

19	ES	11	NUMERO	277904	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	- 5 MAR. 1984		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 AGO. 1984

50	PRIORIDADES:	52	FECHA	53	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60C 2710

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"CADENA PERFECCIONADA PARA VEHICULOS"

71	SOLICITANTE (S)
	D. VIRGILIO ECHAURI SENOSIAIN

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Mediodia, 4 - Polg. Inds. de Aizoain.- AIZOAIN (Navarra)

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D ^a TERESA BORDEHORE SANTIN (319/0)

Memoria descriptiva de un Modelo de Utilidad en exclusiva para España, que por "CADENA PERFECCIONADA, PARA VEHICULOS", se solicita por veinte años a favor de D. VIRGILIO ECHAURI SENOSIAIN, de acuerdo con las Leyes vigentes sobre Propiedad Industrial, pudiéndose, de acuerdo con los Convenios Internacionales sobre la materia, extender esta solicitud a otros países reivindicando la misma prioridad.

La presente invención trata de una nueva cadena para vehículos, de las aplicables para circular con nieve, hielo o similares.

Uno de los principales inconvenientes de las cadenas convencionales es su dificultad de montaje.

Otro de los inconvenientes destacados en las cadenas convencionales es que, generalmente, se requiere un tipo de cadena para cada tipo de rueda.

Se trata pues de idear una nueva cadena que resulte de montaje más sencillo y pueda ser utilizada, una misma cadena, para ruedas de distinto diámetro, dentro de unos márgenes en los que estén incluidos todos o la mayor parte de los vehículos de un mismo tipo (se requerirá, por ejemplo, una cadena para todos los vehículos "turismos" y otra para todos los vehículos "camiones y autobuses" si bien cada tipo de "turismo" utiliza ruedas de diámetro diferente, y lo mismo ocurre con cada tipo de "camión" o cada tipo de "autobús").

A tal fin, la cadena de la invención se constituye por:

a) un plato con una pluralidad de resaltes orificados longitudinalmente ubicados en número impar y disposición radial en una de sus caras, en cada uno de los cuales se montan, sin movimiento axial,

b) unos ejes susceptibles de girar y que, a su vez, son portadores de,

c) unas porciones de configuración genérica en "L" con uno de sus lados coaxial al eje y cuyo otro lado se adapta transversalmente al contorno de la rueda,

d) medios de unión no rígida entre cada porción en "L" y su eje

e) medios de unión entre cada cadena y la propia rueda del vehículo,

f) medios actuadores, para el montaje de la cadena en su rueda.

35 Según una característica particular de la invención, cada una de las citadas porciones en "L" es constituida en un cuerpo filiforme grueso, de configuración monopieza y doblado sobre sí mismo que define en su lado mayor coaxial al correspondiente eje sendas amplias concavidades en "V" y disposición simétrica en funciones de muelleo y anti-giro al adosarse a la cara exterior de la rueda.

40 Según otra característica particular de la invención, los medios de unión no rígida entre cada porción y su eje son una cabeza roscada solidaria a la porción en "L" y que rosca en un orificio ciego previsto axialmente en el eje; de modo que, girando los ejes y manteniéndose sin giro las porciones en "L" se provoca un movimiento radial de éstas respecto al plato para el montaje o desmontaje de la cadena en su rueda.

45 Según otra característica particular de la invención, los medios actuadores para el montaje de la cadena en su rueda son unos piñones cónicos solidarios a cada eje y que engranan en una corona dentada que define un alojamiento central por el cual es actuado en giro, en orden a provocar el giro simultáneo y sincronizado de los ejes.

50 Según otra característica particular de la invención, los medios de unión entre cadena y rueda son unos orificios previstos en el plato y unos tornillos que, alojándose en dichos orificios, roscan en la cabeza de los tornillos standard que sujetan la rueda, y que al efecto llevan practicado en su cabeza el correspondiente orificio ciego roscado.

55 Según otra característica particular de la invención, los medios de unión entre cadena y rueda son unas conformaciones en gancho previstas en el extremo de cada una de las citadas porciones en "L" y que se abrazan a la rueda por su cara interna.

