

AÑO 1958

Expediente núm. _____



245991

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTE DE

invención

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una PATENTE DE *invención* por *20* años, en España

a favor de

D. J.

Ramón Franquero Joriel, de nacionalidad

española domiciliado en *San Sebastián*

calle de *Padre Calatayud* núm. *19*

por:

Un resorte de compensación automática adaptable a vehículos de tracción mecánica.

Nº 12061

Agente Sr. *del Valle*

245991.

245991



Memoria Descriptiva

Correspondiente a una PATENTE DE INVENCION que por un periodo de veinte años, para toda España, Islas adyacentes y Posesiones, se solicita a favor de D. Manuel ARANGUREN TORRES, de nacionalidad española, con domicilio en Pamplona, calle Padre Calatayud nº 19, por "UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICULOS DE TRACCION MECANICA"

La invención a que se refiere la presente patente se designa con el nombre de suspensor de compensación automática, por ser el que haciendo de regulador elástico, compensa las irregularidades del terreno, basculando alternativamente, manteniendo equilibrado al vehículo y carga.

Para una mayor claridad hacemos la descripción con referencia al plano que unido a la memoria se acompaña.

La figura 1ª representa en alzado y en posición de reposo el suspensor de compensación automática.

La figura 2ª representa en alzado el suspensor de compensa-

..//..

2 45991



ción automática, en el momento de cruzar la primera rueda trasera una desigualdad del terreno.

Como se ha dicho anteriormente, este suspensor, tiene la misión de soportar elásticamente toda la carga que gravita sobre los ejes traseros del vehículo, manteniéndola horizontalmente, independiente de la topografía del terreno. Se hace constar que este dispositivo se ha diseñado especialmente para vehículos de gran tonelaje provistos de dos ejes traseros.

Al elevarse la rueda que entra en contacto con una desigualdad de terreno, obliga al conjunto de eje-ballesta -1- a elevarse también. Dado que el soporte de la ballesta -2- está anclado sólidamente en el chasis del vehículo -3-, el citado conjunto de eje ballesta, describe un movimiento de giro, ascendente, sobre el buclón -4-. Este movimiento de giro es transmitido al balancin -5-, que lo hace sobre el eje -6-, por intermedio de las articulaciones -7-, que mantiene uniones con las ballestas y el balancin por los pasadores -8- y -9-.

La articulación -11- correspondiente a la otra rueda desciende y la presión que se ejerce sobre el eje -12- es absorbida por las ballestas -13-.

Si en lugar de protuberancia, es una depresión del terreno, el funcionamiento del dispositivo es semejante con los movimientos recíprocos: la articulación correspondiente al eje afectado desciende y el balancin gira en sentido contrario.

Este ciclo se produce automáticamente según los diversos accidentes del terreno.

Como se desprende por cuanto antecede, con este dispositivo, se consigue un conjunto, en el que la carga se mantiene totalmente elástica y flotante, reuniendo entre otras, las siguientes ventajas:

Disminuir considerablemente la rotura de ballestas que se producen en los anclajes rígidos, haciendo más económico el mantenimiento del vehículo.



- 45 Una mayor duración del bastidor y de la parte mecánica.
- Facultad de admitir cargas más pesadas.
- Una mayor seguridad en el transporte de cargas frágiles.
- Possibilidad de desarrollar una mayor velocidad.
- Lo expuesto puede ser objeto de modificaciones de detalle,
- 50 siempre que las mismas no alteren ni cambien de un modo esencial la naturaleza de la invención.

N O T A

Descrita que queda la PATENTE DE INVENCION se considera que su objeto debe de recaer sobre las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

55

Primera: UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
 LOS DE TRACCION MECANICA caracterizado por constituirlo esencialmen-
 te un eje de acero cromo-niquel tratado, instalado transversalmente
 en el chasis y soportado en él mediante tornillos, con el concurso
 60 de un soporte de acero fundido.

Segunda: UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
 LOS DE TRACCION MECANICA caracterizado por la reivindicación primera
 y porque posee un balancin de acero fundido, provisto de tres orifi-
 cios en los que se alojan el eje transversal anteriormente descrito
 65 y los pasadores que unen las articulaciones con este balancin.

