



- 2 -  
135411



y sus respectivos ejes, y también por su peso específico, el dispositivo determina una mayor estabilidad en el automóvil, haciendo mucho más segura su marcha, no sólo al tomar las curvas, sino incluso cuando llanea.

5 La estabilidad proporcionada por el dispositivo que nos ocupa supera a la normal en un porcentaje bastante elevado y, desde luego, estimable.

10 Por otra parte, la particular disposición de las aletas que contornean al cuerpo básico, completada con las cámaras internas de aire que el propio cuerpo comporta, garantiza una perfecta refrigeración de los tambores de freno, evitando con la corriente fría que su rotar engendre el calor originado por la fricción -siempre que se frena- de las zapatas contra los mencionados  
15 tambores, e impidiendo también que este calor se transmita a los neumáticos, recalentando las cubiertas y reduciendo su duración.

20 En esencia, el dispositivo se constituye por un disco de forma tronco-cónica que aparece contorneado, en toda su periferia, por una pluralidad de aletas transversales, de escasa altura, que determinan un dentado igualmente periférico y con proyección muy limitada.

25 La cara anterior-frontal de este disco, o sea la que se orienta hacia el exterior, es plana en su mayor parte, presentando tan sólo en el centro un leve resalte, a modo de anillo, que circunscribe a un canal circular abierto a través del cuerpo fundamental, tres orificios menores, dispuestos triangularmente en las  
30 proximidades de la embocadura o canal mencionado, y



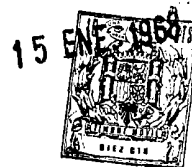
otros tres taladros, de superior diámetro, ubicados también en triángulo, pero con posiciones más alejadas de la repetida perforación central y próximas, por tanto, al perímetro externo del disco.

5                    Los tres orificios menores, de situación interna, sirven para paso de otros tantos tornillos que sujetan el dispositivo al tambor de freno, asegurando su anclaje con tuercas auxiliares previstas en la base interna del propio dispositivo, mientras que los  
10                   tres taladros mayores, de posición más exterior, dan paso a otros tres tornillos más gruesos y prolongados que sujetan el dispositivo a la llanta, afiánzándose mediante las tuercas originales del vehículo, quedando alojados los terminales de unos y otros tornillos  
15                   en orificaciones con las que cuenta el buje ya en su origen.

                    La cara posterior del disco, que es hueco, está abierta, dando acceso a un cajeadado interno en cuyo centro se alza un casquillo con dos secciones de  
20                   siguales para adaptar el dispositivo al buje-tambor, seis tabiques radiales, con distribución simétricamente equidistante, los cuales comportan unos agruesados perforados por los orificios y taladros pasantes, y otras tantas cámaras de aire, de configuración poligonal  
25                   irregular, que vienen determinadas por las divisiones que originan los tabiques antedichos.

                    Con el fin de facilitar la exacta comprensión de lo que se ha expuesto, y a título ejemplario, desprovisto de alcance limitativo, en los adjuntos dibujos se representa la forma idónea de ejecución práctica  
30

100477



ca:

La fig. 1ª es una vista de frente del dispositivo discal objeto de este registro

La fig. 2ª es una vista posterior del propio dispositivo.

5 Finalmente, la fig. 3ª es un corte o sección lateral realizado por el centro de aquel, así como detalles de los dos tipos de tornillos que implican los medios de sujeción y afianzamiento para montar el dispositivo.

10 En todas ellas, contemplamos las aletas periféricas -1-, la superficie plana -2- de la cara frontal con el reborde anular -3- que contornea a la boca o canal circular -4-, los taladros -5- para paso de los gruesos y largos tornillos -6-, los orificios menores -7- para paso de los tornillos -8- de menor calibre, el manguito o casquillo interno -9-, los agruesados -10- que se corresponden con los tornillos -6- y -8-, y los tabiques -11- determinantes de las cámaras o espacios de ventilación -12-.

20 Cuanto se ha dicho refleja fielmente al objeto cuyo registro se preconiza. Serán variables, e indiferentes, las circunstancias de tamaños, formas, colores, proporciones, materiales empleados y, en general, cuantas no afecten ni modifiquen, en lo sustancial, las características que tipifican al modelo, le definen y de las que, a  
25 continuación, se hace especial motivo de reivindicación.

N O T A

Se reivindican los términos siguientes:

1.- Un disco estabilizador-refrigerador para  
30 las ruedas que integran el tren de rodaje de los automó-



viles, caracterizado por constituirse mediante un  
cuerpo discal de forma tronco-cónica que aparece  
contorneado, en toda su periferia, por una plurali-  
dad de aletas transversales, de escasa altura, que  
5 determinan un dentado asimismo periférico y con pro-  
yección muy limitada.

2.- Un disco, según el punto 1, caracterizado  
porque su cara antero-frontal, o sea la que se orien-  
ta hacia el exterior, es plana en su mayor parte, pre-  
10 sentando en el centro un leve resalte, a modo de ani-  
llo, que circunscribe a un canal circular abierto a  
través del cuerpo fundamental, así como tres orificios  
menores, dispuestos triangularmente en las proximida-  
des de la embocadura o canal mencionado, y otros tres  
15 taladros, de superior diámetro, ubicados también en  
triángulo, pero con posiciones más alejadas de la re-  
petida perforación central y próximos, por ende, al  
perímetro externo del disco.

3.- Un disco, según puntos que preceden, carac-  
20 terizado porque los tres orificios menores, con situa-  
ción interna, sirven para paso de otros tantos torni-  
llos que sujetan el dispositivo al tambor de freno, ase-  
gurando su anclaje con tuercas auxiliares previstas  
en la base interna del propio dispositivo, mientras  
25 que los tres taladros mayores, de posición más exter-  
na, dan paso a otros tres tornillos más gruesos y pro-  
longados que sujetan el dispositivo a la llanta, afir-  
mándose mediante las tuercas originales del vehículo  
y quedando alojados los terminales de unos y otros ter-  
30 nillos en orificaciones con las que cuenta el buje ya en  
su origen.

