

178327



173327

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

PATENTE DE INTRODUCCION

por 10 años por

"UN APARATO PATIN DE EMERGENCIA PARA CONTINUAR LA MARCHA EN LOS VEHICULOS AUTOMOVILES CUANDO SE PRODUCE EL DESINSUFLAMIENTO DE LAS CAMARAS DE SU RUEDAS", que se solicita a favor de Don José Luis Fernández Toffé, de nacionalidad cubana, residente en Madrid, calle de Lope de Rueda, número 11.

MEMORIA DESCRIPTIVA

- Todos hemos tenido ocasión de observar el trastorno que produce una avería ocasionada por pinchazos o reventenos de las cámaras de los neumáticos y lo desagradable que resulta su reparación ,
- 5.- aun cuando el vehículo vaya dotado de ruedas de repuesto, pero en especial en los casos en que no va provisto de éstas y sobre todo cuando el usuario por sus habituales prendas de vestido no puede dedicarse a tal labor , lo que presupondría un cambio de ellas;
- 10.- el objeto de esta patente obvia todos los inconvenientes citados y consiste en un pequeño aparato por medio del cual podemos remediar la emergencia del automovil y continuar la marcha hasta la primera



178327

15.- estación reparadora, pudiendose realizar esta hasta alcanzar los sesenta kilometros por hora , utilizables tanto en las ruedas delanteras como en las posteriores.

20.- Este objeto es conocido en los Estados Unidos de America y no practicado ni conocido hasta la fecha en España y sus posesiones.

Con ayuda de los dibujos adjuntos, que lo son exclusivamente a título de ejemplo, y una de las varias formas de realización práctica del objeto, describiremos, a continuación, el mismo.

25.- Consiste en un aparato patín, representado de perfil en la Fig^a. 1^a y en planta en la 2^a., constituido por un chasis formado por una barra metálica, hueca o no, en forma de U, y cuya parte posterior a partir del primero de sus tercios esta curvada hacia abajo .En la parte anterior de la U y aun antes de comenzar la indicada curvatura o doblez, va dotado de una plataforma de chapa H, convenientemente soldado , remachada, atornilladas , etc.; tambien a partir de la citada curvatura está provisto el referido chasis de una chapa curvada F, adherida por los procedimientos en uso , y esto fuertemente, a la parte posterior, de la plataforma luego continua su curvatura para terminar cerca de las ruedas traseras y unirse a la barra del chasis por intermedio de unas chapas dobladas en ángulo recto, quedando por tanto libre la parte posterior y para dar entrada a la rueda del vehiculo averiado.

30.-

35.-

40.-

Al final de la armadura en forma de U, que termina en forma de chapa plana , van dispuestos ups



- 45.- orificios para dar alojamiento a un tubo hueco I el cual en su interior contiene el eje J, al que irán adosadas por procedimientos en uso una pareja de ruedas D; por encima de esta terminación en chapa plana de la barra del chasis van acopladas y convenientemente soldadas unas aletas E, protectoras de las ruedas y teniendo como finalidad el evitar que le rueda del vehículo averiado, pise las del patín y ayudar a aquellas a que penetren en el porta-ruedas del mismo.
- 50.-
- 55.- Al final del chasis y articulado en el tubo protector del eje de las ruedas I, aparece un pieza de sección trapezoidal A, que pudieramos llamar cuña trapezoidal de admisión de la rueda del vehículo y constituida por una chapa doblada en ángulo recto a longitud apropiada a la anchura del chasis y por sus lados mayores, y cortados estos lados oblicuamente, y más aun el de su parte posterior M, para su acoplamiento directamente al pavimento o firme, en que ha de utilizarse, y precisamente en toda la longitud del corte, en la parte anterior de los laterales trapezoidales y cerca de su lado mayor tendrán unos orificios J, para dar paso al eje, mejor a su funda protectora, de las ruedas. En la concavidad que presenta dicha pieza, y según representamos en la Fig^a. 3^a, va incrustada una pieza paralelepípedica rectangular recta L, de madera o similar la cual esta sujeta por medio de unos tornillos K, que la atraviesan y sujetos por su tuerca correspondiente, los que al colocarse la cuña trapezoidal en posición de admisión e introducirse en el patín la rueda averiada del vehículo, hacen
- 60.-
- 65.-
- 70.-
- 75.-



4 JUN.

las veces de puestas de enganche o adherencia al pavimento para evitar el deslizamiento del aparato y coadyuvar a la penetración de las ruedas del vehículo.