60

Para comprender mejor el objeto de la presente invención se representa en los planos una forma preferente de realización práctica, susceptible de cambios accesorios que no desvirtúen su fundamento.

65

La figura 1 representa una vista esquemática en planta de una cadena según la invención.

En esta figura se ha representado una sección parcial a uno de sus resaltes orificados (11) para observar el montaje en el del eje (3) y la forma de unión no rígida entre dicho eje y su correspondiente porción en "L" (2).

70

La figura 2 representa una vista esquemática en perfil correspondiente a la figura 1.

La figura 3 representa una vista esquemática en detalle del brazo menor (2b) de la porción en "L" (2) con su conformación en gancho (241) que constituye, para una realización práctica, los medios de unión entre cadena y rueda.

75

La figura 4 representa una vista esquemática en detalle y con una sección parcial, de la unión entre tornillos standard (7) que sujetan la rueda y tornillos (6), que sujetan la cadena a la rueda, roscando en unos orificios ciegos (71) de ellos.

80

La presente invención trata de una cadena para vehículos, de las aplicables para circular con nieve, hielo o similares, y que, fundamentalmente, se constituye por un plato (1) y unas porciones (2) relacionadas con él y provistas de un movimiento radial y de giro respecto a dicho plato (1).

85

El plato (1) define en una de sus caras, que posicionalmente será la exterior, un número impar de resaltes (11) orificados longitudinalmente.

En el orificio de cada uno de dichos resaltes (11) se monta un eje (3). Dicho montaje se realiza sin desplazamiento axial, pero con libre movimiento de giro por una arandela abierta (5), que se aloja en sendos semi-cajados previstos enfrentadamente en el perímetro interior de los resaltes (11) y en el perímetro exterior de los ejes (3).

90

Cada eje (3) lleva también en uno de sus extremos un piñón cónico (32) solidario, y en su otro extremo un orificio axial, (31), ciego y roscado.

95

Los piñones cónicos (32) de los ejes (3) engranan en una corona dentada (4), ubicada centralmente en el plato (1), con libre giro respecto a él y con conformaciones (41) para ser actuada en giro provocando el giro de los ejes (3) simultánea y sincronizadamente.

En el orificio axial (31) de cada eje (3) se monta una porción (2).

100

Cada porción (2) es de configuración genérica en "L", constituida en material filiforme grueso y doblado sobre sí mismo. El brazo mayor (2a) lleva en su extremo una cabeza (23), soldada y roscada, que se aloja en el orificio roscado (31) del correspondiente eje (3). Este brazo (2a) define dos conformaciones (21), (22), en "V" y disposición simétrica, en funciones de muelleo y anti-giro, el muelleo se realiza por compresión elástica de sus conformaciones (21), (22) y el anti-giro se realiza por apoyo de estas conformaciones (21), (22) en la cara externa de la rueda.

105

Con ello, un movimiento de giro del eje (3) provoca un desplazamiento axial de las porciones en "L" respecto al plato (1), para montar o desmontar -según el sentido del desplazamiento- la cadena en su rueda.

110

El brazo menor (2b) lleva superficie no lisa, con ondulaciones (24) para adaptarse al contorno de la rueda y aumentar su rugosidad, en orden a lograr una mayor adherencia.

115

La cadena de la invención se completa con medios de unión entre cada cadena y la propia rueda del vehículo.

120

Estos medios son, para una realización práctica, unos orificios (12) previstos en el plato (1), en algunos de los cuales se alojan unos tornillos (6) (se alojarán en unos u otros orificios (12) según el tipo de rueda). Estos tornillos (6) roscan en unos orificios (71) practicados en los tornillos (7) standard que sujetan la rueda.

El montaje de la cadena en su rueda también puede realizarse en una solución alternativa, practicando unas conformaciones en gancho (241) en el extremo del brazo menor (2b) de cada una de las citadas porciones en "L" (2). Dichas conformaciones abrazan a la rueda por su cara interna.

