

MEMORIA DESCRIPTIVA

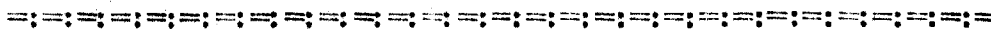
que se acompaña a la solicitud de

UN MODELO DE UTILIDAD

a favor de D. Antonio y D. Juan ORIOL Creiscenti, de nacionalidad española, residentes en BENISANET (Tarragona), Avenida de San Jorge, nº 20,

por:

» UN NUEVO CALZO-FRENO PARA COCHES Y CAMIONES »



5 Todos los automovilistas y principalmente los conductores de camiones saben que frecuentemente, por una u otra causa, al subir una cuesta de alguna consideración se paran los coches, bien por calentamiento excesivo del motor, obstrucción del carburador, fallos de corriente, rotura de una cruceta, palier, disco de embragues, etc.,

etc., viéndose obligados seguidamente a descender del camión y a colocar en cada rueda trasera una piedra o cualquier otro medio a su alcance a fin de evitar que el coche retroceda y se lance por la pendiente abajo en virtud del peso del mismo o de la carga que lleva, con gran peligro de las vidas de los ocupantes o de la propia carga, ya que en muchas ocasiones ni la comprensión del motor ni el freno de mano es suficiente para sujetar el coche.

También es notorio que en muchas ocasiones, al quedar reparada la posible avería del motor y reanudar la marcha el vehículo, se olvida de retirar dichas piedras de la carretera, lo cual, representa igualmente un serio peligro para los coches que vienen detrás y confiados en la limpieza de aquella, dando lugar a lamentables incidentes.

Con el fin de obviar los aludidos inconvenientes y solucionar definitivamente este problema, los recurrentes han realizado diversos estudios y ensayos que les han permitido conseguir un nuevo calzo-freno aplicable a todos los coches y camiones dada la sencillez de su construcción y facilidad de adaptación, por el cual solicitan el correspondiente registro de MODELO DE UTILIDAD conforme y al amparo del vigente Estatutó de Propiedad Industrial a fin de garantizar a favor de los mismos su derecho a la explotación exclusiva en toda España, Colonias y Protectorado.

El nuevo calzo-freno supone un notable avance de la industria y una gran comodidad, confianza y seguridad para sus usuarios, ya que al ser accionada la palanca de mando desde el interior de la cabina, automáticamente bajan los calzos y se colocan detrás de las ruedas traseras, dejando así al coche parado en la más absoluta inmovilidad por pendiente que sea la cuesta en

40 se halle.

Otra de las innumerables ventajas que representa es el fácil acoplamiento de las palancas porta-calzos en el diferencial de modo que éstas actúan siempre con la misma inclinación; la eliminación del rutinario frenado  
45 con marchas puestas que obligan a trabajar las crucetas y embrague a fuerza bruta; imposibilidad de saltar las ruedas por encima de los calzos por formar éstos un mismo cuerpo con el coche así como de que resbalen los calzos por llevar en toda su superficie o parte inferior unas  
50 hendiduras en forma de cuadros que se adhieren perfectamente a todos los terrenos; construcción e instalación al alcance de todos por su reducido coste y esencialmente por eliminar totalmente los peligros y accidentes que frecuentemente se producen motivados por el retroceso de  
55 los camiones en cuesta abajo.

A continuación vamos a ocuparnos de hacer una detenida descripción del objeto preconizado, ayudándonos para ello de los planos que se acompañan, en los cuales se representa a simple título de ejemplo no limitativo,  
60 una forma preferente de realización, susceptible de modificación en todas aquellas partes o elementos que no supongan una alteración fundamental de sus características esenciales que reivindicaremos.

Según el ejemplo de ejecución representado, el  
65 referido objeto de invención consta de dos calzos (1) en cuyo plano inferior llevan unas hendiduras en forma de cuadros (8) y en la parte delantera un vaciado circular con ángulos achaflanados (9) para su mejor adaptación al terreno y a la forma de la rueda del coche. Asimismo porta  
70 en su lateral interno una canal-guia en la que se acopla una pletina (5) con pestañas (6) unida por su parte

75 superior a unas palancas acodadas (2) con tornillo y pasador (3) el cual constituye el eje de giro de las palancas (2) que se deslizan por la pletina (5) y cuyos extremos rozan con las pestañas o topes (6) evitando con ello el desgaste de los calzos (1).

