



10 sición a consecuencia del movimiento hacia fuera del anillo de sujeción empujado por la presión del neumático. Hasta ahora y en este tipo de construcción cuando el neumático se deshincha accidentalmente el anillo lateral de sujeción tiende a deslizarse lateralmente quedando libre el anillo de fijación que se escapa de la canal existente en la llanta y en consecuencia de ello tanto el neumático como el anillo lateral de sujeción pueden desprenderse de la llanta.

15 Uno de los objetos de esta patente consiste en evitar los inconvenientes citados disponiendo una llanta de este tipo en la cual el anillo de fijación y el anillo lateral quedan sujetos en su posición tanto si el neumático está hinchado como no y a pesar de que pueden ser retirados fácilmente cuando es necesario.

20 Este y otros objetos de la patente se consiguen con la construcción que se representa en los planos adjuntos y que se describe a continuación comprendiéndose que el objeto de esta patente no queda limitado a los detalles descritos y representados.

En los planos adjuntos:

30 La figura 1 es un alzado lateral de una rueda provista de una llanta construida de acuerdo con esta patente.

La figura 2 es una sección a mayor escala según la línea 2-2 de la figura 1.

La figura 3 es una sección a mayor escala según la línea 3-3 de la figura 1.

35 La figura 4 es una figura análoga a la 3 pero con el anillo de fijación fuera de su lugar.

La figura 5 es una vista análoga a la de la figura 1 representando una forma de construcción modificada del objeto de esta patente.



1934

135580

40

Por -10- se indica una rueda dispuesta para llevar una llanta -11- que puede servir como pina de la rueda o puede estar montada de quita y pon, sobre la pina propiamente dicha en la forma ya conocida.

45

La llanta -11- está dispuesta para recibir un neumático, uno de cuyos talones se indica en -12- y el cual queda fijado en su posición sobre la llanta por un anillo lateral cerrado -13-. El anillo lateral -13- no puede moverse lateralmente saliendo de la llanta por la presencia de un anillo de fijación hendido -14- que encaja de quita y pon en una canal circunferencial -15- del borde de la llanta. La canal -15- presenta un borde -15a- por debajo del cual se adapta un reborde -14a- del anillo de fijación cuando el neumático -12- está hinchado. Entre el anillo de fijación -14- y la canal -15- queda un espacio libre -16- de modo que cuando el neumático -12- está desinchado y el anillo lateral -13- y el neumático son forzados sobre la llanta el anillo de fijación pueda hacerse salir de la canal -15-.

50

55

60

65

Uno de los extremos del anillo de fijación está fijado al anillo lateral -13- por medio de un remache -17- que puede formar como una pieza con el anillo lateral pero que de preferencia se adapta libremente en un orificio elíptico -18- del anillo de fijación. Como se representa en las figuras 1 y 2 la cabeza -17a- del remache presenta también forma elíptica y la longitud del remache es tal que entre la cabeza -17a- y el anillo de fijación -14- queda un espacio libre -19-.

En la forma de construcción modificada representada en la figura 5 uno de los extremos del anillo de fijación -14a- está fijado por medio de remaches separados -20- al anillo lateral -13a-. A pesar de que en la figura 5 se representan los ele-



1034

- 4 -

135580

70* mentos de sujeción -20- fijando unicamente uno de los extremos del anillo de fijación al anillo lateral, el objeto de esta patente comprende también el asegurar el anillo de fijación al anillo lateral en un mayor arco o en un punto distante de los extremos del anillo.

75 Al retirar el neumático -12- de la llanta -11- el neumático se deshincha primeramente y el anillo lateral -13- y el neumático son empujados por encima de la llanta hasta que los medios -17- que fijan el extremo del anillo de fijación al anillo lateral impiden todo nuevo movimiento. Cuando las diversas
80 piezas se encuentran en esta posición el anillo de fijación no puede desprenderse por si solo pero su extremo no fijado puede elevarse o levantarse permitiendo de esta manera que se pueda hacer salir de la canal -15- el anillo de fijación aproximadamente en tres cuartos de la circunferencia. La conexión con
85 juego entre el anillo lateral y el anillo de fijación facilita esta operación. La porción del anillo lateral -13- opuesta diametralmente a los medios de fijación -17- puede ser asida y retirada de la llanta haciéndola oscilar en un arco alrededor de la porción de anillo de fijación alojada todavía en la canal
90 -15-. El anillo lateral puede ser entonces movido radialmente con relación al eje de la rueda y llanta para retirar de la canal -15-, el extremo del anillo de fijación sujeto al anillo lateral con lo cual tanto el anillo lateral como el anillo de fijación quedan completamente retirados de la llanta.
95 Después de esto el neumático -12- puede retirarse fácilmente de la llanta.

