



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la

solicitud de una patente de invencion por veinte años en España

a favorn de

Monsieur Adrien, Camille, Frank, REMAUD, domiciliado en 5 Plaza de

Felix Fournier en NANTES (Francia)

por

UN PROCEDIMIENTO QUE PERMITE LA REGULACION DE LOS AMORTIGUADORES PARA
AUTOMOVILES, SEGUN LA CARGA Y EL ESTADO DEL CAMINO.

***** * *****

La presente invencion tiene por objeto un procedimiento que permitela regulacion de los amortiguadores para automoviles, segun la carga y el es- do del camino.

Esta caracterizada en principio por la facultad de poder regular los or- ganos de freno de los amortiguadores, durante la marcha del vehiculo.

Esta caracterizada ademas por la combinacion de un dispositivo de man- do, comprendiendo un boton, una bolea, un cable Bowden uniendo los dos or- ganos, y vastagos fijados a los organos que accionan las zapatas de friccion del amortiguador.

El dispositivo esta constituido por dos piezas, una de ellas, fija so- bre el tablero del coche, y la otra en un punto del chasis, de tal manera que el esfuerzo transmitido sea repartido a los amortiguadores colocados sobre la parte posterior del chasis.

La primera pieza esta esencialmente constituida por una armadura en la cual puede desplazarse longitudinalmente un vastago fileteado, bajo la ac- cion de un boton formando tuerca; la segunda pieza esta constituida por un guia fijo sobre el chasis en el cual puede deslizarse una bolea terminada por dos chapas provistas de vastagos que accionan las zapatas del freno del amortiguador.

El vastago fileteado de la primera pieza y la bolea de la segunda es-



tar unidos entre si por un cable Powden.

A fin de comprender claramente la invencion y la manera de ponerla en practica se ha repres-entado en el adjunto dibujo a titulo de ejemplo de ejemplo explicativo pero no limitativo una realaizacion sobre el principio enunciado.

La figura 1 es un corte longitudinal de un organo de accionamiento.

La figura 2 es una vista de perfil de la pieza que lleva la bolea.

La figura 3 es un corte siguiendo 3-3 de la figura 2.

La figura 4 es un detalle del mando.

La figura 5 es una vista en plano de un chasis provisto de amortiguadores.

El dispositivo objeto de la presente invencion comprende por ejemplo un dispositivo de accionamiento comprendiendo un boton 1 provisto de una cola 2 taladrada con un agujero ciego 3; la cara 4 de la cola 2 esta provista de muescas 5 que deben mantener el boton 1 en posicion determinada.

Este boton 1 puede girar en una pieza 6 que sirve de armadura fija por medio de una tuerca 7 al tablero 8 del coche.

En la armadura esta dispuesto un tope 8^a provisto de muescas 9 cuya forma corresponde a la forma de las muescas 5 estando impedido de girar por una garra 10 atornillada en su cuerpo y que puede desplazarse longitudinalmente en una ranura 11.

Un fuerte muelle en espiral 12 mantiene el tope 8^a en contacto con la cara 4 de la cola 2 del boton 1. Tiene por objeto absorber las vibraciones anormales transmitidas a los amortiguadores.

Un vastago 13 Esta colocado igualmente en el armazon 6, atraviesa el tope 8^a y se atornilla por una parte fileteada 14 en el agujero ciego 3 igualmente fileteado.

Para que este vastago 13 pueda efectuar un desplazamiento longitudinal se ha previsto una garra 15 atornillada sobre el vastago 13 y pudiendo desplazarse en una segunda ranura 16 de la armazon 6.

Un boton fileteado 17 permite fijar solidamente la extremidad de un cable de traccion 18, mientras que un dispositivo conocido de regulacion



19 fijo sobre la extremidad de la armadura 6, permite regular la longitud de un cable inextensible 20.

Las extremidades libres de los cables 18 y 20 estan unidas por una parte a un segundo dispositivo de regulacion 21, atornillado sobre un guia 22, fijo al chasis del vehiculo por un collar 23 por ejemplo (figura 5) y por otra parte a un boton fileteado 24 (figura 3) que se atornilla en un cuerpo cilindrico 25 solidario de una chapa 26 en la cual esta articulada alrededor de un eje 27 una bolea 28 guiada por las ranuras 29.

