

Invent. Cl.ª.	2607
---------------	------

207687

30 NOV



MEMORIA DESCRIPTIVA

para un Modelo de Utilidad, por veinte años, por: "DISPOSITIVO AUXILIAR DE AUTO-FRENADO COMPENSADOR", que se solicita a favor de Don RAFAEL GALANTE Y TEJON, de nacionalidad española, residente en Madrid, calle Meléndez Valdés, nº 51.

- - - oOo - - -

La presente invención tiene por objeto amparar la novedad y propiedad de un dispositivo automático de autofrenado compensador, en las ruedas traseras de los vehículos, para facilitar el virage en las curvas.

5. Consiste en una instalación auxiliar que es accionada por conexión mecánica con el volante de dirección de vehículo, a través de dos bombines intercalados en el conducto del líquido de freno, de manera que el giro del vo-



10.-

lante, en una proporción que variará con arreglo a los grados de la curva, hará que se produzca una tensión sobre el freno de la rueda correspondiente al lado interno de la curva, con lo que la rueda del lado opuesto podrá recibir mas potencia que ayudará al vehículo a salir de la curva. El retorno del volante a su posición cen-

15.-

trada, establecerá de nuevo el equilibrio en ambos bobines.

Para completar esta descripción, haremos referencia en lo que sigue al dibujo adjunto, dado a título de ejemplo ilustrativo, no limitativo, en el que en figura única se ha representado un ejemplo de ejecución del sistema.

20.-

En dicho dibujo se aprecia el conducto -1-, procedente del depósito de líquido de frenos, por el que éste llega con igual presión a los conductos -2- y -2'- que desembocan en las cámaras auxiliares -3- y -3'-, en las cuales las presiones serán constantemente iguales cuando el sistema se encuentra en posición de reposo.

25.-

En el interior de los cilindros -3-3'- se hallan los émbolos -12-12'- que en su extremo llevan un enganche regulable -11-11'- y por intermedio de unos muelles -10-10'- se unen a una cremallera central -9-.

30.-

La salida de la cámara de presión de los cilindros -4-4'- se realiza por los conductos -5-5'- que van a los portillos de freno -6-6'-.

35.-

Con -7- se ha señalado el volante de dirección o una conexión al mismo, de manera que actue sobre una rueda dentada -8- que está conectada con la cremallera -9-.



40.-

Si se gira el volante -7- a izquierda, sentido de la flecha, la corona dentada -8- desplazará a la cremallera -9- en el sentido correspondiente, produciendo una tensión en el muelle reglable -10'-. Esta tensión se comunica al émbolo -12'-, el cual la reparte en forma de aumento de presión en la cámara -4'- con respecto a la de la cámara -4-.

45.-

Si el vehículo marcha en este momento con el freno sin accionar la presión en -3- y -3'- será la atmosférica, y si en este momento se inicia una curva a izquierda aparecerá, por el giro de volante -7- y desplazamiento de la cremallera -9- tensión en el émbolo -12'- que se transforma en presión en la cámara -4'- y tubería -5'-, que alimenta el émbolo de accionamiento del portillo de freno -6'-.

50.-

En este momento el vehículo se encuentra girando a izquierda con la rueda trasera izquierda mas o menos frenada, dependiendo del giro del volante (radio de la curva). Por tanto, si se acelera en ese momento, por efecto del diferencial la rueda derecha aumenta la tracción, produciendose un par de giro que facilitará la trayectoria del vehículo dentro de la curva, haciendo mucho más segura esta maniobra para el vehículo que posea este sistema de frenos adicionales mandados por la dirección.

55.-

60.-

65.-

La mecánica del sistema de accionamiento puede ser, como la que se indica en el esquema, o por medio de electroimanes, neumáticos, e incluso puede ser reglada la presión dependiendo de la velocidad, con un sistema

10 NOV



en el que intervenga, el vacío del carburador o el avance del encendido.

Las modificaciones que puedan ser introducidas en el objeto descrito y que no afecten a la esencialidad característica del mismo se entenderán incluidas en esta solicitud, sean cualesquiera las circunstancias que concurran.

70.-

NOTA

Descrito suficientemente el objeto de esta solicitud se declaran de novedad y propiedad las siguientes:

75.-

REIVINDICACIONES

1ª.- Dispositivo auxiliar de auto-frenado compensador, que se caracteriza porque el giro del volante de dirección se halla conectado por rueda dentada y cremallera a los émbolos de dos bombines auxiliares de frenado, actuando sobre ellos simultáneamente, de manera que se ponga bajo presión, por desplazamiento del pistón, el correspondiente a la rueda del lado interior de la curva, restableciéndose la posición y cesando la presión a medida que el volante vuelve a su posición centrada, estando alimentados los bombines auxiliares por una bifurcación procedente del depósito principal.

