



282255

282 255

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de un a

..... PATENTE DE INVENCIÓN

por VEINTE años en España, por "MEJORAS EN LA

OCUPACION DE CAMPOS AGRICOLAS."

.....
.....

a favor de

INDUSTRIAL DE RASO, S.R. C.

domiciliado en LIMAÑO (Navarra).- Carrotana, 3

..... INVENTOR: Don Isidoro Lebrero Martínez, de nacionalidad española.



282255

La invención a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial de fecha 26 de Julio de 1.929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1.930.

El invento se concreta, según especifica claramente su enunciación a mejoras en la construcción de carros agrícolas, cuyas características mejoran concretamente las peculiaridades de los carros conocidos hasta ahora, bajando lo más posible el plano de carga sin alterar la línea de tiro de la tracción animal, para lo cual se establece una nueva asociación en la unión de las varas de tiro con el bastidor del plano de carga.

Esta idea de abatir el plano de carga entraña una serie de ventajas entre las que caben destacar,

a) Mayor facilidad en la carga y descarga de la mercancía que se transporta.

b) El centro de gravedad del conjunto del vehículo queda de este modo más cerca del suelo, con lo que le dá mayor estabilidad haciendo menor el momento de vuelco.

c) Igualmente en las subidas y bajadas la carga, por gravitar más cerca del eje de suspensión del vehículo, se reparte uniformemente evitando las sobrecargas anteriores o posteriores.

Todas estas ventajas se ven complementadas por una serie de detalles y accesorios que complementan el conjunto del carro agrícola.

La descripción del invento, se realiza con ayuda de los dibujos que se adjuntan, cuya consignación expresa una forma de realización a título enunciativo y no con carácter limitativo.

En dichos planos la Figura 1 representa una vista de perfil del conjunto del carro con sus accesorios. La figura 2 nos muestra una vista en planta.

282255



En la Figura 3 se especifica una representación en alzado del vehículo visto por la parte anterior. La Figura 4 indica una vista en alzado dada a la parte posterior. Las Figuras 5 y 6 detallan la unión de las varas al bastidor que conforma el plano de carga, en representaciones en alzado y planta. En la Figura 7 se señalan sendos detalles de los cartabones de chapa que refuerzan la unión de las varas al carro, así como las cartelas inferiores, que tienen la misma finalidad. Las Figuras 8 y 9 son dos vistas en alzado y planta respectivamente del estalle de unión y acoplamiento de las varas, consignando los codos de refuerzo lateral y las cartelas inferiores.

En las Figuras aludidas representamos con letras y números los mecanismos y piezas concretas de éstos respectivamente, y que seguidamente nos referimos:

La letra A representa la unión de las varas al carro, para ello las varas (1), que presentan una forma troncocónica con pequeño ángulo de desviación, de sección tubular, están provistas de un acodamiento en su terminal de unión que se suelda a tope al bastidor (3) que constituye el acortamiento del plano de carga. Dicha unión se ve reforzada lateralmente por dos cartabones de chapa (7) y (8) que abrazan en forma de semitroncos de conos, siendo el interior de menor altura que el exterior, las varas (1) van provistas hacia la mitad de su longitud de sendos tentaculos (2) susceptibles de abatirse sobre la pieza (17) de la vara y fijarse allí; para este efecto y para auxiliar la fijación de la tracción animal lleva dispuesto igualmente los herrajes propios del caso (1').

Con la letra B nos referimos a las patas que se alojan bajo la unión de las varas y el bastidor. Cada una de ellas está compuesta por dos cartelas (6) de forma pentagonal, soldadas paralelamente entre sí dejando una cavidad en la que se aloja la pata abatible (4),

292255



que se fija en sus posiciones de apoyo o plegado mediante un tornillo pasante (5), que se aloja respectivamente en los taladros (5') y (5''). Dichas cartelas duplican su función de alojamiento de las patas y refuerzo de la unión A entre las varas y el bastidor.

5 La misión específica de las patas, es para evitar, que la carga, caiga sobre la caballería, en algunas ocasiones, en que ésta tropieza y cae, ya que entonces el carro se apoya sobre las patas, quedando la suficiente holgura, entre el suelo y las varas, de esta forma, queda la caballería libre de todo peso, evitando al mismo tiempo, dobladura o roturas de las varas.

10 La letra C representa el mecanismo de acoplamiento de las ruedas y eje a la caja propiamente dicha. Con auxilio de los bancos de angular (20) se fija el eje (18) a los transversales (3') que conforman el bastidor de asentamiento de la caja. El eje (18) puede ser doblemente acodado o recto, según especifica la Fig^a 4^a. En el caso de ser acodado lleva unos refuerzos (22) para contrarrestar los esfuerzos de flexión a que está sometido el eje. En los terminales del eje se acoplan sendas ruedas neumáticas que quedan en la misma vertical de los extremos laterales, reflejando la rodadura la anchura del carro.

15 La letra D concreta el sistema de freno, dispuesto lateralmente que consta de una palanca (9) provista de un diente que se fija a la rueda dentada (11); Igualmente dispone de una maneta (10') que gira en la palanca (9); traccionando ésta del cable desde la parte trasera B. La maneta se fija ó tambien se frena la palanca (9) por la anilla (12) se complementa el mecanismo de freno por el juego de palancas (9) y (14) que transmiten la tracción frenando ambas ruedas (19).

