

(10) ES (11) (12) (13)	NUMERO 284088	(14) Y
	FECHA DE PRESENTACION: 31 DICIEMBRE 1984	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- AGO. 1985

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(61) CLASIFICACION INTERNACIONAL <i>B60T 3/00</i>
--------------------------	--

(64) TITULO DE LA INVENCION

"CALZO PARA IMPEDIR EL DESLIZAMIENTO FORTUITO DE LAS RUEDAS DE CAMIONES Y TURISMOS".

(71) SOLICITANTE (ES)

D. FERNANDO COLOME PLANAS.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

08025 BARCELONA, CALLE GRASSOT, Nº 30.

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

**DA MARIA RENTER LLENAS (333-6)
08007 BARCELONA, CALLE CONSEJO DE CIENTO, Nº 347.**

El objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad lo constituye un calzo para impedir el deslizamiento fortuito de las ruedas de camiones y turismos, afianzandolas con la interposición, circunstancial, de una cuña, dos caras de la cual forman un ángulo diedro muy agudo, pero con la particularidad de que las aristas inferiores del calzo presentan un dentado para agarrarlo contra el suelo, evitando su desplazamiento.

El calzo se construye mediante chapa metálica de acero y se obtiene partiendo de un desarrollo plano, de contorno trapecial, con entallas angulares que permiten la estampación del conjunto para formar una sola pieza en forma de cuña, que se refuerza mediante remaches interpuestos entre los laterales, que pasan por tubos separadores.

También puede completarse la estructura interna del calzo sustituyendo los remaches por travesaños de pletina doblada en forma de media cuña, con las alas rebatidas en ángulo recto, para reforzar dichos travesaños.

Los calzos, hasta ahora conocidos, constituyen elementos de regular peso, que son completamente independientes del camión, por cuya razón muchas veces quedan olvidados en el suelo, después de haber sido empleados. Para evitar esta posibilidad y poder guardar debidamente el calzo cuando no se utiliza se ha previsto disponer sobre el chasis del vehículo, preferentemente, un soporte formado por una pletina de base para fijarlo y dos laterales de dimensiones y forma adecuadas para contener el calzo, que resulta retenido en su interior por la acomodación de su forma y por la disposición de un par de muelles de fleje que actúan a modo de seguro para que no salte. No obstante, la novedad del calzo que se patenta radica también en la disposición

30 de una cadena, de longitud adecuada, que une el calzo a su soporte, a fin de impedir que pueda ser olvidado, en el suelo, cuando ha dejado de actuar como cuña de las ruedas.

En los dibujos adjuntos, que constituyen parte integrante de la presente memoria descriptiva, se ha representado, a título de ejemplo ilustrativo, pero no limitativo, una realización práctica del nuevo calzo para grandes ruedas de vehículos automóviles pesados cuyas principales características se han fijado en el anterior preámbulo.

Dichos dibujos muestran:

40 Fig. 1.- Vista lateral alzada del calzo para camiones de rueda grande.

Fig. 2.- Vista en planta correspondiente al alzado de la Fig. 1.

45 Fig. 3.- Vista frontal del calzo representado en las anteriores figuras.

Fig.- 4.- Vista lateral, en alzado, del soporte para alojar el calzo, cuando no se emplea.

Fig. 5.- Vista en planta correspondiente al alzado de la Fig. 4.

50 Refiriéndonos concretamente a dichos dibujos, pasmos seguidamente a describir, con mayor detalle, las particularidades de constitución del nuevo calzo para impedir el deslizamiento fortuito de las ruedas de camiones y turismos y las características del soporte que se acopla al chasis del camión para alojar el calzo, cuando no se utiliza.

