

94119

MEMORIA DESCRIPTIVA

para un tercer certificado de adición a la patente principal Nº 88,249 expedida en 13 de Junio 1924 por "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL" (noveno grupo, clase 84) a favor de D. Pedro Altuna, residente en San Sebastián, Plaza de la Alameda nº 5.

=====

Para mayor sencillez en la construcción y funcionamiento de la rueda elástica objeto de la patente principal y sus dos adiciones, se han introducido en la misma diferentes modificaciones que consisten principalmente en unos orificios dispuestos en el arco y debajo de las correderas; al mismo tiempo la disposición de los bulones es distinta a las construcciones anteriores ya descritas, pues, los mismos están huecos en su parte interior para alojar en estos los muelles. Otra ventaja de la presente construcción consiste en la placa o disco que sirve de alojamiento de los bulones-radios y que al estar dividida en dos mitades facilita el montaje de la rueda. Finalmente va provista la rueda de dos tapas exterior é interior, con objeto de resguardar al mecanismo interior de la rueda.

La invención está ilustrada en los adjuntos dibujos, representando la fig. A el arco o llanta con correderas 1 con sus correspondientes huecos 2. La fig. B caracteriza el bulón que hace de radio hueco interiormente y con pestañas en uno de sus extremos 3 y 4.

La fig. C es el muelle que está alojado en el hueco del bulón B.

La fig. D representa una placa dividida en dos mitades vis-



ta por el interior 5 y por el exterior 6; llevando cada una de ellas su correspondiente medio-compartimento para alojamiento de los bulones-radios.

Ambas mitades pueden unirse, por ejemplo, con unos pasadores o tornillos 9.

La fig. E ilustra la chapa 7 con que se cubre la parte exterior del mecanismo de la rueda pudiendo ser de una sola pieza o de dos, es decir con una pequeña puerta central 10. Los puntos de unión con el aro A están marcados, a título de ejemplo, con unos pasadores o tornillos 11.

La fig. E' representa la chapa 8 con la que se cubre la parte interior del mecanismo de la rueda, llevando hasta la sujeción del eje un trozo de tela 13 o materia análoga flexible.

Las fig. F, G, H, é I demuestran el montaje de las diversas piezas antes señaladas.

La fig. J es una pequeña pieza que va introducida dentro del hueco 2 del aro A y sujeta a las pestañas del bulón antes referido.

Dicho bulón puede ir provisto, caso de necesidad, de rodillos o juego de bolas en los puntos de rozamiento. Así bien, el muelle C que se introduce en el hueco del bulón B puede ^{ser} de una pieza o dividida en varios trozos de mayor o menor resistencia, según los casos.

El montaje de las diversas piezas se efectúa en la forma siguiente:

Colocados sobre cada 3 corredera 1 del aro A los bulones-radios B se sujetan las pestañas 3 a la pieza J que va dentro de los huecos 2.

En la fig. G queda indicada la forma como los muelles C quedan dentro de los bulones-radios B.

Las fig. H é I demuestran como al unirse las dos medias placas 5-6 de la fig. D queda la rueda elástica en condiciones para su funcionamiento; pero con objeto de evitar de que el mecanismo de la misma sufra en sus puntos de rozamiento los efectos del polvo; lluvia, etc. se han construido las dos tapas especiales



7-8 de la fig. E con las que quedan completamente libres de ese peligro a la vez que su cierre hermético permite introducir entre ambas tapas, grasa en cantidad suficiente para que aquellos puntos de rozamiento estén continuamente empapados.

Por lo tanto, la elasticidad de esta rueda de bandaje macizo se produce debido a la forma especial del aro-llanta A con sus correderas 1 sobre las que pueden deslizarse libremente a derecha ó izquierda los extremos de los bulones-radios B después de sujetar sus pestañas 3-4 a la pieza J que va dentro de los huecos 2 del mismo aro-llanta A al propio tiempo que la parte restante de dichos bulones-radios B pueden libremente también funcionar en el interior de la placa D, en sentido de fuera a dentro o viceversa según se estire o encoja el muelle al chocar con algún obstáculo la llanta maciza de la rueda.

Dicha disposición tiene la enorme ventaja sobre las otras ruedas que llevan neumáticos, de que al depender la mayor o menor elasticidad de esta rueda especial de la largura y hueco de los bulones-radios, diámetro del aro-llanta y resistencia de los muelles, pueden suprimirse los otros amortiguadores como balles-tas, etc. que hoy son imprescindibles para evitar que los coches y sobre todo los motores sufran las consecuencias de los saltos que precisamente se producen por la presión de aire del interior de los neumáticos.

N O T A

Se declara de novedad y de propia invención las siguientes

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

=====

1. Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal, caracterizadas porque en el aro y debajo de las correderas de la rueda elástica hay dispuestos unos orificios para la sujeción en ellos de los bulones-radios.