20 La letra E se refiere a la caja del vehículo, con tableros abatibles y cuya sustentación la compone un plano de carga que gravita sobre un bastidor rectangular de perfiles en U (3, 3''), reforzado en su longitud por dos perfiles (3'), dispuestos a la altura del acoplamiento

30



92255

de las varas. En la parte posterior se dispone de otro tentenazo (16) con su abrazadera de sujeción (16') cuando está abatido.

Hacia la descripción precedente, hemos de añadir, que los detalles de realización de la idea expuesta, pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente

H O T A

En resumen: La Patente de Invención que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

1ª.- MEJORA EN LA CONSTRUCCION DE CARROS AGRICOLAS, caracterizadas porque la línea de tracción animal está en un plano superior al plano de carga, disponiendo para ello de dos varas tubulares de forma troncopiramidal con pequeño ángulo de desviación, ligeramente convergentes hacia sus terminales, disponiendo igualmente de un acoplamiento en dichas varas junto al terminal de acoplamiento al bastidor del plano de carga, que se conforma rectangularmente por perfiles en U, reforzados transversalmente por sendos perfiles a la altura del acoplamiento a las varas; habiéndose previsto también realizar abatibles y desmontables los laterales y cartelas.

2ª.- MEJORA EN LA CONSTRUCCION DE CARROS AGRICOLAS, caracterizadas según la reivindicación anterior y porque, además dispone de unos cartabones de chapa de forma semitroncocónica que abrazan periféricamente la curvatura de la vara y refuerzan la soldadura a tope entre las varas y el bastidor; igualmente dispone de dos cartelas a cada lado soldadas entre sí paralelamente que dejan una abertura que aloja a sendas patas abatibles, fijadas por un pasador con doble posición, disponiendo asimismo de un mecanismo de freno con una maneta que engranan en una rueda dentada y mediante una maneta pone en acción un juego de palancas que forman ambas ruedas caladas en los extremos de un eje tubular que se fija solidariamente con el auxilio

282255



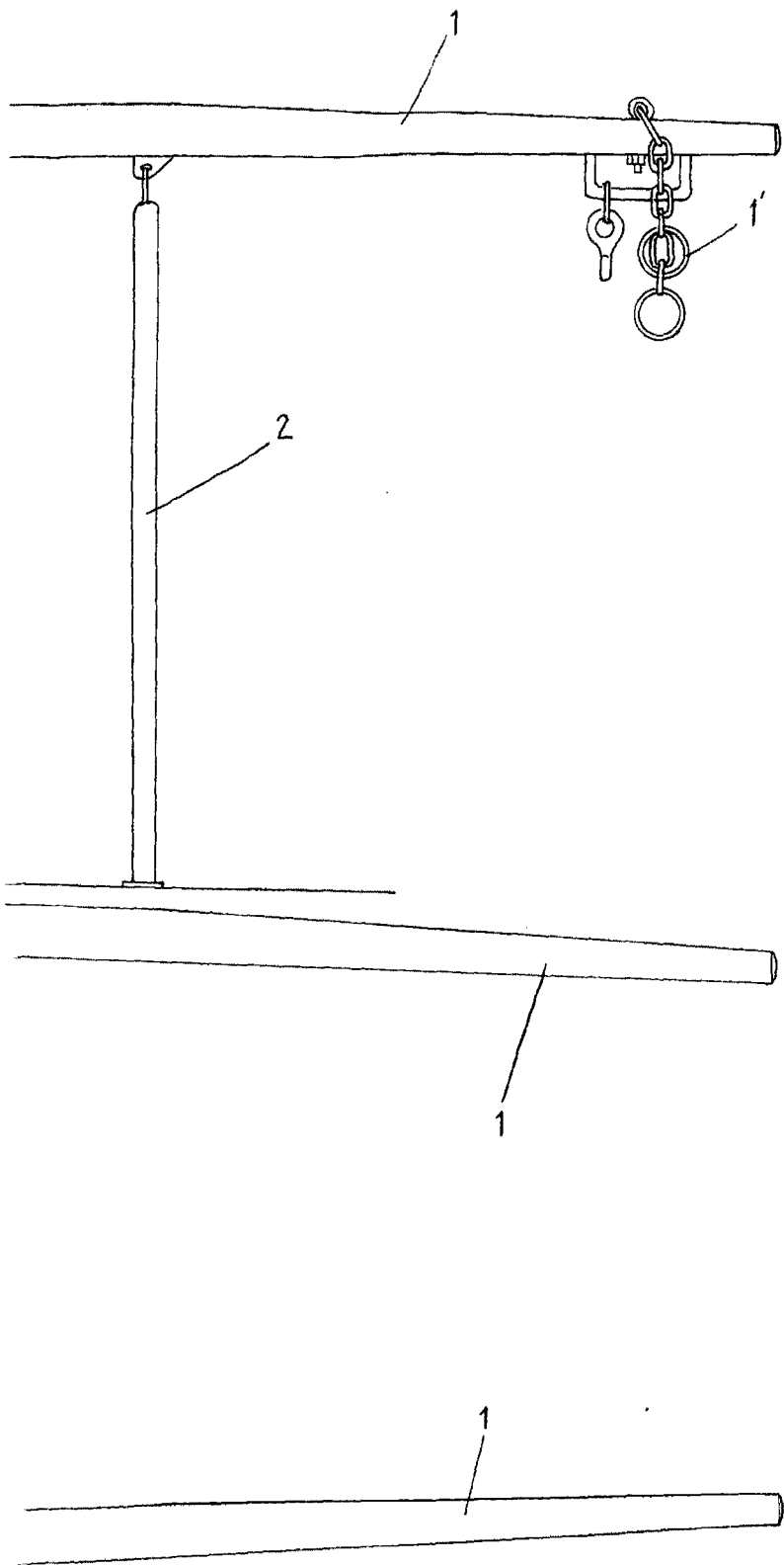
5 de angulares a los transversales del bastidor que soporta la caja, de forma que la separación de ambas ruedas neumáticas coincida con la anchura de las vías o anchura de vía exigida para cada terreno o provincia. Se prevé igualmente como elementos de apoyo tres tentemos dispuestos dos de ellos en el centro de las varas de tiro y el tercero en la parte posterior siendo todos ellos abatibles y fijables por un gancho abrazadera.