80.-

En la parte delantera o anterior del aparato patín y adosada en la plataforma de chapa H, va colocada una rueda C, la cual lleva su eje Q articulado

85.-

en una pieza Fig^a. 5^a, de chapa metálica y de forma de proa de barco, dotada de unas curvaturas especiales que le dan una mayor resistencia a la presión; esta pieza en su parte superior de forma circular según vemos en la sección Fig^a. 4^a, posee un canal o hendidura con su concavidad hacia arriba,

90.-

para dar alojamiento a unos balos de acero que evitan el rozamiento de la chapa y hacen más fácil el giro sobre su eje vertical T, que atraviesa una chapacuadrangular S, que forma con la caperuza de la

95.-

rueda la caja continente del juego de rodamiento, antes citado, y mediante la sujeción de la chapa por medio de una tuerca que se atornilla el eje T.

100.-

Esta última pieza cuadrangular es a su vez retenida y adaptada a la plataforma del chasis H, por medio de cuatro tornillos o remaches, señalados con U en la sección Fig^a. 4^a y con P, en las figuras 1^a y 2^a.

105.-

La citada rueda delantera del patín tiene la particularidad esencial de que el eje de su caperuza continente o portadora de la misma es excéntrico en relación con el eje de la propia rueda.

Una vez sufrido el desinsuflamiento de la rueda del vehículo se colocará el patín delante de



- 140.- la misma y con la cuña trapezoidal de admisión en posición en que su corte oblicuo mayor esté a nivel del pavimento y con la rueda delantera del patín en posición en que el eje de la misma sea posterior al de la caperuza portadora, se hace entonces avanzar al vehículo a pequeña velocidad hasta que su rueda se haya instrustado en el elemento portador de la misma F. Del mismo modo procederemos cuando se trate de ruedas traseras.

- 145.- Con todos estos mecanismos conseguimos una aplicación perfecta del patín de emergencia y pudiéndose aplicar éste a las ruedas delanteras y posteriores o propulsoras de cualquier vehículo.

- 150.- El objeto descrito solo lo es a título de ejemplo, sin que las modificaciones de forma, materiales empleados en su construcción y variaciones no fundamentales, desvirtuen la esencialidad de la invención.

N O T A
=====

- 155.- La descrita patente de introducción, recaerá, pues, sobre las siguientes reivindicaciones:
- 160.- 1ª.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automoviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, caracterizado por ir provisto de un chasis constituido por una barra maciza o hueca doblada en U, en cuya parte anterior aparece una plataforma sustentadora de la rueda guía del aparato y a partir de la cual figura el elemento portador de la rueda del vehículo averiado, de concavidad hacia arriba y cuya plataforma hace las veces de tope para impedir la salida de la rueda por el



otro extremo del patín.

170.-

2ª.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automoviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según la anterior reivindicación, caracterizado porque sus chasis termina en una chapa

175.-

plana en cada una de sus ramas , y en las que va provisto de unos orificios que tienen por finalidad la inserción y penetración del tubo porta eje de las ruedas de que va provisto.

180.-

3ª.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automoviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según las reivindicaciones precedentes , caracterizado porque por encima del orificio porta ejes y en su parte superior van adosadas

185.-

unas aletas de protección de las propias ruedas y teniendo por finalidad el que penetren con facilidad en el porta-ruedas la averiada del vehículo, y una vez dentro evitar el rozamiento de ésta última con las del patín.

190.-

4ª.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automoviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según las antedichas reivindicaciones, caracterizado porque va provisto de un tubo porta-ejes

195.-

protector del mismo en el cual se articula una pieza en forma de cuña , llamada cuña trapezoidal de penetración o admisión , cortada oblicuamente en su parte postero-inferior por la que se acoplará a nivel del pavimento , para ayudar a la penetración de

4 JUN. 1941



200.- la rueda; ésta cuña va provista de unos tornillos-tuerca que la atraviesan conjuntamente con un paralelepípedo que contiene y que sirve de puas o pies de adherencia al pavimento, para evitar el deslizamiento del patín al penetrar la rueda del vehículo a que vayamos a aplicar.

