

126 010



M O D E L O

D E

U T I L I D A D

*AM...
Y PROMI...*

a favor de don Jesús Barreiro Castro, de nacionalidad española, residente en Lugo, calle Germán Alonso, nº 29

*...CONSULTA...
...ACIONES*

p o r

SOPORTE COMUN DE BALLESTAS DE UN VEHICULO

=



MEMORIA DESCRIPTIVA

Al recurrir a estadísticas comprobamos, que un gran porcentaje de accidentes son provocados por cansancio del conductor. Este cansancio en parte es debido a la falta de amortiguación en los vehículos.

5

Este Modelo de Utilidad, está destinado a proteger un nuevo tipo de amortiguación, que favorece el trabajo del conductor y no modifica en absoluto, toda seguridad en el vehículo.

10

En la actualidad, el tipo de ballesta usado, es individual para cada rueda, ya que incluso el soporte del par anterior este fijado al bastidor y, por lo tanto, no habrá posibilidad de que exista un movimiento de interacción, entre el par de ballestas, con lo que el tropezar con



15 lo que al tropiezar con cualquier obstáculo, mientras un eje
del vehículo produciría un movimiento brusco, el otro permanecería
quieto, provocando un cabeceo constante y un desequilibrio en la
unidad del vehículo, lo cual es causa de que se vaya aumentando
el cansancio del conductor, obrando en contra del rendimiento en
horas de trabajo, que, bajo el punto de vista industrial resulta
muy perjudicial por el encarecimiento de la mano de obra. También
resulta perjudicial por las consecuencias trágicas que puede ocasionar,
ya que la cantidad de reflejos de un conductor, está en proporción
inversa con el cansancio.

25 La observación de todo lo que dejamos dicho, ha llevado al
solicitante de este Modelo de Utilidad, a crear un nuevo sistema de
apoyo de cada par de ballestas.

30 En este Modelo unimos cada par de ballestas del mismo lado,
por un balancín, como aclaramos luego en el dibujo. Mediante este
sistema, el esfuerzo de la primera ballesta se traslada, por el
balancín, a la segunda ballesta, eliminándose de este modo el
cabeceo constante provocado por la independencia de los ejes del
vehículo cuando un eje u otro se encuentren con un obstáculo.

35 Como la articulación de las ballestas al balancín no son fijas
sino móviles, provocan un alargamiento en las ballestas al
encontrarse con cualquier obstáculo y por lo tanto una ganancia
en altura de ballesta, que podrá rebasar obstáculos mayores que
en el sistema clásico de ballestas fijas.

40 Así es como, según se explicará en las lienas siguientes el
presente Modelo de Utilidad que reúne las necesarias condiciones
de novedad y utilidad, se hace acreedor de los beneficios de
protección y explotación exclusivos --



45 que conceden los correspondientes artículos del vigente Estatuto de la Propiedad Industrial de 26 de Julio de 1927, publicado por Orden de 30 de Abril de 1930, y modificado por Decreto de 26 de Diciembre de 1947.

50 Para hacer mas clara e inteligible la explicación que va a seguir, se acompaña a esta memoria, formando parte de la misma, una hoja doble de dibujos en la cual, se ofrecen tres vistas del soporte de ballestas y un dibujo que representa la unión del balancín a las ballestas mediante sus correspondientes articulaciones.

55 En la fig. A) se observa la oscilación del balancín, alrededor de un eje que esta colocado en un alojamiento del soporte (fig. A-1) va amarrado al bastidor de una manera clásica como son unos tornillos de amarre (fig. A-3). Este soporte esta constituido de acero común, pero asi su eje (fig. C-4), que por estar sometido a esfuerzos de torsión y a fricción se desgastaría más facilmente por lo que estará constituido de acero cementado. Además, para favorecer el roce entre el balancín y el eje, o sea el movimiento circular del balancín, lleva un cojinete de bronce (fig. A-8), el cual va lubricado por el sistema tradicional de agujero y canal.

65 El eje de balancín está, sujeto al soporte, mediante un tornillo pasador (fig. C-5) y arandela de presión al soporte (fig. B-9).

70 El par de ballestas de cada lado van amarrados al balancín por unos balones (Fig. D-7) que se articulan en los collarines de presión del balancín (Fig. D-7) que se articulan en los collarines de presión del balancín (fig. A-6). Toda esta sujeción no es fija, sino que lleva una articulación que no presenta tanta rigidez como en el caso de estar fija-

75



da, y da mas flexión entre las ballestas y el balancín, por lo que permite el alargamiento de ballesta y con ello el aumento de altura de ballestas.

