

(19) ES (11) (12) (13)	NUMERO 275612	(18) Y
	FECHA DE PRESENTACION 10 NOV. 1983	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD 16 MAR. 1984

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B62B 1/18
--------------------------	---

(64) TITULO DE LA INVENCION CHASIS PARA CARRETILLA DE MANO.
--

(71) SOLICITANTE (S) D. ALFREDO RESA VALLE.
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE C/ Domingo Beltrán, nº 6-3º-Izda. - VITORIA -
--

(72) INVENTOR (ES)
--------------------

(73) TITULAR (ES)
-------------------

(74) REPRESENTANTE D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO.
---

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un chasis para carretilla de mano, del tipo monopieza, configurado de modo que permita una reducción en los costos de fabricación, así como una construcción más sencilla, robusta y duradera.

5 El chasis de la invención es del tipo constituidos por un perfil tubular, el cual va doblado en forma de U de ramas ligeramente divergentes, con una serie de quiebros transversales que determinan una porción anterior, que sirve para el montaje de la rueda de la carretilla, una porción intermedia, sobre la que  
10 apoya y se fija la caja de la carretilla y una porción posterior, constituida por los tramos extremos de las ramas laterales, que sirven como asideros para la conducción de dicha carretilla.

Las carretillas de mano comprenden, además de la rueda delantera, de dos patas posteriores de apoyo que permiten  
15 mantener la caja en posición de carga, cuando el conjunto se encuentra en reposo, apoyado sobre el suelo.

En las carretillas tradicionales, las patas están constituidas por perfiles independientes del chasis o bastidor de la carretilla, y que se fijan a éste mediante tornillos, soldadura, etc.  
20

El objeto de la presente invención es conseguir un chasis para carretillas de mano, del tipo indicado, en las cuales las patas de apoyo posteriores estén obtenidas a partir del mismo perfil que define dicho chasis. Para ello, de acuerdo con la  
25 invención, la porción intermedia del chasis en la que apoya la caja, está interrumpida en las dos ramas de la U mediante sendos pliegues transversales simétricos, configurados también en forma de U, de ramas próximas y dirigidas hacia abajo, ligeramente inclinadas hacia atrás. Estos pliegues son de longitud tal que definirán  
30 los apoyos o patas posteriores de la carretilla. Los pliegues cita

dos están limitados en su arranque mediante quiebros que presentan del lado cóncavo un aplanamiento parcial de trayectoria arqueada en el perfil tubular. El fondo de los pliegues está también conformado por aplastamiento parcial interior arqueado del perfil tubular.

La caja apoyará en la porción central del chasis, en las dos ramas de la U principal, a uno y otro lado de la interrupción citada.

Para que pueda comprenderse mejor la constitución y ventajas del chasis de la invención, seguidamente se hace una descripción más detallada del mismo, con referencia a los dibujos adjuntos, donde se muestra una forma de ejecución preferida, dada a título de ejemplo no limitativo.

En los dibujos:

La figura 1 es un alzado lateral de una carretilla de mano, con un chasis construido de acuerdo con la invención.

La figura 2 es una vista en planta de la misma carretilla.

Como puede verse en los dibujos, la carretilla comprende una caja 1, un chasis o armadura, referenciado en general con el número 2 y una rueda delantera 3.

El chasis o armadura 2 está constituida por un perfil tubular que está conformado en forma de U de ramas divergentes, como se aprecia en la figura 2. Esta U presenta una serie de quiebros transversales que determinan una porción anterior 4, en la que se monta la rueda 3 mediante los soportes 5, una porción intermedia 6, sobre la que apoya la caja 1, y una porción posterior 7 que define los asideros de la carretilla.

La porción intermedia 6 queda interrumpida,

5 en las dos ramas de la U, mediante un pliegue 8, en forma de U, de ramas sensiblemente paralelas y próximas entre sí. Este pliegue 8 está dirigido hacia abajo, ligeramente inclinado hacia atrás y es de longitud tal que sirva como elementos de apoyo o patas posteriores para la carretilla.

10 Los arranques del pliegue 8 presentan, del lado cóncavo, un plegado parcial 9 del perfil tubular de trazado arqueado. Del mismo modo, el fondo 10 del pliegue 8 está parcialmente plegado interiormente, con trayectoria arqueada. Los pliegues arqueados 9 y 10 permiten reforzar los quiebros o dobleces, asegurando así un posicionado permanente del pliegue 8 que servirá como pata de apoyo de la carretilla.

