

31



memoria descriptiva

344661

CLASE DE REGISTRO	PATENTE DE INVENCION, por veinte años en España
NOMBRE Y NACIONALIDAD DEL SOLICITANTE	ALFRED TEVES MASCHINEN - UND ARMATURENFABRIK KOMMANDIT - GESELLSCHAFT - sociedad alemana -
RESIDENCIA Y DOMICILIO	6 Frankfurt am Main 8 (Alemania) Rebstöcker Strasse 41 - 53
<input type="checkbox"/> OBJETO	"INSTALACION DE FRENO DE DIRECCION PARA VEHICULOS DE CADENA DE CARRIL"
PRIORIDAD:	Solicitud patente alemana T 32.957 II/63c del día 11 de Enero de 1967.
INVENTOR:	D. Karl Schlör; de nacionalidad alemana.



344661

1

Normalmente los vehículos de cadena de carril se dirigen y frenan por frenos accionables separadamente para cada lado del vehículo. Para ello se requieren instalaciones, que hacen posible llevar al engrane de fricción los frenos de fricción a ambos lados conjuntamente o en cada

5

lado independientemente. Tales instalaciones contienen muchas partes y son costosas.

10

Además, es usual en los vehículos de cadena de carril tensar previamente la cadena, especialmente en su parte desarrollada, en lo que la tensión previa estática de cadena es proporcional aproximadamente al peso de la cadena. Esto es necesario para evitar, al acelerar o retardar el vehículo con cadenas, un balanceo de lanzamiento del tramo de cadena desarrollado, respectivamente un descarrillamiento de la cadena desde las poleas de marcha.

15

El invento tiene por base el problema de crear una instalación de freno de dirección para vehículos de cadena de carril que, evitando los inconvenientes de las instalaciones conocidas, presenta una medida lo más alta posible de sencillez y de seguridad de funcionamiento.

20

El invento parte del hecho de que, por el mecanismo propulsor del vehículo de cadena de carril, como es conocido, debe vencerse una fuerza frenadora relativamente grande, la así llamada resistencia a la marcha, que puede ser tan grande que en la posición de marcha en vacío del mecanismo propulsor, la resistencia a la marcha sola, es suficiente para el frenaje del vehículo.

25

El problema antes mencionado se resuelve según el invento, porque la cadena, mediante un accionamiento de fuerza regulable, está constituida de modo tensable pasando más

30



344661

1 allá de la tensión previa de cadena normalmente necesaria.
 Según esto, es posible, por variación de la tensión previa
 de cadena, influir sobre el trabajo de fricción en las arti-
 culaciones, en las coronas de pista de las poleas de marcha
 5 y en las endentaciones de las ruedas impulsoras y utilizar-
 la para fuerzas frenadoras regulables.

En ulterior desarrollo del invento, la tensión de la
 cadena es variable por corrimiento de la polea inversora.
 En ello la polea inversora está apoyada en un triangulo de
 articulación, que es oscilable alrededor de un saliente de
 10 apoyo, fijado en la cubeta del vehículo. La oscilación del
 triangulo de articulación se efectúa por una presión esta-
 blecida en un cilindro de hidráulica, que se apoya en la cu-
 beta del vehículo por medio de un pistón, una biela de pre-
 sión y un apoyo. Además se efectúa el alojamiento de la po-
 15 lea inversora en el triángulo de articulación mediante una
 pieza deslizante, que está guiada en una cavidad contra la
 fuerza de un muelle tensor.

En el dibujo se explica más detalladamente el inven-
 to en forma de un ejemplo de ejecución.

20 La cadena 4 está conducida de manera usual sobre las
 poleas de marcha 3 y sobre la polea inversora 2. La polea
 inversora 2 está alojada aquí en un triángulo 8 de articula-
 ción, cuyo punto de oscilación fijo relativamente al vehícu-
 lo, se encuentra sobre un saliente apoyador 10, que está dis-
 puesto sobre la cubeta 1 del vehículo.

