

"TIRIP STRIP."

Patente Española

MEMORIA

descriptiva sobre:

"Un escurre-agual perfeccionado para automóviles."

POR

Edward John Welch

DE

New York,

Estados Unidos de América



Memoria descriptiva

sobre

"Un escurre-aguas perfeccionado para automóviles".

=====

SOLICITANTE : EDWARD JOHN WELCH, residente en n^o 114, Liberty Street, New-York, Estados Unidos de América.

=====

- El presente invento se relaciona con un escurre-aguas para automóviles. Este dispositivo accesorio está formado de un metal dúctil extraído a presión, y consiste en una parte que forma base por la cual atraviesan los
5. clavos, tornillos u otros órganos de sujeción, presentando dicha base una pestaña o reborde de ajuste permanente por su canto o borde inferior, y además una parte externa y levantada formando a modo de canalón o gotera, así como una pestaña plegadiza que vá unida por una línea más delgada
10. o debilitada del metal al borde extremo superior de la base, y dispuesta de manera que se pueda plegar o doblar hacia abajo para ajustarla sobre la cara delantera de la base a fin de ocultar a la vista los medios de sujeción. La base vá disminuyendo en espesor hacia la parte de arriba, hasta
15. llegar a la línea de debilitación o adelgazamiento del metal.



La pestaña plegadiza baja hasta llegar a la parte inferior del nivel de la gotera o canalón levantado o abarquillado, y tiene la parte de su borde inferior doblada o vuelta hacia atrás con relación a su parte superior y cubriendo los órganos de sujeción.

20. La Fig. 1 es un corte transversal del escurre-aguas antes de ser aplicado al coche.

La Fig. 2 es una vista análoga después de aplicado el dispositivo, y

25. La Fig. 3 representa el escurre-aguas visto de frente y ya aplicado o sea en su forma completa y en servicio.

Este dispositivo se forma sometiendo el metal a un estrujado o presión (metal que podrá ser aluminio) a través de una estampa o matriz. La forma que tiene el escurre-aguas según sale de la estampa o matriz y antes de ser aplicado al automóvil, es la que se representa en la Fig. 1. Consiste según se vé en dicha figura en una base 1, una pestaña 2 que hace de canalón, y una pestaña superior 3, yendo esta última adaptada de manera que se pueda plegar hacia abajo por encima de la cara delantera de la base, después de clavados los clavos u otros órganos de fijación, de manera que dicha pestaña cubra los clavos y los deje ocultos a la vista. La base 1 es de bastante espesor desde su extremidad inferior hasta llegar al punto 4 donde la cara delantera vá inclinada hacia atrás y hacia el borde superior de la base donde una línea más débil o delgada del metal une dicho borde 3 al borde superior de la base por la parte 5. La pestaña del canalón en la forma embrionaria de la Fig. 1 presenta la misma forma que en el objeto ya terminado que se vé en la Fig. 2, es decir, que la relación del canalón con la base

9 JUL 1930
ESPECIAL MOVIL

- 3 -

no sufre modificación durante la aplicación del artefacto al automovil. Ahora bien, la pestaña 3 está destinada a ser doblada hacia abajo desde la posición que ocupa en la Fig. 1 a la representada en la Fig. 2, después de clavados los clavos, quedando estos últimos ocultos a la vista por medio de dicha pestaña, la cual afecta una forma especial. Presenta, como se vé en el dibujo, una superficie interna materialmente plana en 6, y su parte externa 7 presenta un ángulo con respecto a su cuerpo o parte principal 8, estando la cara interior de 7, o sea la cara 7ª formando ángulo con la cara sensiblemente recta o plana 6.

El borde extremo de esta pestaña, al ser vuelta o plegada hacia abajo para ocultar los clavos, se junta casi con la cara delantera de la parte inferior de la base, dejando un pequeño espacio en x (Fig. 2) donde vá situada la cabeza del clavo, de manera que en el caso de sobresalir dicha cabeza ligeramente, no pueda tropezar en ella la pestaña cobertora y quedar deformada al ser sujeta a presión en su posición definitiva de la Fig. 2, por medio del yunque u otra herramienta de fijación que tenga en la mano el operario.