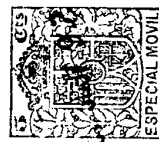
Las extremidades de la bolea estan taladradas por agujeros 30 para recibir los ejes 31 solidarizando las chapas 32, provistas de vastagos 33 fijos por otra parte sobre las palancas de rotula 34 que accionan las palancas de un amortiguador de friccion por el intermedio de la rotula 34.

Cuando un coche esta equipado con los aparatos descritos anteriormente se puede regular a voluntad durante la marcha del vehiculo la friccion de las zapatas de freno de los amortiguadores segun la carga llevada por el vehiculo y el estado del camino a fin de obtener en todo momento el maximum de suavidad y evitar asi una fatiga a los organos del automovil.

N O T A

La presente invencion comprende las siguientes reivindicaciones:

- 1.- Un procedimiento permitiendo la regulacion de los amortiguadores para automoviles segun la carga y el estado del camino y el aparato resultante de él caracterizado por que se puede regular los organos de frenado de los amortiguadores durante la marcha del vehiculo segun el estado del camino.
- 2.- El dispositivo de accionamiento que permite la realizacion del procedimiento esta caracterizado por un boton una bolea, un cable Bowden uniendo ambos organos y vastagos fijados a los organos accionando las zapatas de friccion del amortiguador.
- 3.- El dispositivo comprende dos piezas, una que se fija sobre el tablero de coche y la otra sobre un punto del chasis; estas piezas estan constituidas:
 - a) una armadura fija al tablero del coche en la cual puede desplazarse longitudinalmente un vastago fileteado bajo la accion de un boton formando un cuerpo cuya cola choca contra un tope elastico.



- b) un eje fijado sobre el chasis, por el cual puede deslizarse
llevando dos correas provistas de vastagos fijados por otros dos
lancas que accionan las zapatas de freno del montaje anterior.
- c) Un cable Bowden uniendo ambas piezas.

4.- En resumen se reivindica como de exclusiva invención, objeto sobre el
que ha de recaer la patente que se solicita por veinte años, en España UN
PROCEDIMIENTO QUE PERMITE LA REMEDIACION DE LOS ACCIDENTES EN AUTOMO-
VILES, SIN CUN CARGA Y EL ESTADO DEL CAMINO.

Todo según queda descrito en la presente Memoria que consta de cuatro pa-
ginas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid 25 de agosto de 1935

