



ESPAÑA

18 ES 11 21 22	NUMERO 252.128	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 17.7.80	

MODELO DE UTILIDAD

1 MAYO 1981

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	61 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60P 3/34
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN Remolque convertible en caravana.
--

71 SOLICITANTE (S) CARAVANES RAPIDO (S.A.R.L.)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Route de Bretagne, 53100 - MAYENNE, Francia.

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE D. Jose Miguel Gómez-Acebo y Pombo.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un remolque convertible en carevana, que comprende una caja provista de fondo, cuatro paredes laterales y tapa, cuya caja va montada sobre un chasis provisto de ruedas y lanza de arrastre. Dentro de esta caja se alojan una serie de paredes laterales y frontales, así como un techo, todo ello a base de paneles asociados, articulados entre sí de forma que desplegados constituyen la carevana, pudiendo replegarse de nuevo para alojarse en esta forma dentro de la caja, la cual queda convertida en remolque para su facil transporte mediante un vehículo tractor.

El remolque de la invención se caracteriza porque la caja está subdividida en dos cuerpos, uno inferior y otro superior, los cuales van abiertos según una de las paredes mayores de la caja paralela al eje del remolque, cerrándose por este lado mediante una pared común que es de altura igual a la de la caja. Esta pared común va articulada por sus bordes longitudinales a los bordes adyacentes de los fondos de ambos cuerpos, todo ello de modo que el cuerpo superior que define la tapa y la citada pared puedan abatirse hasta colocarse en posición acoplanaría con el fondo del cuerpo inferior, apoyando el fondo de la tapa y la pared común en una estructura o pieza de prolongación telescópica que se despliega por debajo del fondo del cuerpo inferior.

Con esta constitución, el fondo del cuerpo inferior, la pared común a ambos cuerpos y el fondo del cuerpo superior o tapa definirán el piso de la carevana.

La pared lateral de la carevana está constituida por dos cerramientos que son aproximadamente simétricos respecto al plano transversal medio de dicha carevana. Cada uno de estos cerramientos está constituido por una serie de paneles laterales ar-

5. articulados entre sí como un panel de techo. Los cerramientos laterales incluyen además una porción de pared central destinada a cerrar la caravana lateralmente por encima de la zona del piso correspondiente a la pared común de cierre del cuerpo superior e inferior del remolque.

La totalidad de los paneles que componen cada cerramiento van asociados entre sí de modo que puedan plegarse y alojarse en el interior del remolque.

10. La articulación entre los distintos paneles se consigue mediante charnelas que asocian cada dos paneles adyacentes. Estas charnelas están compuestas por un elemento hembra y un elemento macho, cada uno de ellos fijados a los bordes adyacentes de paneles consecutivos.

15. Los paneles que definen el cerramiento de la parte central de la caravana están constituidos para definir, al menos por uno de los lados, puertas de acceso y ventanas.

20. La constitución y características especiales de la invención se exponen en la siguiente descripción con más detalle, en la cual se hace referencia a los dibujos adjuntos, donde se muestra de forma esquemática y a título de ejemplo no limitativo una posible forma de ejecución.

En los dibujos:

25. La figura 1 es una vista en perspectiva que muestra al remolque en su posición plegada y desplegada formando la caravana.

Las figuras 2 a 6 son vistas en perspectiva correspondientes a distintas fases de desplegado del remolque y formación de la caravana.

30. Las figuras 7 a 15 corresponden a secciones transversales de las charnelas utilizadas como elementos de articulación

y anclaje de los distintos paneles que entran a formar parte del cerramiento de la caravana.

5. El remolque convertible en caravana según la figura 1 comprende una caja 1 montada sobre un chasis 1a, por ejemplo de tres puntos, que, por tanto, comprende un eje 2 transversal, que porta en sus partes extremas dos ruedas 3 e igualmente un timón 4 de tracción, enganchable a un vehículo tractor, tal como un automóvil, y en un tercer punto va provisto con una pequeña rueda 6 de altura regulable mediante los medios 7, que permiten situar la caja 1 en posición horizontal, cuando la caravana es-
10. ta fija en un sitio y en estado de utilización, apoyando la rueda pequeña 6 sobre el suelo. Esta rueda 6 se eleva y se retira del contacto con el suelo cuando el remolque está enganchado al vehículo tractor.

15. El chasis comprende igualmente una pieza de prolongación telescópica 8 (figura 2) que puede desplegarse paralelamente al eje 2 y que porta, en su parte extrema que se aleja del chasis 1a, cuando la pieza de prolongación 8 está desplegada, un pié 9 que puede reposar sobre el suelo, con el fin de asegurar mejor la estabilidad de la caravana fijada en su sitio, en estado de
20. utilización.

25. La caja 1 de forma sensiblemente paralelepípedica rectangular, comprende un fondo 10 plano, solidarizado sobre el chasis 1a, una tapa 11, igualmente plana y eventualmente, reforzada por medio de una armadura externa 12, lo mismo que el fondo 10, así como cuatro paredes laterales 13 a escuadra con relación al fondo 10 y a la tapadera 11, paralelas entre sí.

30. Según la presente invención, la caja 1 está dividida por un plano paralelo al fondo 10 y a la tapadera 11 en dos cuerpos, uno inferior 14, compuesto por el fondo 10 y tres semi-paredes

5. laterales inferior 15a, solidarias del fondo 10 y entre sí por los bordes adyacentes, y un cuerpo superior 16 compuesto por la tapadera 11 y tres semi-paredes superiores 15b, solidarias de la tapadera 11 y entre sí por sus bordes adyacentes. Las semi-paredes 15a y 15b son complementarias cuando la caja 1 está cerrada y forzadas a cerrarse de manera perfecta, eventualmente provistas de una cerradura con llave (no representada en el dibujo), con el fin de evitar los ruidos durante el transporte.

