



M E M O R I A
DESCRIPTIVA DE LAS MEJORAS QUE SE INTRODUCEN EN
LA PATENTE DE INVENCION NUMERO 113.289,
" R U E D A S M O T O R A S
QUE APROVECHAN LA FUERZA DE LA GRAVEDAD Y QUE SON APLICABLES
A TODA CLASE DE VEHICULOS, ASI COMO PARA LA PRODUCCION DE
FUERZA PARA CUALQUIER USO Y EMPLEO "
CUYO CERTIFICADO DE ADICION SE SOLICITA CON ESTA FECHA.



M E M O R I A
DESCRIPTIVA DE LAS MEJORAS QUE SE INTRODUCEN EN
LA PATENTE DE INVENCION NUMERO 113.289,
" R U E D A S M O T O R A S
QUE APROVECHAN LA FUERZA DE LA GRAVEDAD Y QUE SON APLICABLES
A TODA CLASE DE VEHICULOS, ASI COMO PARA LA PRODUCCION DE
FUERZA PARA CUALQUIER USO Y EMPLEO "
CUYO CERTIFICADO DE ADICION SE SOLICITA CON ESTA FECHA.

Con el fin de evitar una posible negativa en el objetivo y resultado práctico de la aplicación de la Patente de Invención número 113.289, pues, tal como se indica en la misma, cargando la fuerza en el eje de la rueda, que es el de 0'010 m. de diámetro, situado en el centro de la llanta-carril, puede darse el caso de que la fuerza se descomponga de forma que la resultante siga la trayectoria de la vertical que pasa por el centro del indicado eje de la referida rueda, lo que solo daría el equilibrio y nunca el movimiento de traslación que se desea obtener del móvil, al que se le acoplen cuatro ruedas motoras, hemos introducido las Mejoras siguientes, con las cuales conseguiremos el aprovechamiento de la fuerza y la aplicación de la misma, de forma que sea la causa motora del vehículo.

PRIMERA. - La Pieza número tres de la Patente principal, RADIO ARTICULADO, se corta a 0'040 m. de su base, lo que dá un paralelepípedo formado por los planos de 0'040 m. x 0'020 m. 0'040 m. x 0'014 m. y 0'020 m. x 0'014 m. (según quedan dibujados respectivamente en I, II y III del plano adjunto); sobre una línea vertical que divida las caras del paralelepípedo de 0'040 m. x 0'020 m. en dos mitades y a 0'007'5 m. y 0'025 m. de la base se situarán los centros de dos orificios de 0'005



m. de diámetro, para el uso respectivo de la palanca de mando, que ahora será a la vez eje de carga de la rueda motora, y de un eje, que obligará al conjunto que formen la pieza descrita, la ruedecilla, los cojinetes y los elementos de unión de los mismos a conservar la posición de radio de la llanta-carril, en sus movimientos de avance y retroceso, por los cuadrantes inferiores de la nombrada llanta-carril; por las indicadas caras de 0'040 m. x 0'020 m. se acoplarán, como se ha enunciado, los elementos que sirvan de unión entre esta pieza y los cojinetes donde vayan montados los ejes de la ruedecilla.

SEGUNDA. - Para la actuación de la fuerza de la gravedad en el punto del eje-palanca de mando, se introduce la Mejora de un SOPORTE, que resuelve, de una manera concluyente, la aplicación y el aprovechamiento de la fuerza de la gravedad - o sea el peso del vehículo - como fuerza única que cause su movimiento de traslación, así como, a voluntad, y una vez puesto en marcha, la misma fuerza sirva de freno, pudiendo producir, también, el retroceso.

Esta pieza tiene con la RUEDA MOTORA una relación íntima y directa, pues es la que, como intermediaria, entre la plataforma y la rueda motora, transmite la fuerza, aplicándola en un punto preciso para que el vehículo (carro, camión, coche, vagón, etcétera,) responda al objeto y fin de trasladarse, sin más fuerza que lo impulse que el propio peso de la masa del conjunto. Se dibuja en el plano que se acompaña en cuatro posiciones:

IV.- Proyección del soporte, visto desde uno de sus lados

V.- Proyección del soporte, visto desde la parte superior.

VI.- Proyección del soporte, visto desde la parte inferior.

VII.- Proyección del soporte, visto desde frente.

