



125353

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a un MODELO DE UTILIDAD por veinte años.

A favor de

D. José BARTOMEU GUIU, de nacionalidad española.

Residente en MOLLET DEL VALLES (Barcelona).-Riera Seca, 3

p o r :

"CARROCERIA DESPLAZABLE Y DESMONTABLE PARA CAMIONES"

-----



La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusiva en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad, conforme a la legislación vigente en materia de Propiedad Industrial que, según expresa el enunciado, trata de una carrocería desplazable y desmontable para camiones.

El objeto motivo del presente registro está estudiado y creado con pleno éxito para ser montado en vehículos-camión a modo de caja, así como en remolques, deslizándose sobre las vigas que conforman el chasis, pudiéndose sacar del vehículo con suma facilidad y corto tiempo.

La aplicación de dicha carrocería a los camiones y remolques, proporciona a estos una gran superioridad respecto a los vehículos de transporte actualmente en uso, por las grandes ventajas con que supera a los vehículos tradicionales, ya que con un mínimo de tiempo se puede sustituir su caja o carrocería por otra ya cargada aprovechando el retorno sin tener que esperar la descarga de la primera, así como transbordar la mercancía a otro vehículo, plataforma de ferrocarril o navío sin necesidad de extraerla de la carrocería, pudiendo ser aplicada a todo tipo de carga, bien sean materiales de construcción, comercio, industria, etc., etc.

Consta dicha carrocería de unos pies traseros y delanteros así como de unas pequeñas ruedas en la parte delantera para facilitar su desplazamiento sobre las vigas del chasis del vehículo, dotando a éste de unos elevadores y enganches hidráulicos, de manera que para descargar la carrocería se actúa sobre los elevadores, apoyados en el eje trasero del vehículo de manera que se eleva su chasis, y seguidamente se montan los pies tra-

- seros, recuperándose dichos elevadores para que la carrocería quede apoyada sobre sus pies traseros; a continuación, y una vez soltados los enganches se tira del vehículo hacia adelante para que las ruedas acopladas en los largueros de la carrocería se deslicen sobre las cigas del chasis hasta llegar al punto en que las patas delanteras de la carrocería hayan sobrepasado las ruedas traseras, en cuyo instante se elevan nuevamente los cilindros hidráulicos elevadores para que puedan ser colocadas estas patas en posición de soporte recuperándose seguidamente dichos elevadores con lo que la carrocería queda apoyada sobre el suelo con las cuatro patas, con lo que se puede terminar de sacar el camión libre de la carrocería, dispuesto para recibir otra siguiendo un proceso inverso.

- Con el fin de facilitar la interpretación más exacta del objeto sobre que ha de recaer el presente privilegio, en el plano adjunto complementario de la presente exposición, se representa una forma práctica para la realización industrial y únicamente a título de ejemplo y, por consiguiente, sin carácter exhaustivo sino meramente informativo.

- En este plano:

La fig. 1ª, representa la posición de un vehículo en marcha

La fig. 2ª, la primera fase de descarga, con los cilindros elevadores activados y apoyadas las patas traseras de la carrocería.

- La fig. 3ª, muestra la segunda fase de descarga en la que el camión ha sido sacado parcialmente.

La fig. 4ª, es la tercera fase de la maniobra en la que nuevamente se han activado los elevadores para facilitar la fijación de las patas delanteras de la carrocería.

- La fig. 5ª, muestra a la carrocería descansando sobre sus patas y libre del chasis del vehículo.

La fig. 6<sup>a</sup>, representa un esquema de los dispositivos hidráulicos de elevación y retención montados en el chasis del vehículo.

65.- La fig. 7<sup>a</sup>, representa un esquema del dispositivo deslizante y tope final de la carrocería en posición de cargada sobre el vehículo.

Como se desprende de la detenida observación del referido plano, las vigas (1) del chasis del vehículo presentan en sus extremos unas suaves rampas (2), y en la parte anterior inmediatamente de la cabina van situados unos topes (3); coincidiendo con la vertical del eje trasero (4) del vehículo se disponen dos cilindros elevadores hidráulicos (5), convenientemente fijados por el interior de las vigas (1) del chasis; así mismo y en una posición media de éste se sitúa otro cilindro hidráulico horizontal (6) de doble efecto, cuyos ejes móviles (7) que salen por sus extremos actúan de anclaje.

Sobre las vigas (1) se monta la carrocería (8) de forma libre, cuyos largueros inferiores (9) descansan sobre dichas vigas (1) haciendo tope sobre los (3) por su parte anterior en donde van acopladas unas ruedas de deslizamiento (10) que apoyan sobre las rampas anteriores (2); así mismo estos largueros están dotados de unos orificios (11) que coinciden en posición con los ejes de anclaje (7) del cilindro horizontal (6), de manera que mantienen a la carrocería (8) perfectamente fijada sobre el chasis (1) del vehículo.

