



**MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL**

199285

PATENTE DE INVENCION POR "FRENO DE ADMISION"

A favor de Don JOSE NADAL COLOMA, de nacionalidad española, residente en Albacete, calle de Ricardo Castro número 12-2º, y en su representacion JOSE NADAL MORANT, con domicilio en Albacete, calle de Ricardo Castro número 12 con el correspondiente poder notarial que acompaña.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Consiste el invento en cuestión, como su nombre indica, en un freno para coches, camiones y demás vehículos de esta clase, que mediante los elementos que a continuación se describen actúa sobre las zapatas del freno, dejando
5 inmovilizado el vehículo. Está compuesto el invento "FRENO DE ADMISION" de:

- A) "BOYA DE FRENO" (figura número uno)
- B) "BOMBA DE FRENO" (figura número dos)
- C) "TUBO DE ADMISION" (figura número 17)

10 La "Boya de Freno" está compuesta de dos tapas de chapa de hierro (figuras números dos y tres), que se unen por medio de doce tornillos con tuerca de 1'25 m/m de paso (figuras seis y siete), saliendo de la parte superior un soporte de unión al chasis. La tapa de la parte superior lleva
15 soldado con autógena un tubo para la entrada del cable de freno, el cual va unido a un diafragma de goma (figuras cinco y veintiuno) sujetos con esparragos y dos tuercas. La tapa inferior lleva también un tubo saliente igual que el anterior donde se acopla un tubo de goma que sale del tubo
20 de admisión (figura número cuatro), tubo de goma por donde circula el aire del motor.



"Bomba de Freno", que se compone del cuerpo de bomba propiamente dicho con dos racores de salida y uno de entrada (figura N° 12 hoja N° 1) y figuras N° 8 y 9, hoja N° 2); émbolo (figura N° 13) con vástago y horquilla (figura N° 15); cuero para la compresión (figura N° 14); tuerca cierre de la parte superior del cuerpo de bomba (figuras 10 y 11, hoja N° 2).

5

"Tubo de Admisión". Este tubo es de chapa de hierro (figuras N° 16,17,18,19 y 20) con dos tomas de entrada para aire, las cuales van unidas al tubo de admisión y escape del motor. Estas dos uniones se verifican con soldadura autógena. Lleva también en la parte opuesta a las dos entradas mencionadas, cuatro salidas para aire donde se acoplan cuatro gomas que van a las respectivas boyas. En su extremo posterior existe otra salida a la que se acopla la bomba de freno antes descrita.

10

15

Independientemente de estas piezas, existen unos cables de acero galvanizado que son los que sirven para poner en movimiento el FRENO DE ADMISION, los cuales nacen, por decirlo así, del pedal o freno de pie y del de mano, y van a terminar a la horquilla de la bomba de freno (figura N° 15) y a cuya horquilla igualmente van a terminar los cuatro cables de la parte superior de la tapa de las respectivas boyas de freno.

20

25

El funcionamiento de este invento "FRENO DE ADMISION", es el siguiente: (es de advertir que sólo actúa cuando el motor está en marcha pues cuando está parado no tiene ninguna eficacia) el aire que sale del motor entra por el tubo de admisión de este invento y se aloja en la bomba de freno. Al pisar el pedal el cable atrae hacia sí, estirando la horquilla de la bomba, al propio tiempo que el cable va a la boya de freno atrae hacia el fondo de la parte superior el diafragma de goma, momento este también en que al haber obligado a comprimir la bomba el aire que contiene, se aloja por sus

30



respectivas gomas y presionando sobre las zapatas inmoviliza las ruedas.

19285

NOTA

La patente ha de recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

5

10

15

20

25

30

1ª FRENO DE ADMISION caracterizado por la llamada boya de freno, compuesta de dos tapas de chapa de hierro, unidas por medio de doce tornillos, saliendo de la parte superior un soporte de unión al chasis.-La tapa de la parte superior lleva soldado con autógena un tubo para la entrada del cable de freno, el cual va unido a un diafragma de goma, sujeto con un espárrago y dos tuercas. La tapa inferior lleva también un tubo saliente donde se acopla un tubo de goma que sale del "tubo de admision", tubo de goma por donde circula el aire del motor.

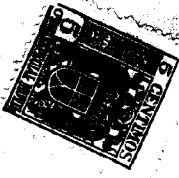
2ª FRENO DE ADMISION caracterizado por la llamada bomba de freno, que consiste en dos racores de salida y uno de entrada, émbolo con vástago y horquilla, cuero para la compresión y tuerca cierre para la parte superior del cuerpo de bomba.

