

187265

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

que por veinte años, para España y sus posesiones se solicita como de la propia y nueva invención, a favor de D, Ernesto Ascanio Leon Huerta de nacionalidad española, residente en La Laguna (Tenerife) calle de San Agustín nº 61 por " UN NUEVO SISTEMA DE PARACAIDAS PARA AVIONES".

## M E M O R I A   D E S C R I P T I V A

En la Figª 1ª dibujada con línea de puntos se ve la silueta de un avion monoplaza y del piloto y con línea llena el mecanismo plegado, En la Figª 2ª el mismo avion con el mecanismo desplegado y el paracaídas ya abierto arrastrando el asiento con el piloto sujeto a él. En la Figª 3ª se ve con mayor detalle, solamente el mecanismo; refiriendonos a esta figura, vemos que consta de dos palancas A y A' fijadas por uno de sus extremos a un eje B, que gira en dos cojinetes, situados en la parte posterior y superior del bastidor del fuselaje; fija al centro de este eje, hay una pequeña palanca C, de cuyo extremo libre, parte un cable D, que pasando primero por un arco acanalado E que atraviesa a la palanca C y despues por un eje F, va a enrollarse en un tambor G que gira en el sentido de la flecha, por medio de una palanca de mano H, la que trabaja contra una de las caras rectangulares de unos dientes de forma prismatica triangular, colocados con sus bases triangulares en planos paralelos al eje del tambor; estos dientes venciendo la resistencia de unos muelles o resortes que los mantienen fuera, se incrustan en el tambor al mover la palanca H, en sentido contrario al de la flecha; los dientes trabajan tambien en la pieza I impidiendo así que el tambor gire en sentido contrario y que se desenrolle el cable D; de los otros extremos de las palancas A y A' doblados hacia dentro, parten unos cables T y T' que pasando por dentro de unos tubos redondos K y K' ligeramente curvados en su parte superior, van a enrollarse en un carrete L. El asiento del piloto unidos a unos bastidores de tubo redondo, pueden deslizarse con facilidad por los tubos K y K' y por los cables T y T' desenrollados del carrete L; descansando sobre un plano tendido, esta entre las palancas A y A'; la bolsa del paracaídas P, cuyos hilos todos, convergen en un cable M, que pasando por un agujero de la traviesa N, va a sujetarse en la parte alta del asiento del piloto; por otro agujero de la traviesa N, pasa el cordón O que abre el paracaídas, el cual va sujeto a la parte alta del asiento. Los extremos de las palancas A y A' están embutidos en la traviesa N, a una presión moderada, sostenida por unos muelles interiores.



5

10

15

20

25

30

35

40



45

riores a la misma. La mayor seccion de dicha traviesa, debe estar con una inclinacion tal respecto a la mayor dimension de las palancas A y A' que permita que cuando estas tomen la posicion de la Fig<sup>a</sup> II, esté la mencionada seccion situada paralelamente a los cables desenrollados T y T'.

50

Los extremos de las palancas A y A' y la bolsa del paracaídas, van cubiertas por una parte del revestimiento del fuselaje V, el que se abre hacia arriba como un escotillon de dos hojas; éste permanece cerrado, mientras está plegado el mecanismo, pero al tirar hacia atras, por la palanca de mano H, por medio del cable Q, se corre un pasador fijo al extremo superior de una varilla R y las dos hojas se abren por medio de unos resortes de visagra que estan forzados al estar cerradas. El asiento del piloto, debe estar sujeto al bastidos del fuselaje por un pasador que se corra al tirar de la palanca M; el cojin del asiento del piloto debe ser de camara de aire para repartir y amortiguar el tiron del paracaídas y en ambos lados del mismo asiento, debe colocarse unas agarraderas a las que se sujetara el piloto con las manos al abrirse el paracaídas.

60

Las palancas A y A' deben tener la seccion mas conveniente y pueden, sobre todo en aviones metalicos, incrustarse en unas canales hechas en las aristas superiores del revestimiento del fuselaje, no perdiendo de esta forma, la linea aerodinamica.

