



107736

## MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña á la solicitud de una patente de invencion por 20 años en España á favor de Doña Vicenta Torregrosa Devesa de Gasca, residente en España, Valencia, Avenida del Puerto (chalet) Travesia Leones, Junto á la Cruz, sin numero por "Un nuevo sistema de ruedas para automoviles con camara y cubierta fragmentadas y valvulas independientes entre si ó una valvula que asume la gestion de todas ellas" cuya patente se halla comprendida en la Clase 84, Grupo noveno del Nomenclator Oficial.

Un tanto inocente parecerá el hacer resaltar la utilizacion é importancia de los vehiculos titulados automoviles, pero no obstante lo trillado del asunto no podemos sustraernos al obligado detalle que para fundamentar esta invencion ha de hacerse.

En el mundo civilizado es el vehiculo automovil el que alcanza mas preponderancia y su uso se ha hecho tan diverso que se hace prolijo enumerar sus aplicaciones, pero aun á trueque de las divergencias que estas conjeturas pudieran acarrear, diremos que, el medio de locomocion repetido no ha llenado cumplidamente los fines que en su invencion se propusieron los que lo idearon, pues aun existen imperfecciones que hacen de el en ocasiones un objeto inserrible.

Queremos referirnos á los pinchazos que en los neumaticos de sus ruedas suelen originarse, que dejan un vehiculo en despoblado inutil, teniendo que recurrirse al ineficaz y socorrido procedimiento de los parches, en el supuesto de que se haya sido previsor y se disponga en el momento de este inadecuado remedio; pero remedio al fin.

Muchos han sido los estudios realizados para conseguir aminorar ó destruir las incidencias aludidas y nada practico se ha conseguido hasta hoy, pues los automoviles siguen siendo ineficaces en determinados momentos, aun llevando varias ruedas de repuesto. Los entorpecimientos anotados, á mas de exponer á quien los sufre á pernoctar en despoblado, pueden muy bien por efecto de uno de estos pinchazos sufrir un vuelco que tenga en peligro de muerte á los ocupantes de un vehiculo de esta naturaleza.

Pues bien, con el sistema que se reseñará en esta memoria se prevee y evitan todos estos sucesos, puesto que con la adopcion de el quedan estos anulados, pudiendo esto colegirse por el hecho de que el pinchazo solamente abarca una zona muy reducida del perimetro de la rueda y su deshinche no alcanza ninguna proporcion que determine desnivel, asi que el vehiculo si apenas sufre con una averia de esta indole. Ademas tengase en cuenta que para efectos de recomposicion solamente ha de procederse á cambiar la zona accidental, quedando todas las demas intactas y en sus sitios primitivos.

Para que los riesgos anotados queden nulos se ha ideado el fraccionar el tubo neumatico que cobija la llanta en tantas camaras como permita la practica y de este modo, como antes se alude, si ocurre un pinchazo es un fragmento tan pequeño el que hace disminuir de volumen la rueda, que puede, moderando la marcha, continuar la suya el vehiculo hasta el final de su carrera sin consecuencias.



Se nos objetará que cuando por efecto de un pinchazo de los repetidos, aminore indefectiblemente el volumen de la porcion de camara accidentada, sus fracciones contiguas ocuparan buena parte del local que empleaba el neumático lesionado y siendo ello cierto, haremos constar que previsoriamente se ha pensado en esta objecion y para evitar que las camaras pierdan su obligada tension, se habilitaran en la superficie longitudinal y en el interior de la camara unas laminas que en forma de aspa servirán en caso de averia de barrera de contencion para que asi cada fragmento no salga de su prision y como consecuencia la rueda en general jamas perderá sus cualidades circulares.

Para proceder á recomponer un pinchazo en el neumático no es necesario sacar la cubierta por completo, trabajo dilatado y enojoso, pues bastara con desmontar solamente el fragmento de cubierta correspondiente á la zona de camara que ha sufrido la lesion.

A continuacion se detalla el mecanismo ó disposicion mecanica de la reseñada rueda haciendo referencia con letras del alfabeto para mayor comprension y ateniendonos á los dibujos que se acompañan por triplicado.

Constan estos de tres secciones, una A B, otra C D y la tercera que no se indica distintivo por ser una vista completa y general del objeto que se desea patentar.

La seccion A B y en su letra G representa la cubierta de materia apropiada; F es la camara contentora de aire; E la valvula de dicha camara; J. laminas forma de aspa.

