



ESPAÑA

19 ES	11 21	N.º MERC 439356	10 AI
	22	FECHA DE PRESENTACION 12-7-1.975	

P.- 60.757

PATENTE DE INVENCION

40 PRIORIDADES: 41 NUMERO	42 FECHA	43 PAIS
179	17-5-75	Rep. Del Líbano

44 FECHA DE PUBLICIDAD	45 CLASIFICACION INTERNACIONAL	46 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	B 62 D	

47 TITULO DE LA INVENCION
"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN CHASIS DE VEHICULOS PARA TRANSPORTE DE CARGAS".

48 SOLICITANTE (A)
HABIB T. GARGOUR

49 DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Fooh Street, Beirut, Líbano.

50 INVENTOR (B)
El mismo solicitante

51 TITULAR (B)

52 REPRESENTANTE
DON ALBERTO DE ELZABURU MARQUEZ

5 Esta solicitud se refiere a chasis de vehí-
culos para el transporte de cargas y, más particularmen-
te, está relacionada con perfeccionamientos introducidos
en un chasis de camión destinado al transporte de otros
vehículos, containers o artículos similares.

10 El presente invento reside en un sistema de
transporte de cargas basado en el objeto de la solicitud
de patente española No. 439.355 del solicitante, y este
nuevo sistema proporciona un chasis versátil, sencillo
y barato, con un aprovechamiento máximo, que puede trans-
formarse según las necesidades para el transporte de ve-
15 hículos, containers, mercancías, carrocerías, caravanas
o, simplemente, como tractor para remolque. También es
importante el hecho de que estos camiones proporcionarán
una gran reducción en el coste de su propio transporte
marítimo o terrestre al permitir la inclusión de otros
20 vehículos, containers o artículos ocupando la misma super-
ficie que el propio chasis.

25 El chasis de acuerdo con el invento se ca-
racteriza porque comprende al menos dos largueros, un
par de travesaños de soporte de carga fijados cerca de
las partes extremas de dichos largueros y provistos de

medios para inmovilización de la carga, y al menos otro travesañ similar de soporte de carga, situado de manera deslizable sobre los mencionados largueros y entre los dos travesañ extremos mencionados, estando provisto este tercer travesañ de medios de bloqueo con respecto a los largueros y, también de medios de inmovilización de la carga.

Según otra realización del invento, todos los travesañ de soporte de carga mencionados están provistos de medios de enclavamiento sobre los largueros del chasis, tales que dichos travesañ puedan ser desplazados sobre dichos largueros hasta las posiciones requeridas y ser enclavados en ellas para recibir cargas de tipo y dimensiones predeterminadas.

Según todavía otra realización del invento, los mencionados travesañ de soporte de cargas pueden estar sustituidos por una plataforma, fijada a los largueros del chasis y provista de los necesarios medios de inmovilización de la carga.

En lo que sigue se describirá una realización preferida del invento, haciendo referencia para ello a los dibujos adjuntos, en los que:

La figura 1 es un esquema en perspectiva que representa la situación relativa de los travesañ de soporte de carga de acuerdo con el invento y los lar-

gueros del chasis de un camión.

La figura 2 es un detalle de uno de los dispositivos de inmovilización de la carga representados en líneas de trazos en la figura 1; y

5 Las figuras 3 a 11 son representaciones de distintos tipos de cargas que pueden ser transportadas con un camión al que se le ha aplicado el sistema de soporte de carga acuerdo con el invento.

10 Haciendo referencia en primer lugar a la figura 1, en ella se designan con 1 y 2, respectivamente los largueros izquierdo y derecho de un chasis de camión con una cabina 3. Sobre estos largueros van dispuestos, en principio, un travesaño anterior 4 y un travesaño posterior 5, cuyos travesaños van fijados directamente a los largueros 1 y 2 del chasis (por ejemplo, por soldadura, remachado u otros medios) en puntos próximos a la cabina y al extremo posterior de dicho chasis, y están provistos de órganos 7 de inmovilización de la carga, cuyos órganos pueden recibir montantes (en caso de transportar, por ejemplo, tubos), dispositivos de bloqueo rápido (para el caso de transportarse containers normalizados), etc.

15 20 25 En caso necesario, entre ambos travesaños fijos 4 y 5 puede estar previsto al menos un tercer travesaño 6, dispuesto sobre los largueros 1 y 2 del cha-

sís de manera deslizable y provisto de medios que permiten su enclavamiento en un punto determinado a lo largo de dichos largueros 1 y 2. Estos medios pueden ser, por ejemplo, los medios de bloqueo de travesaño descritos y reivindicados en la antes mencionada solicitud de patente española 439.355.