15 ENE.



155411

5

10

4.- Un disco, según puntos 1 al 3, caracterizado porque la cara posterior del cuerpo, que es hueco,, está abierta, dando acceso a un cajeadado interior en cuyo centro se alza un casquillo con dos secciones desiguales para adaptar el dispositivo al buje-tambor, seis tabiques radiales con distribución simétricamente equidistante, los cuales comportan unos agruesados perforados por los orificios y taladros pasantes, y otras tantas cámaras de aire, de configuración poligonal irregular, que vienen determinadas por las divisiones que originan los antedichos tabiques.

5.- "UN DISCO ESTABILIZADOR-REFRIGERADOR PARA LAS RUEDAS QUE INTEGRAN EL TREN DE RODAJE DE LOS AUTOMOVILES".

Todo ello tal y conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de seis hojas mecanografiadas por una sola cara, foliadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 15 ENE. 1968

EMILIO MARQUES IBANEZ  
ANGEL RODRIGUEZ NAVASCUES

P. A.



Fig. 2<sup>a</sup>

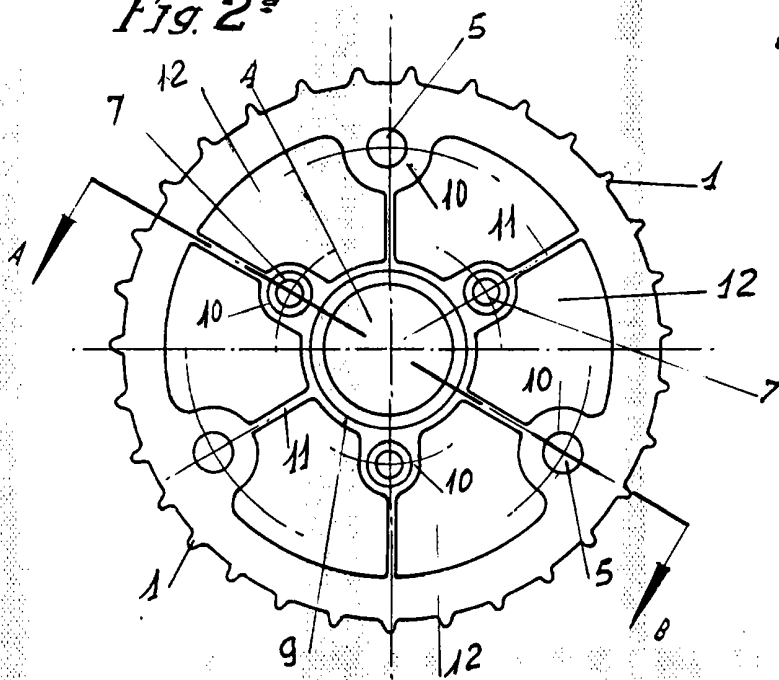


Fig. 3<sup>a</sup>

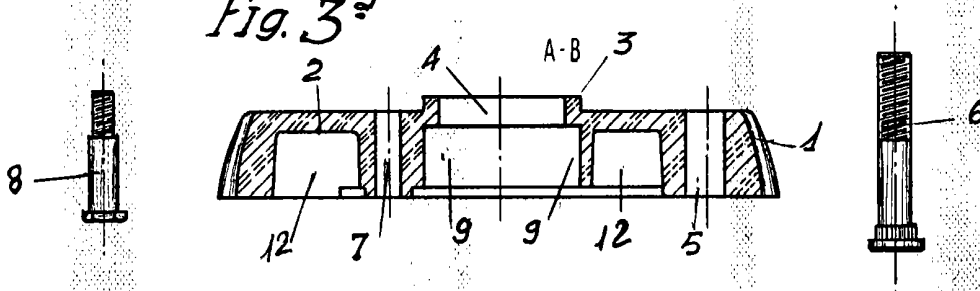
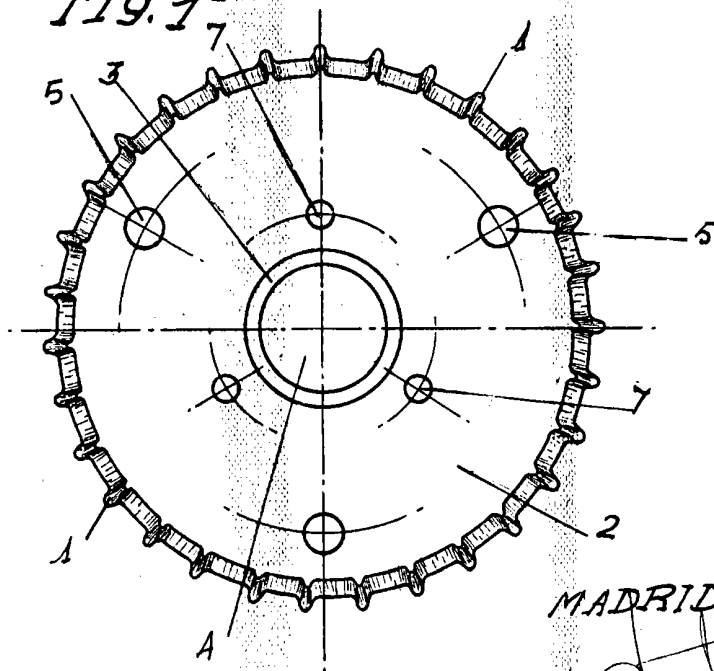


Fig. 1<sup>a</sup>



MADRID, 15 ENE. 1968