



P. 5839.-

FL. 76/973.-

18 JUN. 1947 178508

178508

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

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

en

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de JOSEPH LESIRE, de nacionalidad belga, residente en 45, rue Saint Bernard, Bruselas, Bélgica, por:

"UN DISPOSITIVO QUE PERMITE CONTROLAR EN TODO MOMENTO LA CARGA DE UN VEHICULO".

- 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 -

El presente invento se refiere a un dispositivo de concepción sencilla que permite controlar en todo momento la importancia de la carga que se encuentra sobre la carrocería o sobre la caja de un vehículo automóvil o de otra clase.

5

Este dispositivo se caracteriza porque la carro-



178508

cería o la caja están provistas de un elemento dotado de una escala o de una graduación, y que pueda desplazarse, bajo la acción de las cargas puestas sobre el vehículo, a lo largo de una marca formada o sostenida por una pieza, por ejemplo el eje trasero, que no recibe prácticamente un movimiento relativo en altura con relación al suelo.

Se describirán a continuación, a título puramente de ejemplo, y con referencia a los dibujos, diversas formas de realización del invento.

10 La figura 1 es una vista esquemática de la trasera de un vehículo automóvil provisto del dispositivo del invento.

Las figuras 2 y 3 son vistas de detalle de dicho dispositivo.

15 La figura 4 es una vista relativa a una variante del dispositivo de las figuras 1, 2 y 3.

Las figuras 5 y 5A son respectivamente vistas de lado y de frente de un dispositivo en el cual los elementos constitutivos están dispuestos en las caras laterales del vehículo.

20 Las figuras 6 y 7 se refieren a variantes del dispositivo de las figuras 5 y 5A.

25 En la figura 1 de los dibujos adjuntos, se ha representado esquemáticamente en 1 la caja de un vehículo automóvil, en 2 el eje y en 3 las ruedas situadas en los extremos de este último.

Según el invento, se sujeta al eje 2, con preferencia en los lugares situados entre el diferencial 4 y una rueda 3, una pata 5 que se dirige verticalmente hacia la



178508

carrocería 1 y que está destinada a cooperar con una placa 6 sujeta a la carrocería a lo largo de su borde inferior trasero, por ejemplo, por medio de una aleta 6' constituida por un dobléz en ángulo recto de la placa 6 (figura 2).

5 Hacia abajo, la pata 5 se dobla en ángulo recto y forma un cuerpo con un collar 7 que pasa bajo el eje 2; y la fijación a este último tiene lugar por medio de un segundo collar 8; los dos collares 7 y 8 se hacen solidarios por cualesquiera medios apropiados, por ejemplo por tornillos o
10 pernos 9 con la tuerca 10.

 En estas condiciones, se comprende que la pata 5 ocupa una posición relativa prácticamente inmutable con relación al suelo; pero que, por el contrario, al cargar el vehículo, la carrocería ocupará posiciones sucesivas tales
15 como la representada en 1' de la figura 1, al paso que las patas 6 ocuparán igualmente posiciones sucesivas, una de las cuales se representa en 6'.

 Así se podrá graduar fácilmente de una vez para siempre la placa 6, indicando en ella las posiciones relativas del borde superior 11 (que forma índice) de la pata 5
20 frente a un lugar de la pata 6 correspondiente a una carga dada del vehículo.

 Por supuesto, la escala se hace para un vehículo dado mediante una calibración realizada por cargas sucesivas,
25 por ejemplo, de 500, 1.000, 1.500, 2.000, 2.500 kg y que, por ejemplo, la graduación 500 es la de la posición en la cual el borde 11 de la pata 5 se encuentra frente a esta graduación.

 Al calibrar, la carga del vehículo es, pues,



170508

conocida, y los trazos de la escala se marcan según estas cargas.

Una vez formada la escala, se dispone así de un medio sencillo y eficaz para conocer en todo momento la carga colocada sobre la carrocería. El dispositivo permite además controlar el reparto de esta carga, dado que, si en un momento determinado la escala A indica por ejemplo una carga de 2.500 kg, pero por el contrario, la escala B indica en el mismo momento una carga de 500 kg, se comprobará que la carga está mal repartida.

Cuando la carrocería 1 forma saliente en medida apreciable con relación al eje 2, y, por consiguiente este último está sensiblemente retirado con relación al borde inferior y posterior de la caja, se adopta la disposición representada en la figura 4, en la cual el collar 12 superior que pasa sobre el eje 2 se prolonga por una ala horizontal 12' que luego se dobla en ángulo recto hacia arriba para formar la pata 5. Eventualmente se podrán poner alrededor del eje 2, forros de madera 30 intercalados entre el eje y los collares.

Los elementos calibradores pueden disponerse también en los costados laterales del vehículo.

En este caso se utilizará en general como elemento relativamente fijo, el borde circular 13 de la llanta de la rueda 14 provista del neumático 15, y la escala 16 podrá trazarse en una pata 17 solidaria de la carrocería 1, pero que puede rebatirse alrededor de un eje 18 sostenido por una placa 19 sujeta a la caja 1 por cualquier medio adecuado.