3ª FRENO DE ADMISION caracterizado por el llamado tubo de admisión, que es un tubo con dos tomas de entrada para aire, llevando también en la parte opuesta a estas dos entradas, cuatro salidas para aire, donde se acoplan las cuatro gomas que van a las respectivas boyas.

4ª FRENO DE ADMISION caracterizado por unos cables de acero galvanizado que sirven para ponerlo en movimiento y que nacen del pedal o freno de pie y del de mano y van a terminar a la horquilla de la llamada bomba de freno y a cuya horquilla van también a terminar los cables de la parte superior de la tapa de las respectivas boyas de freno. Y

5ª El enunciado de esta patente de invención, cuyo título es: "FRENO DE ADMISION".

Todo ello, tal como se describe en la presente memoria



y se representa en los dibujos adjuntos.

Madrid, a 4 de Octubre de 1.951

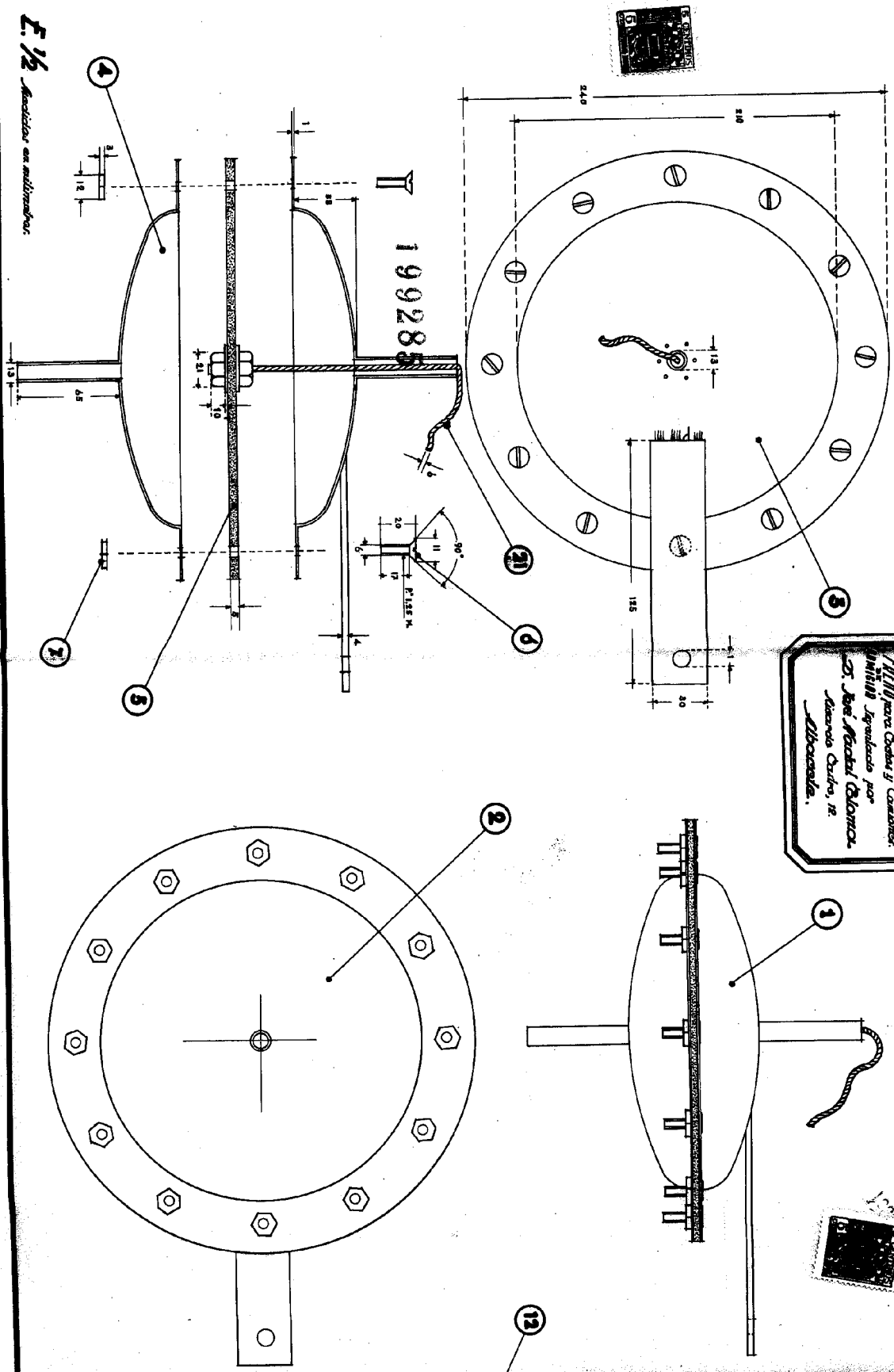
[Handwritten signature]

199285

Dati Gambar

199285

F. 1/2
Rincian dan detail



Untuk Order dan Custom
 hubungi Agensi per
 Dr. Jari Rochel Abanica
 Kawasan Cerdas, 12
 Alhambra.

