



10 Eliminar el riesgo de pinchazo; reducir el peso de  
la rueda en su conjunto con relación a las de igual tamaño;  
dar a la rueda en su conjunto una vida prácticamente ilimitada,  
sin necesidad de reparaciones; sustituir a la doble rueda en  
los camiones de gran tonelaje, ya que la resistencia de ésta  
es muy superior; adaptar el sistema de rueda neumática a tran-  
15 vias y trenes, lo que reporta importantes ventajas ya que  
ello permite absorber las trepidaciones y amortiguar los rui-  
dos, haciendo más duradero el material.

Otras particularidades y ventajas pueden deducirse  
de la descripción que se hará a continuación, con referencia  
20 a los planos que se acompañan en los cuales se representa es-  
quemática y sencillamente, y solo a título de ejemplo no li-  
mitativo, una forma de realización susceptible de modificación  
en todas aquellas partes o elementos que no supongan una alte-  
ración fundamental de las características que serán reivindi-  
25 cadas.

Según el ejemplo de ejecución representado, el neumá-  
tico preconizado está integrado por una cámara metálica (3)  
compuesta de dos elementos simétricos o canales circulares  
(1-1') que se complementan unidos por el plano medio, con  
30 una ensambladura formada por una serie de pestañas alterna-  
tivas en "ala de mosca" (2) susceptibles de soldarse entre  
sí, por medio de soldadura amarilla ó con cobre a soplete,  
para constituir un solo cuerpo hueco. En cualquier punto apro-  
piado se establece la válvula para la admisión del aire a  
35 la presión necesaria, después de lo cual el tapón de la vál-  
vula puede estañarse, dado que ya no sería nunca utilizado  
normalmente en ésta cámara de tipo perpetua.

Sobre la periferia de dicha cámara metálica (3) se

establase una banda de rodaje de caucho (4) adaptada a la  
40 cámara por simple presión y retenida en posición correcta  
por la propia aspereza de la soldadura (2) que es suficiente  
para hacer una sujeción eficaz. Esta banda de rodaje (4) al  
sufrir el natural desgaste puede reponerse fácilmente.

La rueda se completa por sus elementos interiores  
45 mediante soportes-llantas (5) compuestos de dos elementos,  
unidos estos por tornillos transversales (6), entre los cua-  
les se fija el disco (7) por tornillos (8)

En los casos de adaptación del sistema a una rue-  
da para carril, la banda de caucho mencionada, se sustituye  
50 por llantas metálicas (9-10) que constituyen dos arcos com-  
plementarios que se disponen y sujetan unidos sobre la cámara  
(3) mediante tornillos (12), estando previsto uno de dichos  
arcos del correspondiente ala (11).

En esta realización los elementos interiores para  
55 la sustentación de la rueda, lo componen unos arcos-llantas  
(13-14) unidos entre sí por tornillos (15), aprisionando só-  
lidamente el disco (16).

En los planos que se acompañan:

La fig. 1ª.- Es un detalle de la ensambladura en  
60 "ala de mosca" que, debidamente soldadas, establecen el cierre  
de los dos elementos integrantes de la cámara metálica, sus-  
ceptible de construirse en plancha de hojalata, plancha gal-  
vanizada, de acero u otros metales inoxidables apropiados.

La fig. 2ª.- Representa parcialmente una sección  
65 transversal de una rueda ligera, para automóviles, camiones u  
otros vehículos, provista de la banda de rodaje en caucho,  
adaptada a presión.

La fig. 3ª.- Es la misma rueda en vista lateral par-  
cial.

70

La fig. 3<sup>a</sup>.- Muestra parcialmente una sección transversal de una rueda, según la invención, adaptable a carril.

La fig. 4<sup>a</sup>.- Es la misma rueda de la fig. anterior, vista lateralmente.

75

La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

80

Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

E N T A . -

EL MODELO DE UTILIDAD que se solicita recaerá sobre las particularidades características de las siguientes reivindicaciones:

85

1<sup>a</sup>.- Nuevo resúntico aplicable a vehículos diversos; incluso a los que ruedan sobre carril, caracterizado por comprender una cámara metálica compuesta de dos elementos metálicos, simétricos y establecidos a modo de canal circular, que se complementan unidos por el plano medio de la cámara, con una ensambladura formada por una serie de pes-

tañas en "ala de mosca" alternativamente adaptadas y susceptibles de unirse por soldadura, (por ejemplo soldadura amarrilla o con cobre al soplete) para constituir un solo cuerpo hueco al que por medios usuales se dá aire a presión conveniente.

95

2<sup>a</sup>.- Nuevo neumático, según la reivindicación primera, caracterizado por establecerse sobre la periferia de la cámara mencionada, una banda de rodaje de caucho, acoplada por simple presión que la mantiene en posición correcta con la colaboración de la aspereza de la propia soldadura que realiza una retención eficaz.