1 7 3 5 0 8

Cuando la pata 17 se ha rebatido en 17' (figura 5) se pueden fácilmente efectuar reparaciones en la rueda, y por ejemplo, reemplazar un neumático.

5 A la placa 19 puede sujetarse, por ejemplo, por soldadura, un eje 20 en cuyo extremo está la placa 17 provista al efecto de una abertura y que se mantiene en posición vertical de empleo por medio de un tornillo de mariposa 21. Es ventajoso disponer un resorte 22 alrededor del eje 20.

10 Una variante de la disposición de las figuras 5 y 5A es la representada en la figura 6, en la cual la pata 23 (que es el equivalente de la pata 17 desde el punto de vista de la función), puede oscilar alrededor de un eje 24 que forma saliente sobre la carrocería para ser llevada en 23' a una posición que permite efectuar una reparación en 15 la rueda.

Este eje 24 puede rodearse ventajosamente de una arandela 25 de madera o de otra materia frenante, para permitir el mantenimiento de la pata 23 en la posición 23'.

20 La realización de la figura 6 se utiliza especialmente cuando existe un montante 26 que sobresale de la caja 1 (figura 5A). También se puede eventualmente hacer uso de un forro separado que constituye el equivalente del montante 26.

25 Dicho se está que el dispositivo del invento puede realizarse con ayuda de los medios más diversos, sin apartarse del principio que lo informa.

Así es que, como muestra la figura 6, la disposición es aplicable igualmente al caso en que la carrocería



170008

esté provista de una aleta 27 que cubra la rueda 28.

Como la llanta de la rueda constituye siempre el elemento indicador fijo, la escala se trazará en una pata 28 que tenga, por ejemplo, la forma particular representada en la figura 6, y se sujetará a la caja en 29.

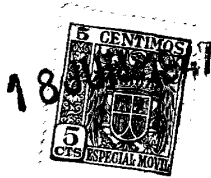
Esta solicitud que corresponde a la presentada en Bélgica, el 31 de julio de 1946, Patente número 467.001, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

10

- O - N O T A - O -

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

1^º. - Un dispositivo aplicable a vehículos, y más particularmente a vehículos automóviles, para conocer en todo momento la carga soportada por la carrocería, la caja etc; caracterizado porque esta última está provista de un elemento dotado de una escala y que puede desplazarse, bajo el efecto de las cargas puestas sobre el vehículo, a lo largo de una marca formada o sostenida por una pieza, por ejemplo, el eje trasero, que no recibe prácticamente un movimiento relativo en altura con relación al suelo.



508

2^a. - Un dispositivo según se reivindica en el punto 1^a, caracterizado porque está constituido por una pata (5) provista de medios de sujeción al eje y que se dirige verticalmente hacia la carrocería o la caja y coopera con una placa (6) sujeta a esta última y provista de una graduación correspondiente a diversas cargas colocadas sobre la carrocería o sobre la caja.

3^a. - Un dispositivo según se reivindica en los puntos 1^a y 2^a, caracterizado porque el índice está formado por el borde superior (11) de la pata sujeta al puente.

4^a. - Un dispositivo según se reivindica en el punto 1^a, caracterizado porque el eje tiene elementos calibradores en dos lugares situados cada uno entre el diferencial y una rueda del vehículo.

5^a. - Un dispositivo según se reivindica en el punto 1^a, caracterizado porque los elementos calibradores van sostenidos en el costado posterior o en los costados laterales de la caja.

6^a. - Un dispositivo según se reivindica en el punto 1^a, caracterizado porque el índice está formado por el borde circular (13) de la llanta de la rueda del vehículo, y porque la graduación se encuentra en un elemento sujeto a la caja y que puede colocarse en posición inactiva, haciendo posible efectuar reparaciones en la rueda.

7^a. - Dispositivos de control de la carga de un vehículo según se reivindican en los puntos 1^a a 6^a, virtualmente como se describen y se representan en los dibujos.

18 JUN. 1947



178508

82. - Un dispositivo que permite controlar en todo momento la carga de un vehículo.

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 ocho hojas escritas por una sola cara.

Madrid,

18 JUN. 1947

Alberto de Ezaburu
Por Poder

176508

ESCALA VARIABLE.-

JOSEPH LESIRE.-



I/I.-

1266

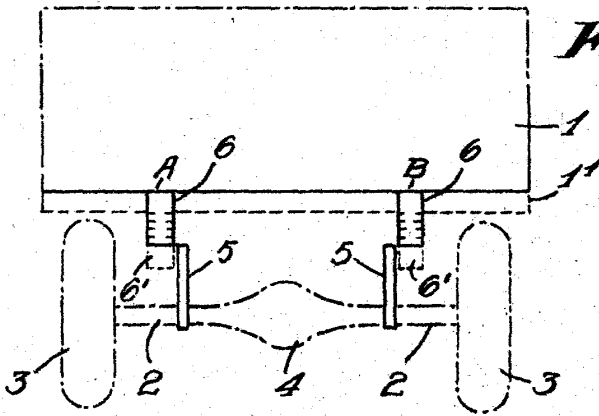


Fig. 1 8 JUN 1911

Fig. 3.

