



287504



darse sin luces, sin carburante, sin batería, etc. Pero en la mayor parte de éstos casos el conductor se "hace" con el vehículo y rara vez son mortales las consecuencias de la avería.

5.- Incluso muchos de los accidentes, cuya causa inmediata es el encontronazo contra otro vehículo u obstáculo, puede comprobarse, después, que hubo falla en la dirección y en el gobierno del vehículo.

10.- Como es imprevisible, el momento y la naturaleza del accidente no queda otro recurso que estar prevenido permanentemente.

15.- El invento que se describe en la presente memoria que se une al expediente de solicitud del correspondiente registro, viene a aportar tal precaución con la máxima seguridad de resultado.

20.- No implica un aumento de peso muerto en el automóvil al que se adapte en magnitud sensible y por tanto no representa aumento en el consumo de carburante, circunstancia que podría hacerse onerosa su aplicación.

25.- No solamente representa la evitación al 100% del riesgo de vuelco, sino que faculta al conductor para mantener el control de la dirección y ello sobre la base de que el mando se sigue manteniendo a través del volante usual y único, de que cualquier vehículo vá dotado.

Para entrar en acción no precisa el accionamiento de ningún resorte y entra exactamente en el momento en que el pinchazo, reventón, salida del disco, des-

- 3 - 287004

27 ABR



prendimiento de rueda, etc, se produce.

Al mismo tiempo en que entra en acción se inicia la emisión de un ruido típico, semejante a una carraca, que avisa al conductor de que ha entrado en función, esto es, de que se ha producido avería.

5.-

No es caro.

No avería las carreteras en su pavimento, ya que la llanta es de goma.

10.-

Reune por tanto características mas que suficientes para aspirar en derecho el privilegio del registro que se solicita, a tenor de lo prevenido en el vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

15.-

Se acompañan unos dibujos en los que se muestra una manera de llevarlo a la práctica si bien se hace constar de manera expresa que por citarse solamente a título de ejemplo carece de caracter privativo alguno aún cuando sobre el mismo nos apoyemos para hacer una descripción mas detallada.

20.-

En la figura 1ª se muestra fracción de vista en planta y sección por el diámetro.

25.-

Consiste en un disco (1) del que parten varios radios tal que (2) hasta la llanta (3) que por ir acanalada aloja un bordón de goma (4) que es el que entra en contacto con el suelo cuando el disco entra en función substituyendo a la rueda averiada, sea por la causa que sea.

El número y forma de los radios es variable ya que dependerá entre otras circunstancias de la carga que deban soportar especialmente en el momento en que mate-

287504 27 ABP



rialmente choca contra el suelo, incluso a gran velocidad, puesto que no se sabe cuando se ha de producir la necesidad de su acción.

5.-

Ahora bien: la circunstancia de que sean radios, es por evitar peso, pero si la carga a soportar debido al tamaño del automóvil (camión, omnibus, etc) es grande, se aplica disco lleno, es decir sin radios.

10.-

Gira sobre rodamientos a bolas (5) que se apoyan, como ya diremos, sobre el hueso central (6).

Sobre la cara externa presiona ligeramente el trinquete (7) a presión graduable a rosca sobre el soporte (8) que se inmoviliza al plato del disco de freno, mediante pasadores en los orificios (9).

15.-

Este trinquete (7) roza sobre rugosidades tales que (10).

20.-

Esta fracción mantiene sin girar el disco (1), pero al desaparecer el neumático o disco correspondiente, etc, desciende unos centímetros el eje de giro, por su propia caída y entonces el vehículo descansará en el llantón (4) de goma, que automáticamente y por efecto de la natural impulsión, girará sustituyendo a la rueda averiada y manteniendo la facultad de controlar la dirección, en el peor de los casos el tiempo suficiente para pasar, y de suyo, hasta llegar a servicio de reparaciones o ayuda mas próximo.

25.-

Al mismo tiempo el trinquete ha empezado a friccionar la zona (10) produciendo ruido de carraca, tal como se ha descrito.

