



179654.

Int. Cl.: B 60 B

Nº 179.654

PROHIBIDA LA CONSULTA  
Y REPRODUCCIONES  
DE  
COPIAS Y CERTIFICACIONES

# MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

## MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. ANGEL NARANJO DEL PESO

RESIDENCIA: Pilar de Zaragoza, 22 - 6º Dcha.

MADRID - 2

ENUNCIADO: DISPOSITIVO ANTIDESLIZANTE AUTOMATICO  
PARA RUEDAS DE VEHICULOS.

Prioridad: Patente n.º del  
GC/RJ.



1

El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de 26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30 de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabilidad de las invenciones de tipo industrial que tienen por objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, aparatos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La amplitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración contenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimientos de tipo científico (Artº. 47).

5

10

15

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio legal de que también serán patentables los instrumentos, objetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en definitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo anteriormente conocido.

20

25

30

Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al articulado que recoge los conceptos expresados, debe considerarse, que la invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, premiando así los méritos de quien aporta a la industria del país una mejora efectiva y precisamente comprendida entre las enunciadas por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de 18 de Noviembre de 1.935).



1

La presente invención se refiere a un dispositivo antideslizante automático para ruedas de vehículos.

5

Se constituye esencialmente a base de una sucesión de cuerpos en forma de U que abrazan a los laterales y zonas de rodadura de los neumáticos de las ruedas de vehículos, de tal manera constituidos que su puesta en servicio se realiza de un modo totalmente automático sin necesidad de que el usuario tenga que hacer ninguna operación previa más que la de colocarla alineadamente con las ruedas del propio vehículo.

10

Los cuerpos en forma de U tienen necesariamente que presentar una anchura algo menor que la del balón del neumático al objeto de que queden de por sí perfectamente adheridas a su superficie.

15

En los cuerpos en U correspondientes a los extremos - existen respectivamente unas piezas, que más adelante se detallarán, que se vinculan entre sí sin necesidad de operaciones por parte del usuario.

20

A tal efecto una de las piezas en U extremas, incorpora articulada y lateralmente correspondientes ganchos provistos de punta aguzada y escotadura, cuyos ganchos merced a tales escotaduras, se engatillan en correspondientes varillas cilíndricas acopladas en la otra pieza en U extrema, varillas cilíndricas que están incluidas en cajeados y están solicitadas hacia dentro constantemente por la provisión de muelles o resortes de expansión.

25

30

Con objeto de facilitar la comprensión de la idea expuesta se acompaña a esta Memoria, como parte integrante de la misma, un juego de planos en los que se representa lo siguiente:



1

La figura 1ª muestra una vista en planta de uno de los cuerpos en U, antes de su conformación, es decir se observa una plancha de una configuración tal que despues de su tratado conformara cada una de las piezas en U.

5

La figura 2ª muestra una vista en alzado lateral, de la pieza en U ya formada.

La figura 3ª muestra una vista similar a la figura 2ª es decir en alzado pero frontalmente observandose la dimensión de su anchura.

10

La figura 4ª muestra una vista en alzado lateral de una porción del dispositivo antideslizante, mostrando la vinculación de sus extremidades.

La figura 5ª muestra una vista en sección tomada por el plano de corte A B de la figura 4ª.

15

La figura 6ª muestra una vista en planta, parcialmente seccionada por uno de sus extremos, del cuerpo en U que constituye uno de los extremos del dispositivo antideslizante.

La figura 7ª muestra una vista en alzado lateral, de las extremidades del dispositivo, antes del engatillado de tales extremos.

20

La figura 8ª por último muestra una sección tomada por el plano de corte E F de la figura 7ª.

25

A la vista de la figura 1ª se observa que la plancha formativa de los cuerpos en U, se ha referenciado con 1 y presenta una zona central 4 cuadrangular de la que nacen centralmente de sus lados opuestos correspondientes extensiones 3, provistas de unos orificios 7 simetricos con respecto al eje transversal de la plancha.

30

Esta plancha 1, despues de conformada dará origen al cuerpo en U referenciado con 2.



