



AGO 1926

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

e n

E S P A Ñ A

por VEINTE años

por "Una rueda directriz, con su portapezón correspondiente, para automóviles".

Inventor:

Baptiste Buscaglia

residente en:

Montétan - Villa S. Remo, Lausanne,

S U I Z A.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Lasruedas directrices de los automóviles tienen generalmente un cubo que gira locamente en un pezón fijo solidario de un portapezón pivotal. Esa disposición adolece, entre otros inconvenientes, de presentar el sombrerete de rueda que protege la extremidad libre del pezón, por el exterior del chasis del automóvil, y hacia fuera de la parte central de la rueda protegida por el bandaje, neumático u otro. Di-

cho de otro modo, el sombrerete de la rueda y el extremo libre del pezón se encuentran constantemente expuestos a los choques exteriores, y los accidentes que tienen su origen en ese hecho suelen ser numerosos, puesto que por ir el pezón montado en vago en su portapezón se falsea éste, y aun se rompe con los choques.

En la rueda con portapezón que constituye el objeto del presente invento se evitan casi por completo esos inconvenientes, siendo la rueda solidaria del pezón, el cual es sostenido por una caja portapezón donde gira libremente, de tal suerte que la extremidad libre del pezón y el sombrerete que lo recubre no se disponen en el exterior, sino en el interior del costado del chasis del vehículo. Esa disposición evita el sombrerete de rueda, que en lugar de girar con la rueda se fija y se coloca en la caja portapezón, al abrigo de los choques accidentales. Además, el eje de pivotamiento del portapezón se encuentra en una línea media que pasa por la periferia del bandaje y el eje de rotación de la rueda, de modo que el pezón no se encuentra nunca sostenido en vago.

El adjunto dibujo ilustra, a título de ejemplo y en corte diametral, el portapezón y una parte de la rueda que constituyen el objeto del invento.

El pezón -a- se aloja en una caja -g- pivotada en -h- en el extremo del eje fijo delantero -i- del automóvil, en una línea media A-B que pasa por la periferia del bandaje -f- de la rueda -d- y el eje de rotación C-D de esa rueda. El pivote -h- de la caja portapezón se sitúa por delante del referido eje de rotación de la rueda, en la marcha del automóvil hacia delante, indicándose en el dibujo, por la flecha



E, el sentido de esa marcha.

El citado pezón -a- tiene, hacia el exterior de la rueda, una placa -b- con sostén -c- en el que se sitúa y se centra la rueda -d- propiamente dicha, constituida por un disco de acero que lleva la llanta -e- en la que se monta el bandaje -f-.

La caja -g- contiene los rodamientos de bolas -k-, -l-, cada uno de los cuales se mantiene en una cavidad cerrada, hacia el interior de la caja, por dos sostenes -m-, -n-, de ésta.

El extremo libre -o- del pezón se rosca y lleva una tuerca -p-, con cualquier dispositivo de bloqueo, que mantenga en el sentido longitudinal al pezón -a- en su caja. Un sombrerete -q- que se sujeta a rosca en la caja, protege el extremo libre del pezón y su tuerca, y evita la salida del lubricante, aceite o grasa, que contenga la caja.

Una placa de materia conveniente, que no se representa en el dibujo, se interpone entre el extremo exterior -r- de la caja -g- y la placa -b- solidaria del pezón, para evitar, por ese lado, la salida del lubricante contenido en la caja.

En la mencionada caja -g- se fija el brazo -s- que entra en acción mediante la biela de dirección y que se conexiona, por la barra de acoplamiento -t-, con la otra rueda directriz del vehículo, la cual, como es natural, es igual a la descrita y va sostenida por una caja portapezón idéntica a la ya descrita e ilustrada.

La rueda -d- se fija en la placa -b- mediante unas espigas -u- y unas tuercas -v- con cono centrador -w-, pero claró es que la fijación de la rue-



da propiamente dicha en la placa -b- del pezón se puede obtener de cualquier otra manera apropiada, por ejemplo, merced a unos bulones, de contraplaca o de placa, que entran a rosca en el sostén -c-, que a ese efecto irá roscado, de la placa -b-.