En la figura 2ª se muestra la pieza que sirve

287504

- 5 -



de soporte al giro del disco ya descrito.

Se muestra en planta y en perfil. Está constituido por un tambor (11) en cuya superficie apoyan dos rodamientos del disco anterior a tope con el borde (13).

5.-

Todo ello se fija por (12) a la dirección del vehículo y al disco de la rueda por los espárragos típicos que anclan en (14).

En la figura 3ª, se muestra el dispositivo completo y ya acoplado a la dirección del automóvil.

10.-

Se han empleado los mismos signos convencionales por lo que es muy sencillo realizar una asociación de ideas entre lo ya descrito y ésta figura. Entrar en detalles no sería sino repetir, pero si destacaremos que figura por primera vez el tambor protector (15) del disco de freno, al cual tambor va fija la montura (8) del trinquete.

15.-

Suficientemente descrito el invento así como una manera de llevarlo a la práctica se hace constar de manera expresa que el mismo es susceptible de modificaciones de detalle siempre que éstas no afecten a su fundamento.

20.-

#### N O T A

Se reivindican los siguientes puntos:

25.-

1ª.- Dispositivo de seguridad en la dirección de los automóviles caracterizado porque consta de tres piezas. La primera es un disco con el borde conferido de garganta en la que se aloja un arco de caucho y cuyo diámetro es algo menor que el de la rueda del automóvil al que se aplica. Este disco lleva en su cara exterior

287504

- 6 -

27



- una zona de bajorelieves uniformes y su centro es hueco con rodamiento de bolas en la cara interna. Estos rodamientos apoyan en la superficie externa de la segunda pieza, que está constituida por un tambor cuya superficie exterior es la que sirva de apoyo para el giro de la pieza primera. Este tambor lleva un ligero ensanche que sirve de tope al disco y de dos soportes diametralmente opuestos en arco, y por los cuales se refiere el conjunto al mando de la dirección. La
- 5.-
- 10.- tercera pieza es un trinquete que va sobre soporte atornillado a la carcasa del disco de freno a la altura de la zona de bajo relieve de la pieza primera y en forma tal que el trinquete, con forma cilíndrica, presiona sobre esta zona inmovilizando el disco durante el funcionamiento normal del automóvil y produciendo ruido de carraca al saltar bajo el efecto de giro del disco obligado por entrar en contacto con el suelo al faltar la rueda a la que v'a emparejado.
- 15.-

20.- 2º.-DISPOSITIVO DE SEGURIDAD EN LA DIRECCION DE LOS AUTOMOVILES.

Consta la presente memoria de seis hojas escritas a máquina por una sola de sus caras y de tres hojas de planos.