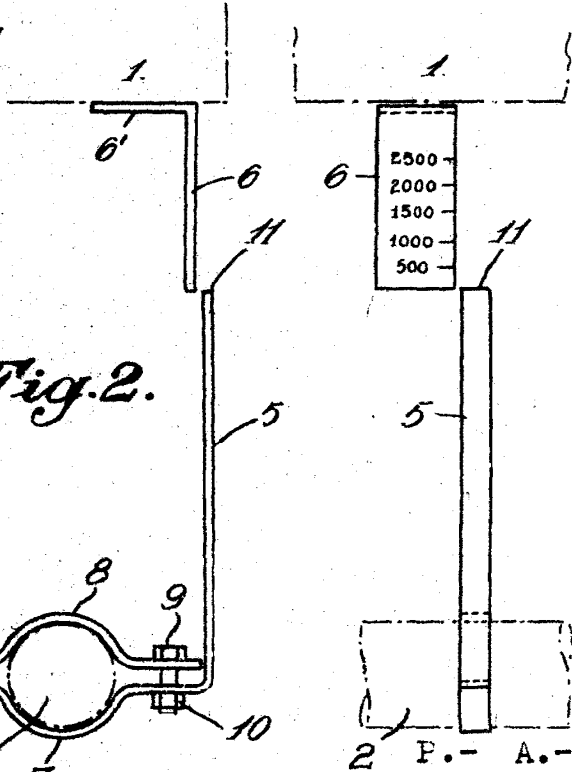


Fig. 2.

Fig. 4.

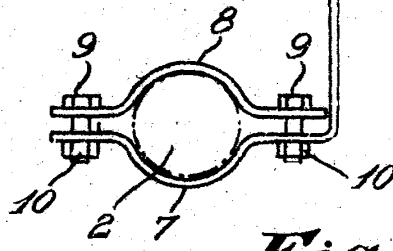
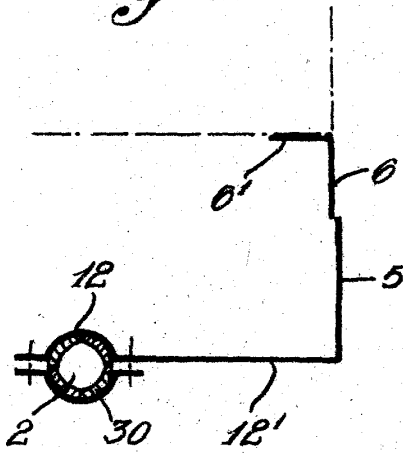


Fig. 6.

Fig. 5. Fig. 5A.

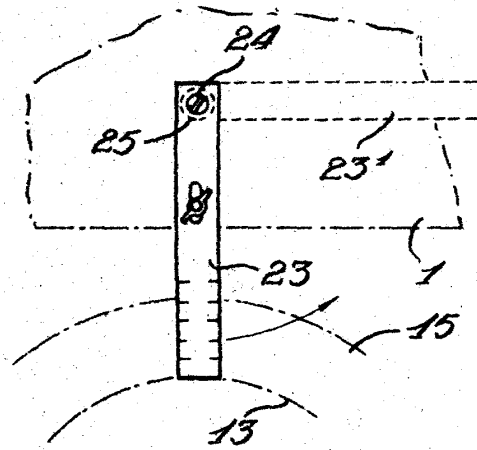
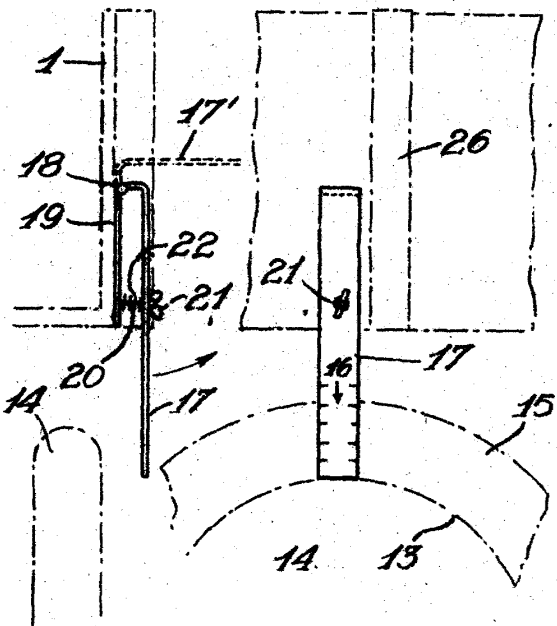
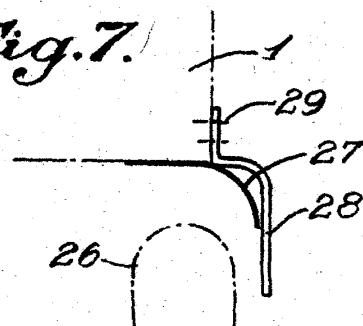


Fig. 7.



Joseph Lesire