

18921

M E M O R I A

Correspondiente al modelo de utilidad para "Nueva rueda de seguridad para vehículos" solicitado registrar y reivindicar por DON ALFONSO GARCIA LAUREL.



DON ALFONSO GARCIA LAUREL, español, Ingeniero, vecino de Madrid, domiciliado en la calle del Barquillo número treinta y dos.

MODELO DE UTILIDAD PARA "NUEVA RUEDA DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS".

5.- M E M O R I A

El modelo de utilidad que solicitamos registrar y reivindicar consiste en una rueda en la que además del bandaje neumático usual de cubierta de caucho y cámara de aire a presión, lleva un bandaje adicional o dos bandajes (iguales) adicionales.

10.- En las descripciones siguientes, salvo al final de esta memoria, nos referimos únicamente para mayor concisión y claridad al caso de rueda con un bandaje adicional y su aplicación al vehículo automovil.

Este bandaje adicional será en general más pequeño que el usual 15.de la rueda, bien por hacerse de menor sección (según se vé en vista en la figura 1ª) o por hacerse de menor diámetro (según se vé en vista en la figura 2ª) o por ambas causas (según se representa en vista en la figura 3ª); este bandaje adicional podrá ser igual al usual de la rueda y en este caso, ambos bandajes serán 20.-neralmente más pequeños que los corrientes (según se vé en vista en la figura 4ª).

Esta nueva rueda de seguridad para vehículos, ideada, por lo que respecta a automóviles, para sustituir a la actual de un bandaje, usada en las ruedas delanteras, podrá adoptarse también 25.-ra las ruedas traseras, aunque no sea tan necesario.

En esta nueva rueda, sus dos bandajes van montados uno al lado del otro sobre una llanta de doble garganta (una para el bandaje neumático corriente y la otra para el bandaje adicional) representada en vista en las figuras 5ª, 6ª, 7ª, y 8ª; en éstas fi-



30.- guras las gargantas son de base hundida, pero naturalmente pueden ser de base plana, partida, y demás tipos conocidos de llantas, no dibujándose por considerarlo supérfluo, las figuras correspondientes a estos diversos casos.

De no utilizarse la mencionada llanta de dos gargantas, irán

35.- acoplados estos bandajes uniéndolos solidariamente por los correspondientes discos (según se vé en corte en la figura 9a) o uniéndolos por sus llantas o por otro medio cualquiera. También pueden quedar independientes utilizando manguetas y bujes adecuados.

40.- La principal finalidad de utilidad y ventaja de esta nueva rueda de seguridad, consiste, en que al producirse un pinchazo o reventón u otra anomalía en su bandaje neumático corriente, entra inmediatamente en acción el bandaje adicional, apoyando en el suelo y sustituyendo en su función al averiado, evitándose la

45.- pérdida de la dirección y sus consecuencias generalmente funestas especialmente si la avería es en la rueda o ruedas delanteras.

Además de esta principal ventaja, consideramos las siguientes:

Evita la ineludible necesidad, hasta el presente, de proceder

50.- a la inmediata reparación o sustitución de la rueda averiada, -- cualesquiera que sean las condiciones atmosféricas, hora y lugar en que se produzca la avería, pues los coches dotados con estas nuevas ruedas de seguridad, pueden continuar su marcha hasta la localidad cercana, sin soluciones de continuidad por avería en el

55.- bandaje neumático usual, reduciendo la velocidad como medida de precaución, durante este régimen provisional de marcha.

Otra ventaja en caso de pinchazo o reventón u otra anomalía en el bandaje neumático corriente, es que al cargar el peso que corresponde del vehículo sobre el bandaje adicional y no so-

60.- bre el averiado, se evita que en éste se destruya la cámara e incluso la misma cubierta, al rodar apoyando éstas en las pestañas de la llanta.

También se evita el peligro actual e inherente a salirse la cubierta al perder presión la cámara, caso posible si la llanta

65.- es de las corrientemente empleadas de tipo de base hundida.

