



## MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de un modelo de utilidad por veinte años en España, por "Una cámara neumática múltiple de alta seguridad aplicable a toda clase de vehículos", a favor de D. Luis Gil Acero, residente en Madrid, calle de San Quintín num. 6.-

=====

El objeto del presente modelo de utilidad, persigue finalidad tan determinada, concreta y auténtica, cual la de resolver de modo definitivo el problema aún hoy existente, de evitar los desperfectos, averías y peligros inherentes de los sistemas de cámaras neumáticas utilizadas actualmente en automovilismo o cualquier otra clase de vehículos.

El invento que ampara y a que se refiere esta solicitud de modelo de utilidad, tiene por objeto conseguir real y efectivamente la seguridad de los sistemas de cámaras neumáticas aplicables a vehículos y evitar los accidentes producidos por la imperfección de las cámaras neumáticas actualmente en uso.

El objeto de invención consiste en repartir el aire ocluido en el interior de una cámara de vehículo ordinaria, en varios departamentos, constituyendo, cada uno de éstos departamentos una cámara independiente.

La estructura de estos departamentos es teroidal al igual que la cámara ordinaria, y se encuentran de tal forma distribuidos en el interior de la cámara en donde se han de ocluir, que cada una de éstas cámaras independientes se encuentran en íntimo contacto con la superficie interior de la zona de cubierta que establece contacto con el suelo.

En pró de la mejor comprensión del invento, explicaremos se-



guidamente a título de ejemplo y con la ayuda de la adjunta hoja de dibujos uno cual quiera de los procedimientos que pueden ser utilizados para satisfacer en plenitud las condiciones enunciadas anteriormente.

5 En la fig. 1, puede verse una sección transversal de la cámara objeto de éste modelo de utilidad. Como puede verse en esta fig. 1, el área total de la sección de la cámara está dividida en tres partes, cada una de éstas partes representan entre sí, cámaras independientes. El número de tres en que ha sido dividida ésta cámara puede ser aumentado tantas veces como se desee, teniendo en cuenta que  
10 a mayor número de cámaras distribuidas en la forma expuesta dentro del área total de la cámara ordinaria, mas seguridades proporcionará el sistema.

En ésta fig. 1, las letras A. B. y C., representan respectivamente las tres cámaras independientes de que está constituido el modelo que representa la figura.  
15

La letra D., representa la cubierta envolvente de la cámara y E, la llanta sobre la que se monta el conjunto.

En la fig. 2, puede verse un perfil de una cámara constituida  
20 bajo los principios del sistema objeto de éste modelo, constituida por tres secciones. El perfil de la cámara puede ser de igual forma idéntico al de una cámara ordinaria, en éste caso, la cámara estaría provista de divisiones a través de su longitud en la forma representada en la fig. 1, a fin de obtener los departamentos ó cámaras independientes. Así pues, el sistema de cámara objeto de éste modelo,  
25 puede ser construido o realizado en forma de una sola cámara provista de paredes interiores dispuestas en la forma que ilustra la fig. 1, a fin de obtenerse los departamentos ó cámaras independientes, ó también en forma de cámaras construidas independientemente y adheridas entre sí por medio de un pegamento ó medio análogo a fin de conseguir la estructura periférica del conjunto, conveniente. También  
30 como es lógico, pueden ser construidas independientemente y después vulcanizarlas conjuntamente a fin de obtener una sola pieza de goma.



Los departamentos en que se divide la cavidad de la cámara, ordinaria, pueden ser dos, tres, cuatro ó más, disponiendo siempre éstos departamentos en la forma que ilustra la figura 1, ó sea, paralelos entre sí y de una altura equivalente a la misma de la cavidad de la cubierta.

El llenado de éstos departamentos puede realizarse por medio de una válvula de conducción con una bifurcación múltiple de tal forma que cada una de éstas bifurcaciones vaya a conectarse con su correspondiente cámara, y dotadas todas éstas bifurcaciones con un sistema de válvula tal, que haga que cada cámara quede independiente del resto, para los efectos del vaciado no intencionado.

La fig. 3, ilustra la disposición del montaje de las cámaras así como la conducción del llenado de aire. Igual que en la fig. 1, A. B. y C., representan las cámaras de la cubierta de éstas cámaras E., la llanta sobre la que se monta el conjunto; F., el conducto del llenado y G, las bifurcaciones para cada una de las secciones en que están divididas el área total de la cámara y que al mismo tiempo están provistas del mecanismo adecuado para aislar cada una de las secciones del resto, una vez llenadas de aire.

