



ESPAÑA

(19) ES (21) **251293** (18) Y  
 (22) FECHA DE PRESENTACION  
**22 MAYO 1980**

MODELO DE UTILIDAD

**16 SET. 1980**

(30) PRIORIDADES:  
 (31) NUMERO (32) FECHA (33) PAIS

(47) FECHA DE PUBLICIDAD (51) CLASIFICACION INTERNACIONAL  
 B 60 B 21/02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN  
 "LLANTA DE SEGURIDAD APLICABLE A TODA CLASE DE VEHICULOS PROVIS  
 TOS DE NEUMATICOS"

(71) SOLICITANTE (S)  
 D. Juan Estadella Codina

DOMICILIO DEL SOLICITANTE  
 BADALONA (Barcelona) - Canyet, s/n.

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE  
 D. Luís Durán Cuevas

## MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una llanta de seguridad que se halla especialmente diseñada para aplicarse a toda clase de vehículos que circulen con neumáticos huecos, hinchados con aire, teniendo como finalidad esencial la de evitar que por una rotura o pinchado del neumático, al deshincharse éste, pierda el vehículo uno de sus puntos de apoyo y se produzca un accidente.

Otra de las características esenciales del registro reivindicado se refiere a que puede ser colocado en toda clase de vehículos sin tener que modificar para nada las llantas que utilizan en la actualidad, debiendo únicamente sustituirse los tornillos actualmente utilizados, con lo cual la colocación de este sistema de llantas no constituye ningún trabajo especial, siendo por otra parte su coste relativamente pequeño.

Las estadísticas que la Dirección Nacional de Tráfico citan correspondientes a los tres últimos años, sobre el número de accidentes en carreteras españolas, demuestran la gran cantidad de los mismos que se producen, los cuales traen como consecuencia un importante número de fallecimientos.

Las mismas fuentes cuando estudian la causa de estos accidentes indican que casi la mitad de los producidos por fallos mecánicos hay que achacarlos a pinchazos y reventones de los neumáticos, debido a todo lo cual se ha hecho necesario el estudiar un sistema de se-

guridad tendente a evitar la gran pérdida en vidas humanas que ello representa, así como la importante cantidad de personas que sin morir quedan prácticamente inútiles, lo que aparte de plantear una especial problemática para los propios interesados, constituye un problema social que debe ser enfocado incluso en un nivel preventivo.

- La llanta de seguridad que se reivindica en el presente Modelo de Utilidad, evitará sin duda que en el momento en que se produzca el pinchazo o reventón, el conductor pierda el dominio del vehículo, dado que en el mismo instante en que la rueda pinchada o reventada descienda de la altura primitiva en que se encontraba en el momento en que el llenado del aire era perfecto, entrará en contacto con el suelo la llanta de seguridad que se encuentra situada únicamente a pocos centímetros del nivel de rodadura de la rueda principal y unida al mismo eje de aquélla en la parte interior o exterior de la misma, merced a lo cual la conducción del vehículo no experimentará ningún cambio importante, salvo lógicamente las posibles incomodidades que el cambio debido a la dureza de este tipo de ruedas pueda representar, por cuanto la llanta de seguridad girará asimismo a la misma velocidad que lo hacía la rueda primitiva, lo que permitirá al vehículo poder circular el número de kilómetros necesario para que lo conduzca al taller más cercano, sin tener que realizar la operación del cambio de rueda, muchas veces en situaciones límite, tales como en caso de tormenta, lluvia o similares.

Asimismo, puede darse el caso de que se produzcan varios pinchazos a la vez, con lo cual con los sistemas que actualmente vienen utilizándose, sería imposible la continuación del viaje, por cuanto un coche lleva una

5. sola rueda de recambio y en cambio al llevar instalada en cada una de las ruedas del coche una llanta de seguridad como la descrita, podría continuarse el camino por los propios medios del automóvil hasta llegar al taller más cercano en donde reparar la avería.

10. La llanta de seguridad reivindicada, consta en esencia de un disco de material ligero en cuanto a peso pero de la fortaleza adecuada, tal como aleaciones de aluminio, que habitualmente se emplea ya para las llantas normales de los vehículos, el cual adoptará la forma

15. necesaria en función de la que presente la llanta de la rueda a la que vaya a unirse, pudiendo realizarse esta unión bien por la cara interna o por la externa, en aquella que cree menos problemas y resulte más estética, pudiendo incluso llegar a colocarse por ambas caras en vehículos que por su mucho peso, lo hiciese necesario.

