



141125

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención, por veinte años, por "MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE LLANTAS DE CAUCHO PARA AUTOVIAS" (nove- no grupo, clase 86), a favor de los Señores Don Karl Ivar Leonard ANDERSSON, Don Oskar Gustav Levenad GUSTAVSSON y Don Sven KRISTOFFERSSON, ciudadanos suecos, residentes en Ljusdal los dos primeros y Mellansele (Suecia), respectivamente, pe- queños lugares, sin mas señas:

=====

El presente invento se refiere a una llanta de caucho para autovías, especialmente de ferrocarril.

Como es sabido, las llantas de caucho se han empezado también a emplear en las vías de ferrocarril y esto con el ob-
 5 jeto de conseguir una marcha silenciosa y suave y reducir la posibilidad del patinaje. Sin embargo el caucho tiene tenden- cia a agarrarse en el rail de hierro, de suerte que se presen- ta cierta resistencia al rodamiento de la rueda sobre el rail.

El presente invento se caracteriza principalmente por
 10 el hecho de que en la llanta se dispone una armadura, en forma de una o varias barras de acero o similares, de tal forma que el canto exterior de la barra o de las barras quede situado en el mismo o aproximadamente en el mismo plano que la superficie de desgaste de la llanta.

15 En esta disposición, la mayor parte de la carga se



aguanta por la barra o barras de acero, de suerte que la llanta de caucho queda parcialmente aliviada.

El invento se ilustra a título de ejemplo en el dibujo adjunto.

20 La figura 1 es una vista lateral de una rueda destinada a un coche de tres ruedas o draisina, provista de una llanta de goma dispuesta según el invento.

La figura 2 presenta la misma rueda en vista por un extremo y con la llanta de caucho en sección transversal;

25 La figura 3 presenta en mayor escala una sección transversal de la llanta, y

La figura 4 presenta en sección transversal una llanta de caucho para vehículos más pesados, dispuesta según el invento.

30 Según las figuras 1 a 3, en una barra o viga 1 anular de forma de T en su sección transversal se vulcaniza una llanta de caucho 2, de tal manera que el pié de la barra quede situado en la parte mas interior de la llanta, extendiéndose el cuerpo de la barra periféricamente hasta la superficie de desgaste de la llanta de caucho 2.

Esta llanta de caucho 2 se une con la corona 3 de la rueda por medio de órganos 4 previstos en los lados (figura 3) y dispuestos oscilables alrededor de gorriones 5 y 6, los cuales se guían por la corona 3 de la rueda o llanta de caucho 2 y el cuerpo de la barra 1.

Estos órganos sirven para sujetar la llanta de caucho e impedir todo desplazamiento lateral de la misma. Dichos órganos 4 se disponen oblicuamente con relación a la tangente, de suerte que son móviles al muellear la llanta.

45 En la forma de ejecución ilustrada en la figura 4 des-



tinada a vehículos mas pesados, la barra l presenta tres bridas que se extienden hasta la superficie de desgaste de la llanta de caucho.

N O T A

50 Se declaran de novedad y de propia invención, las siguientes

R e i v i n d i c a c i o n e s

1.- Mejoras en la construcción de llantas de caucho para autovías o vehículos de carril, caracterizadas porque la superficie de desgaste de las mismas se compone en parte de caucho
55 y en parte de metal.

2.- Mejoras según la reivindicación anterior, caracterizadas porque en una llanta de caucho se dispone una armadura apoyada por su cara interior contra el caucho y de forma de una o varias barras de acero o similares, de tal manera que el
60 canto exterior de la barra o de las barras quede situado en el mismo o aproximadamente en el mismo plano que la superficie de desgaste de la llanta.

3:- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque la barra o las barras se construyen de forma
65 anular y se disponen concéntricamente con relación al eje de la rueda.

4.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque la barra se construye en forma de T y se dispone en la llanta de caucho, de manera que el pié de la misma
70 quede situado en la parte mas interior, y paralelo o casi paralelo a la superficie de desgaste de la llanta, mientras que el cuerpo de la barra se extiende hasta la superficie de desgaste de la llanta.

5.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque la armadura de barra se compone de un carril
75



dispuesto en la llanta de caucho, del que parte una multitud de bridas o anillos que se extienden hasta la superficie de desgaste de la llanta de caucho.

6.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque la llanta de caucho se une con la corona de la rueda mediante órganos articulados dispuestos a sus lados.

7.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque el caucho se vulcaniza sobre la armadura.

