

118145

118145

MEMORIA DESCRIPTIVA Y DIBUJOS
que se acompañan á la Patente de Introducción que se
solicita á favor de Don. Mariano CALINDO JIMENEZ BOU-
TROM, residente en Barcelona (España).-----



P A T E N T E D E I N T R O D U C C I Ó N

por " UN PROCEDIMIENTO PARA LA FABRICACIÓN DE CÁMARAS DE AIRE PARA NEUMÁTICOS DE RUEDAS " á favor de Dn. Mariano GALINDO JIMENEZ BOUTRON, residente en Barcelona (España) calle Rabasa nº 83 y 85.-----

Esta memoria descriptiva se refiere á una patente de introducción destinada á garantizar la explotación exclusiva de un procedimiento para la fabricación de cámaras de aire para neumáticos de ruedas, procedimiento que se conoce y aplica en

5. los Estados Unidos de Norte América, pero no en nuestro país en que el recurrente va á establecerlo.

La cámara de aire fabricada de acuerdo con este procedimiento presenta la particularidad de ir reforzada en sus dos partes más peligrosas, es decir, en la que coincide con el

10. lomo ó zona de rodamiento del neumático en que va alojada, y en la superficie de contacto de la misma con la llanta de la rueda en que se monta.

Una de las ventajas que presentan las cámaras fabricadas de acuerdo con este procedimiento, es la de que, por presentar

15. más resistencia que las cámaras corrientes, la presión necesaria para su inflado puede ser bastante menor que en éstas últimas, no trabajando tales cámaras forzadas y con ello se evitan los estallidos de las mismas por presiones interiores excesivas.



Otra ventaja de las propias cámaras afecta á sus resistencia á los pinchazos que las mismas pueden recibir. En efecto, como los clavos no suelen entrar perpendicularmente en el neumático sino algo desviados, al tropezar con la cámara de aire, 5. dada la resistencia de esta, no la perfora momentaneamente sino que por lo general se desvía y en otros casos si el clavo ó objeto que atraviesa el neumático es relativamente delgado, llega á torcerse sin perforar la cámara como ocurre con los conocidos protectores que se utilizan sueltos, pero con la ventaja 10. sobre tales suplementos de que por formar los mencionados refuerzos parte integrante de la cámara se evita el peligro de que se corra como sucede con aquellos, dejando la cámara desamparada.

Otra ventaja de las repetidas cámaras dimana del propio procedimiento de fabricación de las mismas, en virtud del cual el 15. refuerzo de la propia cámara en su superficie de rodamiento presenta una gran fuerza de comprensión por la que al penetrar en la misma un objeto cortante ó punzante queda fuertemente retenido por el espesor ó grueso del propio refuerzo, evitándose así 20. la salida de aire de la misma.

A continuación se describe detalladamente el procedimiento de que se habla y para ello se acompañan los dibujos de la hoja adjunta en los que se representa á título de ejemplo, en las figuras 1 á 3, las distintas fases que comprende este procedimiento; en la fig. 4, su montaje en el neumático y en las figs. 5 y 25. 6, se dibuja la forma como la propia cámara obra al recibir, el neumático correspondiente, el pinchazo de un clavo.

El procedimiento de que se habla consiste en su esencialidad en configurar con láminas de goma 1, un elemento tubular sin cerrar, al que se da un mayor espesor en 2, en la parte que, una 30. vez terminada la cámara, ha de corresponder el lomo ó zona de rodamiento del neumático en que aquella vaya alojada, todo ello



como se representa en la fig. 1.

Seguidamente se da vuelta á la pieza así formada, es decir, que lo que era parte interior de la misma pasa á ser parte exterior y viceversa en la forma como se representa en la fig. 2.

5. De esta manera el regreuso 2, queda sometido de una manera constante á un efecto de compresión que es el que se aprovecha en la forma antes apuntada para la retención de los cuerpos que se clavan en el mismo ó que lo atraviesan.

10. Una vez girado de la manera dicha el referido elemento, se cierra y queda formado el tubo al que se dispone un refuerzo ó regreuso 3, que una vez terminada la cámara corresponderá con la llanta de la rueda en que se monte.

15. La cámara descrita podría también fabricarse con tubo en vez de planchas de goma, pero igualmente se procedería en lo que se refiere al giro ó inversión del mismo á fin de que en todos los casos el refuerzo 2, quede en su parte interior.

Formado el elemento tubular de la manera dicha se procede al cierre de la cámara, á su vulcanización y á cuantas otras operaciones requiere su acabado.

