



15 ruedas de un automóvil, hinchadas generalmente entre 1 a 2'5 atmosferas, dá lugar a un desplazamiento de las fuerzas centrífuga, centripeta y de gravedad que permiten el normal control del vehículo, siendo la causa de graves y frecuentes accidentes al perder el mando y gobierno del vehículo, por falta de dominio del conductor.

20 Los diversos intentos realizados para resolver el problema citado no han dado resultados satisfactorios, por diversas causas, entre las cuales se cuenta el elevado coste.

25 La invención a que nos venimos refiriendo tiene la finalidad de evitar las graves consecuencias de estos pinchazos y lo logra de un modo eficiente, original y a bajo coste, por lo que consigue el nuevo efecto industrial utilitario que hace merecer a su inventor el privilegio de su exclusividad, propio de la inscripción de derechos que se solicita.

30 La nueva cámara neumática objeto de la invención se caracteriza esencialmente por haberse dividido interiormente por unos tabiques de caucho, en varios compartimientos: uno de ellos mayor, que ocupa casi la mitad y se sitúa en la zona circular interna del aro ó anillo que forma la cámara, por ser la menos expuesta a los pinchazos, que se comunicará con el exterior para su hinchado, con una boquilla con su correspondiente válvula y otros varios compartimientos en que se subdivide el resto de la cámara, que conviene esten situados en dos capas ó pisos y comunicados entre sí dos a dos, por medio de válvulas que impiden el paso del aire en una dirección, de modo que
40 al comunicar cada par de estos compartimientos con el ex-



terior, por medio de unos tubos internos, podemos efectuar también el hinchado de dichos compartimientos.

45 Para facilitar la comprensión de las características generales que dejamos expuestas, se cree conveniente acompañar una lámina de dibujos con la representación en la única figura, de un corte transversal de la nueva cámara neumática alojada en su cubierta. Sobre estos dibujos conviene tener en cuenta que representan solamente un ejemplo, por lo que al interpretarlos no debe verse en
50 ellos ningún sentido limitativo, ya que caben otras realizaciones en cuanto a tamaño, número y forma de los compartimientos y de los tubos internos y grosor de los tabiques así como cualquier otro detalle de realización, todo lo cual podrá modificarse para adaptar las cámaras a los diversos vehículos a que pueden aplicarse.
55

En los referidos dibujos las diversas partes del ejemplo a que se refieren se señalan con las acotaciones numéricas que se mencionaran en el curso de la descripción que sigue.

60 La cubierta externa de la rueda se señala con -1- siendo -2- la llanta de montaje; con -3- se señalan las paredes externas de caucho ó goma de la propia cámara. El espacio interno o cámara neumática propiamente dicha se divide por el tabique de goma -4-, formando un gran espacio -20- que comprende la mitad de la cámara ó algo menos, cuyo espacio se llena de aire por medio de la boquilla -12- dotada de la correspondiente válvula con resorte.
65 El resto de la cámara interna se subdivide en los compartimientos -8- y -9-, que según el ejemplo son ocho, dispuestos en dos capas ó pisos de cuatro, separados por los
70



75

tabiques de goma -5-6-7-. En el tabique -7- vemos las cuatro válvulas -10- que comunican cada compartimiento -9- con uno de los -8-. A la vez, cada compartimiento -9- está comunicado con el exterior por medio de los tubos de goma -11- dispuestos de modo que cada dos tienen una salida común por las boquillas -13- y -14-.

80

En determinado punto de la pared externa -3- de la cámara, hay una placa interna -15- que con otra externa -16- comprenden a la citada pared, a fin de poder montar y sujetar las tres boquillas -12-13-14-, sujetándose ambas placas con los tornillos -17-. La placa -16- tiene un cajetin -18- que encierra a las citadas boquillas -12-13-14-, tapándose con la caperuza ó tapón -19-.

85

Como puede deducirse, el hinchado de los diversos compartimientos se efectúa a través de las boquillas -12-13-14-, pues por los tubos -11- llega el aire a los compartimientos -9- y de estos pasa a los -8- a través de las válvulas -10-, que no le dejan retroceder. Al producirse un pinchazo, que es más posible en la zona de roce de la cubierta -1- ó en los laterales inmediatos a dicha zona, el compartimiento afectado deja escapar el aire de su interior, pero los demás continúan reteniendolo por ser estancos unos respecto a otros, de modo que la rueda del vehículo puede seguir marchando sin que se produzca ningún accidente.

90

95

N O T A

Los puntos nuevos y de propia invención que se presentan para su reivindicación en este Modelo de Utilidad, son:

100

1º.- Nueva cámara neumática para ruedas de vehí



culos, caracterizada por hallarse dividida interiormente por unos tabiques de la misma naturaleza que la pared externa, que forman un gran compartimiento que ocupa aproximadamente la mitad y que se comunica con el exterior como de ordinario por medio de una boquilla con su válvula, -
105 mientras que el resto del espacio de la cámara se subdivide a su vez en varios compartimientos estancos separados por tabiques de la misma naturaleza que la pared externa y formando cuerpo con ella, cuyos compartimientos se disponen en dos pisos y comunicado cada par por medio de una
110 válvula.

