

111063



111063

MODELO DE UTILIDAD

a favor de

Dn. LORENZO CARBO TORNS, de nacionalidad española, domi-  
5 ciliado en Barcelona, calle Panisars nº 17,

por:

" CADENA ANTIDESLIZANTE PERFECCIONADA "

-ooo-

MEMORIA DESCRIPTIVA

10 El presente modelo de utilidad tiene por objeto,  
como su enunciado indica, una cadena antideslizante perfeccio-  
nada, cuya característica esencial radica en comprender un con-  
junto de sectores independientes, pero todos ellos iguales, que  
se disponen regularmente distanciados entre sí, sobre la banda  
15 de rodadura de las ruedas de los vehículos automóviles, con la  
particularidad de que estos sectores pueden disponerse en cual-  
quier tipo de rueda, sea cual fuere su diámetro, variando en  
este caso únicamente las distancias de un sector a otro.

20 Se conocen en la actualidad diversos tipos de  
cadenas antideslizantes para vehículos automóviles, la genera-  
lidad de las cuales están constituidas por dos cadenas parale-  
las que, a distancias determinadas, tienen unos puentes trans-  
versales, igualmente de eslabones, cuyos puentes se disponen  
sobre la banda de rodadura, y las cadenas paralelas quedan a



25 uno y otro lado de dicha banda, cerrandose sobre sus extremos  
respectivos. Existen otros tipos de cadenas antideslizantes,  
constituidas por porciones que se disponen a distancias regu-  
lares sobre la banda de rodadura de la rueda, y se fijan me-  
diante unos tirantes de sujeción que se extienden, a través  
30 de las perforaciones que ofrezcan los radios de la rueda o  
los platos de la misma, de una parte a otra de la rueda; el  
inconveniente de estas porciones de cadena o sectores, es que  
se precisa que la rueda tenga huecos que permitan pasar a tra-  
vés de ellos los tirantes de sujeción.

35 Es objeto del presente modelo de utilidad una  
cadena antideslizante que se caracteriza por comprender va-  
rios sectores, cuatro por cada rueda del vehículo, cada uno  
de cuyos sectores está integrado por dos cadenas dispuestas  
paralelamente, teniendo estas cadenas sus extremos unidos por  
40 enganche a los respectivos extremos de unas bridas transversa-  
les constituidas por unas piezas laminares alargadas que tie-  
nen en sus extremos una prolongación a modo de gancho, para  
retención de los extremos de las respectivas cadenas, y una  
aleta o solapa saliente en ángulo recto, las cuales están per-  
45 foradas en su centro, a través de cuyas perforaciones se dis-  
ponen las ramas extremas de una varilla puente que actua de  
enganche de este sector de cadena a la banda de rodadura de  
la rueda. La distancia del citado puente, con respecto a la  
pieza brida de retención de las cadenas, se determina por me-  
50 dio de unas tuercas de regulación.

Igualmente las citadas varillas puente de las  
bridas de retención de las cadenas, tienen en su centro una  
desviación que facilita la acción de una palanqueta, para de-  
terminar su sujeción en unas piezas de fijación o cercos en



55 forma de sectores circulares y de perfil similar a una "U"  
invertida, cuyas piezas se sujetan por una de sus alas o ra-  
mas entre la banda de rodadura y el aro de retención del pla-  
to o cubo de la rueda y, por su otra rama o ala, retienen a  
la varilla puente de sujeción de la brida de las cadenas.

60 La brida de las cadenas, citada en los párra-  
fos precedentes, están provistas de un protector flexible,  
que queda emparedado entre la cara inferior de ella y la cu-  
bierta de la rueda en que se dispongan las cadenas, de este  
modo impide la acción directa de la brida sobre la citada cu-  
65 bierta, evitando su desgaste por roce.

El conjunto de este modelo comprende una pla-  
ca subdividida en sectores de arco de diferente radio, cuya  
placa tiene por finalidad señalar sobre el plato o cubo de  
la rueda, las distancias convenientes para la disposición de  
70 los cercos de retención de las cadenas. Esta placa de indica-  
ción, es aplicable a cualquier tipo de rueda, en particular  
de los tipos más usuales.

Estas son a grandes rasgos las características  
generales del conjunto de la cadena antideslizante para rue-  
75 das de automóviles objeto de este modelo de utilidad, las cua-  
les se pondrán de manifiesto, más particularmente, en el trans-  
curso de la descripción que a continuación se dá, en la que,  
para facilitar su comprensión, se hace referencia a la lám-  
ina de dibujos adjunta, en la que de manera un tanto esquemá-  
80 tica y tan solo por vía de ejemplo se muestran los detalles  
principales del modelo. Estos detalles se dan a título ilus-  
trativo, por tanto esta memoria debe ser considerada sin ca-  
rácter restrictivo alguno.

