

11



92977
92977

M O D E L O D E U T I L I D A D

por "PLATAFORMA DE VEHICULO REBAJADO" a favor de Dn. Jean
VAILLANT, de nacionalidad francesa, residente en Saint
Marcel, Marsella (Francia).

5.-

M E M O R I A D E S C R I P T I V A .

En la realización de las plataformas de vehiculos
industriales remolques o semi-remolques, al hacer descender
el chasis es una de las principales preocupaciones de los
constructores.

10.-

En efecto, extremadamente importante, obtener una altu-
ra lo más reducida posible, no solo para hacer descender el
centro de gravedad y estabilizar el vehículo, sino también
para facilitar las operaciones de carga y descarga.

15.-

Los entablados generalmente utilizados se obtienen
por planchas fijadas sobre largueros y apoyos con uniones
metálicas.

20.-

La madera presenta la ventaja de ser insonora y no
deslizante pero el espesor de las planchas a emplear para
presentar el coeficiente de resistencia apropiado, debe ser
importante lo que representa una elevación de las plataformas.



Además , a causa de su exposición a la intemperie, así como al sol, se desunen fácilmente.

25.- La sustitución de éstos largueros de madera, por chapas de acero que tienen la ventaja de resistir la intemperie y de tener una menor altura, transforma sin embargo las plataformas en sonoras, deslizantes y pesadas.

El objeto del presente modelo consiste en la realización cosnsiste en una plataforma de elementos metálicos alternados con elementos de madera.

30.- Se caracteriza esencialmente por los perfiles de las armaduras que constituyen los durmientes metálicos de una forma que recuerda a la de una omega y por el uso de planchas de madera en igual espesor con salientes o exceso apropiado según el destino del transporte.

35.- En los dibujos adjuntos, muy esquemáticos, se representa una de las formas del objeto del presente modelo dada a título de ejemplo no limitativo.

,La fig.1.-representa visto en planta el conjunto del dispositivo.

40.- La fig. 2.-es una vista en sección transversal de la plataforma.

45.- El entablado está constituido por un chasis -1-, que soporta los apoyos -2- y -2a- dispuestos de modo que sus superficies superiores -2- y -3a- se encuentran en un plano inferior al de las aletas superiores -4- y -4a- de los largueros -5- y -5a- del chasis -1-.

50.- Un marco metálico -6- reúne los apoyos -2- y -2a- y rodea la superficie de la plataforma. Encima de los largueros -5- y -5a-, van dispuestos los durmientes metálicos -7-, cuyas dimensiones les permiten recubrir los largueros -5- y



-5a-, tomando su punto de apoyo sobre la totalidad de la superficie -4-, constituida por su ala superior y sobre las superficies -3- o -3a- de los apoyos -2- y -2a-.

55.-

Otros durmientes con idénticos perfiles, es decir de superficie horizontal acodada, a 90º verticales -8- y -8a- y contraacodado horizontal -9- y 10- según el mismo ángulo están situados a intervalos regulares, de modo que se realicen los intervalos -11-12-13- y -14- y otros, destinados a recibir los largueros de madera -15--16- y otros.

60.-

En una defensa -17- puede terminar llegado el caso la plataforma por su parte delantera.

65.-

En concreto, las ventajas de éste dispositivo son las siguientes: en primer lugar el espesor de la plataforma encima del chasis se reduce al grosor de los contra-codos de los durmientes metálicos. Las planchas de madera son nervuradas y no pueden además deformarse. Los coeficientes de dilatación, las deformaciones por los efectos hidrométricos a las contracciones producidas por los calentamientos serán diferentes. Las soluciones de continuidad constituirán tanto extensiones heterogéneas que suprimen las dislocaciones así como otras causas de deteriorización, generalmente amplificadas por los encadenamientos de elementos que tengan contexturas de la misma naturaleza.

70.-

75.-

Los durmientes metálicos, cualquiera que sean sus longitudes serán igualmente en extremo resistentes. Sus nervaduras verticales -7- y -8- resistirán a los resultantes de fuerzas de torsión, presiones o flexiones de modo que las aletas soportadoras -9- y -1a- conservarán su plano horizontal.

