

167670



167670

MEMORIA DESCRIPTIVA
DE
PATENTE DE INVENCION
EN
E S P A Ñ A

por veinte años,

a favor de DON EMILIO RUIZ MATEO

con domicilio en MADRID.- Donoso Cortés, 22

de nacionalidad Española

por "PROCEDIMIENTO DE TRANSFORMACION DE CAMIONES
EN CAMIONES TODO TERRENO".

de la que es inventor. El solicitante.-

167670



167670

Los vehiculos autom6viles est^{an} organizados para marchar por firmes de una cierta consistencia, como este es el caso general cumplen perfectamente su cometido, pero hay casos de empleo determinados, como son muchas de las aplicaciones militares y agr^{ic}olas en que al tener que efectuar su marcha por pisos no afirmados, por lugares arenosos o encharcados 6 por pendientes superiores a las normales 6 remolcando cargas desproporcionadas a su tara propia, resulta que su adherencia, determinada por la simple tangencia de las ruedas motrices al terreno, es inferior a la que se necesita para impedir que las ruedas motrices giren sin avanzar. Para evitar tal hecho se ha buscado incrementar la superficie de contacto, bien multiplicando las ruedas motrices, bien sustituy^{en}dolas por cadenas articuladas que, dotadas de una superficie de contacto relativamente mayor, aumente mucho la adherencia. Uno y otro sistema exigen veh^{ic}ulos apropiados y el de cadenas v^e adem^{as} limitada sensiblemente su velocidad de desplazamiento por firmes ordinarios. Aunar unas y otras ventajas y suprimir los inconvenientes por un procedimiento original y nuevo, es el objeto de la presente patente que de modo concreto se especifica en la nota reivindicatoria que al final se inserta, uno de cuyos modos de realizaci6n se pasa a describir, con ayuda del plano adjunto en el que:

La figura 1, es una vista de costado del dispositivo adaptado a un chasis de camion.

La figura 2, una vista en planta del mismo, y

La figura 3, un detalle, en escala aumentada.

167670



que indica las posiciones extremas del eje excéntrico -5- de los rodillos -1-.

Si en un camión ordinario con ruedas gemelas motrices -R- adaptamos en su chasis -C- un coginete -3- (figura 2) el cual aloja un eje -4- sobre el que de que de modo excéntrico se desplace otro eje -5-, figuras (2y 3) y sobre este eje -5- montamos otras dos ruedas o rodillos -1- (figuras 1 y 2) y sobre el conjunto formado por las ruedas normales posteriores -R- y las ruedas o rodillos -1- así montados, disponemos una cadena -2- articulada cuyo dispositivo -3- (figuras 1 y 2) de unión entre eslabones se aloja entre las ruedas gemelas -R- tendremos dispuesto un mecanismo tal que permitirá según la posición que adopte el eje -5- convenientemente accionado en relación con el número -4-, obtener posiciones en las que será fácil su montaje y desmontaje, de tensión y posición de mayor o menor proximidad al terreno de las ruedas o rodillos -1- auxiliares, con lo que la superficie de contacto de la cadena con el suelo será máxima ó posición de dichas ruedas auxiliares y tensión de cadenas en que obtendremos una posición de marcha con superficie de contacto igual a la de las ruedas normales -R-, excepto cuando por la poca consistencia del suelo éstas se undan, en cuyo caso aumenta la superficie de contacto precisamente en proporción a la blandura del suelo.

Resulta pues que así, en un camión que lleve dispuesto el mecanismo descrito es facil disminuir la tensión de la cadena hasta facilitar su salida quedando entonces en las mismas condiciones que uno normal



167670

29

5 pudiendo hacer los desplazamientos por camino afirmado, y con la cadena colocada, puede adoptar dos posiciones; una de máxima superficie de contacto para terrenos de poca consistencia y otra de superficie de contacto variable proporcionalmente a la consistencia del terreno.

10 Al eje -4- por cualquiera de los mecanismos usuales se le hace girar para que el -5- adopte la posición deseada; una vez alcanzada la posición se embraga con él cualquier mecanismo usual que no le permita girar nada mas que pequeños ángulos y estos a costa de deformar un dispositivo elástico consiguiendo así que cualquier obstáculo que encuentre la cadena en cualquier posición que se encuentre, permita una cierta modificación de la figura que dicha cadena adopta gracias al giro elástico descrito por una parte y por otra la acción normal de las ballestas traseras.

15 Queda pues por el medio de realización descrito (uno de los posibles) resuelto por un procedimiento nuevo el problema planteado.

20 N O T A

Se reivindicán como propios y nuevos para que sean objeto de patente de invención, en España, por veinte años los puntos siguientes:

25 1.- Un sistema para transformar camiones corrientes en camiones para todo terreno, que consiste esencialmente en disponer una cadena articulada con costillas, que envuelva la rueda o ruedas posteriores de cada lado y cuya cadena sin fin une dicha rueda o ruedas con otra u otras o rodillos y estas segundas ruedas ó
30 rodillos van montados locos sobre ejes que pueden ser fi-



167670

5 jos ó bien por su montaje excéntrico respecto a otros permitan, haciendo girar por mecanismos apropiados a estos, adoptar diversas posiciones, que se mantienen por medio de fijaciones pertinentes rígidas ó elásticas, y con las cuales se consiguen diversas tensiones de cadena y por lo tanto diversas posiciones de mayor o menor proximidad o contacto entre la cadena y el suelo.