10. La cuarta pared 17 de la caja 1 es, según la invención, de una sola pieza para los dos cuerpos 14, 16. Dicha pared está articulada tanto al fondo 10, con su borde inferior 18, como a la tapadera 11, en su borde superior 19, y únicamente está libremente apoyada sobre las semi-paredes 15a, 15b adyacentes, como máximo con interposición de una junta para evitar la penetración del agua de lluvia, nieve fundida, agua de lavado, etc., cuando la caja está cerrada. La cuarta pared 17, no está dividida en semi-paredes, y es por tanto de altura igual a la de la caja, paralela al eje 2 y está del lado hacia el cual la pieza de prolongación telescópica 8 puede desplegarse.

20. Se comprenderá de esta forma que, cuando la caja 1 está abierta, el cuerpo superior 16 y esta pared 17 pueden abatirse según la flecha 20, representada en trazos discontinuos de la figura 2, hasta que la tapa 11 del cuerpo superior 16 y la cuarta pared 17 vengan a apoyarse sobre la pieza de prolongación telescópica 8, desplegada a partir del chasis 1a, bajo el fondo 10 del cuerpo inferior 14, hasta que sean coplanarias con este fondo 10 y constituyan un piso continuo para la caravana desplegada (figura 1).

30. La caravana de la invención comprende igualmente paredes laterales y frontales, así como un techo, asociados de manera

estancia cuando la caravana está completamente desplegada, en estado de utilización, tal como muestra la figura 1.

5. Según la invención, la caravana desplegada comprende (figura 1) además del piso, compuesto por el cuerpo inferior 14, y por el cuerpo superior 16, unidos por la cuarta pared 17, un cerramiento 21 sobre el cuerpo superior 16, que incluye igualmente un panel de techo 22, 23 un cerramiento 23 sobre el cuerpo inferior 14, que comprende igualmente un panel de techo 24, y un cerramiento central 25 que sirve para cerrar la parte del centro de la caravana igualmente para hacer solidarias los dos cerramientos 21 y 23.

10. Los dos cerramientos 21 y 23 y el techo están constituidas por paneles debidamente articulados entre sí y con las semi-
15. paredes 15 de la caja 1, con el fin de poder abastirse y replegarse en el interior de la caja 1 o desplegarse en el exterior de la caja, permaneciendo asociadas a las semi-paredes 15, y constituir las paredes laterales y frontales, provistas de puertas y ventanas 26 y el techo de la caravana. Los paneles respectivos están pués, por una parte, articulados entre sí en sus
20. bordes y en los bordes libres de las semi-paredes 15 por medio de charnelas 27 y comprenden por otra parte, en los bordes libres distintos de los que constituyen las charnelas 27 de los rebordes de asociación 28 de dos paneles adyacentes, principalmente y en caso necesario, medios de estanquidad para impedir
25. la penetración del agua de cualquier origen, así como medios de retención en su sitio de los paneles asociados para constituir la caravana desplegada y medios de bloqueo 29 de los paneles, bien en posición desplegada, bien en posición replegada, en el primer caso para asegurar la rigidez de la caravana desplegada y, en el segundo caso, para impedir que los paneles choquen,

evitando el ruido que pudiesen hacer durante el desplazamiento del remolque, etc...

5. Según la presente invención, los paneles que constituyen el cerramiento 23 están abatidos y contenidos completamente en el cuerpo inferior 14, en el que están fijados, preferentemente con ayuda de medios de bloqueo 29 (figura 2) cuando la carevna está replegada.

10. Por otra parte y, simultáneamente, el cerramiento 21 y la parte del medio 25 son abatidas y están contenidas completamente en el cuerpo superior 16, en el que están fijadas preferentemente con ayuda de medios de bloqueo 29, similares a los precedentes.

15. Las dos partes 21 y 23 del cerramiento están constituidas de la misma manera y por piezas idénticas, pero simétricas.

Se describirá pues en lo que sigue una sola parte principalmente el cerramiento 21. Siendo similar la otra parte.

20. El cerramiento 21 (figuras 3,4,5) está constituido por un panel lateral 30 articulado por uno de sus bordes, por medio de una charnela 27, al borde libre de la semi-pared 15b del cuerpo superior 16 y por su borde opuesto, igualmente por medio de una charnela 27, al borde del panel de techo 22. Debido a las articulaciones con charnela 27, se pueden desplegar estos paneles 30,22 a partir de su posición replegada en el cuerpo superior 16, hacia sus posiciones indicadas para conformar la carevna desplegada (figuras 3 y 4), por movimientos respectivos según las flechas 31, 32 respectivas, hasta las posiciones de la figura 4.

25. Desplegando estos paneles, se descubren en el cuerpo 16, dos paneles frontales, trasero 33 y delantero 34. Cada uno de estos paneles frontales está articulado por un borde inferior

5. al borde libre de la semi-pared 15b del cuerpo superior 16, igualmente por medio de una charnela 27. Estos paneles frontales 33, 34 pueden desplegarse a partir de su posición replegada en el cuerpo superior 16 por movimientos respectivos según las flechas 35, 36, hasta que ocupen las posiciones necesarias para conformar la carevana desplegada (figuras 4,5 y 6).

10. Los bordes libres de los paneles frontales 33, 34 al alcanzar los bordes libres de los paneles de techo 22 y lateral 30, se asocian a estos como ya se ha mencionado, preferentemente con interposición de una junta.

Tal como ya se ha mencionado el despliegado del cerramiento 23, que está constituido de forma similar, a partir del cuerpo inferior 14, se hace de la misma manera (figura 6) y ya se ha descrito.

15. Los bordes libres de los dos paneles de techo 22, 24 que se junta mediante la erección de los dos cerramientos 21 y 23, estan asociados de la manera ya mencionada para constituir bordes asociados 28.

20. Durante la erección de los paneles frontales 33,34, dos paneles del centro 37, cada uno articulado por su borde izquierdo con la ayuda de una charnela 27 al borde del panel frontal 33,34, respectivo, (figuras 5,6, 1) son arrastrados en su movimiento por estos paneles frontales contra los cuales están aplicados por su cara externa. Una vez que los paneles frontales 33,34 se han fijado en su sitio, los paneles del centro 37 son abatidos por su borde libre hacia el cerramiento 23. El borde libre viene a juntarse con los bordes libres de los paneles frontales 33,34 del cerramiento 23 de la carevana, por una rotación según la flecha 38.

