

320485



320485

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a un

1.º CERTIFICADO DE ADICION

A LA PATENTE DE INVENCION

NO. 312.861.-

A favor de:

D. ORENCIO VIDAL PASTOR

de nacionalidad española

Residente en:

AICALÁ DE HENARES (Madrid)

Por:

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA  
PATENTE PRINCIPAL NO. 312.861, POR: "PER-  
FECCIONAMIENTOS EN LAS RUEDAS DE VEHICULOS"

!-----:OoO:-----

320485



La presente Memoria se refiere a unas mejoras que consideraciones posteriores a la solicitud de la Patente Número 312.861, han hecho aconsejable introducir en el contenido de la misma.

5. En los dibujos adjuntos, se ilustra un ejemplo de realización de tales mejoras, sin caracter limitativo alguno.

En dichos dibujos:

10. La fig. 1 muestra una rueda que incorpora estas mejoras, representada de manera similar a como se hizo en la aludida Patente No. 312.861 "Perfeccionamientos en las ruedas de vehículos", para hacer mas claramente visible la incorporación de un aro interior.

15. La fig. 2, muestra, en sección axial, un caso particular de aro interior, dado como ejemplo no limitativo.

Las figs. 3 y 4 son desgloses de los componentes del aro ilustrado en la fig. 2.

20. De acuerdo con todo ello, la esencia de las mejoras de que aquí se trata está recogida en la fig. 1, en la cual los números -1-, -2-, -3- y -4- ilustran las mismas partes que en análoga figura de la Patente número 312.861.

25. En el interior de la llanta -1-, esto es, en la zona encerrada por la cubierta -3-, se sitúa y sujeta firmemente el aro macizo -5-.

Se ha supuesto el caso más ventajoso de neumático sin cámara; y ya se sabe que, en este caso, la llanta tiene que ser hermética, por lo cual no podrá efectuarse en la misma ningún taladro para sujetar el aro -5-.

30. Este aro es de goma maciza, o un material análogo apro-



piado (alguna resina sintética, etc.).

El aro -5- trabaja en cooperación con el -4- cuando se deshinocha el neumático, suministrando una mayor seguridad. La relación de diámetros máximos de -4- y -5- es la mas apropiada en cada caso, teniendo en cuenta que, al producirse la situación que determina el trabajo de tales aros (neumático sin aire), el -5- queda envuelto por el neumático, lo cual aumenta su diámetro real exterior.

10. La cooperación de los dos aros -4- y -5- supone un reparto de esfuerzo, sobre superficies mayores, lo que equivale a menores esfuerzos unitarios de todas las piezas, incluidos los propios aros y la cubierta.

15. El aro -5- puede ser perfectamente macizo y de una sola pieza, pero también puede resultar conveniente adoptar una solución de aro compuesto para facilitar su montaje y desmontaje.

20. Siendo estos detalles ya completamente secundarios respecto a la invención, se dá no obstante un ejemplo ilustrativo de una de las muchas soluciones posibles a este respecto.

La fig. 2 es, pues, un caso particular de aro -5-, y por ello las distintas partes se identifican por números de dos cifras la primera de las cuales es 5.

25. El aro en cuestión, consta de tres partes fundamentales: Dos semiaros -51- y -52- y un anillo abierto -53-.

El anillo -53- está abierto en un espacio radial -54- (detalle en la fig. 3). Este anillo se sitúa sobre la llanta; el espacio -54- suministra un adecuado huelgo para que -53- se cifia al contorno de la llanta.

30.



- El contorno exterior de -53- está formado por dos superficies troncocónicas con sus bases mayores superpuestas formando una arista saliente en el centro del anillo.
5. Las piezas -51- y -52- presentan en su contorno interior superficies complementarias a las que forman la citada arista de -53-. Las superficies anulares -58- y -59- de -51- y -52-, que se enfrentan al hacer el montaje, presentan ondulaciones o estriados para hacerlas mutuamente deslizantes, y la inclinación que se aprecia en la fig. 4, con lo cual, y dada la relativa flexibilidad del material, pueden ser absorbidas las pequeñas variaciones admisibles en el diámetro de -53-, con lo cual es perfecto el apriete.
10. Los tornillos o espárragos -57- unen firmemente entre sí las piezas -51- y -52-, produciendo el ya indicado apriete sobre -53-. Para repartir uniformemente los esfuerzos de apriete de las cabezas y tuercas de -57-, se intercalan los anillos metálicos -55- y -56-, que
15. guarnecen los costados del aro -5- montado de acuerdo con el ejemplo.
20. La forma, dimensiones, materiales, proporciones podrán ser variables y, en general, cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto descrito.
25. Los términos en que queda redactada esta Memoria, son ciertos y fiel reflejo de las mejoras citadas, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