Quando debe colocarse de nuevo el neumático en la llanta se procede en la forma inversa. Se introduce primeramente en la canal la porción del anillo de fijación y del anillo la-



135580

100 teral fijadas una a otra, moviendo al anillo de fijación radialmente en el interior de la canal y haciendo oscilar el resto del anillo lateral sobre la porción del mismo que se encuentra ya en su lugar sobre la llanta. El anillo de fijación se introduce luego en la canal en toda su longitud y
105 puede procederse luego a hinchar el neumático. El movimiento hacia fuera de las paredes laterales del neumático a consecuencia de la presión de hinchamiento empuja al anillo lateral y al anillo de fijación hacia fuera hasta la posición representada en la figura 2, donde quedan fijados por la acción
110 conjunta del anillo de fijación y de la canal de la llanta.

En la forma de construcción modificada representada en la figura 5, la operación se efectúa de una manera análoga con la diferencia de que cuando se levanta el extremo no fijado del anillo de fijación y este queda así retirado de la canal en una extensión aproximada de tres cuartos de la circunferencia de la rueda, la elasticidad del anillo de fijación es influida por el movimiento relativo con relación al anillo lateral, en lugar de serlo por la acción de articulación y deslizamiento permitidas por la conexión a deslizamiento representada en la figura 1. Para retirar por completo el anillo lateral y colocarlo de nuevo en su posición se procede por lo demás como el caso anterior.

En esta forma de construcción si el neumático se deshincha durante el trabajo, el anillo lateral puede moverse hacia dentro sobre la llanta unicamente en una distancia limitada por el remache -17- que lo sujeta a un extremo del anillo de fijación. En esta posición el anillo de fijación no puede salir de la canal de modo que el anillo lateral no puede desprenderse de la llanta y el neumático queda retenido en ella



27

-6-

135580

130 aun cuando esté deshinchado.

En un amplio aspecto esta patente propone la sujeción mas o menos rígida del anillo de fijación -14- al anillo lateral -13- en uno o mas puntos del mismo.

Como que pueden introducirse diversas modificaciones en la construcción con relación a las porciones exactas del anillo de fijación unidas al anillo lateral y a las diversas formas de canal de la llanta y de anillo de fijación se comprenderá que los detalles de ejecución descritos y representados deben considerarse unicamente como ejemplo y que por tanto pueden introducirse diversas modificaciones en el objeto de esta patente sin apartarse de la idea fundamental tal como se reivindica en la nota adjunta.

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

Se reivindica como objeto de esta patente:

145 1) En la construcción de llantas para neumáticos el perfeccionamiento que consiste en disponer un anillo lateral de sujeción del neumático deslizable por encima de una canal circunferencial practicada en la periferia de la llanta y un anillo de fijación hendido que tiene una porción, de preferencia uno de sus extremos, fijada al anillo lateral y dispuesto de quita y pon en dicha canal para evitar normalmente todo movimiento lateral del anillo de sujeción del neumático para desprenderse de la llanta.

155 2) En la construcción de llantas para neumáticos según la reivindicación 1, la disposición del anillo hendido de fijación con uno de sus extremos fijado al anillo lateral mientras que el otro extremo queda libre y puede oscilar o saltar hacia fuera de la canal.

160 3) En la construcción de llantas para neumáticos según las reivindicaciones 1 y 2, la disposición entre la



2

135580

canal de la llanta y el anillo de fijación, de un espacio libre para permitir que el anillo de fijación pueda moverse lateralmente en el interior de la canal.

165 4) En la construcción de llantas para neumáticos según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, la disposición del anillo de fijación hendido, provisto de un nervio anular que se prolonga hacia dentro y que queda alojado por debajo de una porción saliente de la pared de la canal.