Cerca de los extremos de los largueros (9) de la carrocería (8) van dispuestas unas patas o soportes anteriores (12) y posteriores (13) abatibles longitudinalmente sobre los citados largueros (9), con sus extremos libres enfrentados.

De esta manera, cuando es preciso desmontar la carrocería (8), se activan los elevadores hidráulicos (5) con lo que se izan



la parte posterior del chasis, ya que los cilindros apoyan sobre el eje trasero (4), lo que hace posible la colocación de los pies traseros (13), y recuperando los cilindros o elevadores (5) dichos pies (13) quedan apoyados en el suelo.

Seguidamente se liberan los anclajes (7) del cilindro horizontal (6) para dejar suelta la carrocería, y a continuación se pone al vehículo en marcha hacia adelante, con lo que las ruedas delanteras (10) de la carrocería (8) se deslizan sobre las vigas (1) del chasis hasta llegar al punto en que las patas de apoyo delanteras (12) hayan sobrepasado las ruedas traseras (4') del vehículo, en cuyo instante se activan nuevamente los cilindros elevadores (5) y puedan ser montados dichas patas delanteras (12); recuperando de nuevo los cilindros (5), la carrocería (8) queda apoyada en el suelo por medio de sus cuatro patas (12 y 13), de modo que el vehículo puede activarse totalmente dejando la carrocería (8), y dispuesto para tomar otra, siguiendo en sentido inverso el mismo proceso.

De esta manera es posible dejar un cargamento para su descarga, mientras el vehículo va a recoger otro sin necesidad de espera, por lo que se obtiene un gran beneficio de productividad.

Como fácilmente se desprende del ejemplo anteriormente descrito, puede verse las innumerables ventajas que con el presente invento se obtienen por las múltiples combinaciones a que está destinado.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento y su forma de realización práctica, únicamente cabe añadir que en el conjunto y partes independientes constitutivas del todo son susceptibles modificaciones y cambios de materias, forma y disposición en cuanto estas alteraciones no desvirtúen el fundamento esencial del mismo.



125.- 1ª).- "CARROCERIA DESPLAZABLE Y DESMONTABLE PARA CAMIONES" que se caracteriza porque la carrocería se apoya simplemente sobre las vigas del chasis del vehículo, dotada de unas ruedas anteriores de deslizamiento, cuatro patas abatibles sobre los largueros de la carrocería y unos puntos de fijación en los que se alojan los extremos móviles de un cilindro hidráulico de doble efecto montado sobre las vigas del chasis, en las que así mismo tiene, convenientemente fijados, unos cilindros hidráulicos elevadores que apoyan sobre el eje trasero del vehículo.

135.- 2ª).- "CARROCERIA DESPLAZABLE Y DESMONTABLE PARA CAMIONES" según la anterior reivindicación, caracterizado porque activando los cilindros elevadores se iza el chasis del vehículo permitiendo la colocación de los pies traseros sobre los que descansa la carrocería una vez producida la recuperación de los cilindros elevadores, y haciendo funcionar el cilindro de doble efecto, dicha carrocería queda liberada de su enclavamiento.

140.- 3ª).- "CARROCERIA DESPLAZABLE Y DESMONTABLE PARA CAMIONES" según las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque una vez apoyada en el suelo la carrocería a través de sus pies traseros, se hace funcionar el vehículo hacia adelante, con lo que las ruedas montadas en los extremos anteriores de los largueros de la carrocería se deslizan sobre las vigas del chasis hasta llegar al punto en que los pies anteriores hayan sobrepasado las ruedas traseras del vehículo, momento en que éste se parará para elevando nuevamente el chasis mediante sus correspondientes cilindros permita situar los pies delanteros de la carrocería, de manera que liberando dichos cilindros, ésta queda perfectamente apoyada sobre el suelo, pudiendo salir el vehículo libre de la carrocería.

150.- 4ª).- "CARROCERIA DESPLAZABLE Y DESMONTABLE PARA CAMIONES" según las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque las

- 155.- vigas del chasis del vehículo presentan en sus extremos unas rampas que facilitan el perfecto deslizamiento de las ruedas de la carrocería en su arranque y final de carrera; y porque en los extremos de dichas vigas inmediatos a la cabina del vehículo van situados unos topes en los que topa la carrocería en su posición sobre el chasis, enfrentando los puntos de anclaje con los extremos deslizantes del cilindro de fijación.
- 160.-

5ª).- "CARROCERIA DESPLAZABLE Y DESMONTABLE PARA CAMIONES".

La presente memoria descriptiva consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de ciento sesenta y cinco líneas, incluidas éstas.