La seccion C D y en su letra G' indica la parte superior de la conexion de dos sectores de cubierta; G" es la parte inferior de dicha conexion; H es una superficie plana que circundando la llanta de la rueda y sujeta á ella contiene la elasticidad de la cubierta; I unos broches que unen diversas secciones de la cubierta para evitar la desarticulacion de dicha cubierta.

La figura completa reproduce toda la rueda con sus totales detalles y pormenores hallandose representado, el corte transversal que comprende la valvula de la camara de aire por las letras A B; las C D es el corte transversal donde se detalla la union de los fragmentos de la cubierta; E una de las valvulas; I, broche utilizable para evitar la desarticulacion y elasticidad de la cubierta; F camaras de aire; G cubierta de materia apropiada.

Como se vera repasando los graficos, todas las caracteristicas aludidas en los detalles trascritos en cuanto a utilidad y evitacion de accidentes, seguramente los mas graves que se originan en el automovilismo, son axiomaticos pues por la fragmentacion de las camaras carece de importancia aquello que antaño constituia á mas de un peligro en la vida de los ocupantes de un vehiculo, la inconveniencia de no poder terminar el viaje pretendido bien por placer ó por apremiante necesidad de orden mercantil ó humanitaria.

No nos entretenemos pues en hacer resaltar las bondades de este invento, pues ello seria repetir lo dicho y con lo reseñado es suficiente para darle á esta invencion la importancia que merece á nuestro juicio.

-----  
N O T A  
-----

En resumen: El objeto de esta patente comprende las siguientes reivindicaciones:



1077 P R

**PRIMERA:** Reivindicar el poder fragmentar transversalmente las camaras de las ruedas de los automoviles.

**SEGUNDA:** Reivindicar la fragmentacion de las cubiertas que se utilizan en las ruedas indicadas en la reivindicacion anterior.

**TERCERA:** Reivindicar que los medios de adherencia ó union de las secciones ó fragmentos de que consta la rueda aludida en el apartado primero, se hará por medio de broches, enganches, tornillos, tuercas u otro medio de los conocidos para este objeto.

**CUARTA:** Reivindicar la aplicacion de una valvula en cada una de las secciones de la camara y que obra independiente de sus hermanas.

**QUINTA:** Reivindicar el poder convertir en una sola valvula las aludidas en la reivindicacion cuarta, simplificando asi su funcionamiento.

**SEXTA:** Reivindicar toda rueda de automovil que accione con pluralidad de camaras ó sea la cubierta y la camara dividida en tantas secciones como se deseen y que cada una de estas tenga su correspondiente valvula independiente de las otras, ó una que haga las veces de todas *o bien una para cada una*

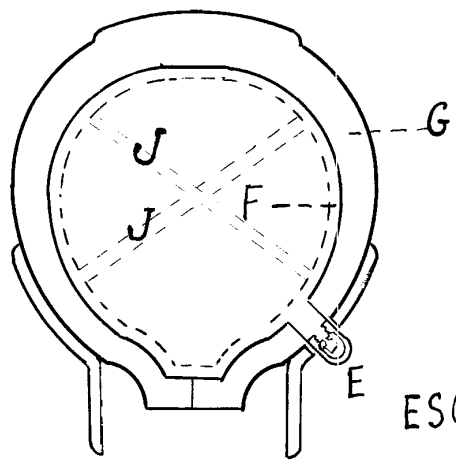
**SEPTIMA:** Reivindicar por ultimo como de mi invencion propia y exclusiva y como objeto sobre el que ha de recaer la patente de invencion que por 20 años se solicita en España "Un nuevo sistema de ruedas para automovil con camara y cubierta fragmentadas y valvulas independientes entre si ó una valvula que asume la gestion de todas ellas".

Todo segun se describe y reivindica en esta memoria que consta de tres hojas mecanografiadas por una sola cara.