El plegado tiene lugar a partir del borde extremo superior de la base donde arranca la línea de debilitación o adelgazamiento 5, y la parte exterior de la pestaña 3 presenta unas superficies curvas 3ª, 3^b que dán al artefacto un aspecto estriado u ondulado, y que se acentua al ser visto de frente por la pestaña del canalón, cuyo borde superior se halla en un plano bastante más bajo que la depresión y que existe entre las superficies curvas 3ª, 3^b, siendo esta relación de elementos la que dá al escurridor el aspecto



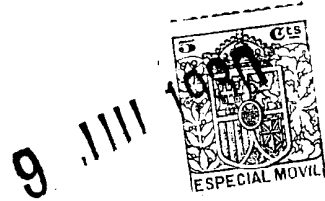
ondulado al ser visto de frente. Estos escurre-aguas
vân colocados a lo largo de la parte superior de los costados
de la carroceria, a fin de que puedan ir recogiendo el agua
de lluvia y la encaucen al punto de descarga o sea hacia la
80. parte trasera del coñe, pudiendolos ver el observador, en la
mayoría de los casos colocados en el costado del coche, con
objeto de que desde este punto de vista guarden las pestañas
del canalón armonia con las curvas 3^a, 3^b para que produzcan
o dén la sensación del estriado u ondulado general, de donde
85. resulta que la pestaña del canalón coopera con la pestaña
ondulada.

El metal del escurre-aguas, por ser de aluminio,
es plegable, y la pestaña, al ser plegada hacia abajo, lo
hace a lo largo de la línea debilitada. La pestaña conserva
90. su forma, y se mantiene en la posición en que se ajusta o
coloca. Al apoyarse el borde doblado y libre, como así lo
hace, sobre el frente de la base y sin tropezar contra nervio
o saliente alguna, queda libre y permite que el escurre-aguas
se flexione en una curva, cuando sea preciso, y contrarresta,
95. además, toda tendencia que pudiera tener el metal a rizarse o
a arrugarse, puesto que estos defectos pueden desaparecer
planchando el metal. La pestaña por donde escurren realmente
las aguas es lo bastante alta para ocultar el borde inferior
de la pestaña plegada. La pestaña de base tiene un relativo
100. espesor siendo la pestaña por donde realmente escurren las
aguas así como la pestaña plegable de bastante espesor.

Observese que el punto o línea 5 alrededor del cual
dá vuelta la pestaña se halla cerca de la cara posterior de
la base y bastante más abajo de la superficie superior
105. convexa 3^a, con objeto de que si se produjese una cuarteadura



- o resquebrajadura cualquiera del metal al ser doblado, no pueda verse desde frente. El escurre-aguas se podrá pintar antes de aplicarlo al coche, pues aún cuando la pintura llegara a cuartearse por el punto de doblez o presión, nunca se podrá ver donde vá sujeto el dispositivo.
110. Además, formando la línea debilitada en la forma que lo muestra el dibujo adelgazando la base, el borde libre de la pestaña 3 llega a un punto más bajo en la cara de la base al ser plegado como en la Fig. 2 del que
115. llegaría si la línea debilitada o adelgazada se formase rebajando o adelgazando la pestaña. Para expresarlo de otro modo, el radio es largo en la forma de ejecución representada con objeto de que para que el borde libre de la pestaña pueda llegar a un determinado punto bajo de
120. contacto con la cara de la base, se pueda utilizar una pestaña del minimum de ancho economizándose de este modo, al fabricar estos aparatos en série, dado el considerable número de coches donde pueden tener aplicación, una gran cantidad de metal. Además, como quiera que la pestaña vá
125. vuelta como un todo, desde el punto 5 solamente y conserva su forma inicial de parte a parte, es decir, sin que se produzcan dobleces intermedias en su anchura, no podrán aparecer cuarteaduras en la cara delantera de la pestaña, y por lo tanto, no se podrá estropear la pintura.
130. La línea de debilitación o adelgazamiento tiene menos cuerpo que parte alguna de la pestaña 3. Está dicha línea situada de tal modo que, de llegar el metal a cuartearse en dicho punto, no pueda ser visto el defecto al mirar al aparato de frente. El escurre-aguas se podrá pintar antes
135. de aplicarlo al coche, pues cualquier cuarteadura que pudiera



140. producirse al doblar la pestaña hacia abajo, solo tendrá lugar en la parte posterior donde quedará oculta. Por el hecho de estar la línea de adelgazamiento situada cerca de la cara posterior de la base, el arco de movimiento se produce en un radio largo, y por lo tanto dicha pestaña podrá ser más estrecha y necesitar bastante menos metal en su confección, de lo que de otra suerte sería preciso.