80.-



Las planchas -15 y -16-, y otras, serán pues mantenidas de una manera eficiente sobre toda la altura de su campo vertical y sobre una longitud suficiente de sus superficies horizontales sostenedoras.

85.- Así resulta que las cargas y descargas serán facilitadas.

Las descomposturas de los objetos transportados no sucederán más durante la marcha ni las zonas de frenado de los enmaderados, pues se suprimen los deslizamientos que podrían producirlas sobre las superficies metálicas.

90.-

Finalmente estas plataformas podrán ser adaptadas de modo perfecto a la naturaleza de las mercancías a transportar. De éste modo las planchas -15- y -16- podrán presentar resaltes encima de las superficies metálicas -6-. Esta disposición presenta una ventaja cuando se trata de transportar cubas de carburante, suprimiendo todo riesgo de choque que pueda provocar las chispas generadoras del incendio.

95.-

En distintos casos, las superficies -6- podrán presentar saledizos para facilitar el deslizamiento de los fardos y ser estriadas o lisas.

100.-

Descrito suficientemente el objeto del presente modelo es de hacer notar que al ser llevado a la práctica podrán variar las formas, dimensiones, proporciones y disposición de los distintos elementos, así como los materiales utilizados, sin que por ello se altere o modifique su esencialidad.

105.-

N O T A.

- - - - -

Se reivindica como objeto del modelo utilidad, 1ª. Plataforma de vehículo rebajado, que se caracteriza por disponerse sobre el chasis unos largueros solidarios de

110.-

92977



unos apoyos, los cuales se encuentran dispuestos inferiormente de la aleta superior de los largueros.

115.- 2º.-La propia plataforma de la reivindicación anterior, que se caracteriza por constar de unos durmientes con superficies horizontales subriendo la aleta superior de los largueros con un acodado simétrico vertical a 90º y un segundo acodado simetrico horizontal igualmente a 90º que reposa sobre la superficie superior de los largueros.

120.- 3º.-La propia plataforma, segun las reivindicaciones precedentes, caracterizada también por disponer especialmente los elementos constituyendo un hueco de una longitud y de una altura determinada, en cuyo hueco se disponen planchas encajándose entre los acodado verticales y reposando sobre los contra-acodados horizontales.

125.- 4º.-La propia plataforma segun las reivindicaciones 1ª a 3ª caracterizada por contar con un bordón que rodea la periferia de la plataforma.

130.- 5º.-La propia plataforma según las reivindicaciones anteriores que se caracteriza además por la disposición eventual de una defensa en la parte delantera de la plataformas

135.- 6º.-La propia plataforma que se caracteriza también por la nivelación de las superficies superiores horizontales de los diversos elementos y por el adelantamiento de uno de ellos formando saledizo.

137.- 7º.-PLATAFORMA DE VEHICULO REBAJADO.

Madrid Julio de 1961.

FERNANDO PERALTE
P. P.

D. dean Vaillant

Hoja única

Fig. 2.