1 Este cuerpo en U, y hacemos referencia concretamente  
a las figuras 2ª y 3ª se constituye a base de la plancha 1  
y está conformada de tal manera que presenta dos laterales  
5 con sus partes superiores divergentes 5' para facilitar  
la entrada del neumático en la puesta en servicios del dis-  
positivo antideslizante.

La zona 4 central de la figura 1ª, debido a un trata-  
miento de taller adecuado que le ha dado la forma represen-  
tada en figura 2ª y 3ª, con unos bucles 6 que realizan la  
función de nervadura, en el montaje del dispositivo en las  
ruedas del vehículo. El espacio interno que queda compendi-  
do por los laterales 5 del cuerpo en U, se ha referenciado  
con 8 y es el lugar donde debe colocarse el neumático de -  
tal manera que el espacio o la anchura de 8 debe ser algo  
menor que la anchura del propio neumático para conseguir un  
ajuste entre ambos elementos, es decir entre el cuerpo en U  
y el neumático.

La forma superior 5' ha sido dada para facilitar la en-  
trada del cuerpo en U 5 en el neumático.

La razón de que la anchura de 8 sea menor que la del -  
neumático es para conseguir una automática puesta en servi-  
cio sin necesidad de que el usuario tenga que hacer opera-  
ción alguna.

Este cuerpo en U tiene que tener necesariamente una -  
cierta elasticidad para que quede perfectamente adherido al  
neumático.

Haciendo referencia ahora al resto de las figuras, se  
observa que cada dos cuerpos en U 2 están unidos lateralmen-  
te por correspondientes bielas laterales 9, que presen-  
tan una extensión en sus extremos 10 y presentan además un



1 orificio alargado 11, para facilitar los movimientos de -  
puesta en servicios y desvinculación del dispositivo en -  
las ruedas.

5 Por estos orificios alargados 11 se hacen pasar corres-  
pondientes remaches 12 o similares reteniendo dos bielas o  
por mejor decir dos cabezas de bielas 10.

10 Uno de los cuerpos en U extremos 2, presenta acoplado  
articuladamente unos ganchos laterales 13 que presentan una  
extensión en el sentido radial 14 que por su parte superior  
presentan una punta aguzada 15 y además una escotadura trans-  
versal 16 próxima a su extremo final.

15 La unión del gancho 13 al cuerpo en U se realiza, me-  
diante un remache 17 que con interposición de una arandela  
18 deja retenido al gancho 13 pero con posibilidad de arti-  
culación para sus libres movimientos de engatillado.

20 En el otro cuerpo en U extremo, existen lateralmente  
sendos cajeados prismáticos 19, en los que interiormente  
existe acoplada una varilla cilíndrica 20 provista de ex-  
tremos abultados 20' para dificultar y evitar su salida -  
axial.

25 Esta varilla cilíndrica 20 presenta unos rebajes ali-  
neados para la inserción de correspondientes muelles de ex-  
pansión 22 incluidos en el interior del cajeadado 19 y además  
tal cajeadado 19 incorpora orificios 23 en la parte inferior  
y 23' en la parte superior para facilitar la entrada y pos-  
terior salida de los extremos 15 de las zonas 14 correspon-  
dientes a los ganchos 13.

30 Se observa en la figura 5ª la forma de acoplarse entre  
sí la varilla cilíndrica 20 a la escotadura 16 del gancho 13.

Así las cosas, y a la vista de las figuras reseñadas, se



1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

observa que colocando por delante del vehículo alineadamen-  
te con las ruedas sendos dispositivos, y dando marcha al -  
propio vehículo, las ruedas irán introduciéndose poco a po-  
co en el dispositivo antideslizante, llevandolo consigo -  
mismo hasta que los extremos estén situados de la forma que  
ilustra la figura 7ª momentos despues a tal situación, la  
punta aguzada 15 del gancho 13 se introduce por uno de los  
varios orificios 23, engatillandose tales ganchos en la va-  
rilla cilíndrica 20 que en todo momento trata de apretarse  
contra la escotadura 16 quedando retenido de esta manera au-  
tomática el dispositivo antideslizante sin necesidad de que  
el usuario realice operación alguna.

