

163587 163587

MEMORIA DESCRIPTIVA.

Patente de Invención.

País: España.

REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

Duración: 20 años.

Objeto: «UN PROCEDIMIENTO DE FABRICACION DE UNA LLAN-
«TA ELASTICA SIN CAMARA DE AIRE PARA VEHICU-
«LOS AUTOMOVILES Y ANALOGOS».

Interesado: Don Pedro Moliner Mateo.

Residente en: Madrid.

Nacionalidad: Española.

(P. 199.-A.)

163587



5.- Múltiples han sido y siguen siendo los estudios y ensayos de la industria del automovil sobre la posibilidad de substituir, o mejor dicho de suprimir la cámara de aire, ya que harto son conocido las molestias y los excesivos gastos originados por las desinfladuras que se producen con tanta frecuencia durante la marcha del vehículo a la par con las muchas desgracias personales que diariamente se registran, motivadas por los inconvenientes expuestos.

10.- La llanta elástica, que forma el objeto del presente invento, elimina por una parte los defectos anteriormente citados de un modo absoluto, y por otra parte, presenta condiciones sumamente ventajosas sobre las llantas hoy en uso pues con ella queda suprimido el empleo de cámara de aire.

15.- Segun este invento, la nueva llanta está construida de goma reforzada, es decir de espesor mas grueso que como es el caso de las llantas hasta hoy en uso, conservando sin embargo la elasticidad necesaria por no ser maciza, pero la parte básica de su funcionamiento reside en los muelles espirales de sección rectangular fijados a distancia apropiada entre si, que van embutidos en la capa de la llanta segun se describirá mas adelante. Una llanta de esta clase resulta mas esbelta y de mejor aspecto por ser algo mas estrecha que las hoy en uso, venciendo los movimientos bruscos por la resistencia de los muelles espitales quedando al propio tiempo eliminadas las paradas forzosas producidas por desinfladuras de los neumáticos.

20.- En los adjuntos dibujos se representa una forma de ejecución del invento.

30.- La Fig. 1 representa en sección longitudinal la fracción de una llanta, demostrando el modo de colocar en su interior

163587



- 2 -

los muelles espirales.

La Fig. 2 es una vista exterior de la llanta completa adaptada para ser montada en las ruedas del coche.

35.- La Fig. 3 representa el casquillo superior con aletas embutidos en hendiduras practicadas en la parte exterior de la llanta, y

La Fig. 4 el casquillo inferior con fondo roscado.

La Fig. 5 es la tapa para el cierre del casquillo inferior roscado.

40.- La Fig. 6 representa el muelle en espiral embutido en los casquillos superior en inferior respectivamente, mientras que

45.- la Fig. 7 demuestra la llanta de goma reforzada propiamente dicha prevista de una hendidura central que pasa alrededor de su parte superior con perforaciones practicadas a distancias apropiadas.

La Fig. 8 finalmente representa la cubierta de goma apropiada para ser embutida en la hendidura de la llanta,

50.- Según la Fig. 1 la parte superior de la llanta a) esta provista de perforaciones b) practicadas a distancias convenientes por toda la circunferencia de la llanta. En dichas perforaciones se introducen los casquillos c) de diametro adecuado provistos en su parte superior de la tapa d) con aletas e). Estas últimas tienen la misión de constituir
55.- juntamente con la tapa propiamente dicha un plano uniforme con la llanta para asegurar una fijación sólida del casquillo c) y evitar por otra parte un deterioro de la goma. En la parte inferior de la llanta hay previstas otras perforaciones f) que corresponden exactamente con las practicadas en
60.- la parte superior, que sirven de asiento para el segundo



163587

- 3 -

casquillo g). El fondo de éste último está provisto interiormente de un filete i) para atornillas la correspondiente tapa roscada h). Entre el casquillo superior c) y el inferior g) se introduce el muelle en espiral de sección rectangular k) preferentemente de acero inoxidable que va fijado en ambos casquillos por soldadura autógena o por otro medio apropiado. Como ya se ha dicho el casquillo inferior g) está cerrado en su base mediante una tapa amovible para fines de engrase y limpieza del muelle en espiral k). Con referencia a la Fig. 7, la parte superior de la llanta presenta en derredor de ella una hendidura en la cual se hallan practicadas las perforaciones b) para el casquillo superior c). Las correspondientes perforaciones en la parte inferior de la llanta no necesitan ser descritas especialmente ya que tanto éstas como el correspondiente casquillo g) son de construcción idéntica que los mismos elementos de la parte superior con excepción del fondo resocado con su tapa correspondiente y de las aletas e) que en este caso no son necesarias. Una vez debidamente montados los muelles espirales de la forma descrita se pasa a colocar en la hendidura una cubierta de goma, según la Fig. 8 cuyas dimensiones coinciden exactamente con las de la hendidura. Con ello quedan tapados los casquillos superiores de los muelles espirales, presentando la llanta el aspecto de un superficie uniforme.