El conjunto constituido según lo expuesto evita los accidentes inherentes de una cámara ordinaria por efecto de pinchazo, rozado, escape por la válvula, etc. ya que en éste tipo de cámara ordinaria las averías indicadas producen el vaciado total de la cámara, y por el contrario, cuando ésta avería se manifiesta en la cámara que es objeto de éste modelo de utilidad, producen el vaciado de una sola de las secciones, ó sea la afectada, perdiendo el conjunto de la cámara tan solo la capacidad de aire correspondiente a la sección afectada y permaneciendo el conjunto restante con aire suficiente para rodar, ya que si la cámara está constituida por cuatro secciones, solamente se pierde un cuarto de la capacidad total, si de cinco un quinto, etc. etc.

N O T A.-

El presente modelo de utilidad comprende las siguientes rei-



vindicaciones:

1.- Una cámara neumática múltiple de alta seguridad aplicable a toda clase de vehículos, que consiste en repartir el aire ocluido en el interior de una cámara de vehículo, en dos, tres, ó más departamentos independientes.

2.- La misma cámara según lo reivindicado en el punto anterior caracterizada por el hecho de que la estructura de cada uno de estos departamentos es de forma terciada al igual que la cámara ordinaria y se encuentran de tal forma distribuidos en el interior de la cubierta en donde se han de ocluir, que cada una de estas cámaras se encuentra en íntimo contacto con la superficie interior de la zona de cubierta que establece contacto con el suelo.

3.- La misma cámara según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizada por el hecho de que una vez llenados de aire dichos departamentos, quedan independientes entre sí a los efectos de vaciado no intencional, ó sea producido por accidente ó avería, pudiéndose producir únicamente el vaciado de la sección afectada, manteniéndose por lo tanto la presión de aire en el resto de las secciones y evitando por consiguiente el vaciado total del conjunto que constituye la cámara neumática.

4.- La misma cámara según lo reivindicado en los puntos 1 ó 3, caracterizada por el hecho de que la sección de la cámara neumática ordinaria que está dividida en la forma representada en la hoja de dibujos que se acompañan, puede ser construida bien en forma independiente adhiriéndola ulteriormente entre sí, ó bien en forma de una sola cámara con divisiones interiores, constituyendo el conjunto una sola pieza de goma.

5.- "Una cámara neumática múltiple de alta seguridad aplicable a toda clase de vehículos".

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, la cual consta de cuatro hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid, 17 Septiembre de 1945.

12566

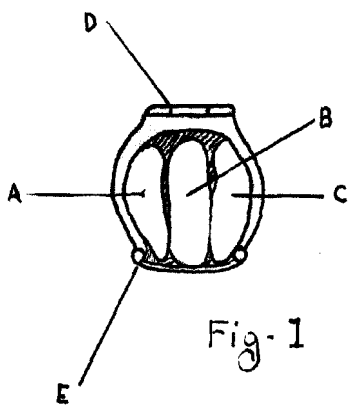


Fig-1

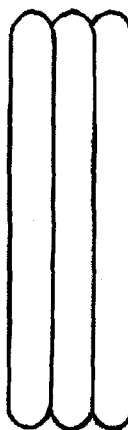


Fig-2

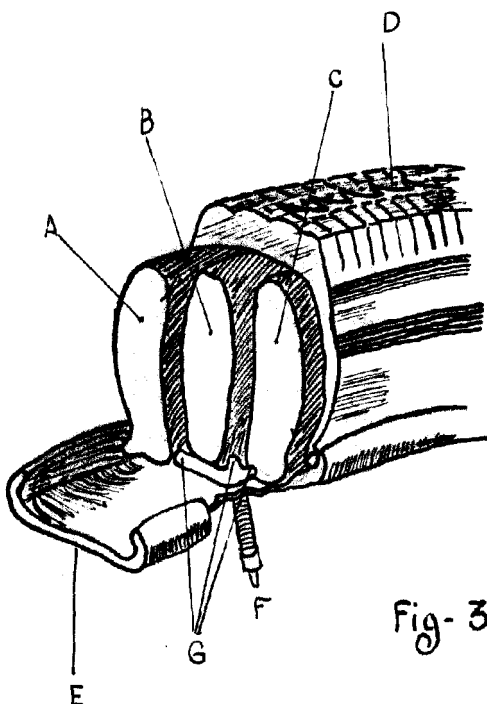


Fig-3

ESCALA VARIABLE

17 Septbre 1945