

mc/



226842

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

a favor de

D. Agustín CABA MORROS - de nacionalidad española -
domiciliado en C/ Membrillo, nº. 11 - VILLANUEVA Y

GELTRU,

por:

" Perfeccionamientos en la construcción de dispositi-
tivos antideslizantes para ruedas de vehículos ".

-----:oOo:-----

M e m o r i a D e s c r i p t i v a

Para evitar el deslizamiento de las ruedas de vehí-

17 FEB



226842

culos automóviles durante la marcha sobre nieve u otros terrenos blandos y resbaladizos se suelen aplicar a las ruedas dispositivos antideslizantes, constituidos generalmente por cadenas, que pueden ser completas, rodeando toda la rueda, o bien constituidas por varios elementos sueltos que se aplican, sujetándose por medio de correas, sobre otros tantos puntos de la rueda.

5

Estos dispositivos de cadenas son difíciles de colocar y a la larga provocan el desgaste del neumático de la rueda.

10

Para solucionar estos inconvenientes de las cadenas se han ideado otros tipos de dispositivos antideslizantes que son de disposición semejante a la de los elementos sueltos de cadenas, pero constituidos por piezas de caucho que se aplican sobre el neumático, y que llevan fijadas en sus extremos sendas correas que se abrochan por medio de una hebilla a través de los radios de la rueda. Sin embargo, estos dispositivos presentan el inconveniente de que la unión entre las correas y la pieza de caucho resulta relativamente débil existiendo el peligro de que con el uso puedan desprenderse las correas por rotura del caucho. Además, las correas de sujeción de dichos dispositivos suelen abrocharse por medio de una hebilla de tipo corriente, y en la práctica resulta muy difícil conseguir con tales hebillas que el dispositivo quede bien apretado, de manera que no pueda deslizarse lateralmente sobre la rueda.

15

20

25

La presente patente tiene por objeto unos perfeccionamientos en la construcción de los dispositivos antideslizantes del tipo citado, refiriéndose principalmente a la unión entre la correa y la pieza de goma, resultando

30

226842

17 FEB 1966



dicha unión prácticamente indestructible, así como a la manera de efectuar el acoplamiento de las correas de sujeción, que permite sujetar la pieza de goma sobre la rueda de una manera firme y segura.

5 En el plano adjunto se representa un ejemplo de realización de un dispositivo antideslizante para ruedas de vehículos, construido según los perfeccionamientos objeto de esta patente.

La figura 1, es una vista del dispositivo.

10 Las figuras 2, 3 y 4, representan otras tantas fases sucesivas de la fabricación del dispositivo de la figura 1.

15 Las figuras 5 y 6 son dos detalles a mayor escala, en planta y en sección longitudinal, respectivamente, del órgano de sujeción de las correas.

20 Según los perfeccionamientos objeto de esta patente, para la fabricación de dispositivos antideslizantes se emplea una correa, que puede ser de cuero, de lona cauchutada o de cualquier otro material apropiado, constituida por una sola pieza -1- de longitud conveniente, en la parte media de la cual se practica un corte longitudinal -2- que divide dicha parte central de la correa -1- en dos ramas laterales -3-, las cuales se abren o separan entre sí en la forma representada en la figura 3.

25 Sobre la correa así dispuesta, es decir, con su parte central abierta, se vulcaniza luego una pieza de caucho -4-, convenientemente moldeada para que en su superficie exterior presente unos nervios o salientes -5- destinados a favorecer el agarre sobre el suelo, y de manera que en su interior queden incluidas las ramas -3- de la correa, que forman así como un alma o refuerzo de la pieza de cau-

30

17 FEB



226842

cho -4-. Los dos extremos de la correa -1- se extienden, sin presentar solución de continuidad con las ramas -5-, sobresaliendo por ambos extremos de la pieza de caucho -4- para formar las correas de sujeción del dispositivo sobre la rueda.

5

Ya se comprende que, de esta manera, resulta prácticamente imposible que estas correas de sujeción -1- puedan desprenderse de la pieza de caucho -4-, a no ser por rotura de la misma correa, como, por el contrario, puede ocurrir en los dispositivos de construcción usual, en los que se emplean dos trozos o porciones de correa independientes fijados por vulcanización a cada uno de los extremos de la pieza de caucho.

10

Para fijar el dispositivo sobre la rueda, las correas de sujeción -1- se unen o abrochan convenientemente entre sí a través de los radios de la rueda, para lo cual se dispone sobre una de estas correas -1- un órgano de acoplamiento que se construye según estos perfeccionamientos, provisto de una placa de base -6- por la que se fija a la correa -1- con remaches -7- o por otros medios. Esta placa de base -6- se extiende en uno de sus extremos en un par de orejas laterales -8-, entre las cuales se dispone un eje -9- sobre el que se articula una chapa -10-, en cuyo extremo se fija una espiga -11- que sobresale por su cara exterior.