Por la construcción representada y descrita se comprenderá que:

1º - El sombrerete de rueda exterior que generalmente se utiliza, se suprime y se substituye por una cubierta o sombrerete fijo, que se sujeta a rosca en la caja portapezón y que se dispone en el interior, por el lado del chasis del vehículo, esto es, al abrigo de los choques accidentados.

2º - Ningún órgano delicado se encuentra en el lado exterior de la rueda, quedando además la parte central de ésta protegida por el borde anular exterior -x- del bandaje.

3º - El pezón no va nunca sostenido en vago o en falso en su portapezón, sino que, por el contrario, la caja portapezón tiene su centro de pivotamiento situado en la línea media (A-B) que pasa por la periferia del bandaje de la rueda y el eje de rotación (C-D) de ésta, de donde resulta un equilibrio casi perfecto.

4º - El engrasado de la caja portapezón se puede efectuar por medio de un engrasador o de un tubo apropiado, aun durante la marcha del automóvil, puesto que esa caja y su sombrerete no giran.

En el ejemplo descrito y representado, el eje de pivotamiento va situado en el extremo del eje fijo delantero del vehículo, y por delante del eje de rotación de la expresada rueda, disposición que se des-



cribe en la Memoria de otra solicitud de Patente del  
peticionario de la presente, jugando la caja -g- apro-  
ximadamente el mismo papel que la cubierta pivotante  
de las roldanas de un mueble, butaca o silla, girato-  
ria,, de suerte que el esfuerzo necesario para la ma-  
niobra de los portapezones, para la dirección del auto-  
móvil, es infinitamente menor que en el caso, de uso  
general, en que los portapezones son empujados. Sin  
embargo, la susodicha caja portapezón -g- podría tam-  
bién pivotar en -h'-, en la intersección de la línea  
media A-B y del eje C-D del pezón.

Generalmente la placa portarrueda -b-  
será de forja, constituyendo una sola pieza con el pe-  
zón -a-, aunque es posible que el citado pezón y la  
referida placa portarrueda sean de dos partes reunidas  
de una manera conveniente, mediante tornillos, tuercas,  
soldadura autógena, y demás.

La rueda que se ilustra es del llamado  
tipo de "disco", pero claro es que podría ser de cual-  
quier otro tipo, por ejemplo, con rayos de una forma  
apropiada, que unan la llanta -e- y la placa -b-.

La susodicha rueda puede llevar, o no,  
un dispositivo frenador. En lugar de los rodamientos  
de bolas -k-, -l- se podrían utilizar unos rodamientos  
de rodillos cortos.

Se comprenderá que la forma y las dimen-  
siones de los diversos órganos descritos podrán variar.

-:- N O T A -:-

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

1º - Una rueda directriz y su portape-

zón, para los automóviles, caracterizada por el hecho de que el pezón, solidario de una placa en la que se fija la rueda propiamente dicha, es sostenido por una caja que contiene los rodamientos de bolas o de rodillos cortos, pivotada en una extremidad del eje delantero fijo del automóvil, no llevando sombrerete esa rueda, en tanto que la expresada caja la cierra, por su extremidad situada hacia el interior del vehículo, un sombrerete o cubierta fija que protege el extremo libre del pezón, de suerte que la rueda no presenta, en su cara exterior, ningún órgano que no vaya protegido por el borde exterior del bandaje de la misma rueda contra los choques accidentales que se pueden producir en un sentido paralelo a la marcha del coche, mientras que el eje de pivotamiento de la referida caja portapezón se dispone, en el eje fijo delantero del automóvil, en una línea media que pasa por la periferia del bandaje de la rueda y el eje de rotación de esa rueda, evitándose así el sostén en vago del pezón.



2º - Una rueda directriz y su portapezón, para los automóviles, como queda reivindicado en el punto anterior, yendo el punto de pivotamiento de la caja portapezón situado en el eje delantero fijo del coche, por delante del eje de rotación de la rueda, de suerte que en marcha del automóvil hacia delante no son empujadas las ruedas de éste, sino arrastradas por el referido eje fijo.

