

(18) ES	(19) NUMERO	(20) Y
(21)	271184	
(22)	FECHA	28 MAR. 1983



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 AGO. 1983

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60C 27/06

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN

"CADENA ANTIDESLIZANTE MEJORADA PARA RUEDAS DE VEHICULOS"

(71) SOLICITANTE (S)

D. JOSÉ M^º PARRAMÓN-PI

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

BARCELONA, Avda. Virgen de Montserrat 280

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. MANUEL DE RAFAEL GARCIA

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a una cadena antideslizante mejorada para ruedas de vehículos.

5 Como es sabido, las cadenas antideslizantes que se aplican a las ruedas de los vehículos para transitar sobre la nieve y otras superficies resbaladizas consisten en dos aros de varillas flexibles y más frecuentemente de eslabones relacionados entre sí por
10 tramos de cadena transversales, cuyos aros se cierran amoviblemente por medio de ganchos y se tensan manualmente sobre la rueda.

 Con dichas cadenas lo que suele suceder es que los referidos ganchos se desprenden, con lo que
15 se caen las cadenas. Por otra parte, el tensado de las cadenas efectuado a mano es muy molesto, requiere mucha habilidad y no resulta seguro, puesto que las cadenas se aflojan fácilmente. Además, con el tensado de esta
20 manera no es posible adaptar una cadena a ruedas de diferentes diámetros, por lo que el uso de las cadenas en cuestión queda limitado en casos de emergencia.

 Otro inconveniente de las cadenas usuales consiste en que generalmente se comercializan sueltas, sin envase de ningún tipo y, a lo sumo, dentro de una
25 funda o bolsa muy sencilla, por lo que su traslado en el maletero del vehículo es desventajoso, ya que con el traqueteo golpean y producen ruidos molestos.

Además, el transporte manual de dichas cadenas resulta fastidioso.

5 Con la cadena antideslizante objeto del presente modelo de utilidad se han resuelto satisfactoriamente los problemas expuestos, porque, gracias a un tensor especialmente concebido de fácil accionamiento manual y muy eficiente, se logra el tensado sin dificultades de la cadena con posibilidad de adaptación de la misma a varios diámetros de rueda y, por otra parte, merced a la eliminación de los ganchos, no sólo se simplifica la construcción del conjunto, sino que se elimina la posibilidad de desenganches y caídas de la cadena. En otro aspecto, la cadena se guarda y traslada cómodamente y sin ruidos en una caja apropiada prevista al efecto.

10

15

Con el fin de facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria descriptiva una lámina de dibujos en la que se ha representado un caso práctico de realización el cual se cita solo a título de ejemplo no limitativo del alcance del presente modelo de utilidad.

20

En dichos dibujos:

La figura 1 es un detalle en perspectiva de la cadena antideslizante colocada en la correspondiente rueda antes de su tensado.

25

La figura 2 es una vista similar en la que se muestra la cadena tensada sobre la rueda.

La figura 3 es una vista en perspectiva

que representa la cadena dispuesta en el interior de su caja especial, que aparece abierta.

La figura 4 es otra vista en perspectiva en la que a mayor escala se ilustra dicha caja cerrada.

5 Considerando los dibujos, la cadena anti-deslizante para ruedas de vehículos que se describe comprende dos anillos -1- de eslabones gemelos laterales, de los que en las figuras 1 y 2 se ilustra sólo uno, entre cuyos anillos de eslabones están unidos
10 varios tramos de cadena transversales -2-. Los referidos anillos están partidos en al menos un punto donde las porciones de cadena se relacionan mediante un tensor constituido por una plaquita -3- oblonga y provista de una rendija colisa -4- arqueada, cuya
15 plaquita por una zona extrema se halla articulada a una anilla -5- vinculada a una de las porciones de cadena del anillo, en tanto que en la rendija colisa -4- está introducido uno de los eslabones de la otra
20 porción de cadena. La plaquita -3- está dotada de un orificio central -6- en el que, después de colocada la cadena en una rueda de vehículo -7- con los anillos laterales de eslabones -1- aplicados a los costados de la rueda junto a su periferia y con los tramos de cadena -2- dispuestos sobre dicha periferia, se
25 introduce una llave -8- en el orificio -6- con la que se imprime a la plaquita -3- un giro de 180° en el sentido indicado por la flecha, con lo cual se aproximan las porciones de anillo de eslabones -1- y se llega

a tensar la cadena sobre la rueda -7-, a la que se adapta debidamente la cadena. De preferencia el tensor formado por la plaquita -3- como se ha explicado está previsto en varios puntos del anillo de eslabones -1-, como se ha indicado anteriormente para facilitar una buena adaptación y retención de la cadena por tensado.

