

193908



Int. Cl. B60C

193908

EXPEDIENTE: MODELO DE UTILIDAD

Titular: D. JOSE HERNANDEZ CAMARA

Nacionalidad: Española

Domicilio: VALENCIA - San Ignacio de Loyola, nº 1

Objeto: "DISPOSITIVO EN LAS RUEDAS DE LOS VEHICU-
LOS PARA EVITAR EL DESCONTROL DE DIREC-
CION".

Prioridad:

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 En la presente Memoria Descriptiva, y con la ayuda del plano adjunto, se exponen las características distintivas de un dispositivo que situado dentro de las ruedas del vehiculo evita el bajón de las mismas en caso de reventon y su descontrol por cuyas evidentes cualidades practicas se solicita a favor del titular del expediente el privilegio de exclusividad concedido por la vigente Ley de la Propiedad Industrial, para su explotación en España.

10 En todo tipo de neumaticos tanto si es con camara como sin ella, existe un peligro latente de reven-



15

20

25

30

35

40

tón cuyas consecuencias tan graves riesgos puede traer para los ocupantes del vehiculo como para los demás vehiculos o peatones que se encuentran a su paso en el momento del incidente. Cuando se produce un reventón, el brusco e inesperado descenso del vehiculo y el contacto de la llanta con el suelo, con el destalonamiento de la cubierta produce un brutal y violentisimo giro de la dirección materialmente imposible de controlar, si sumamos a ello la sorpresa del caso, de ahí las terribles consecuencias que del mismo se derivan. El dispositivo objeto de este Modelo de Utilidad tiene como misión principal y unica, una vez producido el reventón, evitar el bajón hasta la llanta y pisado de la cubierta por la misma con el consiguiente destalonamiento yá que no existe posibilidad de control en lo hasta ahora convencional y sí con el dispositivo objeto de este Modelo, impidiéndoselo el aditamento interno que como rueda hará su función al reventar la cubierta y nos permitirá llegar hasta la proxima estación de servicio o poner el recambio sin ningun riesgo derivado del citado reventón.

Con el objeto de nuestro Modelo de Utilidad se evita toda posibilidad de accidente, ya que queda descartado el tirón de la dirección producido por el bajón existente entre cámara y llanta cuando revienta la primera.

Para dejar clara constancia de nuestro Modelo se ha considerado conveniente la aportación del plano adjunto, donde han quedado recogidas sus vistas más ilustrativas.



Estas representaciones solo tienen carácter informativo, por lo que en cualquier circunstancia, deben ser consideradas en su más amplio sentido y no como limite del alcance del expediente.

45

La figura 1ª del plano muestra una vista en alzado del elemento de protección que se incorpora a las llantas para impedir las consecuencias de un posible reventón. La figura 2ª es una vista de perfil del mismo elemento, que en la figura 3ª aparece representado nuevamente en planta, aunque en esta ocasión separado en sus dos partes componentes. La figura 4ª muestra una sección parcial de una rueda en la que puede apreciarse la instalación de este elemento. Finalmente en la figura 5ª se reproduce, según detalle en perfil un enganche de los muchos previstos ^y susceptibles para el cinturón o faja que rodea el perímetro del elemento de protección, de las muchas fórmulas que pueden utilizarse para esta unión e incluso apriete del cinturón o faja.

50

55

60

65

70

Pormenorizando el detalle de las distintas partes del Modelo, con referencia al contenido de las precisadas figuras, apreciamos señalados con -1- los dos segmentos circulares en que puede dividirse el elemento de protección, que estará realizado a partir de goma, maciza o semimaciza, o con alveólos, pero con la resistencia y consistencia necesarias para su función preservadora, o cualquier otro material adecuado. Cada uno de estos elementos presenta sus extremos -2- con un denticado -3- correspondiente, de forma que ambas mitades pueden encajarse entre sí, sin ofrecer partes salientes,



75 sin que rompa la uniformidad de la curvatura y sin que se corra el riesgo de un desprendimiento eventual. Este elemento presenta una sección que se acopla en su parte y asiento de la llanta y una ranura perimetral -5- siguiendo todo el perímetro de su testero -6-. En esta ranura se aloja un fuerte cinturón o banda -7- cuya misión es la de ayudar a fijar entre sí y la llanta nuestro suplemento, que una vez apretado con gato de cinta, con adhesivo o de la manera más conveniente formarán un solo

80 cuerpo con dicha llanta resistente y dispuesto para su uso.

