



38150

38150

MEMORIA DESCRIPTIVA
que se acompaña
a la solicitud de
un MODELO DE UTILIDAD, por veinte años en España,
a favor de
DON JUAN BAUTISTA LESGARDS, de nacionalidad fran-
cesa, residente en ANGLET (FRANCIA), Villa Francis,
p o r
UNA NUEVA LLANTA PARA BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y
VEHICULOS EN GENERAL

=====

-38150

10 SEP.



5

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 vigente Estatuto de la Propiedad Industrial de 26 de julio de 1929, texto refundido, publicado el 30 de abril de 1930.

10

El Modelo de Utilidad que se desea registrar tiene por objeto aumentar la eficacia del frenado en bicicletas y otros vehículos, mediante un nuevo tipo de llanta.

15

Existe actualmente una gran variedad de llantas, tanto para neumáticos y tubulares de bicicleta, como para neumáticos de motocicleta, cuyos costados o partes laterales donde se aplican los patines de los frenos, son planos o convexos por el exterior de la llanta. El frenado se produce, pero los patines no tienen ninguna guía en la llanta en el momento en que la operación de frenar se realiza y, por otra parte, no frenan suficientemente.

20

Estos inconvenientes son los que ha venido a resolver el presente Modelo de Utilidad, según veremos a través de esta memoria.

25

Para la mejor comprensión de la idea que se desea patentar, se acompaña una lámina de grabados, cuyas Figuras 1ª, 2ª y 3ª muestran la sección transversal de tres tipos de llantas de las comúnmente usadas, indicándose con el número 1 los costados donde actúan los frenos; en la Figura 4ª se representa un corte transversal del Modelo que nos ocupa, señalándose con el número 2 la zona de frenado, con el 3 el cuerpo de la llanta, y con el 4 el punto de unión de los bordes de la



30

misma; por último, la Figura 5ª es un perfil igual al anterior, sobre cuyos costados se ven aplicados los patines de los frenos señalados con el número 5.

35

Como puede verse, se ha previsto un alojamiento, surco o carril (2), en cada costado o parte lateral, a lo largo de la circunferencia de la llanta, que puede hacerse de distintas líneas, de forma que los patines de los frenos (5) estén guiados por dicho alojamiento, surco o carril. Además, se obtiene mayor potencia en la operación de frenar, ya que los patines guiados dan una superficie mayor de frenado.

40

Dejando a un lado esta disposición principal, deben señalarse otras que pueden utilizarse, pues es posible hacer distintas clases o formas de alojamientos, surcos o carriles para guía de los patines, en todo lo largo de la circunferencia de la llanta.

45

Este Modelo de Utilidad prevé más especialmente, ciertos modos de realización; y apunta más particularmente todavía, y esto a título de productos industriales nuevos, las llantas del tipo indicado, comportando la aplicación de dicha disposición, los elementos y útiles especiales propios a su establecimiento, así como los aparatos e instalaciones equipados para las referidas llantas.

50

Según este Modelo de Utilidad y más especialmente según sus modos de aplicación, así como los modos de realización de sus distintas partes, a las cuales se da la preferencia, para llevar a la práctica la realización de una llanta de bicicleta o de motocicleta, se opera de la siguiente manera o de forma análoga:

55

Se toma un fleje de acero o bien de duraluminio o de otra materia cualquiera que sea maleable, teniendo el ancho conve-



60

niente para llegar a hacer la llanta según el perfil que se le quiera dar. Este fleje se pasa por una máquina de moldear provista de varios juegos de rodillos y de hileras de perfilar, utilizándose tantos juegos de éstos como se crea conveniente para llegar a hacer el perfil deseado. Como es natural, el primer juego ejecuta una parte del perfil, la más sencilla; a continuación, el segundo juego hace una segunda parte, y así sucesivamente, intercalando donde proceda una hilera, hasta que la llanta ha sido perfilada con el alojamiento, concavidad, carril o guía. También pueden hacerse llantas con pequeñas máquinas teniendo uno o dos juegos de rodillos solamente, pero en estas condiciones, no es posible perfilar la llanta en una sola operación o pasada del fleje sobre la máquina, y sobre todo, es materialmente imposible hacer una gran serie en poco tiempo. Igualmente, estas llantas pueden hacerse con bancos de estirar, con hileras de forma.

65

70

75

80

85

Una vez que se ha obtenido el perfil de la llanta y los bordes laterales (4) del fleje han sido soldados entre sí o bien separadamente al cuerpo o parte interior de la llanta 3, soldadura que puede hacerse en horizontal, antes de curvar la llanta, el último juego de rodillos la hace redonda en todo lo largo del fleje, en espiral, obteniéndose unas cuantas llantas, que se cortan a la medida de la circunferencia según el diámetro que se desea obtener en la llanta. Los dos extremos de la circunferencia son soldados, uno contra el otro, preferentemente con soldadura eléctrica.

