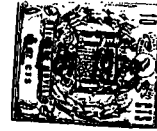


27-6-74

22



183742

MODELO DE UTILIDAD

183742

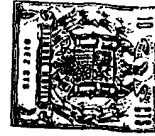
*Memoria Descriptiva*

*sobre:*

BRAZO ACODADO PARA DISPOSITIVOS ANTIDESLIZANTES PARA  
RUEDAS DE VEHICULOS.

*Solicitante* D. TEODOSIO DIAZ GOMEZ, de nacionalidad española,  
residente en, P<sup>o</sup> de Pérez Galdos n<sup>o</sup> 24, SANTANDER.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un  
brazo acodado para dispositivos antideslizante para ruedas  
de vehiculos, especialmente para dispositivo antideslizante  
del tipo descrito en el Modelo de Utilidad n<sup>o</sup> 175.543 depo-  
sitado por el mismo solicitante y en el cual se describe un



dispositivo antideslizante constituido por tres piezas o elementos esenciales: un disco central de apriete, un aro periférico independiente del disco y una serie de brazos acodados que constituyen los elementos antideslizantes.

5. Los brazos antideslizantes citados que componían el dispositivo descrito en el Modelo de Utilidad 175.543, eran de una sola pieza, excepto el nervio propiamente antideslizante que podía ser de diferente material según las exigencias de las superficies más o menos deslizantes.

10. El objeto del presente Modelo de Utilidad es conseguir un brazo acodado que facilite el montaje y simplifique su construcción, al mismo tiempo que permita mejorar las condiciones mecánicas del conjunto, haciéndolo más útil.

15. De acuerdo con la invención, los dos tramos, recto y arqueado que componen el brazo acodado son independientes entre sí y se unen mediante un eje de giro transversal que determina una articulación en el codo.

De este modo, cuando el dispositivo se desmonta, los brazos pueden plegarse ocupando un espacio mucho más reducido.

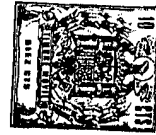
20. Por otro lado, el tramo que discurre en sentido transversal a la superficie de rodadura puede fabricarse del material más idóneo para su finalidad, independientemente del material de que esté constituido el tramo que discurre en sentido radial, consiguiéndose con ello un comportamiento mejor y más duradero del conjunto.

25. Los dos tramos del brazo estén rematados por su extremo de articulación formando un asiento para el apoyo mutuo de modo que el giro relativo entre ambos tramos quede limitado entre sí a un ángulo comprendido entre 0° y 90° aproximadamente que corresponden a la posición plegada del brazo y a la

30.



110-142



posición de funcionamiento respectivamente.

5. El acoplamiento y articulación de los dos tramos puede conseguirse a base de rematar uno de dichos tramos por el extremo de articulación en forma de horquilla de ramas paralelas, mientras que el otro tramo citado presenta por su extremo de articulación un saliente central, destinado a introducirse entre las ramas de la horquilla, quedando tal saliente y ramas de la horquilla atravesados por un eje de giro perpendicular a tales elementos.

10. Con esta construcción, los asientos para limitar el giro se consiguen a base de rematar las ramas que definen la horquilla por su extremo libre según una superficie o cara plana perpendicular a dichas ramas, con la arista definida entre tales caras y la superficie interna del tramo, redondeada. Por su parte, el otro tramo que forma el brazo presenta en su extremo de articulación, ambos laterales del saliente citado, sendas mesetas planas perpendiculares a dicho tramo.

15. El eje de giro queda situado de modo que el extremo de los tramos de la horquilla y las mesetas queden adosadas entre si, cuando ambos tramos forman un ángulo aproximado de 90°, sirviendo los extremos de la horquilla y las mesetas de asiento mutuo para limitar el ángulo de giro relativo en el sentido máximo.

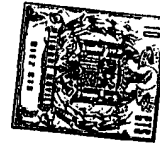
20. Como la arista interna del tramo que discurre en sentido transversal a la rueda se halla arqueado, los dos tramos pueden girar entre si desde el ángulo de 90° hasta el ángulo de 0° para el abatimiento de un tramo sobre otro.

25. Con el fin de facilitar el montaje de los brazos, de modo que los dos tramos queden retenidos en la posición abierta, formando 90°, sin que sea necesario retener el brazo

30.

37:6:74

183742



transversal durante el montaje, se dispone entre los dos tramos un resorte que impulsa a dichos tramos hacia su posición abierta, en la que forman entre si 90°.

