



8

P - 31.047

Cas nº 320

321702 321702

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se presenta para unir a la solicitud

de

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

formulada el 13 de Enero de 1.966, con el núm. 321.702

en

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de PNEUMATIQUES, CAOUTCHOUC MANUFACTURE ET PLASTIQUES
KLEBER-COLOMBES, SOCIEDAD ANONIMA FRANCESA, establecida en
Place de Valmy 92, Colombes (Hauts de Seine), Francia, por:
"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS NEUMATICOS PARA LLANTA CON RE-
BORDE INTERIOR DE SEGURIDAD"

=====

El invento concierne a un neumático adaptado parti-
cularmente para ser montado sobre llantas que presentan rebor-
de interior de seguridad tal como se indica en A en la figura
1. Este reborde eliente retiene el talón del neumático y le
5 impide desplazarse lateralmente hacia el interior cuando el
neumático está sometido a un esfuerzo lateral importante o
cuando el neumático está deshinchado. Este reborde presenta,
sin embargo, el inconveniente de estorbar la colocación en su
sitio del neumático sobre la llanta debido a que en el momento
10 del montaje, el talón debe franquear este reborde.



Para facilitar este montaje, el invento prevé reali-
zar en el neumático, en la cara inferior del talón que debe
reposar sobre el ala correspondiente de la llanta, ranuras u
ondulaciones que hagan flexible la base del talón y que le
5 permiten franquear más fácilmente el reborde interior de segu-
ridad.

El invento se ilustra en la figura 1 que muestra en
corte transversal el neumático montado sobre su llanta y en la
figura 2 que es una vista parcial en alzado.

10 El neumático 1, comprende como habitualmente engro-
samientos 2 reforzados por una o varias varillas inextensibles
3. Cuando el neumático está montado sobre la llanta 4, los
engrosamientos se aplican por la presión de hinchado contra los
rebordes exteriores 5 y la cara inferior de los talones de es-
15 tos engrosamientos reposa sobre las alas 6 o "apoyo" de la
llanta.

Según el invento, la superficie inferior de los talo-
nes presenta ranuras transversales 7 que dan a esta superficie
una forma ondulada como se representa en la figura 2. En po-
20 sición montada, los talones del neumático se apoyan, pues, so-
bre las alas 6 de la llanta por las crestas de estas ondu-
laciones, lo que es suficiente para asegurar un buen asiento y un
buen centrado del neumático sobre la llanta. Sin embargo,
las ranuras 7 hacen suficientemente flexible la parte inferior
25 de los talones para facilitar el paso del reborde interior de
seguridad A de la llanta por el talón, en el momento del mon-
taje. Una vez montado, los nervios situados entre las ranu-
ras 7 impiden el desplazamiento lateral del engrosamiento al
venir a tropezar contra el reborde A.

30 La anchura, el paso y la profundidad de estas ondu-

321702

8 MAR



5 ciones estan condicionados por las dimensiones del neumático
y por la altura en saliente del reborde de seguridad, y podrán
variar, pues, de un neumático a otro. Estas ranuras estan
previstas, de preferencia, en los dos engrosamientos para no
10 imponer un sentido de montaje al neumático, pero es evidente
que se pueden no prever más que en el engrosamiento que ha de
franquear el reborde A solo. Por otra parte, aunque la
orientación transversal de las ranuras sea preferible para fa-
cilitar la deformación de la goma de los nervios en el momento
del franqueo del reborde A, estas ranuras podrán estar dispues-
tas de otro modo, por ejemplo oblicuamente.

15 El invento interesa más especialmente a los neumáti-
cos sin cámara de aire y en este caso a los medios habituales
de estanqueidad entre el neumático y los rebordes 5 de la llan-
ta y tales como las estriás 8 del talón son conservadas.

Esta solicitud que corresponde a la presentada en
Francia el 14 de Enero de 1.965, bajo el número PV 2001, se
acoge a los beneficios del Artículo 51 del vigente Estatuto
sobre Propiedad Industrial.

20

N O T A

Los puntos de invención propia y nueva que se pre-
sentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de
Invención en España por VEINTI años, son los siguientes:

321702

8 MAR



5 1.- Mejoras introducidas en los neumáticos para llanta con reborde interior de seguridad, caracterizadas porque la parte inferior del talón que descansa sobre el ala de la llanta está hecha flexible por ranuras, lo que facilita el paso del reborde por el talón en el momento del montaje.