20. En la fig. 4, se representa la cámara fabricada de la manera dicha, alojada en el interior del neumático 4.

En las figuras 5 y 6, se dibujan dos modalidades distintas de la forma como obra esta cámara.

25. En el caso de la fig. 5, un clavo 5, que ha atravesado el neumático, pero que es de poca resistencia, se dobla sin causar perjuicio alguno á la cámara que á su vez cede para dejar alojamiento á dicho clavo, en tanto que, en la fig. 6, por ser el clavo 6, que ha atravesado el neumático 4, de una mayor resistencia, atraviesa también la cámara 1, y su regreuso 2; pero dada la compresión á que se halla sometido de fabricación y de una
30. manera constante, el refuerzo 2, este en la abertura practicada por el propio clavo 6, se aplica fuertemente contra aquel, y



asi queda evitada toda salida de aire de la propia cámara.

Las cámaras fabricadas de acuerdo con este procedimiento, podran ser variables en sus dimensiones sección, clase de goma de que se fabriquen y en cuanto sea propio y característico en las mismas.

Tambien serán variables las máquinas y aparatos que se utilicen para la realización de este procedimiento y en general variará cuanto no altere, cambie ó modifique la esencialidad de la patente descrita.

10. N O T A.

Se reivindica como objeto de esta patente:

1º. Procedimiento para la fabricación de cámaras de aire para neumáticos de ruedas, que esencialmente consiste en fabricar mediante planchas ó láminas un elemento tubular abierto en el sentido de una generatriz, disponiendo diametralmente opuesta á dicha línea de apertura y por la parte exterior un refuerzo; en girar ó invertir el elemento tubular abierto asi formado, es decir haciendo que pase á ser parte interior del mismo lo que era parte exterior y viceversa; en cerrar el referido elemento tubular disponiendo, en forma que corresponda con la línea de unión ó cierre del mismo, un refuerzo exterior, de manera que una vez terminada la cámara coincidirá este último refuerzo con la llanta de la rueda en que se monte, en tanto que el primer refuerzo mencionado, que se encuentra en el interior de la propia cámara coincidirá con el lomo ó zona de rodamiento del neumático en que se aloje.

2º. El propio procedimiento que puede llevarse á cabo partiendo de un tubo cerrado al que se aplica el primero de los refuerzos mencionados en la reivindicación anterior; luego se gira dicho tubo y se aplica al mismo el segundo refuerzo, diametralmente opuesto al primero, completandose despues la cámara de la manera que es propia en esta fabricación.



(5)

118145

**3º. UN PROCEDIMIENTO PARA LA FABRICACIÓN DE CÁMARAS DE
AIRE PARA NEUMÁTICOS DE RUEDAS.**

Barcelona 8 de Mayo de 1930.
P. A.

[Handwritten signature]