5. Este resorte puede consistir en un muelle espiral montado sobre el eje de giró, y cuyos extremos se fijan cada uno a uno de los tramos que forman el brazo.

10. Con el fin de que pueda comprenderse más faoilmente la constitución y característica del brazo del objeto del presente Modelo de Utilidad, a continuación se hace una descripción más detallada del mismo con referencia a los dibujos adjuntos, en los cuales se muestra una forma de realización dada a titulo de ejemplo no limitativo, y en los que :

La figura uno es un alzado frontal del brazo.

La figura dos es un alzado lateral del mismo.

15. La figura tres es una vista en planta de dicho brazo.

La figura 4 y 5 son una vista en planta y un alzado lateral de un dispositivo antideslizante dotado con los brazos de la presente invención.

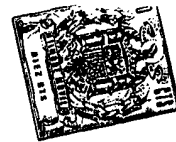
20. Como puede verse en los dibujos, el brazo esta constituido por dos tramos uno y dos, de los cuales el tramos uno discurrira en sentido radial en el dispositivo antideslizante y respecto a la rueda del vehiculo, mientras que el tramos dos discurrira en sentido transversal de la rueda, sobre la superficie de rodadura de la misma.

25. Los tramos uno y dos son independientes y están articulados entre si por uno de sus extremos mediante un eje de giró tres.

30. Para conseguir un acoplamiento perfecto de los dos tramos, el tramos dos esta rematado por su extremo de articulación en forma de horquilla de ramas cuatro paralelas, mien-

37:6:74

93742



tras que el tramo uno presenta un saliente central cinco de anchura sensiblemente igual al hueco delimitado por las ramas cuatro.

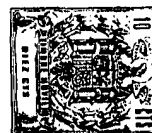
5. Las ramas cuatro, como mejor puede verse en la figura dos, se hallan rematadas por su extremo libre en una cara plana seis perpendicular a tales ramas, quedando la arista interna siete redondeada. Por su parte, el tramo uno presenta dos mesetas laterales, una a cada lado del saliente cinco, que presentan tambien una superficie siete plana perpendicular a dicho tramo uno.

10. Los extremos planos seis de las ramas cuatro y las mesetas siete están destinadas a servir de asiento mutuo entre los brazos, de modo que queden adosadas cuando los tramos uno y dos ocupan entre si una posición aproximada de  $90^\circ$ , como se muestra en la figura dos, limitando el giro al impedir una abertura mayor de este ángulo. Por el contrario, debido a que la arista siete se halla redondeada, los tramos uno y dos pueden girar abatiendose entre si para llegar a formar un ángulo aproximado de  $0^\circ$ , quedando los dos tramos adosados.

15. El tramo dos puede presentar una abertura central longitudinal ocho con un cajeadado en sus extremos para montar un elemento intermedio nueve, que constituye el elemento anti-deslizante propiamente dicho.

20. Entre los brazos uno y dos se monta un resorte diez que puede consistir, como en el caso mostrado en los dibujos, en un muelle helicoidal cuyos extremos se fijan, uno al tramo dos y otro al tramo uno, de modo que tienda a mantener a los tramos uno y dos en la posición mostrada en la figura dos, es decir en la posición abierta en que el ángulo definido, es aproximadamente de  $90^\circ$ .

27.674



183742

Al ser los tramos uno y dos independientes, al tramo uno se le puede acoplar el tramo dos más apropiado para el tipo de vehículo y superficie en que se haya de rodar, variando incluso la longitud del brazo dos de acuerdo con el ancho de la superficie de rodadura.

5.

Este brazo esta especilamente destinado a un dispositivo antideslizante como lo mostraba la figura cuatro y cinco, dispositivo que comprende un disco central diez y un aro periférico independiente once dotado de guias doce en las que se montan los brazos articulados mediante el tramo uno, introducciendose el pivote trece que emerge del extremo libre del tramo uno del brazo acodado, figura dos, en las ranuras catorce que presenta el disco central. La cabeza quince de estos pivotes esta destinada a servir como elemento de retención para evitar la salida de los brazos a lo largo de las ranuras catorce, ya que dicha cabeza es de dimensión tal que solamente puede pasar a través del ensanchamiento dieciseis formado en el fondo de tales ranuras.

10.

15.

20.