Dicho elemento se monta sobre la garganta de la llanta -9- aprovechando la elasticidad de aquel, con lo que al engastarse los extremos dentados -2-, entre sí y con adhesivo o cualquier util de fijación se asegura la inmovilidad del elemento y su firme sujeción. Posteriormente, y para mayor seguridad, se incorpora la banda o cinturón -7- que, desde luego, constituye una aportación más para la eficacia de la sujeción y del montaje.

85 A partir de ese momento se monta el resto de la rueda siguiendo los procedimientos usuales. Al producirse un reventón, antes de que la llanta llegue a tocar el suelo entra en contacto con él, el elemento de protección, que, además de superar la altura de la llanta, se queda apoyado en la pastilla del neumático, con lo cual el descenso apreciado es mínimo, sin que se produzca el destalonamiento de la cubierta y que en ningún momento se ponga en peligro la integridad de los ocupantes, permitiendo cuando se produce el reventón, conducir el vehículo fuera de la calzada, o hasta la estación de servicio más próxima.

95

100



105

La reparación del pinchazo se realiza por los medios habituales, sin que para ello moleste el elemento de protección, que sin necesidad de ninguna atención especial, quedará dispuesto de forma permanente para prestar este servicio. Este suplemento con dos piezas puede serlo de una sola pieza, pero abierta con elementos de engarce en sus extremos.

110

Asi mismo puede ser de una sola pieza hinchable que sin alterar lo sustancial de este modelo seguiria en todo los mismos principios aunque variando la estructura del suplemento, que podria ser "hueco para hinchar" con su correspondiente valvula y resolviendo el enganche de los extremos de la manera más idonea: Uno de estos empalmes podría ser a macho y hembra convenientemente achaflanados ambos extremos y unidos como los parches usuales.

115

120

Suficientemente descrita la naturaleza de nuestro Modelo de Utilidad, solo nos resta manifestar, que serán variables la naturaleza de los materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, siempre y cuando no se vea alterada su esencialidad, contenida en la siguiente

N O T A
= = = =

125

Los puntos que se reivindicán en el presente Modelo de Utilidad, son:

1º.-"Dispositivo en las ruedas de los vehiculos para evitar el descontrol de dirección", caracterizado porque sobre la garganta de la llanta y en el rebajo perimetral, central, se acomoda un elemento constitu



130 do por uno o dos segmentos circulares de goma maciza,
semimaciza o de cualquier otro material idoneo que tec-
nicamente se requiera cuyo segmento o segmentos se engas-
tan entre si a través de sus respectivos extremos denta-
dos, sin romper la uniformidad de la curvatura con la
135 que se configura la especie de rueda que presenta una
sección de acoplamiento a la llanta en su diametro in-
terno y un ranurado perimetral en su testero donde pue-
de alojarse una banda o tira de apriete de nylon o cual-
quier otro material idóneo sujeto con adhesivo o engan-
che para mayor seguridad o fijeza del suplemento que ca-
140 racteriza este Modelo de Utilidad.

2º.-"Dispositivo en las ruedas de los vehicu-
los para evitar el descontrol de dirección", caracteri-
zado porque puede ser de una sola pieza hinchable con
145 su correspondiente valvula y arrollado al perimetro de
la llanta, con la unión pertinente. Y

3º.-"DISPOSITIVO EN LAS RUEDAS DE LOS VEHICU-
LOS PARA EVITAR EL DESCONTROL DE DIRECCION", de confor-
midad en un todo en lo esencial y fines industriales a
descrito en la precedente Memoria Descriptiva y grafica-
150 mente representado en las figuras del plano adjunto pa-
ra su mejor comprensión.



Este Memoria consta de SIETE hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 152 líneas.

Valencia, a 23 de Octubre de 1.973

Por autorización del interesado.

Juan López



ESCALA VARIABLE
VALENCIA JULIO 1973
P/A [Signature]