320485



N O T A

5. Descrita suficientemente la naturaleza y alcance de la invención, así como la forma de llevarla a la práctica, se reivindica a título privativo las siguientes particularidades sobre las que ha de recaer la concesión del privilegio de 1.<sup>o</sup>. CERTIFICADO DE ADICION A LA PATENTE DE INVENCION NO. 312.861 "PERFECCIONAMIENTOS EN LAS RUEDAS DE VEHICULOS"
10. 1.<sup>o</sup>- MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL NO. 312.864 por: "PERFECCIONAMIENTOS EN LAS RUEDAS DE VEHICULOS", esencialmente caracterizadas por la disposición de un aro macizo en el interior de la llanta, en la zona cubierta por el neumático, siendo el diámetro exterior de tal aro, el apropiado para que, envuelto por el neumático deshinchado, sume su acción a la del aro situado lateralmente.
15. 2.<sup>o</sup>- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL NO. 312.864 por: "PERFECCIONAMIENTOS EN LAS RUEDAS DE VEHICULOS".
20. Todo ello según se describe y reivindica en la presente Memoria y se ilustra en los dibujos que se acompañan.

Madrid, 7 de Diciembre de 1.965.  
P. A.



FIG. 1

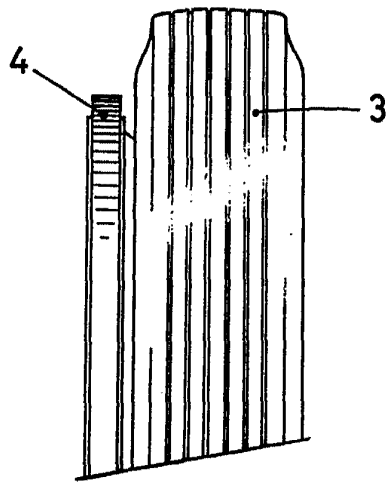


FIG. 2

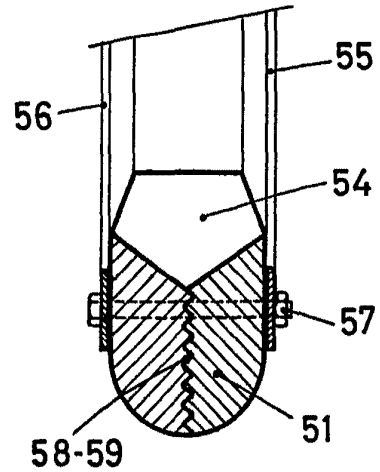
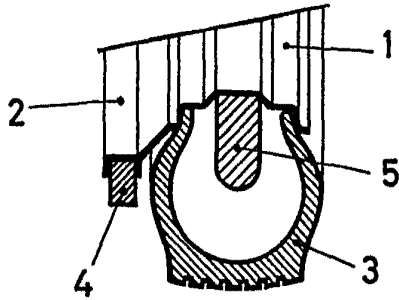
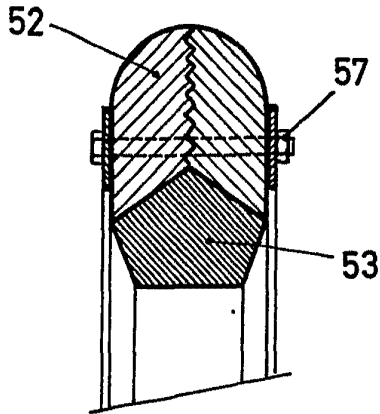
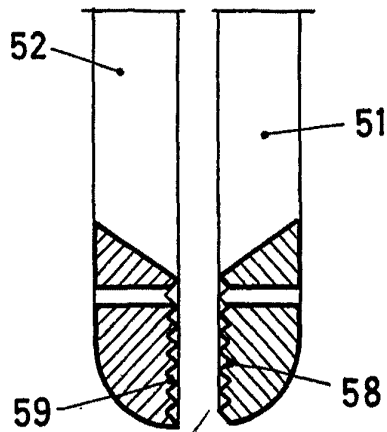
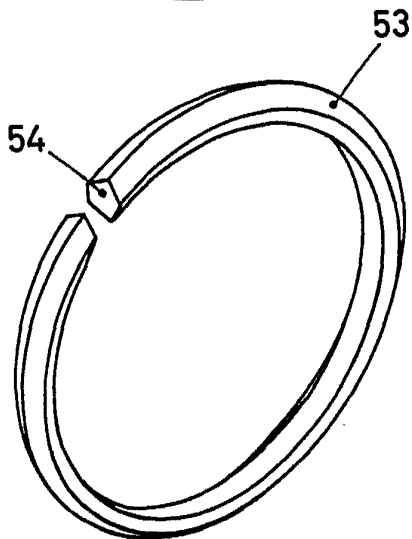


FIG. 3

FIG. 4



Madrid, 7 Diciembre de 1.965.

ESCALA VARIABLE