55 Tal como se demuestra gráficamente por las Fig. 1, 2 y 3, - el calzo, cuyas dimensiones, gruesos de chapa y refuerzos inferiores variarán, según sea el tipo de vehículo cuyas ruedas tie-

nen que calzar, está formado partiendo de un desarrollo
 60 plano de chapa metálica -1-, de contorno trapecial, en el que
 se han practicado unas entallas angulares que permitan la es-
 tampación del conjunto para formar los laterales -1'-1'' y la
 porción posterior -2- del conjunto, para establecer la estruc-
 tura general de una pieza a modo de cuña, que se complementa
 65 con otra chapa -3-, que se incorpora a dicha estructura angu-
 lar por medio de soldadura, para establecer el plano inclinado
 de la cuña, cuyas aristas inferiores de los laterales -1- -1''-
 presentan sendas líneas dentadas -4- de forma quebrada, para
 establecer un perfecto arrape contra el suelo.

70 La chapa -3- que forma el plano inclinado del calzo, se -
 solapa después de sobrepasar la cúspide del mismo, sobre las
 porciones de las alas -2'- -2''- que como prolongación de los
 laterales completan la configuración del calzo, cuya estructu-
 ra se refuerza internamente mediante unos tirantes -5- -5''- -
 75 remachados sobre los laterales -1- -1''-, manteniendo su para-
 lelismo por la interposición de unos tubos -6- -6''-, superpueg-
 tos a los redondos remachados -5- -5''-, cuyo número y dispo-
 sición variarán según las dimensiones totales del calzo, pro-
 porcionadas al peso que ha de soportar.

80 Cuando el calzo se construye con chapa metálica de menor
 grueso, por estar destinado a vehículos de menor peso, como -
 son los turismos y furgonetas, los remaches -5- -5''- y los tu-
 bos separados -6- -6''- pueden ser sustituidos por travesaños
 85 -7- de pletina, doblada en forma de media caña, con las alas
 rebatidas en ángulo recto, tal como se indica por líneas de -
 trazos en la Fig. 1, con lo cual se obtiene un refuerzo inter-
 no de suficiente resistencia.

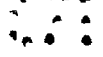
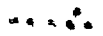
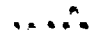
Para guardar el calzo destinado a camiones, cuando no se emplea, se ha previsto disponer, sobre el chasis del camión, preferentemente, un soporte, representado en las Figs. 4 y 5 de los dibujos de referencia, que está formado por una pletina de base -8- para fijarlo debidamente a cualquier parte adecuada del vehículo, a cuya base se hallan incorporados unos laterales -9- -9'- de forma trapezoidal, que imprimen al soporte la configuración idónea de un cajetín para alojar el calzo, que resulta retenido en su interior por la acomodación de su forma a la estructura del soporte, que presenta su boca abierta para facilitar la introducción del calzo, quedando impedida su libre salida por la disposición de un par de muelles -10- -10'- de fleje sobresalientes de la parte superior del referido alojamiento, los cuales actúan, a modo de seguro, que impide que el calzo pueda salirse inesperadamente.

Para evitar que el calzo pueda quedar olvidado en el suelo, después de su empleo, se ha dispuesto, entre la base del soporte -8- y el calzo, una cadena -11- de longitud adecuada al largo del vehículo, que impide el extravío de la cuña empleada para calzar las ruedas, al solidarizarla con el propio vehículo.

Por consiguiente que la forma, dimensiones, clases de chapita metálica y medios de refuerzo estructural del calzo, que dejamos descrito, así como las del soporte para alojarlo cuando no se emplea, podrán variar, dentro de los límites del modelo que se registra, siempre que las modificaciones o sustituciones introducidas en el conjunto no invaliden la novedad del objeto que se patenta.