5

Dependiendo de las necesidades, en las partes extremas de los travesaños 5 y 6 ó 4 y 5 pueden preverse medios 8, 9 de inmovilización de la carga, sujetos de manera fija o separable a dichos travesaños (véase figura 2). Estos medios 8, 9 de inmovilización de la carga consisten en un soporte en L con su rama más larga 10 horizontal y su rama más corta 10 vertical, de anchura importante y aseguradas entre sí mediante un tirante 12.

10

15

Asimismo, al igual que el travesaño 6, también los travesaños 4 y 5 pueden estar montados de manera deslizable en los largueros 1 y 2, de modo que puedan fijarse en posiciones predeterminadas sobre ellos, para adaptarse a distintos tipos de carga.

20

Naturalmente, todos los accesorios del vehículo, tales como el depósito de combustible, cables eléctricos, tubos, etc., deberán en lo posible estar situados a una altura inferior al nivel de los largueros 1, 2, con objeto de eliminar partes sobresalientes.

25

La adición de los tres travesaños 4, 5 y 6 (o de más de tres travesaños) de dimensiones y resistencia adecuadas, de acuerdo con el invento, a un chasis de un camión, revalorizará considerablemente el vehículo, al convertirlo con un coste mínimo en un vehículo de múltiples usos. Habitualmente, los travesaños 4 y 5 podrían fijarse a los largueros 1 y 2 separados entre si en una distancia de 6 m., con objeto de aceptar la colocación directa sobre ellos y la inmovilización merced a dispositivos adecuados del tipo antes señalado, de containers normalizados con 6 m. de longitud, que es el tipo más ampliamente utilizado. En cuanto a la longitud total del chasis preparado conforme al invento, podría limitarse para prever la posibilidad de que dicho vehículo arrastrase un remolque sin que la longitud total del conjunto superase los máximos permitidos por los códigos de circulación internacionales (véase figura 5).

La figura 3 de los dibujos representa una aplicación particular del sistema de acuerdo con el invento, en la que un camión provisto de los travesaños 4, 5 y 6 sobre los largueros de su chasis, transporte otro chasis de camión dotado, a su vez, de un sistema como el reivindicado en la solicitud de Patente española 439.355 del solicitante, y cuyo segundo chasis soporta a su vez un automóvil.

En las restantes figuras de los dibujos se ilustran diversos tipos de containers que pueden ser transportados con un chasis preparado de acuerdo con el invento, representándose un container para cargas de tipo general, como fruta, por ejemplo (figura 4); un container plano con o sin montantes, para transporte de troncos, tubos etc. (figura 6); un container-refrigerador (figura 7); un container-depósito (figura 8); un container para material a granel (figura 9) y un container abierto por sus costados o por su parte superior (figura 10).

Asimismo (figura 5) puede disponerse al menos un travesaño 6 centralmente entre los travesaños 4 y 5, para transportar dos container de menor tamaño.

REIVINDICACIONES

Los puntos de invención propia y nueva, que se presentan para que sean objeto de esta solicitud

de Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

5 1ª.- Perfeccionamientos introducidos en chasis de vehículos para transporte de cargas, caracterizados porque dicho chasis comprende al menos dos largueros paralelos; un par de travesaños de soporte de carga fijados cerca de las partes extremas de dichos largueros y provistos de medios para inmovilización de la carga; al menos otro travesaño de soporte de carga situado de manera deslizable en los mencionados largueros y provisto de medios de bloqueo que permiten su fijación en cualesquiera partes seleccionadas de los mismos, entre dichos dos travesaños fijos, estando provisto también este otro travesaño de medios de inmovilización de la carga.

10 2ª.- Perfeccionamientos de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizados porque dichos, por lo menos, tres travesaños están sustituidos por una plataforma provista de medios de inmovilización de la carga.

15 3ª.- PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN CHASIS DE VEHICULOS PARA TRANSPORTE DE CARGAS.

20 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

25

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

Madrid,

26 FEB. 1976

P.A.

Alberto de Lizasoain
por Poder.



