



3065 11

PATENTE DE INVENCION QUE POR VEINTE AÑOS SE SOLICITA EN ESPAÑA A FAVOR DE DON ALFREDO RODRIGUEZ-BERZOSA BENITO, DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, DOMICILIADO EN MADRID, PRESIDENTE CARMONA, 1, POR: "PERFECCIONAMIENTO EN EL SISTEMA DE FRENADO PARA VEHICULOS".

M E M O R I A

5 Como su enunciado indica, consiste el objeto de la presente invención según Memorias y Planos que se acompañan, en unos perfeccionamiento que se introducen en el sistema de frenado para vehículos con el fin de conseguir un frenado mejor y más seguro.

10 Con el sistema de frenado que se preconiza el usuario nunca esta desprovisto de frenos, siendo su objeto aplicable a toda clase de vehículos y su novedad consiste en que en el frenado entra en contacto toda la superficie de la zapata con lo que la aplicación de las

306511

27



- 2 -

15 mismas o elemento de fricción sobre la superficie del tambor, se hace mediante un movimiento de traslación paralela al diametro con lo que se logra el máximo aprovechamiento de la superficie del tambor, por lo que el aprovechamiento de la fricción prácticamente es el máximo de la superficie del tambor, por efectuarse el accionamiento de las zapatas desde la zona muerta, a diferencia del sistema tradicional.

20 Con este sistema de accionamiento se establece la posibilidad de disponer de zapatas múltiples, las cuales pueden ser actuadas a voluntad en forma simultánea, progresina e incluso independiente.

25 Al establecer la posibilidad de independencia de actuación sobre cada pareja de zapatas, puede disponerse dentro del mismo freno, de un freno de reserva, ya sea con un pedal de actuación de doble efecto sobre dos circuitos de freno independientes, ya sea con dos pedales.

30 Este sistema es de aplicación a todos los sistemas actualmente empleados, hidráulico, mecánico, neumático, de vacío y eléctrico, haciéndose la transformación del movimiento motriz por medios mecánicos, como son levas, conos, palancas y otros.

35 En los medios de transmisión con este sistema se establece un decalaje, que permite la actuación simultánea, progresiva o independiente.

306511

27



- 3 -

diente sobre cada pareja de zapatas.

La ventaja que representa sobre todos los sistemas de frenado conocidos, en los que las zapatas actúan sobre el tambor, girando alrededor de uno de sus extremos, es que en aquellos trae como consecuencia que el desgaste de los forros de las zapatas se haga de modo irregular y tanto mayor cuanto más próximo al punto de giro, sea la zona considerada. En el sistema que se reivindica, al entrar en contacto toda la superficie de forro de la zapata, el desgaste es uniforme y su corrección automática, a diferencia de los otros sistemas que han de regularse con frecuencia, desplazando los puntos de giro de las zapatas.

En el Plano que adjunto se acompaña se representa una de las múltiples soluciones para conseguir los perfeccionamientos expuestos a que se refiere la presente Memoria de Patente de Invención.

Sobre el plato de anclaje (1) se fijan las guías de desplazamiento de zapatas (2) los cilindros de freno o elementos motrices (3) y los mandos mecánicos (4). En el centro del freno se dispone del plato o platos de levas (5 y 6), que actúan sobre los rodillos (7) y de las zapatas (8). En el caso representado se ha supuesto un accionamiento independiente en el que las zapatas de -

306511

27



- 4 -

desplazamiento vertical estan actuando, mientras que las de desplazamiento horizontal se encuentran preparadas para actuar sobre el tambor:

75 Se hace constar que cuanto se manifiesta es cierto y de propia y auténtica invención y asimismo que pudiera tener variaciones en detalle, porque así lo aconsejara la experiencia, pero que siempre se deben considerar
80 comprendidas en lo reivindicado mientras no altere lo fundamental del invento, por lo que los puntos nuevos sobre los que se demanda protección para su explotación en exclusiva y monopolio en España y Colonias consisten en
85 las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

1ª.- Perfeccionamiento en el sistema de frenado de vehículos, caracterizados porque la aplicación de las zapatas es por
90 contacto de toda la superficie de forro de las zapatas y el accionamiento de las mismas es a partir de la zona muerta, pudiéndose disponer de zapatas múltiples, que pueden actuar a voluntad en
95 forma simultánea, progresiva e independiente.

2ª.- Perfeccionamiento en el sistema de frenado de vehículos, caracterizados según

306511



- 5 -

100 reivindicación anterior, porque la actua-
ción de las zapatas sobre la superficie -
del tambor se hace mediante un moviento -
de traslación paralela al diametro y dada
la posibilidad de independancia de actua-
ción sobre cada pareja de zapatas, se pue
105 de disponer dentro del mismo freno de un
freno de reserva, ya sea con el mismo pe-
dal o con un pedal doble.

