

128919



MODELO DE UTILIDAD
POR VEINTE AÑOS
EN ESPAÑA

solicitado a favor de D. Vicente Sanchis Belenguer, de nacionalidad española, con domicilio en Alicante, San Juan Bosco, 16, 1ª

por

LLANTA PERFECCIONADA CONTRA ACCIDENTES

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

La invención que vamos a describir en la presente memoria, auxiliados de los dibujos anexos, trata de unos importantes perfeccionamientos introducidos en la constitución de las llantas de las ruedas de los automóviles, con el fin de evitar los accidentes derivados de las mismas.

128919



Es sabido que un tante por ciento bastante elevado de los accidentes de automovil se producen a causa del fatidico "reventon" o "pinchazo" que al desinchar rápida o instantaneamente la rueda, da lugar a que un cambio tan repentino del diametro de la misma, sobre todo, cuando se marcha a ciertas velocidades, origine el vuelco, el desvio o pérdida de control de la dirección.

El fin primordial de la presente invención, es evitar tal clase de accidentes, para lo cual provee a la llanta de un sencillo dispositivo que, ampliando la estructura rigida de la misma, hace que al producirse un pinchazo o reventon y desincharse la rueda, apenas disminuya el diametro de ella, disponiendo de un apoyo que suple la pérdida de volumen sufrida por el cuerpo neumatico constituido por la camara-cubierta. De este modo no se produce el gran desequilibrio entre los diametros de las ruedas hinchadas y la desinflada, que da lugar actualmente a los accidentes.

El dispositivo incorporado a las llantas, motivo de estos perfeccionamientos, es aplicable a las ruedas de automoviles provistas de camara-cubierta de una sola pieza, o sea carentes de camara neumatica independiente de la cubierta y consiste esencialmente en un arco metálico envolviendo a la llanta y concentrico a la misma, dotado de los correspondientes rayos que unen dicho arco a la llanta metálica propiamente dicha o a otro arco acoplado solidariamente a ella. Como es lógico, este arco y sus rayos, debe ser de un diametro tal que pueda quedar alojado dentro de la cámara neumatica formada por la camara-cubierta y la llanta quedan



128919

35 do solo separada de la superficie interna un espacio prudencial, previsto para que en los cambios de presión, carga y baches, el aro interno no llegue a tocar a la cámara-cubierta que lo envuelve.

Al construir el dispositivo anteriormente ex -
40 puesto, hay que tener en cuenta si ha de aplicarse a llantas corrientes, en cuyo caso habrá que contar con un medio que permita su rápida y fácil adaptación, cual pudiera ser, por ejemplo dos aros concéntricos, articulados o divididos en dos partes debidamente sujetas entre sí, o si
45 ha de aplicarse a llantas preparadas o construidas ya en fábrica para emplear este dispositivo, en cuyo caso podría prescindirse de uno de los dos aros y utilizar solo el exterior montando los rayos directamente sobre la propia llanta.

50 Para facilitar la comprensión de las características generales anteriormente expuestas, se acompaña una lámina de dibujos en los que se representan varios ejemplos de realización, a los cuales nos referiremos a continuación, designando sus partes con las mismas referencias
55 numéricas de los dibujos. Naturalmente, estos dibujos deben interpretarse ampliamente y sin carácter restrictivo alguno.

La figura 1 de los citados dibujos, nos muestra una sección vertical, longitudinal de una rueda con la llanta dotada del dispositivo de la invención.

60 La figura 2, representa una sección transversal de la rueda de la figura 1, pero a escala mayor.

Las figuras 3 y 4, muestran dos variantes de rea-



128919

lización, basadas en el mismo principio constitutivo que el caso de las figuras precedentes.

65 En las figuras 1 y 2, se señala con -1- el cubo o parte central de la rueda, mientras que con -2- se indican las dos planchas que integran el doble fondo del canal de la llanta, en la cual se designan con -3- y -4- las aletas laterales de acoplamiento y sujeción de la cámara-cubierta -5-.

70 Sobre el fondo -2- del canal de la llanta, va acoplado el aro metálico -6-, constituido por dos pletinas con sus extremos -7- dobladas y unidos entre sí por los tornillos -8- para sujetar fuertemente al aro a la llanta y para facilitar su montaje y desmontaje.