Cuando se desea desvincular el dispositivo antidesli-  
zante , se hace una leve presión hacia fuera de la varilla  
cilíndrica 20 por medio de las cabezas 20' , y quedando de-  
sengatillado tal dispositivo antideslizante.

No se considera necesario hacer más extensa esta des-  
cripción para que cualquier persona perita en la materia -  
comprenda perfectamente la idea que se desea patentar, así  
como las ventajas que de su realización industrial han de  
derivarse.

Por todo ello y para evitar posibles imitaciones, se  
presenta esta solicitud, pidiendo la explotación exclusiva  
de la idea descrita, de acuerdo con las consideraciones y  
puntos que se desean reivindicar, que se concretan en las  
páginas siguientes:

-----  
-----  
-----  
-----



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria  
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de  
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,  
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre  
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-  
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente  
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,  
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,  
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando  
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-  
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica  
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a  
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-  
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado  
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -  
20 ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre  
de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la  
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

30 En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
guientes:



1

5

10

15

20

25

30

1. DISPOSITIVO ANTIDESLIZANTE AUTOMATICO PARA RUEDAS DE VEHICULOS caracterizado esencialmente porque se constituye a base de una sucesión de placas articuladas lateralmente, cuyas placas que tienen una sección en U y una anchura algo menor que la del neumático, están obtenidas mediante una plancha cuadrangular con dos prolongaciones iguales que nacen del centro de lados opuestos, presentando los otros dos lados unas deformaciones circulares que se constituyen en nervios antideslizantes del dispositivo, habiéndose previsto que la articulación se realice a base de bielas laterales de configuración rectangular alargada provista de extensiones en sus extremos y cuyas extensiones, que son las de acoplamiento mutuo y presentan preferentemente una forma circular, comprenden una ranura colisa en el sentido radial; caracterizándose además porque una de las piezas en U extremas incorpora articulada y lateralmente sendos ganchos provistos de punta aguzada y escotadura, cuyos ganchos merced a tales escotaduras, se engatillan en correspondientes cilindros acoplados en la otra pieza en U extrema, cilindros que están incluidos en cajeados y están solicitados hacia dentro constantemente por la provisión de muelles o resortes de expansión.

2. DISPOSITIVO ANTIDESLIZANTE AUTOMATICO PARA RUEDAS DE VEHICULOS según 1, caracterizado porque cada cajeadolateral receptor del cilindro presenta varias entradas para determinar dispositivo con varios diámetros, habiéndose previsto que cada cilindro salga al exterior del cajeadomediante sendas cabezas que impiden el movimiento de los propios cilindros en su sentido axial.

3. Se reivindica por último como objeto sobre el que



1

ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: "DISPOSITIVO ANTIDESLIZANTE AUTOMATICO PARA RUEDAS DE VEHICULOS".

5

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente Memoria descriptiva que consta de diez páginas mecanografiadas, y dibujos adjuntos.

Madrid, 24 de Abril 1.972

BERNARDO UNGRIA

P.P.