Una llanta construida del modo según se acaba de describir ofrece en todo momento la elasticidad requerida, no importa esté parado o en movimiento el coche, porque el peso de este último siempre gravita sobre la elasticidad. Las dimensiones de las distintas partes de que se compone la llanta son calculadas según el tamaño y clase de vehículo de que se

163587



- 4 -

95.-

trate. Si, finalmente se hace observar que, segun los ensayos practicados, los muelles en espiral tienen una resistencia elástica de unos quinientos kilogramos cada uno, no cabe ninguna duda que puede considerarse como resuelto el problema de la llanta sin cámara de aire, ofreciendo además la ventaja de ser mas económica y de mayor duración.

—oO—

- 5 - 163587



N O T A .-

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en España, son los siguientes:

100.-

1). Un procedimiento de fabricación de una llanta elástica sin cámara de aire para vehículos automóviles y análogos, caracterizado por la disposición en el interior de la llanta de goma reforzada a distancias apropiadas de muelles espirales de sección rectangular k).

105.-

2). Un procedimiento de fabricación de una llanta elástica según la reivindicación 1), caracterizado porque las partes superior e inferior de la llanta están provistas de perforaciones b) con objeto de embutir en ellas los casquillos c, g) que sirven para sujetar los muelles en espiral k).

110.-

3). Un procedimiento de fabricación de una llanta elástica según las reivindicaciones 1) y 2) caracterizado porque la tapa fija curvada del casquillo superior está provista de aletas.

115.-

4). Un procedimiento de fabricación de una llanta elástica según las reivindicaciones 1) a 3) caracterizado porque el fondo del casquillo inferior está formado por una tapa de rosca.

120.-

5). Un procedimiento de fabricación de una llanta elástica, caracterizado porque en derredor de su superficie presenta una hendidura para el alojamiento de los casquillos superiores para los muelles espirales.

163587



125.-

6). Un procedimiento de fabricación de una llanta elástica, según la reivindicación 5), caracterizado porque tiene una cubierta de goma apropiada para ser embutida en la hendidura y tapar la superficie de los casquillos superiores de los muelles en espiral.

130.-

7). - UN PROCEDIMIENTO DE FABRICACION DE UNA LLANTA ELASTICA SIN CAMARA DE AIRE PARA VEHICULOS AUTOMOVILES Y ANALOGOS, todo tal y conforme se describe en la presente memoria que consta de 131 líneas, y a título de ejemplo se representa en las dos hojas de dibujos adjuntas.

Madrid, 4 de Noviembre del.943.