25 El eje 5 de la polea inversora 2 está alojado inme-
 diatamente en una pieza deslizante 6, que es corrediza en
 una cavidad 9 del triángulo 8 de articulación y está preten-
 sado por un muelle tensor 7 en el sentido de una mayor ten-
 sión de cadena. Aproximadamente en sentido coaxial a esta ca-



31

180-1966

344661

-3-

1

vidad 9, en el tercer punto angular del triángulo 8 de articulación está dispuesto un cilindro 11 de hidráulica, en el que se encuentra un pistón 12 que, bajo la influencia de la presión establecida en el cilindro 11 de hidráulica, empuja una biela de presión 13 contra el apoyo 14, situado en la cubeta 1 del vehículo. Por ello puede variarse a voluntad la tensión de la cadena. El muelle tensor 7 sirve de miembro de tope amortiguador contra tensión de cadena demasiado grande.

5

10

En invento posee la ventaja de que por aumento a voluntad de la resistencia del mecanismo de marcha, el freno de funcionamiento, situado dentro del vehículo, se deslastra en el caso de accionamientos de frenaje duradero y accionamientos del freno de mano. Además, es adecuado para direcciones de emergencia y para la compensación de tensiones previas de cadena, diferenciales en ambos lados del vehículo.

15

N O T A.-
=====

20

El presente invento, comprende las siguientes reivindicaciones:

25

1.- Instalación de freno de dirección para vehículos de cadena de carril, caracterizada porque la cadena, mediante un accionamiento de fuerza maniobrable, está constituida de modo tensable más allá de la tensión previa de cadena normalmente necesaria.

30

2.- Instalación según la reivindicación 1, carac-

31



344661

-4-

1 terizada porque la tensión de cadena es variable por corrimiento de la polea inversora.

5 3.- Instalación según una o ambas reivindicaciones precedentes, caracterizada porque el rodillo inversor está alojado en un triángulo de articulación, que es oscilable alrededor de un saliente de apoyo, fijado en la cubeta del vehículo.

10 4.- Instalación según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque la oscilación del triángulo de articulación se efectúa por una presión establecida en un cilindro de hidráulica, que se apoya en la cubeta del vehículo por medio de un pistón, una biela de presión y aun apoyo.

15 5.- Instalación según una o varias de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque el apoyo de la polea inversora en el triángulo de articulación se efectúa mediante una pieza deslizante, que está conducida en una cavidad, contra la fuerza de un muelle tensor.

6.- Instalación de freno de dirección para vehículos de cadena de carril.

20 Según se describe y reivindica en el presente invento y se ilustra con los planos que a la misma se acompaña.

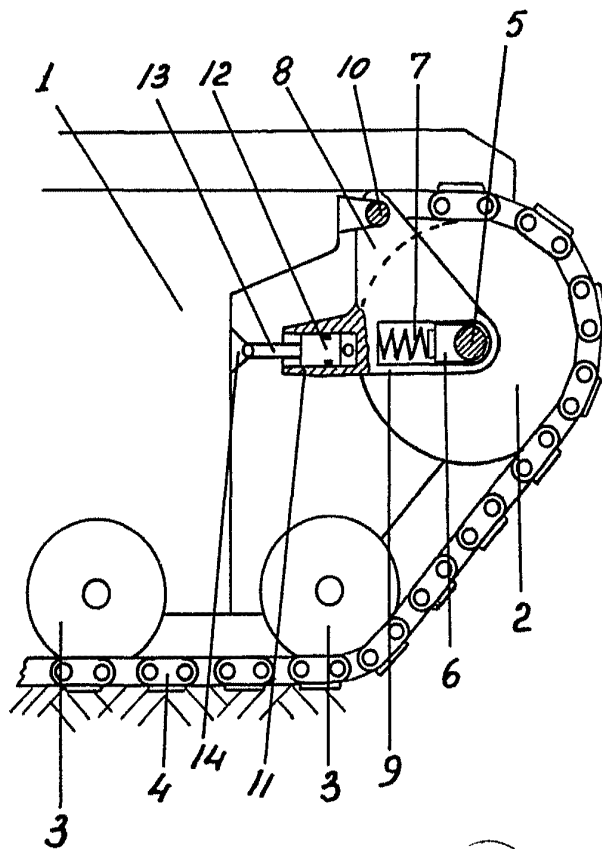
Consta dicho invento de cuatro hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

25 Madrid, a 31 AGO. 1966

CARLOS ROEB

P.A.


344661



ESCALA VARIABLE
CARLOS ROEB
R.P.