Tercera: UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
 LOS DE TRACCION MECANICA caracterizado por las reivindicaciones an-
 teriores y porque en el balancin y en su agujero central se aloja
 un cojinete de bronce fosforoso, ranurado en sentido longitudinal y
 70 con agujeros radiales que, por un dispositivo de engrase automático
 colocado en la parte superior del balancin, permite mantener constan-
 temente lubricado el eje transversal para facilitar los movimientos
 de giro que efectúa.

Cuarta: UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
 75 LOS DE TRACCION MECANICA caracterizado por las reivindicaciones an-



teriores y por unas articulaciones fundidas en acero, provistas de un orificio en cada extremo, por uno de los cuales se hace solidario al balancin antes descrito, comunicandole movimiento de rotación, por intermedio de un eje y unido por el otro a las balles-
80 tas del que recibe movimiento ascendente o descendente tambien por otro eje.

Quinta: UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
LOS DE TRACCION MECANICA caracterizado por las reivindicaciones anteriores y porque en el chasis del vehículo son anclados median-
85 te uniones con tornillos, una pieza de fundición de acero provista de un orificio, que por intermedio de un eje, soporta un extremo del bloque de ballestas con libertad para que éstas efectúen movi-
miento de rotación.

Sexta: UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
90 LOS DE TRACCION MECANICA caracterizado por las reivindicaciones anteriores y por unas láminas de acero aleado de grán elasticidad, llamadas ballestas, que, superpuestas unas a otras formando un blo-
que compacto por medio de abrazaderas, son unidas por un extremo a la pieza anteriormente descrita, y por el otro a las articulacio-
95 nes ya mencionadas, absorviendo las presiones que ejerce el vehículo contra el suelo, tanto en marcha normal como en desniveles.

Sétima:

UN SUSPENSOR DE COMPENSACION AUTOMATICA ADAPTABLE A VEHICU-
LOS DE TRACCION MECANICA.

Tal y como queda descrito en la presente memoria que consta de cuatro hojas mecanografiadas, escritas por una sola cara y del plano que unido a la misma se acompaña.