10 2.- PROCEDIMIENTO DE TRANSFORMACION DE CAMIONES EN CAMIONES TODO TERRENO".

Todo conforme se describe en la memoria que antecede, se ilustra como ejemplo de ejecución en el plano unido a ella y se reivindica en su Nota.

15 Esta memoria consta de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y una hoja de planos.

Madrid, 29 SEP. 1944

Emilio Ruiz Mateo

P. A.

TAVIRA Y BOTELLA

16767

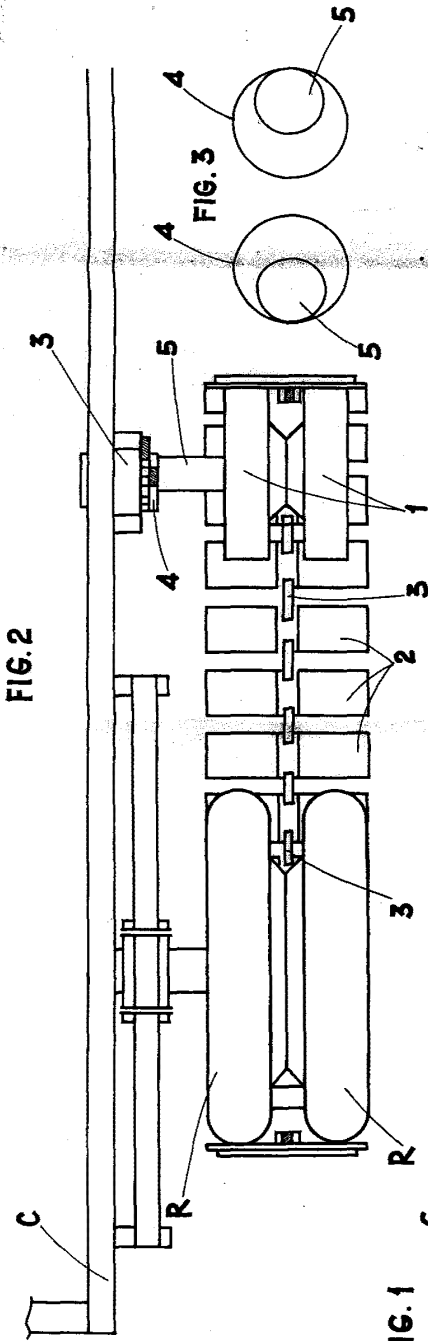


FIG. 1

FIG. 2

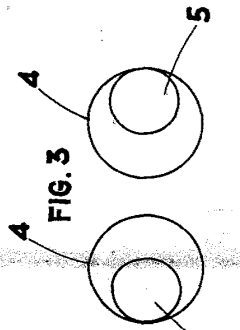
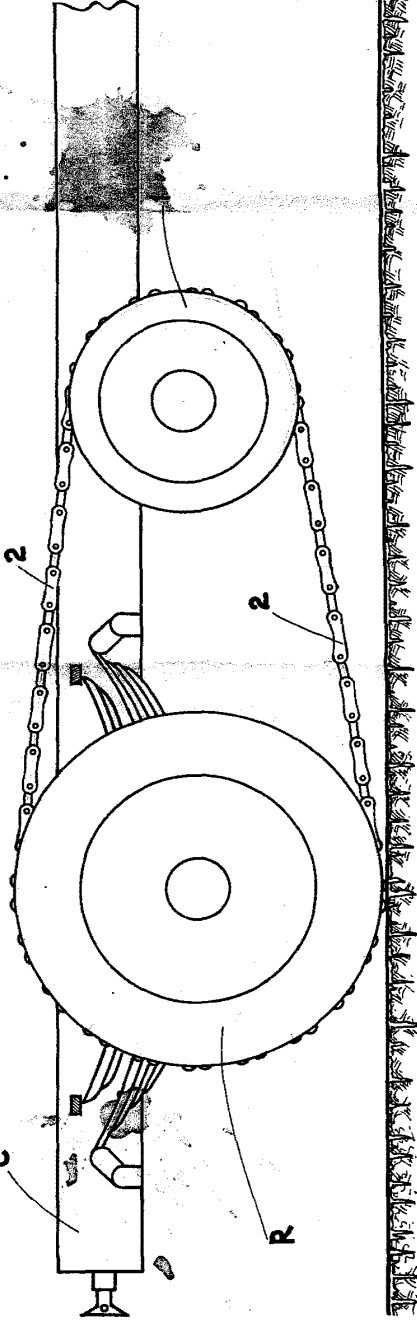


FIG. 3



ESCALA VARIABLE

Madrid, 29 SEP. 1944 de 19

JAVIERA Y BOTELLA

Emilio Ruiz Mateo