



95799

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar Patente de Invención en España

por

" Un nuevo dispositivo substitutivo de las ballestas en toda clase de vehiculos, especialmente en los automoviles "

I n v e n t o r

José Luis de Errazquin

residente en

B U R G O S .

Las ballestas utilizadas en los vehiculos hasta la fecha tienen numerosos inconvenientes puesto que en infinidad de casos se producen roturas por las reacciones de los baches de la superficie del terreno y también por el excesivo peso que con frecuencia tienen que soportar, puesto que teniéndolo una tensión constante, que es la misma cuando el vehiculo vá en vacío que cuando vá cargado, resulta que no es posible regular la tensión de las ballestas según los casos.

El sistema de ballestas empleado transmite los esfuerzos en sentido poco conveniente y los absorben con poca intensidad, pro-



duciéndose reacciones que repercuten sobre el bastidor con evidente perjuicio para éste y para el mecanismo motor.

Para evitar todos éstos inconvenientes he ideado un sistema que es objeto de la presente Patente de Invención y con el cual creo haber obviado todos éstos inconvenientes, sin contar que cuando el vehículo toma una curva, provisto de éste sistema, no sufre la inclinación lateral ocasionada por la fuerza centrífuga, como ocurre actualmente.

En los adjuntos dibujos, dados a título de ejemplo,

La figura 1 es una vista en alzado y corte en parte de todo el sistema adaptado al bastidor de un vehículo.

La figura 2 es una vista en planta del mismo.

La figura 3 es una vista de frente y de costado de la pieza de sujeción de la barra de sustentación.

La figura 4 ilustra la extremidad de dicha barra de sustentación en corte vertical y transversal en la parte de unión al eje, así como la abrazadera que lo sujeta.

La figura 5 es una vista de costado de la barra de sustentación así como un corte del eje del vehículo.

La figura 6 es una vista de frente y en corte de la pieza de unión entre la barra de sustentación y la pieza en ángulo base del sistema.

La figura 7 representa de costado, en planta y con un tensor regulable la pieza de unión de la citada pieza de ángulo con la varilla principal roscada que regula la tensión de los muelles.

La figura 8 es una vista de frente de la pieza en ángulo citada.

Las figuras 9 y 10 son detalles de las piezas que componen el mecanismo de regulación de los muelles que absorben el esfuerzo transmitido.

Una pieza de sustentación l de la resistencia necesaria, vé



pivotada en una de sus extremidades en 2 en una pieza 2° la cual debe ser suficientemente fuerte para que unida al bastidor impida todo movimiento lateral de la pieza 1. La citada pieza 1 en su otra extremidad es cilíndrica y entra en una pieza 3 que se apoya sobre el eje 5 y vá sujeto a él por unas abrazaderas 4 quedándo su extremidad fuertemente atornillada por medio de una tuerca 6.

En un punto conveniente de dicha barra 1 se coloca una pieza de enlace 7 con puntos de giro 8, 8 que enlazan la citada pieza 1 con la pieza en ángulo 9, la cual gira en su vértice en un pivote 10 que forma parte de una pieza sólida 11 que vá fuertemente sujeta al bastidor 12 del vehículo.

La pieza de ángulo 9 gira en su otra extremidad en 13 juntamente con la pieza 14 y en la otra extremidad de ésta, en 15, vá pivotada la varilla 16 la cual vá roscada a la pieza 17 atravesándo de parte a parte el cilindro 20 y el platillo 19.

Dentro del citado cilindro 20 que vá fuertemente sujeto en 23 al bastidor del vehículo, hay una cantidad indeterminada de varillas 21 las que atraviesan el platillo 19, yendo en cada una de éstas varillas 21 unos muelles espirales 22 a los que comprime dicho platillo. Para regular la tensión de los muelles 22, según la carga que haya de llevar el vehículo y el esfuerzo que éstos hayan de soportar, se utiliza el giro de la pieza 17 sobre la rosca 16 por medio de la manilla 25 y dicha pieza 17 al girar en la rosca 16 hará correr más o menos el platillo 19 sobre el que se apoya, oprimiéndo más o menos los muelles 22 según sea preciso.

Esta misma regulación se puede, igualmente obtener sobre el tensor de la pieza 14.

Cuándo la construcción del vehículo haga incómoda la utilización de la manilla 25, se podrá establecer la misma maniobra por medio de un sin fin 24 actuándo sobre la manilla 25°. La pieza 17



puede resbalar por las canales 18 en sentido longitudinal accionando el sin fin en cualquier punto sobre ella.

=====
=====

P U N C I O N A M I E N T O

=====
=====

Cuálquier obstáculo que por efecto de la desigualdad del terreno halle la rueda del vehículo será transmitido al eje 5 el cual por medio de la pieza 3 sujeto a él por las abrazaderas 4, actuará sobre la pieza de sustentación 1 la cual girará sobre 2, transmitiéndose al mismo tiempo éste movimiento a la pieza acodada 9 por medio de la pieza 7, tomando la posición de puntos que queda representada. Al girar la pieza 9 en 10, su otra extremidad tomará la posición indicada en línea de puntos arrastrando consigo la pieza 14 y ésta a su vez a la pieza 16, la que arrastra a su vez la pieza 17 y como ésta se apoya en el platillo 19, dicho platillo comprime los muelles 2 2 de mayor o menor cantidad, según el movimiento que haya tenido dicha varilla 16.

