

71725

71725



MEMORIA DESCRIPATIVA

Correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD cuyo registro se solicita por veinte años.

A favor de

D. Julio García-Moya Martín, de nacionalidad española

Residente en TALAVERA DE LA REINA (Toledo). - Avda. Gregorio Ruiz, 1

por :

“RUEDA PARA VEHICULOS DESTINADOS A TRABAJOS AGRICOLAS”

71725



La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusiva en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad conforme a la legislación

5.- vigente en materia de Propiedad Industrial que, según expresa el enunciado, trata de una rueda de gran resistencia destinada especialmente a vehículos empleados en trabajos agrícolas.

10.- Con el presente modelo de rueda se consigue dotar a los vehículos en general y en especial a los que han de rodar en terrenos en malas condiciones, de un elemento de gran resistencia realizado con un mínimo de peso de material, mediante una disposición técnicamente ideal de sus radios.

15.- Las ruedas normalmente empleadas en el tipo de trabajo al que va indicada el presente modelo de utilidad, suelen ser de dos tipos, las de madera y las de hierro.

Las primeras presentan serios inconvenientes, poca resistencia, rotura de radios por hinchazón de estos debido a la humedad, etc., etc.

20.- Las segundas se construyen con el propósito de aumentar la resistencia pero esto se logra aumentando el peso muerto del vehículo a un valor a veces inadmisibles, resultando por otra parte, por su precio, inadsequibles al usuario.

25.- Esta nueva rueda ha sido diseñada después de un detenido estudio de sus condiciones de trabajo, logrando una economía de material teóricamente máxima, mediante una repartición uniforme de las tensiones a que está sometido su material. Por estas razones esta rueda representará una considerable mejora en el tipo de explotaciones anteriormente indicadas, pudiéndose acoplar a vehículos de la más variada capacidad de transporte, ya sea una simple carretilla o un pesado carro.

30.-

71725



35.e Con el fin de facilitar la interpretación más exacta del objeto sobre que ha de recaer el presente privilegio, en el plano adjunto complementario de la presente exposición, se representa una forma práctica para la realización industrial y únicamente a título de ejemplo y, por consiguiente sin carácter exhaustivo sino meramente informativo.

40.- En este plano se ha representado la rueda en sus dos proyecciones.

La fig. 1ª, es una vista lateral sin apariencia distinta de las actualmente utilizadas.

La fig. 2ª, es una sección diametral del conjunto, en la que se puede apreciar la disposición especial de los radios.

45.- En las expresadas figuras, las referencias corresponden:

(1).-Radio con indicación hacia el exterior.

(2).-Radio con indicación hacia el interior.

(3).-Llanta.

(4).-Buje.

50.- (5).-Tambor del freno.

En el plano adjunto puede verse como los radios se han repartido uniformemente en toda la circunferencia de la rueda. Estos van soldados por sus extremos de forma especial. Así mientras los radios (1) se sueldan al buje (4) por su parte opuesta al tambor del freno (5), los radios (2) se sueldan por el lado opuesto de dicho buje (4).

55.- En la llanta todos los radios sean los (1) o los (2) se sueldan en puntos equidistantes de la misma circunferencia. Tanto los radios (1) como los (2) pueden ir, si es necesario, 60.- contruídos de tubo de hierro.

En la parte interna del buje (4) va acoplado el tambor de freno, contruído en chapa de hierro.

La llanta estará sometida, al rodar, al esfuerzo normal en esta clase de movimiento, es decir, tangencial, debiéndose



71725

65.- construir la rueda con un número apropiado de radios para equilibrar este esfuerzo, siendo siempre este número par ya que han de existir la misma cantidad de radios (1) que de radios (2).

70.- Los esfuerzos laterales, es decir los que producen los desniveles transversales del terreno o las piedras y baches aplicadas a una sola rueda, son compensados fácilmente merced a la disposición separada de las uniones de los radios (1) y (2) al buje (4).

75.- En efecto, ambos tipos de radio constituyen un sistema estático parecido al de una viga en voladizo, con carga en el extremo y es sabido que aumentando el momento de inercia de la sección de estas en su unión con el soporte, se consigue repartir la fatiga del material uniformemente.

80.- De la misma forma si se aumenta la separación en la unión de los radios con el buje, aumenta el momento de inercia total, maxime si estos están constituidos por tubo, resultando una rueda ligera y al mismo tiempo de gran resistencia.

85.- Descrita suficientemente la naturaleza del invento y su forma de realización práctica, únicamente cabe añadir que en el conjunto y partes independientes constitutivas del todo son susceptibles modificaciones y cambios de materias, forma y disposición en cuanto estas alteraciones no desvirtúen el fundamento esencial del mismo.