125

REIVINDICACIONES

1.- Cadena perfeccionada, para vehículos, caracterizada por-
que se constituye por:

130

a) un plato con una pluralidad de resaltes orificados longi-
tudinalmente ubicados en número impar y disposición radial en una de sus caras,
en cada uno de los cuales se montan, sin movimiento axial,

b) uncs ejes susceptibles de girar y que, a su vez, son por-
tadores de,

135

c) unas porciones de configuración genérica en "L" con uno
de sus lados coaxial al eje y cuyo otro lado se adapta transversalmente al con-
torno de la rueda,

d) medios de unión no rígida entre cada porción en "L" y su
eje,

e) medios de unión entre cada cadena y la propia rueda del
vehículo,

140

f) medios actuadores, para el montaje de la cadena en su rue-
da.

145

2.- Cadena perfeccionada para vehículos, según reivindicación
anterior, caracterizada porque cada una de las citadas porciones en "L" es cons-
tituida en un cuerpo filiforme grueso, de configuración monopieza y doblado so-
bre sí mismo que define en su lado mayor coaxial al correspondiente eje sendas
amplias concavidades en "V" y disposición simétrica en funciones de muelleo y
anti-giro al adosarse a la cara exterior de la rueda.

150

3.- Cadena perfeccionada para vehículos, según reivindicacio-
nes anteriores, caracterizada porque los medios de unión no rígida entre cada
porción y su eje son una cabeza roscada solidaria a la porción en "L" y que ros-
ca en un orificio ciego previsto axialmente en el eje; de modo que, girando los
ejes y manteniéndose sin giro las porciones en "L" se provoca un movimiento ra-
dial de éstas respecto al plato para el montaje o desmontaje de la cadena en su
rueda.

155

4.- Cadena perfeccionada para vehiculos, según reivindicaciones anteriores, caracterizada porque los medios actuadores para el montaje de la cadena en su rueda son unos piñones cónicos solidarios a cada eje y que engranan en una corona dentada que define un alojamiento central por el cual es actuado en giro, en orden a provocar el giro simultáneo y sincronizado de los ejes.

160

5.- Cadena perfeccionada para vehiculos, según reivindicaciones anteriores, caracterizada porque los medios de unión entre cadena y rueda son unos orificios previstos en el plato y unos tornillos que, alojándose en dichos orificios, roscan en la cabeza de los tornillos standard que sujetan la rueda, y que al efecto llevan practicado en su cabeza el correspondiente orificio ciego roscado.

165

6.- Cadena perfeccionada para vehiculos, según reivindicaciones una a cuatro, caracterizada porque los medios de unión entre cadena y rueda son unas conformaciones en gancho previstas en el extremo de cada una de las citadas porciones en "L" y que se abrazan a la rueda por su cara interna.

170

7.- CADENA PERFECCIONADA PARA VEHICULOS.

Tal como se ha descrito en la presente memoria de ocho hojas y sus planos anexos.