163587

Fig. 3

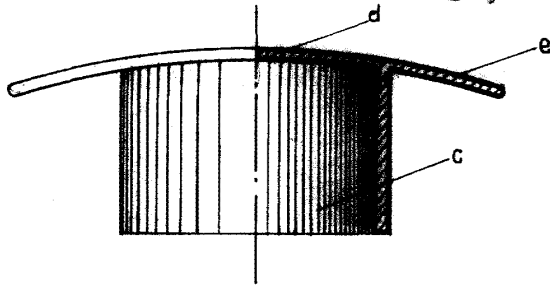


Fig. 6

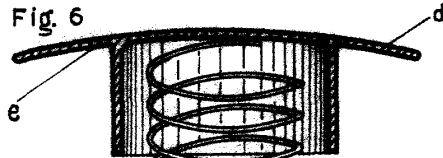


Fig. 4

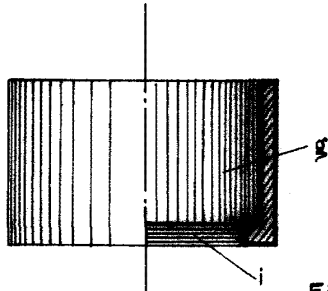


Fig. 7

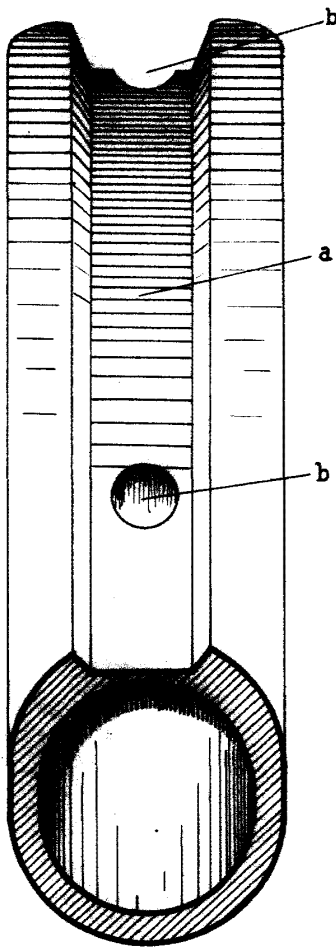


Fig. 5

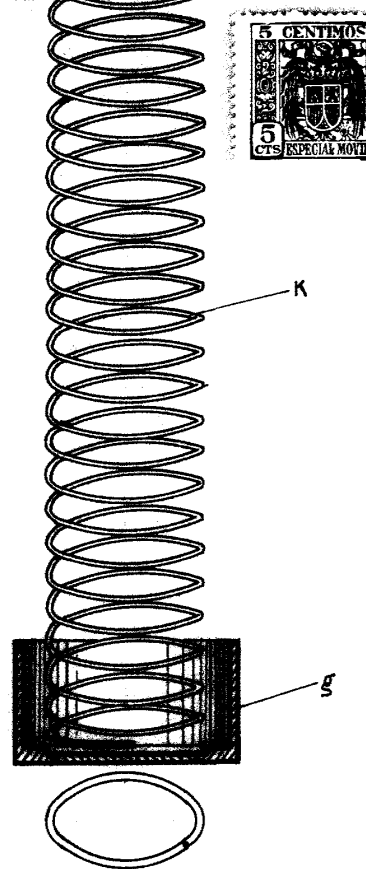
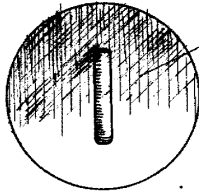
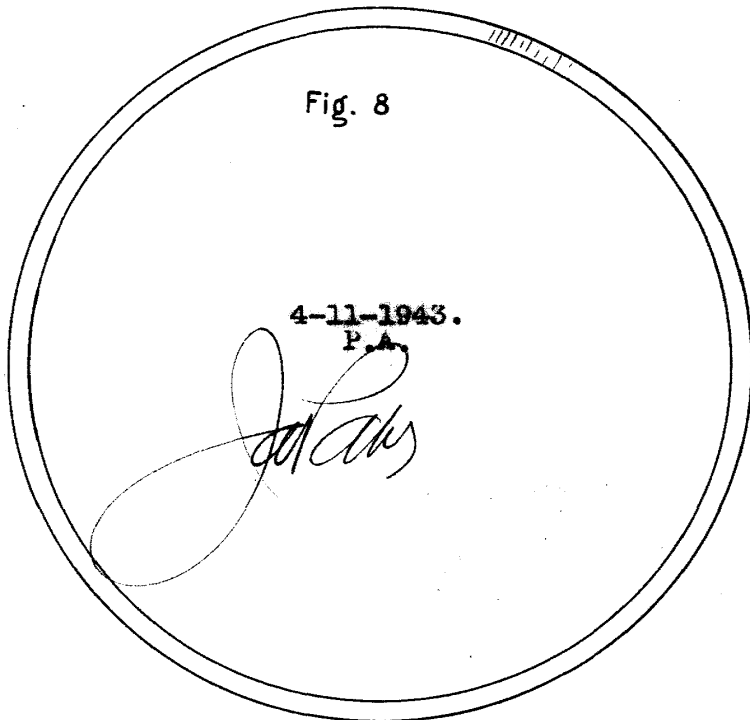


Fig. 8



4-11-1943.
P.A.

