

H/V.



Memoria Descriptiva

2.028.73

para

una Patente de Introducción
por diez años en España

a favor de

la r.s. Daimler-Benz Aktiengesellschaft
- sociedad alemana -

residente en

Stuttgart-Untertürkheim (Alemania)
Postschliessfach 77 - 80

por:

" DISPOSITIVO PARA LA SUJECIÓN DE UN VEHÍCULO DE CARRETERA "

=====

202873

1.-



5 Los vehículos de carretera, especialmente automóviles, se emplean también para la propulsión de instalaciones que ejercen sobre el vehículo fuerzas de empuje. Entonces hay que apoyar el vehículo contra esta tracción, por ejemplo, tracción de un torno de cable o tracción de correa. Aunque los vehículos de carretera están provistos de frenos, la práctica ha mostrado, sin embargo, que para el apoyo contra la tracción del torno de cable o la tracción de correa no son suficientes los frenos normales y esto porque la tracción, por ejemplo, la tracción de cable, sobrepasa la adhesión de todas las cuatro ruedas.

10 Para el apoyo se han utilizado ya puntales, pero esto tiene el inconveniente de que los mismos tienen que ejecutarse excesivamente grandes para ser eficaces en absoluto. Además se han utilizado bloques de freno correspondientemente grandes y poco manejables. Un ulterior inconveniente esencial se observa además que en la utilización de bloques de freno la totalidad de las fuerzas de tracción se transmiten, por el camino derivado, por medio de los cojinetes de las ruedas traseras y por los ejes traseros, sobre el bastidor.

20 El invento evita estos inconvenientes de los dispositivos conocidos de sujeción porque se prevé un suplemento de calce flexible debajo de la rueda que, con uno de sus extremos, está fijado en el vehículo y esto visto en la dirección de la fuerza de empuje que actúa sobre el vehículo, delante de la rueda que ha de calzarse.

2073

2.-



ABR. 1952

5 El suplemento de calce puede obtener su flexibilidad por composición de varios eslabones enlazados, el último de los cuales está fijado al bastidor del vehículo, en el carril de arado del vehículo, o en el torno de cable soportado por el bastidor del vehículo. Los eslabones mismos están unidos articuladamente entre sí.

Un ejemplo de ejecución del objeto del invento se ha representado en el dibujo.

10 La figura 1 representa muy esquemáticamente un vehículo automóvil con dispositivo sujetador colocado en posición de trabajo, mientras que

La figura 2 muestra una vista encima.

15 En el ejemplo de ejecución ilustrado se ha supuesto como vehículo de carretera un vehículo automóvil 1, esto es, uno con cuatro ruedas 2. Suponiendo que el motor del vehículo se utilice para la propulsión de un torno de cable que está previsto en el vehículo automóvil, pero no representado, y con ayuda del torno de cable, se tira de un pesado tronco de árbol, el vehículo 1 sin frenar, a consecuencia de
20 las fuerzas de tracción presentes, se movería en la dirección de la flecha A, y las ruedas 2 girarían en la dirección de la flecha B. Esto debe evitarse.

25 Para este fin se han previsto para dos o más ruedas 2 en cada caso un suplemento de calce que, según el ejemplo de ejecución, consiste en varios eslabones 3 en forma de placas, enlazados, que están unidos articuladamente entre sí, por ejemplo, con auxilio de anillos de unión 4.

202873

3.-



5

Uno de los cantos de las placas 3 está doblado angularmente en 5, de modo que las mismas pueden engranar en el suelo 6. La banda de placas de eslabones 3 que sirve de suplemento de calce sobre el que puede subirse la rueda, está enganohada por una cadena 7 en una parte fija en el chasis, que está situada detrás del plano vertical dispuesto por el eje trasero.

10

El suplemento de calce 3 puede estar fijado en el carril de arado 8 del vehículo 1, o en el bastidor del mismo, o también en el torno de cable soportado por el bastidor del vehículo 1. Al tirar el torno de cable, las ruedas ruedan primeramente subiendo sobre la banda de placas de eslabones 3 hasta que la cadena 7 esté tensada.

15

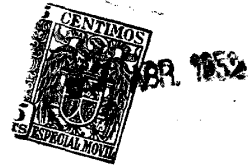
La clase del vehículo es de importancia secundaria, lo mismo una eventual constitución ulterior de los miembros 3; finalmente puede llegar a utilizarse en lugar de la cadena de enlace 7 también un cable, una varilla o análogo.

Los topes laterales 9 en los eslabones de placas 3 impiden un deslizamiento lateral de los neumáticos.

=====

202873

4.-



N O T A.-
=====

COPIA APROXIMADA
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

La presente patente de introducción comprende las siguientes reivindicaciones;

6 1.- Dispositivo para sujeción fija de un vehículo de carretera en contraposición a fuerzas de empuje actuantes sobre el vehículo, caracterizado por un suplemento de calce de rueda, flexible que, con uno de sus extremos, está fijado en el vehículo, y esto visto en la dirección de la fuerza de empuje actuante sobre el vehículo, delante de la rueda que ha de calzarse.

10 2.- Dispositivo según la reivindicación 1, caracterizado porque el suplemento de calce consiste en varios miembros rígidos enlazados articuladamente y está enganchado con uno de sus extremos en el bastidor del vehículo o en una parte fijada al mismo.

15 3.- Dispositivo según las reivindicaciones 1 ó 2, caracterizado porque los miembros a modo de placas, que sirven de suplementos de calce, están unidos articuladamente entre sí, y en uno de sus cantos están doblados angularmente para formar garras para el terreno.