10

15

20

25

30

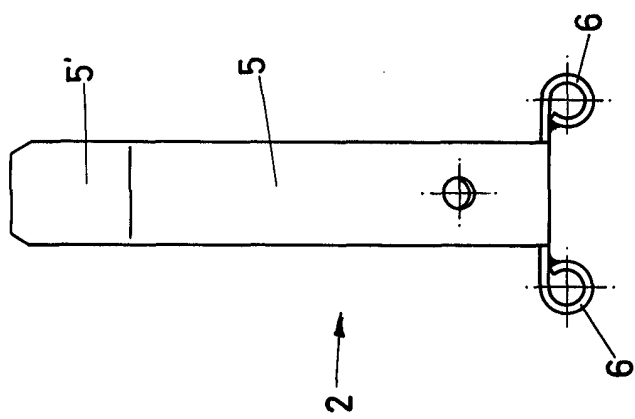


FIG-2

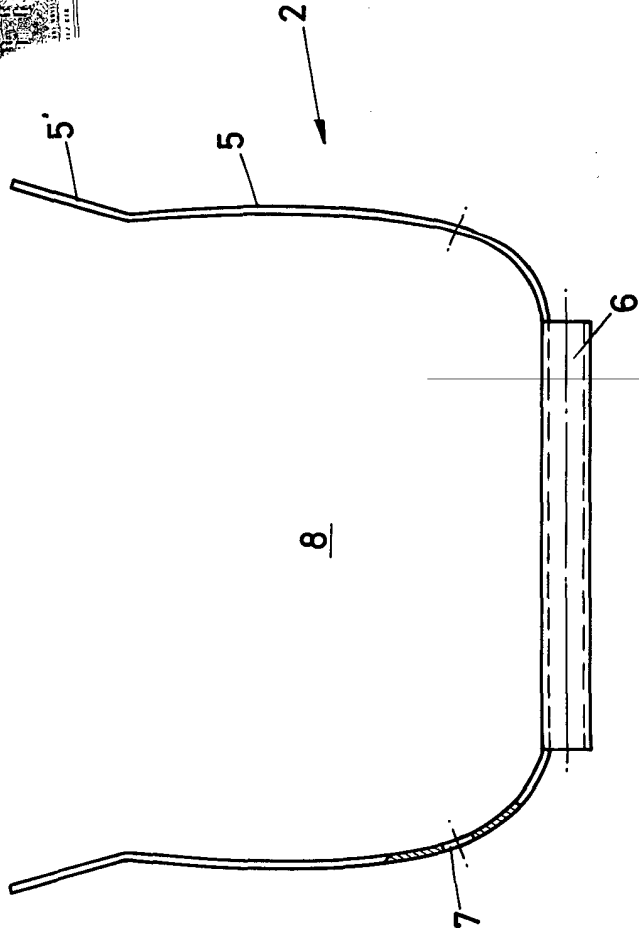


FIG-3

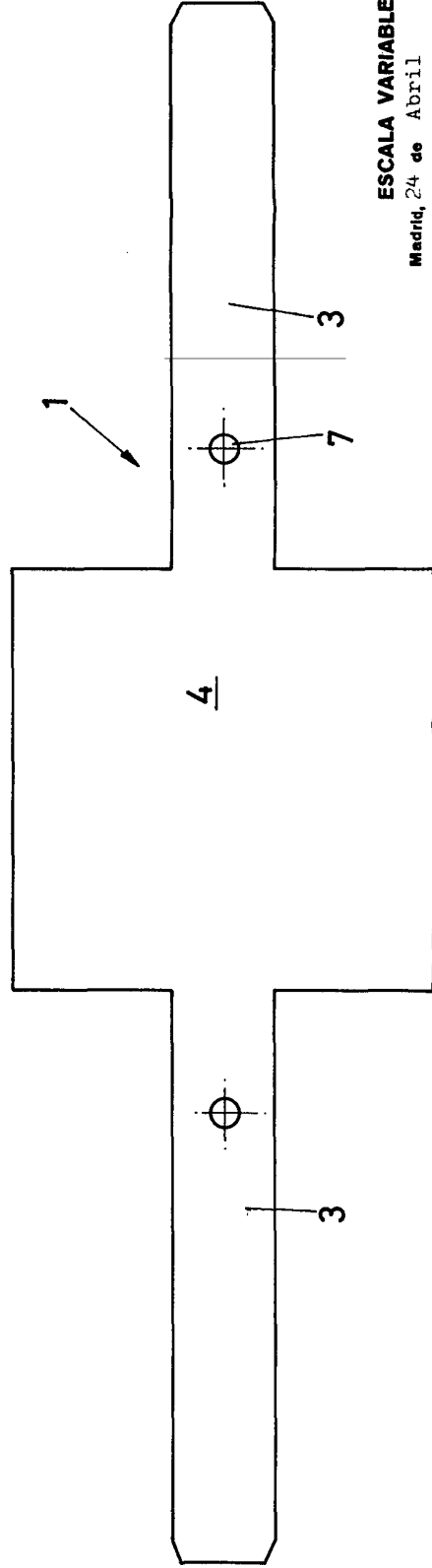