30. Los dos paneles del centro 37 constituyen en su conjunto

la parte central 25 de la caravana (figura 1).

Los paneles del centro 37 estan constituidos, cada uno, esencialmente por un panel superior 39, por uno o dos paneles medios 40 y por un panel inferior 41, asociados entre si por sus bordes adyacentes por medio de charnelas 27.

El panel superior 39 está asociado a los paneles de techo, 22, 24 y frontal 33, 34 respectivo, para constituir bordes de asociación 28 y contribuir a asegurar la rigidez de la caravana desplegada.

El panel inferior 41 está asociado al panel medio 40 adyacente, por sus bordes respectivos, por medio de una charnela 27 lo que le permite prolongar este panel medio 40 hacia abajo (figura 1) para conformar una puerta que se cierra hasta el piso 17, en la parte frontal de la caravana, entre los paneles frontales anteriores 34 de los dos cerramientos.

El panel medio 40 puede comprender eventualmente una ventana 26 abatible, una cerradura, una empuñadura, etc.

Este panel medio 40, puede estar asociado igualmente por su borde libre, opuesto a la charnela 27 asociándola al panel frontal trasero 33 por ejemplo, en un borde de asociación 28 para no permitir la entrada en la caravana, lo que sirve entre otras cosas para asegurar mejor la rigidez de la caravana desplegada, así como el panel superior 39.

Según una variante de ejecución, cuando la caravana está desplegada, los paneles laterales 30 quedan ligeramente inclinados hacia el interior, lo que facilita la asociación eventualmente por superposición de los bordes de unión de dos paneles de techo 22, 24.

Estos paneles de techo 22, 24 pueden ser planos o bien presentar una ligera curvatura con concavidad dirigida hacia

el interior de la carevana y de eje paralelo al eje 2 del remol que para conformar un techo con convexidad hacia el exterior. Los bordes superiores de los paneles frontales 33, 34 y superior 39 se conforman en este caso de forma curva, con el fin de poder realizar con los paneles de techo 22, 24 los bordes de asociación 28 apropiados, rígidos y estancos.

Las charnelas 27 de articulación, como se ha mencionado, deben ser de naturaleza tal que permitan el abatimiento de los paneles un ángulo apropiado para replegarse en el interior del cuerpo inferior 14 o superior 16, siendo ajustable en este caso por una de sus caras, o bien para desplegarse al exterior de estos cuerpos 14, 16, en este caso formando entre sí ángulos apropiados para conformar la carevana (figura 1) y reuniéndose entre si por bordes sin charnela y constituir bordes de asociación 28 rígidos y estancos.

Según una forma de ejecución preferida pero no exclusiva, a título de ejemplo no limitativo, la charnela 27 (figuras 7 a 11) está compuesta por un elemento hembra 42 que comprende un hueco 43 alargado axialmente y de sección recta transversal circular (figuras 9 a 11) o pseudo-circular (figuras 7,8), provisto de una ranura 44 abierta hacia el exterior sobre toda la longitud axial del elemento.

La charnela 27 comprende a continuación un órgano macho 45 igualmente alargado axialmente y de sección recta circular o pseudo-circular, prolongada por una lengüeta 46. El elemento macho 45 es de una dimensión transversal recta exterior mas pequeña que la dimensión similar interior del hueco 43 tal que, introduciendo el elemento macho 45 en el hueco 43 del elemento hembra por una de sus extremidades abierta, la lengüeta 46 salga al exterior por la ranura 44. Deslizándose axialmente el ele-

5. mento macho 45 en el hueco 43, estos dos elementos 42, 45 se encuentran asociados en rotación alrededor de un eje longitudinal. Si la ranura 44 es de anchura menor que la dimensión menor transversal recta del elemento macho, los dos elementos 42, 45 no pueden separarse por tracción transversal al eje de rotación del órgano macho, sino unicamente por deslizamiento en sentido axial.

10. La lengüeta 46, sale al exterior del hueco 43 por la ranura 44, delimitando la anchura de esta ranura 44 el ángulo de rotación del elemento macho 45 con relación al elemento hembra 42.

15. La charnela 27 comprende igualmente medios de fijación 49 del elemento hembra 42 por una parte y del elemento macho 45 por otra parte, cada uno con uno de los paneles 47, 48 que se puede rebatir uno con relación al otro.

20. Estos medios de fijación 49 estan compuestos preferentemente por tres ramas 50 en escuadra, solidarias con uno de los elementos 42 o 45 (hembra o macho), que determinan un hueco rectangular 51. El panel 47, 48 se introduce por su borde en el hueco 51 o bien una de las ramas 50 se introduce en una ranura 52 (figura 8) paralela a las caras del panel 48, de tal forma que las otras dos ramas 50 se apliquen cada una sobre una de las caras en escuadra de la parte extrema del panel, que se fija a continuación en su sitio con ayuda de cualquier medio conocido, cola, tornillo, etc...

25. Con el fin de aumentar el ángulo de rotación recíproco de los dos paneles 47, 48 asociados por la charnela 27, se puede dar a los elementos hembra 42 y macho 45 formas aplastadas. El elemento macho 45 puede igualmente estar provisto de un hueco alargado 52 en el que penetre una lengüeta 53, lo que faci-

30.

lita el deslizamiento reciproco en rotación de los dos elementos 42,45. Esta lengüeta 53 sirve igualmente de tope de fin de carrera en rotación del elemento hembra 42, lo que permite al panel 47, solidario con el elemento hembra 42 ocupar una posición desplegada por ejemplo inclinada tal como para el panel lateral 30 de la caravana con relación a la semi-pared 15b de la caja 1 (figuras 1,6).

5.

Igualmente es ventajoso, con el fin de proteger mejor la charnela 27 contra las intemperies, decelar el eje de abatimiento de los paneles hacia el interior, por tanto lateralmente con relación a la cara del panel y para aumentar el ángulo de abatimiento, separar entre si las extremidades de los paneles 47,48. Se forma entonces entre éstas extremidades un hueco 54 que dos lengüetas 55, solidaria cada una con uno de los elementos 42,45, cierran hacia el exterior, en oposición de la charnela (figura 7).