170 5) En la construcción de llantas para neumáticos según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, la disposición del anillo de fijación sujeto con juego al anillo lateral para permitir un cierto movimiento relativo entre ambos anillos.

175 6) En la construcción de llantas para neumáticos según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, la disposición del anillo de fijación y del anillo lateral unidos entre sí por medio de un remache ú otro elemento análogo dispuesto en el anillo lateral y que se adapta con juego en un orificio ovalado del anillo de fijación.

180 7) En la construcción de llantas para neumáticos según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, la disposición del anillo de fijación y del anillo lateral, unidos entre sí por medio de remaches espaciados.

8) Perfeccionamientos en la construcción de llantas para neumáticos.

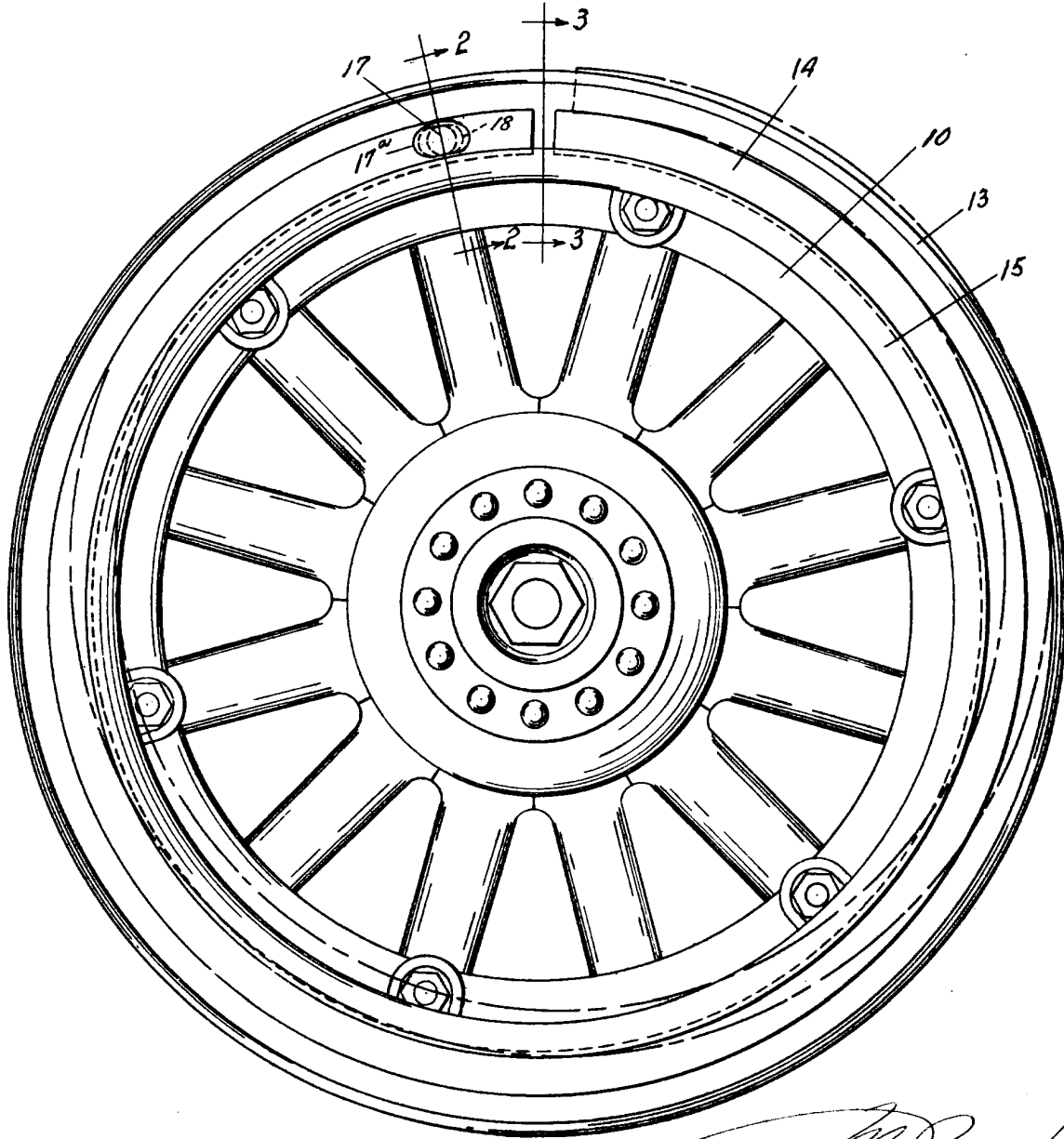
Barcelona 27 de agosto de 1934

P. A.
Antonio López

135526



Fig. 1.



