



ESPAÑA

19 ES	21	NUMERO	20 Y
	22	FECHA DE PRESENTACION	

MODELO DE UTILIDAD

16 OCT. 1981

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B64C 25/34

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
RUEDA PERFECCIONADA

71 SOLICITANTE (S)
D. ANGEL ALTEIDA PEREIRA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
General Millán Astray, 27-5º MADRID-42

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de  
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30  
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-  
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo  
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-  
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-  
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado  
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-  
tos de tipo científico (Artº. 47).

15 El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo  
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio  
legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-  
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a  
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-  
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-  
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-  
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-  
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-  
ria, constituye una novedad industrial, con características  
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-  
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así  
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-  
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-  
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación  
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
30 18 de Noviembre de 1.935).

1           La presente invención se refiere a una rueda perfeccionada, la cual está especialmente constituida para formar parte del tren de aterrizaje de los aviones destinados al deporte del aeromodelismo.

5           Actualmente, las ruedas aplicables al aeromodelismo se constituyen mediante una llanta y la correspondiente cubierta, de tal forma que la llanta en cuestión puede estar constituida de una sola pieza o bien de dos piezas, formando en ambos casos una superficie anular y curva cóncava en la que se posiciona la correspondiente cubierta que en todos los casos es de sección circular y siempre cerrada.

10           Esta estructura o constitución de las ruedas destinadas al aeromodelismo presentan el inconveniente de que en su montaje la cubierta puede girar sobre la propia llanta, incluso salirse de ella. Además, cuando tal cubierta es hueca, el aire que contiene es incontrolable en cuanto a su presión, ya que a mayor calor aumentará la presión, por lo que en ningún momento la rueda tendrá la adecuada presión para la finalidad a que está destinada.

15           Pues bien, teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la invención propone una nueva rueda en la que la cubierta no es cerrada ni es de sección circular, mientras que la llanta se constituye mediante dos piezas independientes a modo de platos abrochables o acoplables axialmente entre sí, de tal forma que en dicho acoplamiento o abroche de tales platos o piezas se consigue cerrar la cubierta, en virtud de que el acoplamiento de tales piezas de la llanta constituyen una mordaza en la que quedan retenidos unos nervios que se derivan de los bordes que definen la abertura de la propia cubierta, quedando tales nervios situados para-

1 lelos y muy próximo entre sí y colateralmente dispuestos  
respecto al plano mediatriz de la superficie de rodadura.

5 Por otra parte, se ha previsto que las piezas com-  
ponentes de la llanta presenten en su cara externa un cajea-  
do apto para recibir por simple presión el acoplamiento de  
un disco, en correspondencia con una de las caras laterales  
de la rueda y de un aro dotado de nervios radiales en corres-  
pondencia con la otra cara, de tal forma que la rueda en  
10 cuestión es susceptible de ir dotada o bien del aro anular  
dotado de los nervios radiales, o bien ir dotado del disco  
en funciones de tapacubos, con la particularidad de que tan-  
to en uno como en otro caso el eje que se acoplará sobre la  
respectiva rueda quedará con su extremo libre oculto por la  
15 tapa que constituye el disco formativo del tapacubos o del  
aro dotado de los radios.

20 Para complementar la descripción que seguidamen-  
te se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor com-  
prensión de las características del invento, se acompaña a  
la presente memoria descriptiva un juego de planos cuyas fi-  
guras representan lo siguiente:

25 Figura 1ª.- Muestra una vista en sección a un  
cuarto de la rueda realizada de acuerdo con la invención, en  
la que se puede apreciar claramente la mordaza que constitu-  
yen las dos piezas determinativas de la llanta entre cuya  
mordaza quedan presionados los nervios o resaltes de la pro-  
pia cubierta cerrando a esta.

30 Figura 2ª.- Muestra una vista en perspectiva de  
la rueda en la que se aprecia lateralmente el disco o aro do-  
tado de los nervios radiales.

1                   Figura 3a.- Muestra otra vista en perspectiva de  
la rueda dotada del disco en funciones de tapacubos.

5                   A la vista de las comentadas figuras, puede ob-  
servarse como la rueda propiamente dicha y referenciada ge-  
nericamente con el número 1, se constituye mediante una llan-  
ta y la correspondiente cubierta 2.