10.

15.

Según la forma de ejecución de la figura 8, charnela 27 comprende una pieza intercalar 56 que porta el elemento hembra 42, independiente del panel 47 respectivo y asociado a él por medio de lengüetas 55 que penetran en un hueco 57. De ésta forma, los dos paneles 47,48, pueden disociarse más fácilmente arrancando la lengüeta 55 del hueco 57 por tracción en el sentido de la flecha 58. La charnela 27 queda entonces unida al panel 48.

20.

25.

Las figuras 9,10,11 muestran diversas formas de ejecución de la charnela 27 en las que el elemento hembra 42 está asociado a dos paneles 48,59, asociados entre sí a escuadra sin posibilidad de abatimiento.

30.

Las figuras 12,13,14,15 muestran diversas formas de ejecución de los bordes de asociación 28 de los dos paneles

60,61, que se juntan cuando la caravana está desplegada.

5. Cada uno de los paneles 60,61 está provisto en el borde correspondiente con medios de fijación 49, que comprenden las tres ramas 50 que determinan los huecos rectangulares 51 y que se fijan al panel 60 ó 61 como se ha descrito. Estos medios de fijación 49 comprenden a continuación, del lado externo, lengüetas de apoyo 62, eventualmente conformando canales 63, en los que se colocan el panel 61 de unión (figura 12) o huecos 64 en los que se alojan medios de estanquidad 65 entre los:

10. bordes enlazados de los paneles 60,61 (figura 13). Estas lengüetas pueden tener igualmente la forma de una pestaña 66, en los medios de fijación de uno de los paneles 60, que se apoya sobre un saliente 67 de los medios de fijación del otro panel 61 (figura 15).

15. Es evidente que son posibles otras formas de ejecución sin salirse del espíritu de la invención.

20. Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

5. 1.- Remolque convertible en caravana, que comprende una caja provista de un fondo, de cuatro paredes laterales y de una tapa, cuya caja vá montada sobre un chásis provisto de un eje con dos ruedas y aloja paredes laterales y frontales así como un techo de paneles asociados, articulados entre sí de forma que, desplegados, constituyen la caravana y que pueden replegarse para volver a meterse en la caja, caracterizado porque la caja (1) está dividida en dos cuerpos, uno inferior (14) y otro superior (16), abiertos ambos según una de las paredes mayores paralelas al eje del remolque y que se cierran por una pared común (17), de altura igual a la de la caja (1), articulada sobre sus bordes longitudinales a los bordes adyacentes de los fondos de ambos cuerpos, de tal forma que el cuerpo superior (15) y la citada pared (17) puedan abatirse hasta colocarse en una posición en la que el fondo (10), la pared común (17) y la tapadera (11), en apoyo sobre una pieza de prolongación telescópica (8) desplegada bajo el fondo (10) constituyen un piso para la caravana, la cuál comprende a un lado, un cerramiento (21) a base de paredes articulados, que incluyen un panel de techo (22) y al otro lado un cerramiento (23), también a base de paneles que incluyen igualmente un panel de techo (24) y una parte de pared central (25) para cerrar la caravana, de tal forma que los paneles del cerramiento (23) estén asociados con las semi-paredes del cuerpo inferior (15) de la caja (1) con el fin de replegarse en dicho cuerpo inferior (14), y los paneles del cerramiento (21) estén asociados a la parte central (25) y a las semi-paredes (15) del cuerpo superior (16) de la caja (1), con

5.

10.

15.

20.

25.

30.

5. el fin de replegarse en dicho cuerpo superior (16), estando provista la caravana igualmente de charnelas (27) que asocian respectivamente los paneles del techo, los de las paredes laterales, frontales y del centro, así como las semi-paredes del fondo, para permitir su plegado y desplgado en los cuerpos respectivos de la caja (1), y medios para formar bordes de asociación (28) de los paneles para cerrar la caravana evitando la penetración del agua en su interior.

10. 2.- Remolque según la reivindicación 1, caracterizado porque cada una de las cerramientos (23,21) están constituidas por el menos un panel que constituye una pared lateral (30), por dos paredes frontales (33,34) provistas de puertas y ventanas (26), y por el panel de techo (22,24).

15. 3.- Remolque según la reivindicación 1, caracterizado porque la parte central (25) comprende dos paneles superiores (39) que contribuyen a asegurar la rigidez de la caravana desplegada, asociando los dos cerramientos (23,21) a al menos un panel medio (40) y dos paneles inferiores (41) que se abaten hacia abajo para conformar una puerta que se cierra hasta el piso (17) o para cerrar la pared de la caravana.

20. 4.- Remolque según la reivindicación 1 caracterizado porque los paneles (33,34) que constituyen las paredes frontales de los dos cerramientos (21,23) son de contorno aproximadamente trapezoidal, redondeado en el borde superior, y con bordes externos inclinados, tal, que los paneles que forman las paredes laterales (30) queden inclinados hacia el interior quedando parcialmente superpuestos los dos paneles de techo (22,24), uno sobre el otro, y mostrando una ligera pendiente hacia el borde externo paralelo de eje, cuyo borde es de trayectoria preferentemente curvo, con concavidad hacia el inte-

25.

30.

rior.

5. 5.- Remolque según una de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado porque la charnela (27) está compuesta por un elemento hembra (42) que comprende un hueco alargado axialmente, provisto de una ranura (44) que se extiende sobre toda la longitud axial del elemento; por un órgano macho (45) igualmente alargado axialmente, asociado con una lengüeta (46) que puede introducirse y asociarse en rotación con el órgano hembra, retirarse y separarse únicamente por una de sus extremidades abiertas de tal forma que la lengüeta (46) salga al exterior del hueco por la ranura (44); disponiendo además de medios de fijación (49) de los paneles (47,48) bien con el elemento hembra (42) bien con el elemento macho (45).