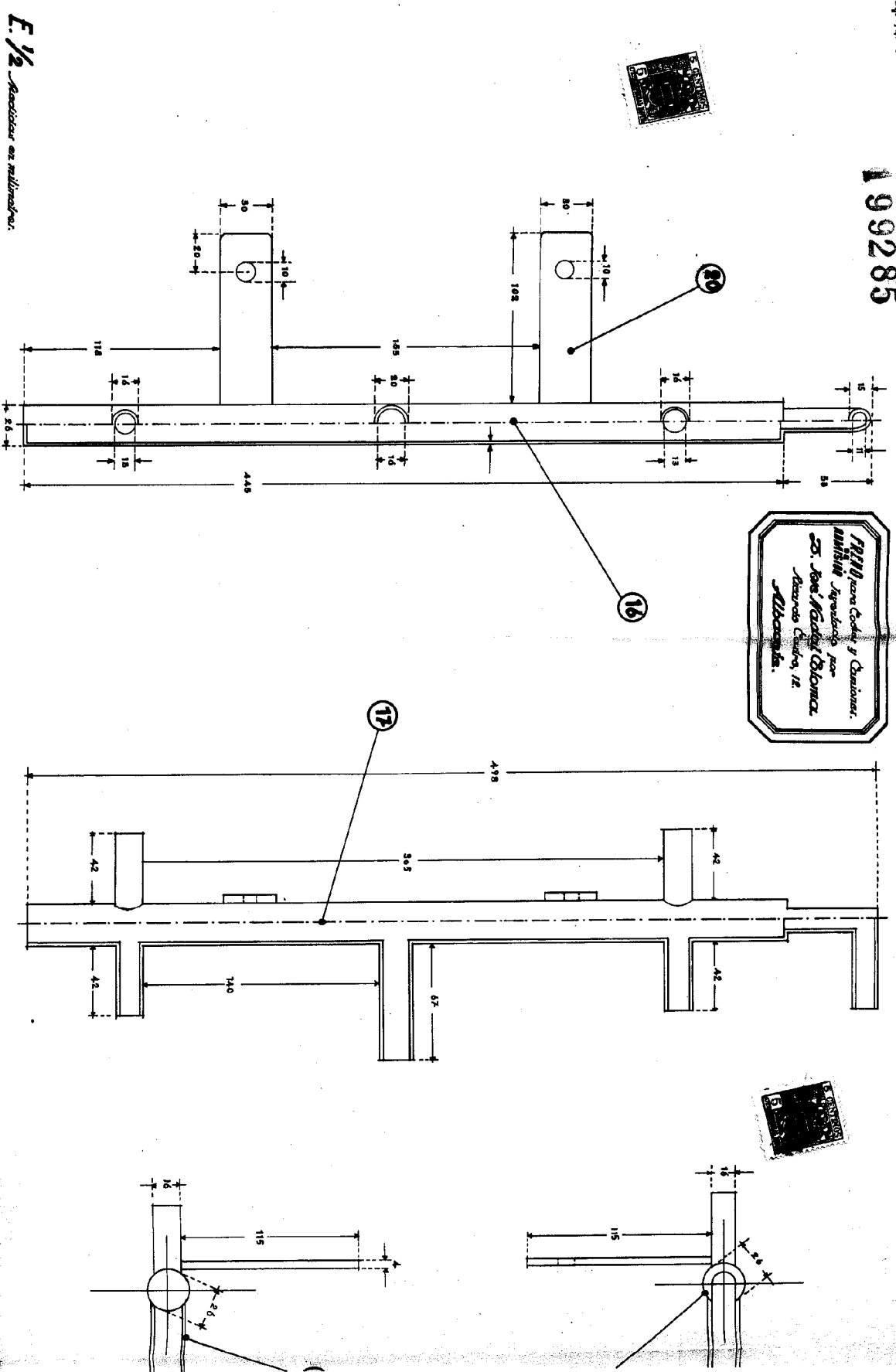


1/2

Fig. 074-100

199285

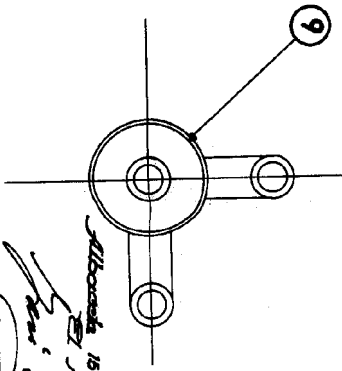
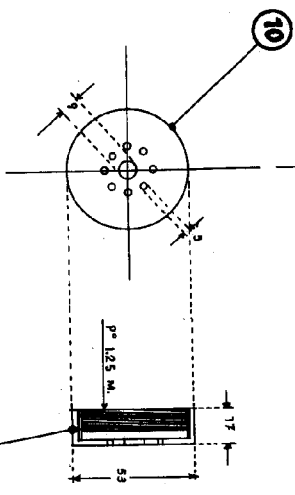
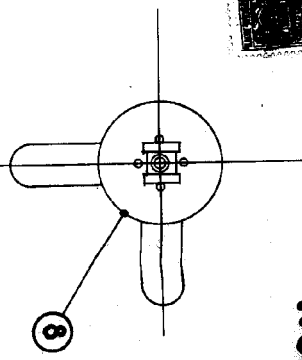
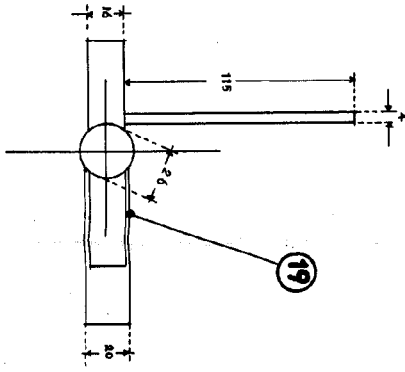
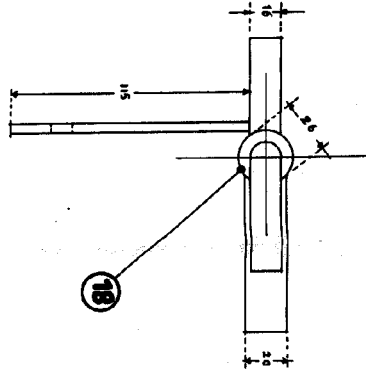
