

382267

382267

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B-62</u>
SUBCLASE <u>D</u>



PATENTE DE INVENCION

La Patente de Invención, que por veinte años, para España y sus Provincias de Ultramar, a favor de D.PEDRO FERNANDEZ, de nacionalidad española, domiciliado en San Sebastian(España) calle Juan José Prado, número 4, por: "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES PARA VEHICULOS DE CARGA"

Memoria Descriptiva

De acuerdo con la disposición oficial de que los vehículos de carga de dos ejes, no pueden transportar entre tara y carga útil, pesos por encima de las diez y seis toneladas, existen multitud de plataformas y camiones, de dos ejes, el directriz y el motriz, al último de los cuales se le anexiona, normalmente detrás,



de él, un tercer eje.

La transformación necesaria para ello, en la inmensa mayoría de los casos, adolece de marcados defectos técnicos, que se traducen en deficiencias de orden práctico, por no haber sido resueltos la totalidad de los aspectos que entraña la adaptación.

La invención, tiende a proporcionar ciertas mejoras en los remolques y semi-remolques de carga, básicamente en lo que concierne a la adaptación en ellos del segundo eje, de la plataforma, mediante el cual la realización lograda, cumple fielmente con su cometido, dentro de una seguridad y eficacia máximas.

De modo fundamental, y de acuerdo con una de las características de la invención, se preve que el segundo eje doble adaptado se relacione con el eje anterior de la unidad, a través de dos únicas ballestas, una por lateral, para lo cual, aquél, carece del ballestaje propio, poseyendo en los extremos sendos balancines articulados en estribos, a los que también se unen las partes posteriores de las ballestas de éste.

Otra de las principales ventajas conseguidas por las me-

382267



joras que se preconizan, lo constituye el hecho de que las sus
pensiones logradas en las ruedas gemelas, dobles, con que
se equipan los extremos del segundo eje adaptado, son indepen-
dientes entre sí, por no estar relacionadas rígidamente, si no
30 a través de brazos unitaria y respectivamente susceptibles de
basculamiento y, por consiguiente, de permitir suspensiones
independientes.

Otra ventaja más de las mejoras propuestas, estriba en
la circunstancia de que, con ellas, el segundo eje adaptado re
35 sulta elevable, para evitar el desgaste de cubiertas, cuando
el vehículo o plataforma circule en vacío o con poca carga.

Finalmente, otra ventaja más de las mejoras, lo constituy
ye la circunstancia de que con ellas, se incorpora a las pla-
taformas un apoyo efectivo, para posicionamiento estático, me-
40 diante una pata central de accionamiento hidráulico o manual.

Las particularidades y características básicas de las me
joras que se preconizan, mejor que por la descripción literal
realizada hasta aquí, podrán ser entendidas con ayuda de la
que seguidamente se realizará de los dibujos adjuntos, en los
45 cuales, solo a título de ejemplo, se representa una preferente



forma de realización, que se incluye para identificar en concreto las partes comentadas, pero no de una manera exclusiva en cuenta a la realización de las mismas.

En dichos dibujos:

50 La figura 1, muestra un alzado lateral de una plataforma de carga, provista de las mejoras propuestas.

La figura 2, representa una vista posterior de la misma realización.

55 La figura 3, es una planta esquemática de la misma plataforma.

La figura 4, finalmente, ilustra una sección de la articulación de los brazos de los balancines.

Según se aprecia en estos dibujos, los ejes anterior 1, y posterior 4, están provistos únicamente de las dos ballestas
60 una por lateral 2.

Para ello, el eje de ruedas dobles, posterior 4, que constituye el segundo eje antes comentado y que está provisto de ruedas gemelas, 3, no tiene ballestaje propio, proseyendo sendos balancines oscilantes 5, que a su vez se articulan sobre los estribos 6, mediante los que se realiza el enlace con
65

382267

28 JUL 1958
ESTADO UNIDO
CINCO AÑOS

los extremos posteriores de las ballestas 2.

La articulación al eje, de los brazos de los balancines oscilantes 5, se preve realizarla por intermedio de un doble juego de casquillos cónicos 11, con separador intermedio 12, siendo éstos casquillos recambiables, lo que permite su sustitución cuando ello sea necesario.

El eje 4 de ruedas dobles 3, mantiene independencia sobre el anterior a él 1, poseyendo la facultad de elevarse cuando por no existir carga sobre la plataforma así interese, al objeto de evitar inútiles desgastes de los neumáticos 3.