10. 6.- Remolque según la reivindicación 5, caracterizado porque los medios de fijación (49) están compuestos por tres ramas (50) en escuadra, solidarias con uno de los elementos (42 ó 45), que determinan un hueco rectangular (51), siendo introducido el panel en dicho hueco (51), o bien una de éstas ramas esté introducida en una ranura (52), de tal forma que las otras dos ramas (50) se apliquen cada una sobre una de las caras en escuadra de la parte extrema del panel.

15. 7.- Remolque según las reivindicaciones 5 y 6, caracterizado porque el eje de abatimiento de los órganos hembra (42) y macho (45) está desclado lateralmente con relación a las caras de los paneles (47,48) cerrando las lengüetas (55) hacia el exterior del hueco (54), formadas entre los dos paneles (47,48) asociados.

20. 8.- Remolque según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado porque los bordes de asociación (28) de los dos paneles (60,61) que se unen, comprenden medios de fijación (49) y, del lado externo de la carena, lengüeta-

30.

tas de apoyo (62), y que eventualmente conforman canalones (63) en los que viene a colocarse un panel de unión (61), o huecos (64) en los que están alojados medios de estanquidad, (65).

5. 9.-Remolque convertible en caravana, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, y en los dibujos adjuntos.

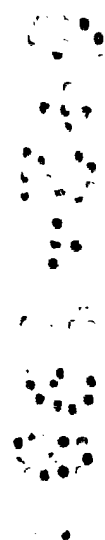
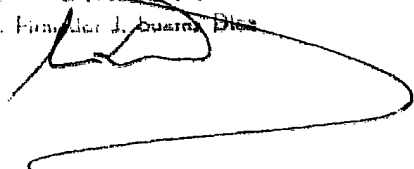
Esta Memoria consta de dieciseis hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, = 6 FEB. 1981

CARAVANES RAPIDO (S.A.R.L.)

2. Avda. de Madrid y Puerto

m. c. Financ. J. Guerra, D. S.



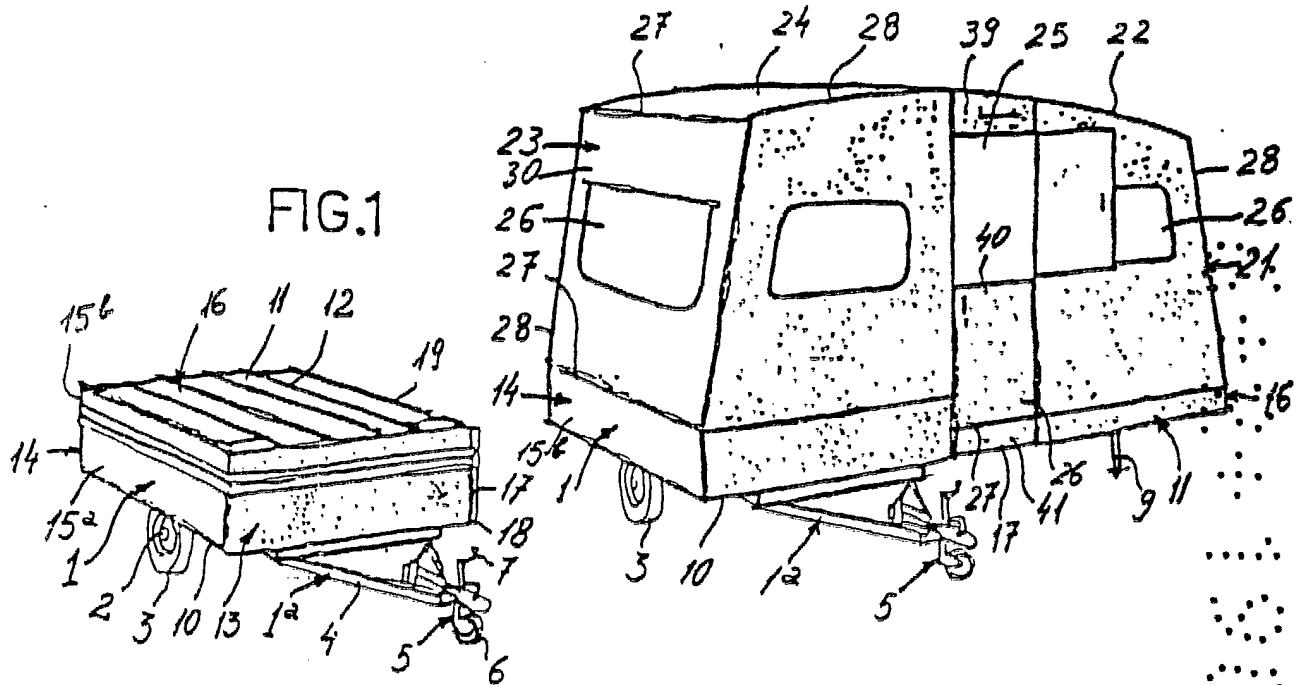


FIG. 1

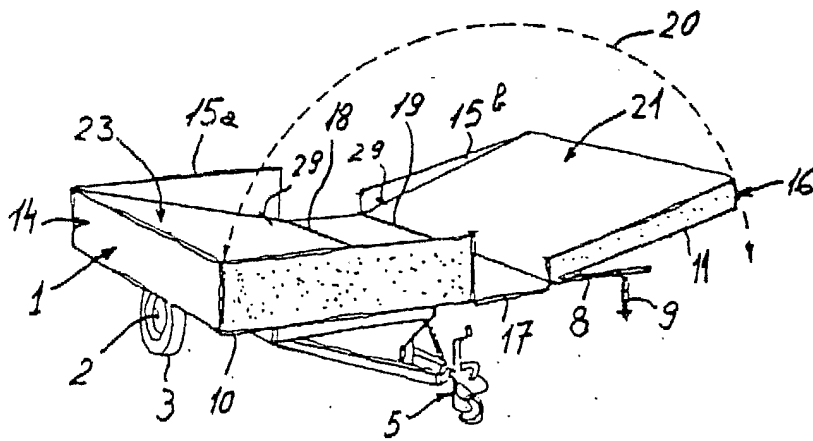


FIG. 2

Madrid - 8 FEB. 1981

J. M. COMENDE Y PUNZOS
D. P. Firmado: J. Suarez Blum

ESCALA VARIABLE.