20.

La llanta de seguridad así dispuesta, se fijará a la llanta normal de la rueda por tornillos que lógicamente deberán ser algo más largos que los que normalmente aparecen colocados en las llantas de los vehículos,

25. aunque podrán ser de idénticas características a aquéllos, no representando por tanto la colocación de esta llanta de seguridad suplementaria un problema excepcional de colocación al que normalmente presenta el colocar las

llantas que habitualmente poseen los vehículos que circulan en la actualidad.

La llanta presentará pues un paralelismo con la rueda en todo su contorno quedando situada únicamente  
5. unos centímetros por encima del nivel de la rueda, y no entrando en contacto con el suelo, salvo en el caso en que una pérdida importante de presión en la rueda principal haga disminuir el diámetro total de la misma.

La llanta por su parte externa irá preferentemente  
10. recubierta por un aro de caucho de dureza y grosor necesario para soportar el peso correspondiente a la rueda en que se coloca.

En vehículos que posean una sola rueda por eje, tal y como es el caso de motocicletas o similares, será  
15. necesaria la colocación de este tipo de llantas a ambos lados de la rueda, con el fin de mantener el equilibrio vertical de la misma.

Para facilitar la explicación se acompaña a la presente memoria una hoja de dibujos en la que se ha representado, a título de ejemplo ilustrativo y no limitativo,  
20. un caso de realización de una llanta de seguridad aplicable a toda clase de vehículos provistos de neumáticos, según los principios de las reivindicaciones.

En los dibujos:

25. La figura 1 presenta una vista en alzado de la llanta de seguridad reivindicada.

En la figura 2 es de ver una sección transversal en alzado de la misma, en la que es posible observar



N O T A.

Se reivindica como objeto de este registro por Modelo de Utilidad:

1.- Llanta de seguridad aplicable a toda clase  
5. de vehículos provistos de neumáticos, caracterizada por adoptar una forma general circular estando provista preferentemente en su periferia externa de un recubrimiento en caucho o material similar y siendo su diámetro ligeramente inferior al de la rueda a la que quedará fijada bien exterior o interiormente, adoptando en su parte central  
10. la forma adecuada para relacionarse con la rueda indicada y presentando unos orificios con el fin de que puedan colocarse a su través los elementos necesarios para su perfecto fijado sobre aquélla, que le permitan girar al  
15. unísono alrededor del eje del vehículo.

2.- Llanta de seguridad aplicable a toda clase de vehículos provistos de neumáticos, según la reivindicación primera, caracterizada porque al quedar montada de la manera descrita en la reivindicación anterior, le  
20. permitirá que, en el instante en que por reventón o pinchazo se reduzca el diámetro total de la rueda a la que va unida, en vez de que el conductor pierda la dirección del vehículo, éste continuará apoyado en el terreno por el mismo número de puntos, toda vez que en vez de la rueda reventada o pinchada, quedará en contacto con el pavimento la llanta de seguridad reivindicada que permitirá  
25. recorrer al vehículo el número de kilómetros necesarios para dirigirse al taller de reparación más próximo.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurran en la esencialidad del Modelo de Utilidad, definido en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

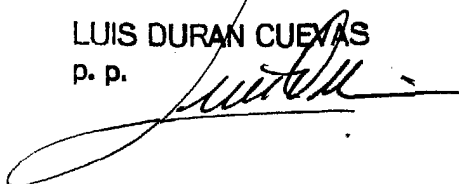
- 3.- "LLANTA DE SEGURIDAD APLICABLE A TODA CLASE DE VEHICULOS PROVISTOS DE NEUMATICOS".
- 5.

Consta la presente memoria de ocho hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y de los dibujos unidos a la misma.

Barcelona, **22 MAYO 1980**

P.A. de D. Juan Estadella Codina,

LUIS DURAN CUEVAS  
p. p.