205.-

5a.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha de los vehículos automóviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según las descritas reivindicaciones, caracterizado porque en la plataforma

210.- del chasis y remachada, otornillado, etc., va ocupado un conjunto formado por una caperuza de forma de proa de barco y con curvaturas especiales que le dan una gran resistencia a la presión y en cuya parte inferior va provista de dos orificios para articular el eje de la rueda de que es portadora.

215.-

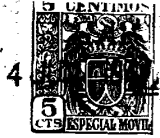
6a.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automóviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según todas las precedentes reivindicaciones, caracterizado porque la caperuza portadora de la rueda guía, y en su parte superior circular va provista de una canales o hendiduras con

220.- bolas de acero, que cubiertas por una chapa, a la que atraviesa y sujeta el eje de la caperuza, hacen las veces de juego de rodamiento, para el giro completo de la rueda, y cuya chapa se adosa a la plataforma del chasis bien por soldadura, remaches, tornillos, etc.

225.-

230.- 7a.-Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automóviles

178327-8-



235.- cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según las precitadas reivindicaciones, caracterizado porque el eje de la caperuza portadora de la rueda guía o delantera y el de la propia rueda citada, son excéntricos, utilizándose tanto para las ruedas delanteras como para las posteriores o propulsoras del vehículo estando el eje de la rueda delantera del patín en posición posterior con respecto al eje vertical de acoplamiento de la misma al chasis del aparato.

245.- 8ª.- Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automóviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según las predichas reivindicaciones, caracterizado porque va dotado de un conjunto de caperuza porta-rueda guía, que puede girar sobre su eje central en todo su recorrido y que se evita su recalentamiento y da mayor facilidad al juego en virtud del correspondiente juego de rodamientos.

255.- 9ª.- Sobre un aparato patín de emergencia para continuar la marcha en los vehículos automóviles cuando se produce el desinsuflamiento de las cámaras de sus ruedas, según todas las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque el eje de las ruedas posteriores del mismo va provisto de un tubo protector del mismo.

2601.- 10.ª.- "UN APARATO PATIN DE EMERGENCIA PARA CONTINUAR LA MARCHA EN LOS VEHICULOS AUTOMOVILES CUANDO SE PRODUCE EL DESINSUFLAMIENTO DE LAS CAMARAS DE SUS RUEDAS".

178327

- 9 -



Toda tal y como queda descrito representado y reivindicado.

Esta memoria consta de nueve hojas mecanografiadas y foliadas por una sola cara, conteniendo un total de doscientas sesenta y siete líneas.

MADRID A 4 DE JUNIO DE 1947.

