

288561

288561



PATENTE DE INTRODUCCION

por 10 años por

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES", a favor de la razón social de nacionalidad española LA FERRETERA VIZCAINA, S.A., domiciliada en DURANGO (Vizcaya).

MEMORIA DESCRIPTIVA
 =====

- Es de dominio público el hecho de que hace años la industria de fabricación de automoviles en España, erá practicamente inexistente, y que de entonces a la fecha ha progresado enormemente hasta el punto de que los resultados
- 5.- de nuestra citada industria automovilistica pesada son exportados al extranjero, por cuyo motivo son cada vez mayores los progresos y perfeccionamientos de toda índole que se logran en tal aspecto, hasta llegarse a que en los países en los que hemos conseguido la exportación se ha hecho en competencia con la muy numerosa y bien dotada industria extran-
- 10.-

288561



2 jera.

15.- Por tal motivo bien a base de nuevas creaciones o de otra forma fabricando los componentes de los vehículos a base de realizaciones ya conseguidas y practicadas en el extranjero y que no se explotan en España, va progresando dicha industria, y es precisamente el objeto de la patente de introducción que nos ocupa, una de tales consecuciones fabricadas en Inglaterra, y que hasta la fecha no se había obtenido en España.

20.- Trata la patente de unos perfiles para la construcción o fabricación de llantas para vehículos automoviles, que pasaremos a describir seguidamente con la ayuda de la lámina de dibujos adjunta, haciéndose constar se trata de una de las variadas formas de realización a que en la práctica puede llegarse con la aplicación de las características esenciales de ella.

25.- Según se representa en la figura 1, el aro principal de la llanta, o como si dijéramos la llanta propiamente dicha, está constituida por un perfil según se representa en la indicada figura 1, el cual está constituido por una superficie bastante curvada 1, mostrando su concavidad hacia el eje de giro de la llanta, prolongada por una formación recta 2, que es continuada por una deformación en ángulo de noventa grados 3, con su vértice prolongado y redondeado, y que a su vez su lado libre se prolonga hacia arriba por una superficie curvada de un cuarto de circunferencia 4, y que termina en corte recto con sus ángulos romos; el lado contrario de la superficie curvada 1, es continuado por un ligero ensanchamiento provisto de un pico hacia arriba 5, y formando con ella un ángulo obtuso hacia el eje de giro, por medio del lado 6, que se ensancha ligeramente, el cual es continuado por una formación pentagonal 8, con dos lados hacia el eje de giro, otro lateral, otro mirando hacia arriba y el quinto sustituido o deformado por una concavi-

45.-

dad semi-circular 7.

- 3 -
2 8 8 5 6 1



50.-

El mentado aro de la llanta constituido por el perfil de la figura 1, está complementado hacia fuera por otro aro construido a base de una pletina metálica de la sección que se representa en la figura 2, formada en su parte superior por una superficie curvada de un cuarto de circunferencia 9, provista en su terminación y por el lado cóncavo de un espolón 10, debajo del cual aparece un entrante redondeado 11, logrado a base de una prolongación recta y redondeada en su terminación 12.

55.-

Estas dos piezas o aros constituidos cada uno de ellos por perfiles con las secciones representadas en las figuras 1 y 2, están como si dijéramos unidas o conjugadas por intermedio de otra pieza o aro intercalado entre ellas, construido con pletina cuya sección se representa en la figura 3, y que es como si dijéramos un ángulo de noventa grados de lados 13 y 14 y vértice muy gruesos y redondeados, prolongado hacia abajo y por virtud de un estrechamiento 15, en una disposición trapezoidal con sus dos vértices inferiores redondeados uno como prolongación del lado horizontal del ángulo, y el otro inferior a modo de timón, señalados con los números 16 y 17, constituyendo una especie de pié.

60.-

65.-

70.-

75.-

Estas tres piezas unidas constituyen la totalidad de la llanta según representamos en la figura 4, en la que 1, es la pieza construida a base del perfil representado en la sección de la figura 1, y constituye como si dijéramos la llanta propiamente dicha o base de ella, obtenida en la forma indicada y sometida después a un proceso de enderezamiento para obtener dicha base recta de la llanta; la 2, tiene el perfil representado en la sección de la figura 2, y forma el aro externo de la llanta, y por último la pieza 3, está constituida por un perfil con la sección representada en la figura 3, y que constituye la pieza de unión, que conjuga



80.-

a las dos anteriores a base de su intercalamiento entre ambas.

85.-

Descrito suficientemente el objeto de la patente de introducción que nos ocupa, nos queda señalar se trata de una de sus variadas formas de realización, sin que sus modificaciones de forma, tamaños, materiales empleados, etc., desvirtuen la esencialidad de su estructuración.

N O T A

La patente de introducción descrita recaerá, pues, sobre las siguientes reivindicaciones:

90.-

1ª.-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES, caracterizadas por cuanto el aro de la llanta propiamente dicho estará constituido por un perfil a base de una superficie bastante curvada, seguida de una formación recta inclinada, que es continuada por un ángulo de noventa grados con su vértice alargado y redondeado y que por su lado libre se continua con una superficie curva de un cuarto de circunferencia terminada en corte recto pero redondeado en sus puntas; la indicada superficie curvada, al principio indicada, se prolonga por su otro lado por un ligero ensanchamiento con un pico hacia arriba, prolongado por una formación que se vá ensanchando y que termina formando un ángulo obtuso, mirando hacia el eje de giro de la llanta, y que a su vez finaliza de una disposición pentagonal, dos de cuyos lados miran hacia el eje de giro, otro hacia el lateral externo, otro hacia arriba y por fin el que podriamos llamar interior está sustituido por una concavidad semi-circular; y cuyo perfil da lugar a la formación de la parte básica de la llanta, despues de someter a enderezaamiento a la superficie bastante curvada que el principio citamos, para dar lugar a la formación de la base recta.

