

207396



B 60 B

MEMORIA DESCRIPTIVA.

MODELO DE UTILIDAD.

PAIS : ESPAÑA.

DURACION : 20 AÑOS.

OBJETO : "NUEVO ANTIDESLIZANTE PARA  
"VEHICULOS AUTOMOVILES".

207396

A nombre de : DON JESUS GARCIA MARTINEZ.

Residente en : MADRID, Capitán Hayya, 41.

Nacionalidad : ESPAÑOLA.

(M. U. 2.419, A-R).



Se trata de un antideslizante para vehículos automóviles, el cual, dentro de la línea clásica en este tipo de dispositivos, presenta una realización constructiva que mejora y perfecciona a los similares en uso.

- 5.- Todos los antideslizantes tienen como fundamento y fin primordial evitar el derrape de los coches cuando éstos transitan por superficies heladas. Para ello van provistos de tramos de cadenas transversales cuyos eslabones constituyen zonas puntuales de agarre que, al clavarse sobre la carretera cubierta de nieve helada, evitan el deslizamiento del vehículo y facilitan su rodadura correcta. Sin embargo, en muchas ocasiones, no se consigue la adherencia suficiente, bien por falta de peso en el automóvil o porque los eslabones quedan montados en posición aplanada que no favorece en absoluto el agarre deseado, con lo cual dichos dispositivos pierden gran parte de su efectividad y por tanto su funcionalidad específica.

- 10.-
- 15.-
- 20.- La invención que nos ocupa resuelve el defecto apuntado, prescindiendo de los tradicionales tramos de cadenas transversales, los cuales son sustituidos por elementos idóneos de gran poder de penetración, que aumentan ostensiblemente el agarre de las ruedas sobre la superficie helada por donde circula el vehículo y, por consiguiente, evitan en todos los casos, derrapes y deslizamientos peligrosos para la
- 25.- integridad física de éste y de sus ocupantes.



En esencia, consiste en dos piezas que al unirse alternada y repetitivamente conforman los tramos transversales del antideslizante. Dichas piezas comportan una especie de cadena articulada que admite el acople íntimo sobre la zona periférica de rodadura de la cubierta y su montaje indistintamente puede hacerse sobre soportes de varillas rígidas, con o sin separadores, o sobre cualquier otra armadura constituyente del dispositivo.

30.- La pieza principal presenta forma de canal trapezoidal, con sendas aberturas en el fondo o base de la misma, mientras que la segunda pieza adopta forma de ocho y sirve de elemento de nexos y unión de las piezas acanaladas al introducir sus bucles en respectivas aberturas de dos piezas principales contiguas.

35.- La constitución del tramo finaliza con sendos enganches extremos cuyos bucles libres se reservan para fijarse en las varillas paralelas de la armadura soporte del antideslizante, en la inteligencia de que la parte de contacto íntimo con la rueda corresponde a la zona plano o fondo de las piezas acanaladas, en tanto que los bordes de las paredes de las mismas inciden contra la superficie de la carretera.

40.- Para una mejor comprensión de cuanto antecede se acompañan dibujos en los que se representa esquemáticamente la invención que a continuación y con referencia a los mismos se describe detalladamente.

45.- En dichos dibujos:  
La figura 1 representa la pieza acanalada.  
La figura 2 corresponde a la pieza de enlace.  
50.- La figura 3 muestra la forma que dichas piezas se unen

55.-



para formar el tramo transverso.

La figura 4 es un detalle de un separador de los tramos transversales del antideslizante.

Finalmente la figura 5 ilustra la forma en que queda  
60.- montado sobre una rueda de automóvil el antideslizante provisto de los tramos transversales objeto de esta memoria.

De acuerdo con las figuras que se representan a título de ejemplo ilustrativo no limitativo, la invención está integrada por una pieza acanalada trapecial 1, cuya base o fondo está provisto de sendas aberturas 2 y 3, reservadas para  
65.- recibir los bucles de enganche de la pieza de unión 4. Dichas piezas, de forma alternada, se conjuntan repetitivamente para formar los tramos transversales de agarre del antideslizante, los cuales pueden ir intercalados con separadores 5, constituidos por una varilla arrollada en forma de  
70.- muelle o mediante cualquier otro sistema conocido, no objeto del invento, mientras que los bucles libres de las piezas de enganche extremas se vinculan a la varilla 6 de la armadura soporte.

75.- La figura 5 muestra la forma en que queda montado un antideslizante provisto de los tramos que se propugnan y en ella se puede apreciar el acople sobre la rueda del vehículo 9 presentando periféricamente los tramos transversales con los bordes abiertos de las piezas acanaladas dirigidos hacia el exterior, en tanto que las zonas planas contactan  
80.- contra la superficie curva de rodadura de la cubierta, señalándose con 7 al tramo de cadena convencional que permite la regulación dimensional del antideslizante de acuerdo con el diámetro de la rueda, siendo 8 el enganche o mosquetón  
851- que fija inamoviblemente la medida y montaje del antidesli-



zante sobre la cubierta de la rueda 9.