10                   La llanta se conforma mediante dos piezas 3 y 4  
independientes y a modo de platos que se acoplan axialmente  
entre sí, determinando tal acoplamiento una garganta anular  
5 que sirve de alojamiento a una pareja de nervios 6, también  
anulares, que se derivan de los bordes que definen la abertu-  
ra de la cubierta 2. Los nervios anulares 6 quedan situados  
paralelos y muy próximos entre sí y colateralmente dispu-  
tos respecto al plano mediatriz de la superficie de rodadura,  
15                   habiéndose referenciado tal plano mediatriz con el número 7,  
con la particularidad de que tales nervios 6 se proyectan  
asimismo hacia el exterior en unos salientes que se alojan  
en una especie de canal anular 8 previsto en la propia garga-  
nta anular 5 en la que quedan retenidos los nervios 6.

20                   La solidarización de las piezas 3 y 4 constitui-  
vas de la llanta, y por consiguiente el apriete de las mis-  
mas y el correspondiente apriete de los nervios 6 de la cu-  
bierta 2 se realizan mediante unos tornillos 9 pasantes a  
través de la pieza 3 y que roscan en orificios 10 previstos  
25                   en la pieza complementaria 4, tal y como se representa clara-  
mente en la figura 1a.

30                   La rueda así constituida se complementa, en cuan-  
to a la llanta se refiere, por una parte mediante un disco  
11 en funciones de tapacubos que se acopla por presión sobre  
un cajeadado previsto en la correspondiente cara externa de la

1 pieza 3, mientras que la pieza 4 presenta asimismo otro ca-  
jeado similar en el que se acopla también por presión otro  
disco o anillo 12 dotado de nervios radiales 13, estando po-  
sibilitada la rueda así constituida para montarse tanto por  
5 una de sus caras como por la otra, es decir bien por la ca-  
ra correspondiente a la pieza 3 o bien por la cara corres-  
pondiente a la pieza 4 constitutiva de la llanta sobre el  
correspondiente eje, de tal forma que dicho eje quedará ocul-  
to por el disco 11 en el caso de que el montaje de la rueda  
10 se realice a través de la cara que constituye la pieza 4,  
o bien quedar oculto tal eje por el aro 12 dotado de los ner-  
vios radiales 13 si tal rueda se monta por la cara correspon-  
diente a la pieza 3.

15 De esta forma queda constituida una rueda idónea  
para el tren de aterrizaje de los aviones destinados al de-  
porte del aerodelismo, y cuya rueda presenta, como se ha  
expuesto a lo largo de la descripción realizada, una cubier-  
ta que es abierta y queda cerrada por la mordaza que consti-  
tuyen las dos piezas determinativas de la llanta, no necesi-  
20 tando ningún tipo de válvula para el inflado de la propia  
rueda, ya que el aire que queda contenido en la cubierta al  
cerrarse esta por la pieza constitutiva de la llanta es su-  
ficiente para que la rueda tenga la suficiente presión de  
acuerdo con el fin para el que está destinada, aparte de que  
25 la misma queda cerrada de una forma hermética pudiendo inclu-  
so, en el montaje de la propia rueda, disponer agentes quími-  
cos en el interior de la misma que en su reacción producirán  
un gas con el fin de que la rueda pueda adquirir una mayor  
30 presión.

1           Hecha la descripción a que se refiere la memoria  
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de  
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,  
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre  
5           en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-  
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente  
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,  
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,  
10           proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando  
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-  
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica  
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a  
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-  
15           sentarla como nueva y propia.

          Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado  
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -  
20           ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre  
de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

          Establecido el concepto expresado, en cuanto a la  
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25           tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

          En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
30           guientes:

1                    1ª.- RUEDA PERFECCIONADA, que estando especial-  
mente concebida para constituir el tren de aterrizaje de  
los aviones destinados al deporte del aerodelismo, esen-  
cialmente se caracteriza porque la llanta se conforma median-  
5                    te dos piezas independientes que se acoplan axialmente entre  
sí, determinando tal acoplamiento una garganta anular entre  
piezas que sirve de alojamiento a una pareja de nervios, tam-  
bién anulares, que se derivan de los bordes que definen la  
abertura de la cubierta; habiéndose previsto que los referi-  
10                    dos nervios quedan situados paralelos y muy próximos entre  
sí y colateralmente dispuestos respecto al plano mediatriz  
de la superficie de rodadura.

                  2ª.- RUEDA PERFECCIONADA, según reivindicación  
1ª, caracterizada porque una de las piezas componentes de  
15                    la llanta presenta en su cara externa una serie de nervadu-  
ras a modo de radios, y tanto ésta como la pieza complemen-  
taria de tal llanta, presenta hacia su cara externa un cajón  
apto para recibir por simple presión el acoplamiento de  
un disco.

