

26064



MEMORIA DESCRIPTIVA

que acompaña la solicitud de un MODELO DE UTILIDAD, a favor de D. RAMON GRAU ESTANY, de nacionalidad Española, residente en Tarrasa (Barcelona) y domiciliado en la Pl. del Progreso nº 5 para aplicar a: "UN CHASSIS PARA REMOLQUES DE AUTOMOVIL".

El Modelo que se desea patentar y cuya descripción, en lo que tiene de esencial, es objeto de esta Memoria, se refiere a un chassis de remolque para automoviles al que se pueden adaptar con suma facilidad y sencillez diversos tipos de carroceria aptos para el transporte de mercancías, objetos o cosas diversas, facilidad de montaje y sujecion y la elasticidad del embrague al coche con la consiguiente evitacion de molestias y dificultades de arrastre.

5. Las ventajas señaladas y otras a que iremos aludiendo, se consiguen principalmente por las siguientes características esenciales deo nuevo Modelo : la máxima simplicidad de estructura general y solidez de los

26064



elementos de dicha estructura; la flexibilidad, seguridad y
15. libertad de movimientos del embrague; la elasticidad y seguridad de la suspensión y la facilidad de cambio de la carrocería.

Aunque en lo que sigue y en los planos adjuntos, nos referiremos -para facilitar la descripción- a un caso concreto de realización práctica del nuevo Modelo, no por ello se quiere limitar el alcance de la protección solicitada que se entenderá extendida a todo otro caso de realización que no se aparte esencialmente de las características generales indicadas y de la manera esencial de conseguir los fines propuestos que se indica en el caso particular a que ahora nos referiremos.

En la figura primera se representa un coche automovil cualquiera -1- a cuya parte posterior se embraga el remolque -2- cuyo chasis -3- va provisto de nuestro especial mecanismo de embrague -5- y se sostiene sobre un par de ruedas -4-, siendo esta figura puramente indicativa de la disposición general del conjunto.

El nuevo chasis tiene la forma general de una "T" constituida por un travesaño -6- (fig. 2ª) y un larguero -3- (fig. 2ª), solidamente enlazado o unidos por soldadura u otro medio que los haga por completo solidarios, y construi

26064



FEB 1954

dos en tubo de fundicion u otro tubo metalico de similar se
lidez . Los extremos del travesaño van apoyados y sostenidas
dos por las ruedas -4- y el larguero termina por el disposi
40.- tivo de embrague -5-; sobre dos puntos extremos de travesa-
ño y uno de larguero puede sujetarse mediante tornillos de
facil manipulacion, la carroceria -2-.

En la figura tercera se describe gráficamente la
disposicion especial dada a la suspension de nuestro cha-
45.- ssis, que consiste esencialmente en fijar solidamente el cen-
tro del chassis, o sea el punto de enlace de sus travesaños
y larguero, al centro de un paquete de laminas metálicas
elásticas y fijar los dos extremos de dicho paquete a los
organos de fijacion de las ruedas y todo ello con la espe-
50.- cial condicion de que los órganos de suspension de las rueda
das tengan libre movimiento de giro sobre el eje del tra-
vesaño . En la figura se ve el travesaño -6- solidario de
la pieza -8- que esta solidamente unida al centro del paque-
te de laminas elásticas -12-. Por ambos extremos del tubo
55.- -6- encajan telescopicamente en el mismo otros dos tubos de
menor diametro -7- solidarios de unas piezas -9- fijas tam-
bien solidamente a los extremos del paquete de muelles -12-
las piezas -9- mediante unos brazos de forma adecuada -10-
se unen a los ejes de las ruedas -11-; las secciones A-B y

2 6 0 6 4



60.- C-D se representan aparte en detalle para que se aprecie la forma y seccion de las piezas de sujecion entre los tubos y el paquete de muelles. Se comprende que por la forma y disposicion indicadas, todo el peso del remolque que vendrá a gravitar sobre la pieza central -8-, quedará soportado por un paquete de lamina elástica y suficientemente flexibles para permitir pequeños movimientos de giro alrededor del eje geometrico del travesaño, movimientos que quedan facilitados por la union de los tubos -7- y asi las ruedas aunque solidamente unidas al chasis, lo son de una manera sumamente elastida y flexible con lo que, se evitan trepidaciones y saltos bruscos del remolque que puedan transmitirse a la suspension general del coche tractor. En la figura cuarta se representa en detalle y en seccion longitudinal y transversal el paquete elástico -12- formado por laminas de acero forjado u otro metal adecuado. Se comprende que se logrará el mismo resultado si en lugar de un paquete de láminas flexibles se dispusiera para la union o suspension segun nuestro Modelo un fuerte muelle espiral o un haz de varillas metalicas por lo que la esencialidad de la suspension descrita reside en que el chasis descansa por su centro sobre la parte central de un cuerpo alargado y suficientemente flexible en cuyos dos extremos estan firmemente unidos los dispositivos de fijacion de las

26064



FEF 1051

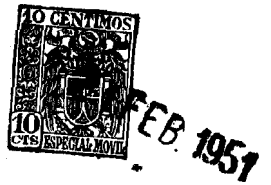
de las ruedas.

