

50602

50602



Memoria Descriptiva

Correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD que por un periodo de veinte años, para toda España, Islas adyacentes, Posesiones y Protectorado, se solicita a favor de

D. Antonio LORENZO GANDULLA

domiciliado en Madrid, calle de Florencio Garcia, número 33,

Para

"UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO"

El presente modelo de utilidad, tiene por objeto la protección en España, de un mecanismo basculante para camiones, perfeccionado, y el cual para una mayor claridad en la definición, pasamos a describir con referencia al plano que
5 unido a la presente memoria se acompaña.

En la Figura 1ª se representa una vista lateral del basculante en posición elevada o sea de descarga, y en la que se aprecia la inclinación de una viga -A- a la que de ir fija la caja del camión, estando articulada en el punto -C- sobre el
10 carril -B- fijo al chasis del vehículo.

....



La elevación de la caja por medio de las vigas -A- se consigue del modo siguiente:

Una pieza intermedia -D- entre las vigas -A- y -B-, con movimiento de giro por medio de un eje fijo al bastidor o chasis, y que se representa el citado eje con la letra -E-. Otro eje superior -G- actúa sobre la viga -A- por medio de las poleas -H- fijadas a sus extremos. Esta pieza intermedia -D- lleva un eje -F- al que va acoplado un émbolo -I- y que es accionado por un cilindro -J-.

Al presionar el émbolo hacia el exterior, arrastra el eje -F-, deslizando la viga -A- sobre las poleas -H- elevándose de este modo la caja del camión. Al volver el émbolo hacia el interior del cilindro, la pieza -D- por virtud del eje -F- solidario a dicho émbolo -I- vuelve a su posición normal en plano horizontal arrastrando tras sí las vigas -A- a las cuales va ajustada la caja del camión, quedando de este modo en posición de reposo o carga.

El eje superior -G- presenta un codo -K- para salvar la curva del cilindro -J- en posición de cerrado o carga.

En la Figura 2ª se representa una vista lateral del basculante en posición de carga, y en la que se parecía igualmente la posición de las vigas -A- y -B- y su punto -C- de articulación.

Igualmente se aprecia la posición de la pieza -D- en posición de plegado con sus ejes central -E- y el inferior fijo al chasis o viga -B-.

El eje -F- queda por tanto en el recorrido mínimo del cilindro -J-, quedando el eje superior -G- con las poleas -H- en posición de reposo.

La Figura 3ª representa una vista en planta del basculante en la que se aprecian las dos piezas -D- que articuladas con el eje -E-, va fijo al chasis -B-.



45 El eje -F- con el émbolo -I- y el cilindro -J-. Al otro extremo de las piezas -D- figura el eje -C- que lleva en sus extremos las poleas -H- que deslizan sobre la cara inferior de las vigas -A-.

Entre las grandes ventajas que este mecanismo basculante perfeccionado representa, a título de ejemplo vamos a reseñar las más importantes, que son:

50 a). Que la separación entre las vigas -A- y -B- es mucho menor que en otros tipos de basculantes, y por consiguiente, la caja del camión queda más baja por lo que facilita la operación de carga efectuada como es sabido en la mayoría de los casos, a pala.

55 b). Que la distancia entre el punto de articulación -C- y el eje -E- es mucho mayor que en la generalidad de basculantes conocidos, y por consiguiente, al estar el punto de apoyo del brazo de resistencia mucho más desplazado hacia delante, es mayor la distancia comprendida entre dicho punto -C- y el eje superior -G- y por consiguiente requiere menor esfuerzo, pudiéndose por tanto reducir considerablemente el volumen del cilindro -J- y cargando la 60 bomba a la misma velocidad, tarda menos en llenarse y el émbolo sube antes.

c). Las poleas o ruedas -H- se desplazan a lo largo de las vigas -A- tanto al elevarse como al plegarse, la caja del camión.

65 Lo expuesto, puede ser objeto de modificaciones de detalle siempre que las mismas no alteren ni cambien de un modo esencial la naturaleza del modelo de utilidad.

N O T A

=====

Descrito que queda el Modelo de Utilidad, se considera que su objeto debe de recaer sobre las siguientes:

70

R E I V I N D I C A C I O N E S

=====



- 1ª. UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO, caracterizado por el acoplamiento de dos vigas paralelas, a las que ha de ir fija la caja del camión, estando articuladas sobre los carriles fijos al chasis del vehículo.
- 75 2ª UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO, según reivindicación primera, caracterizado por una pieza doble, intermedia entre las vigas y carriles ya descritos, con movimiento de giro por medio de un eje fijo al bastidor o chasis, llevando en su parte superior otro eje que permite el deslizamiento de las vigas que sustentan la caja del camión, por medio de unas poleas fijas a sus extremos.
- 80 3ª. UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO según reivindicaciones anteriores, caracterizado por que la pieza doble, descrita en reivindicación segunda, lleva un eje central que va acoplado al émbolo de una bomba, de modo que al expandirse dicho émbolo arrastra al eje central de la pieza intermedia, a la que hace girar hasta una posición vertical, inclinando las vigas fijas a la caja del camión, por deslizamiento sobre las poleas acopladas a los extremos del eje superior ya descrito.
- 85 4ª. UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO según reivindicaciones anteriores, caracterizado por que el eje superior presenta un codo para salvar la curva de la bomba al mantenerse el basculante en posición de carga o sea plegado.
- 90 5ª UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las poleas ya descritas, se desplazan a lo largo de las vigas fijas a la caja, tanto al elevarse como al plegarse ésta.
- 95 6ª UN MECANISMO BASCULANTE PARA CAMIONES PERFECCIONADO

Tal y como queda descrito en la presente memoria que consta de cuatro hojas mecanografiadas, escritas por una sola cara y del plano que a la misma se acompaña.

Madrid 20 Octubre de 1955

JUAN DEL VALLE
P. P.