El Modelo de Utilidad por: "CALZO PARA IMPEDIR EL DESLIZAMIENTO FORTUITO DE LAS RUEDAS DE CAMIONES Y TURISMOS", cuyo pri

villegio de explotación en España se solicita por un periodo de 20 años, deberá recaer sobre las particularidades que se concretan en las siguientes,



REIVINDICACIONES

120

1º.- "CALZO PARA IMPEDIR EL DESLIZAMIENTO FORTUITO DE LAS RUEDAS DE CAMIONES Y TURISMOS", caracterizado por el hecho de que la cuña que constituye el calzo está formada por chapa metálica, de grueso adecuado a sus dimensiones y se configura partiendo de un desarrollo plano de contorno trapecial, en el que se han practicado unas entallas angulares que permitan la estampación sucesiva del conjunto del calzo, para formar sus laterales cuniformes, que se complementan con otra chapa, que se incorpora a la estructura angular por soldadura, para establecer el plano inclinado del calzo, que se solapa, después de sobrepasar su cúspide, sobre las porciones de las alas que, como prolongación de los laterales complementan su estructura, que se refuerza, internamente, con travesaños de pletina o redondos rebujados sobre los laterales, los cuales están enfundados por tubos separadores, cuyo número y disposición varían según las dimensiones del calzo que además presenta, en sus aristas de apoyo sendos dentados, de forma quebrada, para establecer un perfecto agarre contra el suelo.

125

130

135

2º.- "CALZO PARA IMPEDIR EL DESLIZAMIENTO FORTUITO DE LAS RUEDAS DE CAMIONES Y TURISMOS", según la 1ª reivindicación caracterizado por el hecho de que para alojar el calzo cuando no se emplea, se ha previsto disponer, en el vehículo, un soporte constituido por una pletina de base para su fijación, a la que se han incorporado unos laterales de forma trapezoidal que configuran un cajín para contener el calzo, que resulta retenido por acomodación de su forma a la estructura del soporte que, junto a la parte superior de su boca abierta, presenta un par de muelles de fleje que actúan a modo de seguro para evitar que el calzo pueda salir se inopinadamente, el cual además, está unido a su soporte conte

140

145

150 nedor, mediante una cadena de longitud adecuada para permitir su cómodo empleo, pero que impide que el calzo resulte olvidado en el suelo, después de usarlo.

30.- "CALZO PARA IMPEDIR EL DESLIZAMIENTO FORTUITO DE LAS RUEDAS DE CAMIONES Y TURISMOS".- Tal como se ha descrito y demostrado en los dibujos adjuntos.

155 Consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara.

Barcelona a 31 de Diciembre de 1984

P.A. de D. FERNANDO COLOME PLANAS.