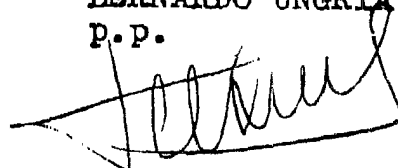
20                    3ª.- Se reivindica por último como objeto sobre  
el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita  
por: RUEDA PERFECCIONADA.

                  Todo conforme queda descrito y reivindicado en  
la presente memoria descriptiva que consta de ocho páginas  
25                    mecanografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 17 de febrero 1.981

BERNARDO UNGRIA

P.P.



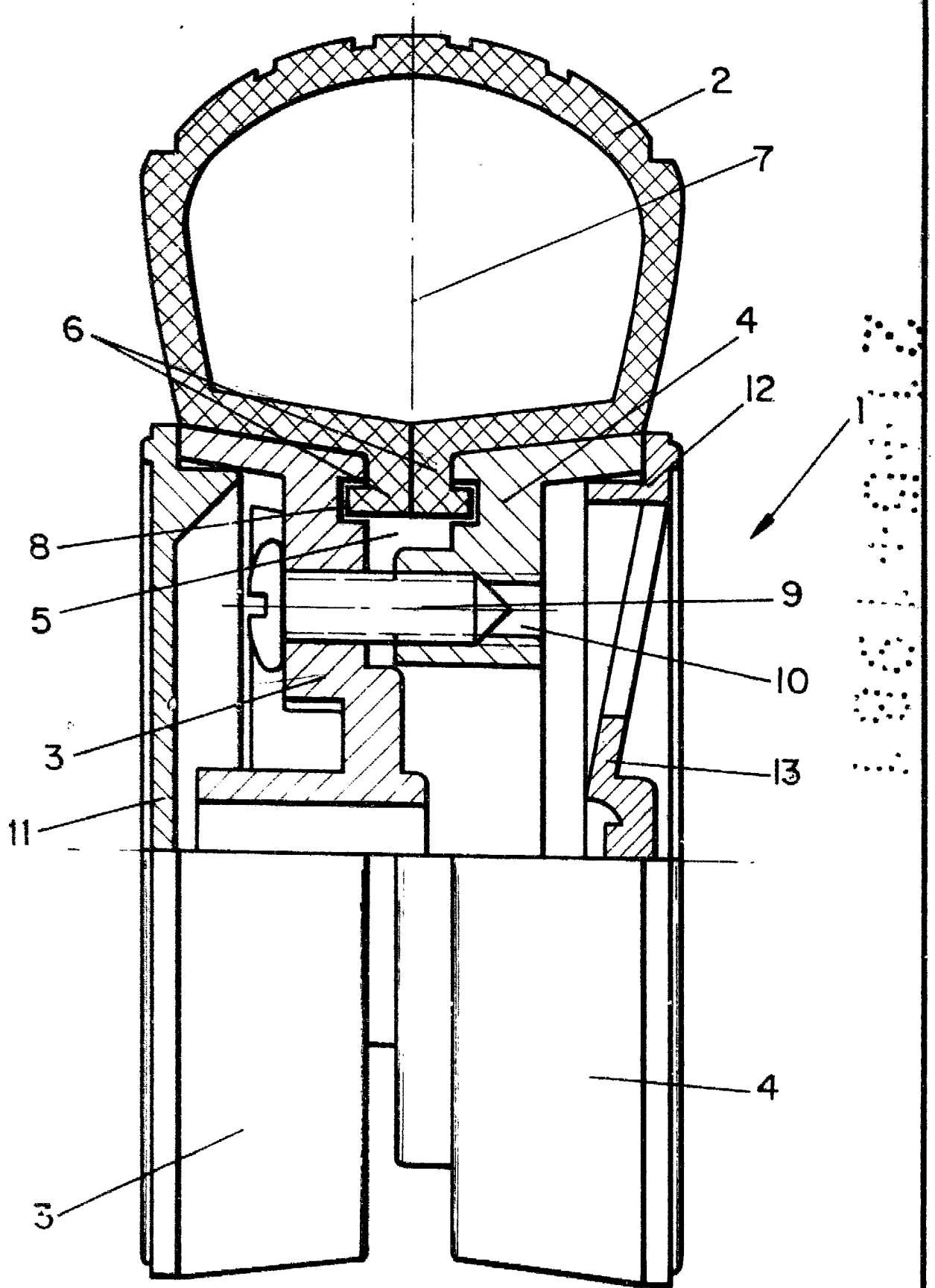


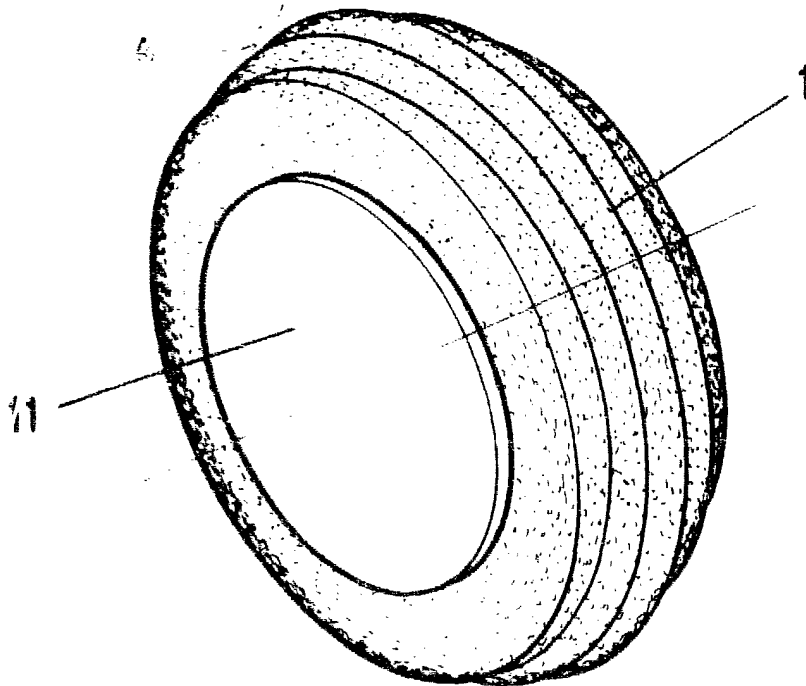
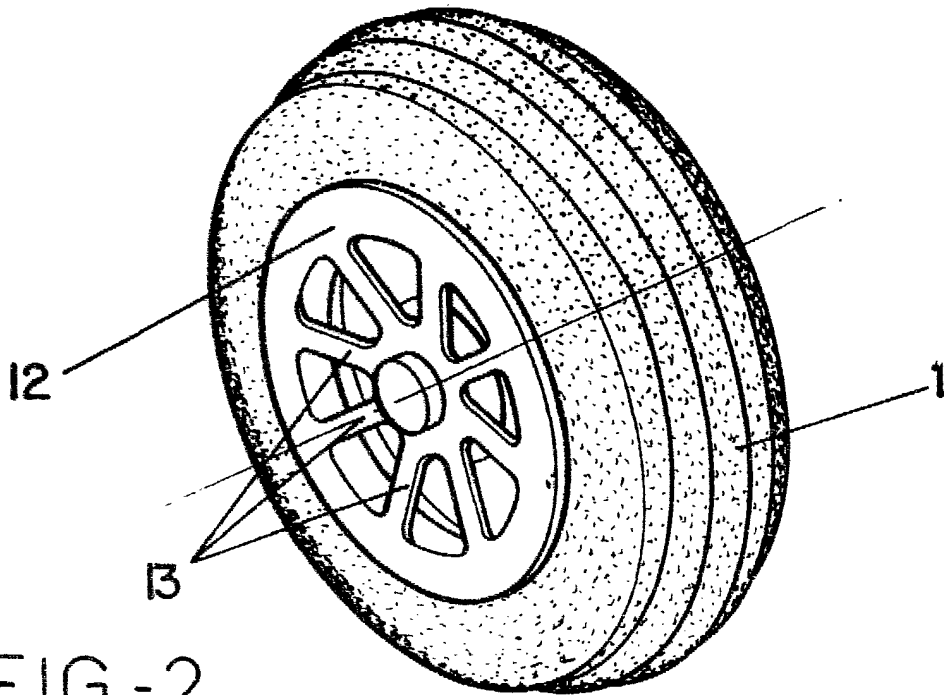
FIG - 1

ESCALA VARIABLE

Madrid, 17 de febrero de 1981

BERNARDO UNGRIA

P. P.



ESCALA VARIABLE

Madrid, 17 de febrero de 1981

BERNARDO UNGRIA

P. M.