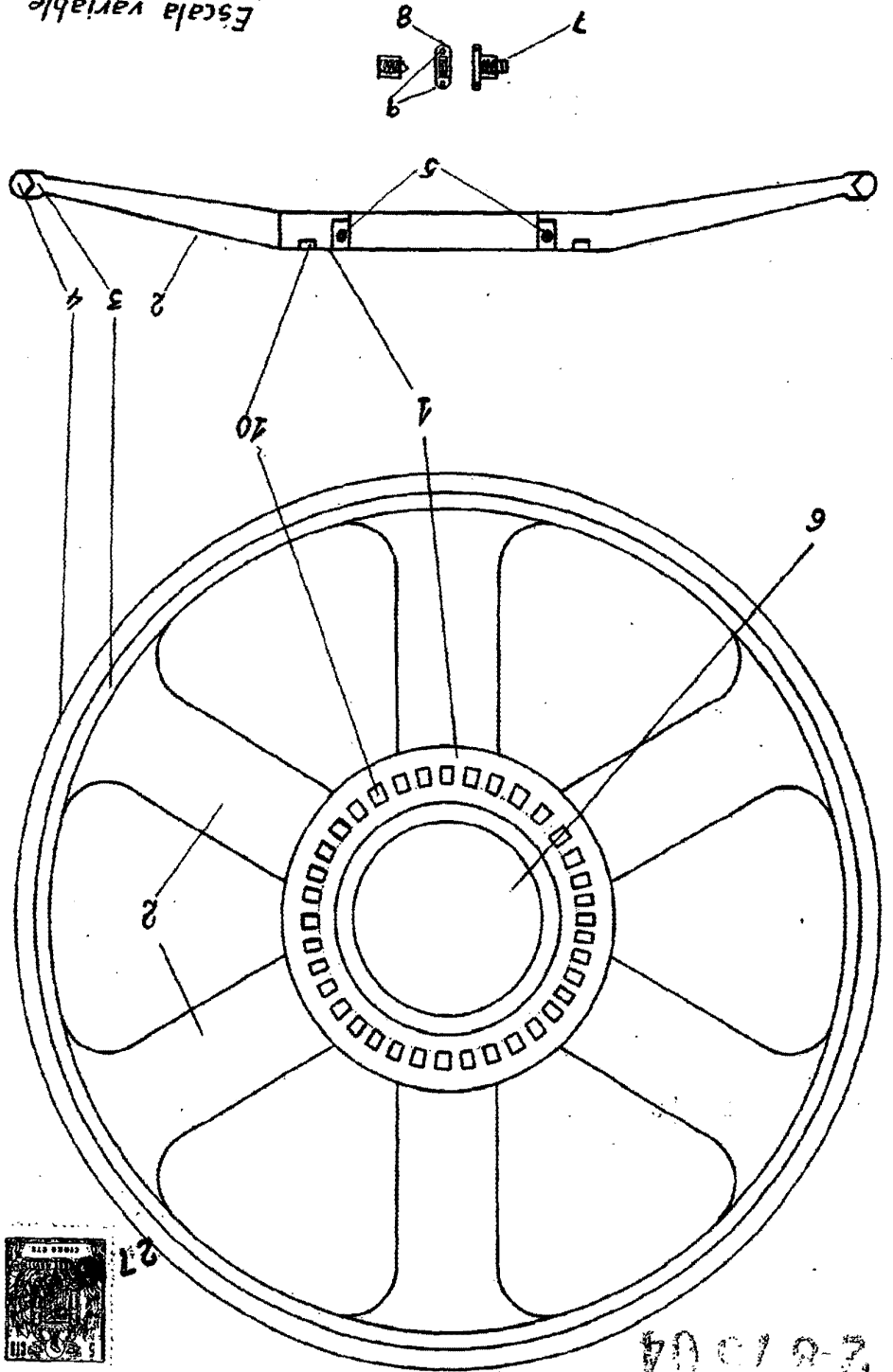
Madrid, 27 de Abril de 1.963.