En la lámina de dibujos adjunta:



85 La figura 1 muestra sendas vistas en planta del anverso y reverso de la cadena, en que se puede apreciar la particular conformación de las bridas extremas de retención sobre la rueda.

La figura 2 muestra una vista en planta de la 90 placa de medición de distancias sobre el aro del plato o cubo de la rueda, para disposición de los cercos de retención de las bridas extremas de las cadenas, y una vista de la aplicación práctica de dicha placa.

En la figura 3 se muestran sendas vistas de la 95 forma de sujeción de las cadenas por medio de la palanqueta que se incluye en el conjunto, y otra vista de la disposición práctica de dicha palanqueta para determinar el desmontaje de las cadenas.

Tal y como se puede apreciar en las figuras 100 enumeradas, cada sector del conjunto de la cadena antideslizante que se preconiza, está integrado por dos cadenas -1- propiamente dichas, dispuestas en posición paralela, cada una de las cuales tiene sus extremos enganchados a los respectivos extremos de sendas piezas bridas -2- que son de forma alargada y ligeramente curvada, teniendo en sus extremos unas pro- 105 longaciones -3-, a modo de gancho, para retención de los extremos de las cadenas paralelas -1-, elevandose de los citados extremos de la brida -2-, unas aletas -4- perforadas en su centro, a través de cuyas perforaciones se disponen los ex- 110 tremos roscados -5- de unas varillas puente -6-, regulandose la separación de estas varillas con respecto a la brida, por medio de unas tuercas -7-. Unos anillos flexibles -8- limitan la separación u holgura que debe presentar la varilla -6- con respecto a la aleta -4-, con el fin de facilitar la operación



115 de fijación de dicha varilla puente sobre los cercos -9- que se montan entre el plato o cubo de la rueda y la cubierta de la misma.

Para impedir el roce directo de las piezas bridadas -2- de las cadenas sobre la cubierta de la rueda, se ha  
120 previsto la disposición en la cara inferior de dichas bridas, de unas piezas -10- flexibles que presentan la misma forma que la de la brida que recubren, con la particularidad de tener en su superficie una pluralidad de pitoncillos en relieve que se adhieren firmemente a la superficie de la cubierta so-  
125 bre la que se adosan. Estos protectores flexibles -10- se fijan a la brida -2- por medio de unos pezones -11- que se ajustan a otras tantas perforaciones previstas a tal fin en dichas bridas. Igualmente las ramas laterales de estos protectores se fijan a uno de los eslabones de las cadenas -1- por medio  
130 de otro pezón -12-.

Como anteriormente se ha dicho, para la sujeción de las varillas puente -6- sobre las ruedas en posición de trabajo, se emplean unos cercos -9- que son de forma arqueada y perfil transversal similar a una "U" invertida, una de  
135 cuyas ramas o lados se acopla entre el aro del cubo o plato de la rueda y la cubierta o banda de rodadura de la misma, tal y como se muestra en las figuras 3, efectuandose el enganche con la ayuda de una palanqueta -13-, que también se emplea para el desenganche.

140 Para la disposición a distancias pertinentes de los cercos -9- sobre el aro de la rueda, se utiliza una placa indicadora -14- que tiene practicada una sucesión de cortes en arco -15- escalonados de menor a mayor, siendo la longitud de cada uno de estos arcos la conveniente para cada



145 tipo de rueda, según su diámetro. **111063**

Todo cuanto queda expuesto pone de manifiesto que el presente modelo de utilidad proporciona una cadena antideslizante para rueda de vehículos automóviles, en sectores, de fácil montaje y desmontaje, la cual cumple los fines esenciales para los que específicamente ha sido concebida con la máxima seguridad y eficacia, siendo aplicable a toda clase de rueda sea cual fuere el diámetro de la misma.

Se hace constar a los efector oportunos que en el objeto de este modelo se podrán introducir todas aquellas variaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando que, con las mismas, no se modifiquen las características del conjunto de la cadena antideslizante que se preconiza.