Como es natural las juntas se harán impermeables por medio del prensa estopas como el señalado en 26, quedando así el cilindro 20 herméticamente cerrada.

Me reservo el derecho de introducir en el objeto de mi invento todas las mejoras que aconseje la práctica así como de construir mi aparato con cualquier materia conveniente.

=====
=====



N O T A

=====

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en España, son los siguientes:

1º- Una barra rígida que a la vez que sirve de sujeción para los movimientos laterales del eje conservando a éste en su posición inicial, sirve al girar en su punto de enlace con el bastidor del vehículo, para transmitir los movimientos del eje y por lo tanto de la rueda a un dispositivo de absorción de dicho esfuerzo, evitando se comuniquen al bastidor dicho dispositivo es objeto de otra Patente presentada en ésta misma fecha.

2º- El dispositivo de unión del eje con la barra, reivindicada en el punto anterior, que permite al eje girar sobre el extremo de dicha barra adaptándose el eje en ésta forma a todas las posiciones que tome en su movimiento ascensional producido por los esfuerzos que le transmite la rueda, pudiendo aplicarse en todos los rozamientos indicados, cojinetes de bolas, rodillos o equivalentes.

3º- "Un nuevo dispositivo substitutivo de las ballestas en toda clase de vehículos, especialmente en los automoviles", todo tal y conforme se describe en la presente memoria y a título de ejemplo lo representa en los adjuntos dibujos.