15 Entre las porciones 6 que quedan a uno y otro lado del pliegue 8 discurren, entre las dos ramas de la U, pletinas 11 que van soldadas al chasis o armazón 2. Por su parte la caja 1 se fija al armazón de la carretilla mediante los tornillos 12. En la parte anterior existe también una pletina de amarre 13 fijada mediante tornillos 14 a la caja y chasis de la carretilla.

20 Con la constitución descrita, el montaje y desmontaje de la carretilla es sumamente fácil, ya que sólo son suficientes los tornillos 12 y 14.

25 En cuanto al chasis o armazón de la carretilla, es de constitución sencilla, puesto que está obtenido, junto con las patas de apoyo, a partir de un único perfil, consiguiéndose se la robustez necesaria mediante el conformado descrito en las zonas de doblez 9 y 10.

30 Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son sus

ceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

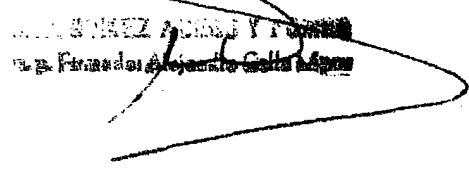
1.- Chasis para carretilla de mano, del tipo  
 constituidas por un perfil tubular, doblado en forma de U de ramas  
 ligeramente divergentes, que presenta una serie de quiebros trans  
 5 versales que determinan una porción anterior, en la que se monta  
 la rueda, una porción intermedia, sobre la que apoya la caja y  
 una porción posterior para asido y conducción de la carretilla;  
 caracterizado porque la porción intermedia está interrumpida en  
 10 ambas ramas mediante sendos pliegues transversales simétricos en  
 forma de U, de ramas próximas, dirigidas hacia abajo, ligeramente  
 inclinados hacia atrás, y de longitud tal que definan los apoyos  
 posteriores o patas de la carretilla, estando dichos pliegues limi  
 tados en su arranque mediante quiebros que presentan del lado cón  
 15 cavo un aplastamiento parcial, de trayectoria arqueada, del perfil  
 tubular, estando igualmente el fondo de la U conformado por aplas  
 tamiento parcial interno arqueado del perfil tubular; apoyando la  
 caja en la porción central del chasis, en ambas ramas, a uno y  
 otro lado de la interrupción citada.

2.- Chasis para carretilla de mano, tal y  
 20 como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e, ilus  
 trado en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de 5 hojas escritas a  
 máquina por una sola cara.

Madrid, 10 NOV. 1982  
 D. ALFREDO RESA VALLE.