N O T A

160 Se declara de novedad el contenido de las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- Cadena antideslizante perfeccionada, que se caracteriza por comprender varios sectores, al menos cuatro para cada rueda, cada uno de cuyos sectores está integrado por dos cadenas dispuestas en posición paralela, cada una de las cuales tiene sus extremos enganchados a los respectivos extremos de sendas piezas brida transversales, de forma alargada y ligeramente curvada, teniendo estas piezas, en sus extremos, unas prolongaciones a modo de gancho para retención de los extremos de las cadenas paralelas citadas, elevandose de estos extremos de las bridas, en sentido normal a ellas, unas aletas que estan perforadas en su centro, a través de cuyas perforaciones se disponen las ramas laterales, de su-



175 perficie fileteada, de unas varillas puente cuya separación  
con respecto a la brida se regula mediante unas tuercas de  
apriete, limitandose esta separación u holgura por medio de  
unos anillos flexibles, ensartados en las ramas extremas de  
estas varillas puente, para facilitar la acción de sujeción  
180 de las varillas puente al respectivo cerco de retención so-  
bre la rueda del vehículo.

2.- Cadena antideslizante perfeccionada, que se ca-  
racteriza porque para impedir el roce directo de la brida so-  
bre la banda de rodadura de la rueda en la que se disponga,  
185 se ha previsto en la superficie inferior de dichas bridas  
unas piezas flexibles de protección, cuyas piezas tienen la  
misma forma que la brida y en su superficie presentan unos  
pitoncillos que se adhieren a la banda de rodadura sobre la  
que se adosan, estando estos protectores fijados a las bridas  
190 por medio de unos pezones que se ajustan a respectivas perfo-  
raciones previstas en la superficie de las bridas, y las ra-  
mas laterales de estos protectores cuentan con otros apéndi-  
ces que se acoplan a uno de los eslabones extremos de las ca-  
denas propiamente dichas.

195 3.- Cadena antideslizante perfeccionada, que se ca-  
racteriza porque los cercos de sujeción de las varillas puen-  
te de las bridas, a que se hace referencia en la primera rei-  
vindicación, estan integrados por unas piezas arqueadas y de  
sección transversal similar a una "U" invertida, alojandose  
200 una de sus ramas laterales entre la cubierta de la rueda y  
el aro del plato o cubo de la misma, y, entre las otras ra-  
mas, se acopla la varilla puente de sujeción de las bridas  
de las cadenas, con la ayuda de una palanqueta.

4.- Cadena antideslizante perfeccionada, que se ca-



205 racteriza porque para la disposición de los cercos de suje-  
ción sobre las ruedas, a distancias convenientes, el conjunto  
cuenta con una placa indicadora, la cual tiene practicados  
unos escalonados que corresponden a diferentes arcos de cir-  
cunferencia, siendo la longitud de cada uno de estos arcos la  
210 conveniente a los tipos de ruedas más usuales.

5.- CADENA ANTIDESLIZANTE PERFECCIONADA.

Todo ello tal y como se describe y reivindica  
en la presente memoria que consta de ocho hojas mecanografía-  
das por una sola de sus caras y se muestra en la lámina de  
215 dibujos adjunta.

Barcelona, 20 de Enero de 1965.