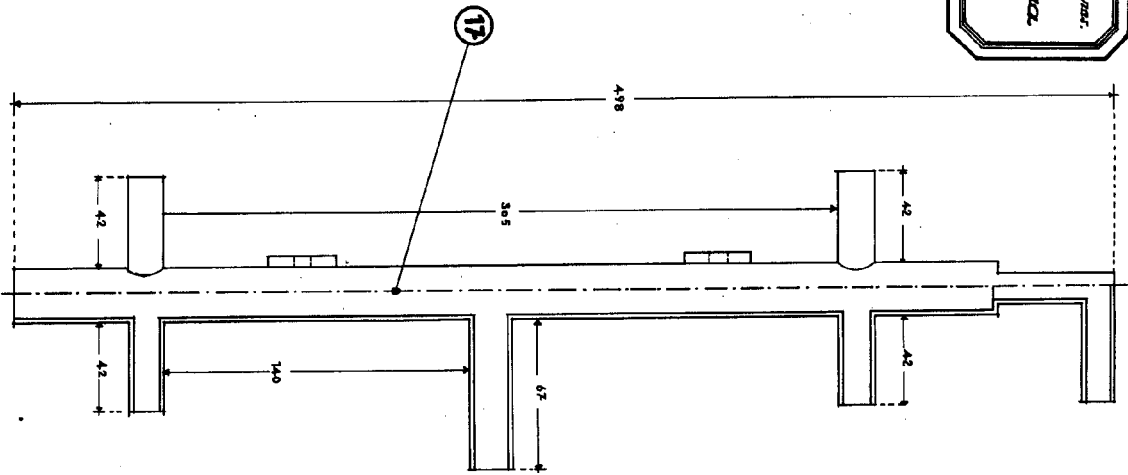
Para quem gosta e deseja
 assistir legendado por
 S. Red Rabbit Blanca
 Avenida Carlos, 12
 Alcañices.



E. 1/2. Acabado en milímetros.

2/2

Desenho
de uma
Máquina
Cilindrica,
1931.



Alboreus, 15 Agosto de 1931
Henri S. S. S.

199285

MOJAN.º 2.