



MEMORIA DESCRIPTIVA

DE

PATENTE DE INVENCION

EN

ESPAÑA

23-10-929

por veinte años
a favor de Don Victor Landesa Domenech
de nacionalidad.Español, Comandante de Artilleria
residente en Oviedo.
por " mecanismo de dirección para vehiculos de carterpillar
ó de oruga"

5 La patente que se solicita se refiere a un
sistema de dirección para tractores, carros de combate y
en general para vehiculos que se mueven sobre el terreno
por medio de cadenas del tipo carterpillar ó de oruga y
cuyo giro se efectúa frenando una u otra de las cadenas
siendo el giro mas rápido cuanto mas energico sea el frenado



Se ilustra el mecanismo, cuya patente se solicita, en las dos hojas de plano que se acompaña de las que la hoja n.º 1 representa el conjunto del mecanismo, siendo la parte dibujada con línea de puntos el volante de dirección y el eje de las ruedas motoras, en el que se ve el carter del diferencial; y

La hoja n.º 2, representa detalles en escala mayor.

15 ambas hojas llevan iguales, letras y números de referencia que se corresponden.

La dirección se comanda por medio del volante cuyo vástago lleva fijo en su extremo inferior, un piñón cónico 15, que engrana en los extremos de un diámetro, con 20 otras dos ruedas cónicas 16-16, a cada una de las cuales está solidariamente unido uno de los tubos 20-25 que sirven de alojamiento respectivamente a los dos ejes 18 y 17 en cuyos extremos van montados formando cuerpo con cada uno de ellos, los piñones cilíndricos 27-27 25 que engranan con las cremalleras 28-28. Dichos tubos 20 y 25 no recubren toda la longitud de los ejes 17-18, y pueden girar libremente sobre ellos, arrastrados por los piñones 16-16. El resto de la longitud de los ejes 17-18 va recubierta por otros segundos tubos 30 19 y 26, que, por medio de los pasadores 29, son solidarios del eje correspondiente; ambos pares de tubos de cada lado de la caja ó carter que encierra el piñón 15 y ruedas 16, terminan en topes 21-22 y 23-24, pudiendo, por tanto, los tubos 20 y 25 que giran libremente 35 sobre los ejes 18 y 17 arrastrados por la respectiva rueda cónica 16, arrastrar a su vez, en su movimiento a los tubos 19 y 26 y con ellos a los ejes 18 y 17



solidarios respectivamente de ellos: al girar estos
ejes en sus coginetes,arrastran a los piñones 27 que
40 obligan a avanzar en un sentido ú otro (según la di-
rección del giro)a las cremalleras 28 que van unidas
a las varillas 30 de mando de los frenos.

Si se hace girar el volante,con un giro mayor
de 20°,en un determinado sentido,el piñon cónico 15
45 del extremo del vástago ara girar a las ruedas cónicas
16, en sentidos opuestos y con ellas a los tubos 20 -25
sobre los ejes 18-17 ,resultando que los topes 21 y 22
por ejemplo,se separan,mientras que los 23 y 24 se po-
nen en contacto inmediatamente despues de pasar los
50 20° de giro del volante,arrastrando, con el tubo 26
el eje 17 de su lado y permaneciendo inmóvil el eje
18 del otro costado.Con el eje 17 gira su piñon recto
27,y la cremallera 28 del mismo costado avanza lon-
gitudinalmente arrastrando la varilla 30 que actua
55 el freno montado en el tambor fijo al semi eje de es-
te lado paralizando el movimiento de la cadena corres-
pondiente,lo que obliga al carruaje a girar sobre ella
puesto que la velocidad de la otra cadena que queda li-
bre se duplica.

60 Por este sistema la dirección se hace muy sen-
sible pudiendo el carruaje girar en círculos cuyo ra-
dio varia de 10 á 1 metro según que el volante se gi-
re de 21° a 110°. El giro del vehiculo se efectúa
girando el volante hacia el costado de la nueva direce
65 ción es decir volante a la izquierda para girar a la
izquierda y volante a la derecha para girar a la de-
recha.



N o t a

Se reivindicán como propios y nuevos para que sean
70 objeto de patente de invención por veinte años los pun-
tos siguientes :

1.º Mecanismo de dirección para vehiculos de carter-
pillar ó de oruga, caracterizado por el hecho de que el
frenado de la cadena del costado sobre que se efectua
75 el giro, se lleva a cabo por medio del volante de diree-
ción, en cuya barra un piñon cónico actua sobre dos rue-
das cónicas, moviendolas en sentidos contrarios, con lo
que al girar el volante en un sentido se frena la cade-
na del mismo lado sin actuar sobre la del opuesto.

2.º Mecanismo de dirección según la reivindicación 1,
caracterizado por la transmisión del movimiento de las
ruedas cónicas de la reivindicación 1 a los frenos, con-
sistente en tubos unidos a dichas ruedas que envuelven
girando locos sobre él, a un eje que mediante otros tu-
85 bos fijos a él con topes que engranan con los tubos
locos, mediante los cuales se transmite el movimiento
del volante a los ejes y por medio de piñones de estos
y cremallera de las barras actua ese mismo movimiento
sobre los frenos.

3.º "MECANISMO DE DIRECCIÓN PARA VEHICULOS DE CARTER
PILAR Ó DE OROGA."

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la
memoria que antecede que consta de cuatro hojas.

Madrid 23 de Agosto de 1929.