La elevación citada, se realiza mediante el cilindro hidráulico 7, accionado mediante una moto-bomba o una bomba manual, cuyo cilindro impulsa a la planca 8, acodada sobre el balancin basculante 5 ^{de} cada lateral, para determinar su giro y consecuentemente, la elevación de las ruedas 3.

La plataforma está dotada de una pata central 9 que constituye un punto de apoyo anterior, para detención estática y para carga y descarga. Esta pata, de constitución telescópica, puede tener un accionamiento hidráulico o manual.

Ante el eje anterior 1, el tensor 10 se constituye en re



90 gulador de arrastre, que estabiliza a distancias relativas la
posición del eje 1.

Descrito suficientemente el objeto de la invención, solo
resta añadir que en su realización podrán introducirse todas a-
quellas modificaciones de detalle que no afecten a su esenciali-
dad y que podrán comprender eventuales cambios de conformaciones
proporciones, materiales, detalles, constructivos, etc.

N O T A

95 La Patente de Invención, que por veinte años para España y
sus Provincias de Ultramar se solicitan, deberá recaer sobre las
siguientes.

REIVINDICACIONES

100 1ª.- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES
PARA VEHICULOS DE CARGA" caracterizadas porque el segundo eje, e-
levable, con que se dota la unidad, situándolo detrás del poste-
rior de la misma, se relaciona con éste, a través de las propias
ballestas de dicho eje anterior, con lo cual, el elemento de u-
nión de ámbos ejes, lo constituye la disposición de dos únicas ba-
llestas, una por cada lateral.

105 2ª.- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES
PARA VEHICULOS DE CARGA"

382267

28 JUN 1949



según apartado anterior, caracterizados porque el eje poste-
rior elevable, agregado o provisto, que carece de ballestaje
propio, cuenta en cambio en sus extremos con sendos balancines
oscilantes, que a su vez articulan sobre estribos laterales,
110 mediante los cuales, respectivamente, se realiza el enlace
articulado con los extremos posteriores de las ballestas del
eje anterior.

32.-"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOL-
QUES PARA VEHICULOS DE CARGA," según apartados anteriores caracteriza-
115 dos porque la articulación al eje de los brazos de los balanci-
nes, se efectúa a través de sendos juegos de casquillos o roda-
mientos cónicos, con separador intermedio, con la particularidad
de que dichos casquillos o rodamientos cónicos son recambiables.

42.-"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOL-
QUES PARA VEHICULOS DE CARGA," según apartados anteriores, ca-
120 racterizados porque el eje posterior posee capacidad de manio-
bra independiente del anterior al mismo, y es elevable debido
a la presencia de, facultativamente, dos, cilindros hidráulicos,
accionados mediante una moto-bomba o bomba manual, con
125 cuya acción se acciona una palanca existente en cada balancín

128 JUL 28 1970

bascualnte.

52.-"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOL-
QUES PARA VEHICULOS DE CARGA," según apartados anteriores carac-
terizados porque la partes anterior de la plataforma del remol-
que, se dota con una pata con un solo apoyo central, elevable
130 por ajuste telescópico, y accionable mediante una disposición
hidráulica o eventualmente por impulsión manual.

62.-"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS REMOLQUES Y SEMI-REMOL-
QUES PARA VEHICULOS DE CARGA!"

135 Todo según queda descrito y reivindicado en la presente
memoria descriptiva, que consta de 8 hojas foliadas y mecanogra-
fiadas por una sola cara, a la que se acompañan los dibujos
que la ilustran.