Madrid, 3 de Noviembre de 1.966.-

ANTONIO DESCRIVA

P. 24

125353

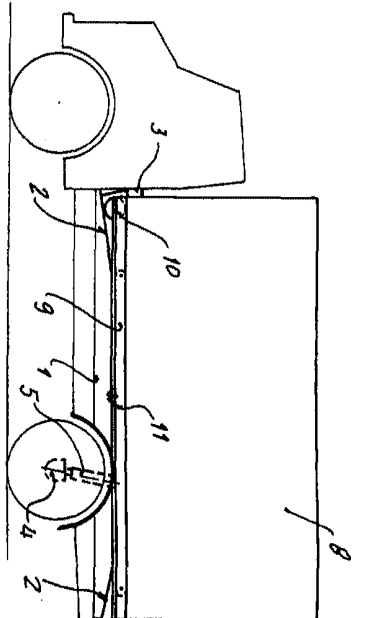


Fig. 1

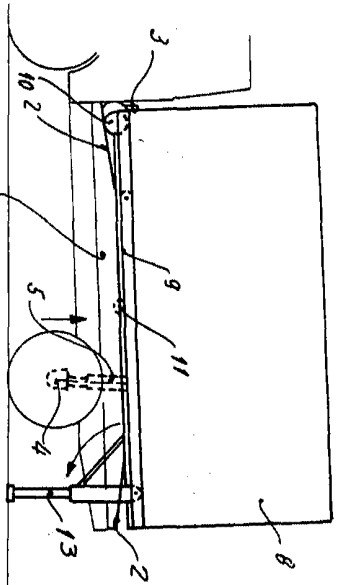


Fig. 2

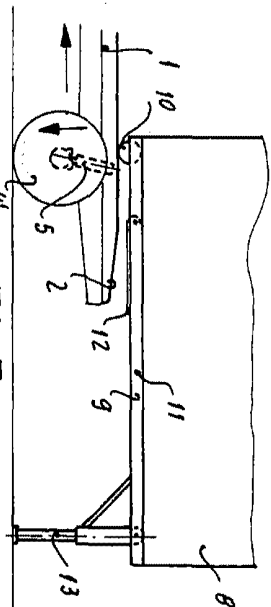


Fig. 3

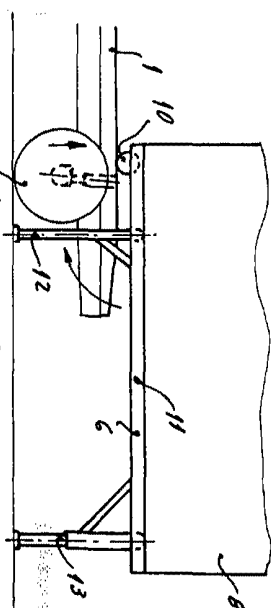


Fig. 4

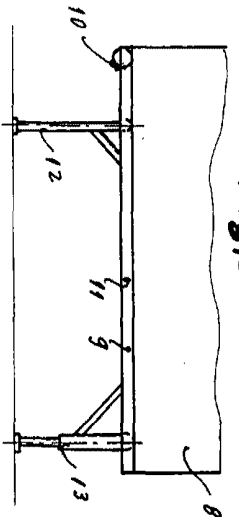


Fig. 5

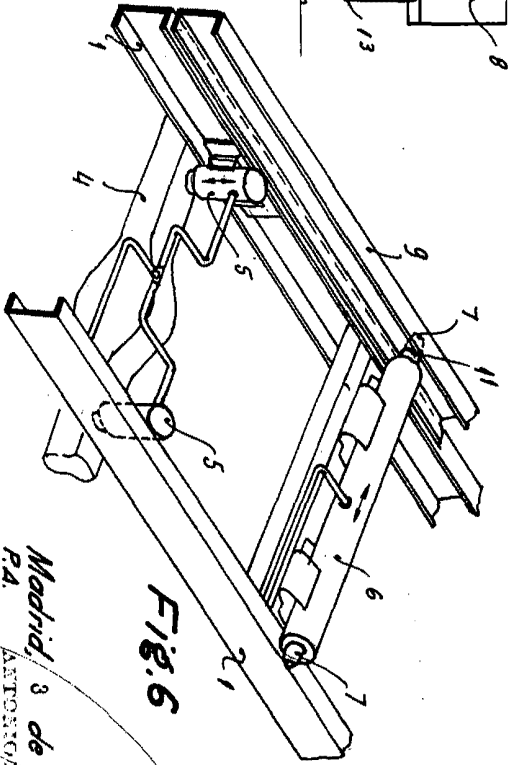


Fig. 6

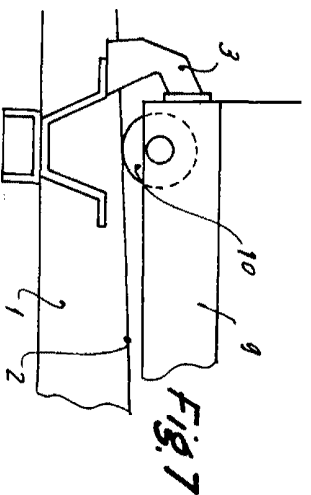
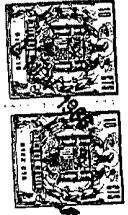


Fig. 7



Madrid, 3 de Noviembre de 1966

ANTONIO SCHIYA