

SE.



171317

1713

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de adición, por: "Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 166.592", a favor de la r.s. Svenska Aktiebolaget Brossregulator, residente en Malmo - Adelgatan, 5.-

. . . . .

5 Por la patente española número 166.592 se ha protegido un dispositivo de cambio de carga en los frenos de vehículos, especialmente en frenos de vagones de ferrocarril, en el cual el cambio de carga consiste en una palanca de inversión cooperante con un punto de apoyo desplazable para la transmisión de la fuerza de frenado con relación variable de transmisión desde el cilindro del freno a una de las dos palancas compensadoras destinadas a repartir la fuerza de frenaje en los dos extremos del vagón y en el que las dos partes de este cambio de carga están acoplados en una mitad, que se fija en 10 su sitio por debajo en el bastidor del vagón por medio de un órgano de sostén común para el punto desplazable de apoyo y para la palanca de inversión cooperante con él, el cual está construido como un soporte prolongado desde el cambio de carga en dirección hacia uno u otro de los extremos del vagón, soporte que en la prolongación dirigida 15 gida hacia uno de los extremos del vagón sostiene el cilindro del freno y en la prolongación dirigida hacia el otro extremo del vagón

171317

-2-22



sostiene el punto fijo correspondiente a la otra palanca compensadora (la palanca del punto fijo). El presente invento se refiere a este dispositivo de cambio de carga y tiene como objeto determinadas mejoras, por las que se puede simplificar la construcción y que disminuyen o facilitan el trabajo de desmontaje y montaje que es necesario en la revisión y reparación, especialmente con respecto al cilindro del freno.

El invento se ha representado en una forma de ejecución en los dibujos adjuntos, Muestra:

La figura 1 una sección longitudinal horizontal por el dispositivo de cambio de carga,

la figura 2 una vista lateral del mismo,

las figuras 3, 4, 5 y 6 en mayor escala un detalle en sección horizontal longitudinal, en vista lateral, en vista del extremo y en sección vertical según la línea VI - VI de la figura 3.

Para los diferentes detalles se utilizan en el mayor grado posible los mismos signos de referencia que para los correspondientes detalles en los dibujos de la patente principal para que puedan compararse fácilmente con lo que resulta de la patente principal.

En los dibujos designa según esto, 1 el punto de apoyo desplazable, 2 la palanca inversora cooperante con el anterior, 3 el cilindro del freno, 4 y 5 las dos palancas compensadoras unidas entre sí mediante la barra de acoplamiento 6; 7 y 8 las varillas de tracción del freno que parten de las anteriores hacia cada uno de los extremos del vagón, 9 la biela del émbolo del freno que ataca en uno de los extremos de la palanca inversora, 10 la varilla que une el otro extremo de la palanca inversora con una de las palancas compensadoras 4, así como 11 y 12 las partes superiores e inferiores del soporte que sostiene la palanca inversora 2 y el punto de apoyo desplazable 1 dispuesto para la misma, soporte que está formado por el punto de apoyo desplazable 1 y por la palanca inversora 2

171317 -3-



cooperante con él, estando prolongado en dirección hacia uno y otro extremo del vagón, sosteniendo en uno de sus lados, en la prolongación dirigida hacia uno de los extremos del vagón, el cilindro del freno 3 y en su otro lado, en la prolongación dirigida hacia el otro extremo del vagón, el punto fijo 16 correspondiente a la palanca del punto fijo 5. Además designa 14 el tabique transversal colocado entre las partes superior e inferior 11 y 12 del soporte, tabique que forma la guía prevista para el punto de apoyo desplazable 1, guía que está prolongada hacia aquel lado del soporte en que éste sostiene el cilindro del freno 3, mientras que 15 designa la cámara de curso transversal prevista en el soporte para la palanca inversora 2, y 24 designa el casquete que cierra esta cámara en el lado del soporte opuesto al cilindro del freno 3.