En los automóviles dotados con las cuatro ruedas de seguridad se evita la posibilidad de pérdida o sustracción de la rueda de

recambio, puesto que ésta ya no es necesaria y por otra parte al no necesitar rueda de recambio no hay razón para que tengan que

70.- ser iguales los bandajes neumáticos usuales de sus ruedas, delanteras y traseras, teniéndose por tanto la ventaja de que los bandajes de las traseras pueden ser de mayor sección que los correspondientes de las delanteras, sobre cuya conveniencia no hay que insistir dado el mayor peso que carga sobre las traseras, sobre-



75.- todo en camiones y en automóviles de línea y por otra parte los bandajes usuales de las delanteras podrán ser en lo sucesivo de menor sección que la que tiene actualmente pues, toda vez que las dimensiones de los bandajes de las ruedas delanteras y zagueras pueden ser distintas, es suficiente que sus dimensiones respon-

80.- dan unicamente a la carga que han de soportar.

Todo lo anteriormente expuesto, referido a rueda con un bandaje neumático usual y con un bandaje adicional y a su aplicación al vehículo automóvil, lo hacemos extensivo a la rueda con bandaje neumático usual y con dos bandajes adicionales (figuras 10ª y

85.- 11ª, en vista) ya mencionada anteriormente y a todos los vehículos que utilizan ruedas elásticas o bandajes, como motocicletas, bicicletas, aviones y demás vehículos, haciendo presente que la adopción de esta rueda con dos bandajes adicionales es especialmente recomendable para los vehículos que tienen una sola rueda

90.- por eje.

Por todo lo expuesto, queda de manifiesto las ventajas y utilidad de esta nueva rueda de seguridad para vehículos, según las reivindicaciones que se detallan a continuación:

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

95.- 1ª.- Una nueva rueda de seguridad para vehículos, caracterizada esencialmente por tener además del bandaje neumático usual (de cubierta de caucho y cámara de aire a presión) otro bandaje adicional, neumático, macizo o elástico, generalmente más pequeño.

100.- 2ª.- Una nueva rueda de seguridad, según la reivindicación anterior, en que ideada para sustituir a la de tipo actual de un bandaje, de las ruedas delanteras de los automóviles, podrá adoptarse también para las zagueras y también para toda clase de vehículos que utilicen ruedas elásticas o bandajes.

105.- 3ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones

18921

anteriores, en que el bandaje adicional, tiene el mismo diámetro que el usual, pero es más pequeño por serlo su sección (según se vé en vista en la figura 1ª).

4ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones 110.- 1ª y 2ª en que el bandaje adicional tiene la misma sección que el usual, pero es más pequeño por serlo su diámetro (según se vé en vista en la figura 2ª)



5ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones 1ª y 2ª en que el bandaje adicional es más pequeño que el usual 115.- por serlo su diámetro y su sección (según se vé en vista en la figura 3ª).

6ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones 1ª y 2ª, en que el bandaje adicional es de las mismas dimensiones que el usual (según se vé en vista en la figura 4ª).

120.- 7ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones anteriores, en que los bandajes (adicional y usual) de las ruedas delanteras pueden ser de distintas dimensiones que los correspondientes de las ruedas traseras.

8ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones 125.- anteriores, en que sus dos bandajes ván montados en una llanta de dos gargantas, una de las gargantas para el bandaje neumático corriente y la otra para el bandaje adicional, pudiendo ser estas gargantas de base hundida (según se vé en vista en las figuras 5ª 6ª, 7ª, y 8ª) o bien de base plana, partida y demás tipos de llantas y adecuadas estas gargantas a las dimensiones y tipos de los 130.- bandajes que se empleen, siendo esta llanta doble aplicable a todos los tipos de ruedas de madera o metálicas, de disco, de alambres, de chapa de acero embutida con radios, fundida de electrón y demás tipos de ruedas.

135.- 9ª.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª y 7ª, en que sus bandajes ván montados en sendas llantas, quedando unidos solidariamente por ellas o por sus discos correspondientes (según se vé en corte en la figura 9ª) si bien pueden quedar independientes y pudiendo ser estas -- 140.- llantas de cualquiera de las disposiciones actualmente empleadas, de base plana, base hundida, base semi-hundida, base partida, y demás llantas adecuadas y pudiéndose aplicar estas llantas a cualquiera de los tipos de ruedas ya señalados en la reivindicación 8ª

18921

rueda por eje (para sustituir a ésta) podrá adoptarse también para toda clase de vehículos que utilicen ruedas elásticas o bandajes.



185.-  
18.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones anteriores, en que podrán ponerse cartuchos de seguridad, ya conocidos, que hacen explosión al disminuir, rebasando un cierto límite, la presión en las cámaras de aire de los bandajes usuales neumáticos de las ruedas de este nuevo modelo de seguridad.