80 Para impedir que las palancas (2) se salgan de la canal-guia de los calzos (1) va acoplada en la parte inferior de la misma otra pletina (7) que cruza por encima de aquellas en ángulo recto y sujeta a los calzos (1) mediante tornillos.

85 Las citadas palancas porta-calzos (2) forman ángulos para su acoplamiento a la diferencial del coche por medio de abrazaderas (14) con aletas (10) provistas de los correspondientes orificios para el paso de los tornillos u otros elementos de sujeción, estando unidas dichas palancas entre sí por una varilla (12) roscada en sus extremos con tuerca y contratuerca (13) de manera que cada palanca queda aprisionada entre las dos.

90 En los ángulos superiores de las palancas (2) se acoplan las varillas (20) que mediante otras palancas (15) enlazan con los tirantes (19) unidos a una tercera palanca transversal (16), estando sujetas estas dos últimas al bastidor del coche, las cuales limitan la inversión de los movimientos que reciben de otra varilla (18) que va unida por su otro extremo a la palanca de mando con trinquete (17) situado en la cabina del coche.

100 El funcionamiento de este sistema es bien sencillo pues basta accionar la palanca de mando con trinquete (17) en dirección de atrás hacia adelante para que la misma empuje a la varilla (18) la cual mueve la palanca transversal (16) y ésta a su vez las varillas de transmisión (19) que comunica su fuerza a las palancas inver-

105 soras de movimiento (15) que asimismo llevan acopladas  
otras varillas (20) cuyos extremos opuestos comunican y  
hacen bajar las palancas porta-calzos (2) situando a éstos  
110 (1) en el suelo y detrás de las ruedas traseras del  
coche. Para retirar o subir los calzos basta con inver-  
tir el movimiento de la palanca de mando (17) o sea, de  
adelante hacia atrás.

En los planos que se acompañan:

115 La fig. 1 representa una vista en alzado del  
calzo-freno por su parte lateral interna que permite ver  
su adaptación a la diferencial y posición tras la rueda  
en el momento de trabajo.

La fig. 2 es una vista posterior de los calzos  
situados detrás de las dos ruedas de un coche.

La fig. 3 es una vista esquemática de todo el  
dispositivo combinado.

120 La forma, dimensiones y materiales podrán ser  
variables y en general cuanto sea accesorio y secundario,  
siempre que no altere, cambie o modifique la esenciali-  
dad del objeto que se describe.

125 Los términos en que queda redactada esta Memo-  
ria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, de-  
biéndose tomar con caracter amplio y nunca en forma li-  
mitativa.

N O T A

130 El MODELO DE UTILIDAD que se solicita recaerá  
sobre las particularidades características de las siguien-  
tes reivindicaciones:

135 1ª.- Un nuevo calzo-freno para coches y camiones, caracterizado por comprender dos calzos cuyo plano inferior lleva unas hendiduras en forma de cuadros y en la delantera un vaciado circular con ángulos achaflanados para su mejor adaptación al terreno y a la forma de la rueda del coche.

140 2ª.- Un nuevo calzo-freno para coches y camiones según la reivindicación anterior, caracterizado porque el referido calzo porta en su lateral interno una canal-guía en la que se acopla una pletina con pestañas unida por su parte superior a unas palancas acodadas con tornillo y pasador, el cual forma el eje de giro de las palancas que se deslizan por la pletina y cuyos extremos rozan con las citadas pestañas o topes evitando con ello el desgaste de los calzos.

150 3ª.- Un nuevo calzo-freno para coches y camiones, caracterizado además por otra pletina acoplada mediante tornillos a la parte inferior de la canal-guía de los calzos, de forma que cruzando por encima de las palancas acodadas impide la salida de éstas de la referida canal-guía.