Según el invento, el casquete 24 que cierra la cámara 15 sobre el lado del soporte provisto del cilindro del freno 3, está fijado sobre el soporte y está conformado como órgano de sujeción para el cilindro del freno 3. Para este fin, el casquete 24 está construido, según la forma de ejecución mostrada, en su extremo dirigido hacia el cilindro del freno 3, en forma de placa 50 que sirve de brida de conexión para el cilindro del freno, contra la cual el cilindro 3 mismo, que preferentemente está prensado en forma de depósito de chapa, con un extremo abierto, está tensado fijamente por tornillos 51 que pasan a través de un anillo de brida 3a. La placa 50, que en su lado dirigido hacia el cilindro 3 está provista de un anillo de centraje 52, una junta o similar que facilita el centraje del cilindro, tiene un par de salientes 53 que abrazan al soporte 11, 12 a manera de horquilla y están sujetos a aquel por soldadura o por otro medio adecuado. La placa 50 es convenientemente de chapa y está soldada en la parte restante del casquete 24 adecuadamente también de chapa. El casquete 24, en el extremo opuesto a la placa 50 está cerrado por una prolongación 54 del tabique 14 corres-

171311

-4-



pondientemente conformada y está sujeto por ejemplo por soldadura a la mencionada prolongación así como al soporte 11, 12. En el casquete 24 hay soldado fijamente un trozo de tubo 56 mediante el auxilio de una chapa de sostén 55, que sirve de guía al corriente tubo del émbolo del freno 57. En el lado exterior, el casquete 24 está provisto de una abertura de vigilancia 58 que está cerrada por una portezuela 59 sujeta desmontablemente. Para evitar la aspiracion del aire del exterior en la cámara 15 en los movimientos del émbolo del freno 60 puede montarse una chapa 61 de cobertura sobre la abertura entre la chapa de sostén 55 y la placa 50, así como aplicarse una ranura de salida de aire 62 en la placa 50.

Para hacer asequibles, el interior del cilindro del freno y las partes que se hallan en el mismo y en el casquete 24, a una revisión y reparación, es suficiente soltar los tornillos 51, quitar el cilindro y alejar la portezuela 59. Por el hecho de que ha sido evitada la ordinaria cabeza del cilindro provista de una guía para el tubo del émbolo del freno y la guía 56 para el tubo del émbolo del freno ha sido desplazada al casquete 24, se obtiene una no despreciable simplificación de la construcción, así como una reducción de la longitud de la construcción entre el émbolo del freno 60 y el extremo de la palanca inversora 2 en que ataca la biela del émbolo 9.

N O T A  
-----

La presente patente de adición comprende las siguientes reivindicaciones:

- 1.- Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 166.592, caracterizadas porque el casquete (24) que cierra la cámara (15) transversal, dispuesta para la palanca inversora (2), en el soporte (11, 12), en su lado provisto del cilindro del freno (3), está sujeto sobre el soporte y está construido como ór-

171317

-5-



gano de sujeción para el cilindro del freno (3).

2.- Mejoras según la reivindicación 1, caracterizadas porque el casquete (24) en su extremo dirigido hacia el cilindro del freno (3) está construido en forma de una placa (50) que sirve de brida de conexión para el cilindro del freno, contra la cual el cilindro (3) en uno de sus extremos está tensado fijamente por tornillos (51).

3.- Mejoras según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizadas porque el casquete (24) en la placa (50) está provisto de salientes, con los que la misma abraza al soporte (11, 12) a modo de horquilla, y porque el casquete está unido fijamente con el soporte, preferentemente por soldadura.

4.- Mejoras según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizadas porque el casquete (24), en su extremo opuesto a la placa (50), está cerrado por una prolongación (54) correspondientemente conformada del tabique (14) en el soporte (11, 12) que forma una guía para el punto de apoyo desplazable (1) y está unido fijamente con la mencionada prolongación, preferentemente por soldadura.

5.- Mejoras según las reivindicaciones 1 a 4, caracterizadas porque, el casquete (24) en su lado exterior está provisto de una abertura (58) cerrada por una portezuela (59) desmontable.

6.- Mejoras según las reivindicaciones 1 a 5, caracterizadas porque un anillo de guía (56) para el tubo del émbolo del freno, preferentemente con empleo de una chapa de sostén (55) está sujeto en el casquete (24).

7.- " Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal número 166.592".

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, y se ilustra con los planos que a la misma se acompañan.

Consta esta memoria de cinco hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 28 de Octubre de 1945.

