



MALA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

•64230

MEMORIA      DESCRIPTIVA

Correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD, cuyo registro se solicita por veinte años.

A favor de

D. Vincenzo ROSSI, de nacionalidad italiana.

Residente en ROMA (Italia). - Vía Livorno, 15

P O R :

«DEPOSITO SOLIDARIO DEL BASTIDOR O CHASIS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE».

---



5.- En la práctica, los medios destinados al transporte de líquidos utilizando depósitos o recipientes solidarios con el vehículo de acarreo, precisan una construcción adecuadamente estudiada, con exclusión de la posibilidad de utilizarse simultáneamente para el transporte de materiales sólidos.

10.- Esta condición ofrece no pocos inconvenientes de carácter económico, de tiempo y de espacio, que siempre repercuten en el total bien sea de los gastos de transporte o de la obligación de los usuarios de aceptar tarifas superiores.

15.- Constituye el objeto de este invento un depósito o recipiente dotado de una superficie de apoyo superior que, aplicado al vehículo de transporte, además de permitir el aprovechamiento completo de los espacios situados por debajo del plano de carga de los actuales medios de transporte, hace imposible transportar indistintamente materiales líquidos o sólidos.

20.- El depósito-base, a que este invento se refiere, tiene, en otros términos, la finalidad de adaptarse a todos los medios de acarreo normalmente contruídos y empleados, bien sean camiones, remolques o vagones de ferrocarril, para el traslado de materiales líquidos y sólidos, simultánea o sucesivamente, haciendo inútil la construcción especial de estos vehículos, especialmente si se destinan al transporte exclusivo de líquidos.

30.- Este invento se representa, solo a título de ejemplo no limitativo, en el dibujo adjunto en el que:

30.- La fig. 1ª representa esquemáticamente un bastidor de camión en vista lateral.



La fig. 2ª muestra el mismo bastidor visto desde la parte posterior.

La fig. 3ª representa esquemáticamente un vagón-cisterna de ferrocarril en vista lateral.

35.- La fig. 4ª es una vista de dicho vagón, tomada desde la parte posterior.

40.- Con referencia al dibujo, el bastidor o chasis del camión, en las figuras 1ª y 2ª, se representa con líneas de tramos, y el depósito o recipiente de transporte, objeto de este invento, está limitado, prácticamente, por los puntos (1) a (6), que indican la forma del depósito en cuestión apoyado en los largueros (7) y solidario de los mismos.

45.- En especial, la forma en T de la sección transversal del depósito de transporte, está claramente representada en la fig. 2ª; los puntos (1), (2), (3) y (6) indican los lados más salientes del chasis, dentro de las medidas permitidas por los reglamentos del tráfico.

50.- Las figs. 3ª y 4ª representan, en línea de trazos, el chasis o bastidor de un vagón de ferrocarril de dos recipientes, en el que se adapta un depósito de acarreo, indicado por los puntos (1) al (6), que puede verse de costado en la fig. 3ª y de frente en la fig. 4ª, dibujado con líneas continuas y con la sección rayada, limitado prácticamente, en la parte inferior, por un plano que pasa a la

55.- distancia adecuada de los ejes (7) de las ruedas y corresponde a las líneas -4-5 longitudinal y transversal de dichas figuras; lateralmente está limitado en las estructuras laterales del bastidor y corresponde a la anchura máxima del

• 64230



60.- vagón, indicada por las líneas (1-6) y (2-3) de las figuras; por la parte superior no limita una línea horizontal, que determina el volumen del depósito de transporte en relación directa con la capacidad máxima de carga de los bas- tidores de los vehículos de transporte considerados.

65.- De acuerdo con una característica muy importante del invento, éste permite hacer descender notablemente el espacio útil ocupado por el depósito, ya que la línea (6-3) de las figuras del dibujo representan el plano de carga de las carrocerías comúnmente empleadas, mientras que la línea (8-9) de las mismas figuras representa el límite máximo de la altura permitida por los reglamentos.