16-2-76

- 9 -

DEFM



Fig. 1

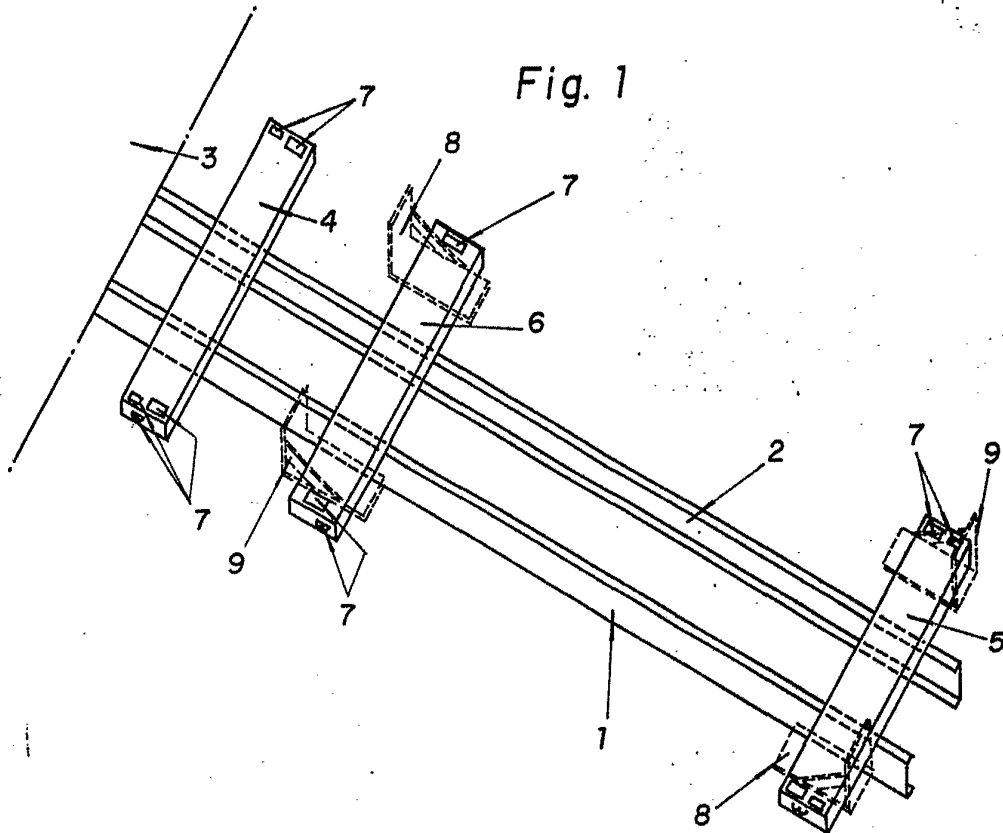
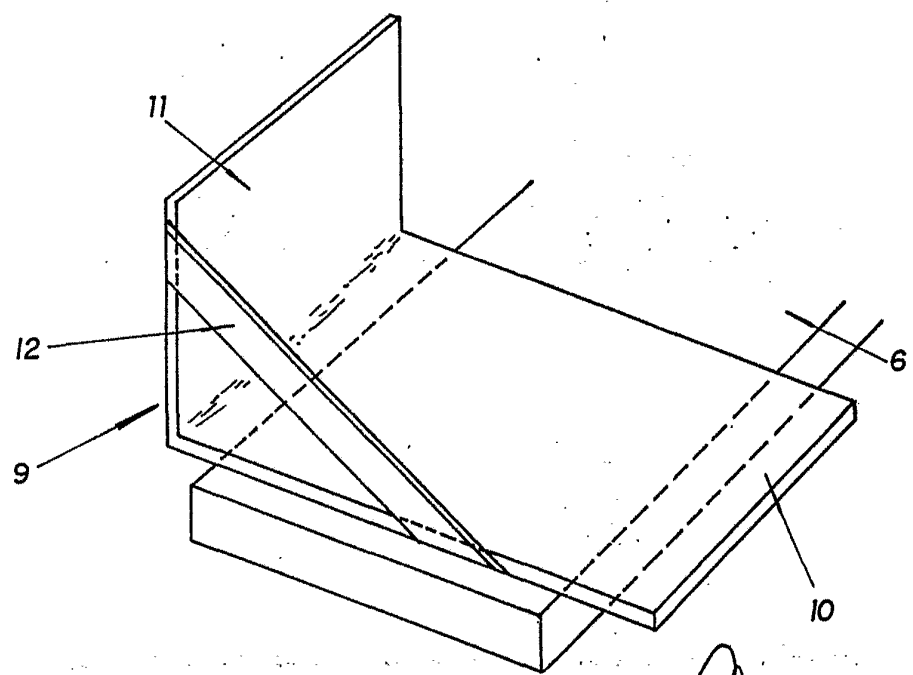