Madrid a, 28 JUL. 1970

Carlo Gallego

382267

382267

D. PEDRO FERNANDEZ RODRIGUEZ

2 HOJAS: HOJA 1

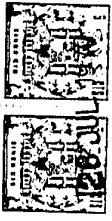


FIG. 1

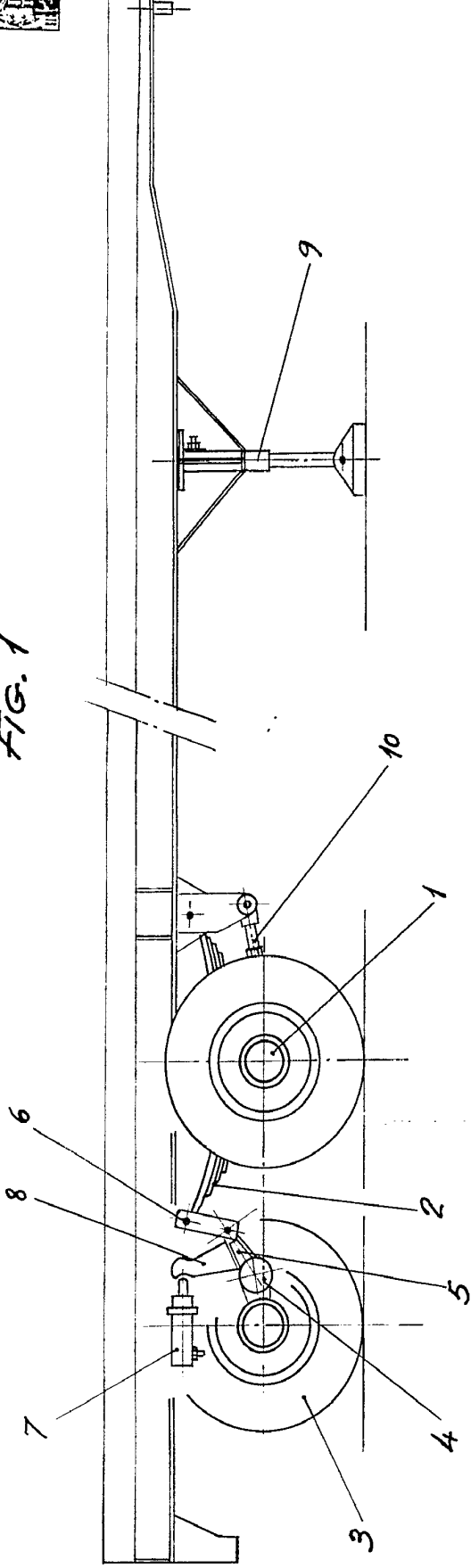
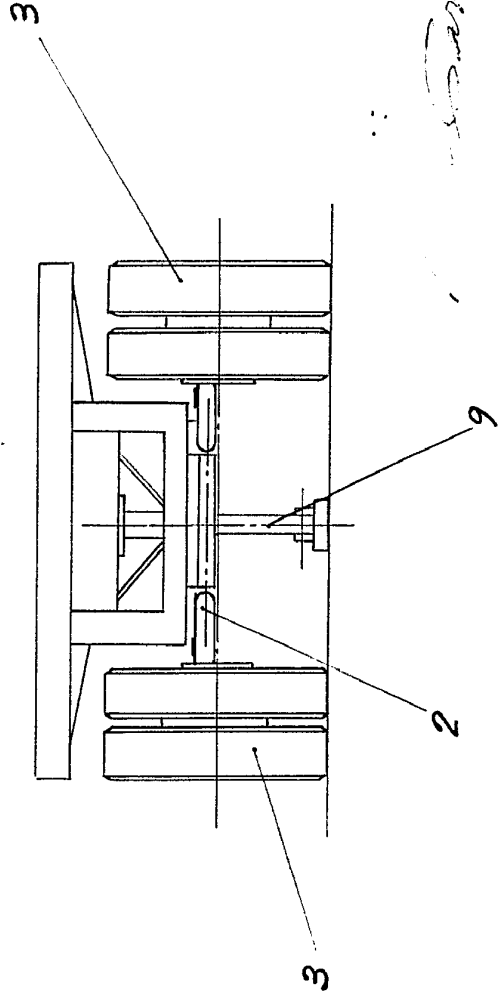