Ortaulua Lopez

135590



Fig. 2.

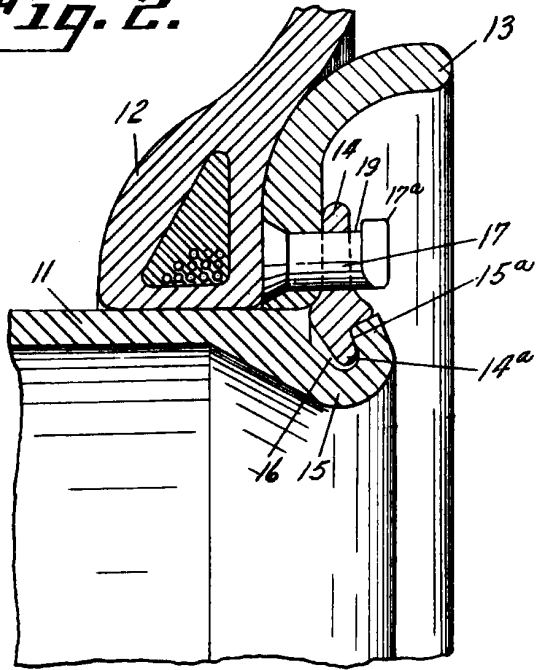


Fig. 3.

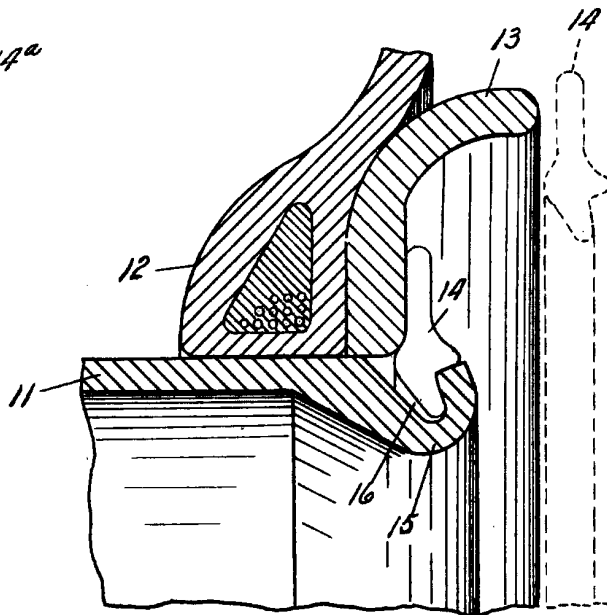
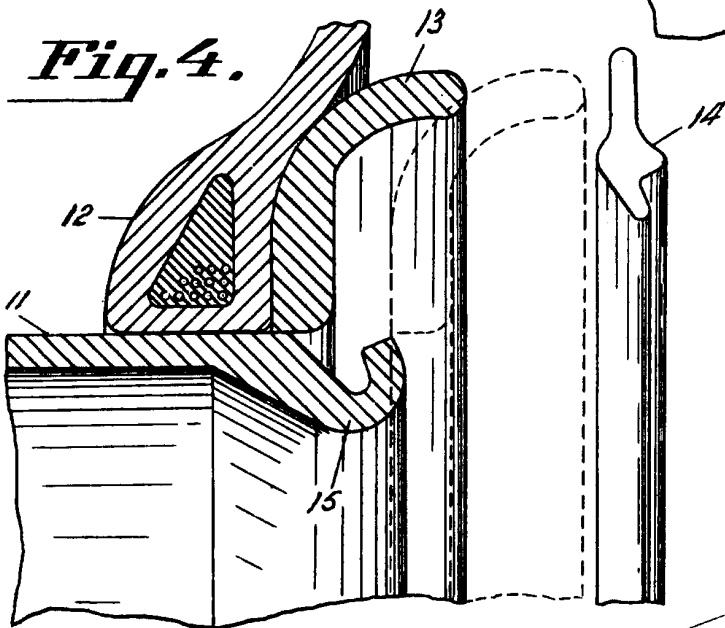