El tramo uno de los brazos acodados es el que está destinado a deslizar en sentido radial, mientras que el tramo dos que discurre en sentido transversal de la rueda diecisiete del vehículo, apoya y se acopla a la superficie de rodadura de la misma, dependiendo la longitud de tal tramo del ancho de la superficie de rodadura .

25.

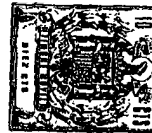
NOTA

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, asi como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle, en cuanto no alteren, su principio fundamental. Siendo lo que constituye la esencia

30.

07:07:74

1183742



del referido invento y por lo que se solicita un Modelo de Utilidad por 20 años, sobre: BRAZO ACODADO PARA DISPOSITIVOS ANTI DESLIZANTES PARA RUEDAS DE VEHICULOS; caracterizándose por lo siguiente:

5.

1.- Brazo acodado para dispositivos antideslizantes para ruedas de vehículos, especialmente para dispositivos antideslizantes del tipo que comprenden un disco de apriete que se adosa exteriormente a la rueda, un aro de guía y unos brazos acodados radiales cuyo tramo externo se acopla sobre la superficie de rodadura de la rueda, caracterizado porque los dos tramos que componen el brazo acodado son independientes entre sí y se unen mediante un eje de giro transversal, que determina una articulación en el codo, estando ambos tramos rematados por su extremo de articulación formando asiento para el apoyo mutuo, de modo que el giro relativo entre ambos quede delimitado entre un ángulo de 0° y 90° aproximadamente.

10.

15.

20.

25.

30.

2.- Brazo, según la reivindicación 1, caracterizado porque uno de los tramos está rematado por su extremo de articulación en forma de horquilla de ramas paralelas y axiales, mientras que el otro tramo presenta por su extremo de articulación un saliente central de menor anchura, de dimensión ligeramente inferior a la separación de las ramas de la horquilla citada, para su introducción entre ambas, quedando tal saliente y ramas de la horquilla atravesados por un eje de giro perpendicular a tales elementos, delimitando el saliente referido en su arranque a ambos lados, un escalón plano que sirve como asiento para el extremo de las ramas de la horquilla en que queda rematado el otro brazo, definiendo una posición de apertura máxima de 90° aproximadamente, estando la arista transversal interna de dicha rama redondeada para permitir el abatimiento de los

27-6-74

103742

- 8 -

22



dos tramos entre sí.

5. 3.- Brazo, según la reivindicación 1, caracterizado porque sobre el eje de giro citado se monta un resorte en espiral, cada uno de cuyos extremos se fija a uno de los tramos que forman el brazo de modo que tienda a mantenerlos en su posición abierta, en la que forma 90°.

10. 4.- Brazo acodado para dispositivos antideslizantes para ruedas de vehículos, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

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

Madrid, 22 FEB. 1973

TEODOSIO DIAZ GOMEZ.