20 4.- Dispositivo según las reivindicaciones 1, 2 ó 3, caracterizado porque los miembros que sirven de suplemento de calce tienen a ambos lados topes que proporcionan una sujeción lateral del neumático.

25 5.- Dispositivo para la sujeción de un vehículo de carretera.

202873

5.-



Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Consta esta memoria de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 7 de Abril de 1952.

202873

Daimler-Benz Aktiengesellschaft

HOJA UNICA.



Fig. 1

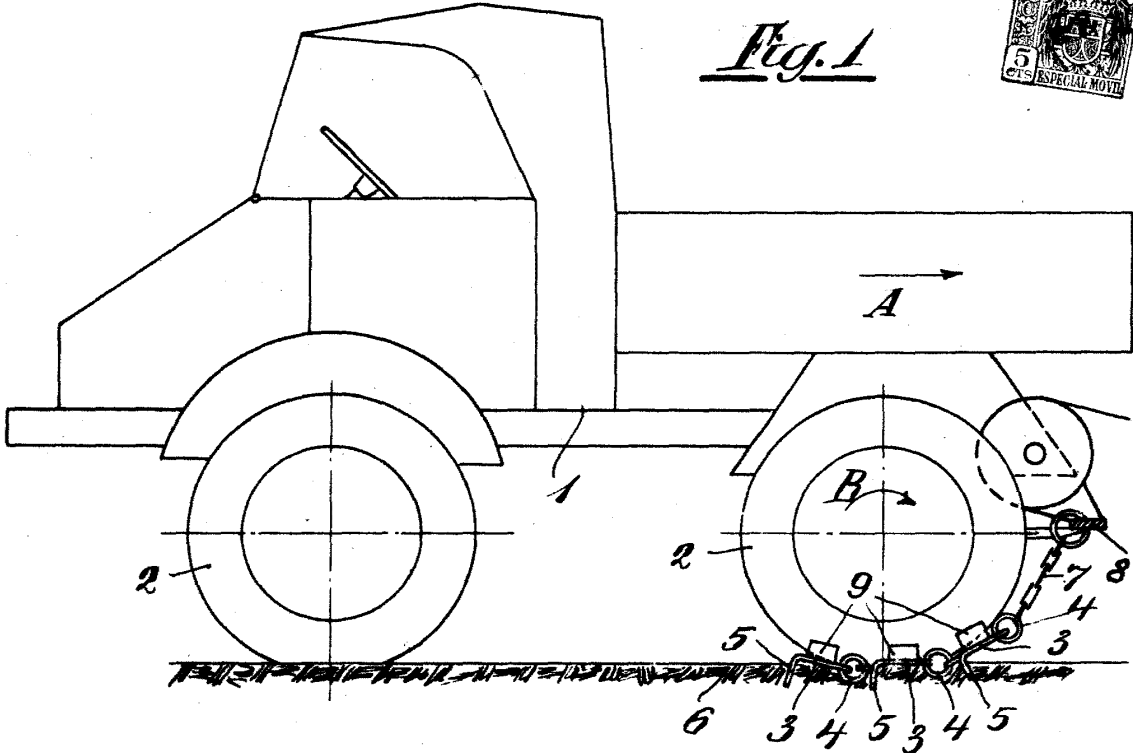
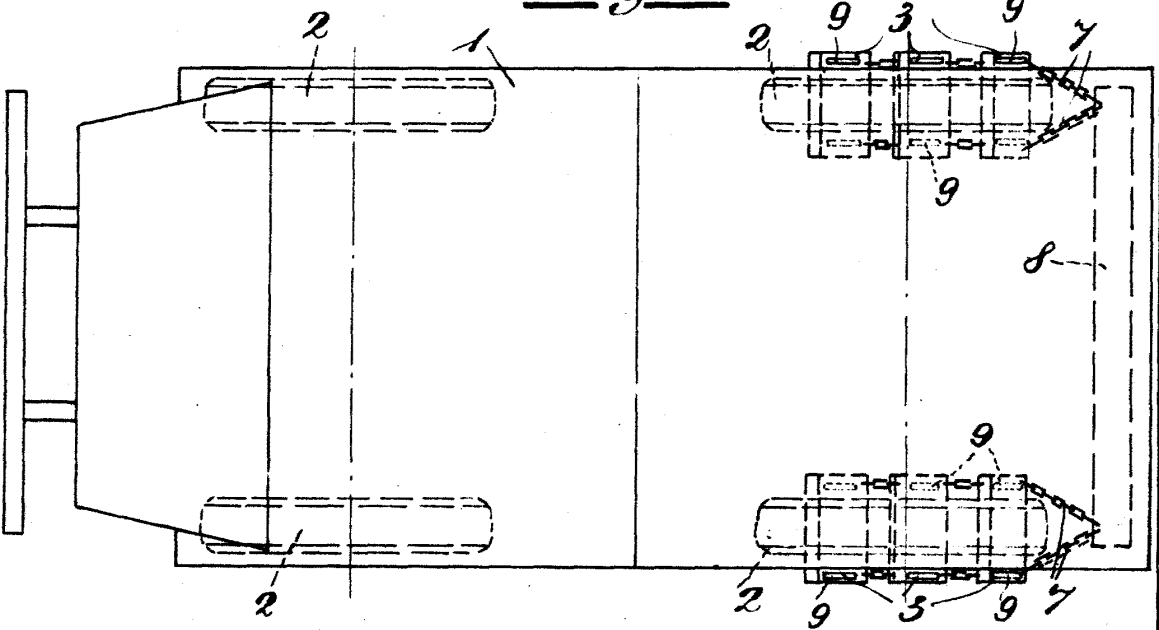


Fig. 2



Clay