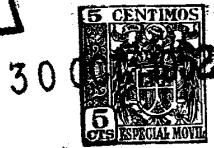


202895

P.- 9762.-

MALA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL



202895

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se presenta para unir a la solicitud  
de

P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

formulada el 8 de Abril de 1952, bajo el Número 202.895,

en

E S P A Ñ A

por DIEZ años

a nombre de COMERCIAL ANONIMA BLANCH, entidad española, establecida en Sagasta 18, Madrid, España, por:

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE GUARNICIONES PARA FRENOS".

-----

Este invento se refiere a mejoras introducidas en los forros de freno para las zapatas de los frenos de vehículos a motor, siendo su objeto crear un forro que impida el agarrotamiento del freno y su rechinamiento.

5                   Se ha propuesto ya construir un forro de freno para las zapatas de los frenos de vehículos de motor, que tiene el forro más cerca del extremo pivotado de la zapata con una menos susceptibilidad al desgaste que la porción de talón pero la solicitante ha encontrado que la tendencia al  
10 agarrotamiento y chirrido del freno se impide formando la



parte anterior o frontal del forro con un material que tenga un bajo coeficiente de fricción y la parte posterior o extremo de pivote con un material que tenga un mayor coeficiente de fricción.

5 De acuerdo con el invento, la superficie de la parte anterior o frontal del forro está formada con un material que tiene un bajo coeficiente de fricción y la parte posterior o extremo de pivotamiento está formada con un material que tiene un alto coeficiente de fricción, estando  
10 moldeadas y comprimidas juntas ambas partes para formar un forro completo.

La parte del forro que tiene un mayor coeficiente de fricción está preferentemente formada de amianto tejido sólido adecuadamente impregnado, tratado al calor y comprimido, y la parte del forro que tiene un bajo coeficiente de fricción está formada de amianto laminado adecuadamente impregnado, tratado al calor, y comprimido.

El invento se describirá con referencia a los dibujos anejos en los cuales:

20 La figura 1 es una vista lateral de un forro de freno formado de acuerdo con el invento;

la figura 2 es una planta del mismo;

la figura 3 es una sección a través de la parte frontal del forro formada de un material que tiene un bajo coeficiente de fricción;

25 la figura 4 es una sección a través de la parte posterior del forro, que tiene un alto coeficiente de fricción.

202895

30 OCT

30 OCT



ción.

La superficie de la parte anterior o frontal del forro, A, que tiene un bajo coeficiente de fricción está formada de amianto laminado, adecuadamente impregnado, tratado térmicamente y comprimido en la forma usual, y la superficie de la parte posterior o extremo de pivote B está formada de amianto sólido tejido adecuadamente impregnado, calentado y comprimido.

Las dos partes A y B del forro pueden ser de la misma longitud pero, como se ha mostrado en los dibujos, la parte A de bajo coeficiente de fricción es con preferencia algo más corta que la parte B de alto coeficiente de fricción, estando con preferencia dispuesta la línea divisoria de ambas partes para que quede a mitad de camino entre dos filas o dos pares de los remaches por los cuales el forro es fijado a la zapata.

Al formar el forro la parte B de amianto sólido tejido de elevado coeficiente de fricción se produce primero en la forma usual y la longitud acabada del forro se une con la longitud A de menor coeficiente de fricción. Esto se efectúa llevando la lámina o láminas de base a de la parte A de bajo coeficiente de fricción en toda la longitud del forro y formando las láminas restantes sólo en la extremidad delantera, siendo luego colocada la parte B previamente acabada, de elevado coeficiente de fricción, sobre la parte prolongada de la lámina o láminas de base, a.

Todo el forro se somete luego a tratamiento



térmico y de presión formando un forro terminado, cuya superficie tiene dos partes de diferentes coeficientes de fricción.