10 3ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invención que se solicita: "MEJORIAS EN LA CONSTRUCCION DE CAMIONES AGRICOLAS".

Todo conforme qu da descrito y reivindicado en la presente Memoria que consta de seis páginas mecanografiadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 7 de Noviembre de 1962

ALFONSO UNGRIA



ESCALA VARIABLE
Madrid, 7 de Noviembre de 1962
ALFONSO UNGRIA
P.P.

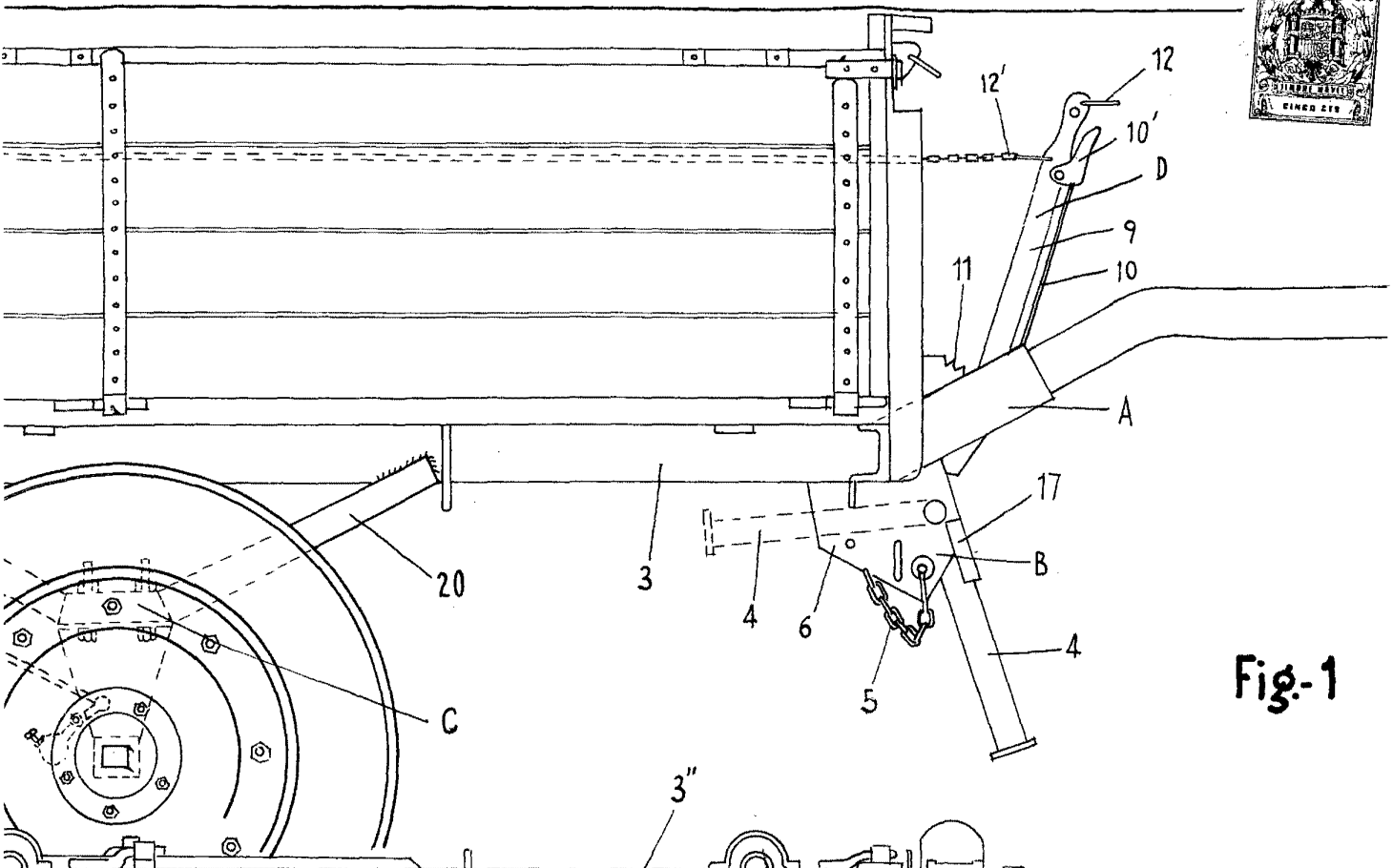


Fig-1

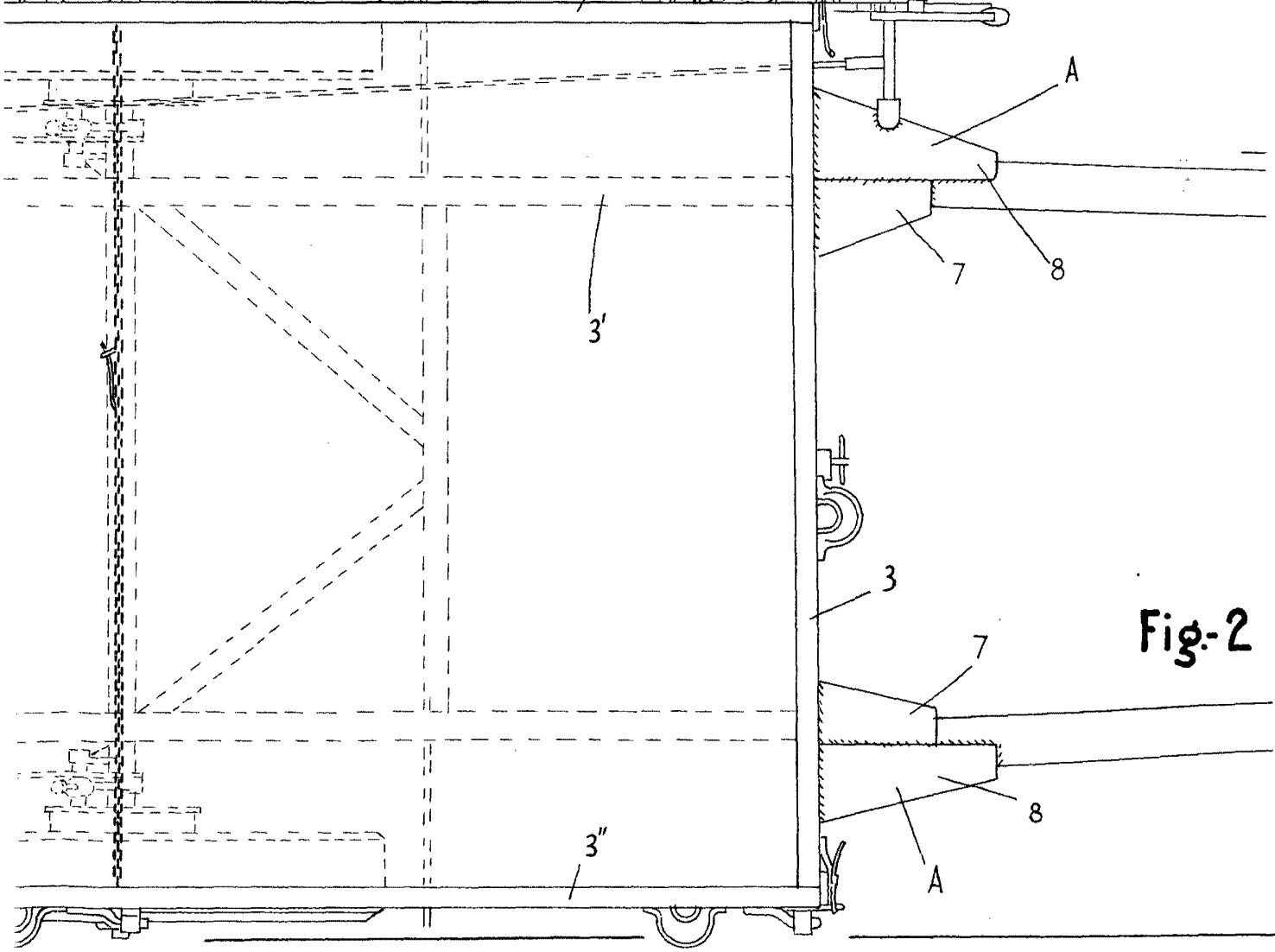
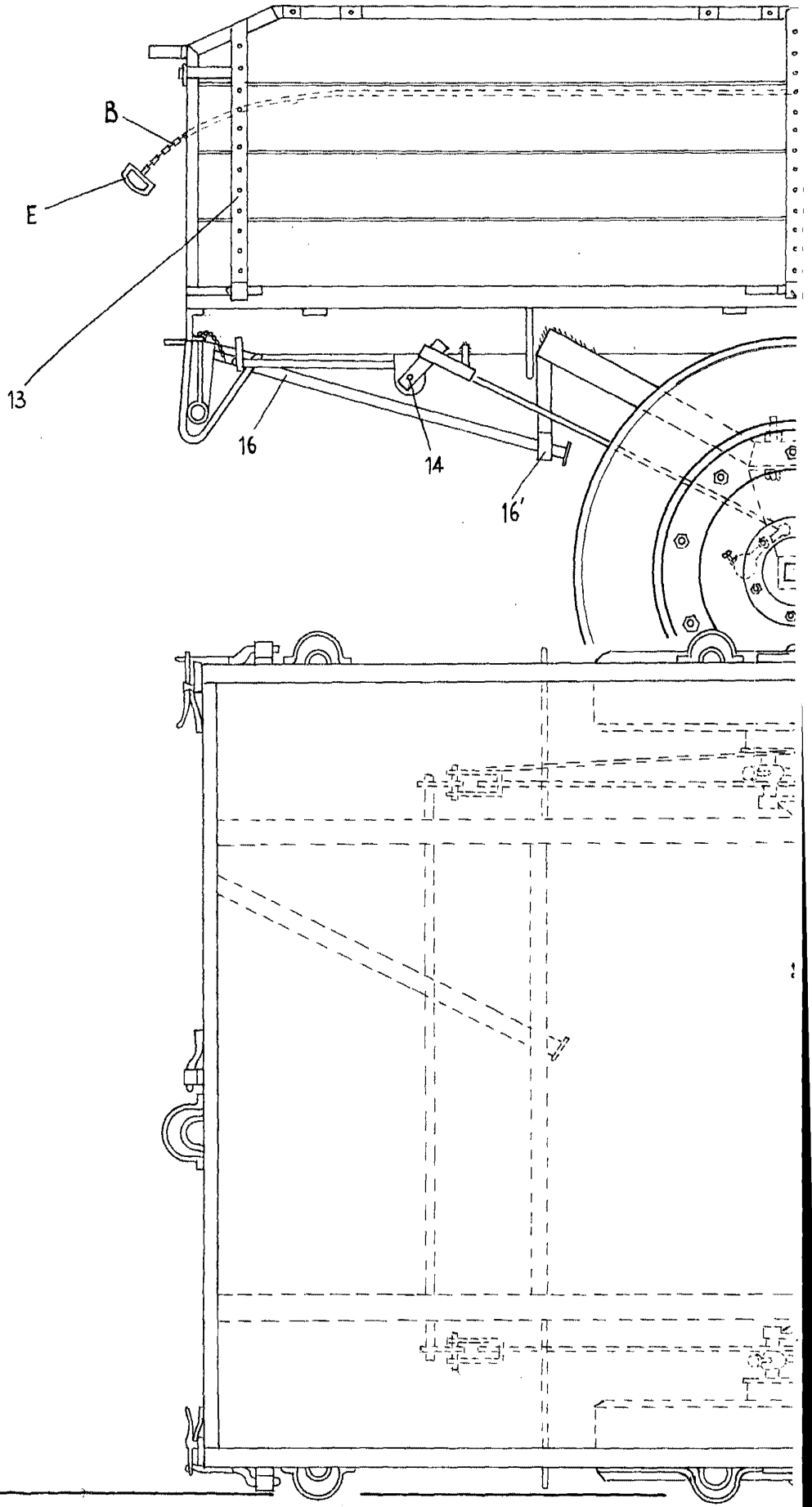