3ª.- Perfeccionamientos en el sistema de frenado para vehículos, caracterizados porque
110 el objeto de este invento puede aplicarse,
haciendo la transformación del movi-
miento motriz por medios mecánicos, le-
vas, conos, palancas y otros, á cualquier
otro de los sistemas actualmente emplea-
115 dos.

4ª.- Perfeccionamientos en el sistema de frenado para vehículos, caracterizados porque
dado que en este sistema de frenado entra
en contacto toda la superficie de la zapa
120 ta, el desgaste es uniforme y su correc-
ción es automática.

5ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN EL SISTEMA DE FRE-
NADO PARA VEHICULOS".

La presente Memoria consta de CINCO HOJAS
mecanografiadas a doble espacio de CIENTO VEIN

306511



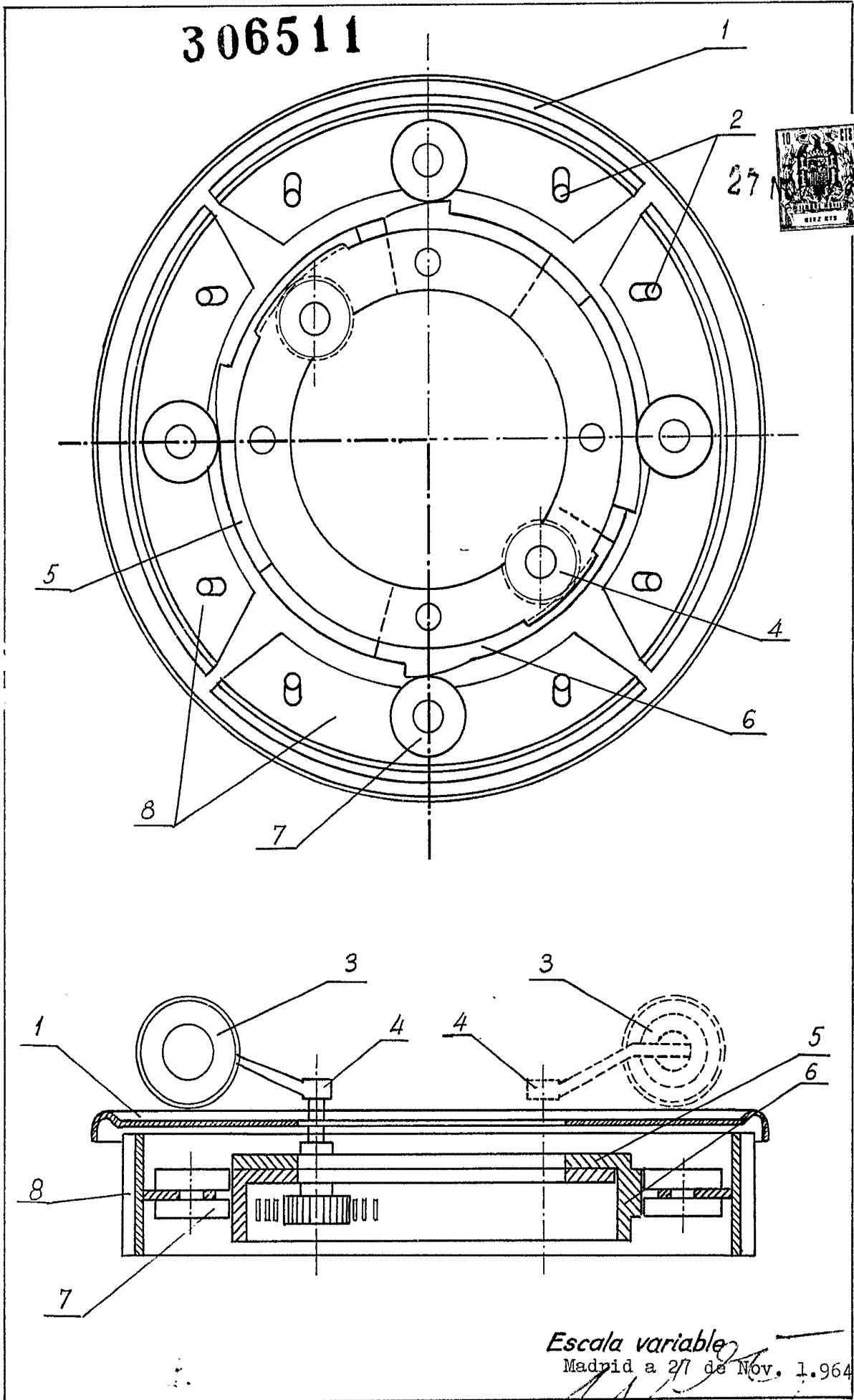
- 6 -

TITRES líneas y de UNA HOJA de Planos.

Madrid, 27 noviembre 1964,

P.A.

306511



Escaia variable
Madrid a 27 de Nov. 1.964