P. A.
[Firma manuscrita]

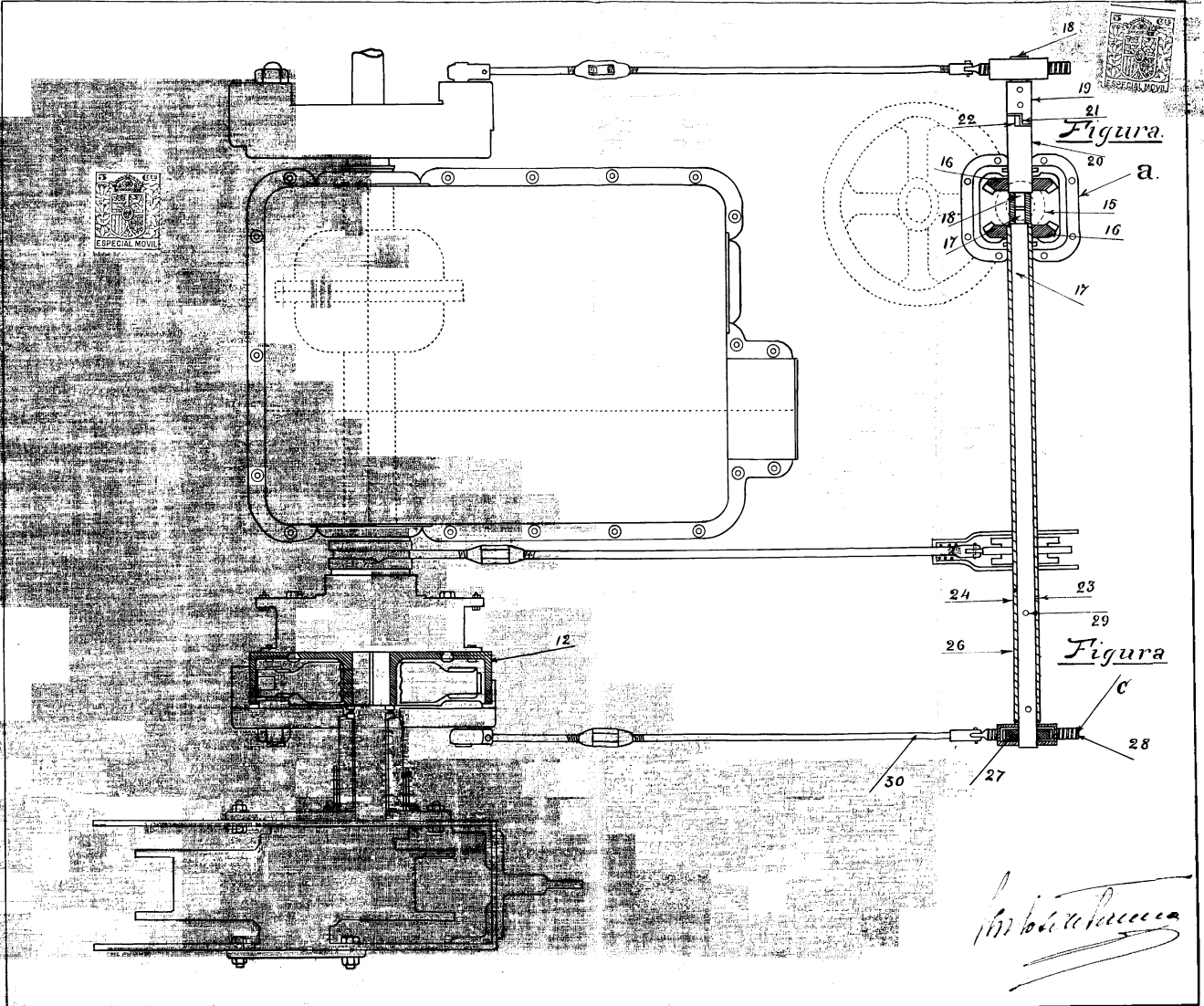


Figura a.

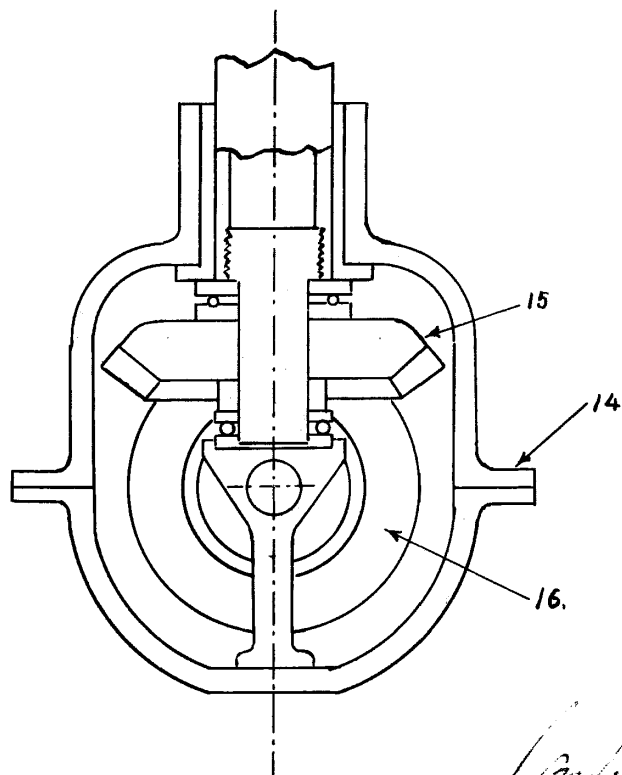
Figura b.

Figura c.

Antonio...



Figura - a



Substitución

Figura C

