

288565

288565



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 LA FERRETERA VIZCAINA, S.A., domiciliada en DURANGO (Vizcaya), y de nacionalidad española.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Es sobradamente conocido le hecho de que hace años la industria de fabricación de automoviles en España era absolutamente inexistente, y que de entonces a la fecha ha progresado enormemente, hasta el punto de que los resultados de dicha industria automovilistica pesada son exportados al extranjero, por cuyo motivo son cada vez mayores los perfeccionamientos y exigencias de toda índole que se logran en tal industria, hasta el punto de que en los países a los que se ha logrado la exportación ha sido en competencia con la numerosa y bien dotada industria extranjera de dicha especialidad.

5.-

10.-



15.- Por tal motivo, bien a base de nuevas creaciones o de otro modo fabricando los componentes de los vehículos automoviles a base de realizaciones ya conseguidas en el extranjero y que no se explotan en España, va progresando enormemente dicha industria, y es uno de tales objetos del que trata la patente de introducción que nos ocupa, cuya fabricación se viene realizando en Inglaterra y hasta ahora no habia sido efectuada en España.

20.- Trata la patente de que nos ocupa de unos perfiles para la construcción de llantas de vehículos automoviles, especialmente pesados, que pasaremos a describir seguidamente con la ayuda de la lámina de dibujos adjunta, haciendose constar se trata de una de las variadas formas de realización a que en la práctica puede llegarse con la aplicación de sus esencialidades características.

25.- Según observamos en la figura 1, el aro de la llanta o llanta propiamente dicha, estará constituido por una pieza de la sección que en ella se representa, constituido por una formación casi recta 1, seguida hacia uno de los lados de una pequeña inclinación o declive 2, continuada por un dobléz en ángulo recto 3, con su vértice redondeado por fuera y por dentro, y continuado por arriba y hacia fuera por un cuarto de circunferencia de terminación redondeada 4; 30.- el lado contrario de la formación 1, a que venimos refiriendonos, está constituido por un pequeño ensanchamiento 5, continuado por otra igualmente formación ensanchada 6, continuada por otra formación redondeada 8, que forman en conjunto hacia el centro del eje de la rueda que constituya la llanta, una disposición trapezoidal de la que miran hacia el tres 35.- de sus caras, sin embargo la superior está deformada por una concavidad 7, más ensanchada en su comienzo y que hacia dentro se torna más ligera y menos pronunciada.

40.- Esta aro está complementado en su parte externa



45.-

por otro constituido a base de un perfil como el que representamos en la figura 2, constituido por una formación en disposición de un cuarto de circunferencia de gran grosor 9, provisto hacia afuera de un espolón o saliente 10, debajo del cual aparece una pequeña concavidad circular 11, y que se prolonga despues por la formación recta 12.

50.-

Estas dos piezas o aros constituidas por los perfiles representado en las figuras 1 y 2, estan complementados, unidos y puestos en contacto a base del intercalamiento entre ellas de la pieza constituida por el perfil representado en la figura 3, formado por un ángulo que no llega a ser recto y de lados muy anchos 13 y 14, pero de terminaciones absolutamente redondeadas y de gran grosor, continuado hacia abajo por un estrechamiento 15, prolongado hacia abajo por un espolón 17, y en la misma dirección que el lado horizontal del ángulo por una formación alargada que se va estrechando hacia su terminación redondeada.

55.-

60.-

Las tres piezas unidas constituyen la totalidad de la llanta según representamos en la figura 4, en la que 1, es la pieza representada en la sección de la figura 1, y constituye como si dijéramos la llanta propiamente dicha, pero despues de someter a enderezamiento a la formación recta 1, seguida del declive 2; la 2, es también representada en la sección de la figura 2, y que forma el aro externo de la llanta; y por último la pieza 3, es la representada en la sección de la misma figura 3, y que constituye la pieza de unión y que junta a las dos anteriores a base de su intercalamiento entre ambas.

65.-

70.-

75.-

Descrito 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, materiales empleados, etc., desvirtuen sus esencialidades.



80.- La patente de introducción descrita recaera, pues, sobre las siguientes reivindicaciones:

85.- 1ª.-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES", caracterizadas por cuanto el aro de la llanta estará constituido por un perfil que dispone de una superficie curva no muy pronunciada, con su concavidad dispuesta hacia el eje de la llanta, la cual se prolonga en una formación recta continuada por un doblez en ángulo recto el cual se continua a su vez por otra superficie curvilínea de un cuarto de circunferencia; el lado contrario de la primera superficie curva indicada, dispone hacia arriba de un espolón continuado por un ángulo de 90.- unos cuarenta y cinco grados, que tiene hacia arriba una pequeña formación o concavidad circular y que por su parte externa dispone de cuatro facetas que dan lugar a otros tantos rebordes externos de la llanta; y cuyo perfil para dar lugar a la formación de la parte básica de la llanta es sometido a enderezamiento en la primera y extensa superficie curva de que hemos tratado, para dar lugar a su base recta.

100.- 2ª.-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES", según la anterior reivindicación, caracterizada por cuanto la pieza ya reivindicada está complementada por otro aro formado a base de un perfil curvilíneo aproximadamente de un cuarto de circunferencia, provisto de un espolón hacia fuera, y que después se prolonga rectamente en un pequeño espacio terminando redondeadamente.

