

26 60 60

266060



26

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

Correspondiente a la solicitud de registro de Patente de In-
vención que, por veinte años, se solicita para España y sus
Colonias, a favor de Don Rafael AZCONA IRANETA, de naciona-
lidad española, residente en Madrid, calle Dr. Esquerdo, --
núm. 204, -----

p o r

" MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS EJES SUPLETORIOS TRASEROS DE
VEHICULOS "

=====

Conocidos es de todos el sistema diferencial que poseen
las ruedas motrices de los camiones y similares para conse-
guir que dichas ruedas giren con desigualdad velocidad en -
las curvas, como consecuencia del distinto recorrido de am-
bas.



266060 MAR.

10 En camiones pesados, ocurre que para conseguir aumentar la carga de éstos se les dispone un segundo eje trasero que aumenta considerablemente el tonelaje. No obstante, hasta ahora, dicho eje se ha puesto rígido o con complicados mecanismos, caros y sin seguridad, ocurre con ello, en el caso de que vaya rígido, que en las curvas, al tener que girar la rueda de afuera con mayor velocidad que la de dentro, -- provoca unos esfuerzos grandísimos que actúan sobre el eje motriz lesionando el engranaje de los satélites con los planetarios, lo que en un gran recorrido motiva el cambio de éstos, con el consiguiente perjuicio económico. Por otra parte, no se tiene la suficiente seguridad en la dirección, ya que este esfuerzo provoca el tener que hacer mayor fuerza sobre el volante. Como desventaja secundaria, se tiene el hecho de que este esfuerzo lateral provoca en el pavimento de las carreteras perturbaciones que a la larga se dejan sentir.

25 Por todo ello, se ha ideado el mecanismo de la presente invención que remedia todos estos inconvenientes. Consiste esencialmente en disponer sobre este eje trasero supletorio y cerca de las ruedas dos palastros, con un eje lateral sobre el que gira otra pieza, que a su vez posee centralmente otro eje donde se asienta una tercera placa unida a la correspondiente de la otra rueda por un vástago.

30 De esta forma se consigue, por el movimiento relativo de las piezas citadas, que en las curvas la rueda de afuera, -- se desplace más velozmente que la de dentro, lo que ocurre, en las ruedas motrices, pero aquí no son necesarios como en ellas complicados y costosos engranajes.

35 El objeto de la presente invención está ilustrado a título de ejemplo, en una forma de realización, en el adjunto --



266060

dibujo, en el cual:

La Fig. 1ª representa en planta una vista del mecanismo acoplado al eje supletorio trasero.

40

La Fig. 2ª es una vista por A.

La Fig. 3ª es una vista por B, de la Fig. 1ª.

45

A continuación se hará una detallada descripción de las mejoras introducidas en los ejes supletorios traseros de vehículos que se quieren proteger, con referencia al dibujo indicado.

50

Están constituidas en detalle, por unos palastros (1), sólidamente unidos en los extremos del eje supletorio (2) por unos nervios (3) a él soldados. Tiene una forma plana e irregular, con una prolongación donde posee un eje (4) y enfrente en el otro lateral una acanaladura curvada (5), -- que sirven respectivamente de eje de giro y camino direccional de otra pieza plana (6) que se asienta encima de ella, la cual posee a su vez una prolongación central con un eje sobre el que gira una tercera pieza cuadrada (7).

55

La pieza (6) posee en el extremo que concide con la acanaladura (5) de la pieza (1), un orificio (9) donde ajusta un bulón que queda así retenido y se desliza por dicha acanaladura (5) en el movimiento de traslación de la citada pieza.

60

La pieza (7) está unida a la (6) por un eje (10) sobre el que gira, con dos cabezas extremas que le sirven de tope de ajuste, y con objeto de conseguir el engrase de dicho eje, se ha previsto un engrasador (11), en comunicación con unas acanaladuras anulares (12) unidas por otras radiales que le mantienen en perfecto estado de lubricación.

65

Las piezas (7) están unidas por un vástago (13), con objeto de conseguir la proporción de desplazamiento en una y

20606025



otra rueda, en el caso de un camino curvado.

