

ra la recepción de bandajes elásticos mecizos destinados á los tipos pesados de vehículos rodantes se han laminado primeramente hasta constituir unas barras de sección rectangular lisa, unos trozos de las cuales reciben luego la forma de un aro y se sueldan para unir las puntas ó extremos entre sí, practicándose ó formándose después en un torno las escotaduras ó canales que se requieran en las superficies exteriores de cada aro, y si preciso fuese se corrugan ó se forman unos endentados en las superficies destinadas á recibir el cemento que se emplea para el sostén del bandaje elástico, formando en ellas, también por medio de un torno, un número de pequeños canales ó escotaduras.



Generalmente se tornea ó forma en cada aro una escotadura ó canal ámplio y poco profundo, y asimismo unos canales estrechos en el fondo del citado canal ámplio, lo que implica una gran pérdida de materia y un gasto considerable para la operación torneadora. El principal objeto del invento es el de reducir mucho la citada pérdida de materia y hacer también que disminuya en gran proporción el coste de la operación torneadora, aunque dicho invento es igualmente ventajoso aun en el caso algo excepcional de que solo se requiera un número de canales relativamente estrechos en la mencionada llanta.

Con arreglo al invento, las barras de las cuales unos trozos se han de convertir en aros se laminan teniendo cada una de ellas la escotadura ó canal ámplio y poco profundo (en caso de que sea preciso) y los otros canales en el fondo de ese canal, ó simplemente solo con los canales estrechos, si solamente hacen falta éstos, hasta aproximadamente las di-

mensionen finales requeridas, y una vez que un trozo de barra se haya convertido en un aro se repasan los canales hasta que queden con el tamaño final requerido, después de lo cual y lo mismo que antes se corrugan ó se forman unos endentados en las superficies destinadas á recibir la solución si esas superficies necesitasen ser corrugadas ó endentadas.

Como consecuencia de ello, la única pérdida de metal resultante es la debida al torneado final de los canales y á la formación de las corrugaciones ó endentados, en caso de que sean precisos, y si se trata de llantas que tengan el canal ámplio y los canales más estrechos en su fondo se logra un gran ahorro de tiempo en la operación torneadora, debido á la pequeña cantidad de materia que tiene que quitarse en comparación con el método de fabricación ordinario, consiguiéndose también un ahorro de tiempo al procederse á tornear solamente los canales estrechos, si solo se necesitan éstos, aunque la ventaja del invento no es en ese caso tan grande como cuando hacen falta llantas con escotaduras ó canales ámplios en cuyo fondo vayan otros canales más estrechos.

Asimismo comprende el invento otras características y lo describiremos en detalle con ayuda del adjunto dibujo, en el que designan:

La figura 1, una sección de una barra propia para utilizarse en la formación de una llanta que haya de tener un canal grande y poco profundo, con sus lados rectos y en su fondo unos canales estrechos y también con sus lados rectos.

La figura 2, una sección igual á la de la figura 1, pero teniendo tanto el canal grande como



los canales estrechos unos lados á modo de colas de milano,

La figura 3, una sección correspondiente á la figura 2, que ilustra un método gracias al cual los canales se pueden laminar con unos lados en forma de colas de milano, y

La figura 4, una sección correspondiente á la de la figura 1, en la que aparecen endentadas las superficies destinadas á recibir la solución para pegar el bandaje á la llanta, por la formación en ellas de un número de pequeñas escotaduras ó canales que se extienden por todo el ~~el~~ alrededor de la citada llanta.

Con referencia en primer lugar á la figura 1, A designa el canal grande y poco profundo y -a- los canales estrechos de su fondo. La barra se lamina con la sección que se ilustra, y una vez formado el aro se tornean simplemente tanto el canal grande como los canales estrechos, hasta quedar con la forma final. Dicha barra se puede laminar hasta quedar casi con su forma definitiva, de suerte que se invierta poquísimo tiempo en repasar los canales, con lo que solo desaparece muy poca materia.

De acuerdo con la figura 2, tanto el canal A poco profundo como los canales estrechos -a- de su fondo tienen unos lados á modo de colas de milano, como se indica. La barra se puede laminar con los lados de los canales rectos, como en el caso ~~de~~ la figura 1, pudiéndose después repasar ó tornear esos canales para que sus lados queden formando las colas de milano, según se representa. Sin embargo, los referidos canales se pueden desde luego laminar con la forma de cola de milano que se vé, laminando primero



la barra con la sección que indica la figura 3, en cuyo caso el metal -a' - de cada lado de cada canal tiene mayor grueso hacia el borde, después de lo cual se achatan esas partes durante el último paso por los rodillos, con lo que los susodichos canales quedan con la forma que indica la figura 2, como fácilmente se comprenderá.

