

317704



22

317704

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a una PATENTE DE INVENCION cuyo registro se solicita por veinte años.

A favor de

D.Mario Alvarez-Rua Alvarez, de nacionalidad española.

Residente en MADRID.-Comercio, 1

p o r :

"DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHICULOS POR PERDIDA INSTANTANEA DE PRESION EN LOS NEUMATICOS".

- - - -



La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusiva en el territorio nacional de una Patente de invención, conforme a la legislación vigente en materia de Propiedad Industrial que, según expresa el enunciado, trata de un dispositivo para la sustentación accidental de vehículos por pérdida instantánea de presión en los neumáticos.

La finalidad del presente invento es la de evitar la posibilidad de accidentes que se producen al reventar alguna de las ruedas neumáticas de un vehículo, cuando este está en marcha.

Al producirse el reventón de una rueda y quedar esta sin aire instantáneamente, pasa la llanta a hacer contacto con la carretera a través de la cubierta, apoyando los bordes metálicos, y que es causa de que, si se produce en una rueda delantera, se pierda el control de la dirección y por tanto el dominio del vehículo; y si se trata de una rueda trasera, aun cuando el conductor conserve la dirección del vehículo, no se controla totalmente debido a los deslizamientos laterales que se producen como consecuencia del aplastamiento de la cubierta y que obligan al coche a dar bandazos.

El presente invento solventa este grave inconveniente causante de tantas víctimas, empleando un dispositivo que evita el aplastamiento total de la rueda y por tanto el contacto de la llanta con el suelo a través de la cubierta al producirse el reventón, asegurando una forma y superficie de cubierta casi constante contra el suelo, soportando el peso del vehículo.

El dispositivo consiste en acoplar en el interior de la cubierta, descansando sobre la cavidad de la pista circular de la llanta, un cuerpo que puede tener las más diversas secciones,



y que ocupa un cierto espacio dentro de la sección torica interior de la cubierta, dejando el espacio suficiente para alojar la camara de aire, construido de una materia elastica adecuada con un cierto grado de resistencia al aplastamiento, y características semejantes al material de la cubierta, de tal manera que al pinchar o reventar la rueda entre en contacto contra el suelo a traves de la cubierta, soportando el peso correspondiente del vehiculo, evitando que la llanta llegue a apoyar contra la carretera, con lo que se evita el aplastamiento de la cubierta, y por lo tanto la perdida del control del vehiculo.

Es obvio añadir que independientemente del accidente que pueda producirse por pinchazo o reventón, evita el deterioro de la cubierta al hacerse imposible que entre en contacto con los bordes de la llanta.

Con el fin de facilitar la interpretacion mas exacta del objeto sobre que ha de recaer el presente privilegio, en el plano adjunto complementario de la presente exposicion, se representa una forma practica para la realizacion industrial y unicamente a titulo de ejemplo y, por consiguiente, sin caracter exhaustivo sino meramente informativo.

En este plano:

La fig. 1ª, muestra una seccion diametral de una rueda con su dispositivo acoplado.

Las figs. 2ª, 3ª y 4ª, son, a titulo de ejemplo, algunas de las formas y secciones que puede adoptar la pieza incorporada en el interior de la cubierta.

Como se desprende de la detenida observacion del referido plano, el objeto que nos ocupa esta constituido por un cuerpo de revolucion (1) de materia elastica adecuada y seccion variable, envuelto parcialmente por las paredes interiores de la cu-



buelta (2), y que descansa sobre la pista de la llanta (3), cubriendo la mayor parte de su superficie y con un orificio radial (4) para permitir el paso de la valvula de la camara de aire que se aloja en la zona hueca (5) que a tal efecto deja el cuerpo (1)

- 65.- Cuando el neumatico se queda sin aire, el cuerpo (1) que por ejemplo puede tener la forma de horquilla con sus ramas curvadas, como representa la fig. 1ª, y que queda envuelto lateralmente por las paredes interiores de la cubierta (2), debido al peso que ha de soportar obliga a ceder ligeramente a la cubierta
- 70.- y cerrar las ramas laterales del cuerpo (1) hasta entrar en contacto por sus extremos (6), de manera que topen entre si, evitando su deslizamiento, y que por las características del material de que esta compuesto resiste el peso correspondiente y no permite que la cubierta se aplaste totalmente, ni lleguen a
- 75.- rozar los bordes de la llanta contra el suelo a traves de la misma, haciendo perder el control del vehiculo y el deterioro de la cubierta.

Los extremos (6) de la pieza en horquilla (1) pueden presentar las mas diversas formas, tal como planas o machiembradas,

80.- etc., con el fin de entrar en contacto, de manera que resista el peso y no se aplaste totalmente por deslizamiento entre si.