Los eslabones de los tramos transversales de cadena -2- presentan unos aplastamientos que determinan sendas uñetas -9- que se hincan en la nieve al transitar sobre ella el vehículo, coadyuvando al efecto antideslizante que de por sí ya proporciona la cadena en cuestión.

Las dos cadenas, pertenecientes a las correspondientes ruedas, se alojan en sendos departamentos determinados por un tabique divisorio en una caja -10- que presenta una tapa -11- articulada provista de dos patillas elásticas -12- dotadas de sendas aberturas extremas -13- en las que prenden respectivos dientes -14- salientes de la caja -10- para el cierre de la misma, en cuyo interior se contiene convenientemente el juego de cadenas. Una asa -15- prevista en un entrante -16- para alojamiento de la mano formado en la caja -10- y coincidente con otro entrante -17- de la tapa -11- permite el cómodo transporte manual de las cadenas. La referida caja tiene una forma y tamaño que permiten encajarla en el hueco

central que presenta la rueda de recambio del
vehículo para recibir el tambor y que va colocada
en su alojamiento correspondiente, con lo cual dicha
caja se inmoviliza, evitándose los golpes y ruidos
5 durante la marcha del vehículo.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede
ser llevado a la práctica en otras formas de reali-
zación que difieran solo en detalle de la indicada
únicamente a título de ejemplo a las cuales alcanzará
10 igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues,
fabricarse esta cadena en cualquier forma y tamaño,
con los medios y materiales más adecuados y los acce-
sorios más convenientes, por quedar todo ello com-
prendido en el espíritu de las siguientes reivindicaciones.

15



REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

1. - Cadena antideslizante mejorada para ruedas de vehículos, caracterizada esencialmente porque los anillos de eslabones laterales están provistos de al menos un tensor intercalado en un correspondiente punto del anillo, cuyo tensor consiste en una plaquita oblonga que por un extremo se articula a una anilla de un extremo de una de las porciones de cadena del anillo el cual por su otra porción está vinculado a una rendija colisa arqueada de la plaquita que está provista de un orificio central en el que se coloca una llave con la que se provoca el giro en 180° de la citada plaquita y con lo que se produce la aproximación de las porciones de anillo entre las que está dispuesta la plaquita con el consiguiente tensado.

2. - CADENA ANTIDESLIZANTE MEJORADA PARA RUEDAS DE VEHICULOS.

Consta la presente memoria descriptiva de siete páginas mecanografiadas y una lámina de dibujos.

Madrid, a 28 MAR. 1963

JOSÉ MARÍA PARRAMÓN PI
p. a.