-----  
---- N O T A ----  
-----

5                    Los puntos de invención propia, no nueva, pero no establecida, practicada, ni divulgada en España que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Introducción, son los siguientes:

10                    1º. Mejoras introducidas en la fabricación de guarniciones para las zapatas de freno de los frenos de vehículos a motor, caracterizadas por que la superficie de deslizamiento principal o parte delantera de la guarnición está formada de un material que tenga un bajo coeficiente de fricción y el extremo posterior o articulado está formado de un  
15                    material de alto coeficiente de fricción, siendo las dos partes moldeadas y prensadas juntas para formar una guarnición completa.

202895

3000



2º. Mejoras según se reivindica en el punto 1º., según las cuales la parte frontal de bajo coeficiente de fricción es más corta que la parte posterior de alto coeficiente de fricción.

5 3º. Mejoras según se reivindican en los puntos 1º. ó 2º., según las cuales la parte que tiene un alto coeficiente de fricción está formado de un tejido sólido de amianto convenientemente impregnado, tratamiento térmico y prensado y la parte que tiene un coeficiente bajo de fricción está formada de forro de amianto laminado convenientemente impregnado, tratado térmicamente y prensado.

10 4º. Mejoras según se reivindican en el punto 3º., según las cuales la base de laminación o laminaciones de la parte de bajo coeficiente de fricción son elevados a la longitud total del forro, la laminación se toma solo en el extremo principal y la parte de alto coeficiente de fricción previamente terminada, se coloca sobre la prolongación de la base de laminación o laminaciones y se moldean reunidas.

15 5º. Mejoras introducidas en la fabricación de guarniciones para frenos.

20 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, ilustrado en el dibujo que se acompaña y para los fines que se han especificado.

25 Esta Memoria consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid

30 OCT. 1952

P. A.

Alberto de Elizaburu  
P. A. Feder.

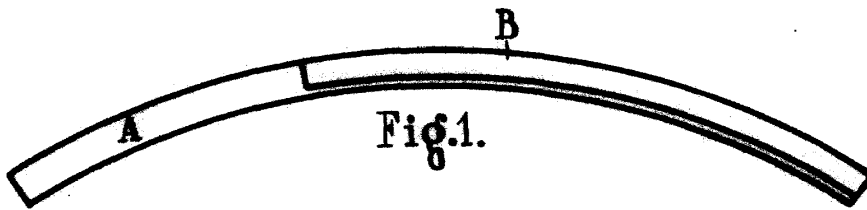


Fig. 1.

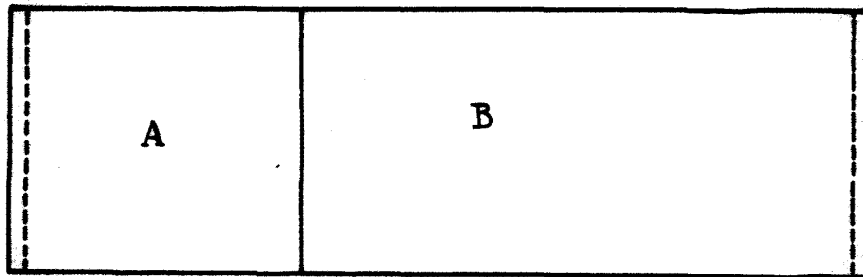


Fig. 2.

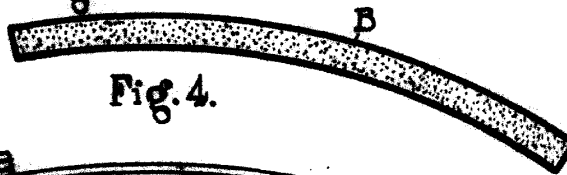


Fig. 4.

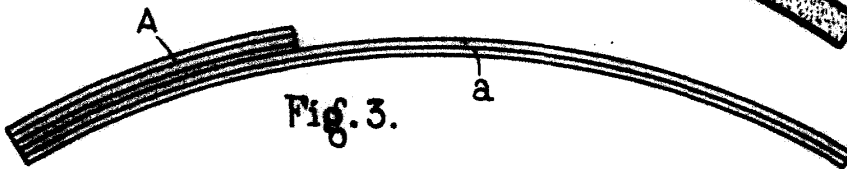


Fig. 3.

Ateneo de Eizabara

*Eul*