Descrita suficientemente la naturaleza y alcance de la presente invención, así como una forma preferida de poderla llevar a la práctica, se hace constar que en la misma podrán ser variables los materiales, formas, dimensiones y, en general, todos aquellos detalles accesorios o secundarios que no alteren, cambien ni modifiquen la esencialidad propuesta.

Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose interpretar en su sentido más amplio y nunca con criterio de carácter restrictivo.

REIVINDICACIONES.  
=====

1a.- Nuevo antideslizante para vehículos automóviles del tipo de armadura soporte de varillaje rígido o flexible, con o sin separadores intermedios, cadenas convencionales de regulación dimensional de ancho y diámetro de la cubierta de la rueda, con dispositivo enganche a base de mosquetón o similar, caracterizado porque los tramos transversales del mismo están constituidos por piezas alternadas que repetitivamente los conforman, las cuales comprenden una pieza principal en forma de canal trapecial, cuyo fondo está provisto de sendas aberturas para recepción de los bucles de la segunda pieza que adopta configuración de ocho y sirve de elemento de nexos y unión de las primeras, a la vez que los bucles libres correspondientes a las finales de ambos extremos del tramo se reservan para vincular y fijar el conjunto en las armaduras soportes del antideslizante.

2a.- "NUEVO ANTIDESLIZANTE PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".

Madrid,

12 NOV. 1974

FIG. 1

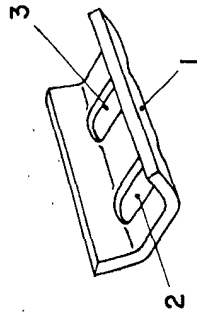


FIG. 2

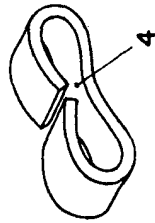


FIG. 4

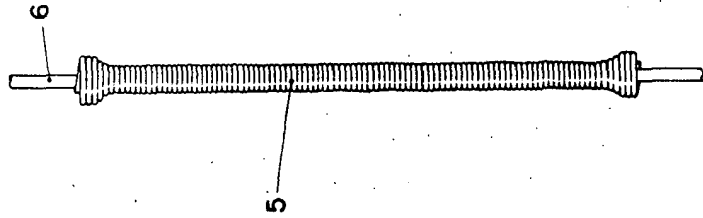


FIG. 5

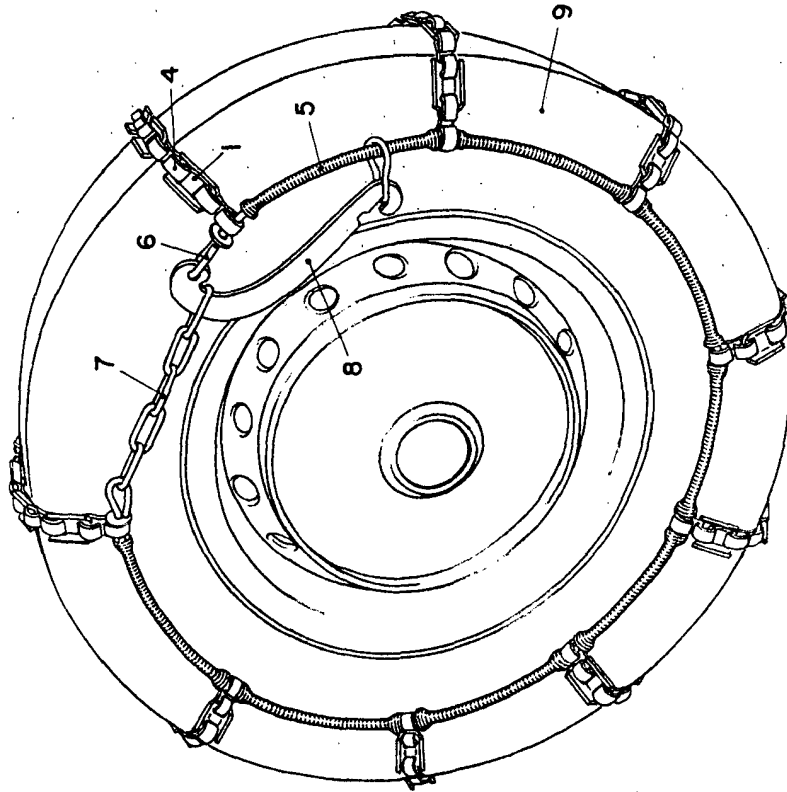
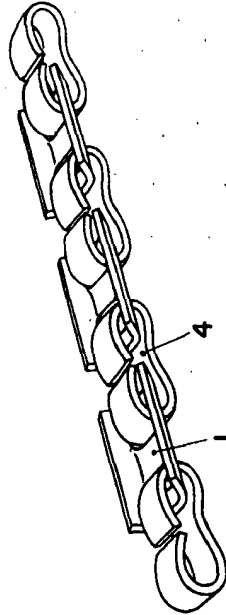


FIG. 3



MADRID, 12 NOV. 1974

P.A.  
JULIO DE HELLÓS  
P. P.

Fuente: *Visión* 1974