171317

171317



FIG. 1

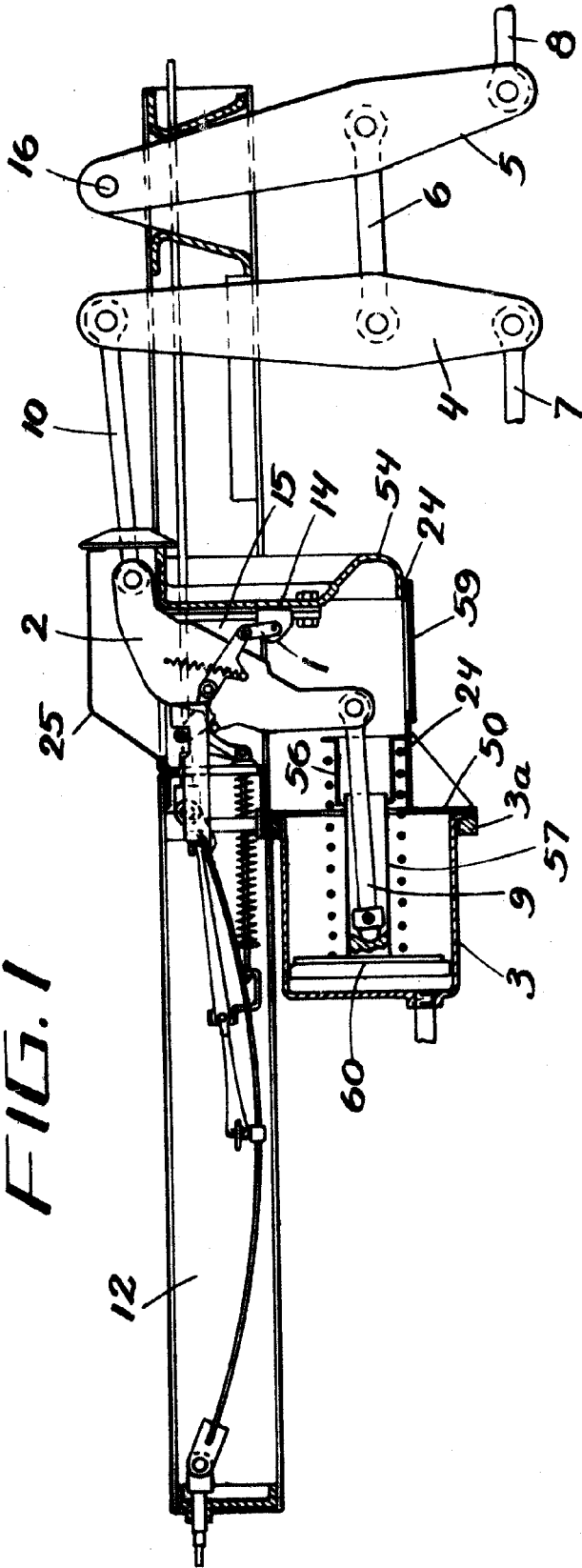
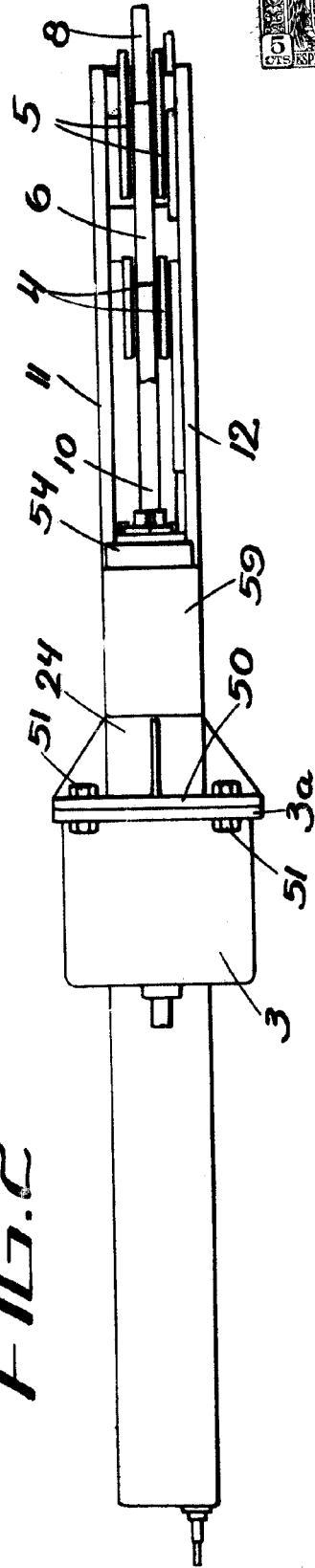


