



283752

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a una solicitud de patente de invención por veinte años, para España y sus Posesiones, por PERFECCIONAMIENTOS EN PARRILLAS ESTABILIZADORAS PARA AUTOMOVILES a vafor de D. Antonio JUSTRIBO BARADAT, de nacionalidad española, residente en Almacellas (Lérida) Plaza Pintor Fortuny nº 7.

La presente invención recae sobre perfeccionamientos en parrillas estabilizadoras para automóviles, es decir, que con el objeto de la mencionada invención se consigue una parrilla aerodinámica para la estabilización de vehículos en marcha a gran velocidad, y más especialmente, en turismos; cuya función es sumamente beneficiosa.

La eficacia de esta parrilla estabilizadora es extraordinaria, ya que el aire canalizado por sus alerones, que es tomado por la marcha del vehículo, hace realmente la función de un turbo de estabilización al salir por la parte

283752

27 DIC



posterior de la parrilla, a manera de toberas.

15

Un mecanismo de bisagra y muelles dispuesto en una plancha articulada al estabilizador, permite que éste se abra más o menos, automáticamente, por efecto de la presión del aire, según sea mayor o menor la velocidad del vehículo.

20

Esta parrilla de aletas estabilizadoras dá una mayor seguridad a la marcha del vehículo a mayor velocidad, ya que se disminuye al mínimo el peligro del derrape o vaivén en la marcha, quedando el estabilizador en línea recta, guiado por el floje del aire y eliminando el peligroso bacheo que, a altas velocidades, es una de las causas más frecuentes de graves accidentes.

25

El lugar de acoplaje de este aparato en el vehículo puede ser cualquier que resulte apropiado, y más especialmente en su parte inferior delantera o trasera, preferiblemente la primera.

30

Para mejor ilustración de esta memoria se acompaña una hoja de planos que muestran un ejemplo de realización de la invención citado a título meramente explicativo, no limitativo, pues caben variantes constructivas sin que se altere el cuadro general de la invención. En los planos citados:

35

La fig. 1 muestra una perspectiva frontal del aparato.

Las figs. 2, 3 y 4 muestran un despiece esencial.

La fig. 5 es una vista inferior.

La fig. 6 es una vista frontal.

40

Según la invención, el estabilizador consta de una plancha superior preferentemente rectangular (1) que se acopla a la parte prevista del vehículo. Esta plancha lleva acopladas debidamente por su cara inferior unas aletas

283752

27 DIC



45 en serie paralela (3) que por su parte superior presentan su arista recta, mientras que por la inferior presentan un entrante angular en su arista, a partir de su esquina inferior delantera, y un corte a chafalán en la esquina inferior trasera; bajo estas aletas se acopla una chapa rectangular (2) que sigue en su posición el mismo estudiado ángulo que el borde inferior de las aletas (3) a que se acopla.

50 Estas aletas han de ser de construcción muy calculada y precisa, porque son las que dan el ángulo a dicha pieza inferior (2) que, a su vez, y por el flujo del aire, aprieta hacia abajo más o menos, según dicho ángulo, y en función de la velocidad alcanzada. La cola de la aleta es también muy importante ya que el flujo del aire que obliga al arrape, a su salida a presión, va guiado o canalizado, lo que da seguridad direccional que, juntamente con el citado arrape, ofrecen enorme garantía de seguridad en la marcha.

60 Obsérvese que el efecto del aparato es doble: por una parte obliga al arrape al vehículo y por otra, le da seguridad direccional.

65 Las aberturas de las toberas deben ser mayores o menores, según la velocidad alcanzada por el vehículo, y a este fin se ha dispuesto un órgano de abertura regulable automáticamente por efecto de la citada velocidad alcanzada por el vehículo. En virtud de esta disposición tal como se vé en la fig. V, la chapa (4) va embisagrada al borde longitudinal del aparato, con una serie de pernios o similares (6) y en su superficie va provista de una serie de pequeños muelles (7) para ejercer la debida presión en su posición de acople. Esta disposición permite que la chapa se

70

283752⁻⁴⁻

27 DIC



75 abra más o menos, según la velocidad del vehículo de mane-
ra que siempre exista una relación coordinada entre la ve-
locidad de éste y la fuga de aire por presión, o más exac-
tamente, de aire a presión, debido al efecto de su paso
por las toberas.

80 Finalmente sólo resta señalar que en la presente inven-
ción caben cuantas variantes constructivas sean posibles
dentro del cuadro general de la misma, sin que éste se
altere, pudiéndose fabricar en toda clase de materiales y
tamaños apropiados, sin limitación.

- - - - -

85 **NOTA.** - Descrito suficientemente lo que antecede só-
lo resta consignar que lo que se declara propio y nuevo
del solicitante es lo contenido en las siguientes:

REIVINDICACIONES :

90 1 - Perfeccionamientos en parrillas estabilizadoras
para automóviles, caracterizados por haberse provisto en
la parrilla estabilizadora una chapa plana superior por
la que se acopla al lugar apropiado del vehículo; cuya
chapa lleva montadas en su superficie inferior una serie
de aletas dispuestas en serie paralela, en el mismo sen-
tido del eje de la marcha del vehículo.

95 2 - Perfeccionamientos, según reivindicación 1ª ca-
racterizados porque cada una de dichas aletas presenta su
arista superior recta y su arista inferior formando un es-

283752

27 DIC



100 tudiado ángulo obtuso entrante, a partir de su esquina inferior delantera, teniendo la esquina inferior trasera cortada a chafalán.