FIG-1

ESCALA VARIABLE

Madrid, 24 de Abril de 1972

BERNARDO UNGRIA

P. P.

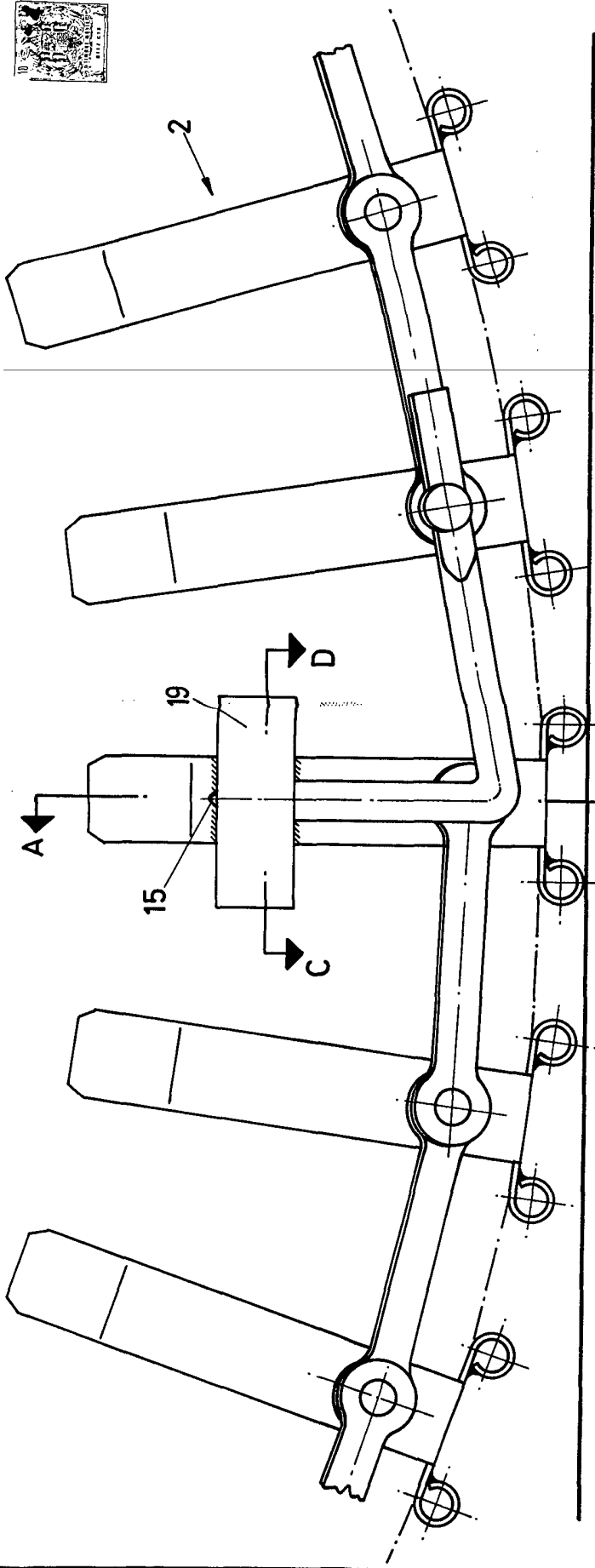


FIG - 4

