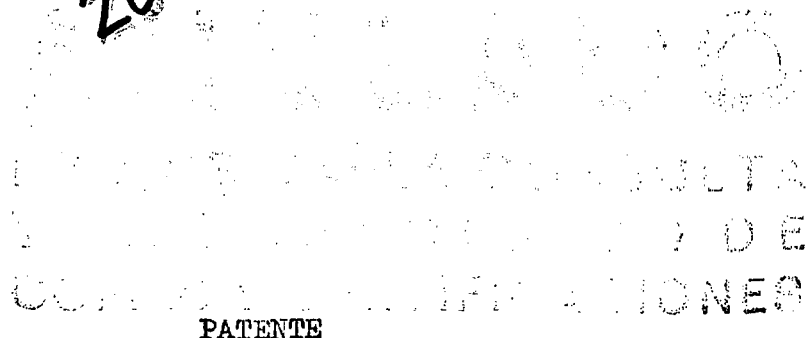




Inventor: B60B

201567



PATENTE
 DE
 MODELO DE UTILIDAD
 por 20 años

a favor de Don Miguel GUTIERREZ SUAREZ
 de nacionalidad española
 residente en León, calle San Claudio, 5
 por:

"DISPOSITIVO DE CADENA ANTIDESLIZANTE PARA
 RUEDAS DE AUTOMOVILES".

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 . La presente patente de modelo de utilidad se refiere a un nuevo dispositivo de cadena antideslizante para ruedas de automóviles, ideada para cumplir la función usual de seguridad de marcha en la circulación por terrenos nevados y helados, cuyo dispositivo ofrece varias e importantes ventajas con relación a las ejecuciones conocidas hasta la fecha para la misma finalidad.

10. Esencialmente, este dispositivo está constituido por dos abrazaderas de varilla o pletina convenientemente dobladas y conformadas para adaptarse a la llanta del neumático, cuyas abrazaderas presentan un tramo continuo, que queda en la cara interior de la



rueda, y unas placas en la delantera unidas sólidamente a los terminales de aquellas varillas o pletinas, existiendo en el centro de los tramos posteriores y de las placas frontales referidas puntos de enganche para otras dos abrazaderas de tipo simple, normalmente compuestas por cadenas que se adaptan igualmente a la llanta del neumático, quedando establecidos así seis relieves antideslizantes repartidos en toda la periferia del mencionado neumático.

Entre las dos placas montadas en las dos abrazaderas principales se halla establecido un sistema tensor y de cierre, compuesto por un elemento corredero o macho y otro a modo de cajetín o hembra, receptor del primero, el cual está constituido por una pieza plana provista de orificios equidistanciaños y se halla articulado a su placa de abrazadera, en tanto que el componente hembra, formado por una caja plana, se encuentra articulado a la otra placa de abrazadera y comporta, a su vez, una bisagra exterior para una palanca poseedora de dos muelles laterales helicoidales, los cuales, por una parte, toman apoyo en un travesaño solidario de la referida palanca, en tanto que, por el opuesto, se unen a otro travesaño extremo dotado de un gancho, que es el que puede engarzarse en el correspondiente orificio del elemento macho para inmovilizar el conjunto del dispositivo apretado sobre la rueda del vehículo.

Para abatir e inmovilizar la palanca articulada de enganche, una vez aplicado el dispositivo a la rueda, en un punto adecuado del cajetín hembra, de preferencia en el mismo que coincide con el de articulación a la respectiva placa de abrazadera, figura un elemento retenedor adecuado, que puede estar constituido por una palomilla de apriete, la cual queda opuesta al eje o bulón de giro de que es portadora la corredera macho para la articulación a su propia placa de abrazadera.

Para la mejor comprensión de la presente memoria descrip-



tiva, se acompaña una hoja de dibujos en la que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de ejecución del objeto de la demanda.

5. En dichos dibujos, la Fig. 1 es una vista frontal del dispositivo montado sobre una rueda; la Fig. 2 corresponde a una vista lateral de la figura anterior; la Fig. 3 representa la parte posterior del propio dispositivo montado; la Fig. 4 muestra la forma de proceder al montaje; la Fig. 5 es complementaria de la precedente; y la Fig. 6 es un detalle en sección de las dos piezas macho y hembra que integran el grupo de cierre del citado dispositivo.