MARIA RENTER LLENAS

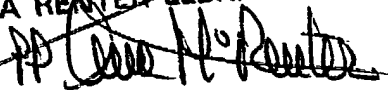


Fig. 1

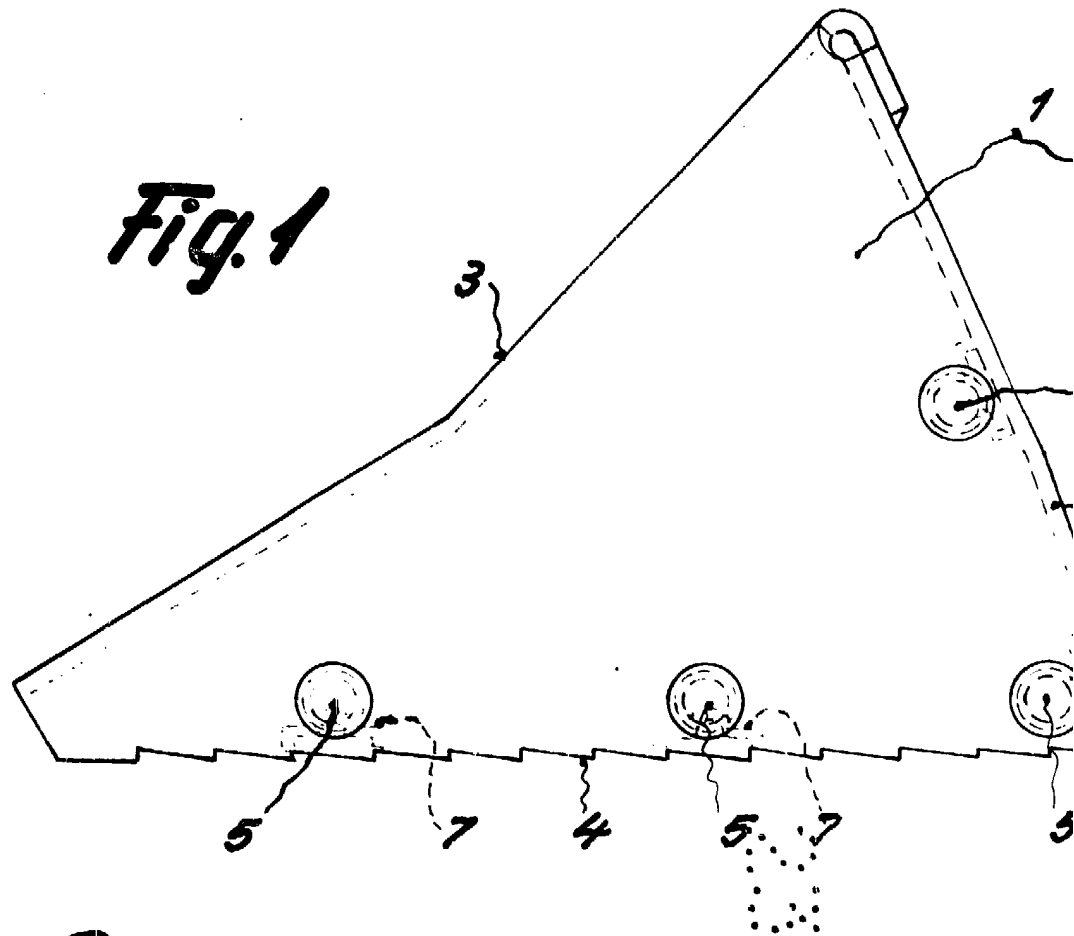
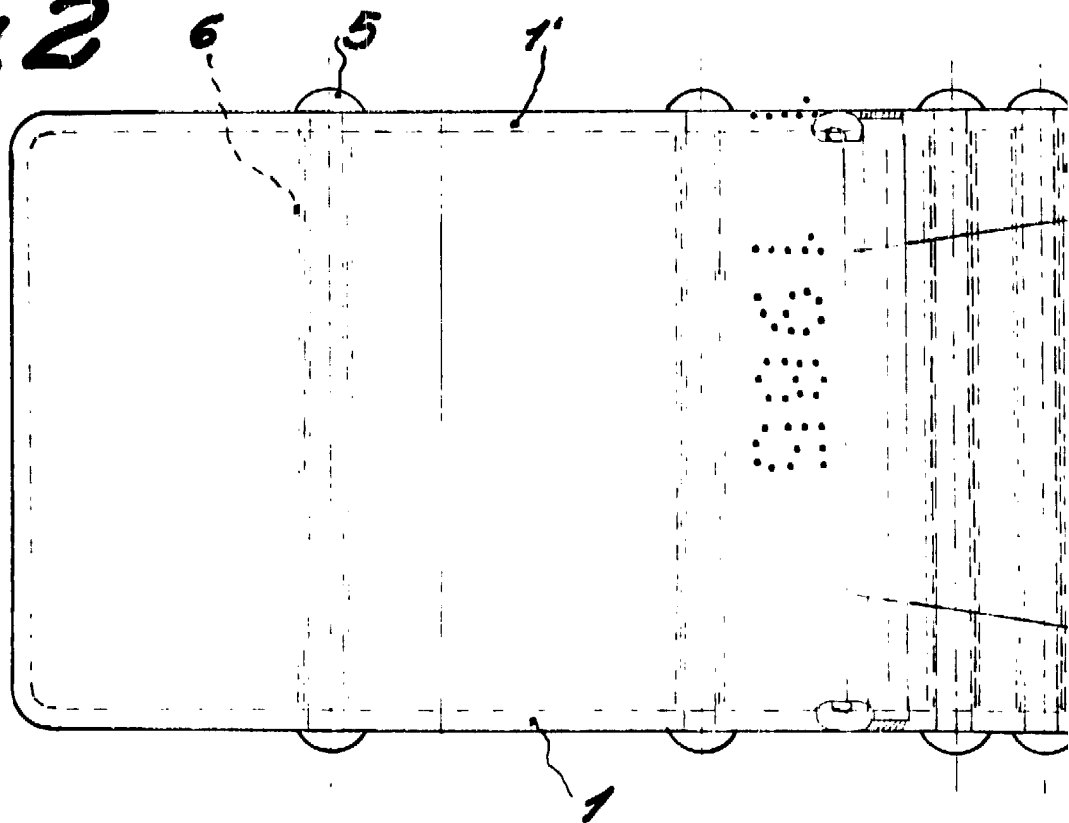