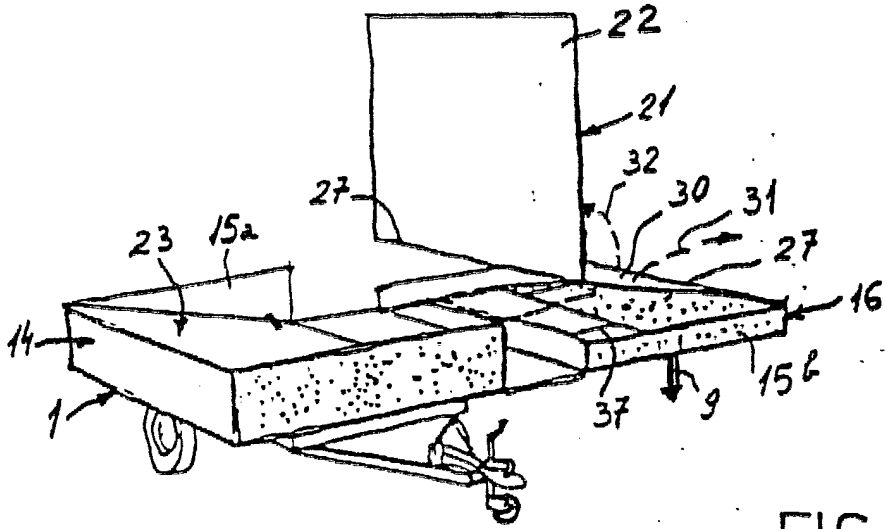


FIG. 3

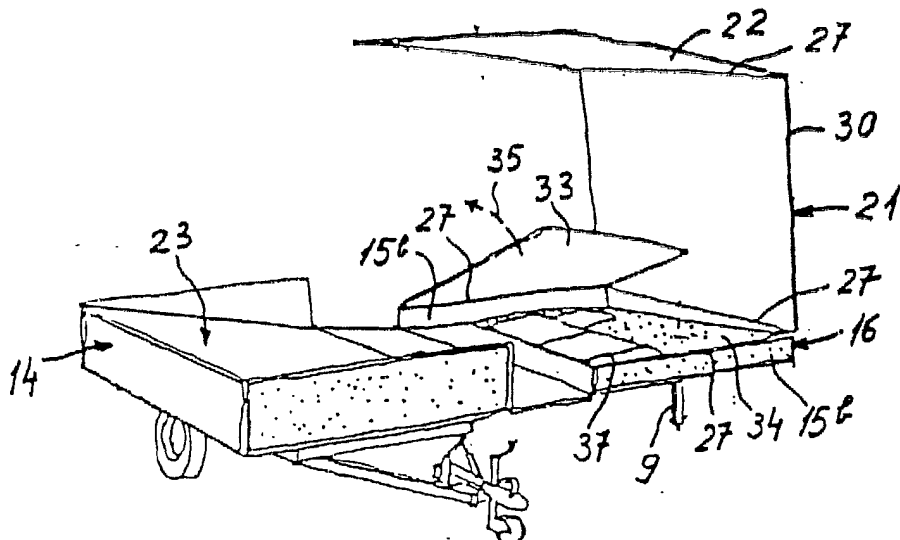


FIG 4

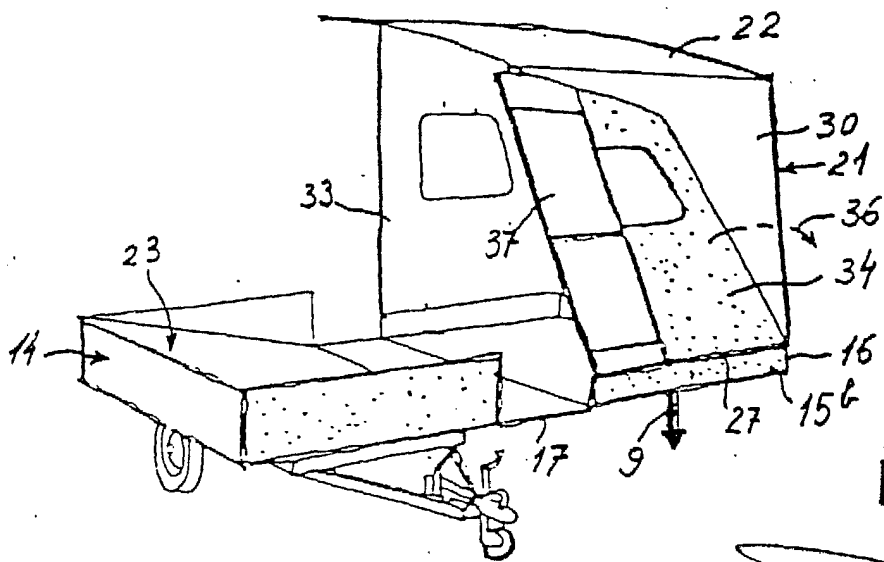
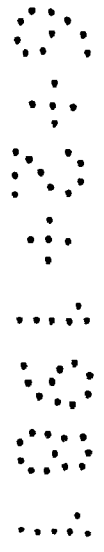


FIG. 5

- 6 FEB. 1981

ESCALA VARIABLE.