10. El repetido dispositivo comporta dos abrazaderas (1), las cuales pueden ser de varilla (parte alta de la Fig. 1) o bien de pletina (parte baja de la propia figura), lisas o estriadas. Estas abrazaderas están dobladas de modo que presentan unos arqueamientos medios por los que quedan aplicadas a la llanta del neumático (2), poseyendo en la región central de los tramos traseros sendas bridas (3), a las que se conjugan abrazaderas simples complementarias (4), determinadas, en este caso, por tramos de cadenas (4), que se aplican igualmente a la llanta del neumático (2) y toman apoyo en 20. unas orejas (5), previstas en unas placas (6) situadas en la parte delantera de la propia rueda y a las que van soldados los extremos de aquellas varillas o pletinas (1), tal como se aprecia en la Fig. 1.

25. Las dos placas (6) disponen de sendos orificios (7), en uno de los cuales va aplicado un tornillo para una palomilla (8), el cual obra de eje de articulación para un cajetín (9), en tanto que en el orificio restante se halla dispuesto un simple pasador (10), que permite articular a la correspondiente placa (6) una corredera plana (11), dotada de varios orificios equidistanciados 30. (12). El cajetín (9) constituye el elemento hembra y la corredera



(11), el macho (véase Fig. 6) de un sistema de cierre de que va equipada el dispositivo y que comporta una bisagra (13), fija al cajetín (9) y a la que se conjuga una palanca (14), portadora de un vástago transversal (15), en el que toman apoyo dos muelles helicoidales paralelos (16), enlazados por su otro extremo al travesaño (17) unido a un gancho (18), que es el destinado a engarzarse con alguno de los orificios (12) del elemento macho (11), que se desliza por el interior del cajetín (9). Para fijar la posición de la palanca (14) sobre este cajetín (9) se utiliza la palomilla (8), como se aprecia en la Fig. 2.

De lo expuesto se deduce la forma de trabajo del dispositivo descrito:

Las dos abrazaderas antideslizantes (1) pueden colocarse (Fig. 4) sin tener que mover la rueda del vehículo, pues basta adosar las partes curvadas de aquellas sobre la llanta del neumático (2). A continuación se introduce la corredera (11) en el cajetín (9) y se la va desplazando hasta que el conjunto quede bien asegurado. Acto seguido se introduce el gancho (18) en el orificio que corresponda (12) de aquella corredera macho (11) y, con un ligero esfuerzo para vencer la tensión de los muelles (16), se adosa la palanca (14) sobre el cajetín (9) y se inmoviliza dicha palanca con ayuda de la palomilla. Esta palanca está dotada en esta región de un orificio adecuado para paso del perno fijo a la respectiva placa (6).

El montaje y desmontaje son muy rápidos, y la rueda del vehículo dispone siempre de seis puntos eficaces de antideslizamiento en su llanta, suficientes para la función que se persigue.

Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones de los distintos elementos que integran el dispositivo de cadena descrito, siempre que las varia-



ciones que se introduzcan no afecten a su esencialidad.

N O T A

REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto de la presente Patente de Mo-

5. delo de Utilidad:

1ª.-Dispositivo de cadena antideslizante para ruedas de
automóviles, que se caracteriza esencialmente por estar constituí-
do por dos abrazaderas de varilla o pletina convenientemente dobla-

10. das y conformadas para adaptarse a la llanta del neumático, cuyas
abrazaderas presentan un tramo continuo, que queda en la cara in-
terior de la rueda, y unas placas en la delantera unidas sólidamen-
te a los terminales de aquellas varillas o pletinas, existiendo en
el centro de los tramos posteriores y de las placas frontales re-
feridas puntos de enganche para otras dos abrazaderas de tipo sim-
15. ple, normalmente compuestas por cadenas que se adaptan igualmente
a la llanta del neumático, quedando establecidos así seis relie-
ves antideslizantes repartidos en toda la periferia del mencionado
neumático.