70.- Se consigue pues que el espacio limitado por los puntos (6), (3), (4) y (5) en las figuras representativas del camión y del vagón de ferrocarril, constituya una conquista con respecto a la técnica anterior, a los efectos de aprovechamiento del espacio inferior al plano de carga, lo cual permite, además, el hacer descender apreciablemente el centro de gravedad de la mesa transportadora y comunica, por tanto, al vehículo empleado, una mayor estabilidad y la adherencia máxima en las curvas, bien al plano de la carretera o bien a los carriles de la vía.

80.- Otra característica de este invento está representada por las estructuras anteriormente previstas para el depósito, que hacen posible la función de carga del mismo en su superficie superior, que constituye el plano de carga de la mercancía no líquida que haya de transportarse eventualmente. Estas estructuras o construcciones, además de ofrecer la resistencia que se precisa, permiten la

85.-



90.-

reducción de la agitación de los líquidos que el depósito contiene, contribuyendo también, por esta razón, a una mayor estabilidad de la marcha del vehículo de transporte empleado, pudiendo constituir diafragmas o tabiques de división verdaderos y adecuados.

95.-

En la fig. 3ª del dibujo, el depósito de transporte del vagón de ferrocarril tiene una estructura (10) que divide la parte inferior en dos secciones no apreciables al exterior, y taladros internos convenientemente situados, podrán permitir la comunicación mutua de las secciones internas del depósito.

100.-

Otra característica es aquella de acuerdo con la cual el depósito de transporte puede aplicarse directamente al chasis de cualquier vehículo adecuado y hacerse solidario del mismo, por medios comunes que pueden ser las palomillas, los tirantes, la soldadura directa, etc.

105.-

Las ventajas resultantes de la aplicación del depósito de carga, son las indicadas en el curso de la descripción; el campo del invento, es, desde luego, el permitir el transporte exclusivo de líquidos, mediante el llenado completo de la capacidad del depósito, o bien el transporte exclusivo de sólidos mediante el aprovechamiento de la capacidad máxima, en peso, que el vehículo autorice los perfeccionamientos introducidos para reforzar la superficie superior del depósito y, finalmente, el transporte simultáneo de líquidos y sólidos, aprovechando el depósito y la superficie de carga.

110.-



REIVINDICACIONES

115.-

1ª).--"DEPOSITO SOLIDARIO DEL BASTIDOR O CHASIS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE" que se caracteriza por estar constituido por compartimientos unidos por conductos, cuyas dimensiones y forma son las apropiadas para acoplarse y formar parte del bastidor o chasis del vehículo, de manera que la superficie superior de compartimientos, reforzada por nervios o travesaños, forma el propio plano de carga del vehículo, que queda así habilitado para el transporte de cargas líquidas y de cargas sólidas independientemente o simultáneamente, situado por debajo del plano de carga del vehículo.

120.-

125.-

2ª).--"DEPOSITO SOLIDARIO DEL BASTIDOR O CHASIS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE" que se caracteriza porque un depósito constituido por superficies planas, cuya sección transversal en forma de "T", permite acoplarse perfectamente al vehículo debajo del plano de carga y en el espacio central existente entre las ruedas consiguiendo utilizar esta parte del vehículo como cisterna para el transporte de líquidos.

130.-

135.-

140.-

3ª).--"DEPOSITO SOLIDARIO DEL BASTIDOR O CHASIS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE" que se caracteriza porque el depósito objeto de la anterior reivindicación presenta su superficie plana reforzada por nervios y travesaños que constituyen además de la armadura del plano de carga para el transporte de materias sólidas, una subdivisión de la capacidad del depósito en compartimientos intercomunicados lo que permite usar la superficie superior del depósito con plano de carga y reducir la agitación del líquido contenido en el depósito aumentando la estabilidad del vehículo durante su desplazamiento.

- 7 - 64230



3301  
ca). - "DEPOSITO SOLIDARIO DEL BASTIDOR & CHASIS DE VEHICU)  
LOS DE TRANSPORTE".

