

191575.



3-2-75

18 MAR 1975

La aplicación principal de este nuevo freno es, como su enunciado indica, para vehículos de autotracción, si bien puede también aplicarse a aparatos y vehículos de tracción manual.

5 Una de sus características es, la de que todos sus elementos van ocluidos en el interior de un bloque, consiguiéndose una economía y seguridad de funcionamiento altamente incrementada.

10 Para que la idea general anteriormente expuesta, pueda ser más fácilmente comprendida, en la descripción que sigue, vamos a referirnos a la lámina de dibujo que se acompaña, la cual nos muestra un caso de realización práctica, naturalmente que tratándose de un ejemplo aclaratorio, el dibujo en cuestión, deberá interpretarse con amplio criterio
15 y sin carácter limitativo alguno.

En dicho dibujo, se representa en la fig. 1, una sección longitudinal del nuevo freno, en la fig. 2, una sección de la fig. 1 por A-A', y en la fig. 3, un detalle de la palanca de mando, apreciándose en el mismo sus distintos
20 elementos, siendo su funcionamiento como a continuación se explica:

La palanca de mando -1-, acciona el elemento transmisor -2-, conectado con el émbolo -3-, el cual se pone en movimiento y en su recorrido, cierra el paso de aceite -7-,
25 procedente del depósito -5-, y a continuación traspasa el volumen de aceite de la cámara -8- a la cámara -9-, impulsando en su carrera al émbolo -4-, quien a su vez aplica dicho empuje sobre los elementos de roce -10- que actúan sobre el disco de freno -11-.

30 Todos estos elementos van ocluidos en el interior

.../...



del bloque -6-, si bien en determinados casos el depósito -5- puede disponerse al exterior del citado bloque -6-.

Con el fin de incrementar la presión sobre los elementos de roce -10-, y por consiguiente el frenado, puede también disponerse de una segunda cámara -9'- en el lado opuesto al de la cámara -9-, estando dotados los émbolos, de los correspondientes elementos de ajuste, para evitar la pérdida de aceite.

Descrita suficientemente la naturaleza y características de este nuevo freno perfeccionado para vehículos de autotracción, se ha de hacer constar la posibilidad de que sean variables sus materiales, formas y tamaños, así como también podrán introducirse variaciones secundarias, que no alteren la esencialidad de su objeto, que se pone de manifiesto en la siguiente:

NOTA REIVINDICATORIA

Los puntos nuevos, no conocidos ni practicados en España, sobre los que se desea recaigan las reivindicaciones del presente Modelo de Utilidad, son:

12.- Freno perfeccionado para vehículos de autotracción, caracterizado esencialmente por el hecho de comprender un émbolo vinculado a la correspondiente palanca de mando, cuyo émbolo al ser accionado, cierra en su recorrido, el paso de aceite procedente del depósito, traspasando a continuación el volumen de aceite de la cámara intermedia a la cámara impulsora del émbolo que, acciona a su vez a los elementos de roce, que actúan sobre el disco de freno, estando ocluidos todos estos elementos en el interior de un solo bloque.

.../...

191575



18 MAY 1973

3:07:47

2º.- "FRENO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS DE AUTOTRAC
CION", de conformidad en un todo en lo esencial y fines indus
triales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y
graficamente representada en los adjuntos planos para su mejor
comprensión.

5

Esta memoria consta de CUATRO hojas, escritas o meca-
nografiadas por una sola cara a doble espacio.

Madrid,

18 MAY. 1973

Por autorización de los interesados.