FIG. 2



382267

382267

Escala variable
Madrid: 28 JUL 1916

Pedro Fernandez Rodriguez

382267

D. PEDRO FERNANDEZ RODRIGUEZ

FIG. 1

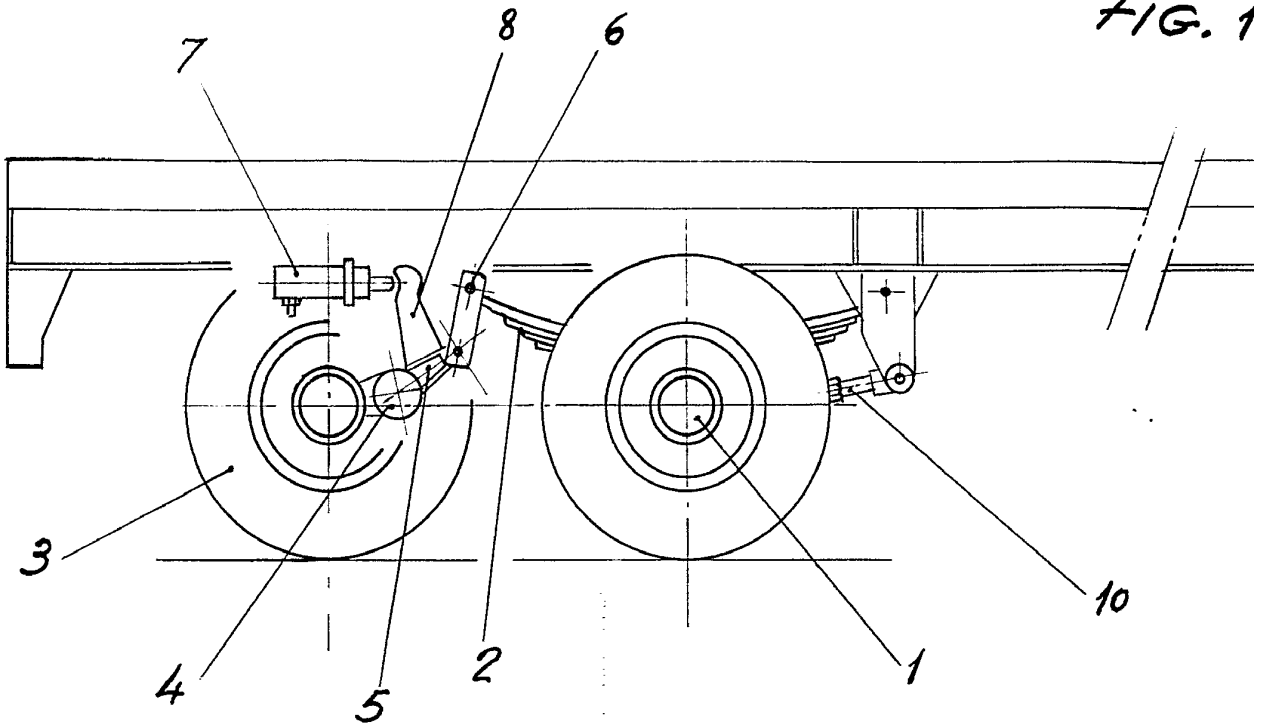
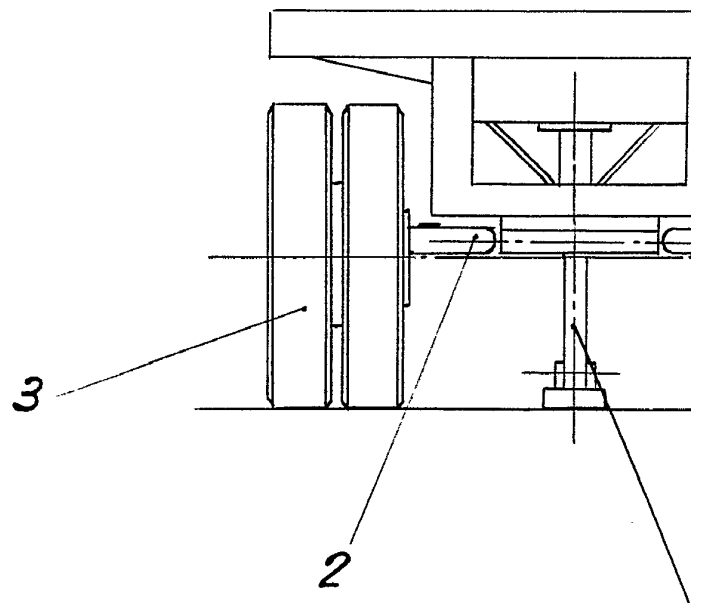
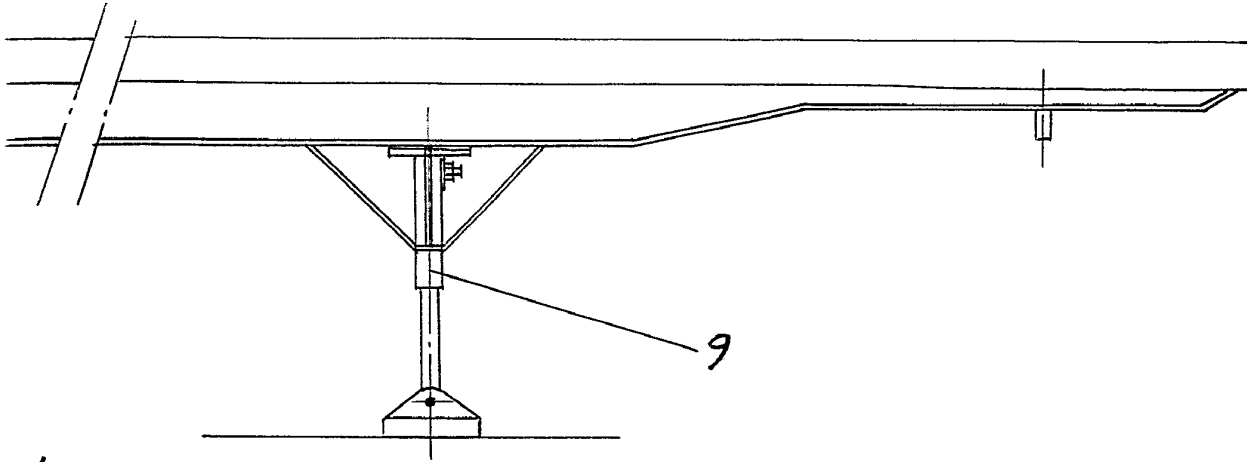
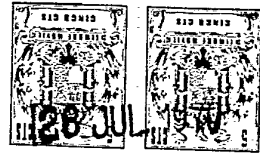


FIG.