La presente memoria descriptiva consta de siete hojas fo-  
liadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un to-  
tal de ciento cuarenta y siete líneas, incluidas éstas.

Madrid, 23 de Diciembre de 1.959.-

ANTONIO ESCRIBANA  
P.B.

64 230

FIG.1

FIG.2

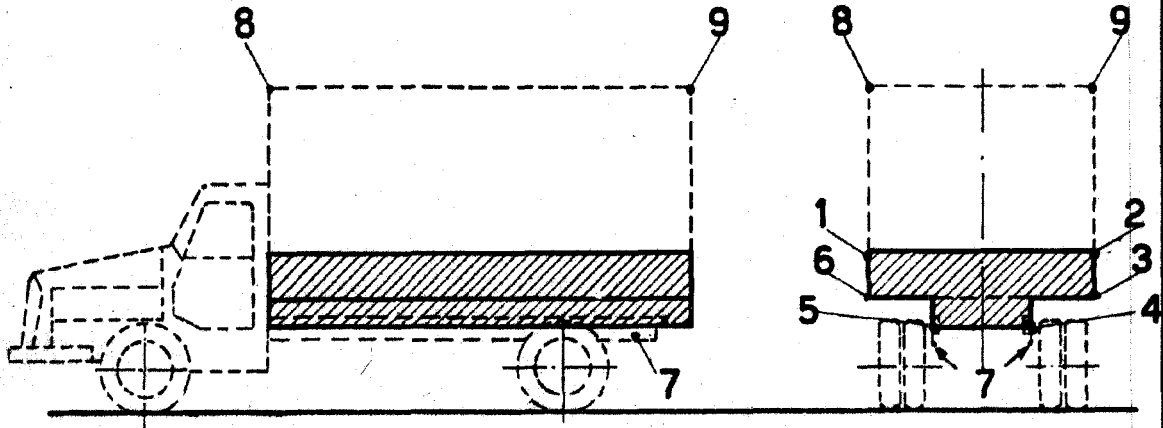
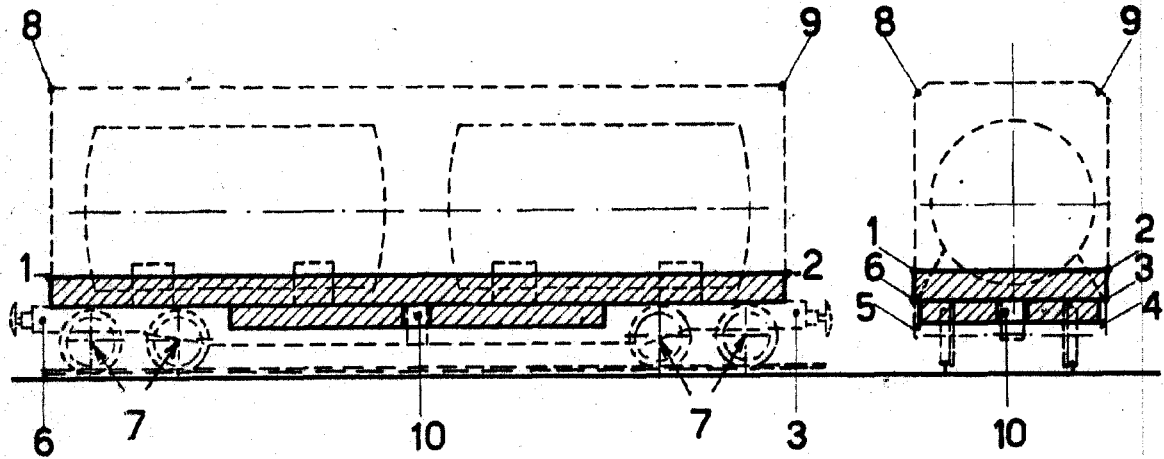


FIG.3

FIG.4



Madrid, 1 de Setiembre 1.957

ESCALA VARIABLE