2º.- Nueva cámara neumática para ruedas de vehículos, caracterizada por poseer internamente unos conductos tubulares que ponen en comunicación con el exterior a
115 cada par de compartimientos comunicados entre sí, por medio de una boquilla con válvula, las cuales son comunes - para cada dos tubos, reuniéndose todas estas boquillas y la de salida del compartimiento mayor, en una misma zona, para que asomen al exterior de la cámara dentro de un cajetín de protección adosado a ella, que está cubierto por
120 una caperuza tapón desmontable. Y

3º.- "NUEVA CAMARA NEUMATICA PARA RUEDAS DE VEHICULOS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.
125

Esta memoria consta de CINCO hojas escritas ó mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 126 líneas.

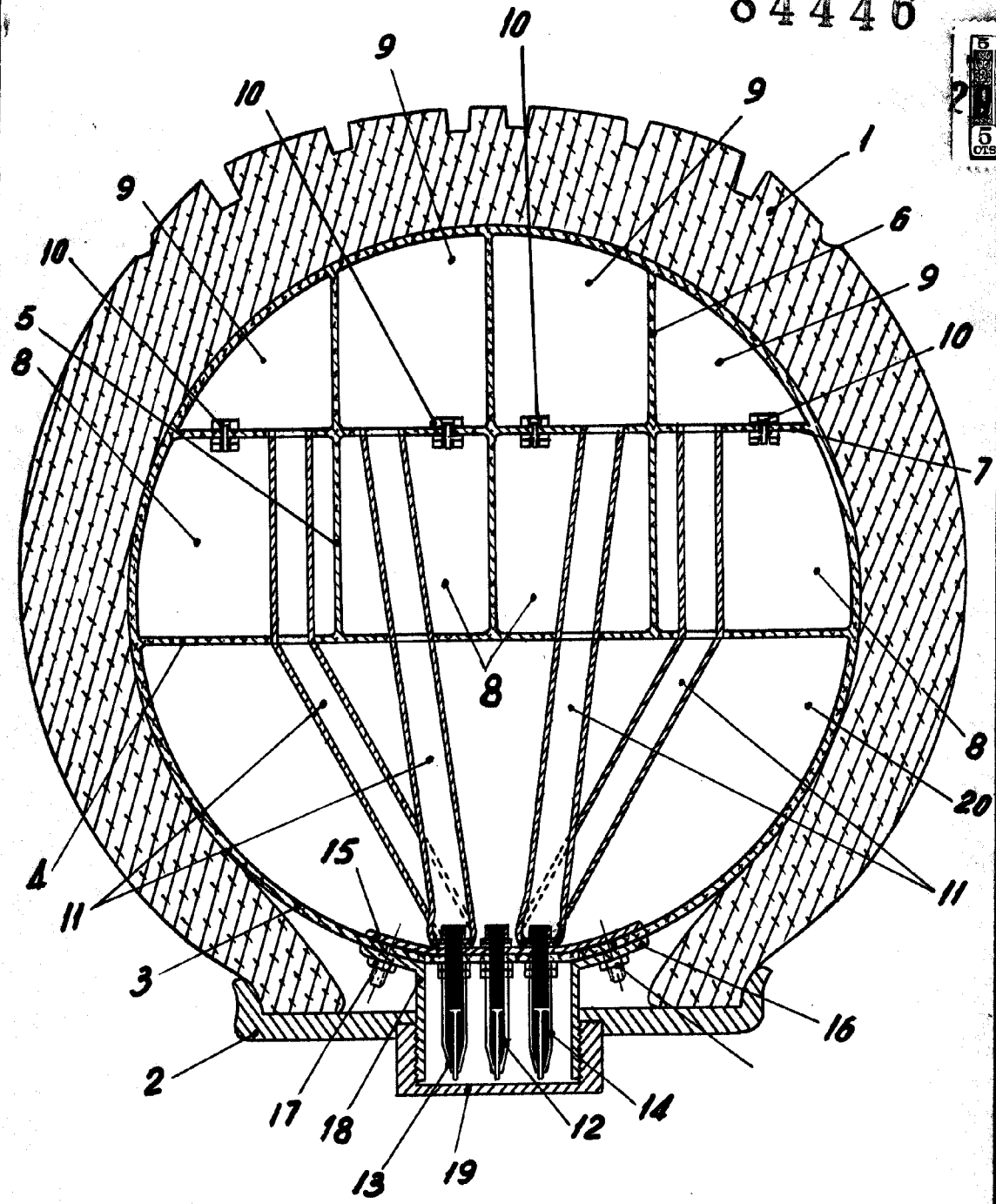
Madrid, 3 de Noviembre de 1960

Por autorización del interesado



Fig. 1

84446



ESCALA VARIABLE

MADRID, OCTUBRE 1968
P.A.