110.-

2ª.-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES, caracterizadas por cuanto la pieza anteriormente reivindicada está comple-



115.- mentada por otro aro formado a expensas de un perfil de un cuarto de circunferencia provisto en su terminación y parte cóncava de un espolón, y continuado por una formación recta terminada redondeadamente.

120.- 3ª.-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según las precedentes reivindicaciones, caracterizadas por cuanto las piezas anteriormente reivindicadas están a su vez complementadas y conjugadas entre sí, a base del intercalamiento entre ambas de otra, también en disposición de aro, constituida a base de un perfil de sección en disposición de ángulo recto de vértice y lados muy gruesos y redondeados, continuada hacia abajo por un estrechamiento seguido de una formación trapezoidal, cuyos dos vértices inferiores redondeados uno está en situación como si dijéramos de prolongación del lado inferior del ángulo recto, y el otro situado inferiormente a modo de timón, forman en conjunto una especie de pié.

130.- 4ª.-"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES"

Todo tal y conforme queda descrito, representado y reivindicado.

135.- Esta memoria consta de cinco hojas mecanografiadas
136.- y foliadas por una sola de sus caras conteniendo un total de ciento treinta y seis líneas.

MADRID A 30 DE MAYO DE 1963.

P.A.
MANUEL DE ARPE.

2 8 8 5 3 1

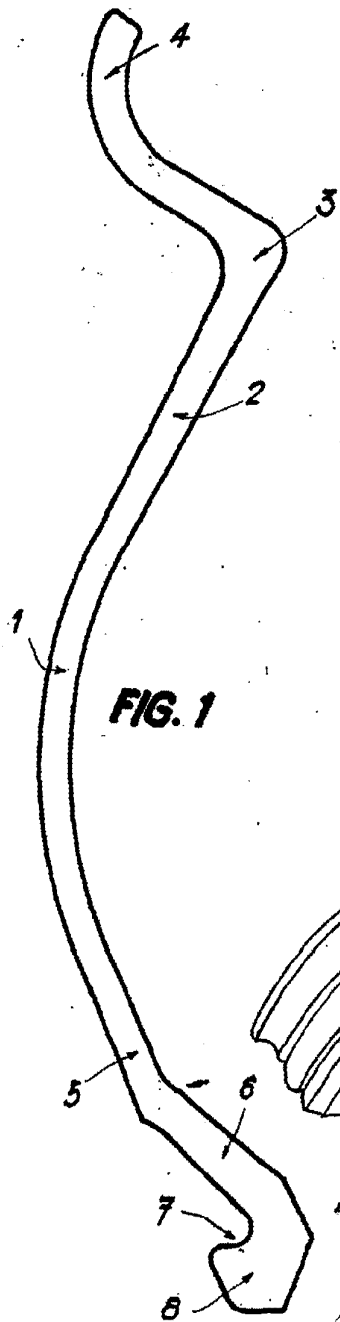


FIG. 1

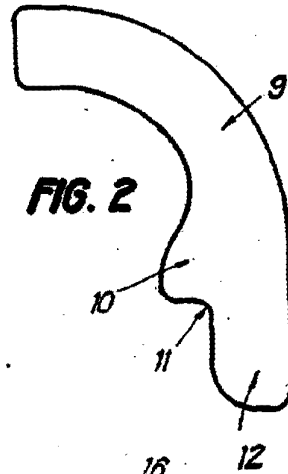


FIG. 2

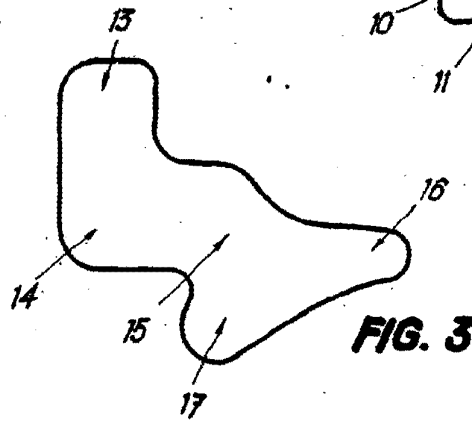


FIG. 3

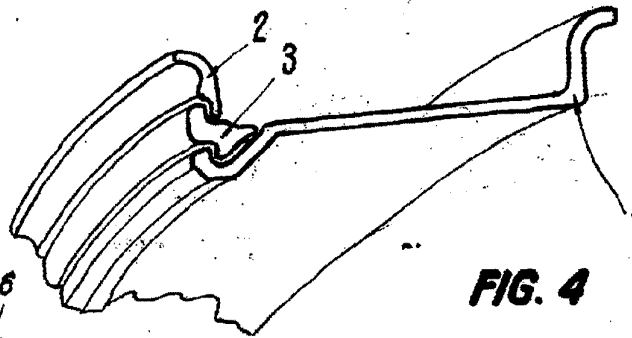


FIG. 4

MADRID, 30 MAY. 1963



ESCALA VARIABLE

Handwritten signature