15

20

25

En el otro extremo de la placa de base -6- se disponen además otras dos orejas laterales -12-, en una de las cuales se articula un sujetador plano -13-, y en la opuesta se practica una ranura -14-, apropiada para que en ella pueda prenderse el extremo libre de dicho sujetador -13-.

30

Para abrochar la correa -1-, el extremo libre de la

226842 17 FEB 1955



5 misma, que está provisto de una serie longitudinal de orificios con ojetes -15-, se hace pasar sobre la placa de base -6- y por debajo del eje -9- de articulación de la chapa -10-, la cual se hace girar hacia fuera hasta encajar su espiga -11- en el orificio -15- correspondiente de la correa, y a continuación esta chapa -10-, junto con la correa -1-, se hace girar en sentido contrario, con lo que la correa queda fuertemente tensada por efecto de la inflexión que se vé obligada a formar sobre la articulación de la chapa -10-. Por último, se aplica el sujetador -13- transversalmente sobre la correa -1- y se encaja el extremo del mismo en la ranura -14- de la correspondiente oreja -12-, quedando así sujeta la placa -10- junto con la correa, de manera que no puede abrirse.

15 Esta manera de efectuar la sujeción, permite además desprender con gran facilidad la correa -1- para retirar el dispositivo antideslizante aún cuando dicha correa, por haberse mojado, se encuentre rígida y encogida, lo que no ocurre con el empleo de hebillas usuales. Para ello basta desprender el sujetador -13- y hacer girar la chapa -10- hacia fuera, con cuyo giro se afloja la tensión de la correa -1- que puede entonces retirarse con gran facilidad.

20 La descripción que antecede así como el plano adjunto, constituyen únicamente un ejemplo de realización práctica de los perfeccionamientos objeto de esta patente, pudiendo en la práctica variar cuantos detalles de construcción no alteren las características esenciales de la misma.

30

-----: N O T A :-----

Se reivindica como objeto de esta patente:

17 FEB

226842



5

10

1.- Perfeccionamientos en la construcción de dispositivos antideslizantes para ruedas de vehículos, constituidos por una pieza de caucho que se sujeta sobre la rueda por medio de correas, caracterizados por emplear una correa en una sola pieza, en cuya parte media se practica un corte longitudinal que la divide en dos ramas laterales, las cuales se abren o separan entre sí, y sobre ellas se vulcaniza la pieza de caucho de manera que en su interior queden incluidas dichas ramas de la correa, formando como una alma o refuerzo de la pieza; prolongándose esta alma por ambos extremos de la pieza sin solución de continuidad, para formar las correas de sujeción del dispositivo.

15

20

25

2.- Perfeccionamientos en la construcción de dispositivos antideslizantes según la reivindicación anterior, caracterizados por disponer sobre uno de los extremos de la correa de sujeción un órgano de acoplamiento que comprende una placa de base, por la que se fija a la correa, y que se prolonga en ambos lados para formar en uno de los extremos sendas orejas, entre las cuales se articula una chapa en cuyo extremo se fija una espiga que sobresale por su cara exterior; y porque el extremo opuesto de la correa, que está provisto de una serie longitudinal de orificios, se hace pasar entre la placa de base y la articulación de la chapa, introduciéndose en uno de dichos orificios la espiga de la chapa, de manera que al rebatir la chapa sobre la placa de base arrastra consigo dicho extremo de la correa, que queda tensado por efecto de la inflexión que forma sobre la articulación de la chapa.

30

3.- Perfeccionamientos en la construcción de dispositivos antideslizantes según las reivindicaciones anteriores, caracterizados por retener la chapa rebatida sobre la

17 FEB



226842

placa de base, junto con la correa, por medio de un órgano sujetador articulado a una oreja de la placa de base, y cuyo extremo prende en otra oreja del lado opuesto de la misma placa.