3º - Una rueda directriz, con su portapezón correspondiente, para automóviles.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.

Esta memoria

consta de siete hojas escritas por una sola cara.

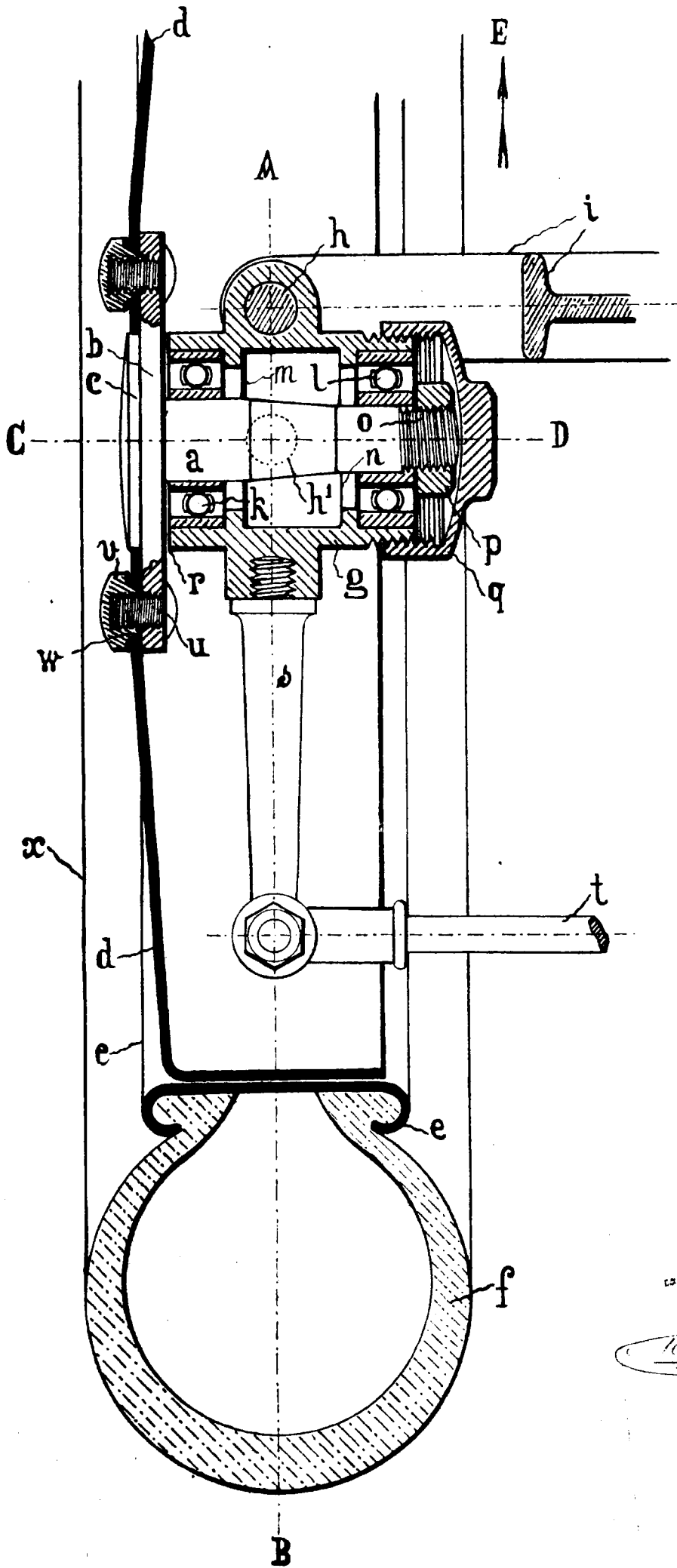
Madrid, 9 de Agosto de 1926.-

P. A.

Alberto de Ezabara

T. P. er





I.A.  
 EDICION DE 1900  
 N. Tenenides