65

FUNCIONAMIENTO. Al tirar el piloto hacia atras, por la palanca de mano H, se corre primeramente el pasador que sujeta el asiento del piloto y se abre el escotillon; siguiendo tirando repetidas veces, por la citada palanca, se levantan las A y A' (el levantamiento de las mismas puede facilitarse por la resistencia del aire contra el plano en que descansa la bolsa del paracaídas) desenrollando los cables T y T' del carrete L; poco antes de llegar las palancas A y A' a su posicion extrema se pone en tension la cuerda O que abre el paracaídas; al abrirse, éste tira por medio del cable M, por el asiento con el piloto, que deslizando por los tubos K y K' y por los cables T y T', choca con su parte superior contra la traviesa N la que se desprende, quedando asi el paracaídas del que pende el asiento con el piloto completamente separado del avion.

80

El sistema y funcionamiento descrito es para un avion monoplaza por su más facil explicacion, pero en un biplaza va todo por duplicado, excepto el paracaídas y las palancas grandes, que pueden ser únicas al querer economizar peso; en este caso abandonan ambos pasajeros el avion: primero el del asiento delantero, para lo que los cables que tiran de los asientos deben ser de distinta y conveniente longitud.

85

#### N O T A DE REIVINDICACIONES

90

Se reivindica:  
1<sup>o</sup> por " un nuevo sistema de paracaídas para aviones, consistente en dos palancas A y A' fijadas por uno de sus extre-



95

100

105

110

115

120

125

130

135

140

mos a un eje B, que gira en dos cojinetes situados en las partes superior y posterior del bastidor del fuselaje; fija al centro de este eje, lleva una pequeña palanca C, de cuyo extremo libre, parte un cable D, que pasando primero por un arco acanalado E que atraviesa la palanca C, y despues por un eje F, va a enrollarse en un tambor G que gira en un sentido marcado, por medio de la palanca de mano H, la que trava contra una de las caras rectangulares de unos dientes G'; de forma prismatica triangular colocados con sus bases triangulares en planos paralelos al eje del tambor, los cuales venciendo la resistencia de unos muelles o resortes que los mantienen fuera, se incrustan en el tambor al mover la palanca H en sentido contrario al indicado; los dientes traban tambien en la pieza I, impidiendo asi que el tambor gire en sentido contrario y que se desenrolle el cable D; de los otros extremos de las palancas A y A', doblados hacia dentro, parten unos cables T y T' que pasando por dentro de unos tubos curvados ligeramente en su parte superior, van a enrollarse en un carrete L; descansando sobre un plano tendido entre las palancas A y A' está la bolsa del paracaidas y todos los hilos de éste, convergen en un cable M, que pasando por un agujero de la traviesa N, van a sujetarse a la parte alta del asiento; los extremos de las palancas A y A' están embutidos en la traviesa N, a una presion moderada por unos muelles interiores a la misma.

2º, en que la mayor seccion de la traviesa, debe estar con una inclinacion conveniente respecto a la mayor dimension de las palancas A y A', para que cuando tomen posicion de la Figª II, esté la mencionada seccion paralelamente a los cables desenrolados.

3º, en que los extremos de las palancas A y A' y la bolsa del paracaidas, van cubiertos por una parte del revestimiento del fuselaje V, el que se abre hacia arriba como un escotillon de dos hojas, permaneciendo cerrado mientras está plegado el mecanismo, pero al tirar hacia atras por la palanca de mano H, se corre por medio del cable Q un pasador fijo al extremo superior de una varilla R, abriéndose las dos hojas por medio de unos resortes de visagras.

4º, en que el asiento del piloto va sujeto al bastidor del fuselaje por un pasador que se corra al tirar de la palanca H, y que al tirar el piloto repetidas veces de ella, se levanta las palancas A y A' desenrollando los cables, y un poco antes de llegar estas a su posicion extrema se pone en tension la cuerda O, que pasa por otro agujero de la traviesa N, y abre el paracaidas y al abrirse tira por medio del cable M del asiento con el piloto, que deslizando por los tubos K y K' y cables T y T' choca con su parte superior contra la traviesa N la cual se desprende, quedando de esta forma el paracaidas del que pende el asiento completamente se parado del avion.

5º por " UN NUEVO SISTEMA DE PARACAIDAS PARA AVIONES.

145

La presente memoria consta de cuatro hojas mecanografiadas por una sola cara a la que se unen planos para mejor comprension.

Madrid 18 febrero 1.935

RODOLFO DE  
P. P.

*Rodriguez*



132265

D. Ernesto Ascanio León-Huerta

Hoja única

Fig. 1.