Fig-2



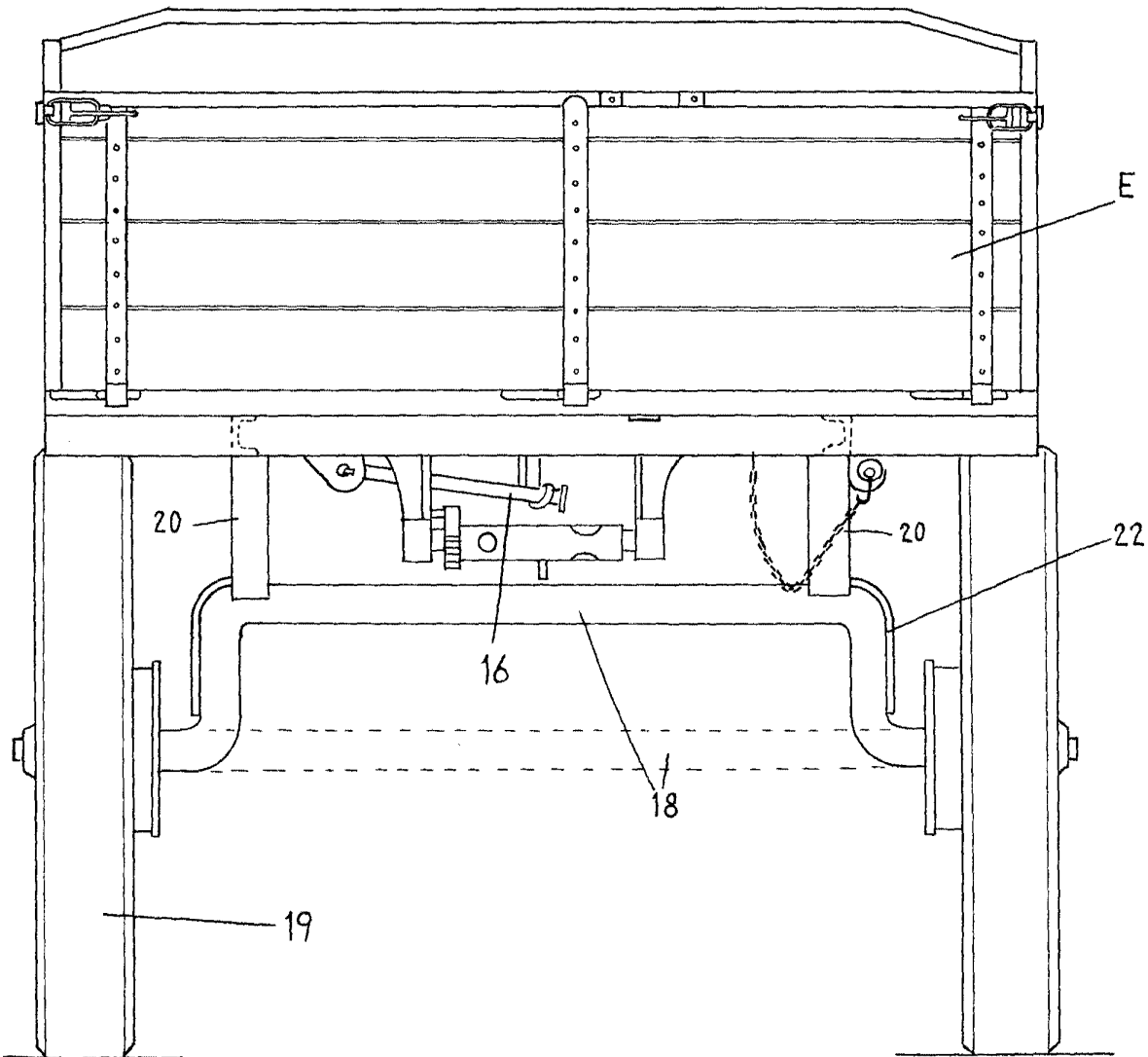


Fig-4

ESCALA VARIABLE
Madrid, 7 de Noviembre de 1965
ALFONSO UNGRIA
P.P.

