

1926

PROPIEDAD INDUSTRIAL

71275
MUNAR Y GUITART

SOCIEDAD EN COMANDITA

DIRECTORES:

MIGUEL MUNAR CONA
INGENIERO



BENITO GUITART TRULLS
ARQUITECTO

OFICINAS:

Calle de Diego de León, 6. - Teléfono S-52

MADRID

PATENTE DE INVENCION

POR VEINTE AÑOS

A FAVOR DE

Mr. Egisthe Verneuil.

RESIDENTE EN

Neully s/ Seine)(Francia), rue de Villiers, 67.

POR

" AMORTIGUADOR PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES "

REGISTRADO

EN EL NEGOCIADO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

En el libro folio número

NOTAS: Las anualidades sucesivas deberán pagarse antes del de de cada año.

La práctica del objeto de la Patente deberá hacerse antes del de de 19



MEMORIA DESCRIPTIVA de una solicitud de patente de INVENCIÓN por veinte años, por " AMORTIGUADOR PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES ", a favor de Mr. Egiathe Verneuil, residente en Neuilly s/ Seine(Seine) (Francia), rue de Villiers, 67.

La presente invención se refiere a un amortiguador según el cual unas zapatas de freno desiguales o no y contenidas por pares en una caja, independientemente de esta última, son separadas dos a dos por resortes y accionadas directamente por el brazo de palanca del amortiguador, de manera a frotar sobre la pared interior de la caja.

Esta disposición permite asegurar un excelente cierre hermético del aparato y evita la penetración intempestiva de polvo, barro, agua u otros elementos perjudiciales.

Una forma de ejecución de la invención está representada, a título demostrativo, en los adjuntos dibujos, en los cuales:

La fig. 1 es una vista en alzado de la parte activa del amortiguador con ciertos órganos cortados o arrancados.

La fig. 2 es un corte transversal según la línea II-II de la fig. 1.

En estas figuras, se ve en 3 el larguero del chasis sobre el cual se coloca el amortiguador por medio del tornillo 7. Este amortiguador está constituido por un tambor 35 directamente fijado al larguero y cerrado por delante por medio de una tapa 36. El tambor y su tapa forman así caja.

En el centro de la parte posterior del tambor se halla un saliente 37 que penetra en el alojamiento correspondiente de un eje 38 que atraviesa la cubierta en una extensión 39, provista de una guarnición de fieltro 40. En el interior del tambor el eje 38 lleva un dedo 41 terminado en forma de doble bisel.

En la parte exterior del eje 38 está fijado por una chaveta o cualquiera otro dispositivo de sujeción equivalente,



el brazo de palanca 42 del amortiguador, mantenido por una tuerca 43 encajada sobre el extremo del eje y apretado contra la palanca.

Este brazo de palanca 42 está unido por otra parte a un resorte de suspensión.

En el interior del tambor 35 y de una y otra parte del dedo 41, están colocadas las zapatas desiguales del dispositivo, provistas de una guarnición apropiada 30 en contacto con la pared interior del tambor. La más pequeña, 44, de estas zapatas y la zapata mayor, constituida por dos elementos 45 y 46 separadas por un eje libre 47, están separadas una de la otra por un resorte en espiral 48. Los extremos de las zapatas en contacto con el dedo de maniobra 41 están talladas según la inclinación del bisel que termina este dedo; siendo determinada esta inclinación para que los desplazamientos del dedo produzcan un efecto de acuñación de las zapatas.

El dispositivo amortiguador es por último completado por un engrasador 49 de un tipo apropiado colocado en el extremo libre del eje 38 y desembocando en una canal 50 practicada en el centro de este eje; abriéndose esta canal 50 en 51 en el interior del tambor. Esta disposición permite inyectar de grasa a profusión en el tambor sin tener que desmontar ningún órgano.

El funcionamiento del dispositivo así descrito, es fácil de comprender: las zapatas, tanto la pequeña como la grande, ejercen su acción de frenado alternativamente para el aplastado y expansión del resorte de suspensión del vehículo sobre el, cual está montado el dispositivo.

La pequeña zapata interviene para frenar, sin exageración, el aplastado del resorte de suspensión, mientras que la zapata grande efectúa en seguida un amortiguamiento enérgico de la extensión de este resorte.

La invención no está limitada a esta forma de ejecución particular, siendo así que se puede prever, en particular para las grandes potencias, amortiguadores que llevan mas de un dedo



(tal como 41) y más de dos zapatas desiguales. Se podría establecer de esta manera un amortiguador de tres dedos llevando seis zapatas accionadas dos a dos por cada dedo y mantenidas separadas de las zapatas siguientes por resortes convenientes. Por otra parte, se puede evidentemente establecer las zapatas desiguales en uno o varios elementos, separados dos a dos por un eje libre tal como 47 o por dedos en bisel, semejantes a 41, pero independientes del eje 38. El amortiguador asegura entonces un frenado igual tanto a la compresión como al aplastamiento del resorte de suspensión, lo que es necesario en ciertos casos.