Una vez que la barra quede convertida en una llanta, solo tienen que repasarse los canales con sus lados formando las colas de milano, y en ese caso también se pueden laminar dichos canales hasta quedar casi con su tamaño definitivo, de modo que se invierta poquísimo tiempo en su repasado ó rectificación y que solo haya que quitar en el torno muy poca materia. Los canales que se ven en la figura 3 tienen unos lados rectos, cuyas partes de mayor grueso se van achatando gradualmente á partir de sus bordes hasta quedar convertidas en unas superficies de la forma definitiva. Claro es que si solo hace falta un número de canales estrechos se pueden laminar éstos con sus lados á modo de colas de milano, de la manera descrita.

En la figura 4, un número de pequeñas escotaduras ó canales -a2-, que van á constituir unos endentados, se forman en las superficies destinadas á recibir la solución para que el caucho quede adherido á la llanta, canales que luego se repasan. Todas las superficies del lado exterior de la llanta se representan con endentados, pero claro es que solo se podrán endentar algunas en caso de que no sea preciso todas ellas.

Si se necesitasen unas llantas en las que no fuese preciso una gran exactitud, las batras



de las cuales se forman se pueden laminar con la definitiva sección requerida y rectificarse ó repararse luego por la región de la unión ó soldadura, y en ese caso se pueden laminar ó formar también unos endentados como los -a2-.

Aun cuando conviene, si se trata de llantas que hayan de tener unos canales grandes ó amplos como los A, con otros estrechos como los -a-, laminar las barras de modo que resulten con ambos canales, se logrará, no obstante, una gran ventaja si sólo se laminan con esos canales grandes y luego se tornean ó se forman en el torno los canales estrechos.

-o- N O T A -o-

Los puntos de invención propia, no nueva, pero no establecida ni practicada en España que se presentan para que sean objeto de esta Patente de CINCO años, son los siguientes:

1º - En la producción de llantas metálicas para los bandajes elásticos macizos destinados á los vehículos rodantes pesados, en primer lugar, la laminación de las barras de las cuales se hayan de formar las llantas, con unos canales para la recepción de éstas, y en segundo lugar, la soldadura de unos trozos de esas barras después de convertidos en unos aros.

2º - En la producción de llantas metálicas para los bandajes elásticos macizos destinados á los vehículos rodantes pesados, en primer lugar la laminación de las barras de las cuales se hayan de formar esas llantas, con unos canales grandes ó amplos y otros más estrechos en sus fondos, para la recepción de los citados bandajes, después de lo cual se sueldan los trozos de dichas barras para constituir unos aros.



3º - En un procedimiento como el reivindicado en los puntos 1º ó 2º, la laminación de unos canales en las barras, con sección á modo de cola de milano.

4º - En la producción de llantas para el fin expuesto, su formación primero con arreglo á cualquiera de los puntos precedentes, y la terminación de sus canales en un torno.

5º - En un procedimiento como el reivindicado en los puntos 1º ó 2º, el formar por laminación en todas las superficies ó en cualesquiera de ellas de las partes de las llantas destinadas á recibir los bandajes elásticos, que necesiten ser corrugadas ó endentadas, como se indica en sección transversal, unos pequeños canales para conseguir el pretendido efecto.

6º - Mejoras en la producción de llantas metálicas para la recepción de bandajes elásticos macizos destinados á los tipos pesados de vehículos rodantes.

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

Esta Memoria consta de siete hojas escritas por una sola cara.

Madrid 1º de julio de 1925

P. A.

Alberto de Elzaburu

Por Poder



Spain

ESCALA VARIADA

1845

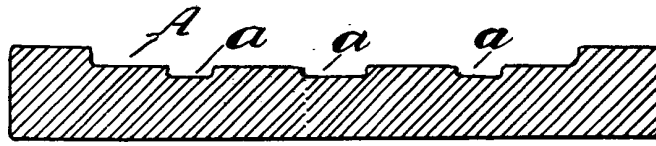


Fig. 1.

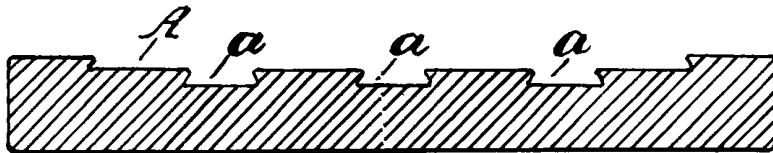


Fig. 2.

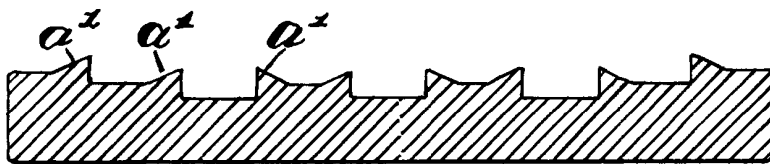


Fig. 3.

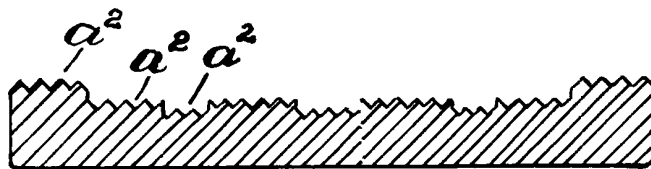


Fig. 4.

PA
Alberto de Dios
Por Fed. 7

Alberto de Dios