2.- Mejoras introducidas en los neumáticos para llanta con reborde interior de seguridad, según el punto 1, caracterizadas porque las ranuras están orientadas transversalmente.

10 3.- Mejoras introducidas en los neumáticos para llanta con reborde interior de seguridad, caracterizadas porque los dos talones del neumático comprenden unos nervios de flexibilidad.

15 4.- Mejoras introducidas en los neumáticos para llanta con reborde interior de seguridad, caracterizadas porque el neumático es un neumático sin cámara.

5.- Mejoras introducidas en los neumáticos para llanta con reborde interior de seguridad.

20 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y para los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de cuatro hojas escritas a máquina por una sola cara.

25 Madrid,

P. A.

8 MAR 1968

Alberto de Alarcón
Por Fidei

ACV. M. Ch



321702

Fig.1

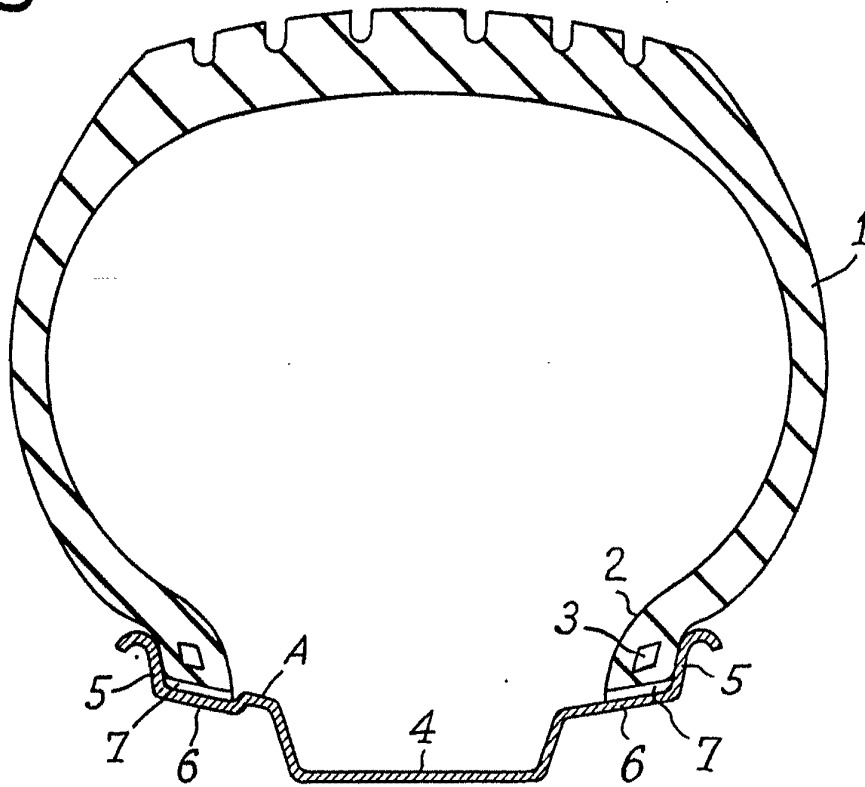
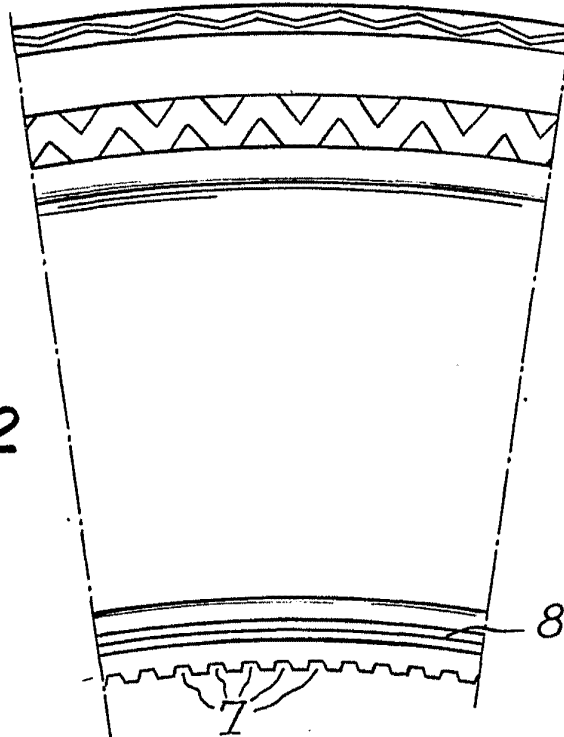


Fig.2



Alberto de Eizaburu
Por Rodon