FIG. 2



ESPAÑA  
*Wang*



171317

171317

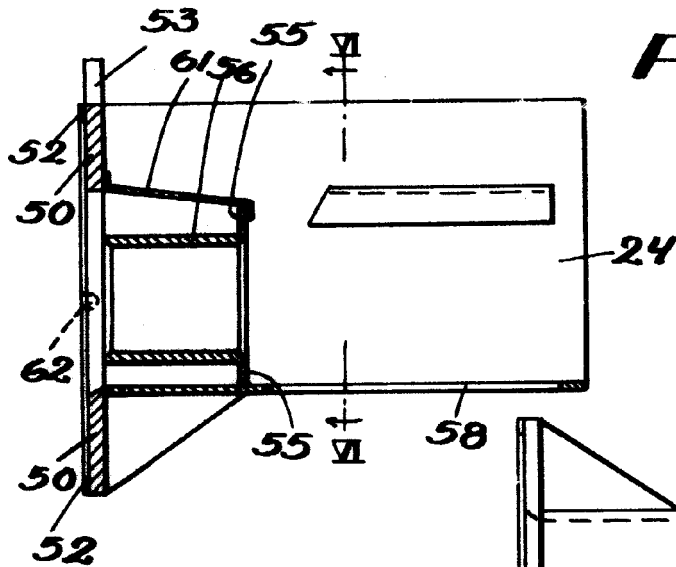


FIG. 3

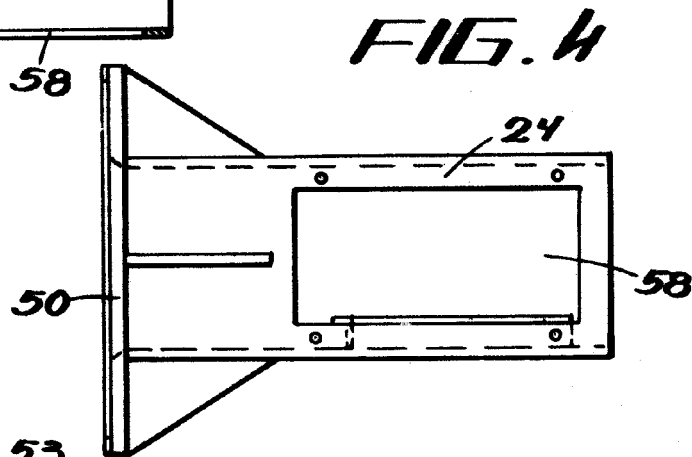


FIG. 4

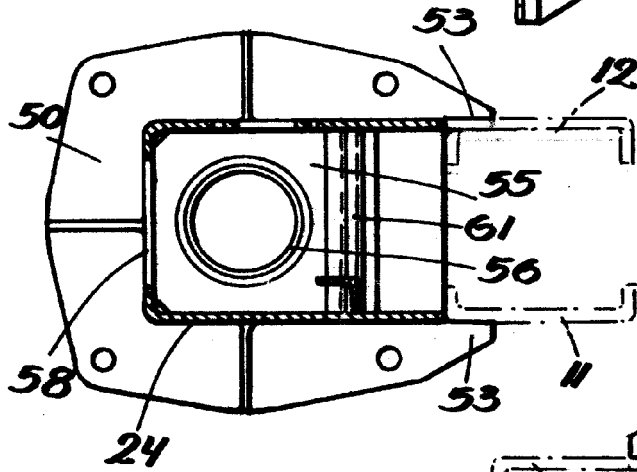
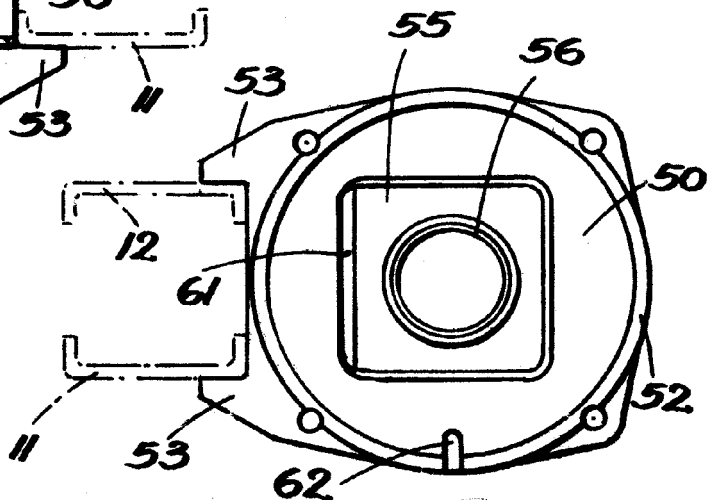


FIG. 5

FIG. 6



ESQUEMA PATENTE  
*[Handwritten signature]*