— N O T A —

La patente de invención por veinte años que se solicita es propia y nueva; debiendo recaer sobre las reivindicaciones o partes principales de la invención siguientes (y bajo el beneficio de la Convención Internacional, en prioridad de la edición francesa nº 30.240 de fecha 16 de Marzo de 1925):

1.- Un amortiguador para vehículos automóviles, en el cual un brazo de palanca lleva uno o varios dedos que accionan uno o varios pares de zapatas, desiguales o no separadas dos a dos por resortes y colocadas en el interior de un tambor fijo formando parte integrante de la caja del dispositivo.

2.- Esta patente de invención tiene por objeto "Amortiguador perfeccionado para vehículos automóviles", según se describe en la presente memoria y planos adjuntos.

Esta memoria consta de tres hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 15 de Marzo de 1926.

Benito Juárez



Fig. 1

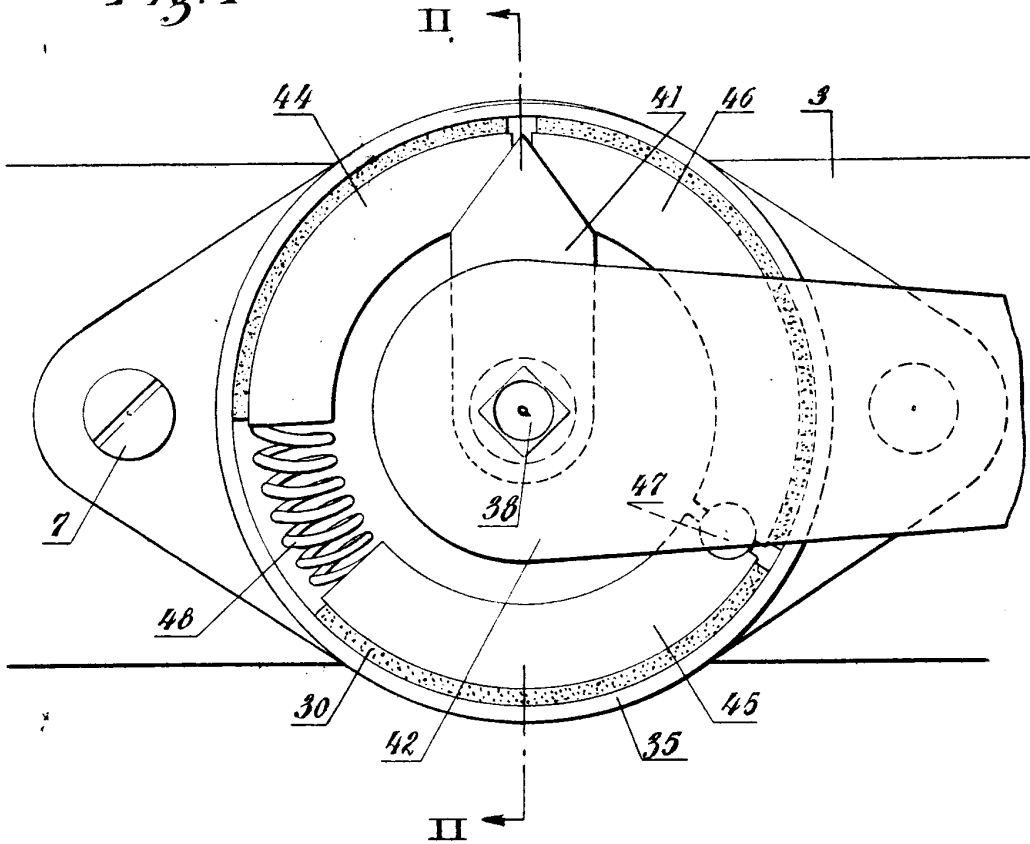
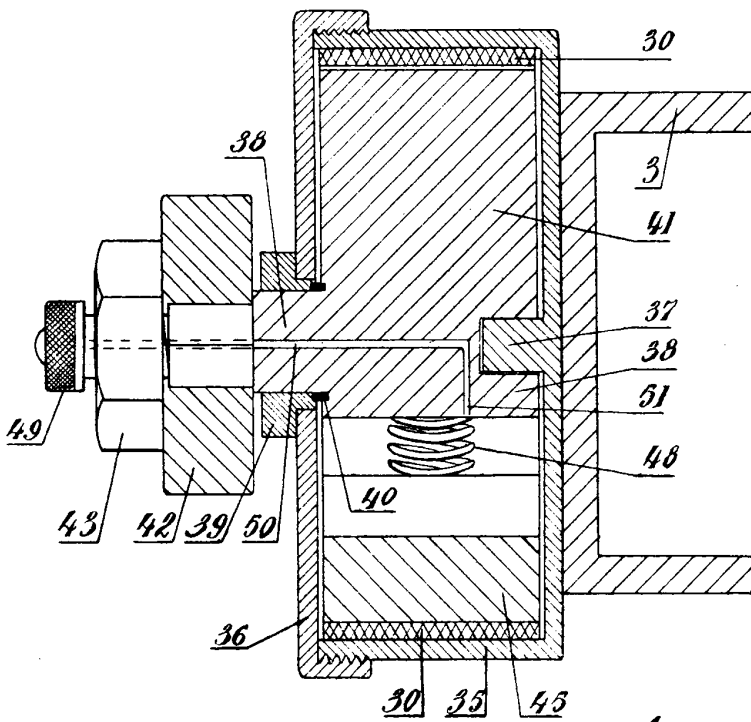


Fig. 2



Acute patent firm