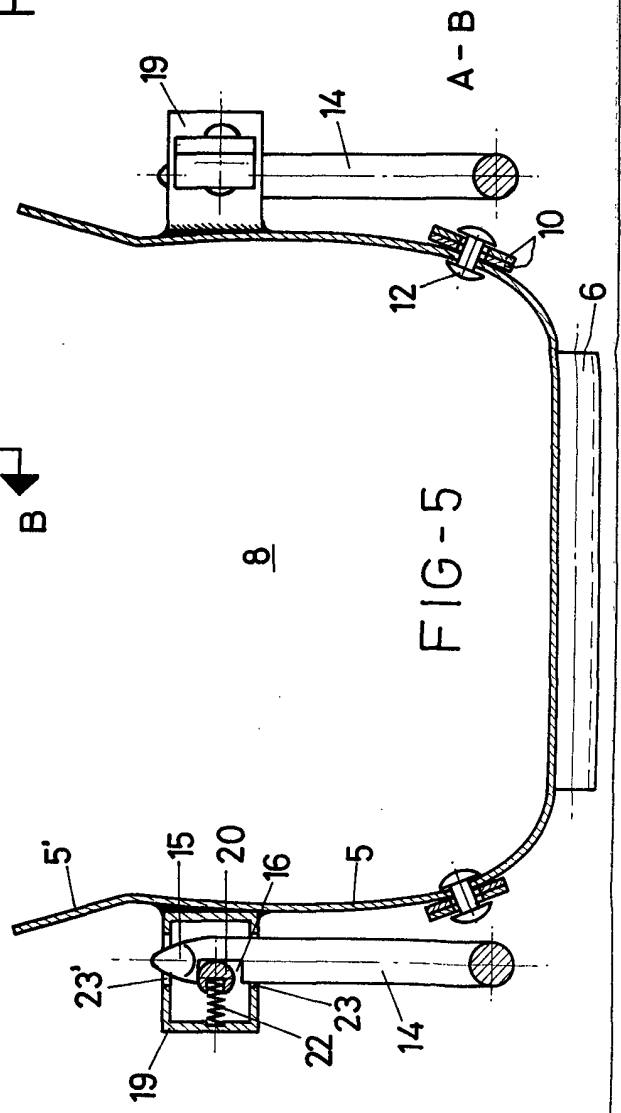


FIG - 5

ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 24 de Abril de 1972  
 BERNARDO, UNGRIA  
 P. P.



