

380264

21 JUN



SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B62</u>
SUBCLASE <u>K</u>

memoria descriptiva

380264

CLASE DE REGISTRO Una Patente de Invención, por veinte años en España.

NOMBRE Y NACIONALIDAD DEL SOLICITANTE Honda Giken Kogyo Kabushiki Kaisha.
- sociedad japonesa -

RESIDENCIA Y DOMICILIO Tokyo (Japón)
5, 5-chome, Yaesu, Chuo-ku.

OBJETO " Aparato de freno antideslizante. "

INVENTOR Yoshinori WATANABE, - japonés -

PRIORIDAD Solicitud patente japonesa Nº 43556/69 del 5 de Junio de 1969.

380264

21



- 1 -

1 El presente invento se refiere a un aparato de freno antideslizante, aplicable a una motocicleta o análogo y se caracteriza porque un panel de freno, sujeto rotativamente a un cuerpo de vehículo, está provisto de un primer muelle, interpuesto entre el mismo y el cuerpo del vehículo, y un miembro de freno previsto sobre el panel de freno, está equipado con un segundo muelle, interpuesto entre el mismo y un miembro accionador de freno, tal como un pedal de freno, de modo que los dos muelles pueden resistir a la rotación del panel de freno, hecha con una rueda de vehículo al tiempo del accionamiento de freno.

Un ejemplo de ejecución de este invento se explicará ahora con referencia al dibujo adjunto.

15 Con referencia al dibujo, el número 1 significa un cuerpo de vehículo, el número 2 indica una rueda trasera del vehículo, el número 3 es un pedal de freno, previsto delante de la rueda 2, y un panel 5 de freno está montado rotativamente sobre un árbol 4 de la rueda 2 del vehículo. El panel 5 tiene sobre su superficie interior una pieza de fricción de freno, tal como una pastilla de freno (no mostrada) y en su superficie exterior, un miembro 6 de freno del tipo de palanca para accionar el mismo, y este panel 5 está conectado al cuerpo 1 del vehículo por medio de una primera barra conectadora 8 que tiene en su porción central un primer muelle 7 del tipo de compresión y el miembro 6 de freno está conectado al pedal 3 de freno por medio de una segunda barra 10 conectadora, que tiene en la porción central de la misma un segundo muelle 9 del tipo de compresión. Estas barras conectadoras 8 y 10 están dispuestas en tal dirección que cuando

30



380264

- 2 -

1 el panel de freno 5 se hace girar en la dirección indicada -
por una flecha, con la rotación de la rueda 2 del vehículo,
sus muelles 7 y 9 resisten a la rotación del mismo. Para li-
5 mitar el movimiento descendente del pedal de freno 3 a un im-
porte predeterminado, se ha previsto un tope 11, que restrin-
ge el movimiento de avance de la segunda barra 10 conectado-
ra a un importe predeterminado.

10 El funcionamiento del aparato se explicará como si-
gue. Si el miembro 6 de freno es accionado por medio del se-
gundo miembro conector 10, por el movimiento descendente -
del pedal de freno 3, el panel 5 de freno se combina con la
rueda 2 rotativa del vehículo por medio de la pieza interna
de fricción de freno y por ello se confiere una fuerza de ro-
15 tación en la dirección de la marcha de las agujas del reloj
en el dibujo, pero en este caso esta rotación es restringida
a un importe predeterminado, porque las fuerzas de compre-
sión de los respectivos muelles 7 y 9, de las respectivas ba-
rras conectoras 8 y 10, se oponen a la rotación, y así la
20 rueda 2 del vehículo recibe una predeterminada fuerza de fre-
no. Si en este tiempo, la fuerza de freno es tan grande que
se cause un deslizamiento entre la rueda 2 y la superficie -
de la carretera, la rueda 2 es disminuida en su fuerza de
reacción en la dirección indicada por una flecha trazada des-
de la superficie de la carretera y esto da por resultado que
25 la fuerza de rotación, en la dirección de la flecha, es dismi-
nuida. Esta disminución actúa para reducir las fuerzas de
tracción, que actúan sobre la primera y segunda barras conec-
tadoras 8 y 10, por lo que los respectivos muelles 7 y 9 se
30 rebajan en sus grados de compresión. De acuerdo con ello, el

380264



- 3 -

1 miembro de freno 6 es reducido en su fuerza de tracción ac-
tuante desde el pedal de freno 3, y la fuerza de freno sobre
la rueda 1 es disminuida en proporción a ello, y así se pro-
duce un efecto antideslizante, que evita un deslizamiento.

5 Así, en el aparato del presente invento, una fuer-
za de freno es una vez disminuida automáticamente cuando se
causa un deslizamiento entre la rueda y la superficie de la
carretera, de modo que puede obtenerse con seguridad un efec-
to antideslizante. Adicionalmente el aparato es muy simple -
10 en su construcción, porque solamente se requiere que el pa-
nel de freno y el miembro de freno sobre el mismo se provean
de respectivos muelles entre los mismos con el cuerpo del ve-
hículo y el miembro accionador de freno, respectivamente, y
así el mismo puede ser fabricado económicamente.