80 El funcionamiento de este modelo dedicado a la amortiguación, se ve detalladamente en la fig.-D de la hoja de dibujos.

85 Los puntos O y O corresponden a los ejes del vehículo. En el momento en que la rueda del eje O tropieze con un obstáculo, la ballesta (a-b), se flexiona; si el esfuerzo es pequeño será absorbido por completo por el trabajo realizado por la ballesta (a-b), pero en el caso de que sea mas grande, la flexión de la primera ballesta hace que actue sobre el balancín (b-c), desplazándose en movimiento circular y actuando sobre la segunda ballesta (c-d), por lo que el efecto del esfuerzo ocasionado por el obstáculo, se repartirá en ambas ballestas o sea a traves de toda la linea longitudinal del vehículo, evitando el efecto de golpe o cabeceo, que ocasionaría el sistema clasico de ballestas independientes, reportando un equilibrio de movimientos en el interior del vehículo, permitiendo un aumento de rendimiento en horas de trabajo del conductor.

90

95

Las ballestas van unidas a las ruedas, no por los ejes sino por debajo, por unos manguitos.

100 Expuestas las características de este modelo, así como su novedad y utilidad, solo nos resta concretar en la siguiente

N O T A

las

R e i v i n d i c a c i o n e s

105 12. Soporte común de ballestas de un vehículo, caracterizado por que la unión de ambas ballestas se efectua -



110

por un balancín que actúa a modo de un ballestín, transmitiendo el esfuerzo de flexión, de la primera ballesta a la segunda. La unión de las ballestas al balancín y al chasis, se realiza por medio de articulaciones que permiten un pequeño desplazamiento, quitándole rigidez a la unión lo que favorece el alargamiento de la ballesta. El balancín gira alrededor de un eje que va colocado en un alojamiento del soporte, el cual a su vez va unido al bastidor por medio de tornillos de amarre.

115

2ª. SOPORTE COMUN DE BALLESTAS DE UN VEHICULO.

120

Tal y como aparece representado, descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva, que consta de seis hojas de texto, mecanografiadas por una sola cara, y por una doble hoja de dibujos.

M a d r i d , a de Noviembre de mil novecientos sesenta y seis.

126 010.