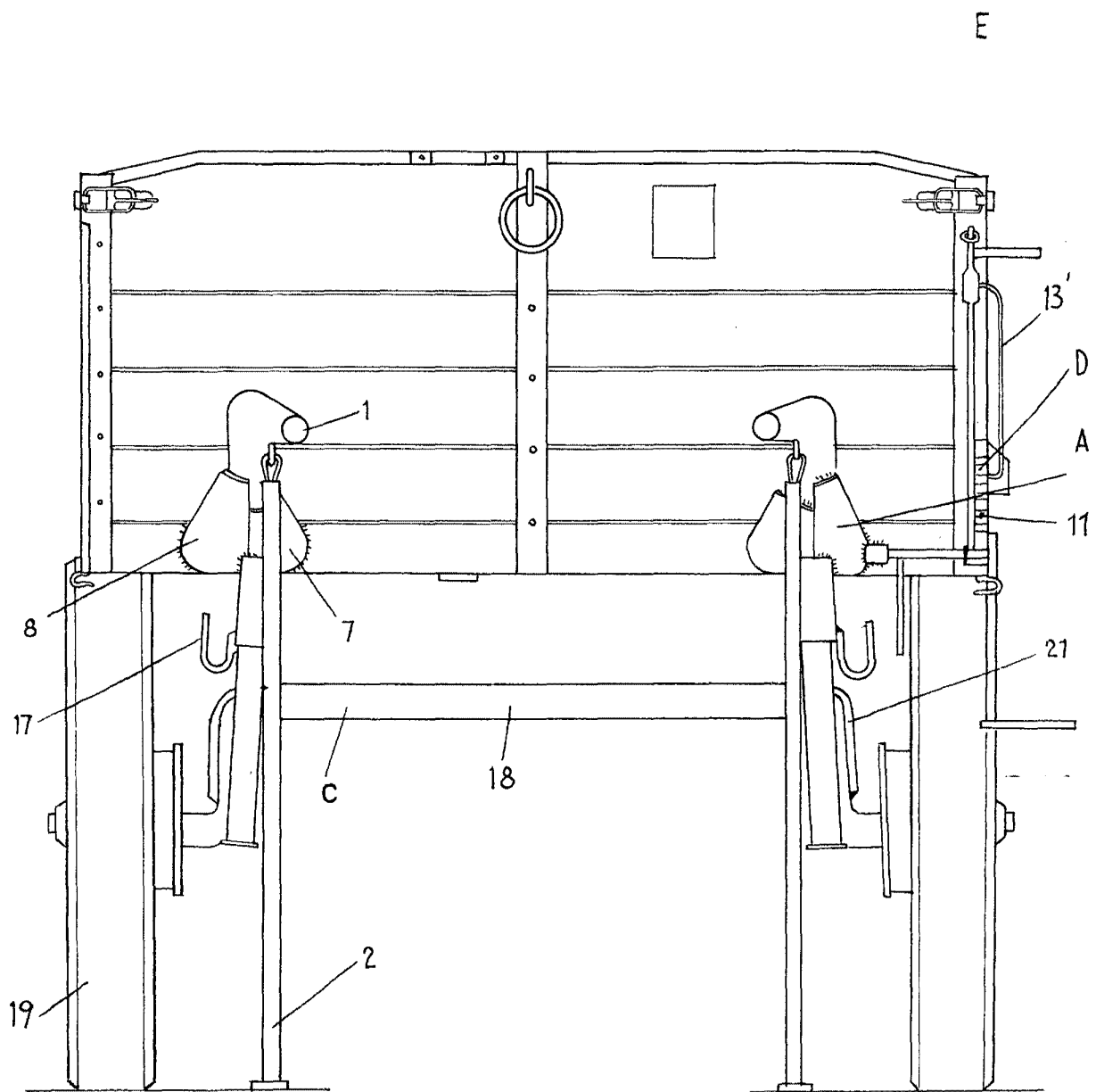


Fig-3

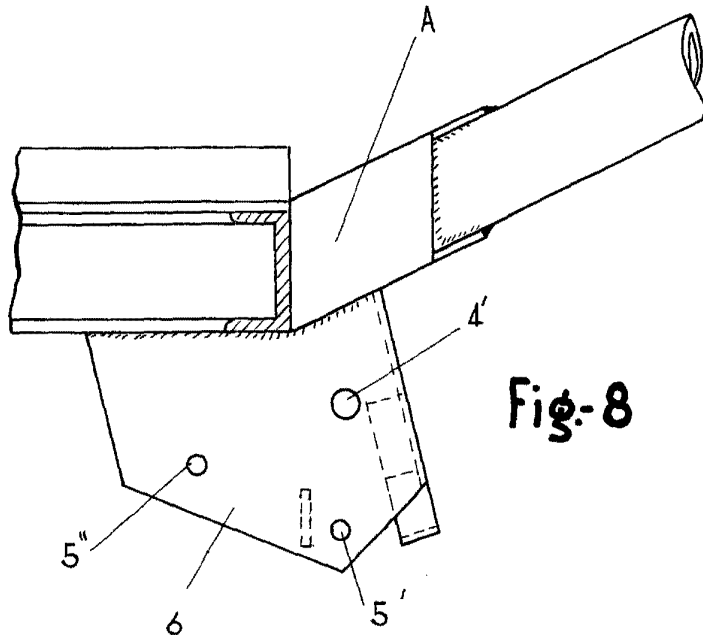


Fig-8

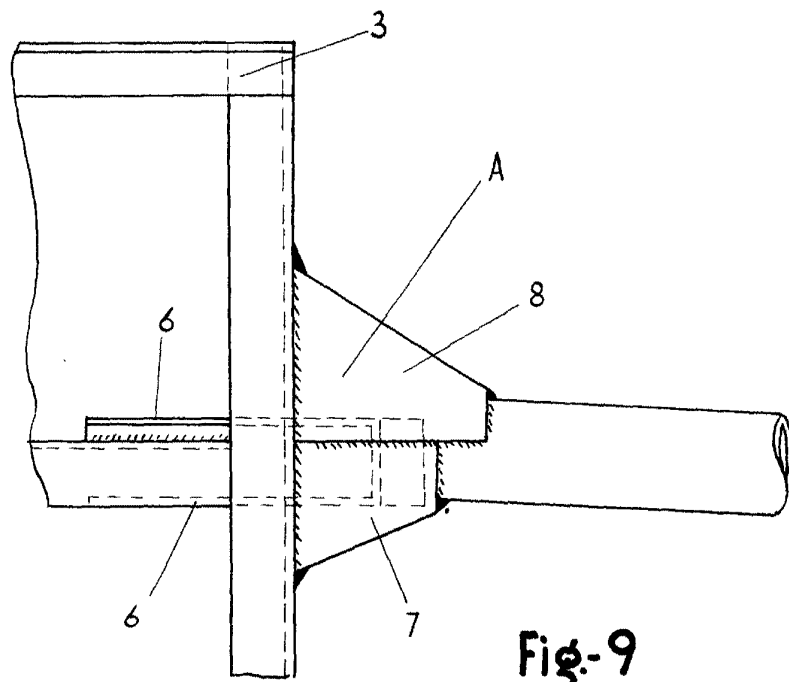