R E I V I N D I C A C I O N E S

90.- 1ª). - "RUEDA PARA VEHICULOS DESTINADOS A TRABAJOS AGRICOLAS" que se caracteriza por estar compuestas por un número par de radios dispuestos alternativamente unos con sus extremos situados en la parte exterior del buje y otros con el extremo en la parte interior del mismo buje y los extremos que

71725



95.- se unen a la llanta todos situados sobre la misma circunferencia y uniformemente repartidos.

2a).- "RUEDA PARA VEHICULOS DESTINADOS A TRABAJOS AGRICOLAS" que se caracteriza por tener los radios contruidos en chapa de hierro laminado en frío en forma tubular, soldados de la forma indicada en la reivindicación anterior, entre el buje y la llanta.

100.-

3a).- "RUEDA PARA VEHICULOS DESTINADOS A TRABAJOS AGRICOLAS".

La presente memoria descriptiva consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de ciento seis líneas, incluidas éstas.

Madrid, 17 de Febrero de 1.959.-

22

71725

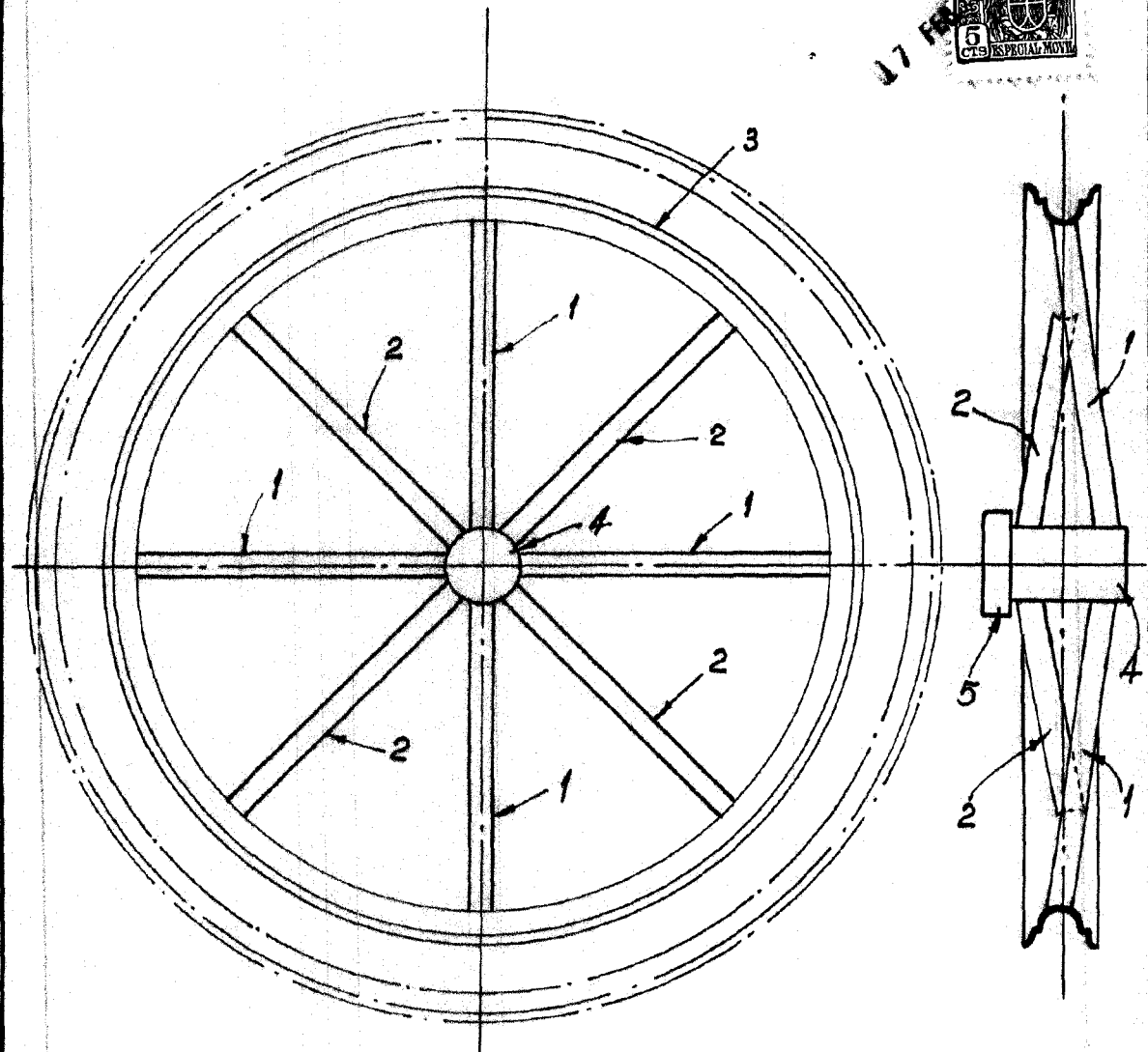


Fig.1

Fig.2.

Madrid, 1 de Febrero de 1.959

[Handwritten signature]

Escala Variable.