen, la invención consiste en una instalación mecánica automática, accionada por el peso de la masa del móvil durante el momento de inercia, que obra contra un brazo de palanca



75

dispuesto de manera que éste ejerce impulsión sobre una varilla conectada al aparato de frenaje del vehículo obligando a las zapatas a que presionen contra las ruedas o sus ejes u otro sistema cualquiera de frenaje.

N O T A.

80

En resumen: La Patente recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

85

1ª.- Un dispositivo mecánico que aprovecha la inercia de los cuerpos mediante la combinación de un sistema de palancas, ya sea hidráulico, eléctrico, neumático, o de gases, vapores, etc., para emplearla en accionar frenos de cualesquiera sistemas instalados en dichos cuerpos.

90

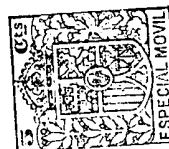
2ª.- En un dispositivo como el que se reivindica en la cláusula precedente, una combinación mecánica, automática, que accionada por el peso de la masa del móvil durante el momento de inercia obra contra un brazo de palanca dispuesto de manera que éste ejerce impulsión sobre una varilla conectada al aparato de frenaje del vehículo, obligando a las zapatas a que presionen contra las ruedas o sus ejes, u otro sistema cualquiera de frenaje.

95

3ª.- En un conjunto como el que se reivindica en las cláusulas precedentes, la provision de un marco de base que va montado sobre el extremo posterior del auto-camion, y destinado a contener todas las otras partes componentes.

100

4ª.- En un dispositivo como el que se reivindica en la reivindicación 3, la provision de una pieza en forma de U sujeta a pivote sobre el dicho auto-camion y en equidistancia entre el espacio del referido marco, y destinado a contener un brazo de palanca que juega pendularmente a fin de ejercer sus funciones predeterminadas.



105

5ª.- En un dispositivo, como el que se reivindica en las cláusulas 3 y 4, la provision de una palanca de acción pendular que juega dentro del muñon en forma de U, con sujeción a pivote en la proximidad de su extremo inferior y en cuyo punto lleva un par de flanges para que se mantenga en posición rígida sin desviarse de la posición rectilínea durante los momentos de trabajo.

110

6ª.- En un dispositivo como el que se reivindica en las cláusulas precedentes, la provision de un muelle en espiral adaptado al brazo de palanca vertical con el objeto de que su fuerza de impulsión mantenga un acoplamiento adecuado la palanca vertical con la barra del vehículo remolcado, estando ésta barra adaptada especialmente para la unión entre ambas dichas partes y siendo la misma el medio que obra contra el dispositivo durante el momento de inercia para producir el frenaje.

115

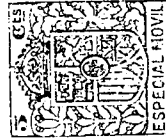
120

7ª.- En un dispositivo como el que se reivindica en las cláusulas precedentes, la provision de una varilla horizontal acodillada a la palanca vertical, y cuya función de transferir la acción de ésta hacia el frenaje durante el momento de inercia ya referido, yendo en su extremo posterior, en acodillaje a otro brazo de palanca, que en su extremo inferior se conecta a dicho frenaje.

125

8ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer la PATENTE DE INVENCION que se solicita por veinte años en España, por:

" MEJORAS EN FRENO AUTOMATICOS "



130 Todo conforme queda expresado en la presente Memoria que consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid 22 de Noviembre de 1930.

ALFONSO UNGRIA

E. P.