70

En las piezas (1) y (6) se han previsto orificios (14) -- que se corresponden y que tienen por objeto fijar dichas -- piezas, por ejemplo en el caso de marcha atrás.

El conjunto del palastro (1) y la pieza (6) va cubierto por un guardapolvos (15), que tiene por objeto evitar la -- acumulación de suciedad.

75

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, se -- hace constar que este eje trasero perfeccionado podrá apli- carse tanto en chasis de camiones para conseguir una mayor carga, como a remolques independientes que carecen de cam- bio de dirección en el eje, y que por su carga pueden dar -- lugar a los efectos perjudiciales anteriormente citados.

80

Tanto en uno como en otro caso para fijarlo a las balles- tas correspondientes se han previsto en las piezas (6) unos orificios (8), equidistantemente dispuestos.

85

La forma y materiales podrán ser secundarios y, en gene- ral, cuanto sea accesorio, sin que por ello se altere la -- esencialidad del objeto descrito.

N O T A

90

EN RESUMEN: La Patente de Invención, que por veinte años, se solicita para España y sus Colonias, ha de recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

95

1ª.- " MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS EJES SUPLETORIOS TRA- SEROS DE VEHICULOS ", que se caracterizan por haberse dis- puesto en los extremos de dicho eje unos palastros planos -- de forma irregular, con una prolongación extrema donde po- see un eje y en el otro lateral una acanaladura curvada, -- que sirve respectivamente de eje de giro y camino de despla- zamiento de otra pieza plana que se asienta encima de ella.

2ª.- " MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS EJES SUPLETORIOS TRA-



100

SEROS DE VEHICULOS ", según la reivindicación anterior, que se caracterizan porque la pieza plana que se asienta encima de los palastros solidarios del eje poseen a la altura de la acanaladura un orificio para paso de un bulón que sirve de retén y que se desliza por dicha acanaladura en el movimiento de ambas piezas al tomar el vehículo un camino curvado.

105

3ª.- " MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS EJES SUPLETORIOS TRASEROS DE VEHICULOS ", según reivindicaciones anteriores, -- que se caracterizan porque la pieza de la reivindicación segunda posee centralmente un eje que sujeta una tercera pieza que se une a las ballestas del vehículo, cuyo eje tiene dos cabezas extremas que le sirven de retención, teniendo además un sistema de engrase consistente en un engrasador en comunicación con acanaladuras anulares y radiales provistas en la cara de contacto de las dos piezas superiores.

110

4ª.- " MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS EJES SUPLETORIOS TRASEROS DE VEHICULOS ", según reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque las piezas que se unen a las ballestas están unidas entre sí por un vástago que las hace girar simultáneamente al tomar una curva el vehículo, habiéndose previsto además en los palastros solidarios al eje del vehículo y en las piezas que se asientan encima, unos orificios que se corresponden y que tienen por objeto fijar la posición de ambas piezas.

115

120

5ª.- Por último, se reivindica como objeto sobre el cual ha de recaer la Patente de Invención que por veinte años se solicita para España y sus Colonias, -----

125

p o r

" MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS EJES SUPLETORIOS TRASEROS DE VEHICULOS "

266060

25 MAR



130

Todo conforme queda expresado en la presente Memoria descriptiva, que consta de seis hojas, escritas a máquina por una sólo cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 25 de marzo de 1.961.