ALFONSO SANCHEZ ABRIL Y CA  
 S.p. Firmado en el momento de la entrega



275612

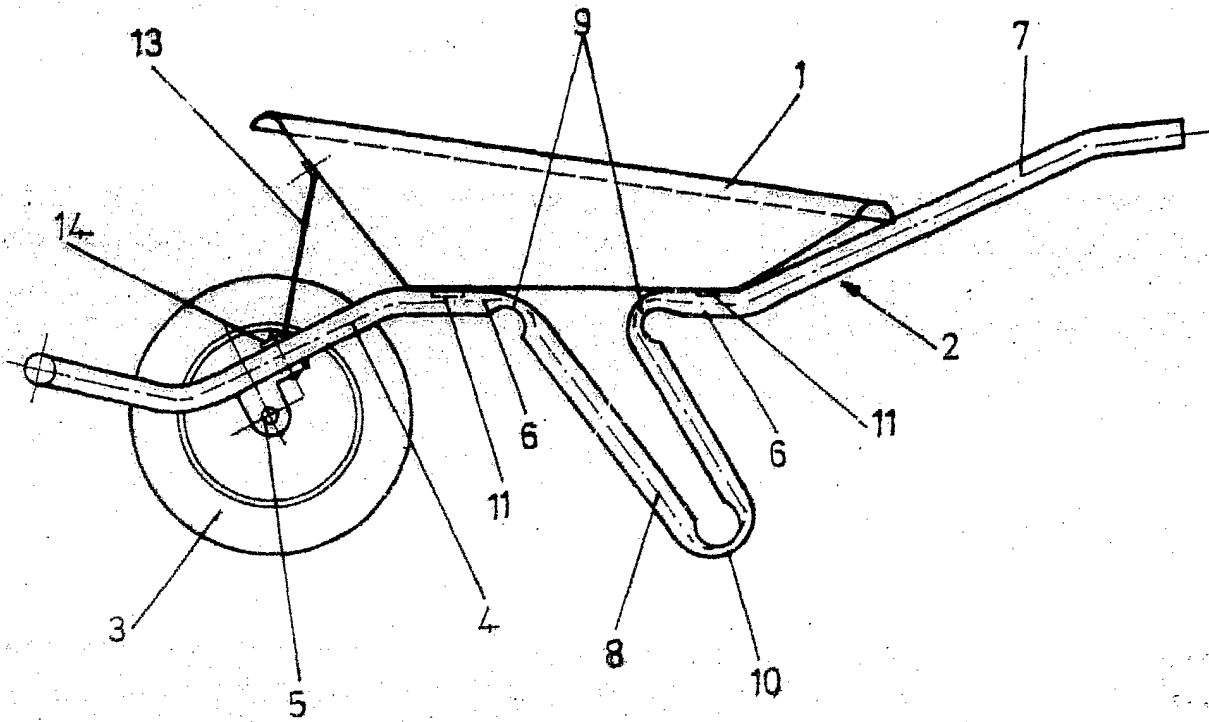
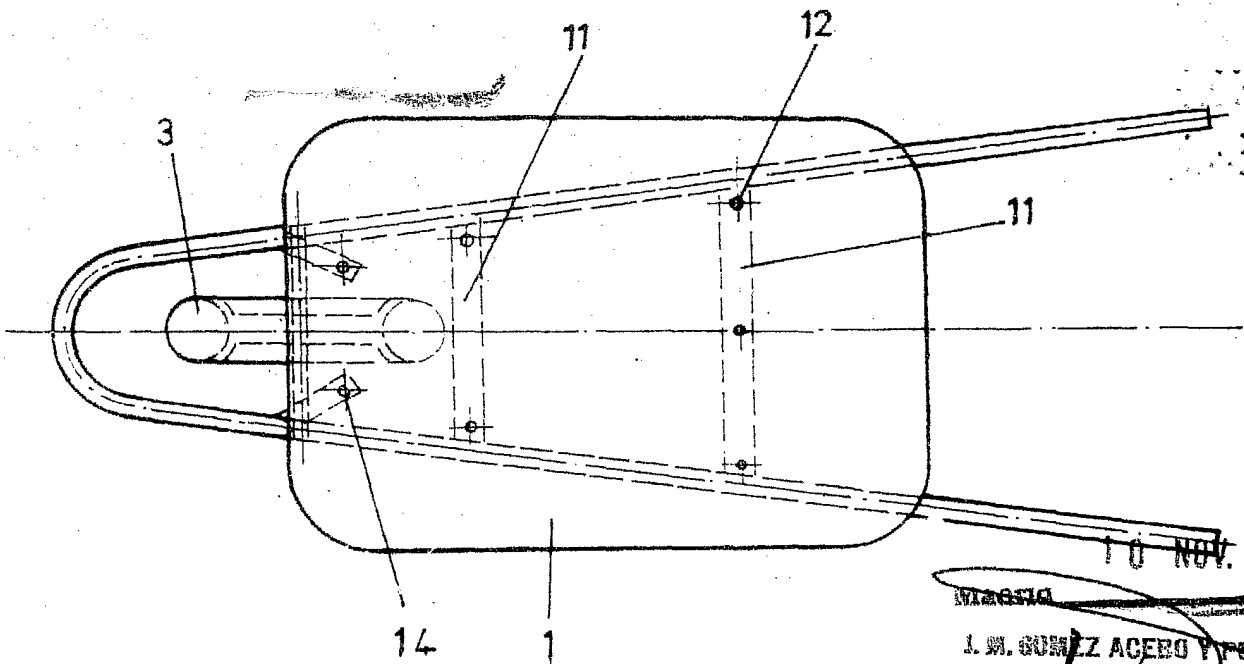


FIG. 1

FIG. 2



10 NOV. 1983

J. M. GOMEZ ACERO Y CIA S.A.  
 P. O. Box 1000, Madrid, Spain

ESCALA VARIABLE