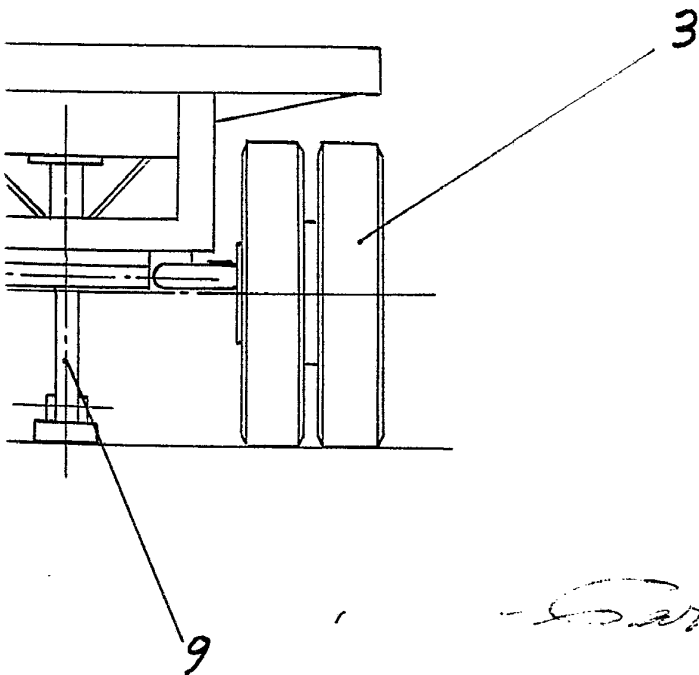
382267

FIG. 1



10

FIG. 2



382207

Escala variable
Madrid: 28 JUL 1970

Enrico Tallero

382207

3000000

FIG. 3

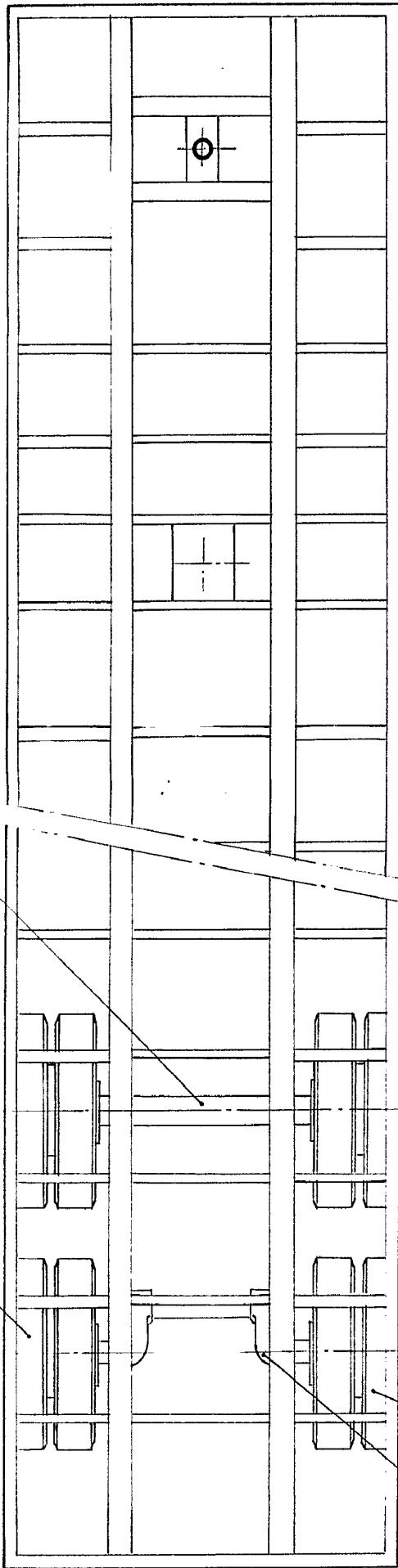
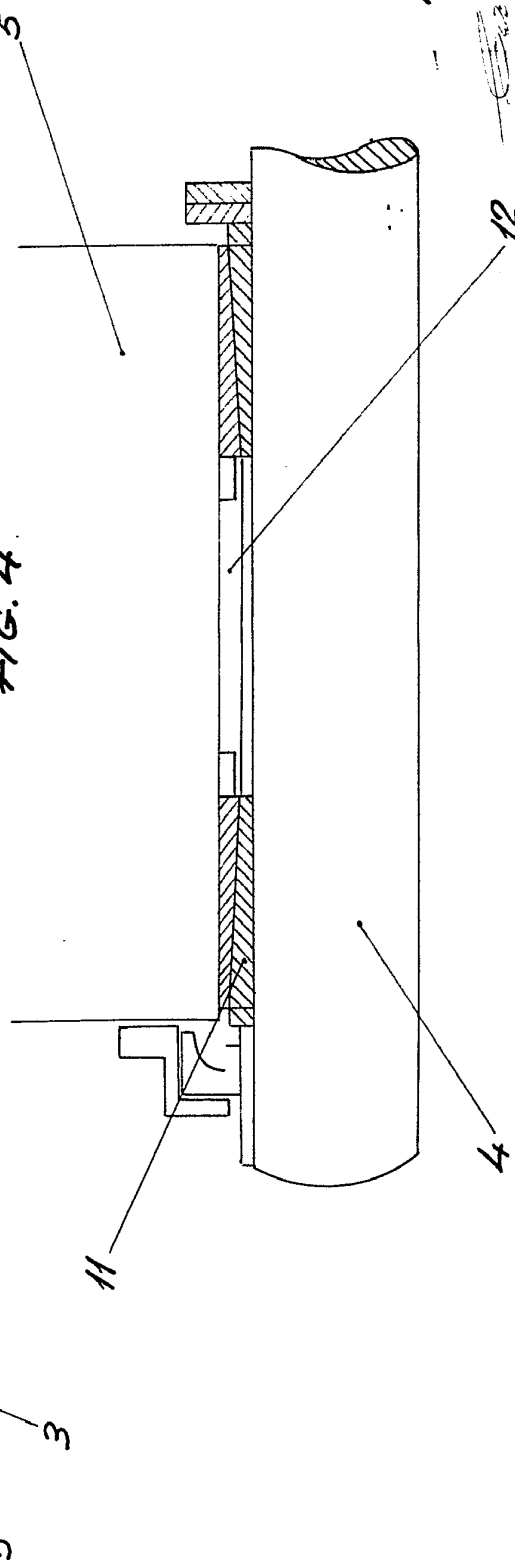


FIG. 4



Escala variable

Madrid:

[Handwritten signature]
 Pedro Fernandez Rodriguez

D. PEDRO FERNANDEZ RODRIGUEZ

302267

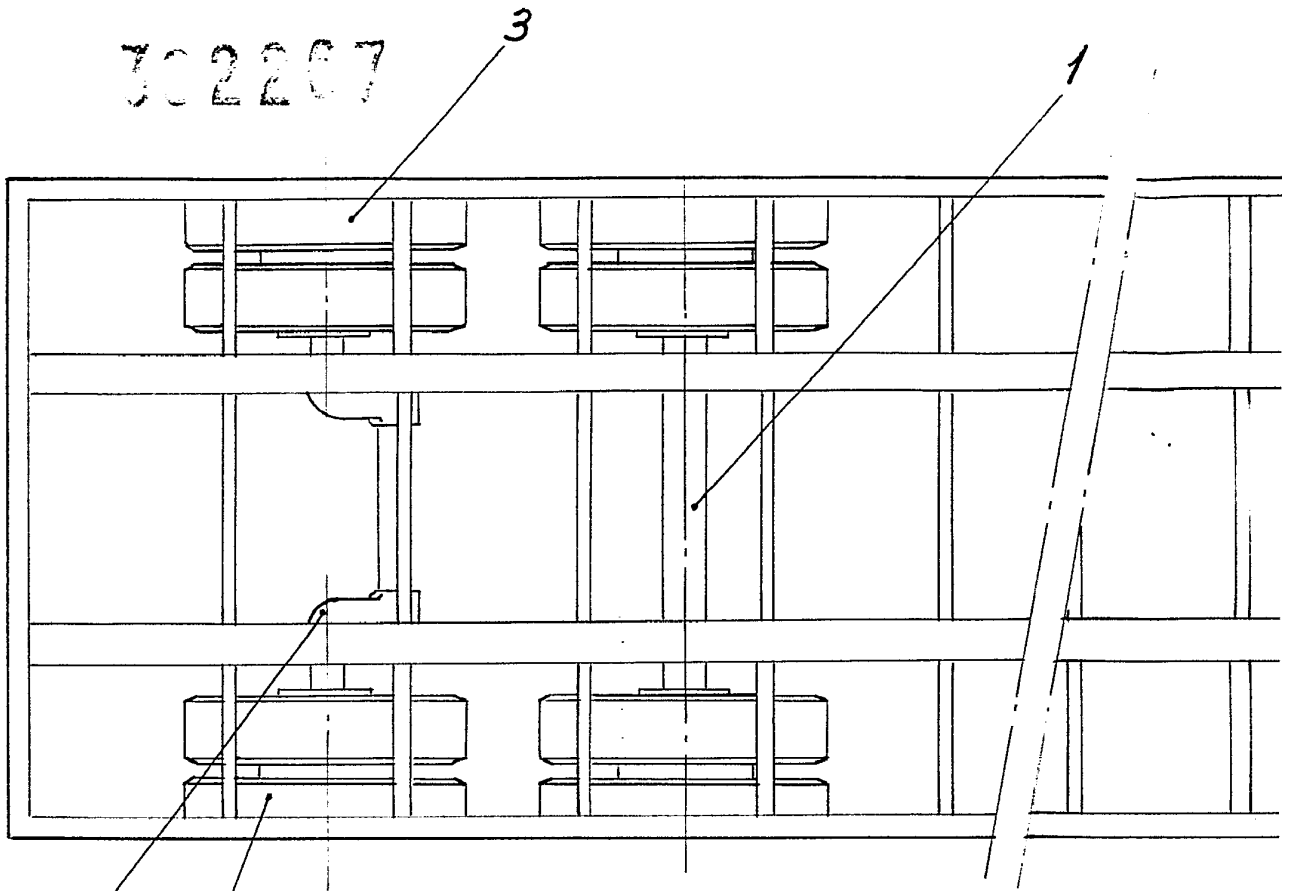


FIG. 4.