Manuel del Rufe

178327

178327

D. JOSÉ LUIS FERNANDEZ TOFFÉ

Madrid



1947

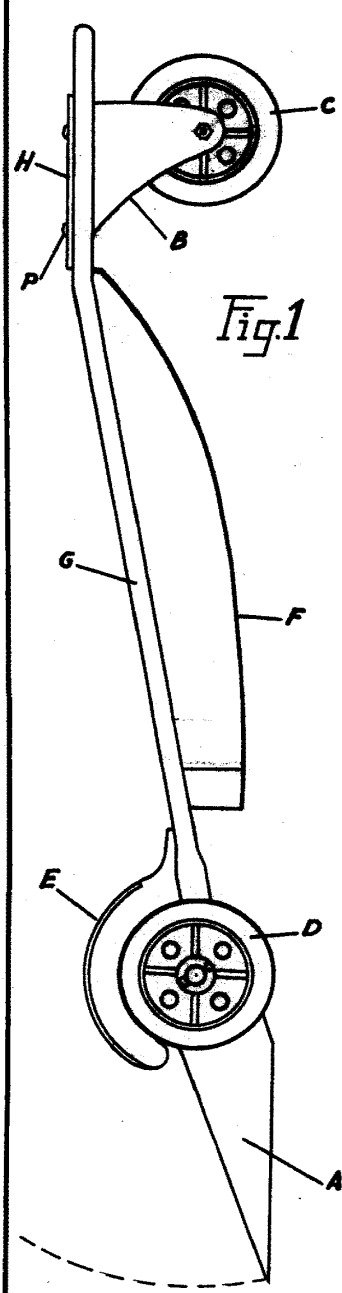


Fig. 1

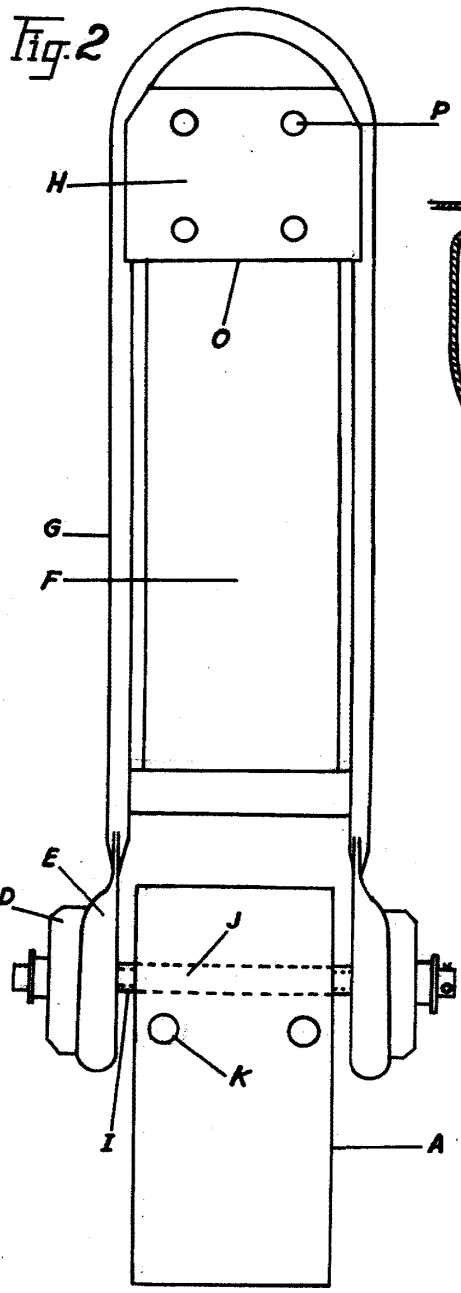


Fig. 2

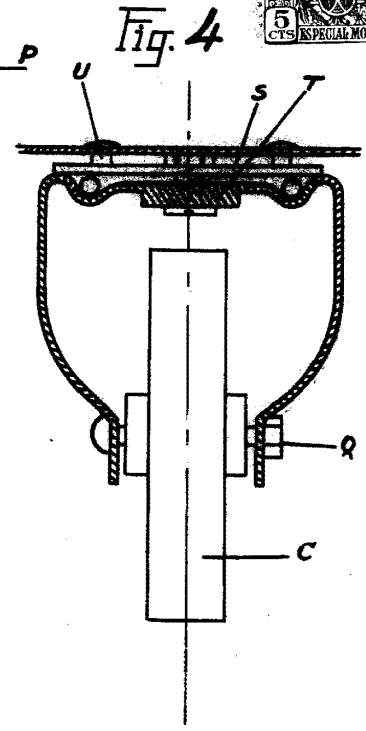


Fig. 4

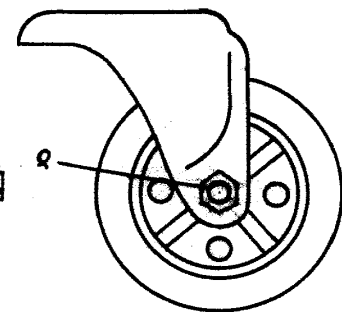


Fig. 5

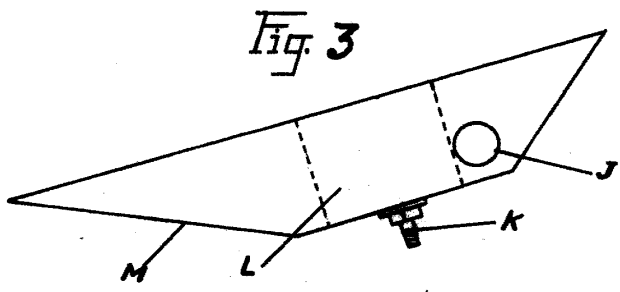


Fig. 3

Escala variable
MADRID, 4 Julio 1947

[Handwritten signature]