5

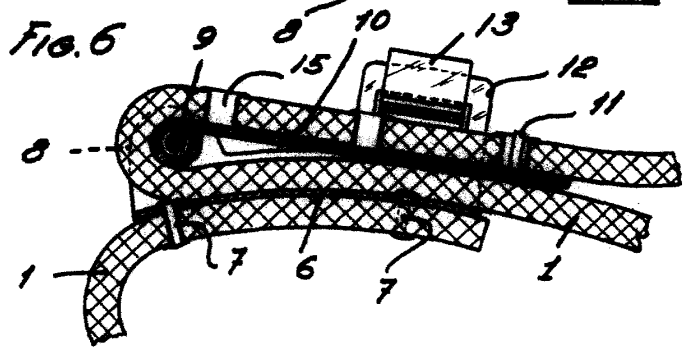
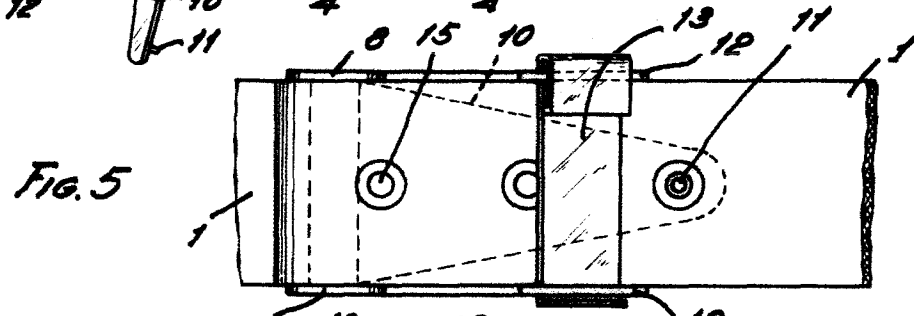
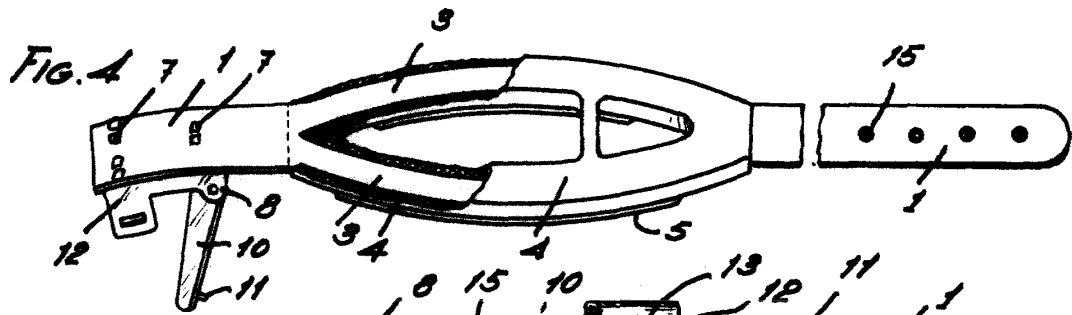
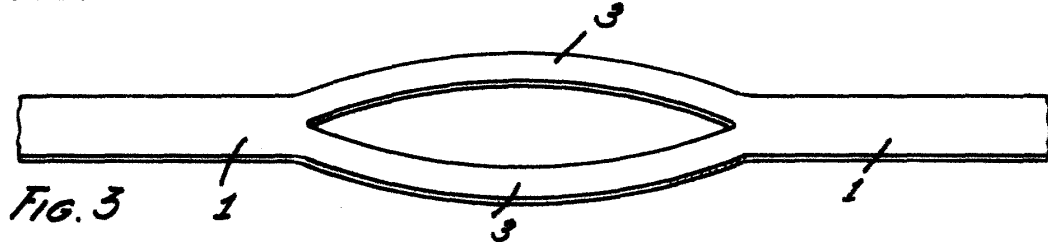
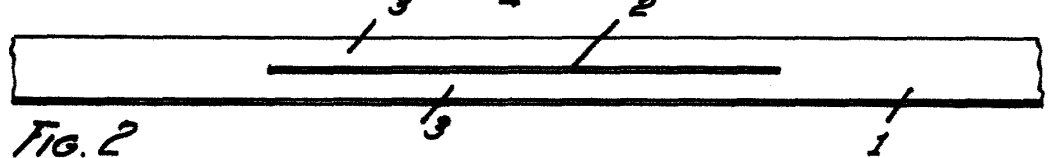
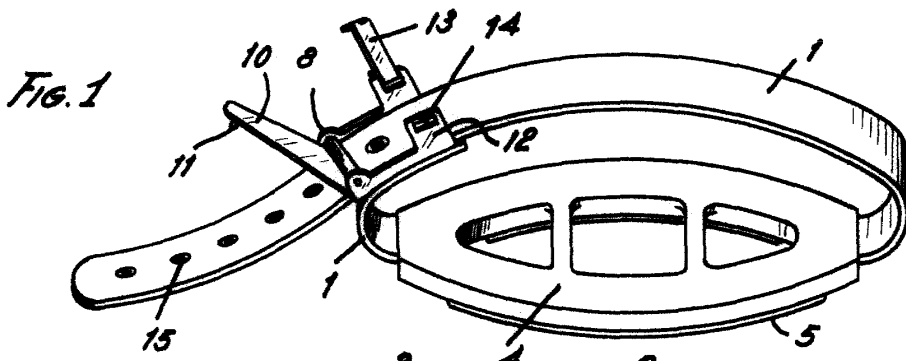
4.- Perfeccionamientos en la construcción de dispositivos antideslizantes para ruedas de vehículos.

Esta memoria consta de siete páginas, escritas por una sola cara.

BARCELONA, 17 FEB 1956

P.A.

FEB 17



P.A.