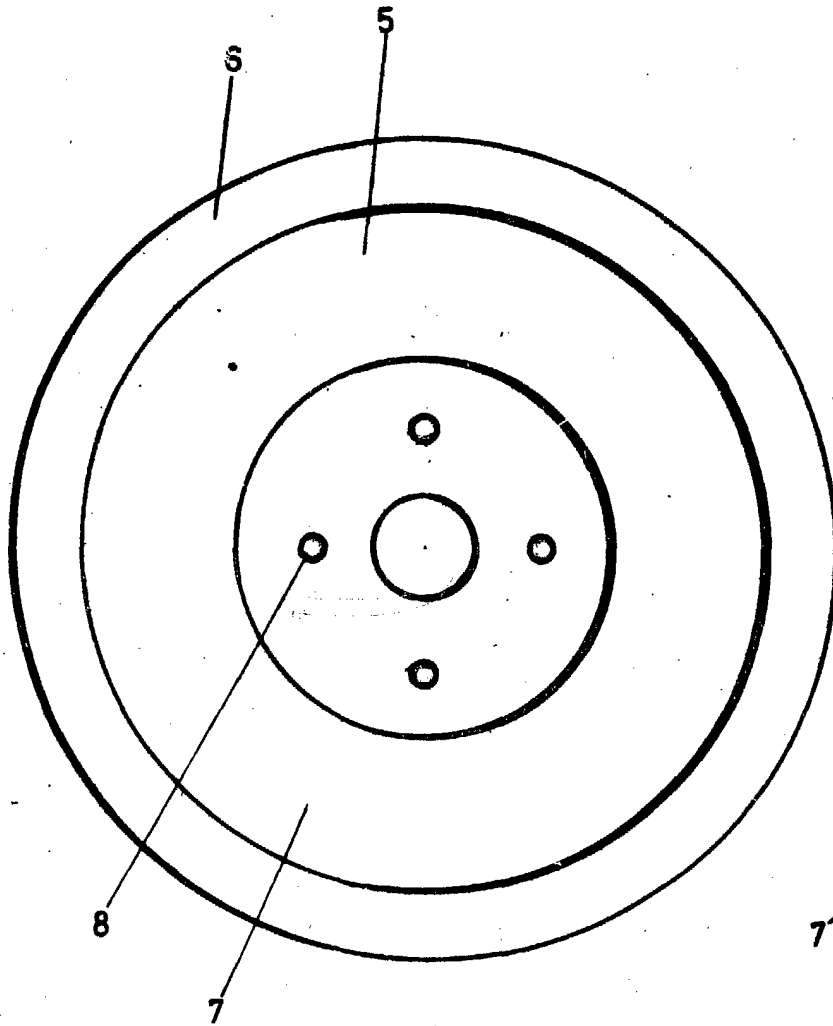


FIG.1

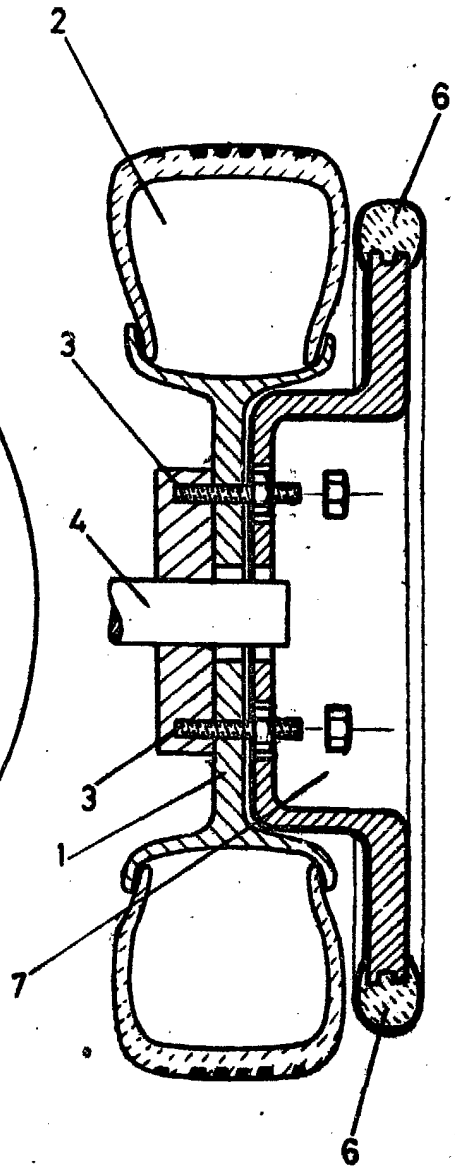


FIG.2

BARCELONA, 22 MAYO 1980  
P.A.

LUIS DURAN CUEVAS  
p. p.

Escala variable