- 5 MAR. 1984

Madrid,

El Agente Oficial

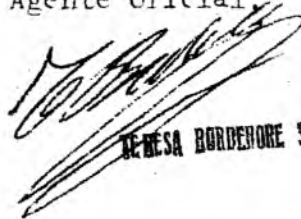

TERESA BORDENORE SANTIB

Fig.1

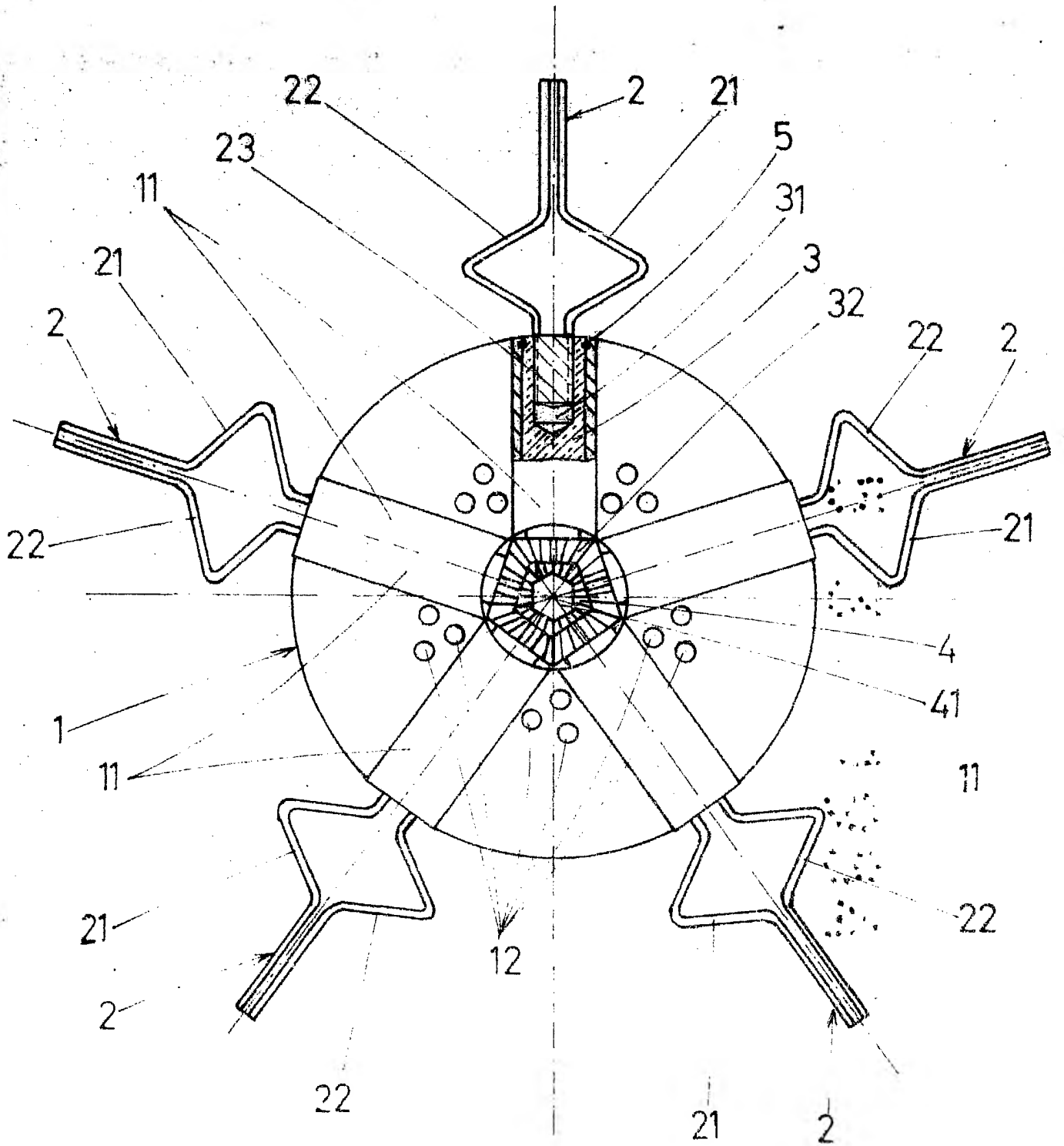


Fig.2

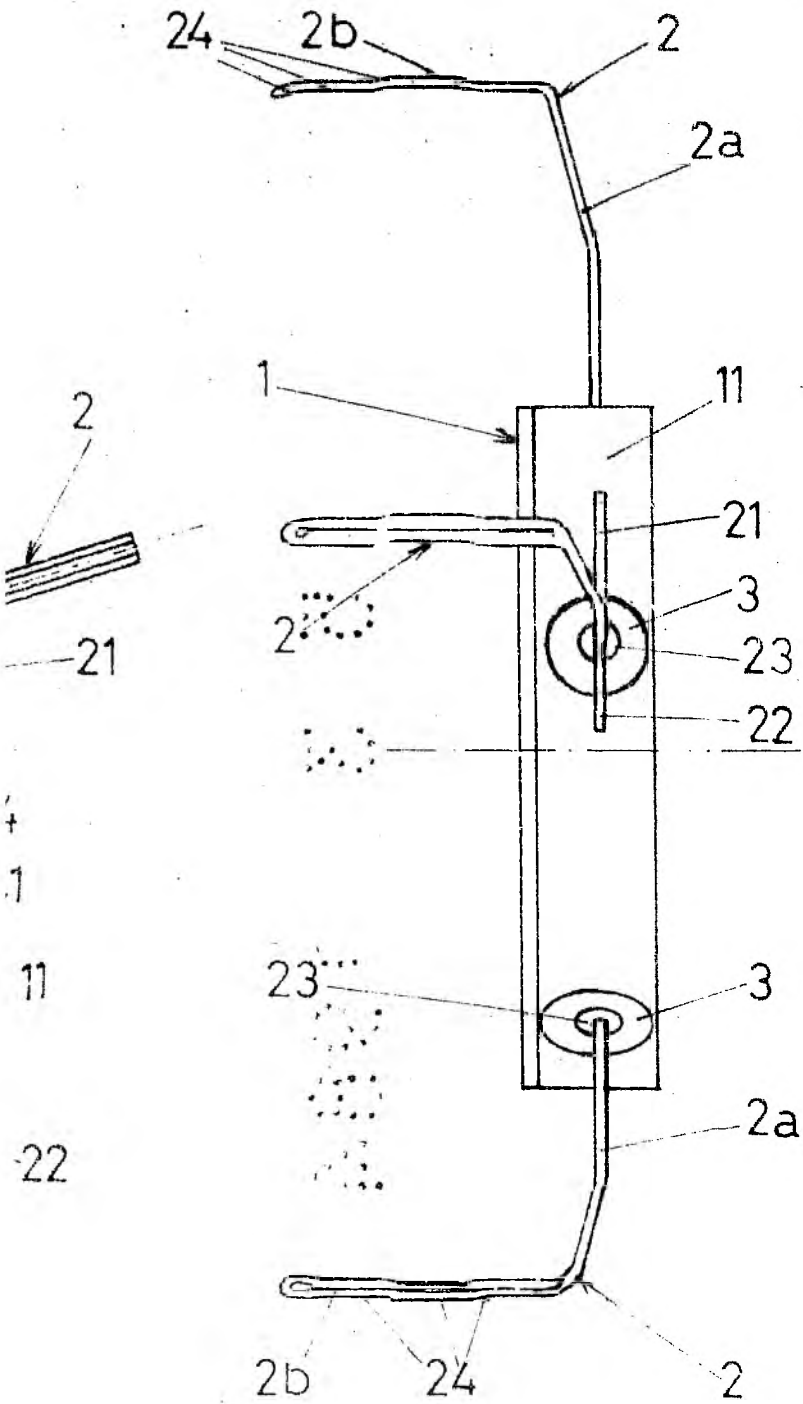


Fig.3

277904

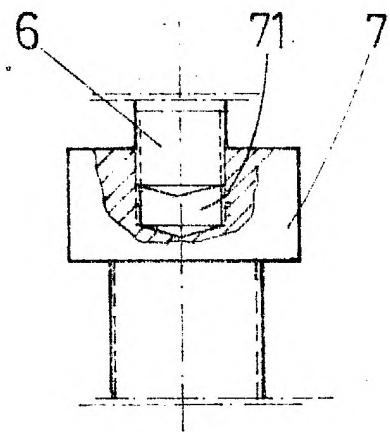
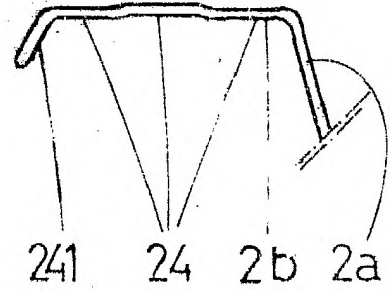


Fig.4

ESCALA VARIABLE

Madrid 5 MAR. 1984

El Agente Oficial

[Signature]
TERESA BOLDEJORE SANTIN