

72579



72579

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE UNA PATENTE DE MODELO DE UTILIDAD POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA A FAVOR  
DE DON JUAN MARTI JANE, DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, RESIDENTE EN BARCELO-  
NA, TRAVESERA DE DALI 42.

sobre:

"UNA ZAPATA ORUGA PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".



El presente modelo hace referencia a una zapata oruga para vehículos automóviles, cuya finalidad es la de constituirse en un elemento o accesorio auxiliar para dichos vehículos, especialmente los camiones dedicados al transporte de mercancías.

5.- Este accesorio auxiliar está destinado primordialmente a solucionar los percances derivados del atasco de las ruedas traseras en los baches producidos en carreteras de mal estado, y particularmente en las épocas lluviosas, que es cuando se producen el barro, como enemigo secular del buen deslizamiento de los neumáticos sobre los firmes deficientes.

10.- Mecánicamente, la zapata propuesta constituye un elemento mecánico adicional que se interpone entre el suelo donde se haya producido el atasco, y la superficie del neumático; estando integrada por una asociación de varias placas de hierro unidas entre sí en forma articulada por cables de acero, contando en su parte inferior con aristas o vértices, lo suficientemente agudos para entablar la suficiente fijación con el suelo que pisan y con elementos prominentes y agudos en sus caras superiores, para adherirse a modo de engranaje con las hendiduras y resquicios que presentan los relieves característicos del caucho de los neumáticos.

15.- La composición articulada de esta zapata (que es la que le da el calificativo de oruga) es la que por su alineación longitudinal o alargada le permite ser colocada por uno de sus extremos en el punto límite del bache donde permanezca retenida e inmovilizada la rueda atascada. El ajuste o penetración de la primera de las placas de la oruga, se puede forzar por cualquier medio mecánico por ejemplo unos golpes de martillo buscando que al iniciar de nuevo la marcha la superficie de la rueda pierda el contacto con el barro para atenazar ella misma la primera de

20.-

25.-

30.-



las placas de la oruga, con lo cual puede seguir pisando en el resto de las placas de la hilera, lo que le permite salir del bache o atascamiento, con una mayor fortuna o realidad práctica, que en todos los sistemas empleados hasta el presente, por medios y elementos auxiliares improvisados imaginariamente sobre la marcha.

5.-

En un plano adjunto, se representa un caso de realización de la zapata, exponiéndola como ejemplo de referencia con el que facilitar la consiguiente descripción.

10.-

En su Fig. 1ª., se muestra una parte de la oruga, vista en alzado lateral.

En la Fig. 2ª., se repite la misma vista parcial observada en planta superior.

15.-

Y en la Fig. 3ª., se dibuja en perspectiva una de las placas que componen la zapata.

20.-

Según lo diseñado, vemos que cada una de las placas es una pieza de hierro (4) obtenida por fundición, a la que se le da una forma cuadrangular, teniendo sus bordes anterior y posterior doblados formando dos pestañas, la primera (5) que generalmente tiene su arista puntiaguda con uno o más picos, (6) destinados a ser empotrados en la masa del barro sobre la que se apoya, pudiendo ser lisa y de algo menor altura la pestaña (7) que es la posterior

25.-

Por agujeros (8) practicados en las indicadas pestañas, son pasados los cables de acero (9) que recorren toda la longitud de la oruga formada, dándole a causa de la flexibilidad propia, el grado de movilidad que le da el caracter de articulada, a la zapata, para lo cual y para mantener separada las placas a las distancias convenientes, se sitúan en los espacios intermedios

30.-

unos casquillos de acero (10) que sirven asimismo para proteger



y reforzar a los cables (9) en los citados espacios intermedios.

Estos cables que forman la cadena en todo su sentido longitudinal pueden ser fijados por soldadura, o por otro medio de unión, al extremo de la última placa, que ocupe el final de la zapata

5.- oruga (cualquiera que sea el número de dichas placas) permaneciendo sus puntas libres, en la cara frontal o inicial de la zapata donde dan lugar al establecimiento de un mango o asidero del conjunto, consistente en una barra de hierro cilíndrica (11) a través de la cual se calan los extremos de los cables, reteniéndolos por medio de terminales o soldaduras.

10.-

Finalmente el elemento activo preponderante en este aparato lo constituyen las series de tachuelas (12) que recubren toda la superficie superior de cada una de las placas, distribuyéndose en cantidad y colocación variables. Estas tachuelas equivalen a unos pivotes sobresalientes, de forma cónica con vértice redondeado, las cuales tienen una altura suficiente para penetrar entre las aristas de las grabaciones del neumático, sin herir la goma por carecer de picos o aristas cortantes, pero estableciendo con su paralelismo y profusión la suficiente capacidad de adherencia y antideslizamiento para ejercer la función de firmeza de piso a que se destina.

15.-

Describas la forma y características del ejemplo citado, cabe advertir que este podrá variar en sus dimensiones y alguna de sus formas parciales, así como en los detalles de ejecución todo lo cual no alterará la esencialidad de su concepción.

20.-

25.-

NOTA

En resumen, la presente solicitud recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

30.-

1ª.- Una zapata oruga para vehículos automóviles, caracterizada por estar constituida por una asociación de placas de hie-



5.- rro iguales entre sí, de forma cuadrangular, vinculadas en común por dos o más cables de acero que en el sentido longitudinal las articulan, prestándoles la posibilidad de flexión o adaptación a la línea curva que deben presentar al paso sobre las mismas de las ruedas de los vehículos.