2ª.-Dispositivo de cadena antideslizante para ruedas de auto
20. móviles, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el
hecho de que entre las dos placas montadas en las dos abrazaderas
principales se halla establecido un sistema tensor y de cierre,
compuesto por un elemento corredero o macho y otro a modo de caje-
tin o hembra, receptor del primero, el cual está constituido por
25. una pieza plana provista de orificios equidistanciados y se halla
articulado a su placa de abrazadera, en tanto que el componente
hembra, formado por una caja plana, se encuentra articulado a la
otra placa de abrazadera y comporta, a su vez, una bisagra exte-
rior para una palanca poseedora de dos muelles laterales helicoi-
30. dales, los cuales, por una parte, toman apoyo en un travesaño so-



lidario de la referida palanca, en tanto que, por el opuesto, se unen a otro travesaño extremo dotado de un gancho, que es el que puede engarzarse en el correspondiente orificio del elemento macho para inmovilizar el conjunto del dispositivo apretado sobre la rueda del vehículo.

5.

3ª.-Dispositivo de cadena antideslizante para ruedas de automóviles, según las reivindicaciones 1 y 2, que se caracteriza por el hecho de que para abatir e inmovilizar la palanca articulada de enganche, una vez aplicado el dispositivo a la rueda, en un punto adecuado del cajetín hembra, de preferencia en el mismo que coincide con el de articulación a la respectiva placa de abrazadera, figura un elemento retenedor adecuado, que puede estar constituido por una palomilla de apriete, la cual queda opuesta al eje o bulón de giro de que es portadora la corredera macho para la articulación a su propia placa de abrazadera.

10.

15.

4ª.-DISPOSITIVO DE CADENA ANTIDESLIZANTE PARA RUEDAS DE AUTOMOVILES.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad propia de la misma.

Consta la presente Memoria descriptiva de seis páginas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Barcelona, 28 febrero 1974