100

3<sup>a</sup>.- Nuevo neumático, según las reivindicación 2<sup>a</sup> caracterizado por completarse la rueda en sus elementos interiores mediante soportes-llantas compuestos cada uno por dos elementos, que quedan unidos por tornillos transversales, entre los cuales se fija el disco también por tornillo.

105

4<sup>a</sup>.- Nuevo neumático, que, en los casos de adaptación a una rueda para carril, se monta sobre la cámara metálica una banda de rodaje también metálica, integrada por dos aros complementarios acoplables entre sí por tornillos, uno de cuyos aros vá provisto de la correspondiente pestaña de guía.

110

5<sup>a</sup>.- Nuevo neumático, según la reivindicación cuarta, caracterizado porque en esta variante los elementos interiores de sustentación de la rueda, lo componen unos aros-llantas unidos entre sí por tornillos y aprisionando al disco.

115

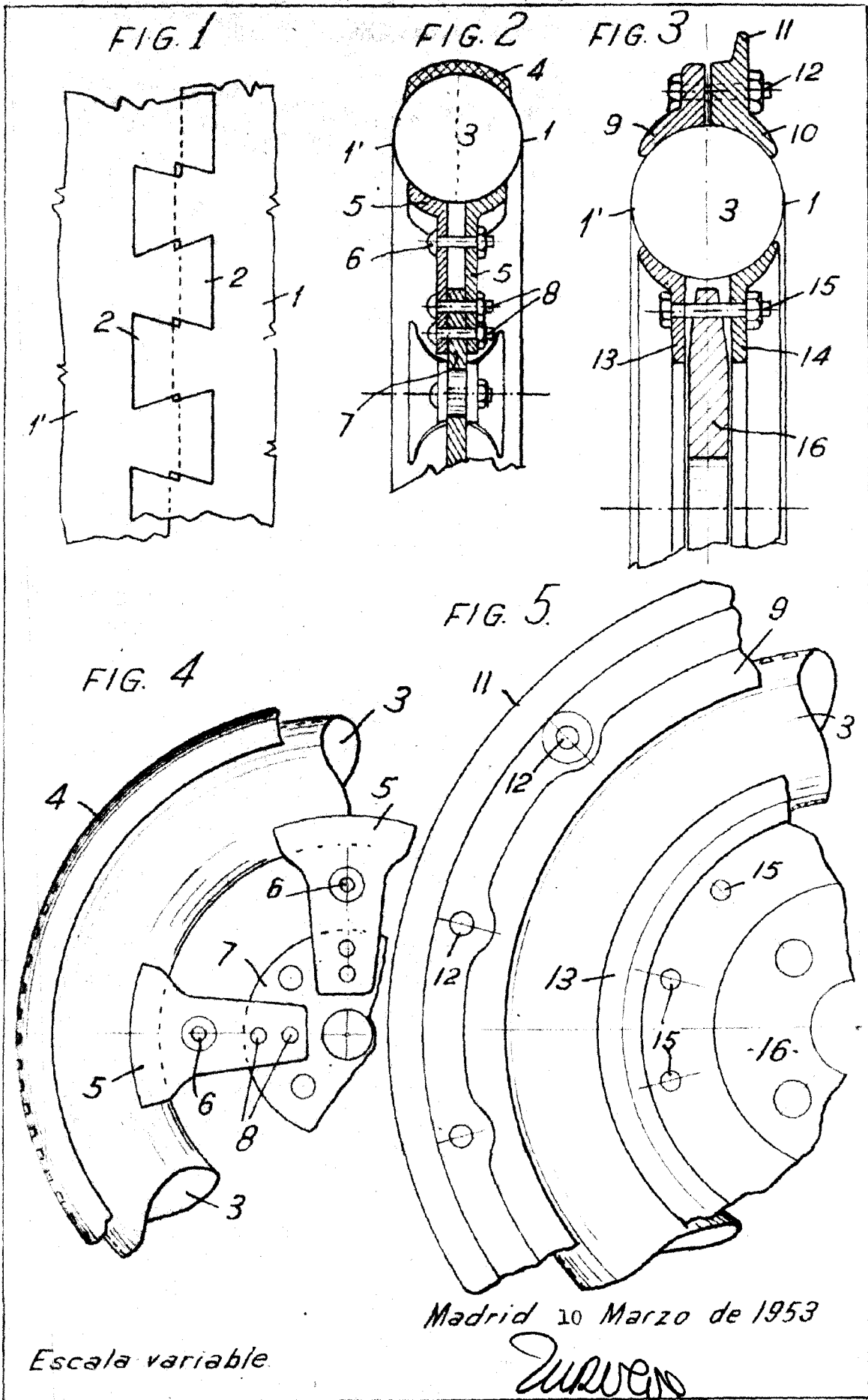
6<sup>a</sup>.- "Nuevo neumático con cámara metálica.

Todo según queda expuesto en la precedente Memoria que consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y hoja de dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid, 10 de Marzo de 1953

JUAN TORRES BERRA  
D. S.





Madrid 10 Marzo de 1953

Escala variable.

Torres