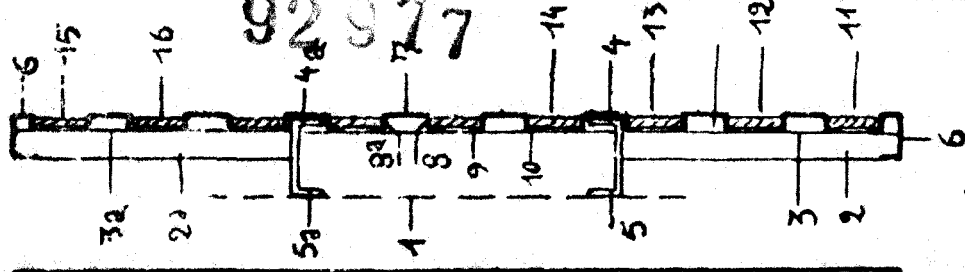
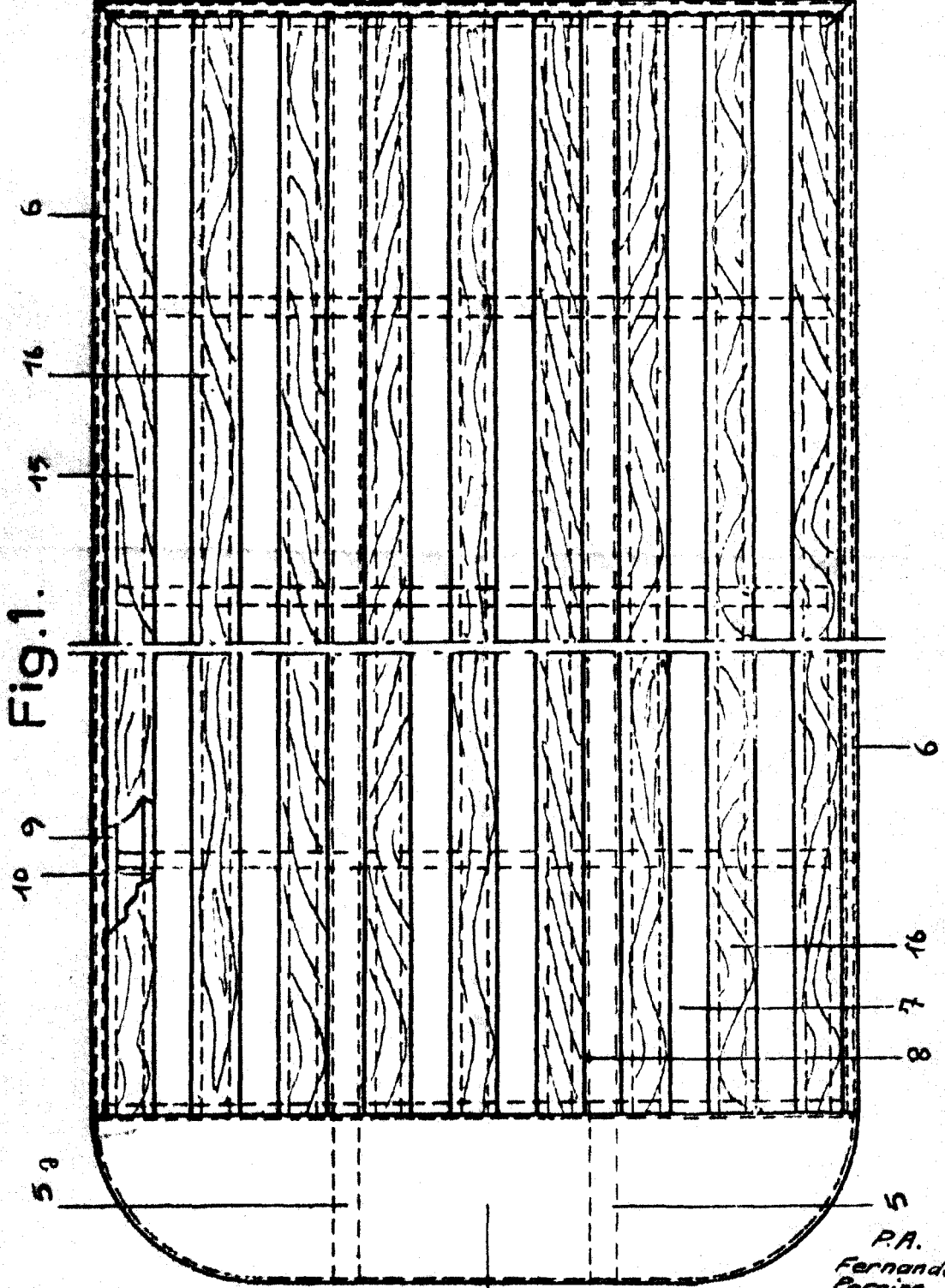


Fig. 1.



Escala variable

17

P.A.
Fernando Peraire



Escala
50/150