La patente cuyo privilegio de invención se solicita por veinte años, para España y sus dominios, deberá recaer por "MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE LLANTAS DE CAUCHO PARA AUTOMOVILAS" (noveno grupo, clase 86), según se describe y reivindica en la presente memoria y se ilustra en los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid, 3 de febrero de 1936

pp: Karl Ivar Leonard Andersson
Oskar Gustav Levenad Gustavsson
Sven Kristoffersson

A handwritten signature in cursive script, likely belonging to one of the named individuals.



Fig. 1

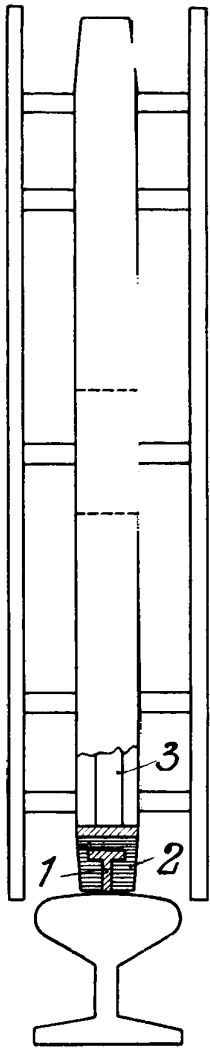
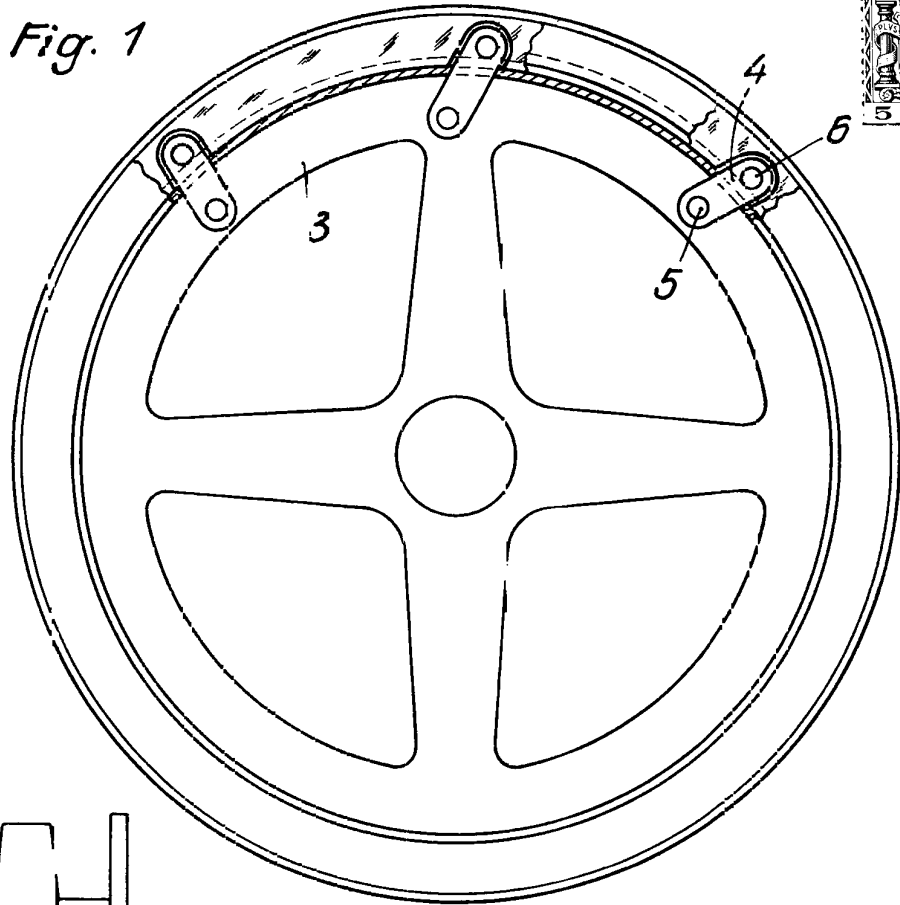


Fig. 2

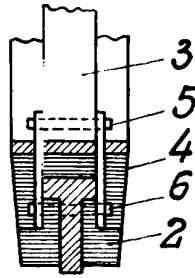


Fig. 3

Escala variable.

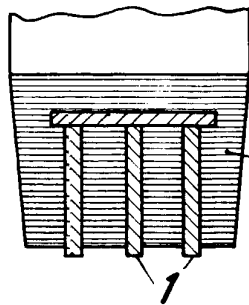


Fig. 4

Madrid, 5 de Febrero de 1936.

A handwritten signature in cursive script, likely belonging to the inventor or drafter.