J. Moliner

163587



Fig. 2

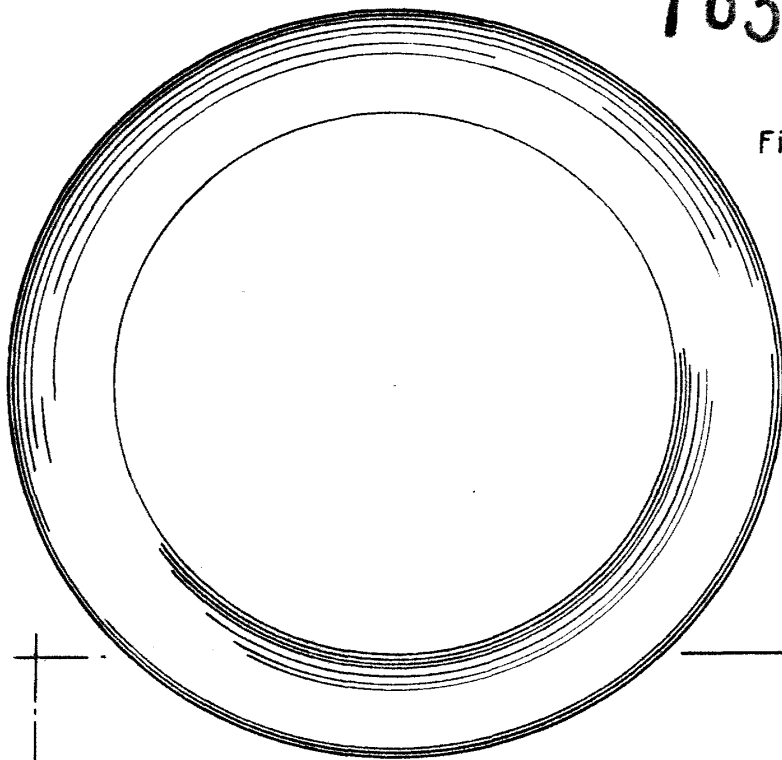
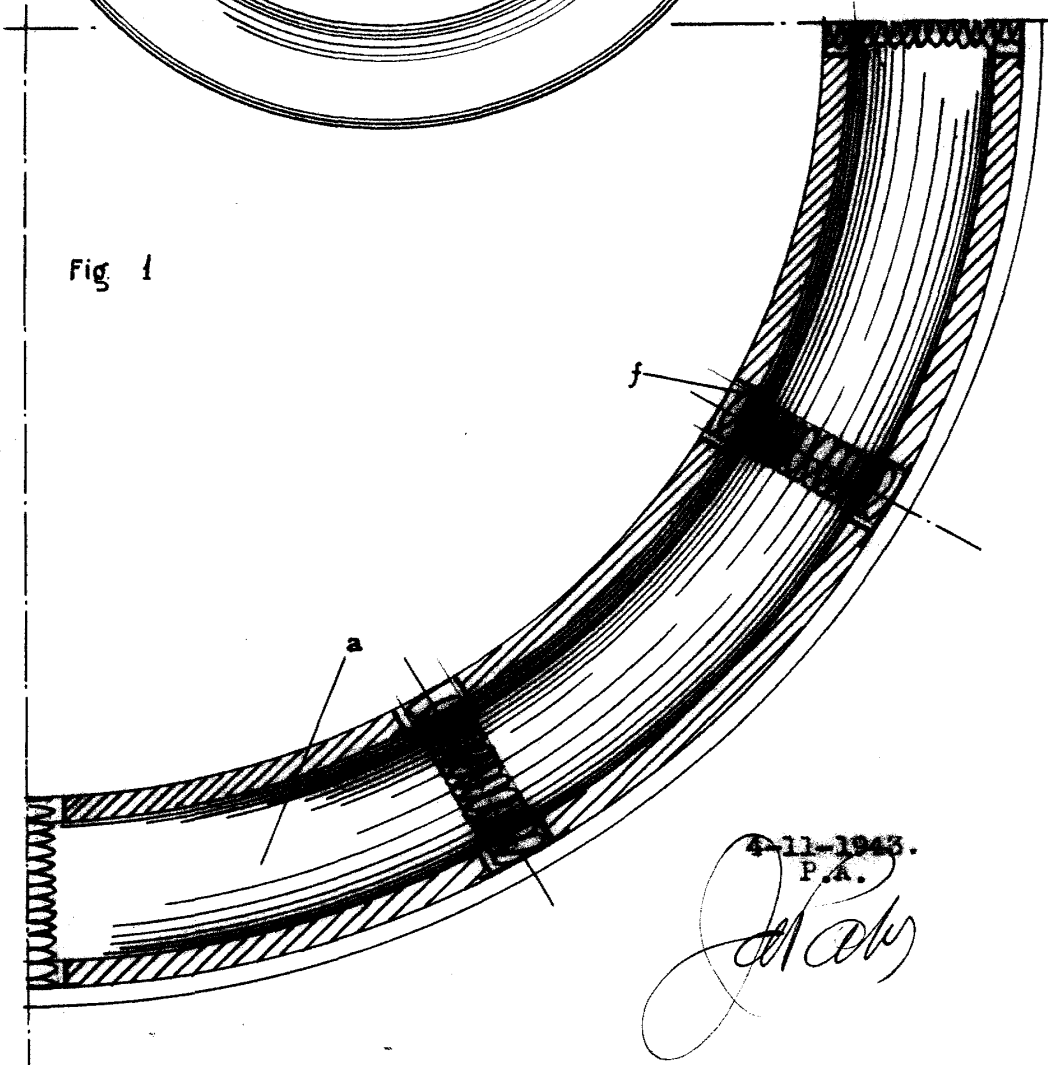


Fig. 1



4-11-1943.
P.A.

[Handwritten signature]