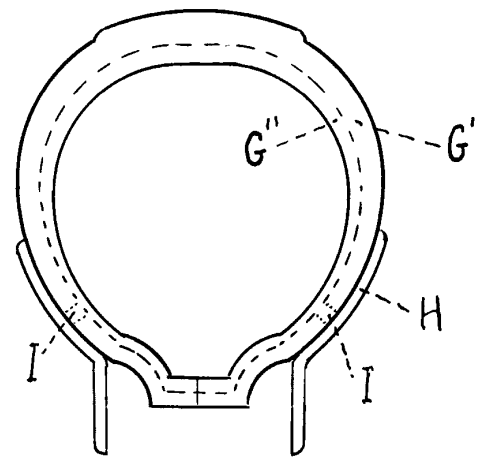
(1) cada tres ó cuatro: El adisionado vale:

Madrid diez y nueve Mayo de 1928

*J. Carreras*



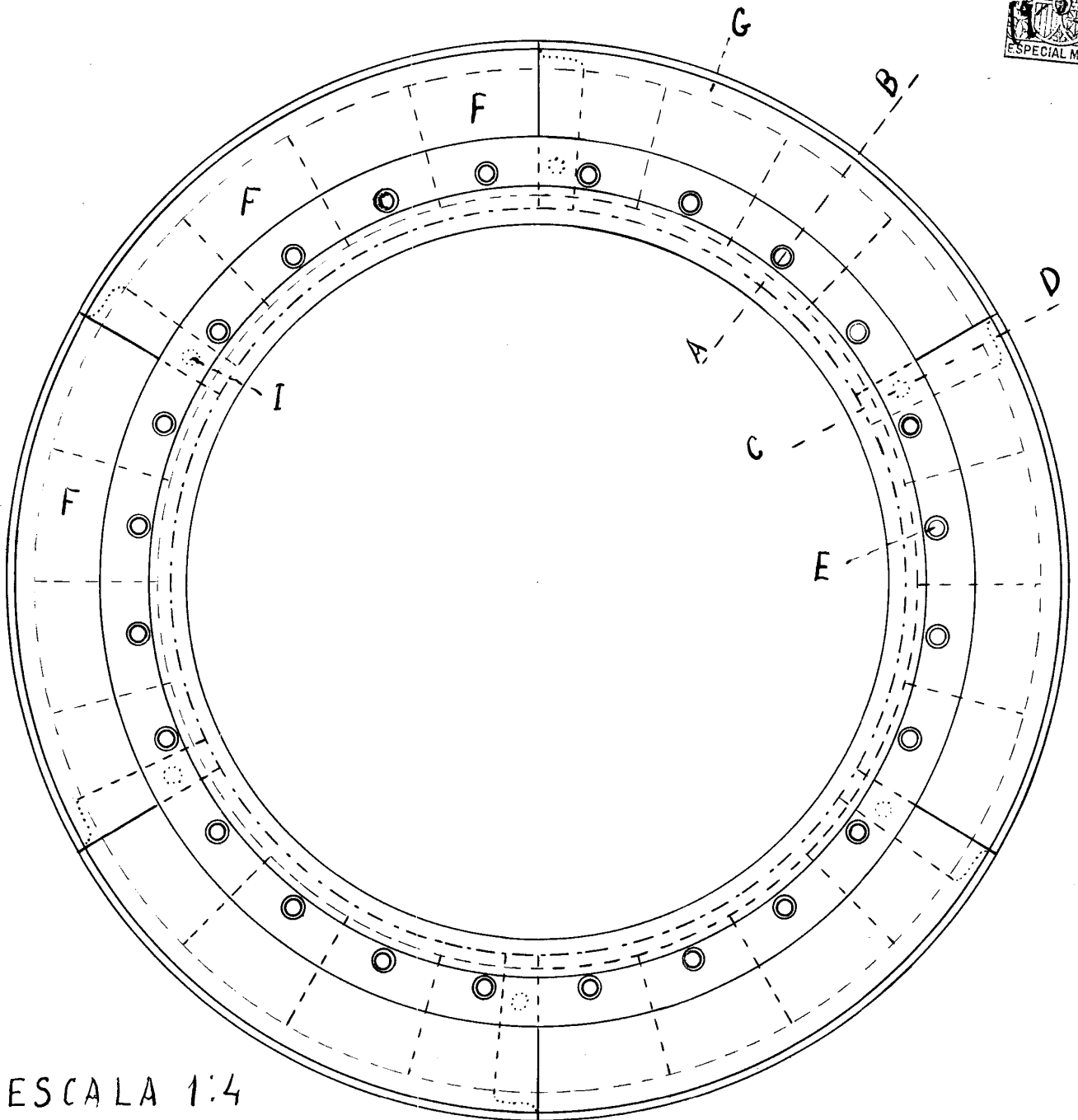
SECCIÓN POR A.B.



SECCIÓN POR C.D.

ESCALA 1:2

*J. Couperre*



ESCALA 1:4