

286 470



286470

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE

PATENTE DE INVENCION

EN

ESPAÑA

por veinte años

a favor de CASTILLO Y ORBAÑANOS, S. L.

con domicilio en HARO (Logroño) General Mola, 97

de nacionalidad Española

por "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS FRENO DE REMOLQUES"

de la que es inventor, D. Teófilo Orbañanos Riaño

286470



5 En la actualidad, en los remolques, tanto sean de tracción mecánica o de sanfre, existe una dificultad en el sistema de frenado de los mismos, al intentar conseguir un freno que actúe por igual en el tren delantero y en el trasero del citado remolque, inconveniente agravado por ser giratorio el tren delantero; y que pueden llegar a constituir accidentes graves, dadas las velocidades y terrenos en los que actualmente se utilizan con los modernos tractores.

10 Al objeto de eliminar estas dificultades, se han ideado los perfeccionamientos a los que se refiere la presente Memoria, en los que se independiza el frenado del tren delantero del trasero, constituyendo un freno mecánico para el citado tren delantero, accionable desde el pescante del remolque, y situado en distinto lugar del mando que
15 acciona el freno del tren trasero para independizar totalmente ambos.

A continuación se hará una detallada descripción de los perfeccionamientos aludidos, con referencia a los
20 planos que se acompañan, en los que se representa a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas variaciones de detalle que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales de los mismos.

25 En dichos dibujos se ilustra:

En la figura 1 : Alzado lateral con detalle en sección del freno:

En la figura 2 : Vista del freno en alzado de frente y parcialmente seccionado.

30 Según el ejemplo de ejecución representado, los per-



286470

5 feccionamientos preconizados consisten en montar una palanca (1) accionable a mano, y colocada al alcance de la misma en el pescante de conducción del remolque, a distinto lado de la que acciona el freno del tren de ruedas posterior, cuya palanca, está articulada por su extremo inferior a una barra (2) que a su vez por su extremo contrario se articula a una biela (3) giratoria sobre un eje.

10 En este mismo eje, se fija otra biela (4) que lleva en su extremo una cadena (5) que atraviesa axialmente al bulón de giro del tren de ruedas delantero y se fija por su extremo inferior a otra biela (6) fija sobre un eje de giro transversal, en el que existen dos bielas (7), acopladas a unos tensores (8) de manguito roscado a dos tornillos con pasos de rosca en sentidos opuestos, con el fin
15 de obtener un reglaje de frenos adecuado y regular en ambas ruedas.

Los extremos inferiores de estos tensores (8), están articulados a otras bielas (9) que accionan las excéntricas de los frenos (10) que son las que finalmente actúan
20 directamente sobre los tambores de freno de las ruedas.

Para obtener la seguridad correspondiente en este sistema de freno, se han previsto todos los pasadores, bulones y horquillas de sujeción necesarias, así como un sistema de muelles recuperadores para deshacer los movimientos
25 de frenado automáticamente cuando se procede a soltar la palaca de mando (1).

La utilización de cadena (5) como elemento de acoplamiento entre las bielas (4 y 6), permite absorber la torsión que se produce al girar el tren delantero, torsión
30 que no podría soportar una pieza rígida.



286470

La forma, materiales y dimensiones podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

5 Los terminos en que queda redactada esta Memoria, son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

10 El peticionario se reserva el derecho de obtener los certificados de adición complementarios por las mejoras o perfeccionamientos que en lo sucesivo pudiera aconsejar la práctica.

NOTA

15 Describas suficientemente la naturaleza y alcance de la invención así como la forma de llevarla a la práctica, se reivindicán a título privativo las siguientes particularidades sobre las cuales ha de recaer la concesión del privilegio de PATENTE DE INVENCION que se solicita.

20 1ª.- Perfeccionamientos en los frenos de remolques, caracterizados por haberse previsto el acoplamiento de una planca de mando, a una barra articulada a un juego de bielas que se enlaza con otro juego, por medio de una cadena que atraviesa el bulón de giro del tren delantero de ruedas, con el fin de absorver los esfuerzos de torsión que se producen al girar el citado tren delantero en los movimientos de conducción.

25 2ª.- Perfeccionamientos en los frenos de remolques, según reivindicación primera, caracterizados por haberse previsto el bulón de giro del tren delantero de ruedas, con diámetro suficiente para ser perforado axialmente sin

30



286470

debilitar su resistencia a la tracción, con el fin de que pase la cadena de freno por su interior.

5

3ª.- Perfeccionamientos en los frenos de remolques, según anteriores reivindicaciones, caracterizados por haberse previsto la unión entre bielas de accionamiento de las excéntricas de cada tambor de freno, un acoplamiento por medio de tensores, a fin de poder regular el frenado en ambas ruedas.

10

4ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS FRENOS DE REMOLQUES".
Todo conforme se describe en la memoria que antecede, se ilustra como ejemplo de ejecución en los planos unidos a ella y se reivindica en su Nota.

15

Esta memoria consta de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara y planos que la acompañan.

Madrid, 26 de Marzo de 1.963

CASTILLO Y ORBAÑANOS, S. L.