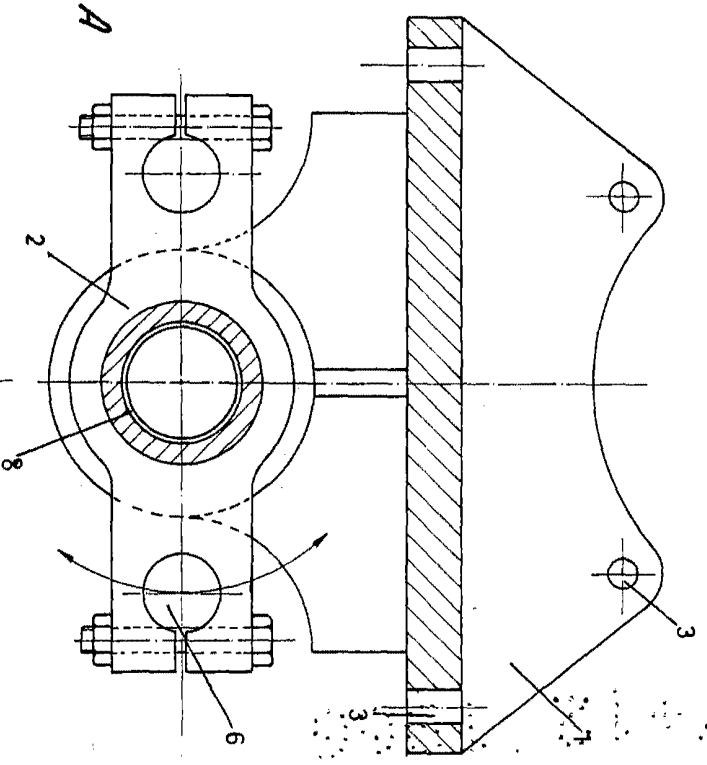


FIG. A

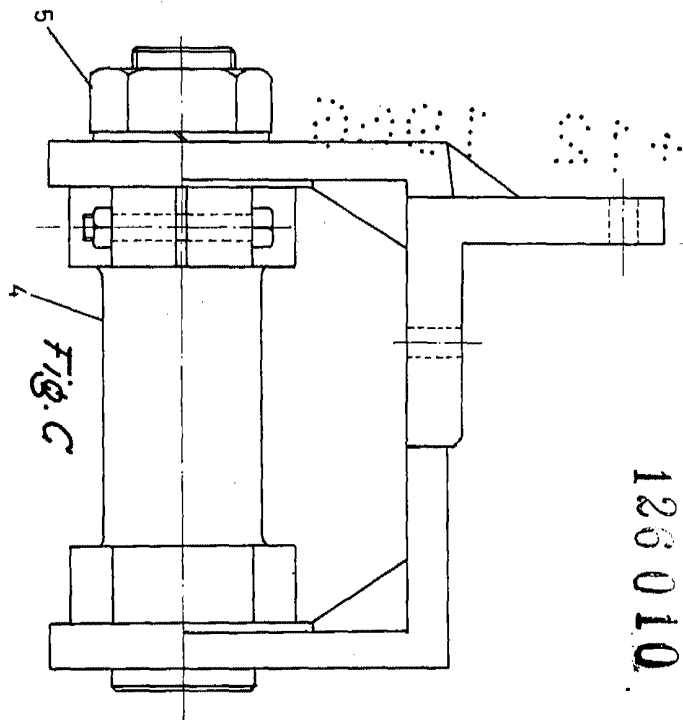


FIG. C

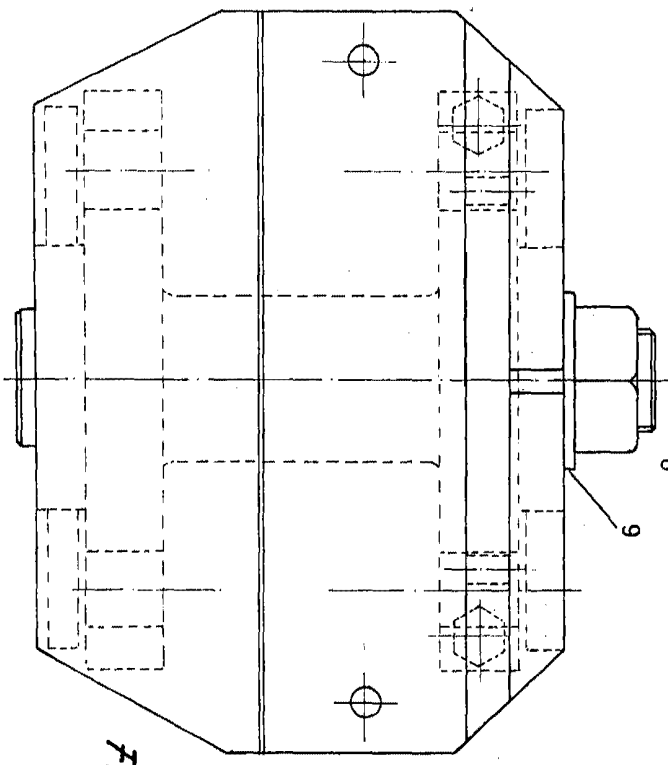


FIG. B

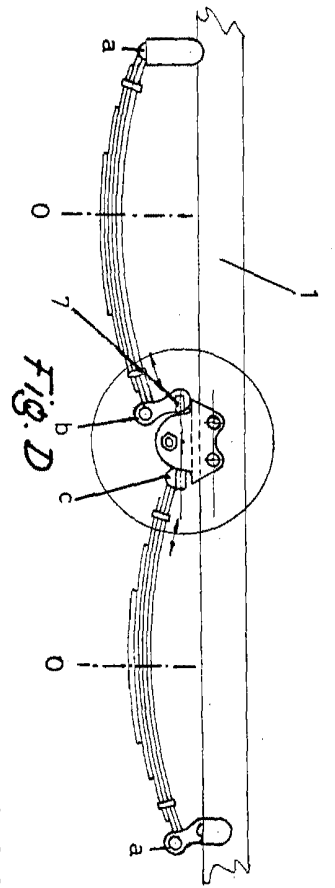


FIG. D

ESCALA VARIABLE

MADRID NOVIEMBRE 1966

[Handwritten signature]