



MINISTERIO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL  
23 SEP. 1960  
PATENTES  
ESTADOS UNIDOS

261228

261228

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a una Patente de Introducción que se solicita por diez años para todo el Territorio Nacional y sus Colonias, a favor de Don Francisco PEREZ Santiago de nacionalidad española, residente en Jaén c/ Benémez Pelayo, 3.

por:

"UN PROCEDIMIENTO DE RECONDICIONAMIENTO DE NEUMÁTICOS DE VEHÍCULOS"  
"=====

El presente registro de Patente de Introducción, concierne como su enunciado indica, un procedimiento de reacondicionamiento de neumáticos de vehículos, particularmente los de tractores y volquetes, de acuerdo con la descripción detallada que del mismo se realiza, debiendo interpretarse siempre este concepto en su más amplio sentido y nunca en limitativo.

El principio de la invención consiste en el reacondicionamiento de dichos neumáticos, en un dispositivo autoclave de vapor indirecto y presión de aire.

El procedimiento cuyo registro se preconiza, está basado en las siguientes fases de trabajo:

1ª.- INSPECCION DEL NEUMÁTICO.- El mismo debe ser detenidamente examinado, para asegurarse del perfecto estado de sus gomas,

5

10

261228



15 talones y lonas que recubre su exterior, y si esta inspección resulta favorable, se acepta el neumático para su reconstrucción y en caso contrario se desecha, ya que su tratamiento sería prácticamente nulo.

20 2ª.- Preparación del neumático.- Se procede a la limpieza y raspado del mismo, en la superficie de sus barras de tracción ya desgastadas, que han de ser reconstruidas, eliminando de dichas barras los cuerpos extraños que eventualmente hubiesen quedado alojados, tal como piedras, metales, cristales y residuos análogos. Una vez realizada esta operación, se procede a la aplicación de una disolución de caucho sobre las partes raspadas, labor que se repite transcurridas aproximadamente dos horas, con el fin de crear una perfecta superficie adherente.

25 3ª.- Colocación de barras.- Sobre la superficie aplicada de disolución de caucho, se procede a la colocación de las nuevas barras de tracción, teniendo muy en cuenta la estructura de las anteriores. Las referidas nuevas barras, han de colocarse con el mismo ángulo y configuración que las ya desgastadas, con el fin de que el neumático conserve todo su poder de arrastre, dado el caso de que para cada terreno existe un módulo diferente. Las mencionadas barras después de colocadas son fuertemente presionadas para que hagan una unión perfecta al neumático, lo que permite realizar su vulcanizado sin el empleo de moldes individuales.

35 4ª.- Vulcanización.- El vulcanizado del neumático, se efectúa por medio de autoclave de vapor indirecto en cuyo interior se aloja el neumático tratado. Posteriormente se procede al cierre del mencionado autoclave, procurando que este sea completamente hermético para evitar fugas de aire. A continuación se determina una inyección de  
40 aire, hasta conseguirse una presión de seis kilogramos por cada cm<sup>2</sup>.

45 Este aire alojado con el neumático en el interior del autoclave tiene dos finalidades, presionar fuertemente las barras sobre dicho neumático de aplicación, y proporcionar la temperatura necesaria para su vulcanización, calculada en 150° centígrados, dejándose transcurrir el tiempo necesario, el que oscila según el grueso y altura de dichas barras, y pasado dicho tiempo se desaloja de aire el autoclave, y se extrae el neumático, que una vez que se ha enfriado, queda apto pa-



26.228

ra su normal rodaje.

50 Descrita suficientemente la naturaleza de la invención,  
se hace constar expresamente que cualquier modificación de detalla que  
se introduzca en la misma, se considerará incluida dentro de esta protec-  
ción, en tanto que no altere o modifique esencialmente su finalidad ca-  
racterística.

NOTA  
- - - -

55 Por último se declaren de novedad y propia invención,  
las siguientes:

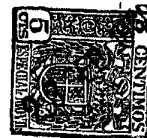
REIVINDICACIONES

60 1ª.- Un procedimiento de reacondicionamiento de neumáti-  
cos de vehículos, a partir de una detenida inspección para asegurarse de  
su estado, y posibilidades de reconstrucción, caracterizado porque se  
procede a la limpieza y raspado del mismo, por los medios convenientes,  
en la superficie de sus barras de tracción ya gastadas y que han de ser  
reconstituidas, desalojando todo cuerpo extraño que eventualmente haya  
quedado fijo, procediéndose a la aplicación de una disolución de cau-  
cho sobre dichas partes raspadas, fase que se repite en un tiempo conve-  
nido, con el fin de que presente una perfecta superficie de adherencia.

65 2ª.- Un procedimiento de reacondicionamiento de neumáti-  
cos de vehículos según las anteriores reivindicaciones, caracterizado e-  
sencialmente porque sobre dicha superficie recubierta de disolución de  
caucho se procede a la colocación, de las nuevas barras de tracción, te-  
niendo muy en cuenta la estructura de las anteriores, situándose las  
70 nuevas barras, con el mismo ángulo y configuración que las inservibles,  
con el fin de el neumático tratado conserve íntegramente su potencia de  
arrastre, dado el caso de que para cada terreno un distinto módulo, sien-  
do dichas barras después de colocadas, fuertemente presionadas para ce-  
terminarse su perfecta unión al bandaje, lo que permite ejecutar su vul-  
75 canizado sin el empleo de moldes individuales.

3ª.- un procedimiento de reacondicionamiento de neumá-  
ticos de vehículos según las anteriores reivindicaciones, caracterizado  
esencialmente porque la vulcanización del neumático tratado, se efectúa  
por medio de un dispositivo autoclave de vapor indirecto, en cuyo inte-

20.223



80

rrior se aloja el referido neumático, procediéndose al cierre del autoclave mencionado, en forma totalmente hermética para evitar fugas de aire y a continuación se verifica una inyección de aire hasta conseguirse una presión apropiada de kilogramos por cm<sup>2</sup>, presentando dicho aire alojado con el neumático en el interior del aparato autoclave, dos finalidades, una presionar fuertemente las barras sobre dicho neumático y otra proporcionar la temperatura necesaria para su vulcanizado, que alcanzará la caloría conveniente, dejándose transcurrir un tiempo preestablecido, que oscila según el grueso y altura de las nuevas barras, y pasado dicho tiempo, se procede a desalojar el aire del autoclave, estrayéndose el neumático que una vez enfriado se encontrará apto para su rodaje.

85

90

4ª.- DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACION MILITAR DE INSUMOS DE VEHICULOS.

Todo ello tal y como se describe en el cuerpo de esta Memoria y se reivindica en su Nota.

Esta Memoria Descriptiva consta de cuatro hojas foliadas y mecanografiadas a dos espacios y por una sola de sus caras.

Madrid, 23 SEP. 1960

POR AUTORIZACION DEL SOLICITANTE

Luis Rodríguez Domatta