105 3 - Perfeccionamientos, según reivindicaciones 1 y 2 caracterizados porque en la parte delantera de las citadas aletas, correspondiente al boede inferior de las mismas se acopla una chapa rectangular que queda doblada formando un ángulo diedro de la misma graduación que el ángulo formado por las aristas inferiores de dichas aletas, contra las cuales va acoplada.

110 4 - Perfeccionamientos, según reivindicaciones de 1 a 3 caracterizados porque la chapa inferior, citada, va emisagrada al extremo del borde longitudinal del aparato, a fin de tener una cierta articulación que permita una abertura mayor o menor de las toberas, según la velocidad que lleve el vehículo, por actuar sobre dicha chapa la ruerza del aire admitido; llevando asimismo en su superficie inferior una serie de pequeños resortes que cooperan a mantenerla en posición, ofreciendo la necesaria resistencia para ello, a los efectos de recuperación.

120 5 - Perfeccionamientos, según reivindicaciones de 1 a 4 caracterizados porque la parrilla efectúa la doble misión de obtener el arrape del vehículo sobre la carretera cuando va a gran velocidad, debido a la presión de toma de aire que se ejerce sobre la citada placa inferior de la parrilla, hacia abajo; y, asimismo, la función de guía direccional, debido a la salida del aire tomado, canalizado directamente por la serie de aletas en paralelo, y que sale por la parte posterior de éstas.

125 6 - PERFECCIONAMIENTOS EN PARRILLAS ESTABILIZADORAS PARA AUTOMOVILES.

283752

27 DIC



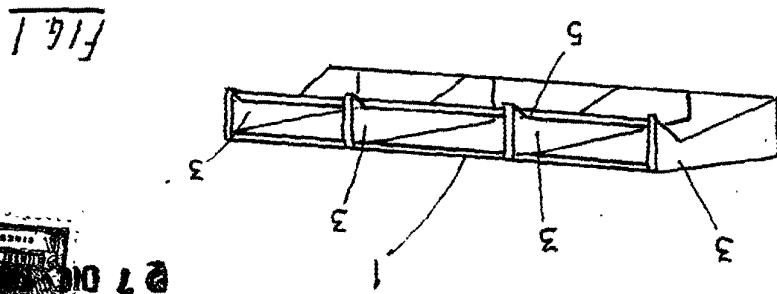
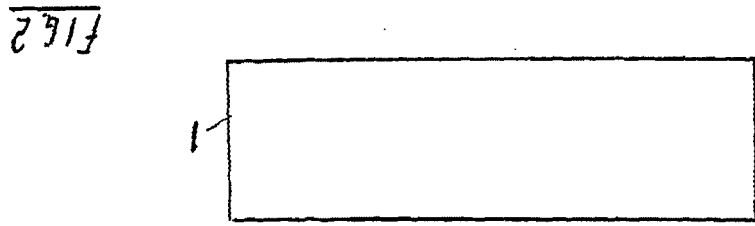
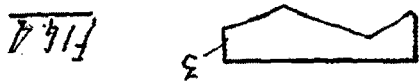
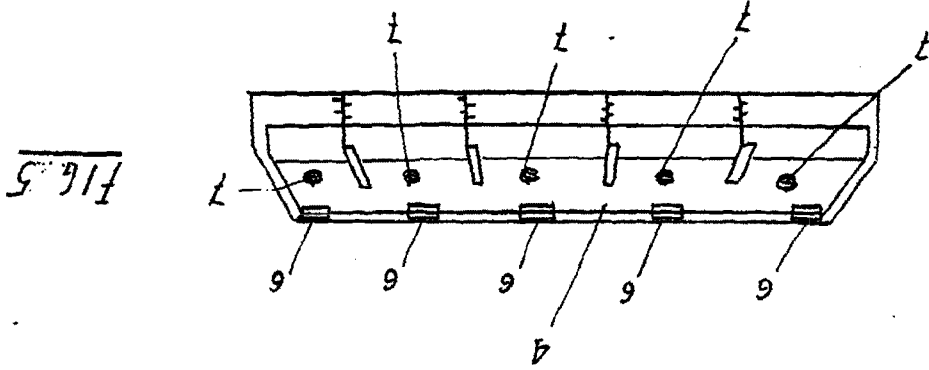
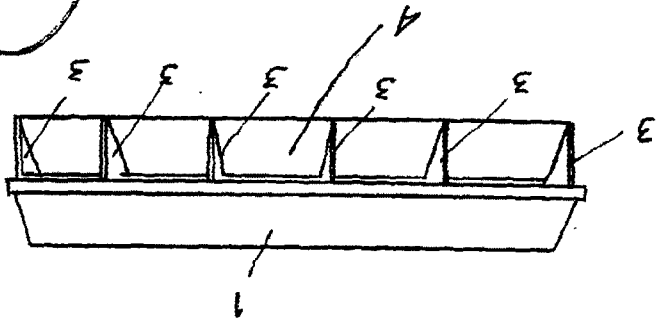
130

Todo según va descrito en esta memoria, que consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, con un total de ciento treinta y dos líneas y planos que se acompañan.

Madrid 27 diciembre 1962

P.A.

M. J. Barrat
MAGNAN & DUBREUIL



27 00

283752

MORA UNICA

D. ANTONIO JUSTRIBO BARRAT