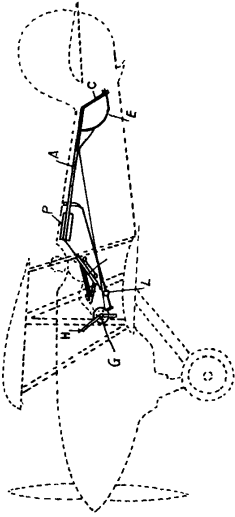


Fig. 2.

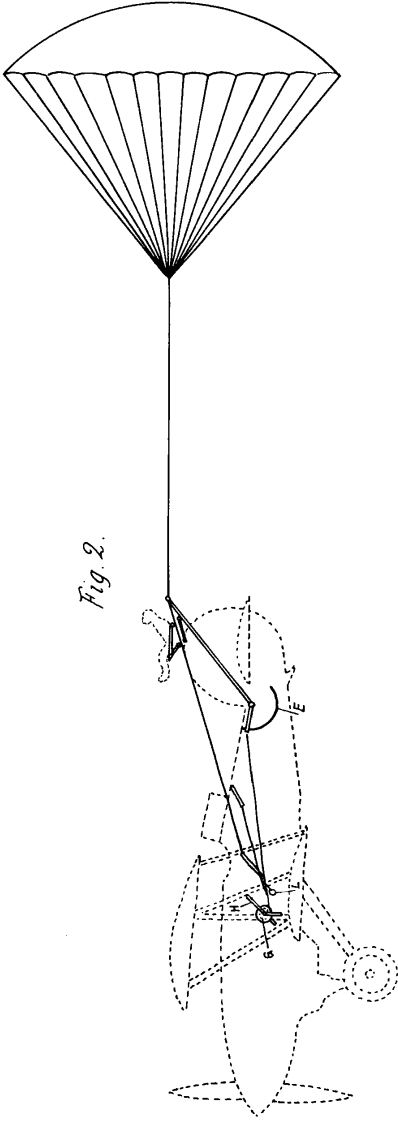
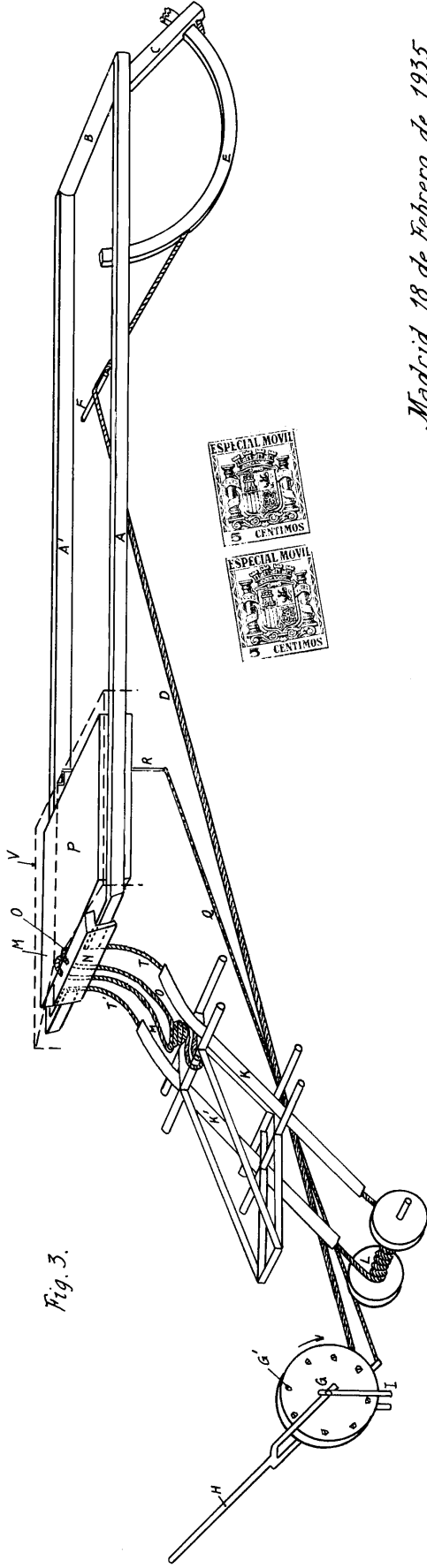


Fig. 3.



Madrid 18 de Febrero de 1935

*Ernesto*

Escala variable