Como anteriormente se ha expuesto el cuerpo de revolucion (1) puede tener las mas diversas secciones por lo que ademas de la figura descrita, en el referido plano se han expuesto, a titulo

85.- de ejemplo, algunas realizaciones practicas, y que en estos casos representan: en la fig. 2ª, una pieza (1) con una seccion que cubre casi totalmente el espacio tórico del interior de la cubierta (2) excepto una zona superior sensiblemente rectangular (5) para admitir la cámara de aire y que en caso de la perdida

90.- de este sus extremos tienden a juntarse al soportar el peso co-



responsiente sufriendo un ligero descenso, pero evitando el total aplastamiento de la cubierta; en la fig. 3ª se representa su cuerpo (1) macizo en su parte interior, que cubre aproximadamente la mitad del espacio interior de la cubierta y cuya superficie superior presenta una seccion ondulada con un máximo en el centro, sobre el que choca la banda de rodaje de la cubierta (2) en caso de perdida del aire, evitando asi mismo su total aplastamiento, por ultimo la fig. 4ª, presenta la pieza (1) con una seccion de arco en medio punto con las paredes laterales ligeramente convergentes hacia la base, y que ocupa una parte del espacio interior de la cubierta dejando una zona (5) para ser alojada la camara de aire, de manera que si este se pierde apoya la cubierta sobre la clave del arco de manera que evita, asi mismo su total aplastamiento.

95.-

100.-

105.- Descrita suficientemente la naturaleza del invento y su forma de realizacion practica, unicamente cabe añadir que en el conjunto y partes independientes constitutivas del todo son susceptibles modificaciones y cambios de materias, forma y disposicion en cuanto estas alteraciones no desvirtúan el fundamento esencial del mismo.

110.-

- - - - -



REIVINDICACIONES

22

115.- 1a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHI-
CULOS POR PÉRDIDA INSTANTANEA DE PRESION EN LOS NEUMATICOS" que
se caracteriza por un cuerpo de revolución de materia elástica
y características adecuadas y sección variable, que envuelto
parcialmente por la superficie interior de la cubierta descansa
sobre la pista de la llanta cubriendo la mayor parte de su super-
ficie, llevando practicado un orificio radial para permitir el
paso de la valvula de la camara de aire que se aloja en la zona
huaca que a tal efecto deja el referido cuerpo de revolucion.

125.- 2a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHI-
CULOS POR PÉRDIDA INSTANTANEA DE PRESION EN LOS NEUMATICOS" se-
gun la anterior reivindicacion, que se caracteriza porque el
cuerpo de revolución alojado en el interior de la cubierta, pre-
senta una resistencia para mantener la rueda elevada e impedir
el aplastamiento de la cubierta y que los bordes de la llanta
rocan en el suelo haciendo perder el control del vehiculo por
brusca inestabilidad lateral.

135.- 3a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHI-
CULOS POR PÉRDIDA INSTANTANEA DE PRESION EN LOS NEUMATICOS" se-
gún las anteriores reivindicaciones, que se caracteriza porque
el cuerpo de revolución tiene forma de horquilla con sus ramas
curvadas, envuelto lateralmente por las paredes interiores de
la cubierta, con los extremos dotados de un remate plano o ma-
chiambrado con el fin de que topen entre si evitando su desli-
zamiento de manera que en caso de perdida de aire resista el
peso correspondiente y mantenga la rueda elevada.

140.- 4a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHI-
CULOS POR PÉRDIDA INSTANTANEA DE PRESION EN LOS NEUMATICOS" se-
gun las anteriores reivindicaciones, que se caracteriza porque



el cuerpo de revolucion tiene una seccion que cubre el espacio tórico del interior de la cubierta, excepto una zona superior sensiblemente rectangular donde se aloja la camara de aire, y que en caso de la perdida de este sus extremos tienden a juntarse al soportar el peso correspondiente, evitando el total aplastamiento de la cubierta.

145.-

5a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHICULOS POR PERDIDA INSTANTANEA DE PRESSION EN LOS NEUMATICOS" segun las anteriores reivindicaciones, que se caracteriza porque el cuerpo de revolucion es macizo y cubre aproximadamente la mitad inferior del espacio interior de la cubierta, y cuya superficie superior presenta una seccion ondulada con un maximo central sobre el que apoya la banda de rodaje en caso de perdida de aire, evitando su total aplastamiento.

150.-

6a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHICULOS POR PERDIDA INSTANTANEA DE PRESSION EN LOS NEUMATICOS" segun las anteriores reivindicaciones, que se caracteriza porque el cuerpo de revolucion tiene una seccion en arco de medio punto con las paredes laterales ligeramente convergentes hacia la base y que ocupa una parte del interior de la cubierta, de manera que en caso de perdida de aire la cubierta apoya sobre la clave del arco evitando su total aplastamiento.