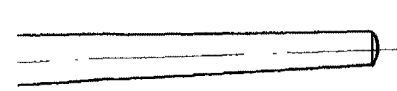
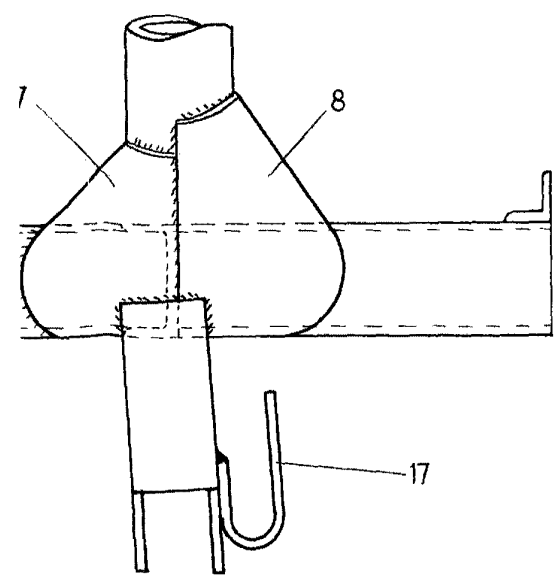


Fig-9



ESCALA VARIABLE
Madrid, 7 de Mayo de 1962
ALFONSO UNGRIA
p.p.