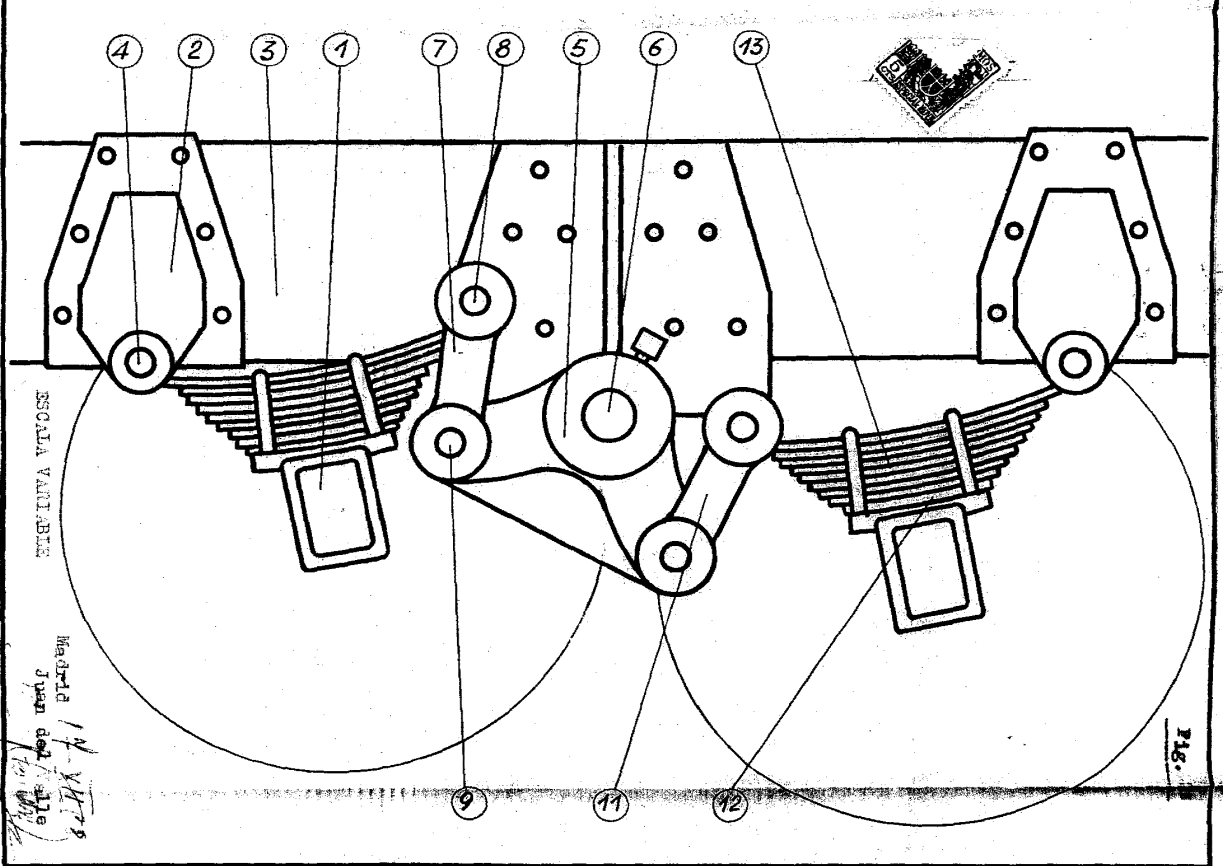
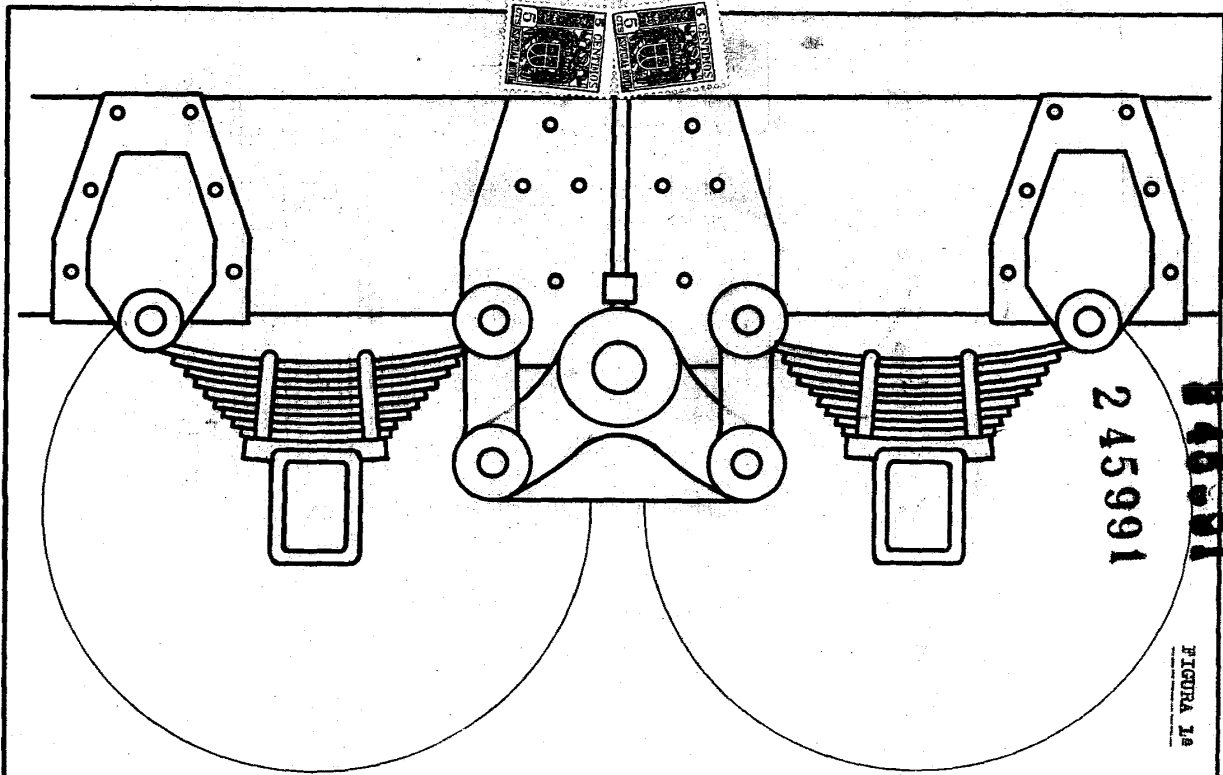
Madrid a 16 de Diciembre de 1958

JUAN DEL VALLE

P.P.

MANUEL ARANGUREN TORRES

HOJA UNICA



MANUEL ARANGUREN TORRES

HOJA UNICA