P. A.

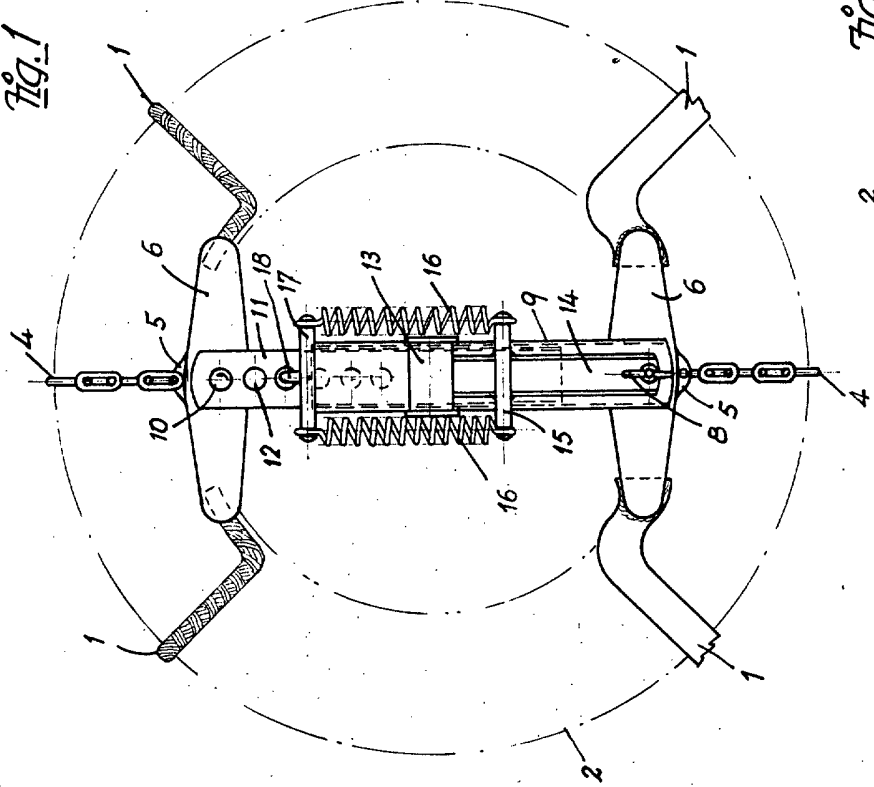


Fig. 1

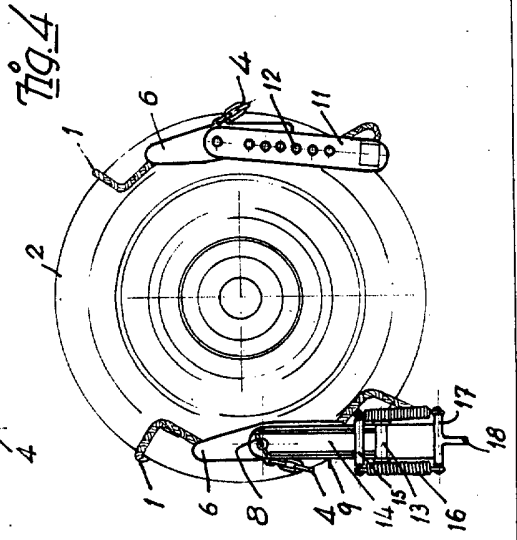


Fig. 4

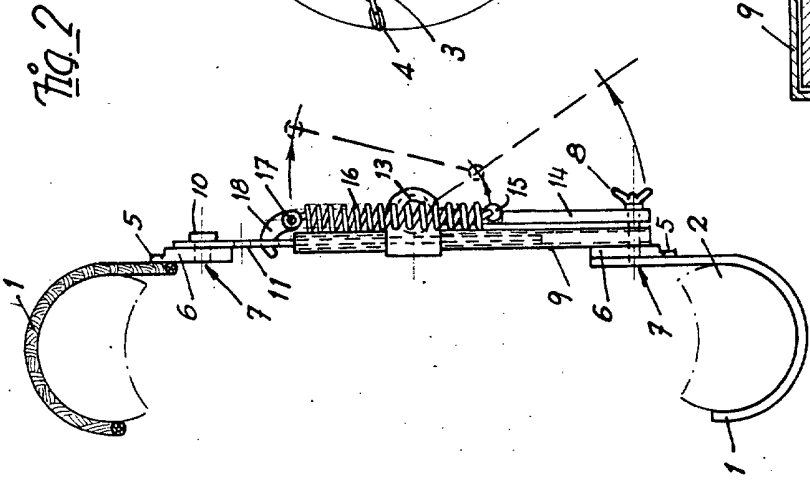


Fig. 2

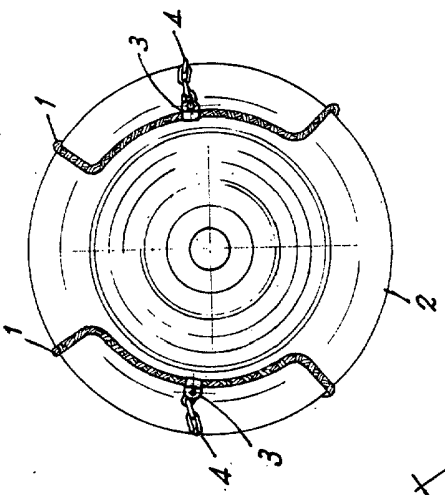


Fig. 3

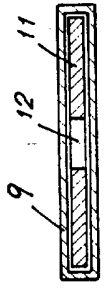


Fig. 6

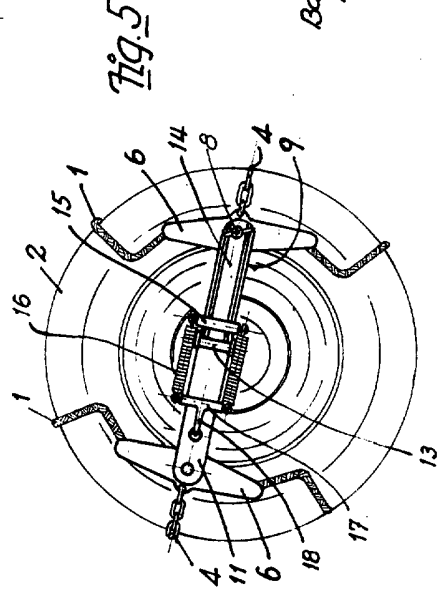


Fig. 5

Barcelona, 28 Febrero 1974
P.A.