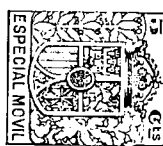


FIG. 1

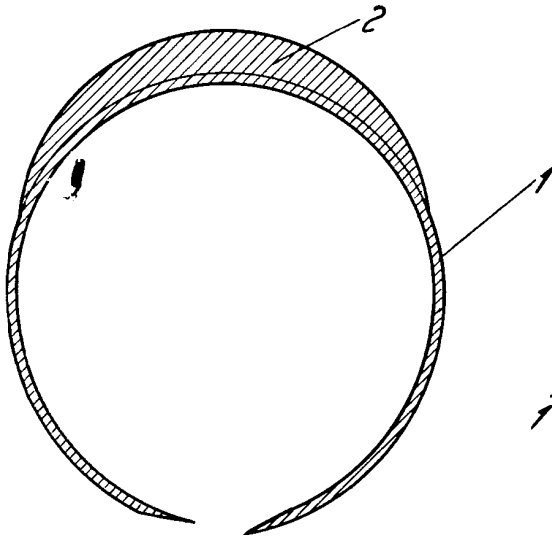


FIG. 2

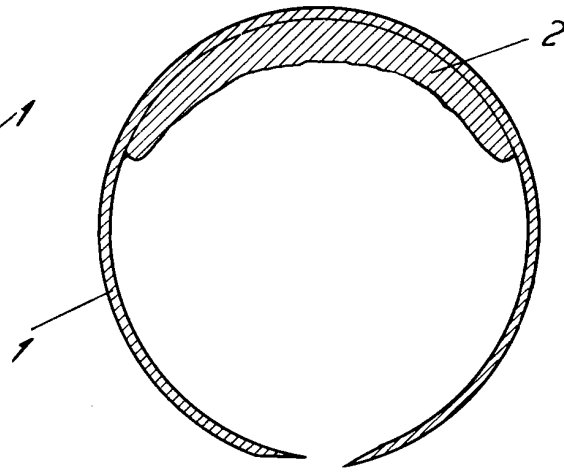


FIG. 3

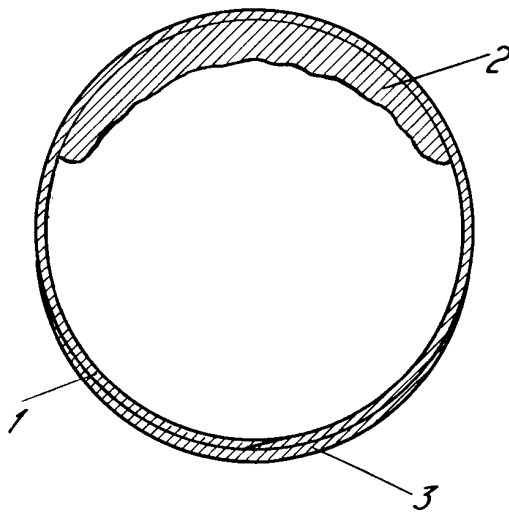


FIG. 4

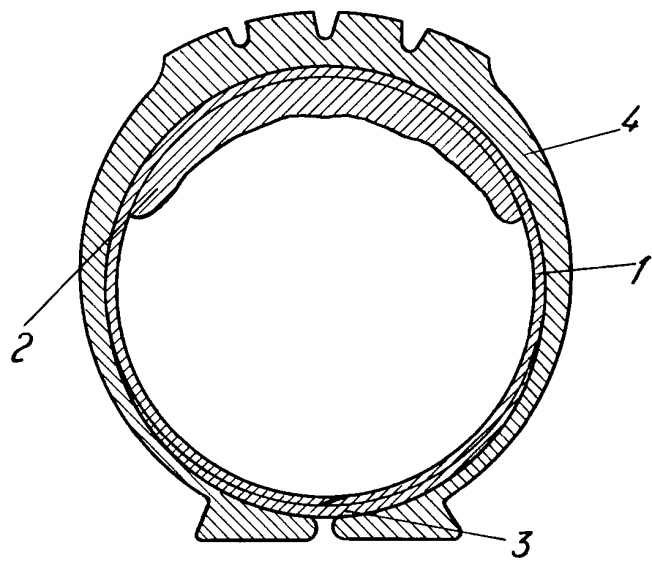


FIG. 5

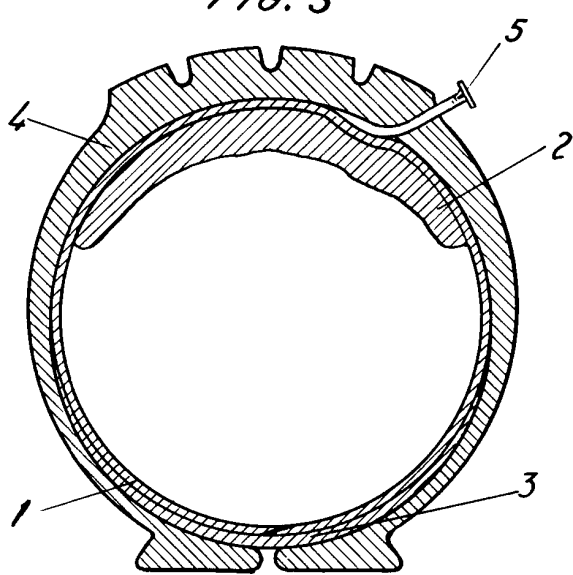
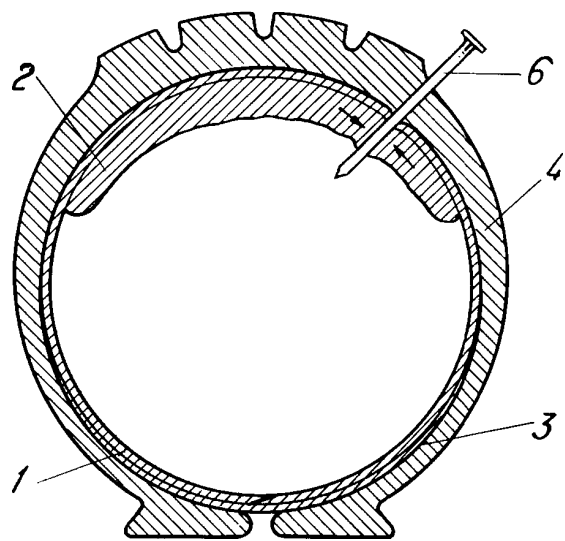


FIG. 6



ESCALA VARIABLE