MADRID 7 * NOV 1925

P. A.

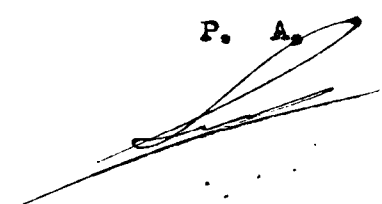


Fig 1

ESCALA VARIABLE

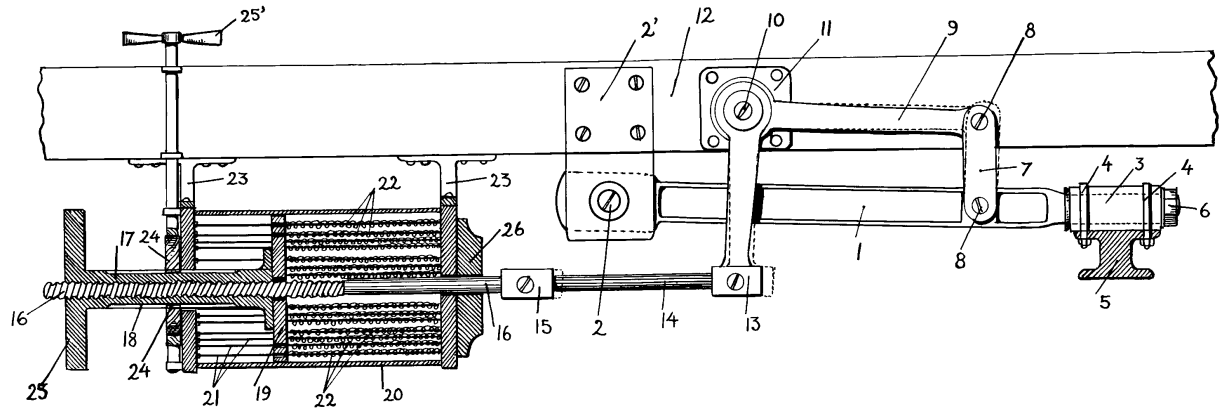
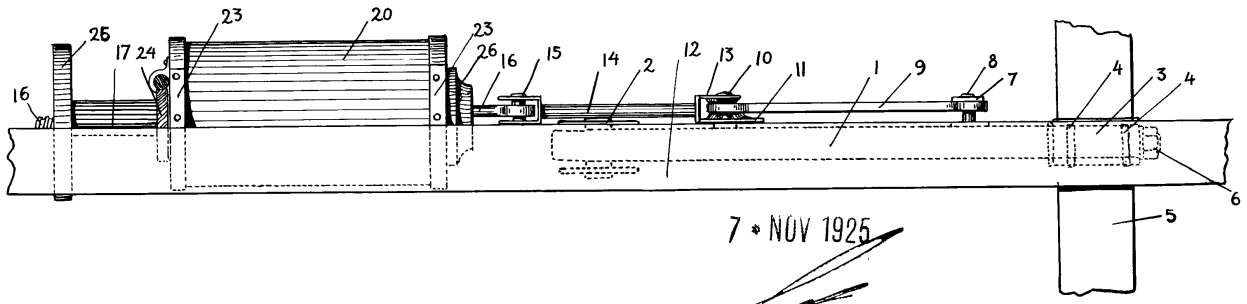
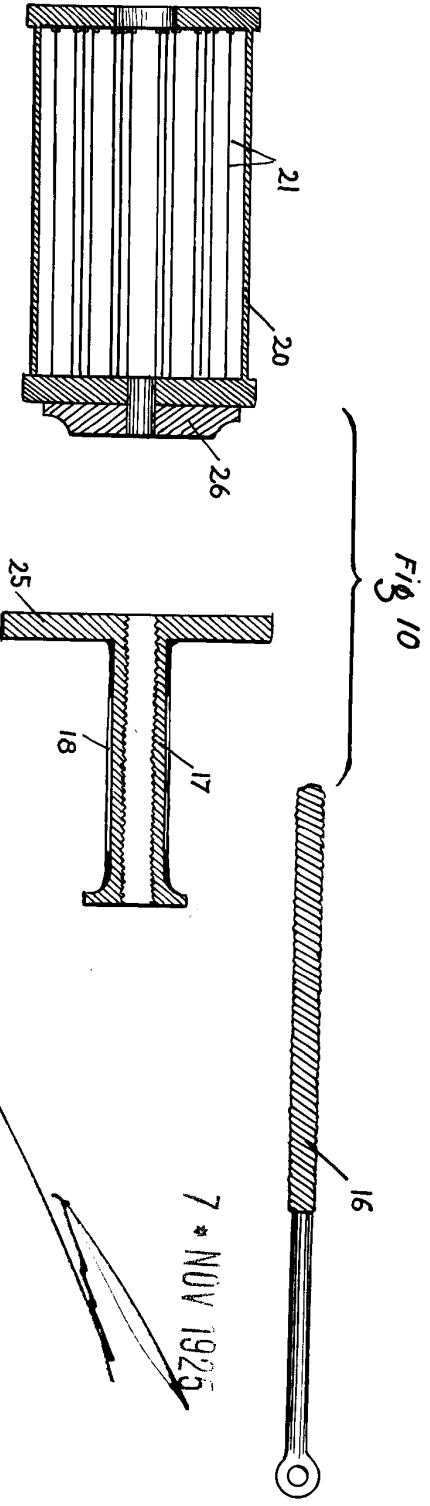
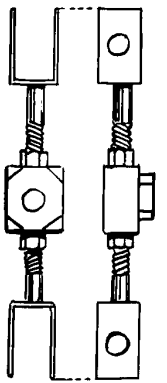
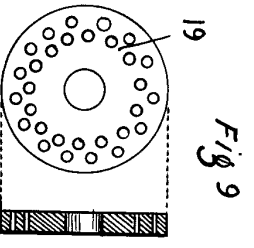
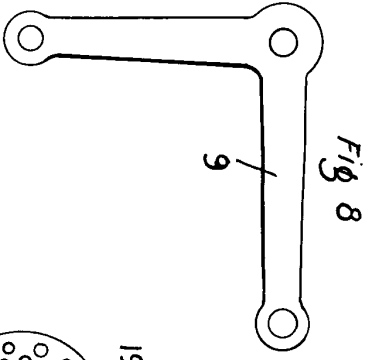
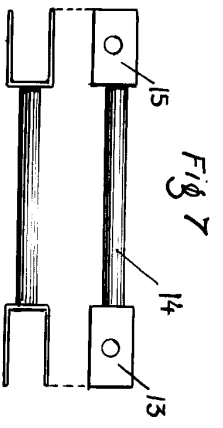
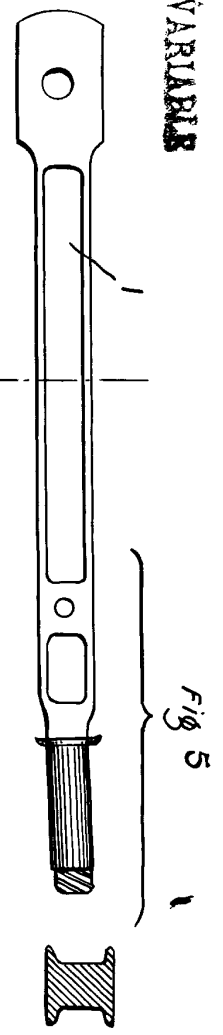
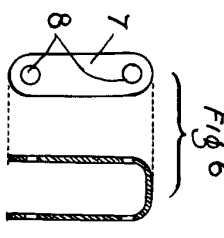
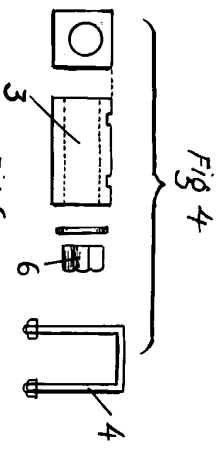
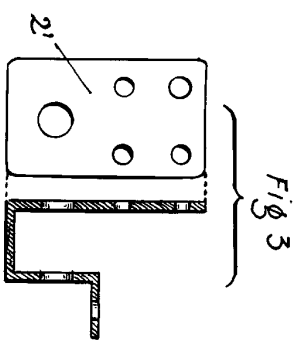


Fig 2



7 * NOV 1925

ESCALA VARIABLE



7 * NOV 1925