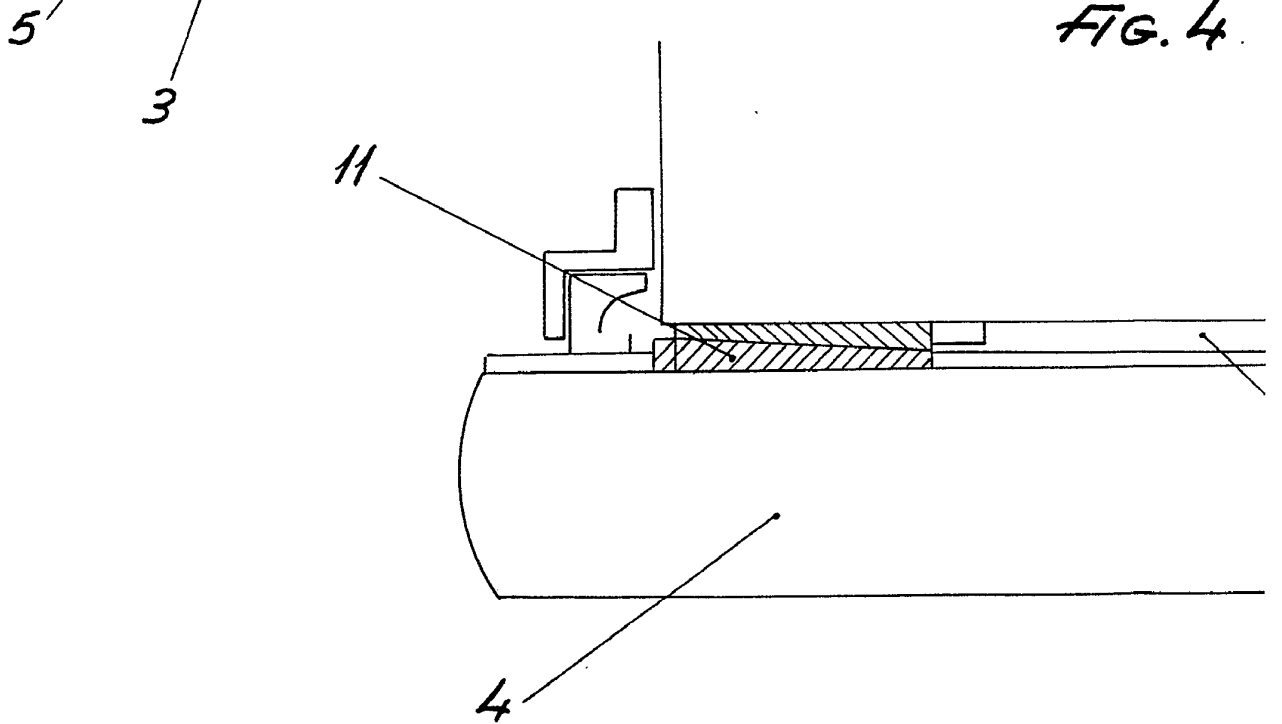


FIG. 3

382267

382267

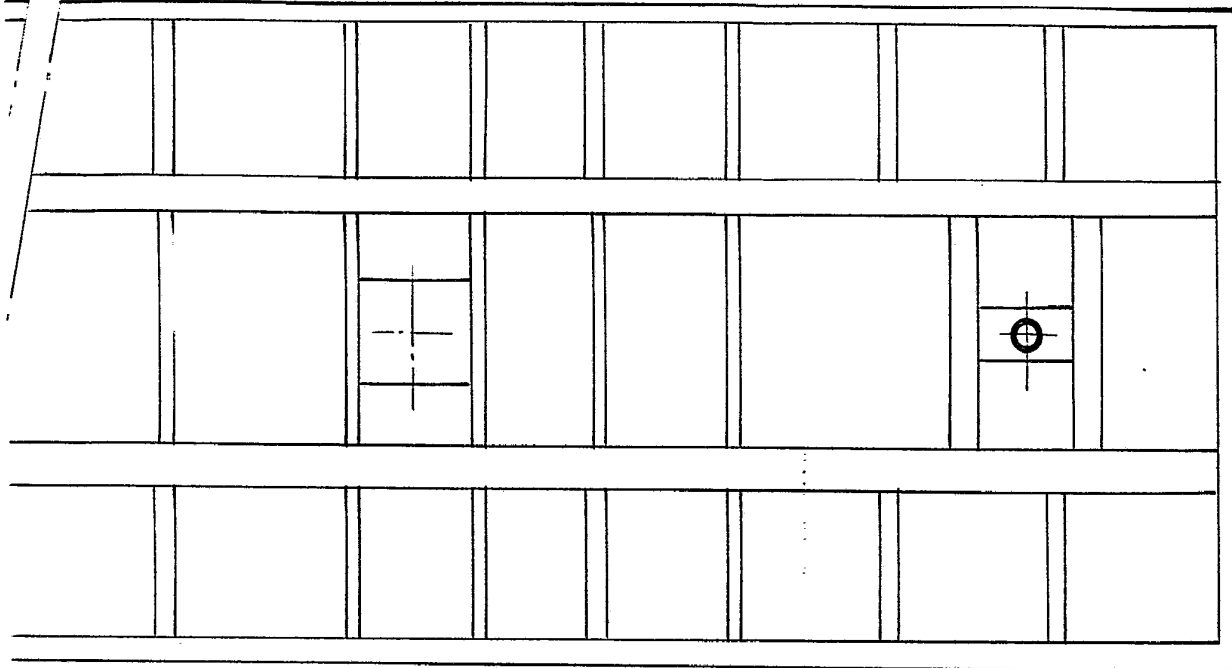