N O T A.

=====

145. Habiendo ya descrito y detallado con toda amplitud la naturaleza de mi invento, así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica, debo hacer constar que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones de detalle sin que por ello se altere el principio fundamental del invento. También se hace constar

150. que dicho invento corresponde a la patente norte-americana de fecha 23 de Octubre de 1929, señalada con el número de serie 401.808, acogiéndose por lo tanto, a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor, y lo que constituye la esencia de dicho invento y por lo que

155. solicito patente de invención, por veinte años en España, es por: "Un escurre-aguas perfeccionado para automóviles"; caracterizándose por lo siguiente:

160. 1º.- Por el hecho de estar formado dicho artefacto de un metal dúctil embutido o estampado, y formado de una pieza que presenta una base con una pestaña abarquillada y levantada que hace de canalón o escurridor propiamente dicho por su borde inferior, y una pestaña superior que se pliega o dobla sobre dicha base para que queden ocultos a la vista los órganos de fijación o sujeción del escurre-aguas que



165. atraviesan la base, caracterizándose, además, por una línea adelgazada o debilitada del metal que une la pestaña superior al borde superior de la base, línea que es de mucho menor espesor que parte alguna de dicha pestaña superior, a fin de tener la seguridad de que esta pestaña superior solamente pueda ser doblada a lo largo de la expresada línea de adelgazamiento, sin perjuicio de conservar su forma de parte a parte, estando, además, situada de tal modo dicha línea de debilitación que, en el caso de producirse en ella una agrietadura o cuarteadura del metal,
170. quede este defecto en la cara posterior de la base y por lo tanto oculto a la vista, según queda substancialmente descrito.
- 175.

- 2^a.- Un escurre-aguas,, con arreglo a la reivindicación 1^a, en el que el metal de la base vá adelgazado hacia arriba hasta su punto de unión con la pestaña superior, a fin de establecer la expresada línea débil, comenzando dicho adelgazamiento por un punto situado por encima del nivel del borde superior de la pestaña del canalón, quedando el borde inferior de la pestaña plegada libre sobre la parte gruesa de la base y por un punto donde empieza a adelgazar y por debajo de los órganos de sujeción.
180. 185.

- 3^a.- Un escurre-aguas para automóviles con arreglo a las reivindicaciones 1^a y 2^a, en el que el borde inferior de la pestaña plegada vá oculto por debajo del nivel del borde superior de la pestaña que hace de canalón.
- 190.

4^a.- Un escurre-aguas con arreglo a la reivindicación 1^a, en el que la pestaña superior, al ser plegada hacia abajo, no tropieza en su flexión con parte alguna de la base entremedias de la línea de adelgazamiento y su

9 IIII



195. borde libre, de manera que conserve su forma de parte a parte.

5^a.- Un escurre-aguas con arreglo a la reivindicación 1^a, en el que el borde superior no tropieza para nada con la pestaña de la base al ser aquella plegada o doblada hacia abajo, excepto por su borde inferior extremo.

200. 6^a.- Un escurre-aguas con arreglo a las reivindicaciones 1^a y 5^a, en el que la pestaña superior es sensiblemente concava por su lado interior, de tal suerte que únicamente la parte de su borde extremo inferior pueda tener contacto con la base, según queda substancialmente descrito.

210. 7^a.- Un escurre-aguas con arreglo a la reivindicación 1^a, en el que la pestaña plegable se extiende sensiblemente rectangular a la base que se prolonga en sentido vertical, y en el que la línea de adelgazamiento o debilitada está en alineación con la cara horizontal inferior de la expresada pestaña, estando dicha línea de debilitación formada por adelgazamiento del metal de la base por su cara delantera, tal y como queda substancialmente descrito.