75 En el citado aro -6- hay unos cuellos o bases -9- de las que parten los rayos -10-, los cuales pueden estar roscados a dichas bases o a ellas y al aro, o formar parte integrante de los mismos. En los extremos de los referidos rayos -10- se apoya el aro -11- al que pueden también roscar se los extremos de los rayos o bien estar soldados o formar parte del aro. Este segundo aro -11- está compuesto también por dos pletinas con sus extremos -13- doblados y unidos por los tornillos -14-, para constituir dos medios aros junto 80 con los -6-.

85 Sobre el aro metálico -11- y cubriendo su cara externa y los lados hay una envoltura -12- de goma, para evitar que dañe las superficies internas de la cámara-cubierta -5-.

90 En la variante de la figura 3, se prescinde del aro -6-, montándose los rayos -10-, directamente en el fon-

128919



do -2-, de la llanta, atravesando las dos planchas que lo componen y disponiendo una adecuada arandela de goma -15- para efectuar un cierre hermético del orificio, mas otra arandela -16- y la tuerca -17- de apriete.

95

Según la otra variante de realización prevista, representada en la figura 4, tampoco se usa el aro -6-, montándose los rayos -10-, sobre el doble fondo -2-, pero sin atravesarlo, (pues de este modo se evitan posibles pérdidas de aire), sujetándose roscadas en las bases -18-, o incluso soldados en ellas.

100

En los tres casos representados y en cualquier otra variación constructiva que aun cabe, el aro metálico -11- y su envoltura -12-, se mantendrán separados de la cámara-cubierta -5-, por el espacio -19-, que se calculará ya para que, aún perdiendo algo de presión la cámara e frente a golpes y baches, no lleguen a tocarse o lo hagan suavemente, en cuyo caso, la envoltura de goma -12- amortiguará los roces.

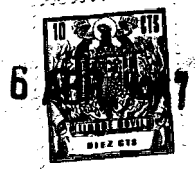
105

Como puede deducirse, si una rueda de automovil dotada de estas llantas perfeccionadas, sufre un reventon o un pinchazo, se evitará el fatal accidente, puesto que al desinflarse, el armazón interno integrado por los rayos -10- y aro -11-, le servirán de apoyo a la llanta sobre el piso, con interposición del cuerpo de la cámara-cubierta -5-, no permitiendo que esta se aplaste ni que pierda todo su grosor o diametro, de manera que el vehículo lo seguirá rodando, casi normalmente hasta que al darse inmediatamente cuenta de la anomalía, se pare y se pro

110

115

128919



ceda al cambio de rueda.

120 Finalmente hay que hacer constar la posibilidad de que se varien los detalles constructivos, tamaños, materiales, formas y en general todo aquello que no altere lo esencial que se resume en la siguiente

N O T A

125 Los puntos no conocidos ni practicados en España, que se reivindican en este Modelo de Utilidad, son:

130 1.- Llanta perfeccionada contra accidentes, esencialmente caracterizada por el hecho de disponer sobre el canal periférico de la misma y alrededor de él de un armazón integrado por un arco metálico concéntrico a la llanta, dotado de los correspondientes rayos de apoyo, unidos a otro arco concéntrico, de menor diámetro, acoplado al fondo del canal citado o disponiendo los rayos directamente sobre dicho fondo, debiendo ser tal el diámetro del arco exterior
135 que pueda quedar alojado, con sus rayos, dentro de la cámara neumática formada por la cámara-cubierta montada en la llanta.

140 2.- Llanta perfeccionada contra accidentes, caracterizada porque el arco exterior apoyado en los rayos, citado en la precedente reivindicación se halla forrado al menos en su cara externa y laterales, por una envoltura de goma, o materia blanda, debiendo quedar situado, una vez la cámara-cubierta hinchada, a cierta distancia de la superficie interna de la misma y



128919

145

3.- " LLANTA PERFECCIONADA CONTRA ACCIDENTES " de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y graficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de SIETE hojas escritas ó mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 149 líneas.