Agustín Angitia

P. P. *Miguel Ángel*

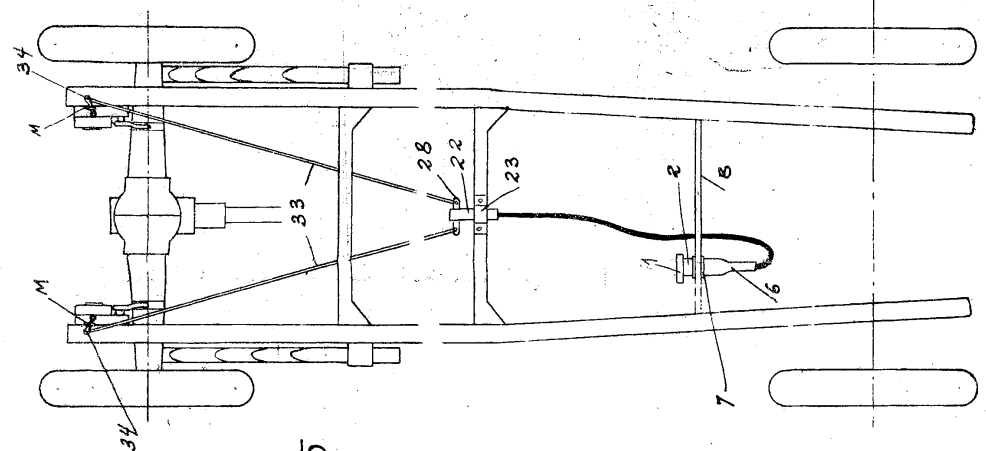


Fig. 5

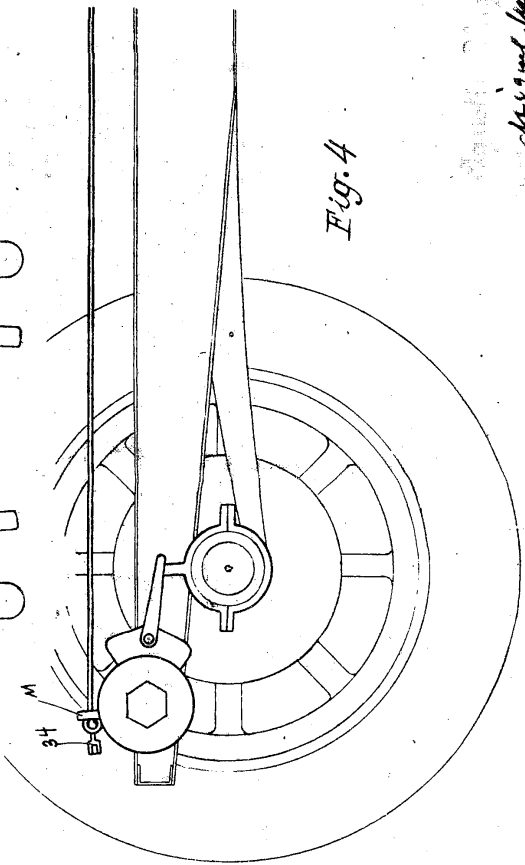


Fig. 4

original design

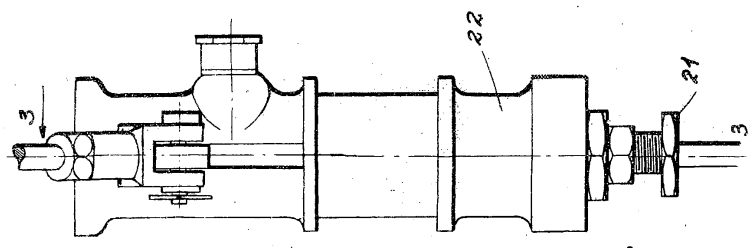


Fig. 2

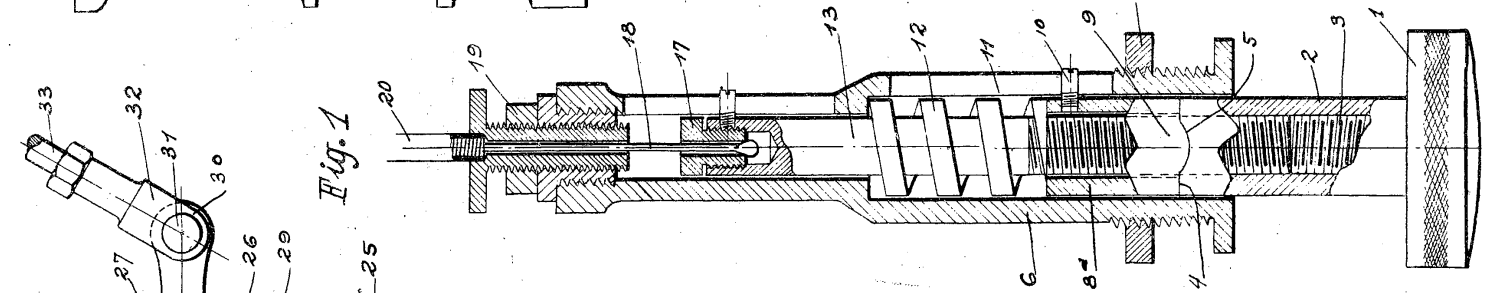


Fig. 1

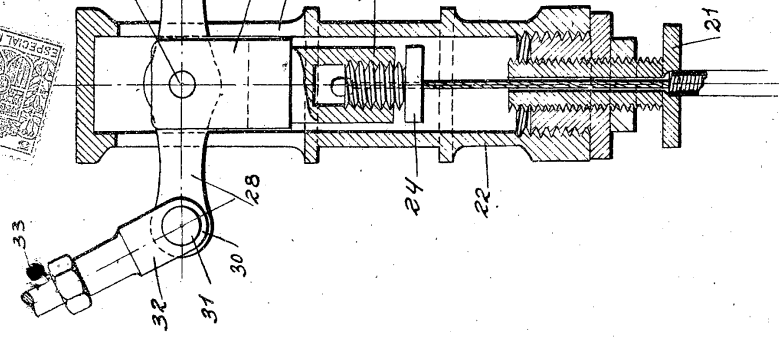


Fig. 3