Fig. 2



Escalera variable

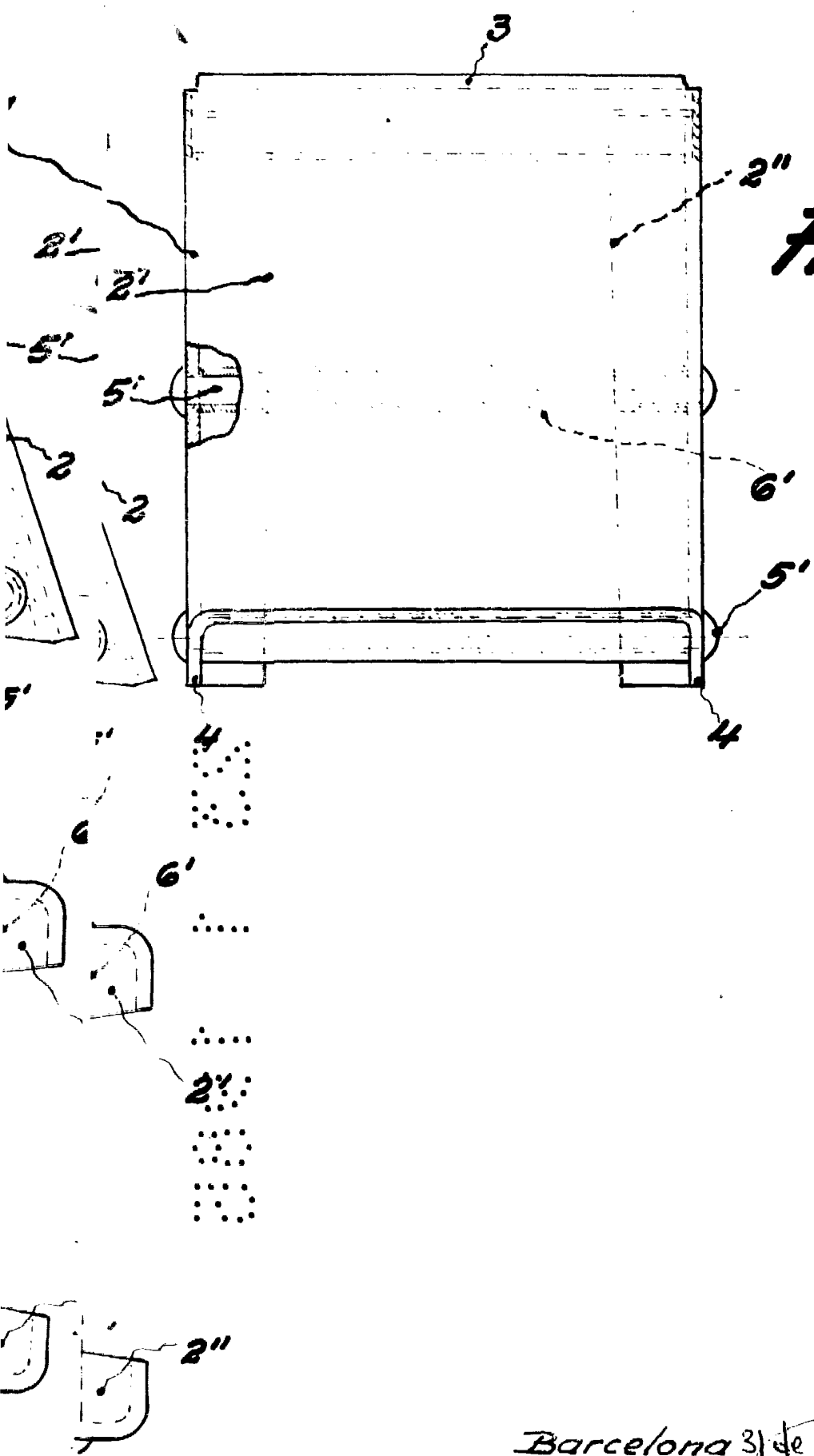


Fig. 3

Barcelona 31 de diciembre de 1984

P.A.