Fig. 2



Alberto de Elizaburu
Por Poder

Fig. 3

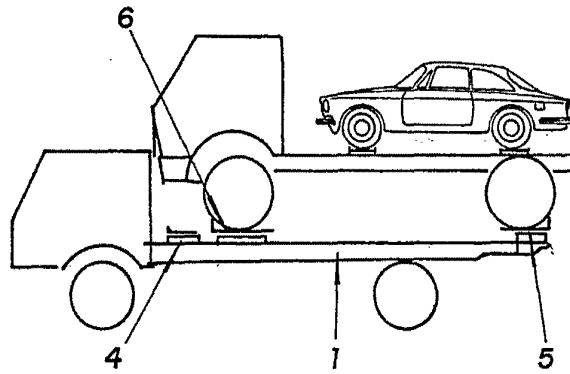


Fig. 4

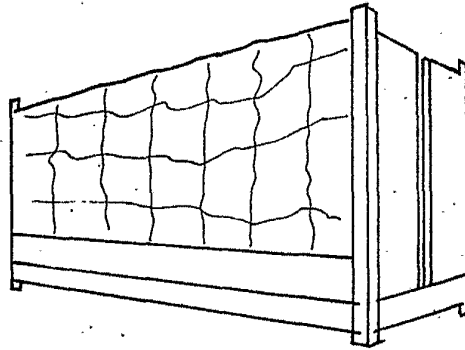
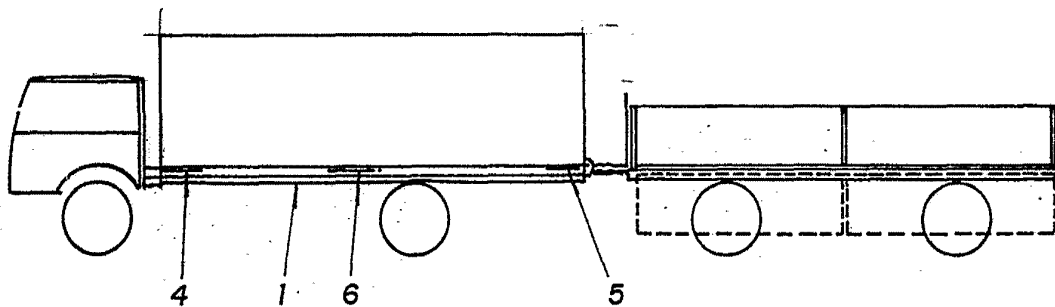


Fig. 5



Alberio de Elizaburu
Por Poder.



Fig. 6

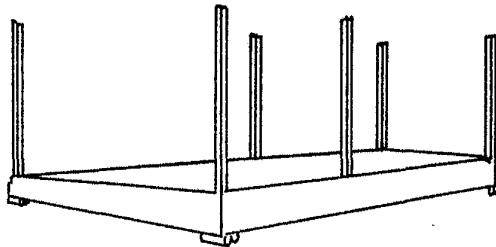


Fig. 7

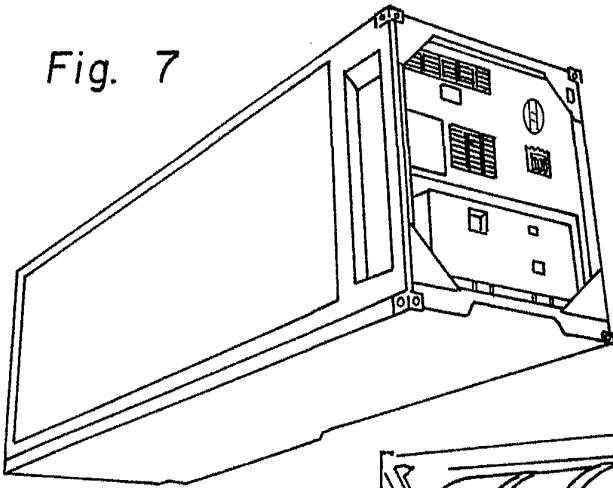


Fig. 8

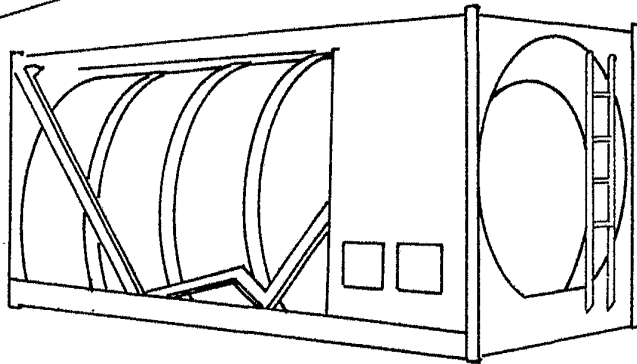


Fig. 9

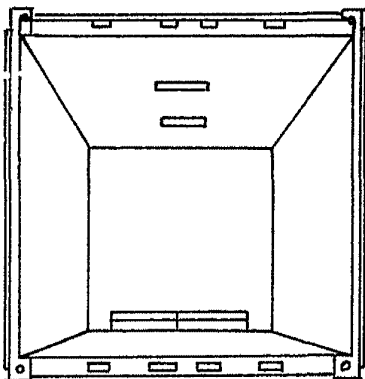


Fig. 10