Madrid, 5 ABR 1967

Por autorización del interesado

128919

Fig. 1

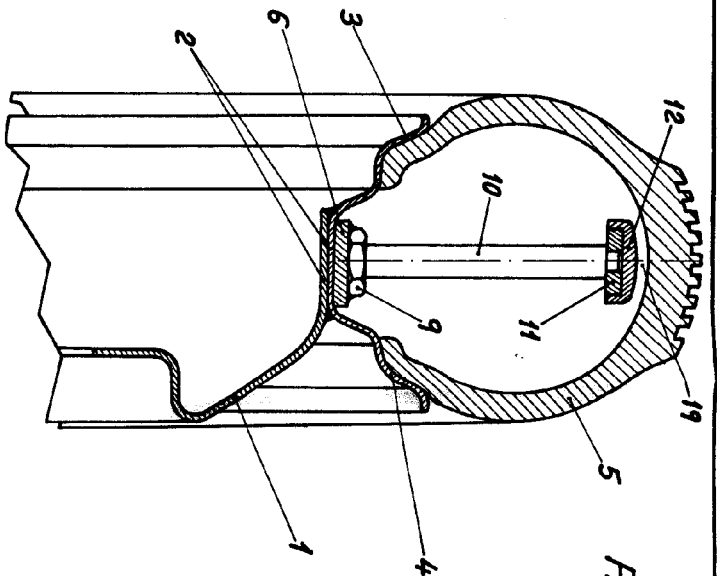
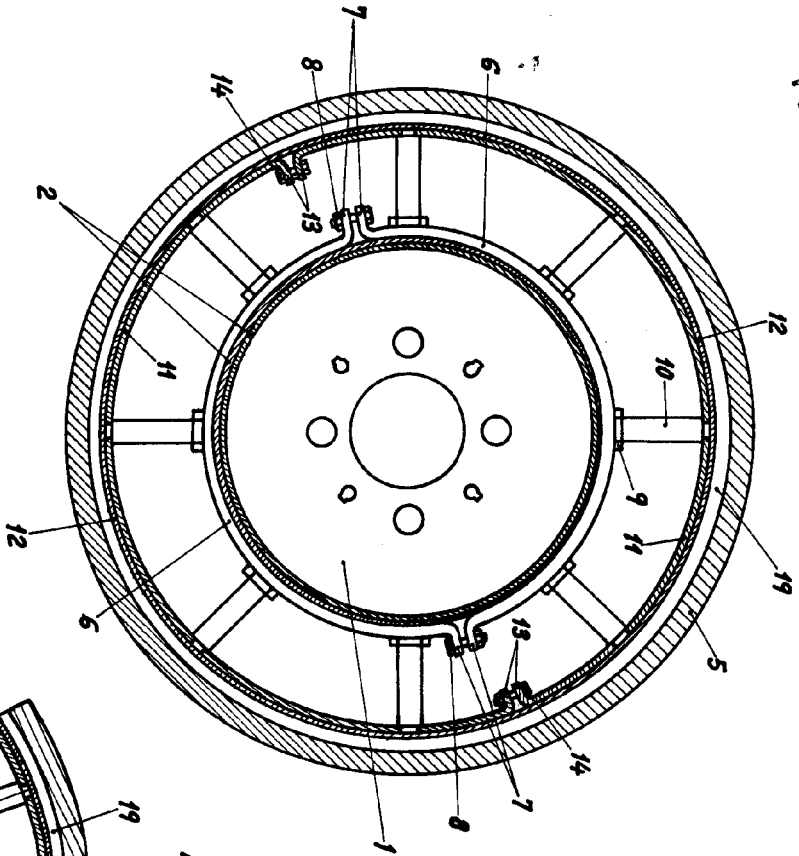


Fig. 2

128919

Fig. 3

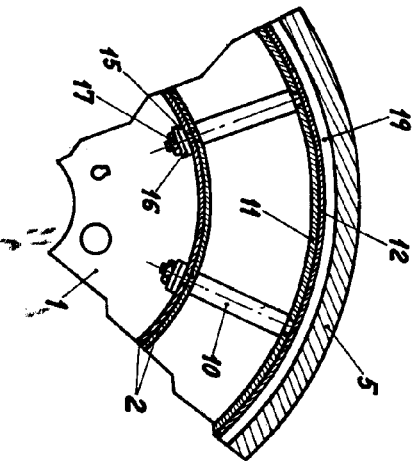
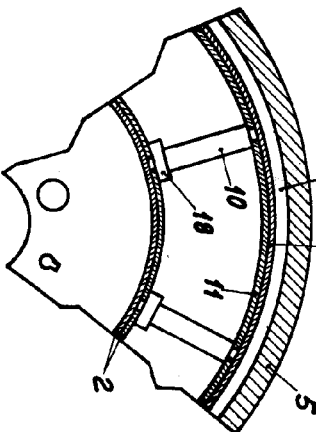


Fig. 4



Escala variable
Madrid, Marzo, 1967
P.A.