15 - N O T A -

La presente patente de invención comprende las si-
guientes reivindicaciones:

20 1.- Aparato de freno antideslizante, caracterizado
por comprender un panel de freno, sujeto rotativamente al -
cuerpo de un vehículo, principalmente a una motocicleta o -
análogo, y que es accionado por un pedal previsto delante de
la rueda trasera, y cuyo panel asimismo está montado en la -
rueda del vehículo por medio de un árbol.

25 2.- Aparato de freno antideslizante según lo rei-
vindicado en el punto anterior, caracterizado porque el pa-
nel de freno tiene en su superficie interior una pieza de -
fricción de freno, tal como una pastilla, en tanto que por -
susuperficie exterior lleva un miembro articulador de freno

30

380264



- 4 -

1 del tipo de palanca que se articula a una primera barra conec-
tadora que en su parte central presenta un primer muelle com-
presor, y por su extremo opuesto va unido por una pieza-biela
con doble articulación al pedal de freno.

5 3.- Aparato de freno antideslizante, según lo rei-
vindicado en los puntos anteriores, caracterizado porque el -
pedal de freno acciona una segunda barra conectadora, que en
su porción central presenta un segundo muelle de compresión,
cuya barra está unida articuladamente al panel de freno y bas-
10 tidor del vehículo en la zona de la rueda trasera.

15 4.- Aparato de freno antideslizante, según lo rei-
vindicado en los puntos anteriores, caracterizado porque las
barras conectadoras, con sus muelles de compresión, están dis-
puestas en tal dirección que, cuando el panel de freno se ha-
ce girar, con la rotación de la rueda del vehículo, sus mue-
lles compresores resisten la rotación del mismo, y para limi-
tar el movimiento descendente del pedal de freno a un importe
predeterminado, se ha previsto un tope restringidor del movi-
20 miento de avance de la segunda barra conectora, la cual en su
extremo unido articuladamente al miembro de freno montado so-
bre el panel, ostenta un resorte de recuperación.

5.- Aparato de freno antideslizante.

25 Según se describe y reivindica en la presente memo-
ria descriptiva y se ilustra con los planos que a la misma -
se acompañan.

Consta la presente memoria de cuatro hojas folia-
das y escritas a máquina por una sola de sus caras.

MADRID

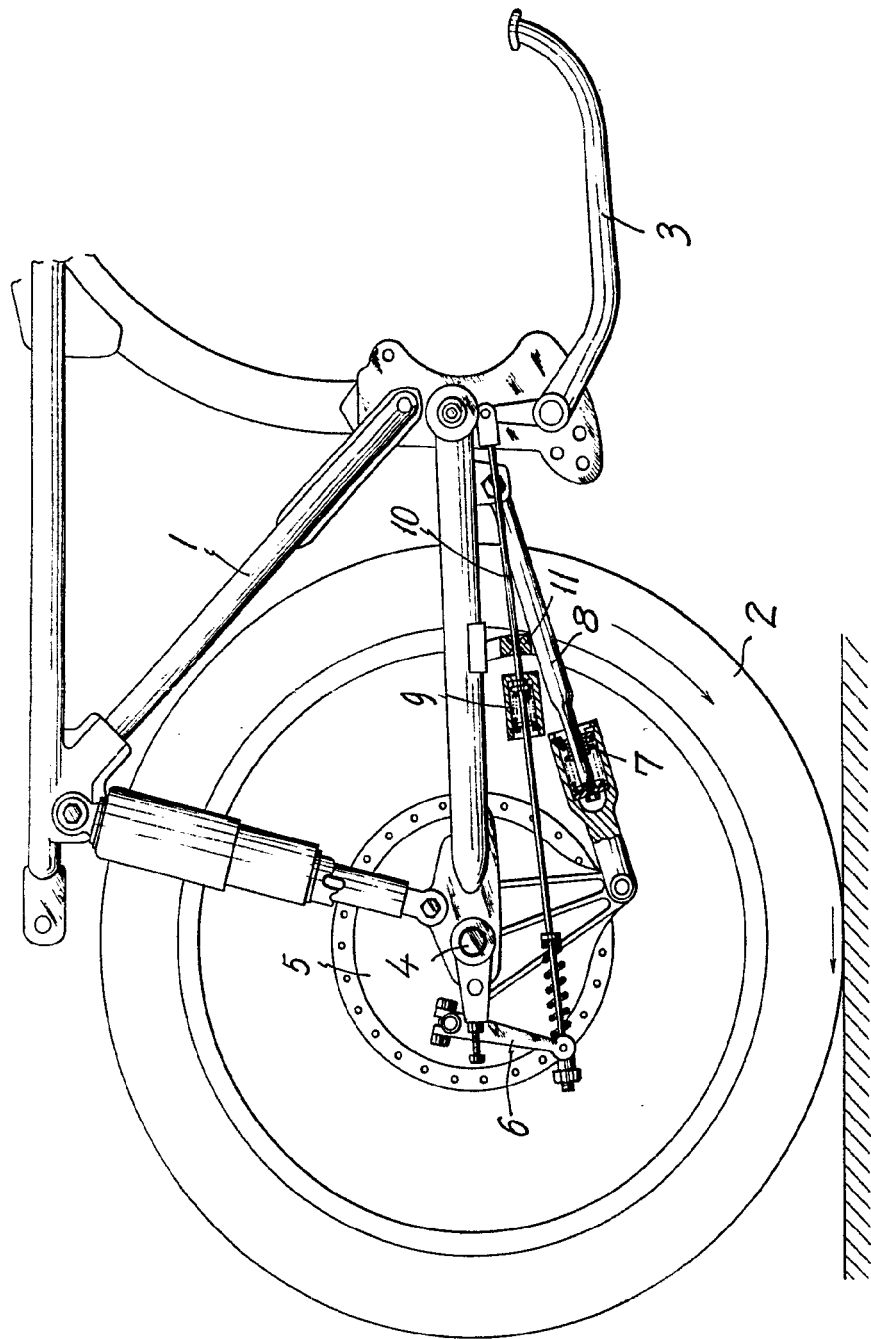
1 JUN 1970
CARLOS ROEB
P. P.