Adaptada esta pieza a las dimensiones que se dan a las



de la Memoria Descriptiva de la Patente número 113.289, se construye en plancha de 0'002 m. de espesor, como queda dibujada en proyección, vista desde uno de sus lados en el IV del plano. Tomado un centro en A, de la proyección dibujada en VII, se obtiene, por la parte inferior de dicho centro, un semicírculo de 0'050 m. de radio, que es contorno de la pieza, un arco intermedio de 0'045 m. de radio y otro menor de 0'040 m. de radio y el espacio comprendido entre estos dos arcos va calado en toda su extensión, hasta el punto anterior a los 0'005 m. del diámetro horizontal; un arco de 0'027'5 m. de radio y otro de 0'022 m. de radio sirven de pauta para efectuar otro calado hasta los 0'010 m. antes de llegar al diámetro horizontal; se señala el diámetro horizontal del semicírculo de 0'050 m. de radio, que es también contorno de la pieza hasta los 0'035 m. de cada extremo de dicho semicírculo, y en estos puntos dobla en ángulo recto, convirtiéndose en perpendicular del diámetro, prolongándose 0'080 m. (siendo estas perpendiculares, como los dos trozos del diámetro horizontal, también contorno) y aquí dobla la pieza en ángulo recto hasta alcanzar la forma cuadrada, de 0'030 m. de lado, como se ve en V; en el centro A se cala un círculo de 0'020 m. de diámetro.

La pieza descrita, soporte del vehículo, se fija en la plataforma atornillada por los tres orificios de 0'004 m. de diámetro indicados en V y VI y descansa o apoya el canto del arco de 0'040 m. de radio en lo que llamamos en la Memoria de la Patente número 113.289 palanca de mando, que es un eje de 0'005 m. de diámetro, y el espacio que dejan entre sí los arcos de 0'022 m y 0'027'5 m. de radio es la guía de un eje de posición de 0'005 m. de diámetro de la pieza número 3 (RADIO ARTICULADO mejorada); el espacio calado en el centro A de -- 0'020 m. de diámetro sirve para paso del eje de la rueda que como sabemos es de 0'010 m. de diámetro.

Aplicada la pieza descrita como queda indicado en el di-



bujo en proyección de rueda y soporte, en VIII, en cuanto que el eje-palanca de mando sustraiga de la posición de la normal al conjunto de piezas que conservan siempre la posición del radio de la rueda, traslada el punto de apoyo y de actuación de la fuerza de la gravedad de la plataforma, y, siempre que este punto de apoyo se halle fuera de la perpendicular que pasa por el centro del eje de la rueda, se originará el movimiento de la llanta-carril, por actuar la fuerza en sentido perpendicular sobre el punto donde se halle el eje-palanca de mando, por lo cual la llanta-carril a merced de esta fuerza (y con la escasa resistencia de las piezas número 6, que van montadas en los cojinetes de las piezas números 4 y 5 y ruedan apoyadas en ella), al buscar la posición de equilibrio, realiza el movimiento de traslación.

En los modelos de aplicación la curva del arco de 0'040 m. de radio debe ser dentada y apoyará en una rueda también dentada que se monta en el eje-palanca de mando.

Las dimensiones que se señalan a las piezas descritas son susceptibles de reducción o multiplicación, según el tamaño o uso que quiera dárseles.

N O T A.

REIVINDICACIONES

El Certificado de Adición que se solicita por Mejoras Introducidas en la Patente de Invención número 113.289, reivindica para dicha Patente:

1ª.- Todos los derechos de fabricación, aplicación y venta de la Pieza Nº 3, RADIO ARTICULADO, de la Patente principal, aisladamente y en sus relaciones con las demás piezas de la indicada patente, con la mejora introducida en la misma, descrita en la presente Memoria.

2ª.- Todos los derechos de fabricación, aplicación y venta del SOPORTE reseñado en esta Memoria, aisladamente y en sus



relaciones con las piezas de las "RUEDAS MOTORAS" de la Patente principal. Y

3º.- Todos los derechos de fabricación, aplicación y venta, tanto aisladamente como en conjunto, de las "RUEDAS MOTORAS que aprovechan la fuerza de la gravedad y que son aplicables a toda clase de vehículos, así como para la producción de fuerza para cualquier uso y empleo" y el SOPORTE descrito anteriormente.

La presente Memoria se halla extendida en cinco hojas con carpeta de papel de 21'7 x 32 centímetros, escritas a máquina por una sola cara, rubicadas todas y firmada la última.

Errores dactilográficos apreciados que se subsanan: Sobre los signos a x j b l I x x i o e, los sobre escitos respectivamente: e m n n j V z z u a o, Valen.

Madrid, 10 de Septiembre de 1.929.

Tomás Zerbón