155 4ª.- Un nuevo calzo-freno para coches y camiones, según la reivindicación anterior, caracterizado porque las palancas porta-calzos se acoplan a la diferencial del coche por medio de abrazaderas con aletas provistas de los correspondientes orificios para el paso de los tornillos u otros elementos similares de unión, estando dichas palancas unidas entre sí por una varilla transversal con tuerca y contratuerca de manera que cada palanca queda aprisionada entre las dos.

160 5ª.- Un nuevo calzo-freno para coches y camiones según las reivindicaciones anteriores, caracterizado

165 por constar de otros dos juegos combinados de palancas  
inversoras de movimiento, y sujetas ambas al bastidor  
del coche, estando provistas de sus correspondientes va-  
rillas de transmisión, yendo una de ellas a unirse a la  
palanca de mando con trinquete y otras dos a las palan-  
cas porta-calzos por su ángulo superior.

170 6a.- "UN NUEVO CALZO-FRENO PARA COCHES Y CA-  
MIONES".

-----

Todo según queda expuesto en la precedente Me-  
moria que consta de siete hojas foliadas y mecanografía-  
das por una sola cara y hoja de dibujos que a la misma  
se acompaña.

Madrid, 28 de Agosto de 1954.

ANTONIO y JUAN ORIOL CREISCENTI,  
P.A.

*Modesto Polo*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Modesto Polo', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

45099 Fig. 1

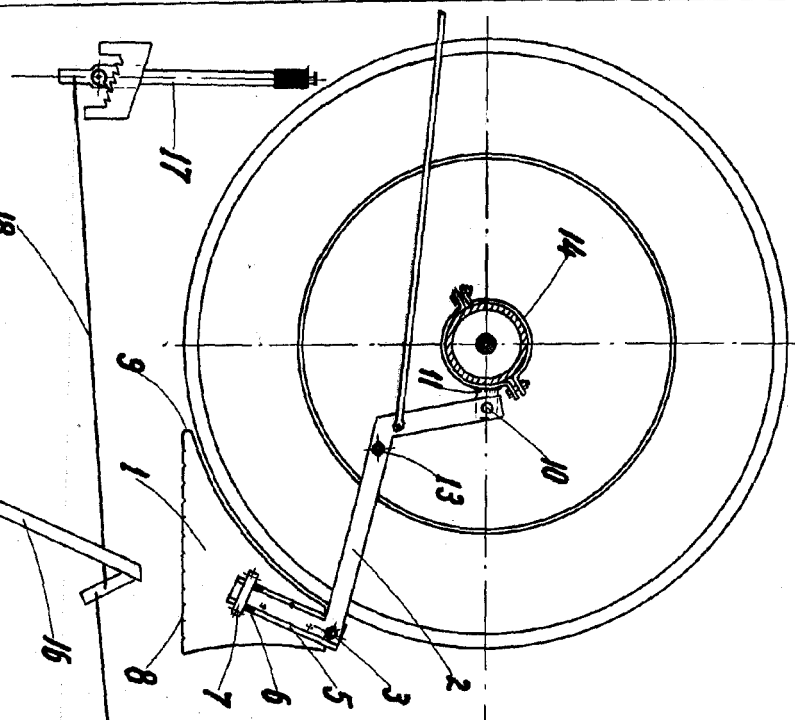
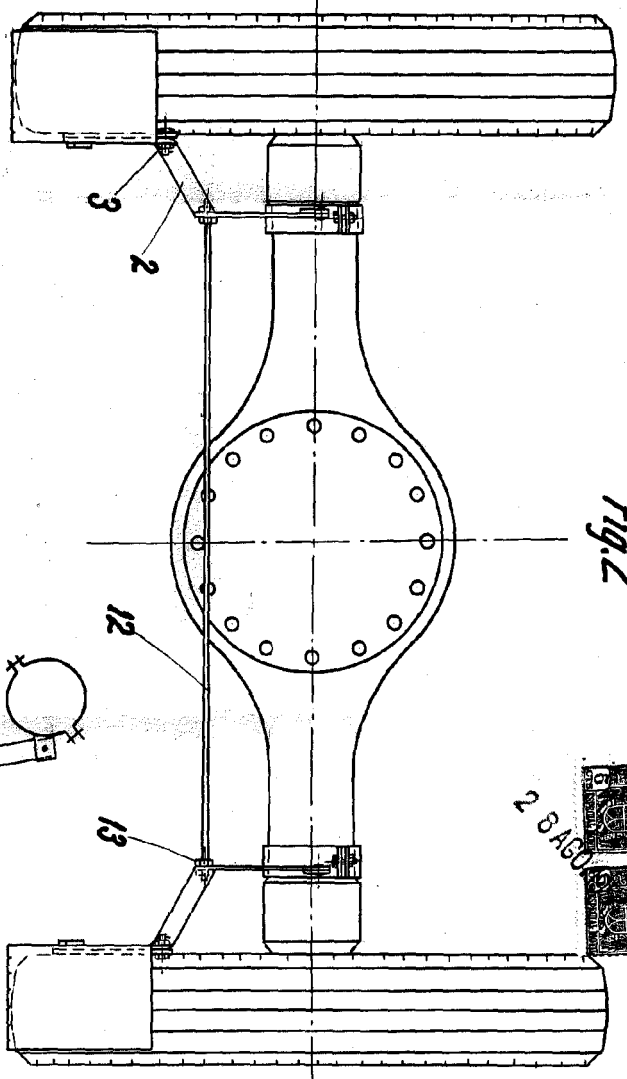