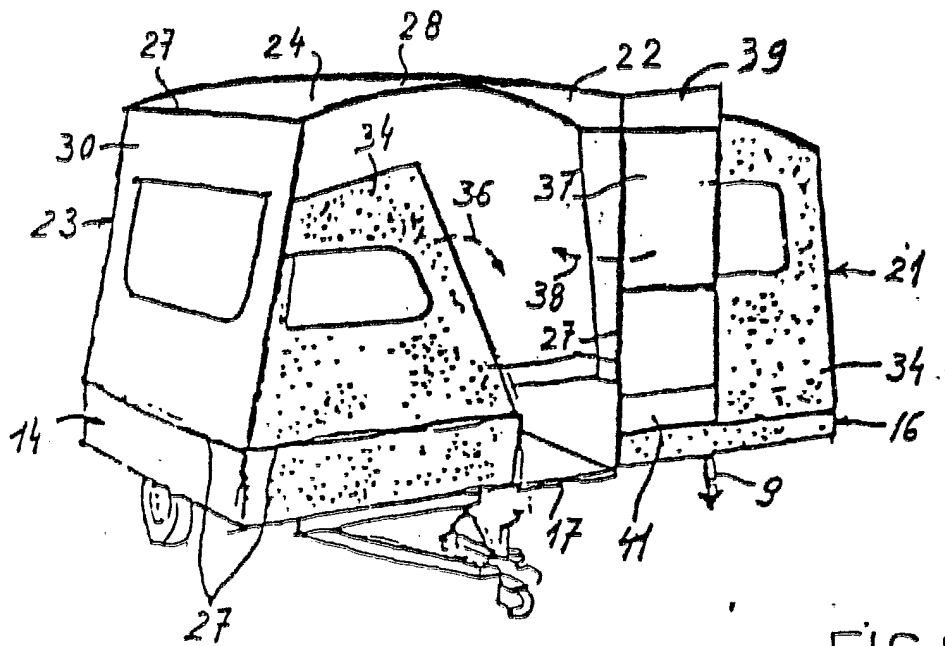


FIG. 6

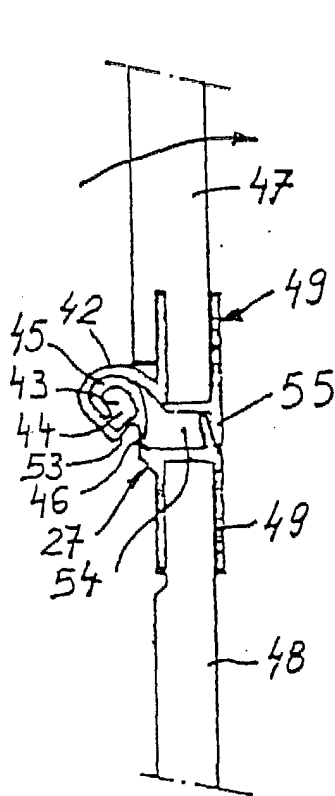


FIG. 7

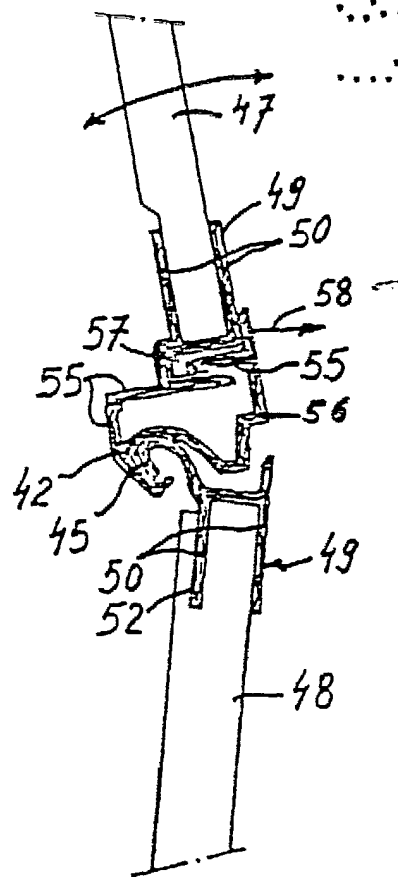
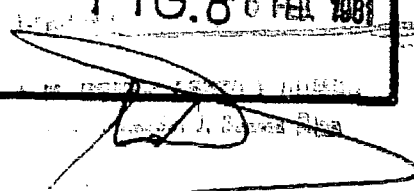
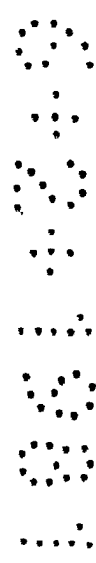


FIG. 8

ESCALA VARIABLE.