AGUSTIN DIAZ UNGRIA

Madrid 27 ABR 1903  
AGUSTIN DIAZ UNGRIA

Fig. 1<sup>a</sup>

Escala variable



2-87504

H03A n.º 1

D. LUIS Y D. ANTONIO BISCA MARMOLEJO

287504

27 ABR

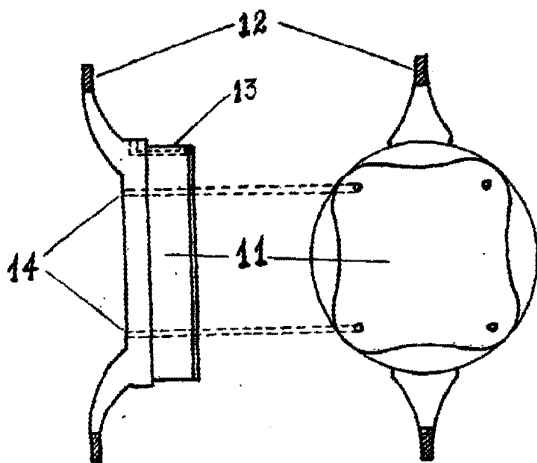
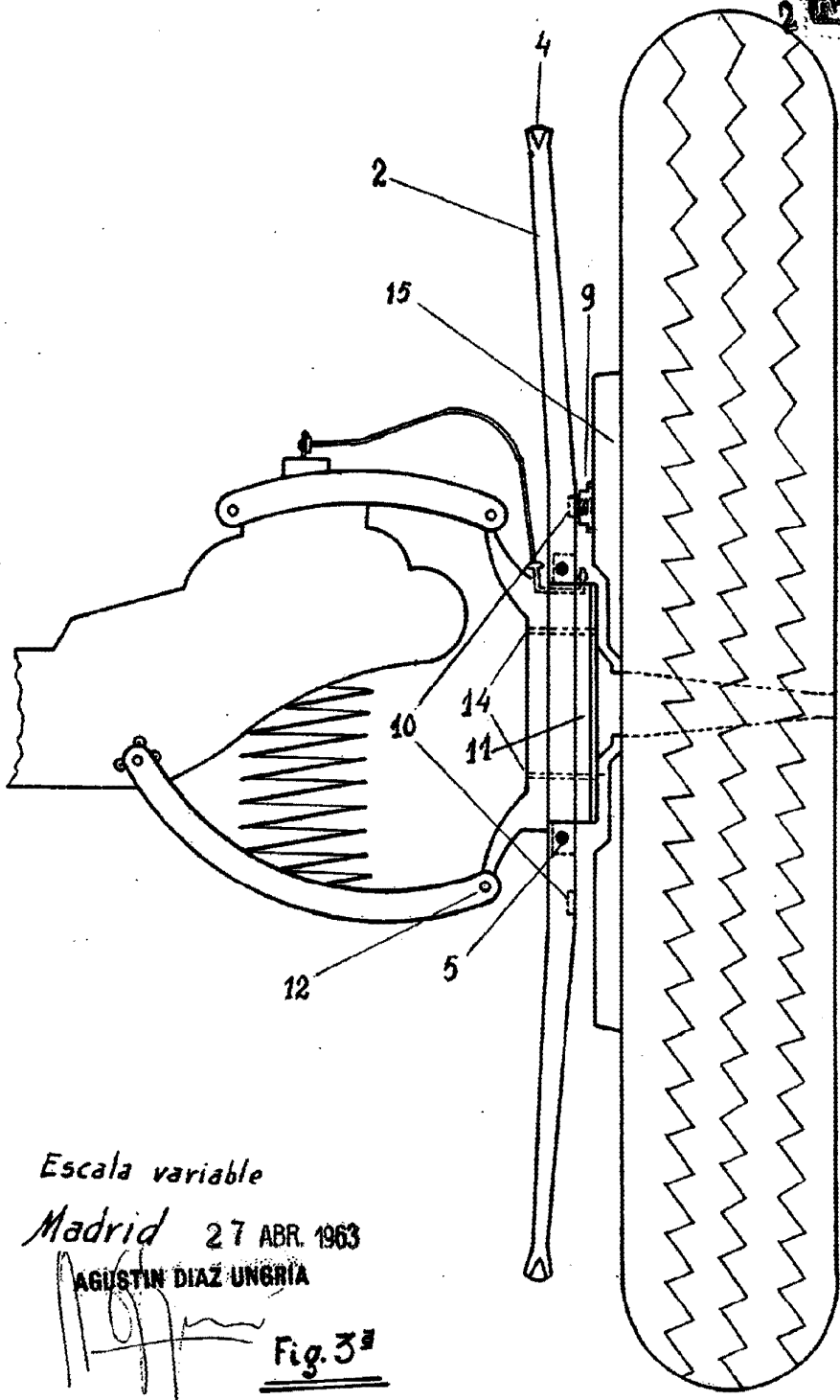


Fig. 2ª

*Escala variable*

Madrid 27 ABR 1963  
AGUSTIN DIAZ UNGRIA

287004



Escala variable

Madrid 27 ABR. 1963

AGUSTIN DIAZ UNGRIA

Fig. 3ª