215. "Un escurre-aguas perfeccionado para automóviles"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

Esta memoria consta de ocho hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 9 de Julio de 1930.

EDWARD JOHN WELCH.

POR PODER

de SANTOS L. CEREZO

P.P.



Fig. 1.

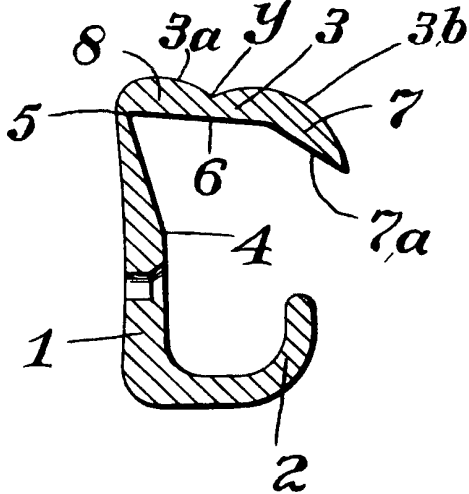


Fig. 2.

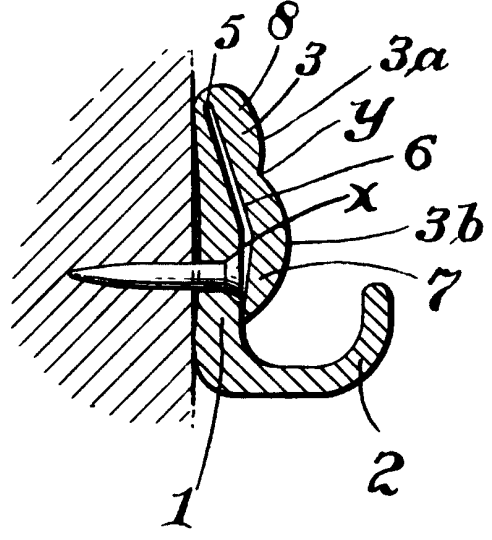
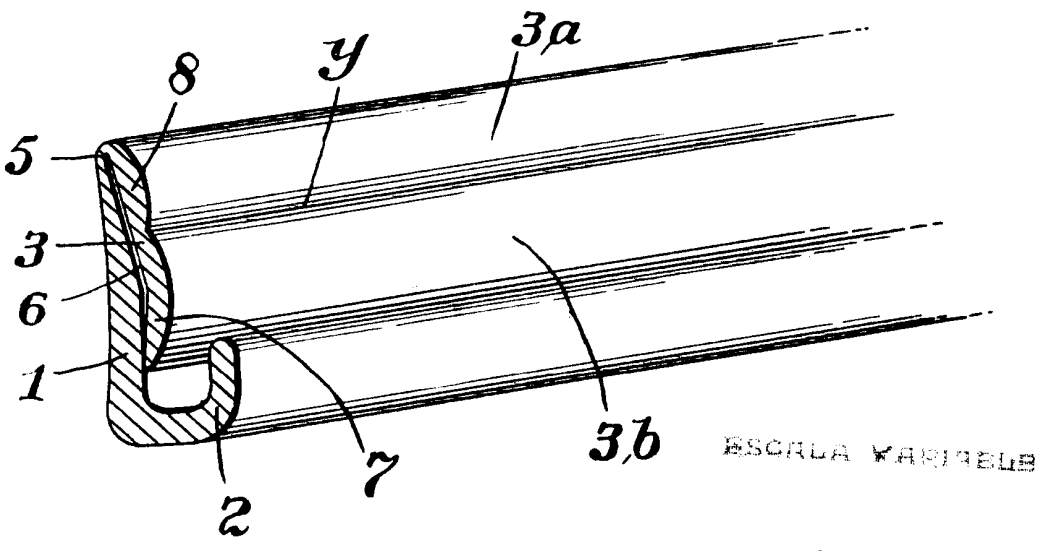


Fig. 3.



MADRID, 9 Julio 1930
POR PODER
de SANTOS L. CEREZO