105.- 3ª.-MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACION DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES, según las precedentes reivindicaciones, caracterizadas por cuanto las dos piezas reivindicadas están complementadas y unidas entre sí 110.- a base del intercalamiento entre ambas de otra también en disposición de aro, constituida a base de un perfil de sec-



ción en disposición de ángulo recto de lados muy gruesos y redondeados, continuado por un estrechamiento prolongado por una disposición trapezoidal terminada en dos muñones romos o redondeados.

115.-

4*.-"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA FABRICACIÓN DE PERFILES PARA LLANTAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES".

Todo tal y conforme queda descrito, representado y reivindicado.

120.-

Esta memoria consta de cinco hojas mecanografiadas y foliadas por una sola de sus caras, conteniendo un total

122.-

de ciento veintidos líneas.

MADRID 30 DE MAYO DE 1963.

P.A.

MANUEL DE ARPE.

2 885 05

FIG. 1

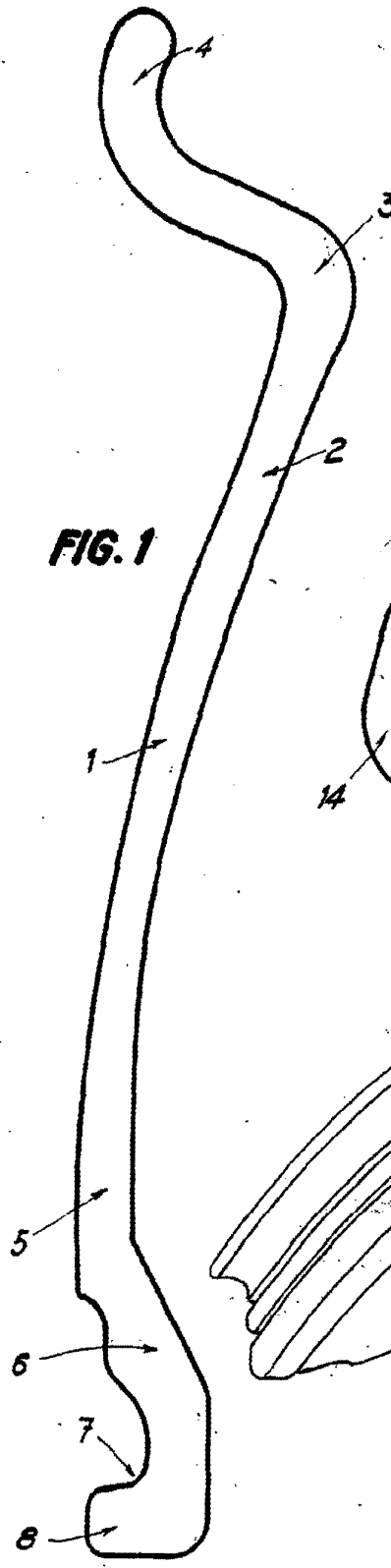


FIG. 2

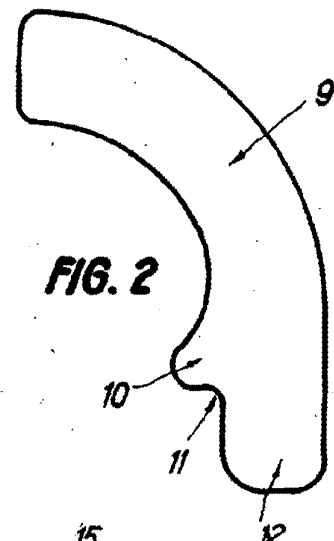


FIG. 3

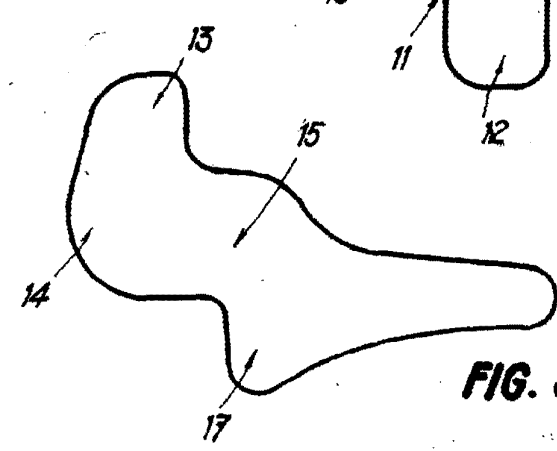
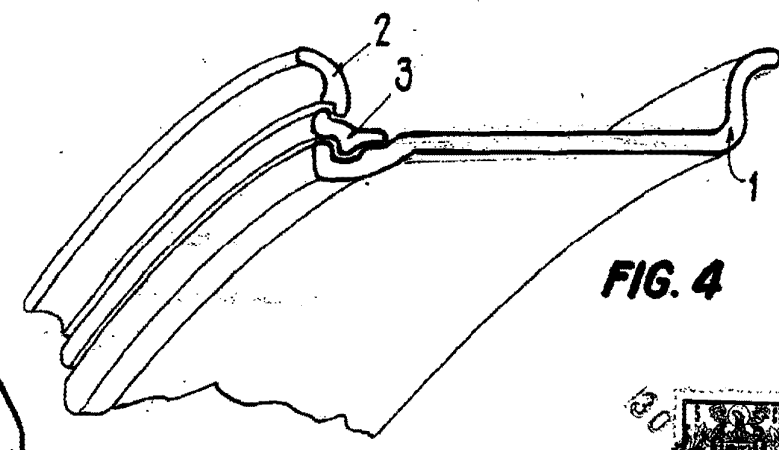


FIG. 4



ESCALA VARIABLE

MADRID, 30 MAY. 1983



Recuerdos