



277723

277 723

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de una

..... PATENTE DE INVENCION

por VEINTE años en España, por " SISTEMA DE FRENO

HIDRAULICO DE SEGURIDAD "

.....
.....
.....
a favor de

..... DON GIL LOPEZ JIMENEZ

domiciliado en CORDOBA.- CAPITAN CORTES, 15

Inventor:- El mismo solicitante, de nacionalidad española.

277728



5

La invencion a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial de fecha 26 de Julio de 1.929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1.930.

10

Según el invento, éste se contrae como su enunciado indica, a un sistema de freno hidráulico de seguridad, cuya descripción se efectúa con ayuda de los dibujos diagramáticos adjuntos, a base de los cuales se expone su estructura, al propio tiempo que su funcionamiento.

15

Este sistema hidráulico de freno de seguridad que nos ocupa, y cuyo registro se solicita, está constituido por los elementos siguientes:

1º.- UN DEPOSITO, con cualidades refrigerantes y capacidad para la cantidad de aceite que se necesite.

2º.- TUBERIAS, cuyo diámetro y resistencia irán relacionados con el trabajo a realizar.

20

3º.- UN DISPOSITIVO MECANICO, formado por los siguientes elementos: Dos núcleos dentados A, figuras 1ª y 2ª, uno de ellos, prolongado por sus dos extremos, su eje solidario, y el otro lo necesario para apoyarse en sendos rodamientos B, figura 1ª. Una caja o carcasa C, figuras 1ª y 2ª, para alojar los antedichos núcleos, con sus respectivas tapas D, figura 1ª, en las cuales van alojados los rodamientos B, figura 1ª, sobre los que ruedan los núcleos. El ajuste entre los núcleos, sus alojamientos en la caja o carcasa, y sus respectivas tapas, ha de ser perfecto. Esta caja o carcasa, tendrá unos orificios F y F₁, figura 2ª, para la entrada y salida de aceite. En el taladro de salida F₁, figura 2ª, se intercalará un estrangulador G, figura 2ª, para graduar la cantidad de aceite que ha de pasar por dicha salida.

25

30



28
277723

FUNCIONAMIENTO.-

5 Aplicada fija la caja o carcasa al chasis de cualquier vehículo en el lugar donde ordinariamente va colocado el rodamiento, que sostiene y divide el eje transmisor, y uniendo dicho eje, con sus correspondientes trócolas, a las prolongaciones del eje de uno de los núcleos, imprimimos a los núcleos, la velocidad de giro del eje transmisor.

10 De esta forma, al girar los núcleos, absorberán aceite del depósito, a través de la tubería por el orificio de entrada F, figura 2ª, y lo impulsarán por la salida F₁, figura 2ª, volviendo al depósito. Accionando el estrangulador montado en el conducto de salida, conseguiremos graduar la velocidad del líquido al paso por dicha salida y por lo tanto la velocidad de giro de los núcleos.

15 Como el eje transmisor va unido a dichos núcleos, graduamos la velocidad de giro de dicho eje, y por lo tanto la velocidad del vehículo, inclusive hasta pararlo.

20 La construcción del mando del estrangulador, tiene que ser de accionamiento lento, como también deberá llevar instalada, en el conducto de salida y antes del estrangulador, una válvula de seguridad I, figura 2ª, con objeto de evitar roturas, motivadas por un bloqueo violento.

25 Este dispositivo mecánico puede fabricarse con tres núcleos dentados. En este caso, tendríamos que instalar dos estranguladores, puesto que tenemos dos salidas, pero el esfuerzo a realizar por los núcleos será menor.

MONTAJE.-

30 El más económico, es el que anteriormente se describe, Sin embargo, en el caso de vehículos, en los cuales se prescinde del cojinete divisor, y sustentador del eje transmisor, motivado por la proximidad del diferencial a la caja de cambio, puede instalarse acoplado a la caja de cambio, prolongando el tren fijo.