P.A.,



266060

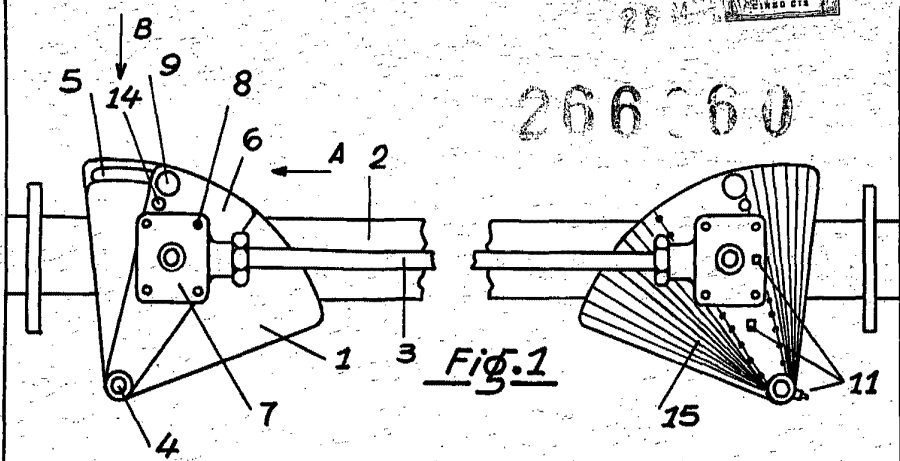


Fig. 1

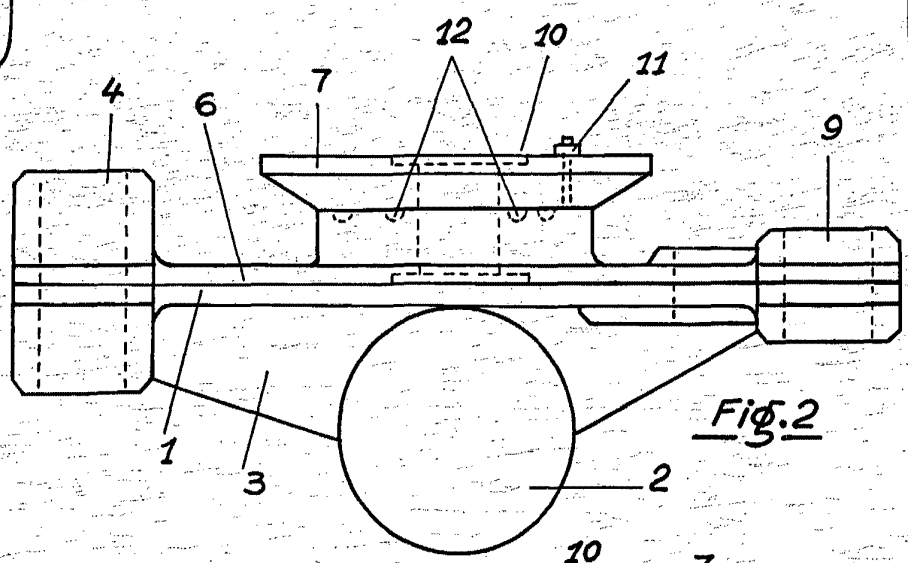


Fig. 2

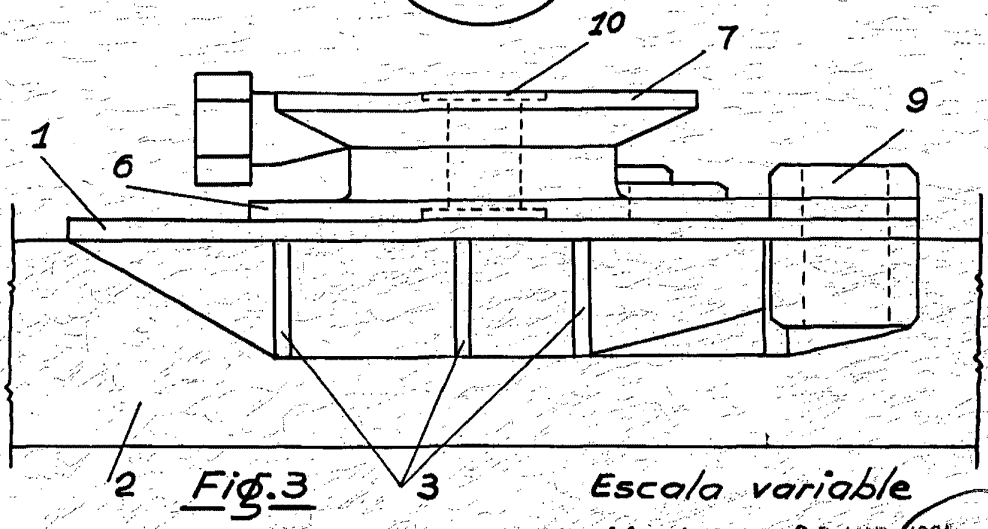


Fig. 3

Escala variable
Madrid, 25 MAR 1901

R. A. Irañeta