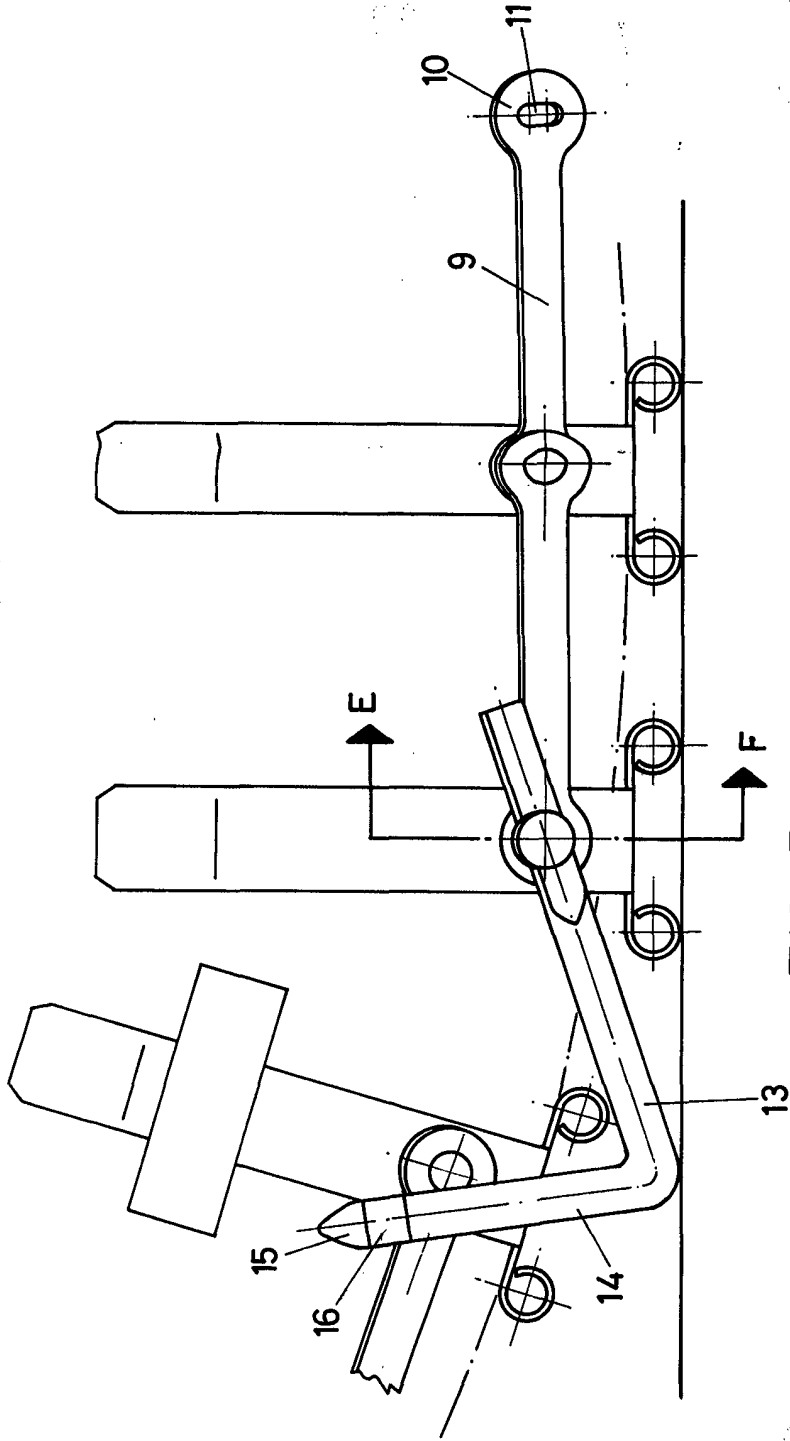


FIG-7

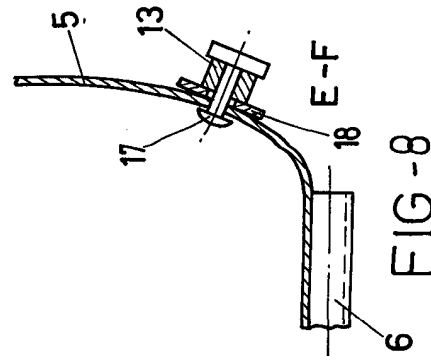


FIG-8

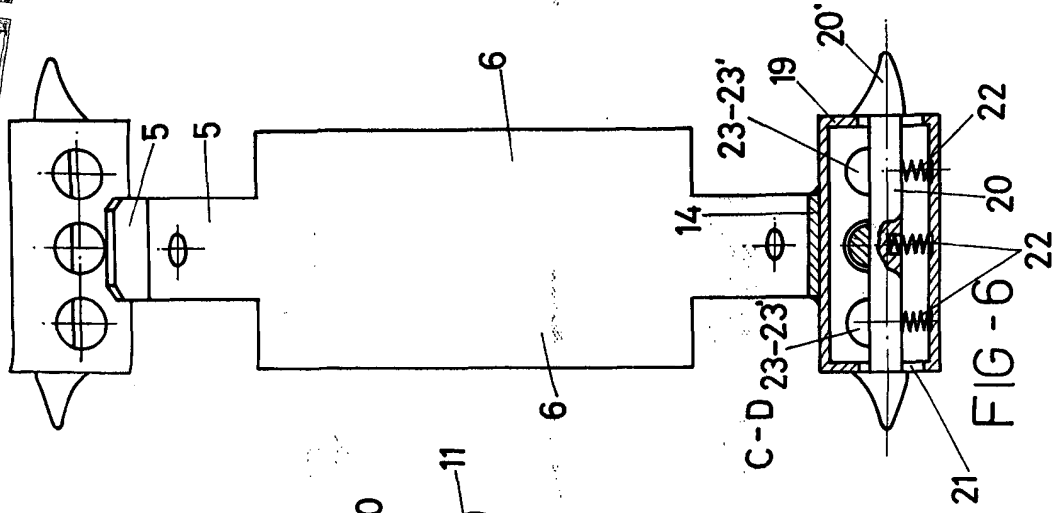


FIG-6

ESCALA VARIABLE

Madrid, 24 de Abril de 1972

BERNARDO UNGRIA

P. P.