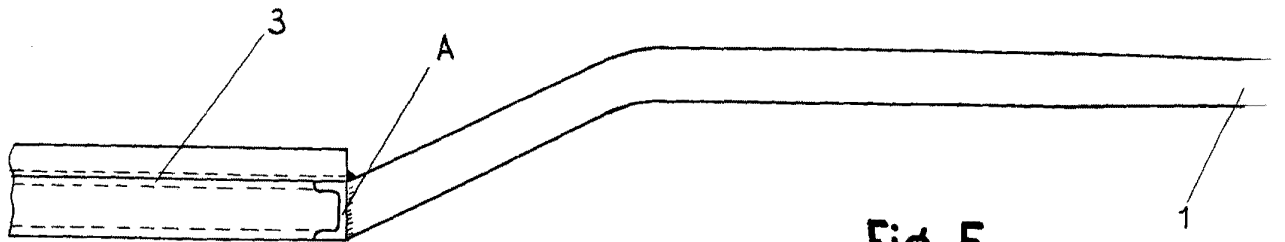


Fig-5

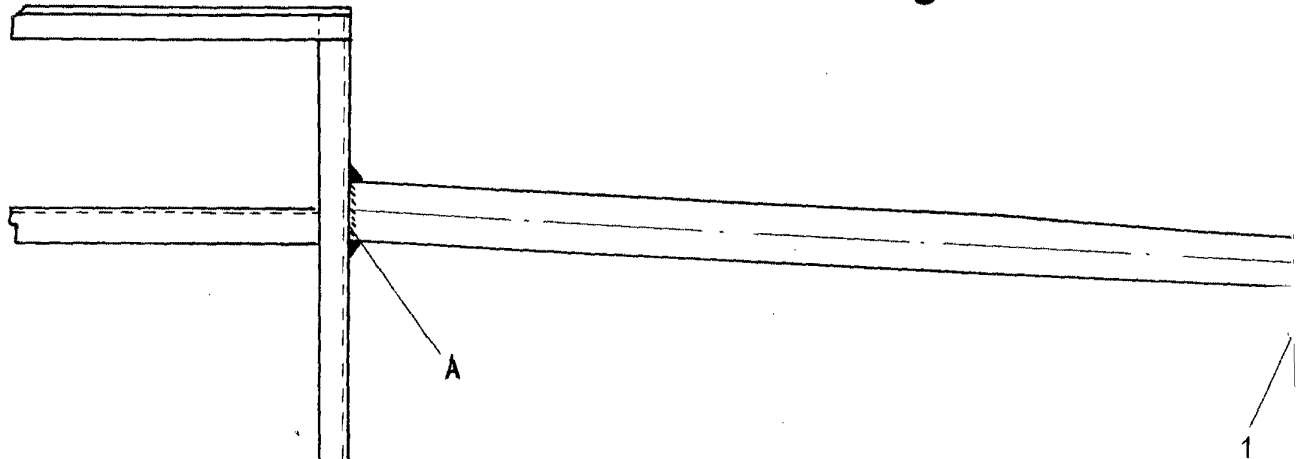


Fig-6

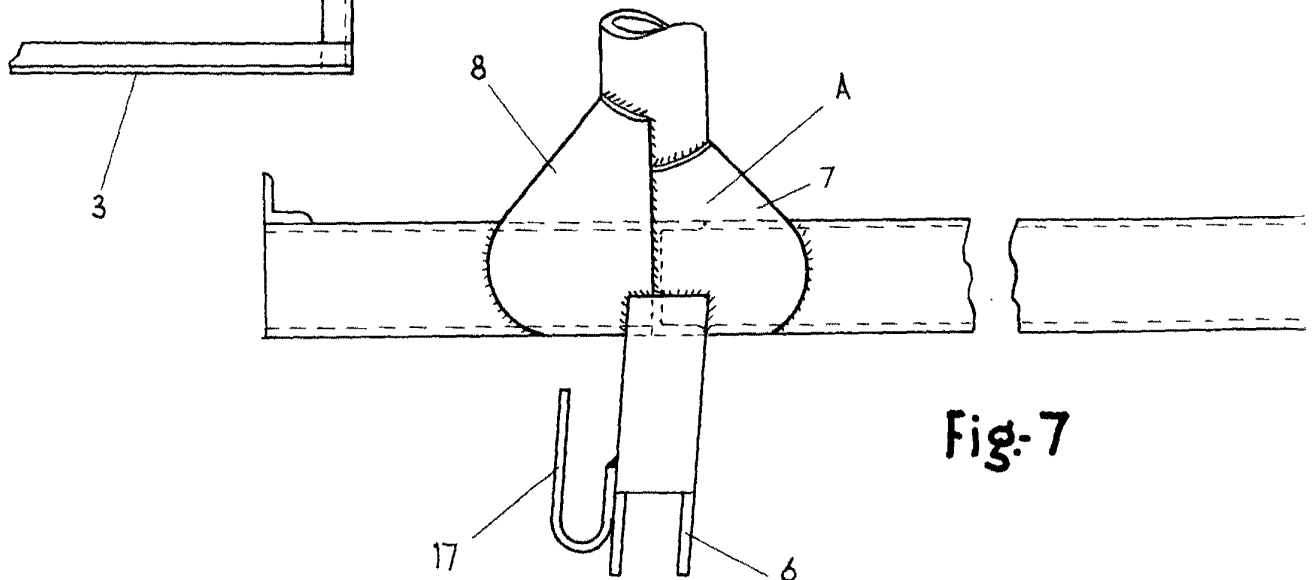


Fig-7