P. PUJOL

P. P.

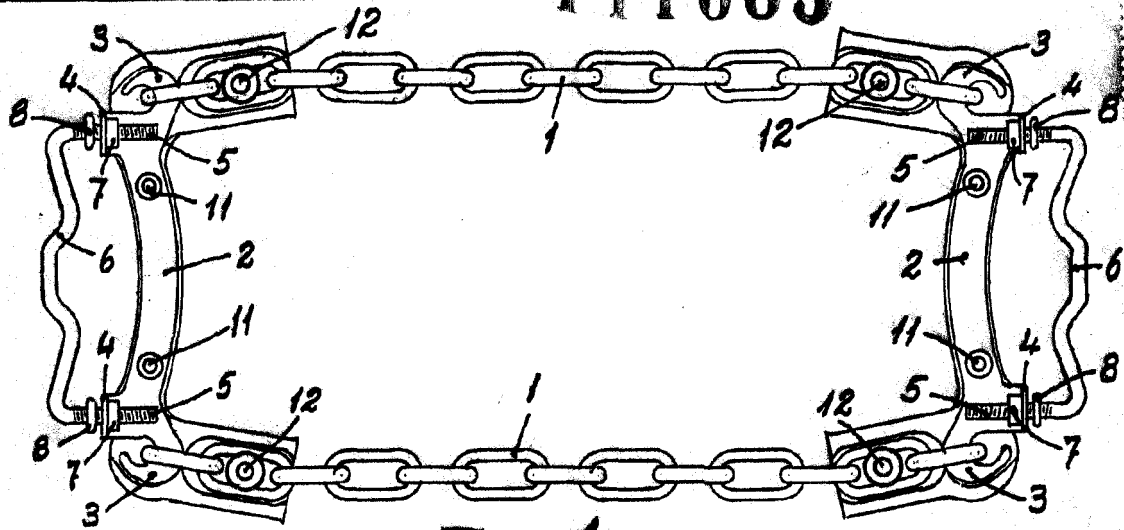


Fig. 1

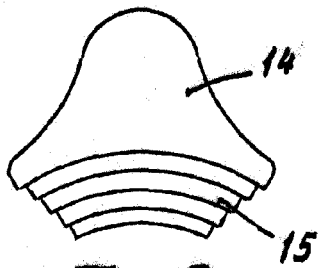
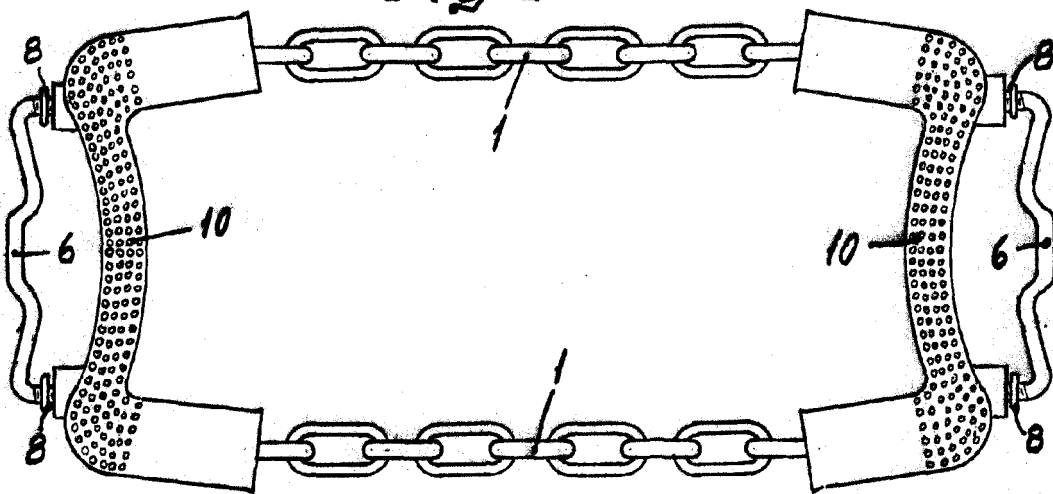


Fig. 2

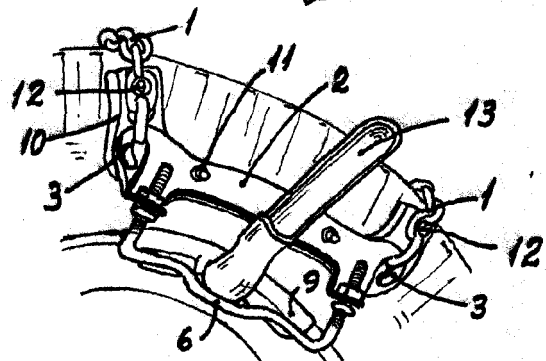
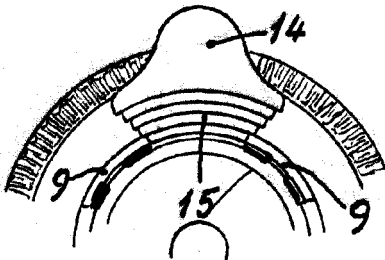
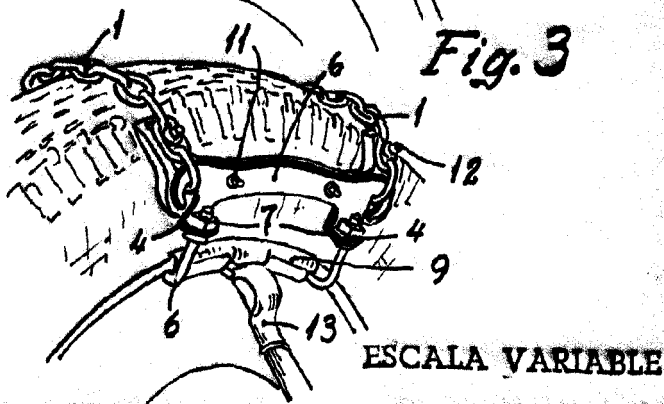


Fig. 3



ESCALA VARIABLE

Barcelona, 20 de Enero de 1965.

P. PUJOL

P. P.

*[Handwritten signature]*