30



000004

17004



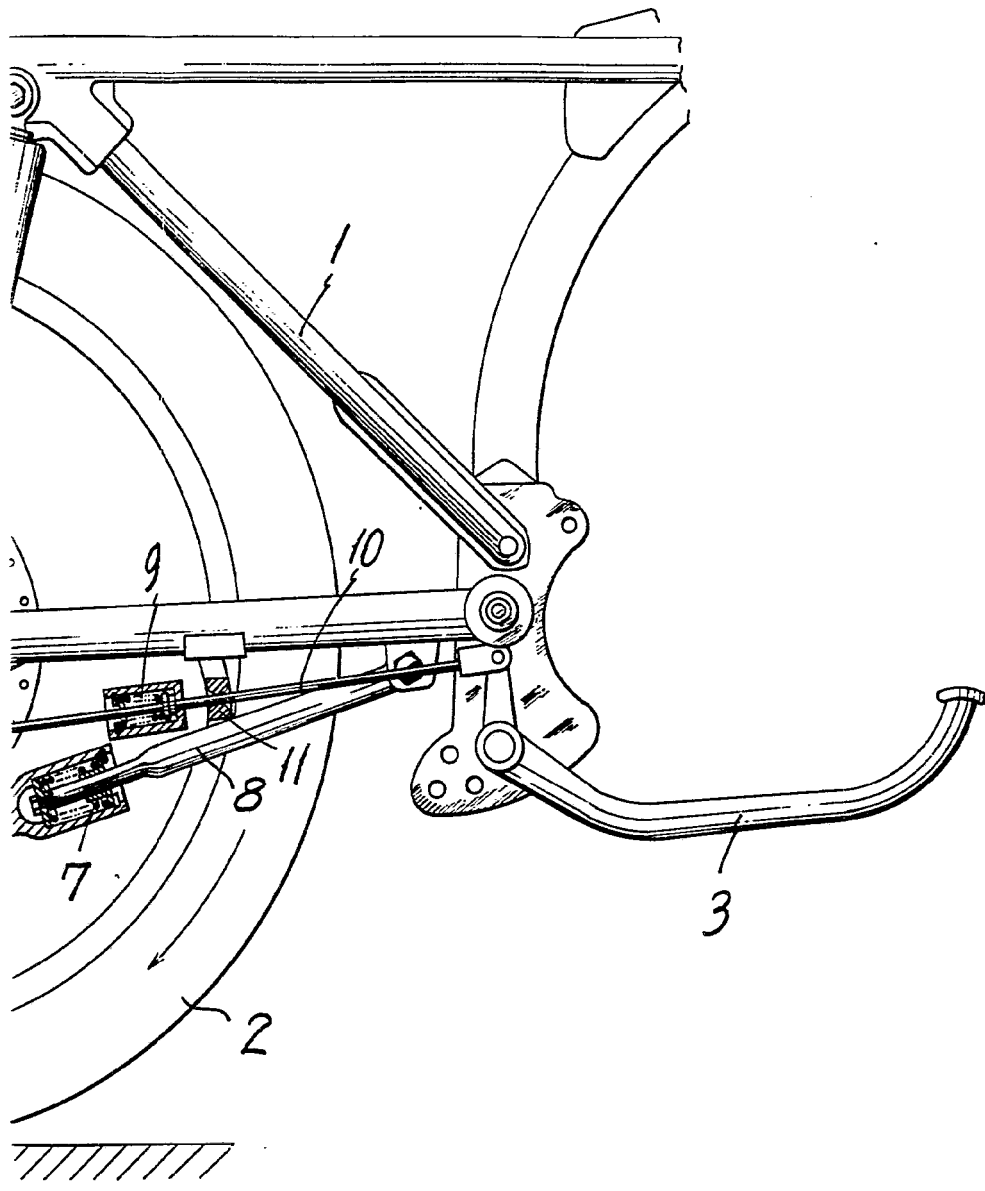
ESCALA VARIABLE

CARLOS ROEB

1916



300304



ESCALA VARIABLE
CARLOS ROEB
P.A.
[Signature]