277723



Tambien puede instalarse en la cara trasera del diferencial, movido por un piñón de ataque independiente. De esta forma, se libra del trabajo de retención al eje transmisor.

Hecha la descripción precedente, hemos de añadir, que los detalles de realización de la idea expuesta, pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invencion que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente

N O T A

En resumen: La Patente de Invencion que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

1ª.- SISTEMA DE FRENO HIDRAULICO DE SEGURIDAD, caracterizado por estar constituido por un deposito de cualidades refrigerantes, una red de tuberías, y un dispositivo mecánico e hidráulico.

2ª.- SISTEMA DE FRENO HIDRAULICO DE SEGURIDAD, según reivindicación 1ª, caracterizado por estar constituido por un dispositivo mecánico e hidráulico, formado por los elementos siguientes: Dos o tres núcleos dentados, uno de ellos con su eje prolongado por los dos extremos, una caja o carcasa para alojarlos y sus respectivas tapas, en las cuales van alojados los rodamientos sobre los que giran los núcleos.

3ª.- Sistema DE FRENO HIDRAULICO DE SEGURIDAD, según reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizado por tener alojado, en el conducto de salida que tiene la carcasa, un estrangulador para graduar la salida de líquido, como tambien una válvula de seguridad.

4ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invencion que se solicita: " SISTEMA DE FRENO HIDRAULICO DE SEGURIDAD ".

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente Memoria que consta de cuatro páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 26 de Mayo de 1962

ALFONSO UNGRIA

P.P.

277723

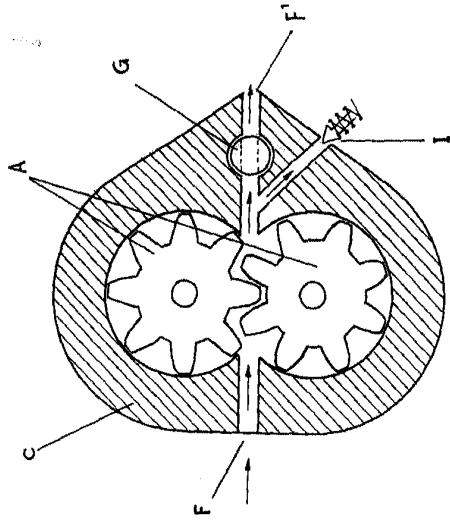
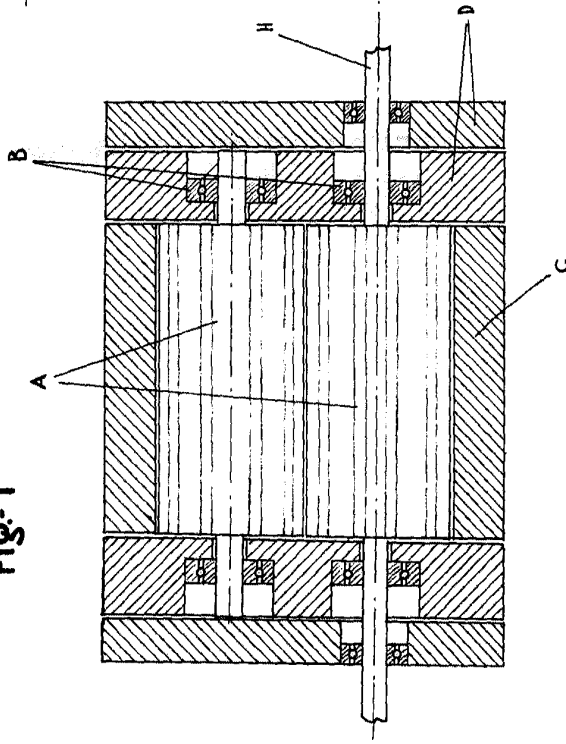


Fig-2

Fig-1



ESCALA VARIABLE
Madrid, 26 de MAYO de 1962
ALFONSO UNGRIA
P.º