Maria Renter Llenas

Maria Renter Llenas

Fig. 4

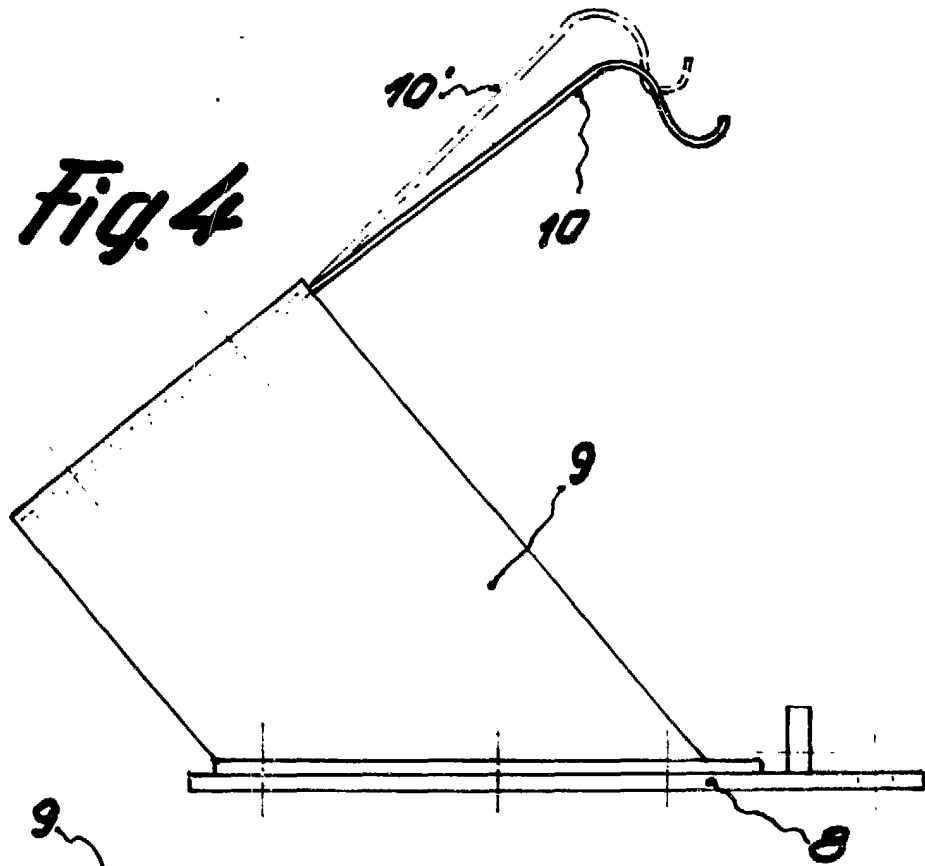
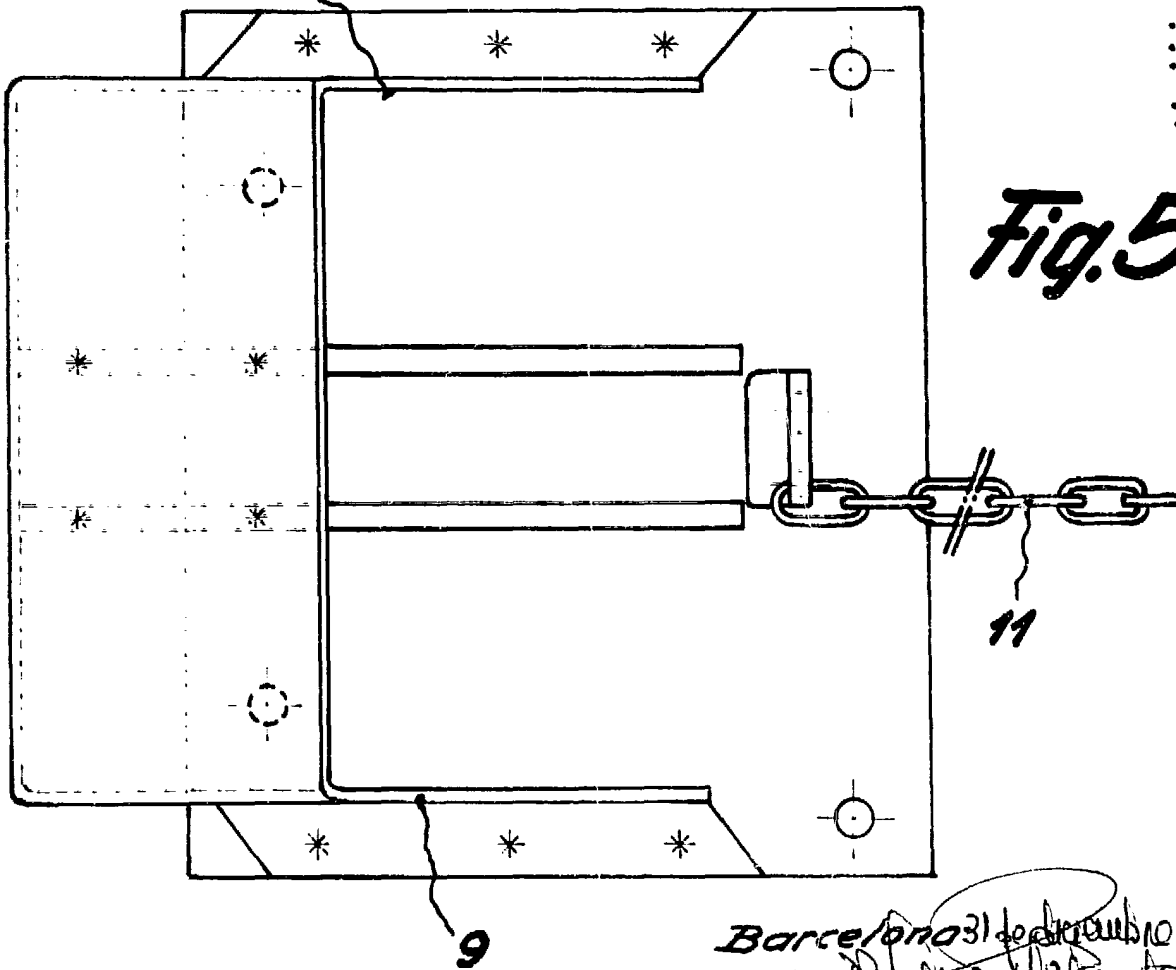


Fig. 5



Escala variable

Barcelona 31 de Septiembre 1984
F. A. *[Signature]*
María Renter Llanas