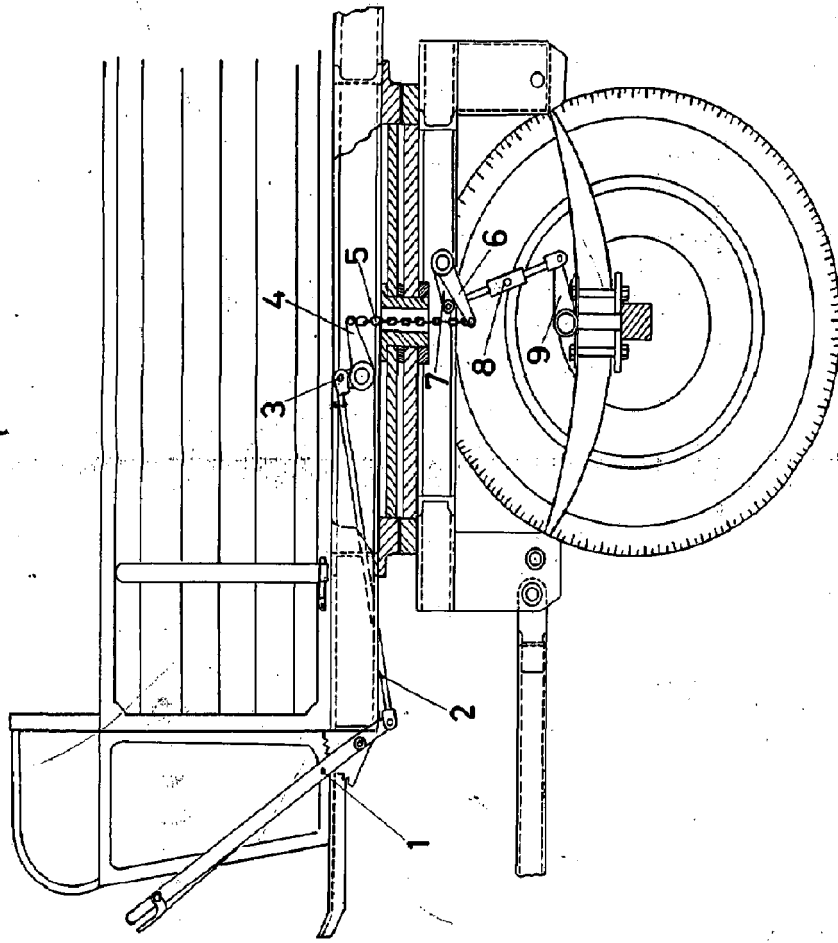
P. A.

ERNESTO ROJAS MONTAÑA

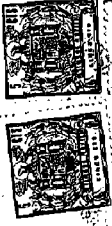
G. P.



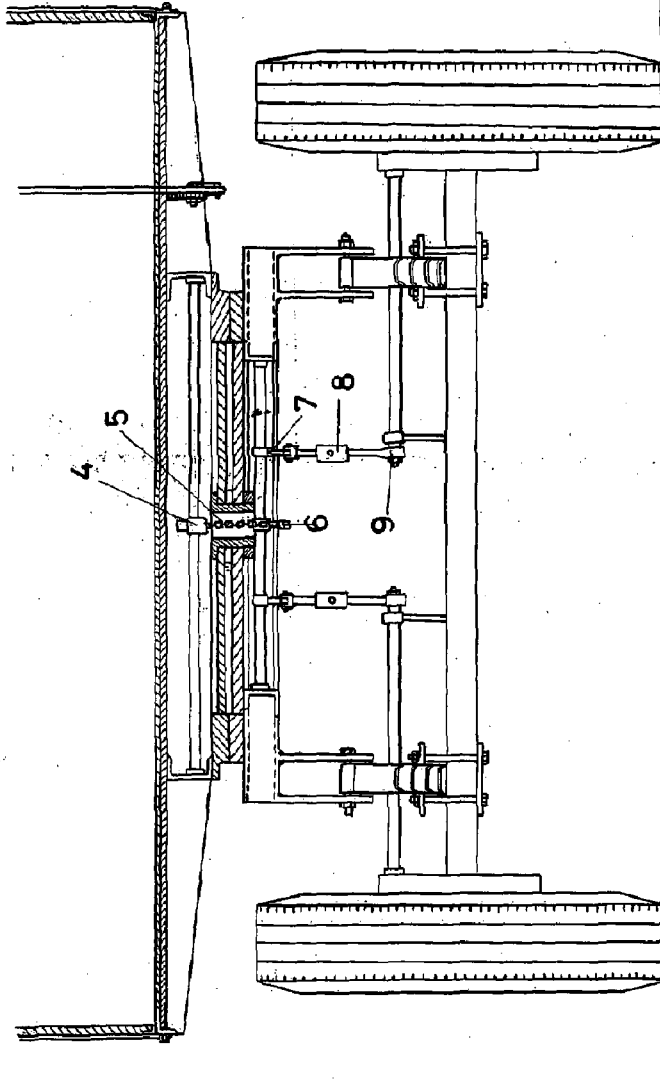
286470



ESPAÑA
MADRID 20 MAR 1960
SERVICIO SOCIETARIO



286470



REPUBLICA ARGENTINA
PATENTE DE MARCA 1967
C. A. M.
INSTITO NACIONAL DE PATENTES