155.-

160.-

7a).- "DISPOSITIVO PARA LA SUSTENTACION ACCIDENTAL DE VEHICULOS POR PERDIDA INSTANTANEA DE PRESSION EN LOS NEUMATICOS".

La presente memoria descriptiva consta de siete hojas rolladas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de ciento sesenta y siete lineas, incluidas estas.

Madrid, 22 de Septiembre de 1.965.-

F. A. G. ...
 La Propiedad Industrial
 ...

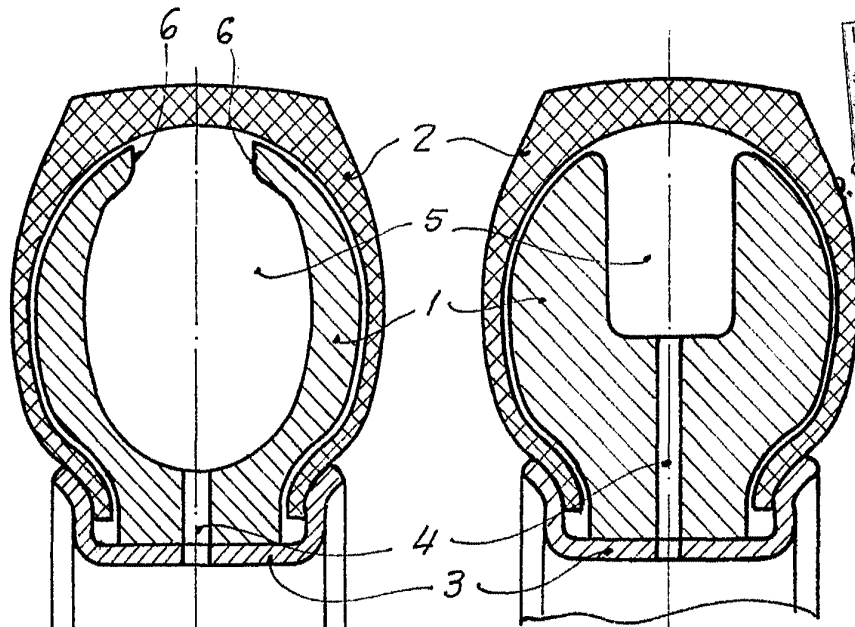


Fig. 2

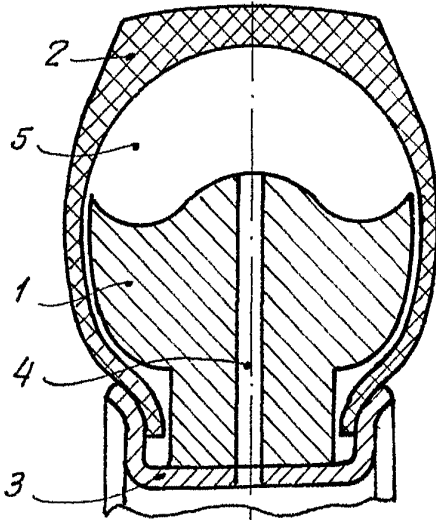


Fig. 3

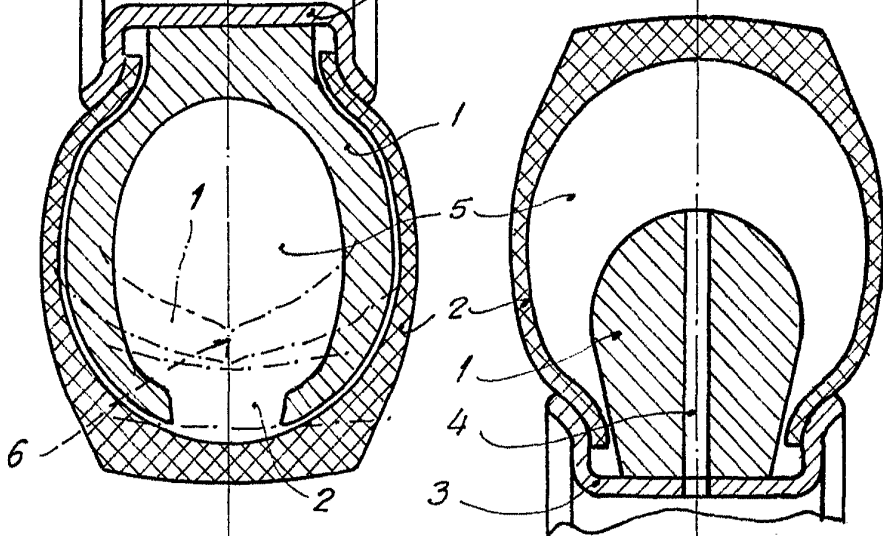


Fig. 1

Fig. 4

Madrid, 2^a de Septiembre de 1965

P. A. el Agta. G. 63

Propiedad Industrial

ANTONIO ESCRIBA

P.P.

Escala variable