18 MAY 1973
MADRID 1973
BREV. PAT. 1.000.000

Fig. 1

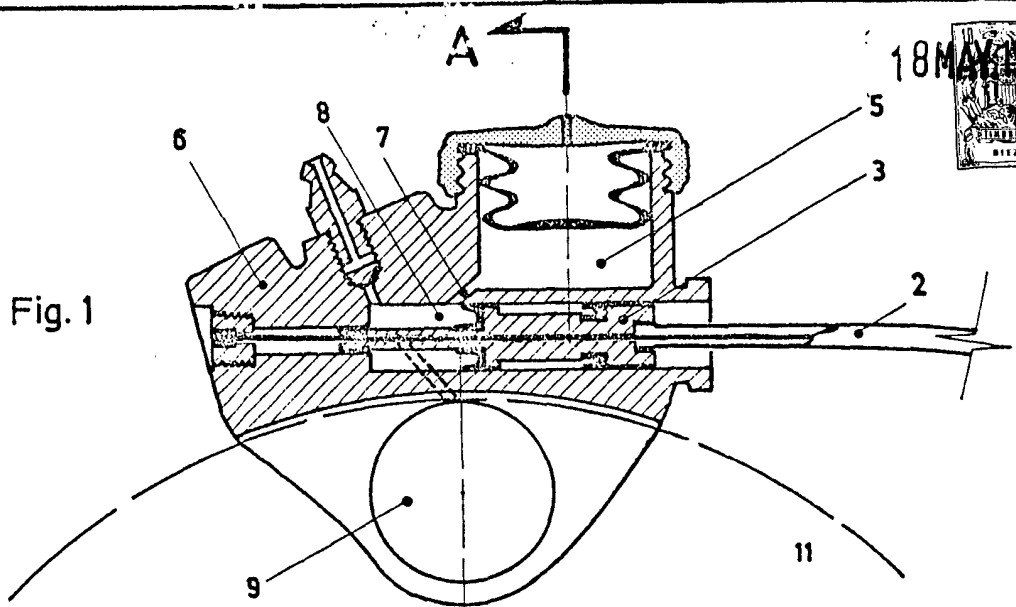


Fig. 2

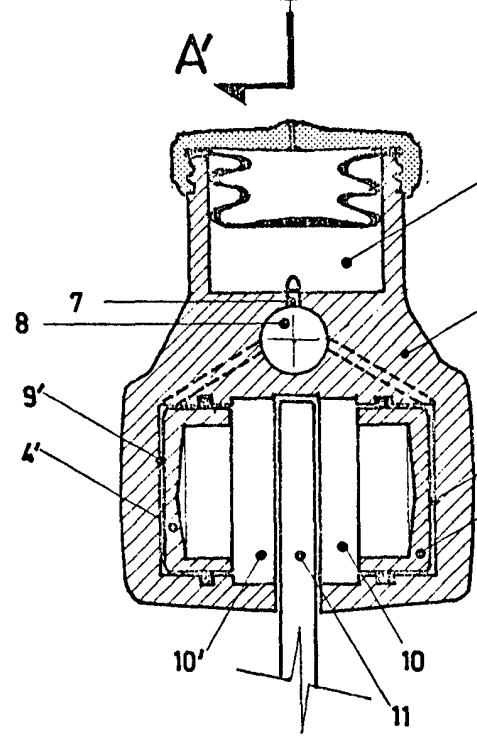
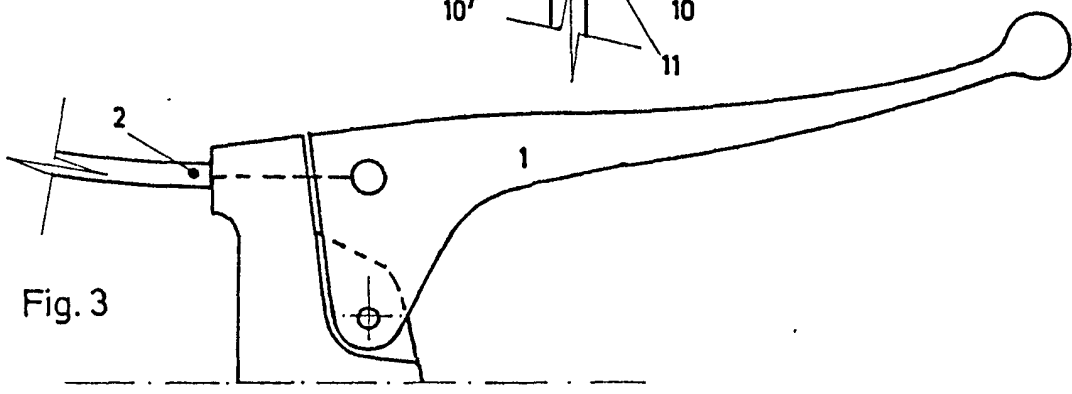


Fig. 3



MADRID 18 MAY 1973

ESCALA VARIABLE