80.-

85.-

2ª.- Dispositivo auxiliar de auto-frenado compensador, según la reivindicación anterior, que se caracteriza porque la conexión de la cremallera de accionamiento con los émbolos de los bombines auxiliares, se realiza por intermedio de muelles compensadores y la unión es reglada para establecer el desplazamiento adecuado.

90.-

10 NOV



95.-

3ª.- DISPOSITIVO AUXILIAR DE AUTO-FRENADO COMPEN-
SADOR.

Todo tal y como se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de cinco hojas mecanografiadas por una sola de sus caras y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid, a diez de Noviembre de mil novecientos setenta y uno.

RAFAEL GALANTE Y TEJON

p.a.

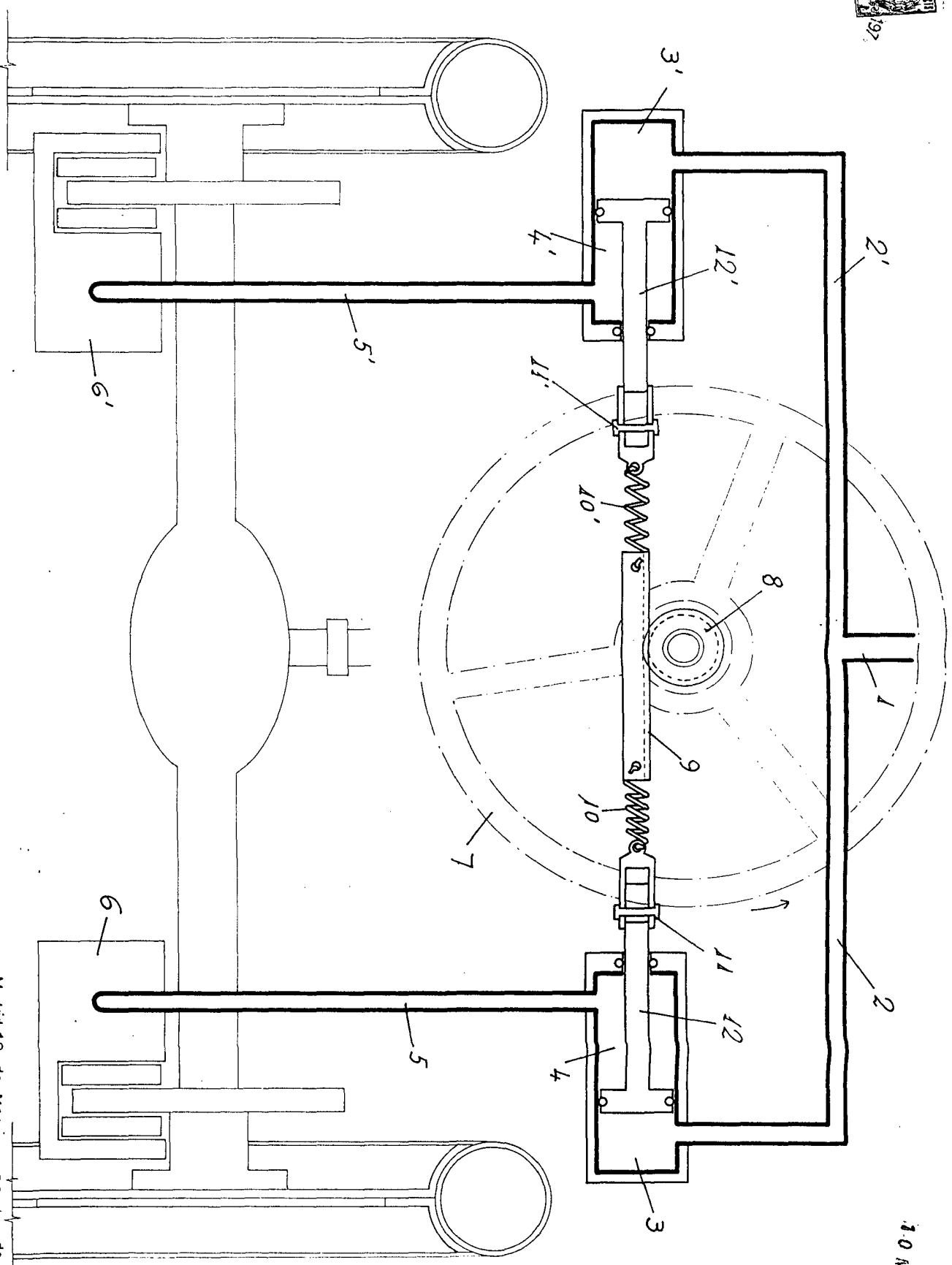




1971



10 MAR 1971



ESCALA VARIABLE

Madrid, 10 de Noviembre de 1971

JOSE IBARRIZ

Agente Oficial

[Handwritten signature]