2. Mejoras según la reivindicación anterior, caracterizadas porque los bulones están huecos en su parte interior para alojar en ellos los muelles.

3. Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracteriza-



das porque la rueda elástica está provista de una placa o disco que sirve de alojamiento de los bulones-radio y que al estar dividida en dos mitades, facilita el montaje de la rueda.

4. Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque la rueda va provista de dos tapas exterior é interior, teniendo por objeto resguardar al mecanismo interior de la rueda de los efectos del polvo, lluvia, etc. y permitir el engrase continuo del mecanismo; pudiendo llevar la tapa exterior una puertecilla para la mejor manipulación de la parte interior del mismo y la tapa interior lleva un trozo de tela u otra materia elástica hasta la sujeción del eje.
5. Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque las pestañas de los bulones van sujetas en los huecos del aro a una pequeña pieza que se desliza dentro de dicho hueco paralelamente con la parte de los bulones que así bien se deslizan sobre las correderas del mismo aro cuya pequeña pieza pudiera también ser suprimida.
6. Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque el muelle introducido en el hueco del bulón puede ser de una pieza o dividida en varios trozos de mayor o menor resistencia.
7. Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque el presente sistema de rueda elástica permite la supresión de ballestas y demás amortiguadores.

El presente certificado de adición a la patente principal Nº 88,249 ha de recaer sobre "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL" (noveno grupo, clase 84) según se describe y reivindica en la presente memoria y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid 15 de Junio 1925.

pp. Pedro Altuna.



J. S. S. S.

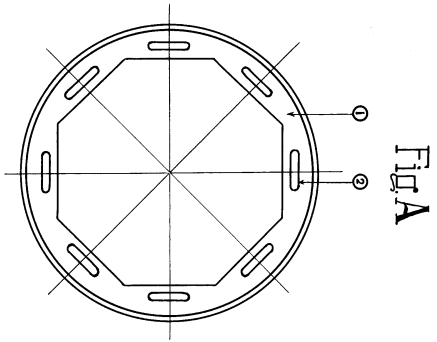


Fig. A

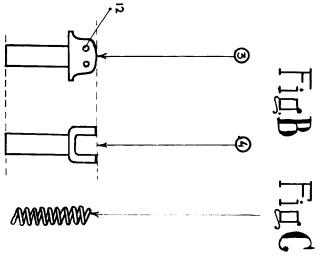


Fig. B

Fig. C

Fig. D

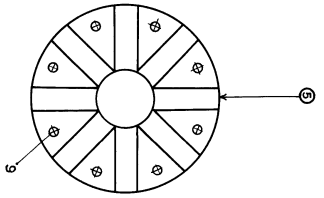


Fig. E

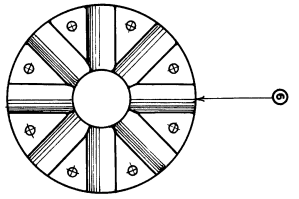


Fig. F

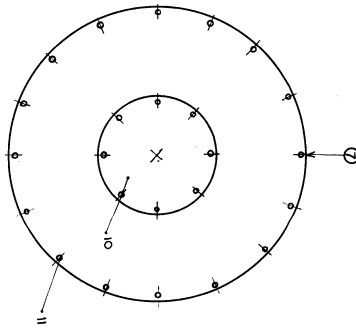
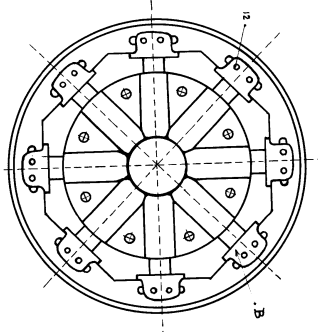
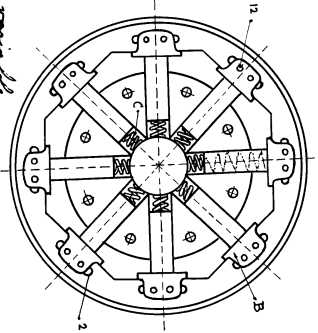
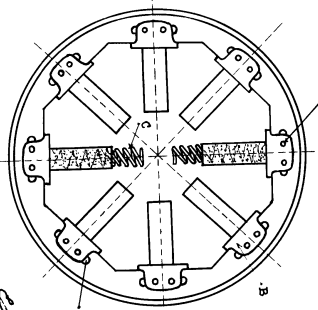
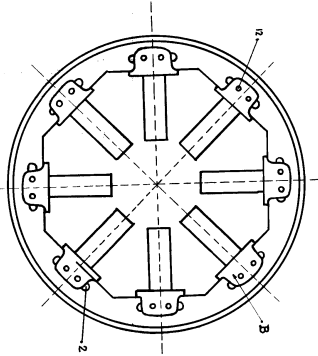


Fig. G

Fig. H

Fig. I

Fig. J



*Small rivets
at the bottom
of the
inner shell.*