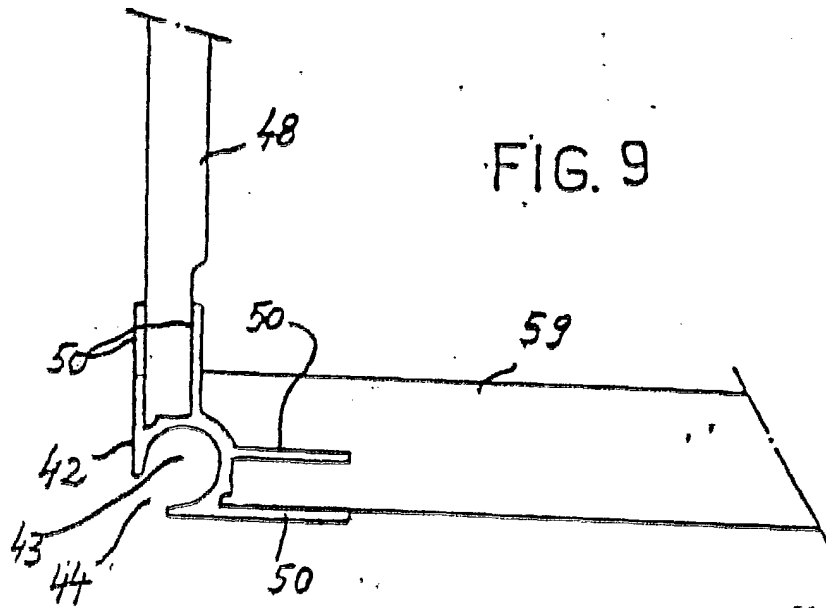


FIG. 9

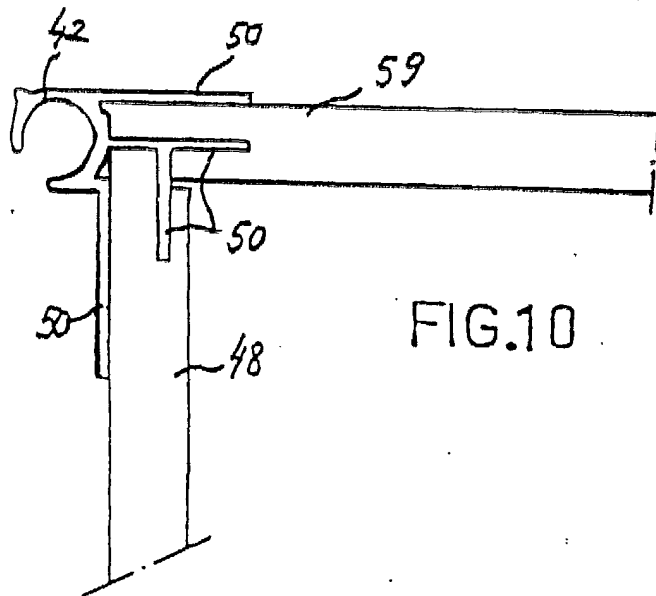


FIG. 10

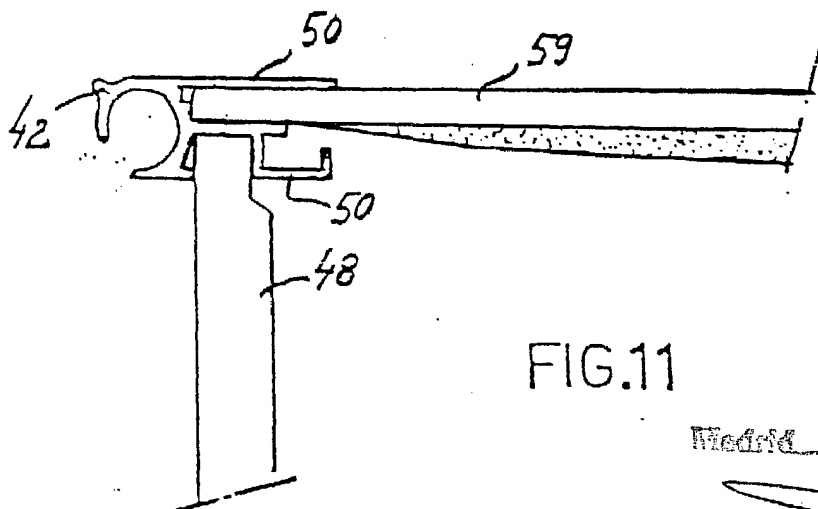


FIG. 11

Madrid - 6 FEB 1981

INVENTOR: J. M. ...
DISEÑADOR: J. M. ...

FIG.12

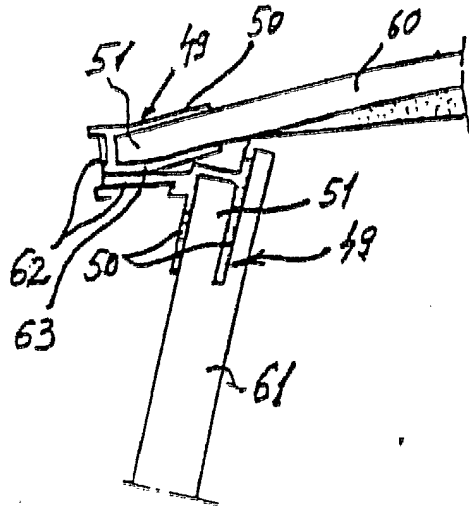


FIG.13

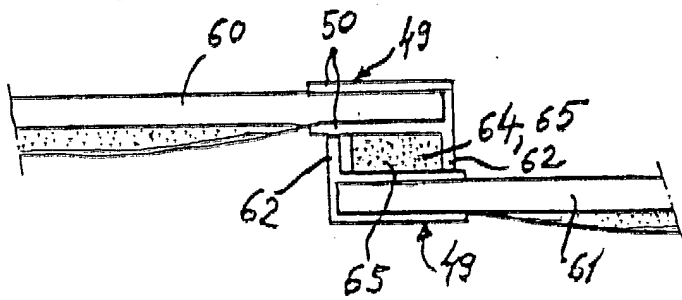


FIG.14

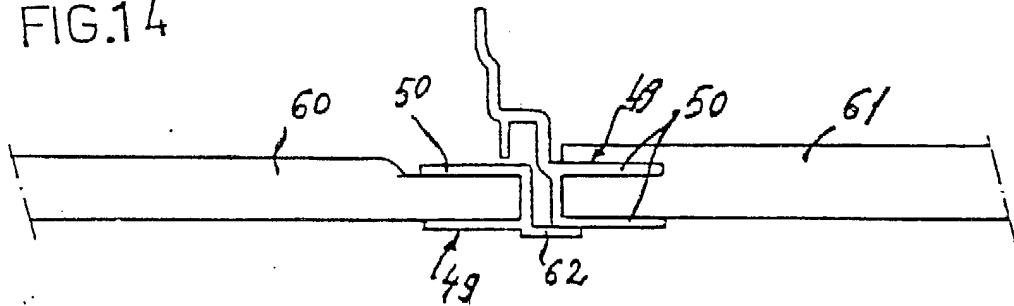
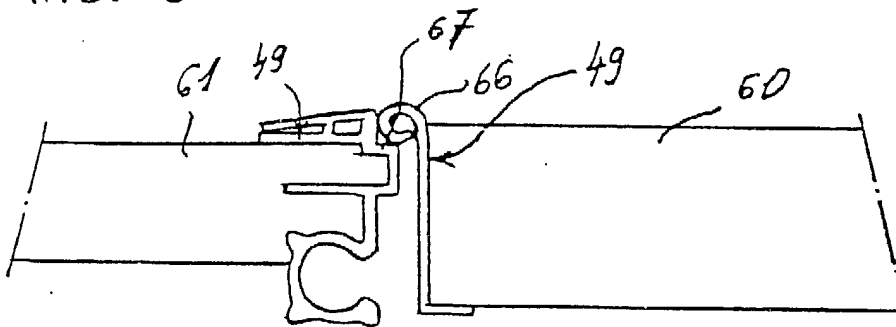


FIG.15



ESCALA VARIABLE.

Madrid 70 FEB 1961
J. M. GONZALEZ AGUDO Y PARRON
C. B. Remate de J. Suarez Diaz