La elaboración de estas llantas no necesita nuevos métodos de fabricación, puesto que pueden construirse de igual manera que las demás fabricadas hasta ahora y cuyo procedimiento ha sido detallado. El único cambio consiste en que es



90

necesario emplear rodillos e hileras de forma si es preciso, con dibujos o plantillas diferentes, como sucede con todas las llantas en general, debiendo emplear para cada perfil, juegos de rodillos con dibujos o plantillas que correspondan al perfil, así como a las medidas correspondientes que se desea obtener.

95

El fleje de que se ha hecho mención puede ser sustituido por un tubo o por cualquier materia maciza, ya sea material plástico, baquelita, etc., aplicándose el mismo principio de los carriles o guías (2) para los patines de los frenos.

100

Las variantes de fabricación, constituidas por diferentes perfiles del acanalamiento característico de este Modelo, son innumerables, por lo que es necesario destacar que el surco señalado en las Figuras 4ª y 5ª, solamente debe considerarse a modo de ejemplo.

105

Las ventajas que se derivan de la utilización de esta llanta son indudables, pues ya hemos visto que la concavidad en que se introducen las zapatas de los frenos, permite que se aproveche al máximo la fuerza ejercida sobre ellos, resultando un frenado perfecto. Además, como el sistema de fabricación es el mismo utilizado para las llantas corrientes, se obtiene esta mejora sin aumento alguno en el costo de producción.

110

Hecha la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que ello altere la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente

115

NOTA

En resumen: el MODELO DE UTILIDAD que se solicita, recae-



rá sobre las reivindicaciones siguientes:

120

1ª.- UNA NUEVA LLANTA PARA BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y VEHICULOS EN GENERAL, caracterizada porque está constituida esencialmente por un alojamiento cóncavo, efectuado a lo largo de la parte exterior de los costados de la llanta, en toda su circunferencia, de tal manera que las zapatas de los frenos se introducen, en el momento de frenar, en dicha concavidad, evitando que se salgan de la zona de frenado, a la vez que se consigue una mayor eficacia en éste.

125

2ª.- UNA NUEVA LLANTA PARA BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y VEHICULOS EN GENERAL, según la reivindicación anterior, caracterizada porque, según diversas variantes de fabricación, la concavidad circular en que se aloja el freno tiene perfiles diferentes.

130

3ª.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el MODELO DE UTILIDAD que se solicita, "UNA NUEVA LLANTA PARA BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y VEHICULOS EN GENERAL".

135

Todo conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de seis páginas escritas a máquina y dibujos que se acompañan.

Madrid, 19 de septiembre de 1953.

ALFONSO UNGRIA

FIG. 1^a

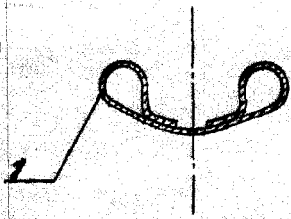


FIG. 2^a

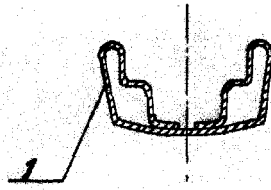


FIG. 3^a

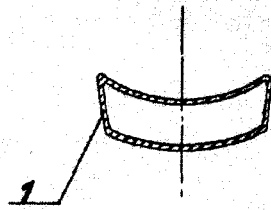


FIG. 4^a

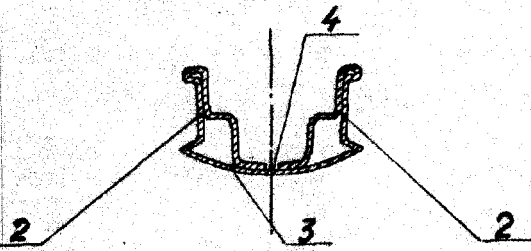
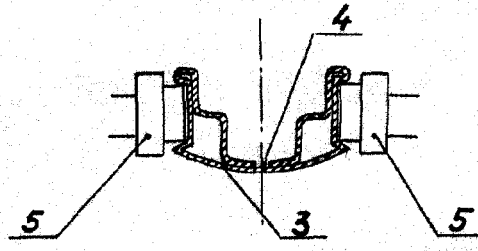


FIG. 5^a



38150

ESCALA VARIABLE

SEPTIEMBRE DE 1903. N.º 53.

ALFONSO GONZALEZ