





1935

10 nuevos mecanismos de regulación y que se fija al plato de freno.

2ª En la pieza o cuerpo citado puede girar sobre su eje una pieza cilíndrica cuya rotación está gobernada desde la parte exterior por un órgano irreversible.

3ª. La rotación de la pieza cilíndrica mencionada determina desplazamientos longitudinales de órganos de empuje que terminan por platos que están constantemente en contacto con rodillos montados giratorios en los extremos de las zapatas.

4ª. Se disponen medios que tienden constantemente a mantener la pieza cilíndrica en su posición longitudinal media y que equilibran elásticamente la acción de los órganos de empuje sobre ambas zapatas.

En el plano adjunto se representa un ejemplo de construcción de la disposición de regulación de las zapatas de frenos Ford objeto de esta patente.

25 La disposición de regulación objeto de esta patente está especialmente destinada a ser aplicada a los frenos de las ruedas de los automóviles Ford y comprende un mecanismo alojado en una pieza o cuerpo -1- fijado al plato de freno la cual substituye la pieza reguladora del freno original.

30 La pieza -1- presenta un hueco cilíndrico de dos diámetros en cuyo interior puede girar una pieza -2-. Esta pieza -2- en su parte central y hasta el extremo de la cavidad o hueco de mayor diámetro, ha sido fresada a fin de que presente un dentado -3- que engrana con un tornillo sin fin -4- alojado así mismo en la pieza -1- y accionado desde la parte externa.

35 La pieza cilíndrica -3- está perforada axialmente y este orificio está fileteado con paso a la derecha en uno de sus extremos y con paso a la izquierda en el otro extremo. En estos pasos de rosca se montan los tornillos -5- y -6- en cuyos



40 extremos se encuentran los platos -7-.

Los platos -7- se aplican contra los rodillos -8- y -9- montados respectivamente en los extremos de las zapatas -10- y -11-.

45 El contacto de los rodillos y de los platos está asegurado elásticamente por el resorte -12- fijado entre las dos zapatas -10- y -11-.

50 Un resorte -13- que se apoya por una parte en un resalto de la pieza -1- en el lado correspondiente al menor diámetro de la pieza -2- y por otra contra el plato -7- fijado al extremo del tornillo -6- del mismo lado, tiende constantemente a mantener la pieza -2- en su posición media longitudinal y a equilibrar elásticamente la acción de los órganos de empuje sobre ambas zapatas.

55 Esta disposición permite que haciendo girar el tornillo -4- las zapatas puedan ponerse a una distancia tal del tambor de freno que en el momento de frenar dichas zapatas puedan centrarse por si mismas en el interior de dicho tambor. Efectivamente, si al estar en reposo el freno los extremos de las zapatas -10- y -11- no se encuentran a distancias iguales del tambor, al producirse el frenado girando la rueda en el sentido indicado por la flecha -f-, la zapata -11- que se pone la primera en contacto con el tambor actúa sobre el plato con el que está en contacto su rodillo y rechaza longitudinalmente a la pieza -2- hasta que se establece el contacto con la otra zapata pudiendo la pieza -2- efectuar estos movimientos longitudinales gracias a la especial conformación de la misma y estando asegurada la vuelta a su posición por el resorte -13- que tiende siempre a volver el mecanismo a su posición media.

60

65

Se comprenderá que actuando debidamente sobre el tornillo



1935

- 4 -

70 -4- la rotación de éste determina desplazamientos angulares de la pieza -2- y que como los platos -7- no pueden girar, cuando la pieza -2- gira en un sentido o en otro los platos -7- se aproximan o separan y por consiguiente se aproximan o separan las zapatas sobre las cuales actúan dichos platos.

75 De esta manera puede regularse el freno de una manera perfecta para asegurar la máxima potencia en el frenado.

Se comprenderá que la forma de ejecución descrita únicamente como ejemplo, es susceptible de diversas modificaciones sin apartarse de la idea de esta patente.

80

          N    O    T    A          

Se reivindica como objeto de esta patente:

85

1) Disposición de regulación especialmente aplicable a las zapatas de los frenos Ford para conseguir en el frenado un centrado automático y perfecto de las mismas, caracterizada por que la pieza de regulación de los frenos originales se substituye por otra pieza fijada al plato del freno la cual contiene el nuevo mecanismo de regulación y en cuyo interior puede girar sobre su eje una pieza cilíndrica cuya rotación está gobernada desde la parte exterior por un órgano irreversible.

90

2) Disposición de regulación según la reivindicación 1, caracterizada por que la rotación de la pieza cilíndrica citada determina desplazamientos longitudinales de órganos de empuje que terminan en platos que están constantemente en contacto con rodillos montados giratorios en los extremos de las zapatas.

95

3) Disposición de regulación según la reivindicación 1, caracterizada por la presencia de medios que tienden constantemente a mantener la pieza cilíndrica citada en su posición media longitudinal y a equilibrar elásticamente la acción de los órganos de empuje sobre ambas zapatas.



100

4) Disposición de regulación de las zapatas de los frenos de automóviles.

Barcelona 7 de enero de 1935.

P. A.

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature appears to be "Melbaqueo Lopez" followed by a flourish.