J. GOMEZ ACEBO Y MUDEY

p. p. Firmado: L. Goeta Fernández

183742

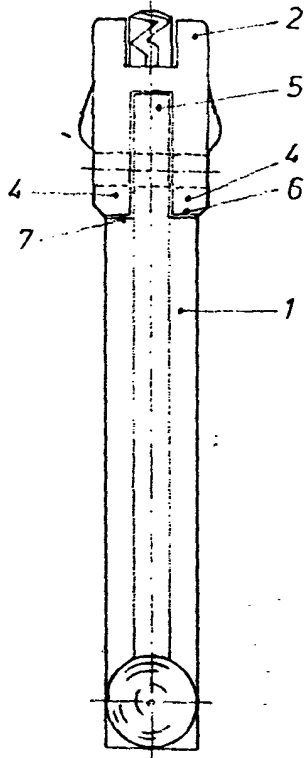


FIG. 1

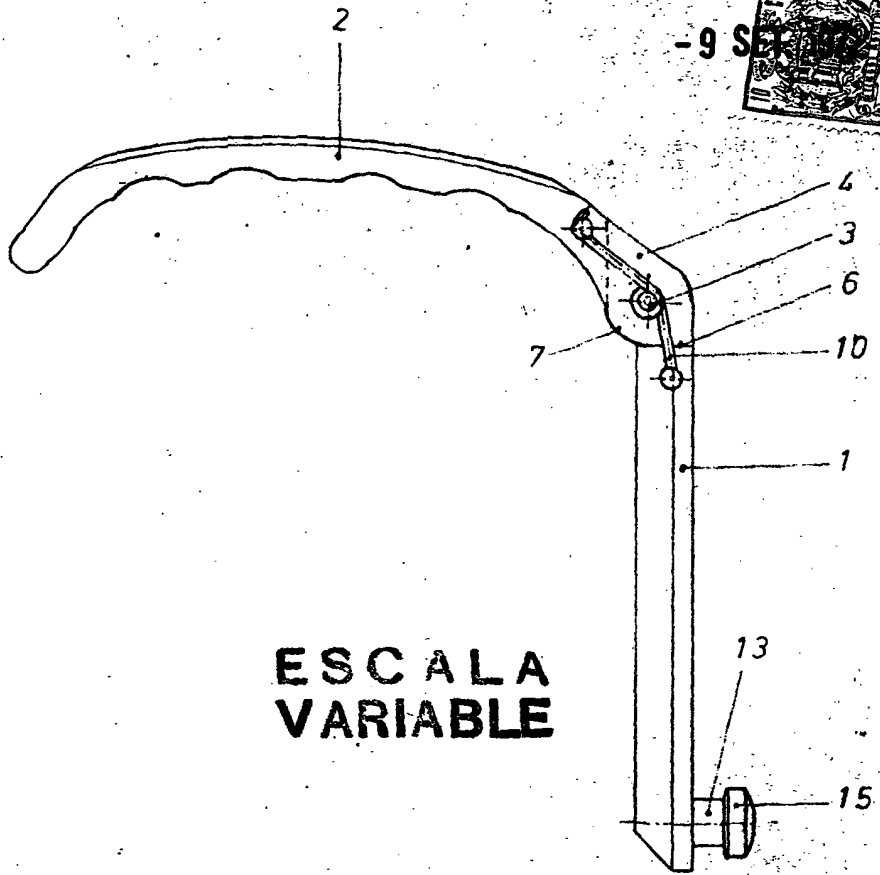


FIG. 2

ESCALA VARIABLE

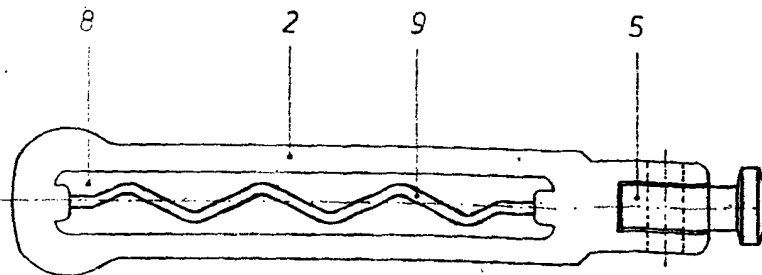


FIG. 3

Madrid - 9 SET. 1972

I. GOMEZ ACEBO Y MODESTO  