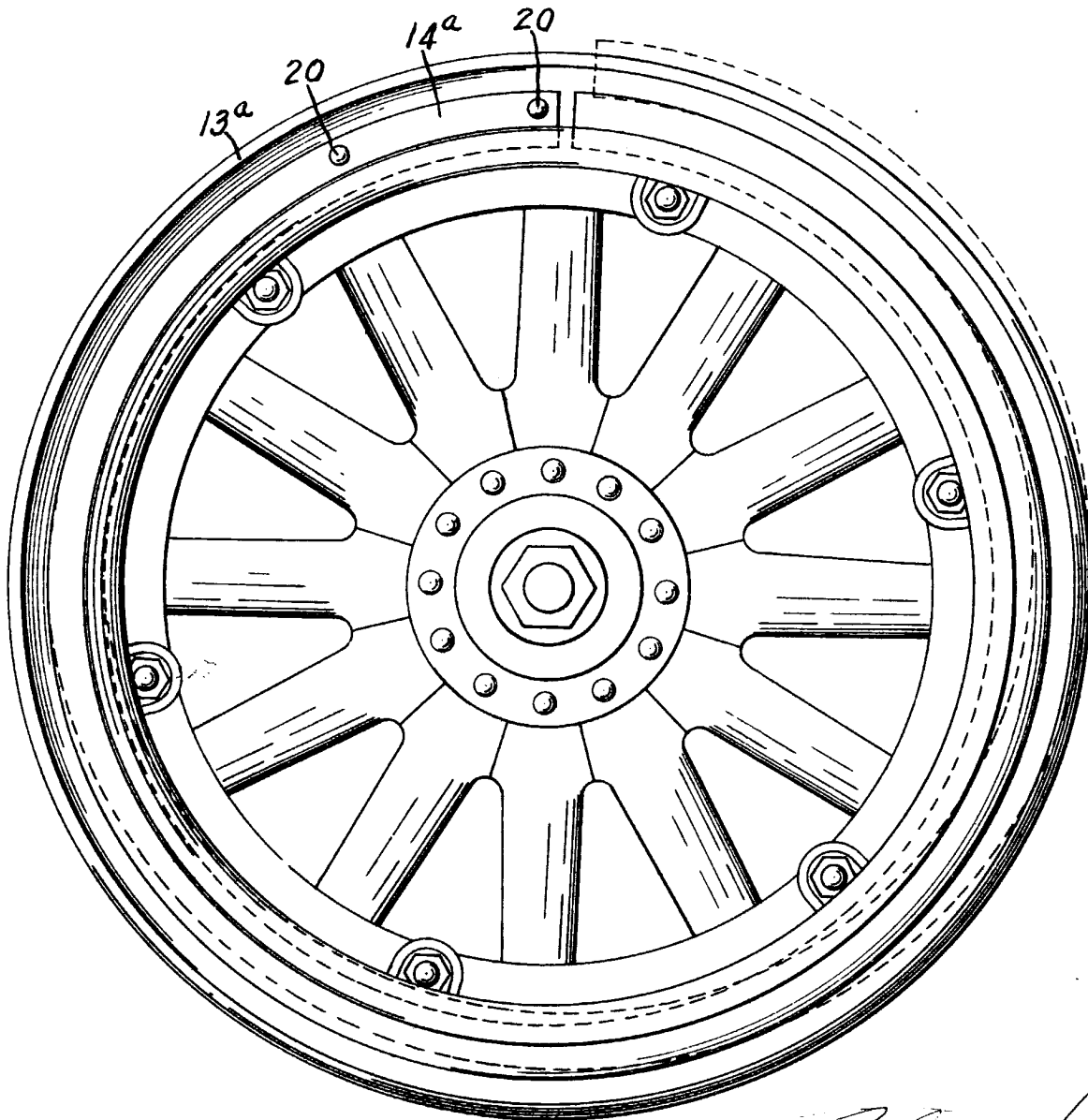
Fig. 4.



Ortelum Copy Ltd.



Fig. 5.



McCaughey & Co. Ltd.

135580