MANUEL DE RAFAEL

M. P.

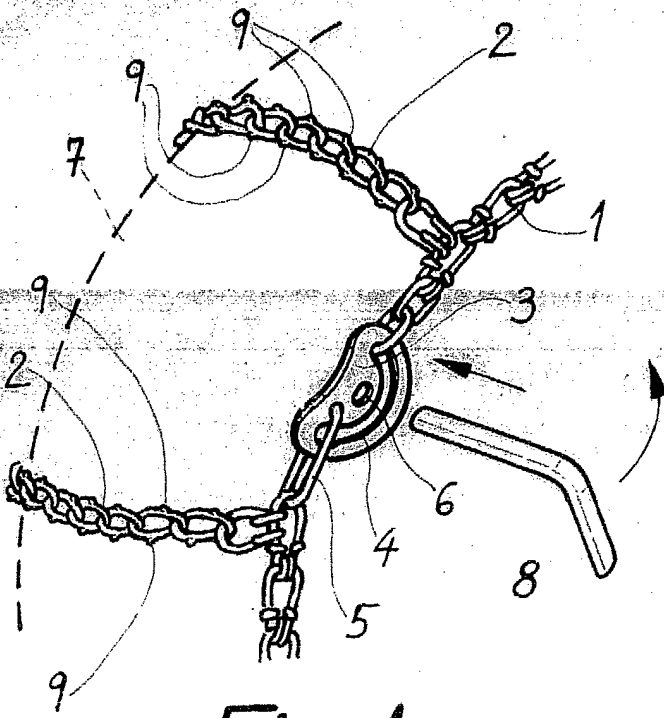


Fig. 1

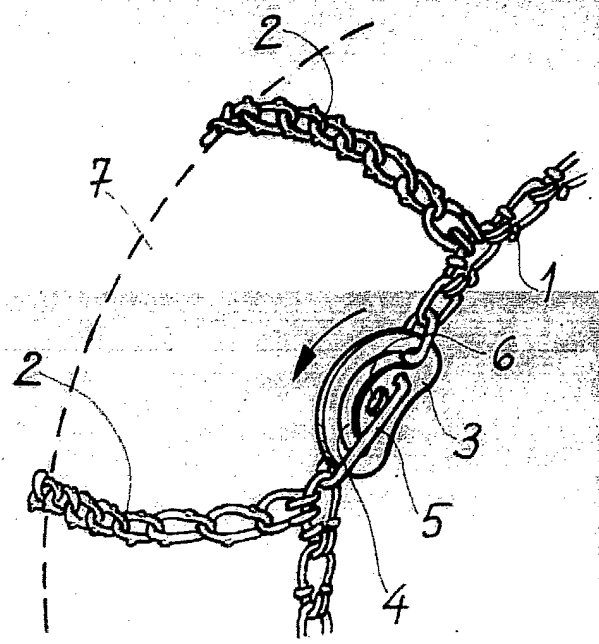


Fig. 2

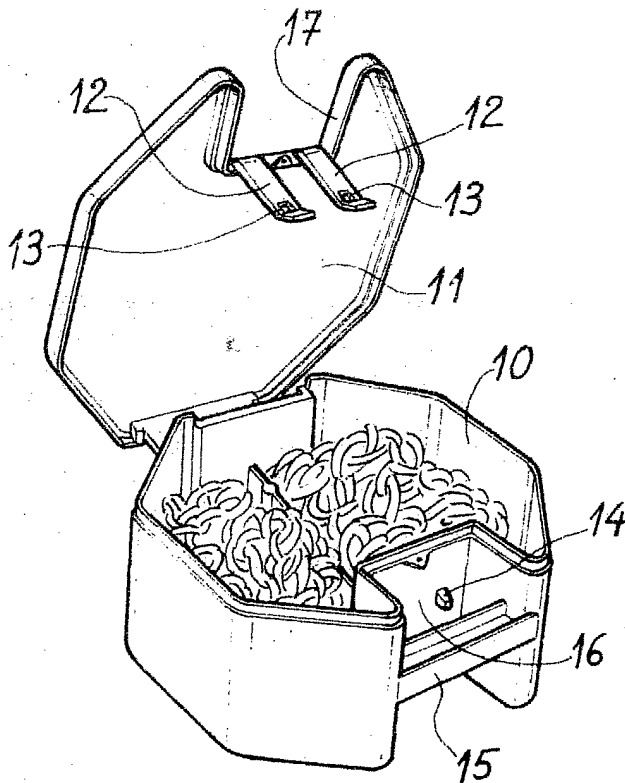


Fig. 3

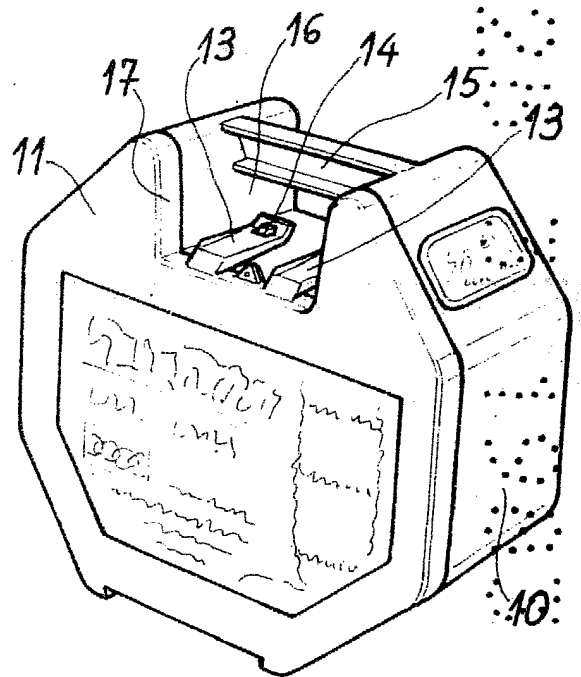


Fig. 4

Escala variable.

Madrid 28 MAR 1907
MANUEL DE RAFAEL
P. P.