p. p. Firmado: L. Gaeta Fernández

ESCALA VARIABLE

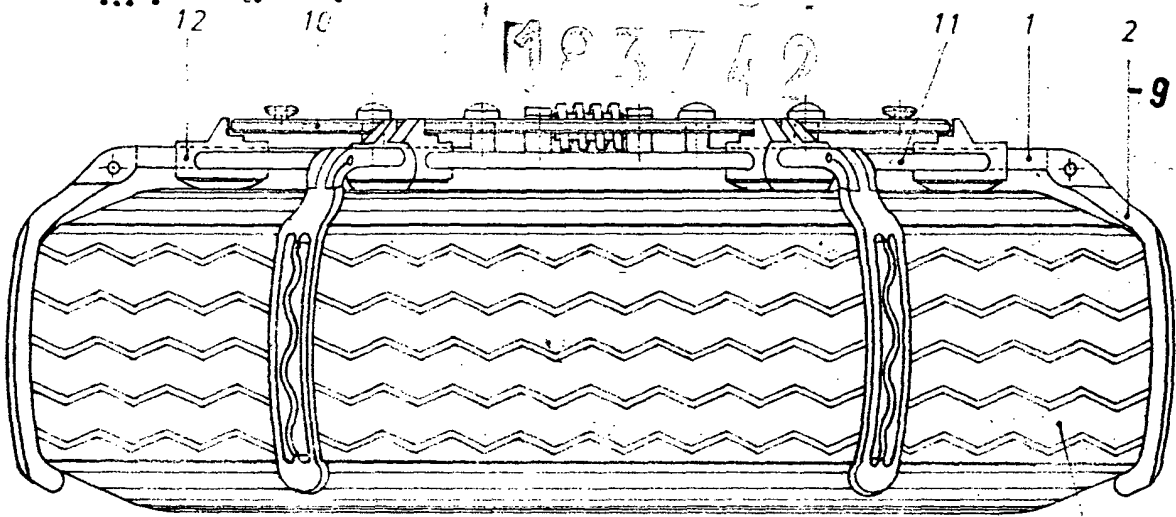


FIG. 4

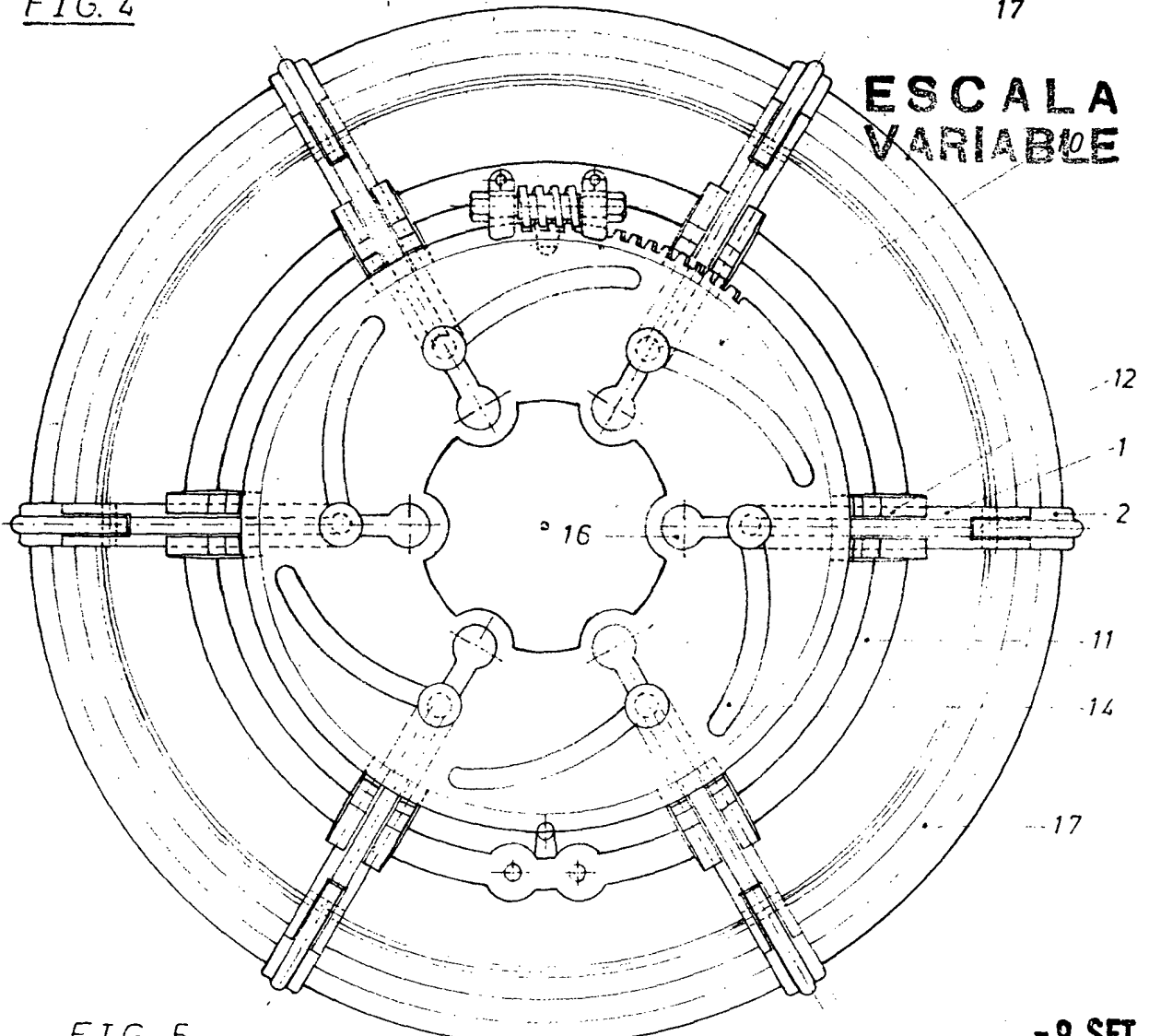


FIG. 5

ESCALA VARIABLE

Madrid -9 SET. 1972

J. GOMEZ ACEBO Y CA  
 p. p. Firmados L. Grcia Ferrandez  
*Grcia Ferrandez*