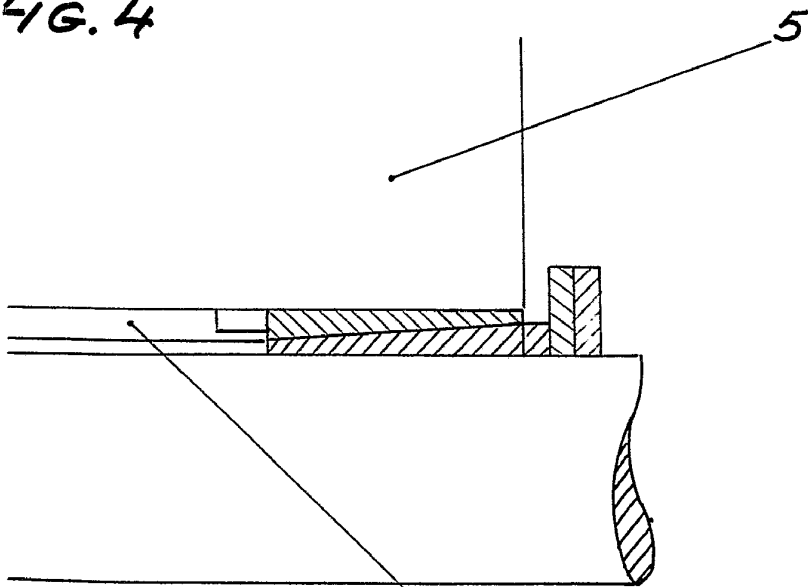


FIG. 4



Escala variable
Madrid:

12 *Enrico Pallero*