85. En las restantes figuras se dibuja otra de las características esenciales de nuestro Modelo que es el dispositivo de embrague y sujecion del mismo al coche y que esta constituido de la siguiente manera: el coche va provisto de un eje saliente por detrás y terminado por una bola o esfera metálica a la que se fijan unas mordazas de forma apropiada con que termina el larguero del remolque, en articulacion perfectamente libre o de rótula, con lo que aparte la solidez de la sujecion se logra una gran libertad de movimientos del remolque y por lo tanto, la requerida elasticidad de la union.
- 90.
- 95.

La figura quinta representa el terminal del eje del coche destinado a la sujecion o embrague, con su esfera o bola de fijacion.

- En las figuras sexta y séptima se dibuja en dos posiciones -cerrada y abierta- la mordaza de fijacion con que termina el larguero -3- del chasis y en ellas se aprecia perfectamente el cuerpo general de la pieza -13- con una cavidad terminal de forma esferoidal apta para el alojamiento de la bola y la mordaza propiamente dicha -15- cuyo brazo -17- puede girar alrededor del eje de fijacion
- 100.
- 105.

2 6 0 6 4



-16-, hasta quedar sujeto mediante el dispositivo de fijacion
-18- giratorio alrededor del eje -19- y capa, de morder so-
bre el encaje -20- del brazo de la mordaza.

La figura octava es una vista en perspectiva del
110. cuerpo de sustentacion de la mordaza que permite apreciar per-
fectamente su forma y disposicion.

La figura nueva representa la manecilla de fija-
cion-18- (fig. 6ª y 7ª) y en ella se dibuja en seccion la
asidera -21- terminal de una espiga -22- cuyo otro extremo
115. termina en un diente apropiado para fijarse en la muesca -20-
(fig. 6ª y 7ª) del brazo de la mordaza contra el que queda fija
por la accion de un muelle de resorte. Dicho muelle ademasa de
asegurar la fijacion, absorbera por su elasticidad los es-
fuerzos bruscos de traccion que la bola puede imprimir a la
120. cabeza movil de la mordaza y transmitir al brazo -17- (fig. 7ª
y 6ª) evitando los peligros de dichos esfuerzos bruscos y
en especial los debidos al arranque.

Finalmente la figura decima es una vista en pers-
pectiva del brazo de la mordaza que queda asi plenamente des-
125. crito.

No alteraran la esencialidad del nuevo Modelo
aquellas variantes de detalle como tamaño, forma accidental de

26064



FEB. 1951

130. sus diversas partes, clases de material empleado en la construccion y en general, todo aquello que no cambie o modifique fundamentalmente las características esenciales descritas.

N O T A

Este modelo se caracteriza por:

135.

1º - Un chasis para remolque de automovil formado por dos tubos enlazados en cruz o en forma de "TE" de los que el mas corto, o travesaño apoya por sus dos extremos sobre el dispositivo de fijacion a los ejes de las ruedas y el mas largo o larguero, termina por el dispositivo de embrague al coche tractor, estando provistos de una plancha el larguero y dos el travesaño, de soporte y fijacion de diversos tipos de carroceria.

140.

2º - El propio chasis caracterizado porque su suspension esta constituida por un paquete de laminas metalicas elasticas, haz de varillas, muelle espiral u otro dispositivo que constituya un cuerpo alargado de suficiente resistencia y elástico en sentido transversal. que se fija por sus dos extremos a unos tubos unidos a

145.