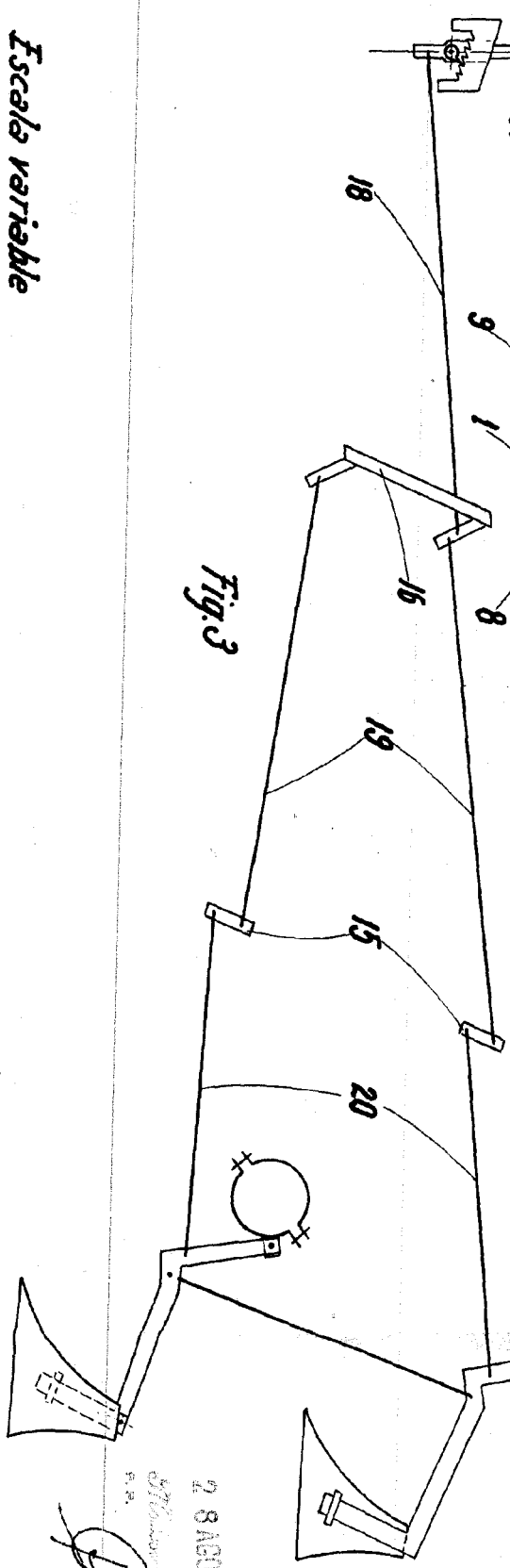
Fig. 2



2 8 AGO 1904

Hoja única

Fig. 3



Escala variable

2 8 AGO 1904  
 Antonio y Juan Oriol Creiscenti  
 S. A.  
 Oriol