190.-  
19.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones anteriores, en que son independientes los materiales empleados en la construcción de sus distintos elementos constitutivos, así como la forma y dimensiones absolutas y relativas de los mismos.

195.-  
20.- Una nueva rueda de seguridad, según las reivindicaciones anteriores, en que bien esté dotada de uno o de dos bandajes adicionales, es de aplicación para todos los vehículos que utilicen ruedas elásticas o bandajes, como automóviles, motocicletas, bicicletas, aviones y demás vehículos.

200.-  
21.- Una nueva rueda de seguridad para vehículos.

Madrid, 2 de Enero de 1.949

*Manuel Laurel*

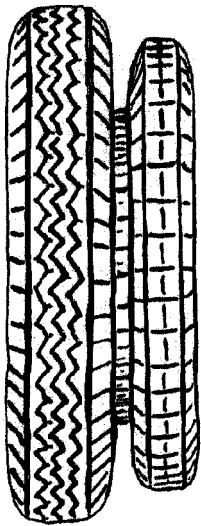


Fig. 1

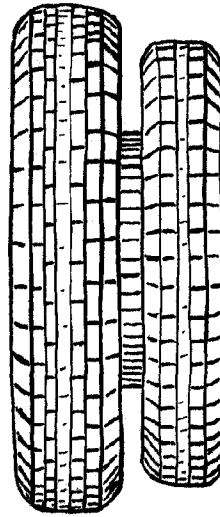


Fig. 3

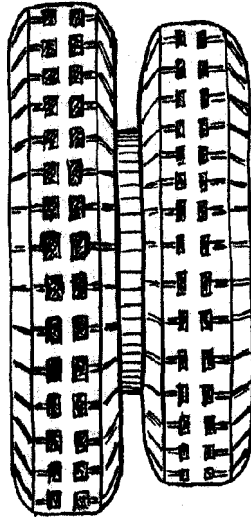


Fig. 2

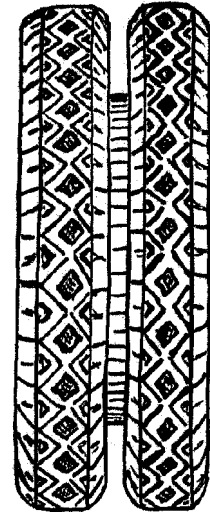


Fig. 4

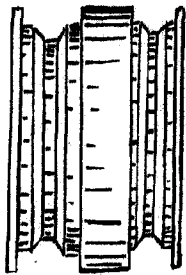


Fig. 5

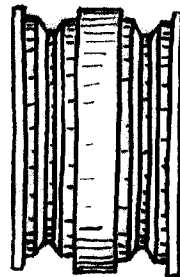


Fig. 8

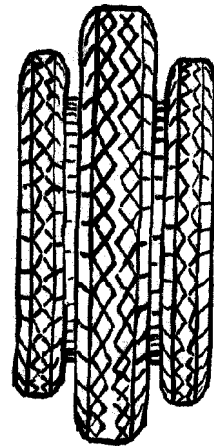


Fig. 10

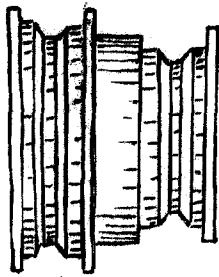


Fig. 6

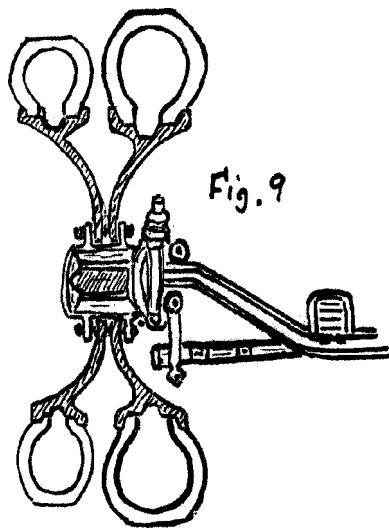


Fig. 9

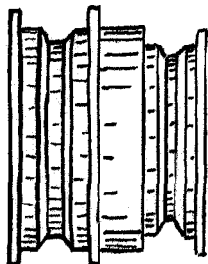


Fig. 7

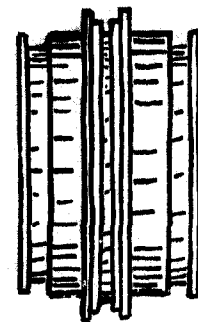


Fig. 11

*Manufactured*