10.- 2a.- Una zapata, según la reivindicación anterior caracterizada porque la adherencia al suelo de cada una de estas placas, vienen garantizada por las pestañas o dobleces que presentan en sus bordes anterior y posterior (en el sentido de la marcha) las cuales presentan aristas o picos suficientemente hirientes para clavarse en la masa de barro que pisan.

15.- 3a.- Una zapata, según la reivindicación anterior, caracterizada porque la adherencia de las citadas placas a la superficie de los neumáticos, bajo los cuales deben actuar, está asegurada por la existencia en la cara superior de las mismas, de unas hileras repartidas profusamente, de tachuelas de picos agudos, cónicos, orientados hacia arriba y cuya base se halla remachada en el cuerpo de la indicada placa cuadrangular.

20.-

25.- 4a.- Una zapata, según la reivindicación primera caracterizada porque los cables que unen la serie de placas, establecen entre cada dos de ellas la separación suficiente y proporcional para la flexión que deban realizar, teniendo dichos espacios intermedios protegidos o recubiertos por unos casquillos de acero de cubierta exterior gratilada, que secundan la labor de la zapata y establecen el tope de distancia entre cada dos placas.

30.- 5a.- UNA ZAPATA ORUGA PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

Ségún se describe en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos.

Madrid a 25 de marzo de 1959

~~7A~~

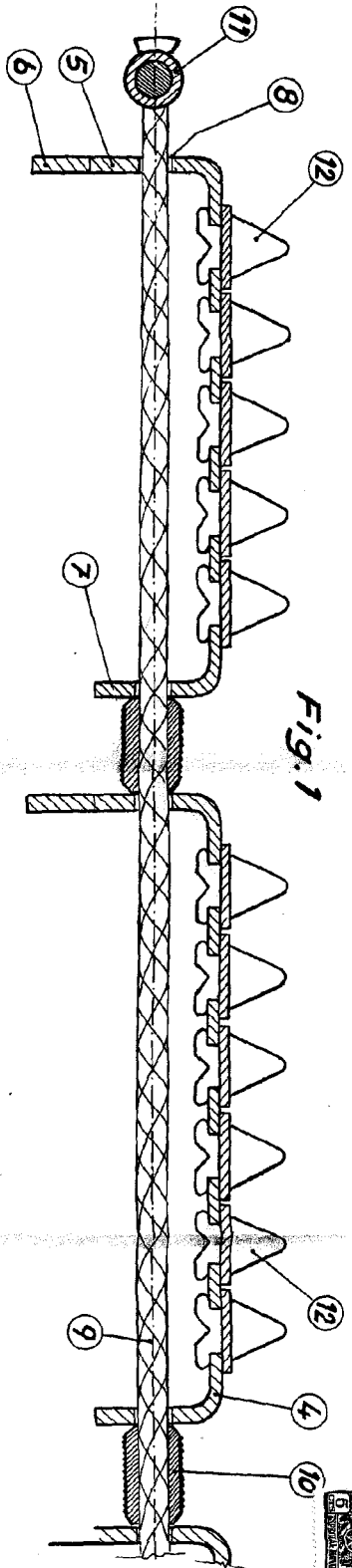


Fig. 1

72579

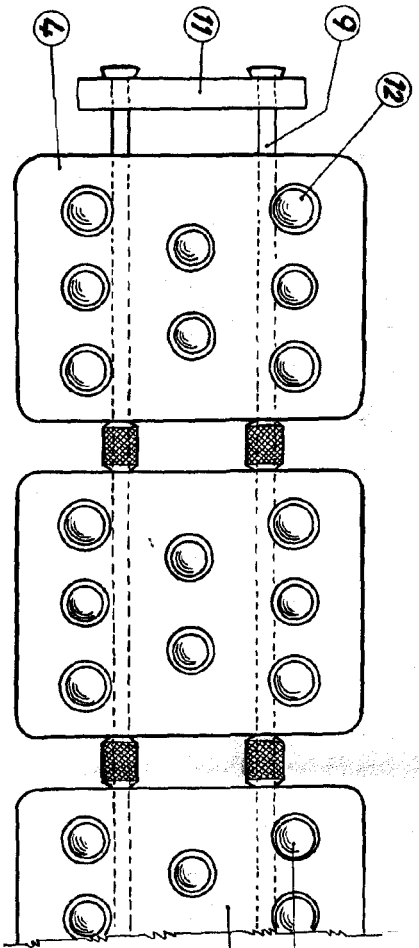


Fig. 2

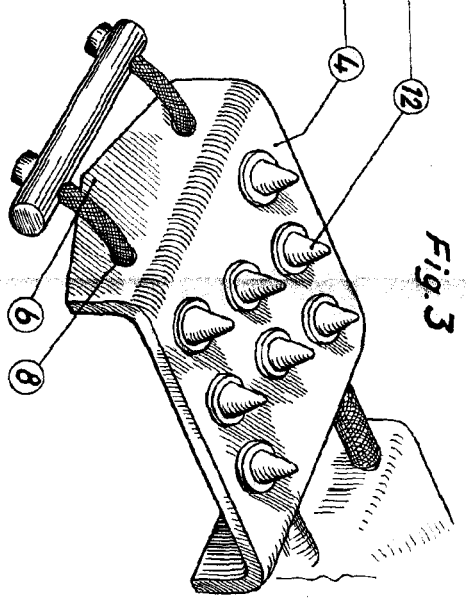


Fig. 3

Escala variable

*M*