150. las piezas de sustentacion de las ruedas cuyos tubos pueden encajar telescopicamente en el travesaño del chasis que se halla tambien solidamente unido a la parte

26064



central del paquete de muebles o laminas elasticas citado,
do,

155. 3º - El propio chasis caracterizado porque su union o enlace con el coche tractor se consigue mediante un dispositivo que consiste en una bola o esfera en que termina el eje de sujecion del coche a la que puede fijarse el embrague o rótula una mordaza terminal del larguero del chasis
160. formada por una tenaza cuyas cabezas tienen la forma interna esferoidal apropiada para alojar a la bola y cuya fijacion se consigue por una espiga accionada por un muelle o resorte espiral que aprieta uno contra otro los extremos de los dos brazos de la mordaza, una vez cerrada,

165. 4º - "UN CHASSIS PARA REMOLQUES DE AUTOMOVIL"
Todo tal y como queda descrito, dibujado y reivindicado,
cado,

Consta esta Memoria de ocho hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

170. Barcelona a 19 de Febrero de 1951.-

P. A.

Fig. 1

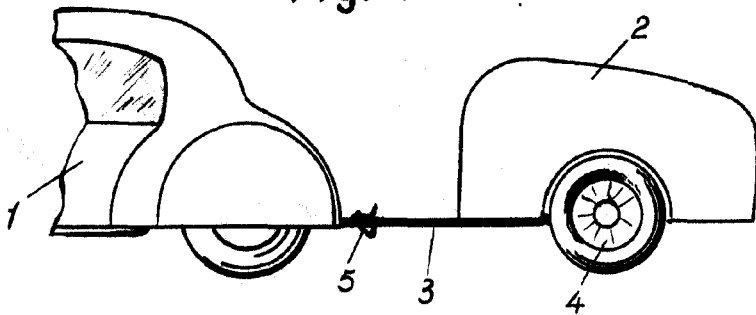


Fig. 2

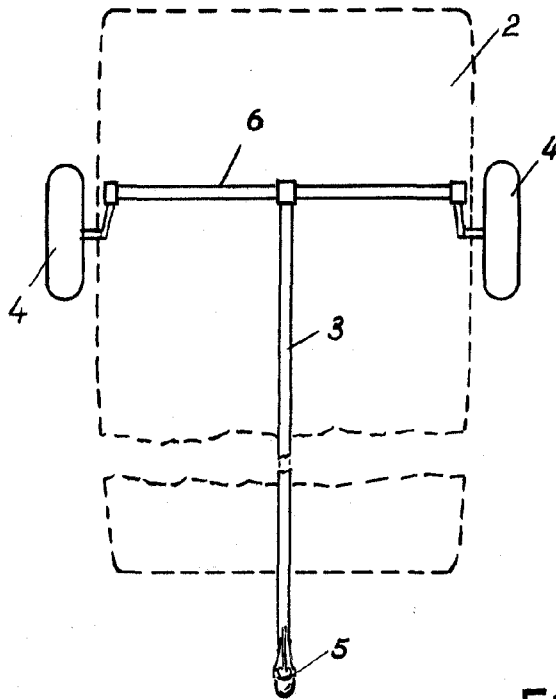


Fig. 3

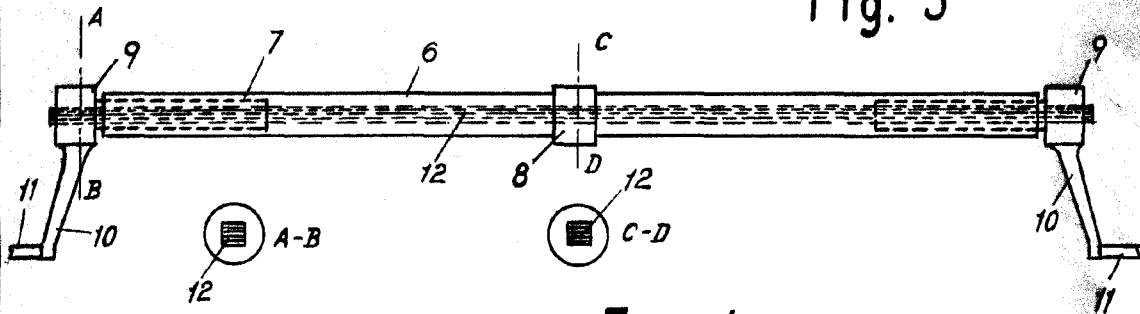


Fig. 4



Escala variable

Barcelona para Madrid
a 21 de Julio de 1951

p.o. *[Signature]*

Fig. 5

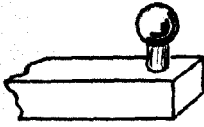


Fig. 6

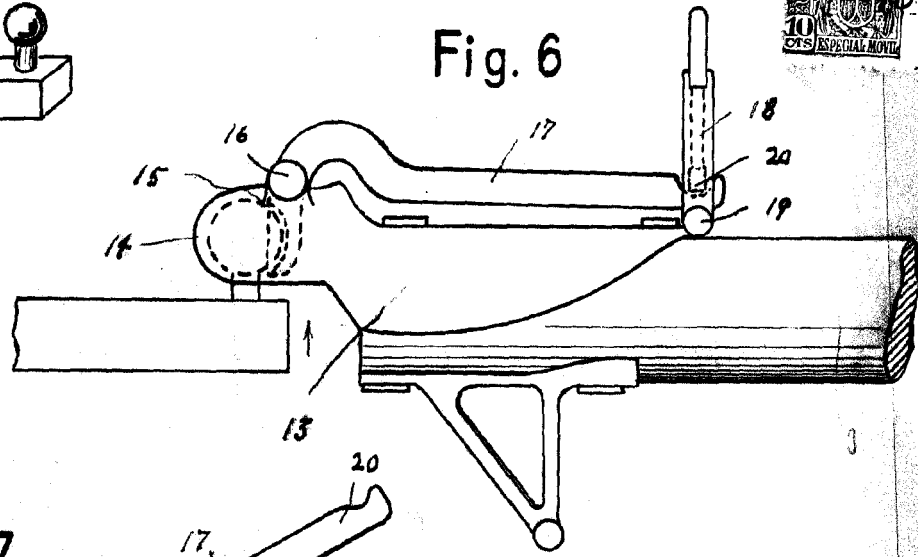


Fig. 7

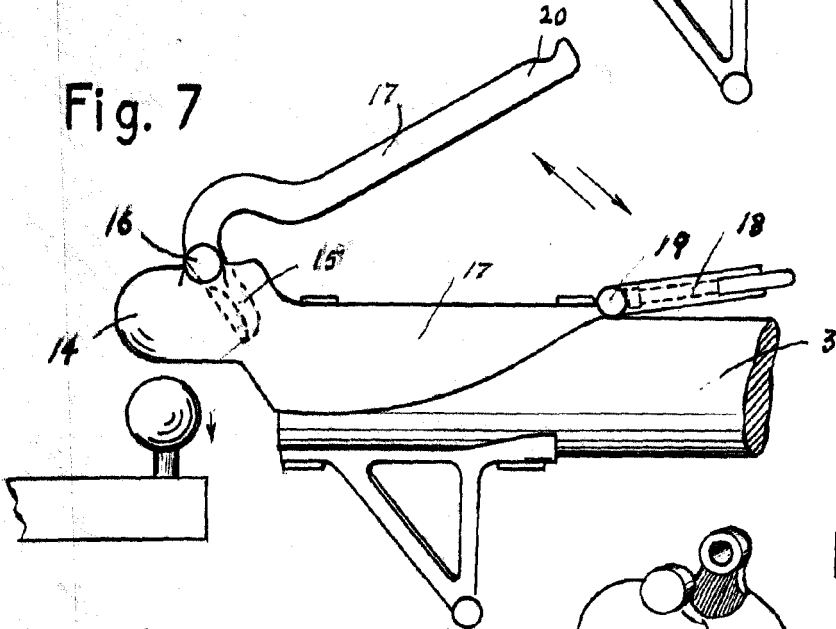


Fig. 9

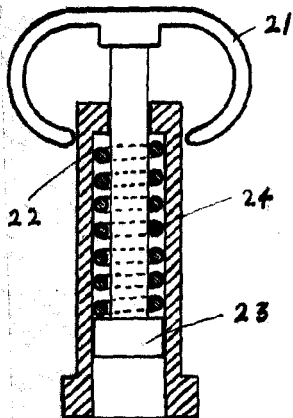


Fig. 8

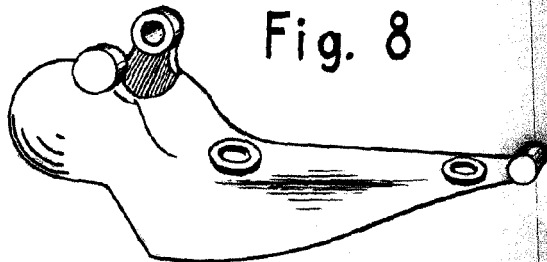
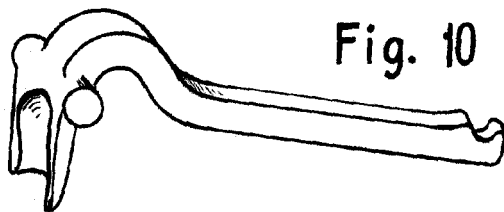


Fig. 10



Escala variable

Barcelona para Madrid
a 21 de Septiembre de 1951
p.a. *[Signature]*