



SECCION TECNICA	
CLASIFICACION I. P. C.	
CLASE <u>B 28</u>	<u>E 04</u>
SUBCLASE <u>C</u>	<u>G</u>

B 60
P

153876

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un.....

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: COROMEX S.A., de nacionalidad española

RESIDENCIA: P^a Zona Franca 68-80.- BARCELONA

ENUNCIADO: "TRANSPORTE PERFECCIONADO PARA HORMIGON
SIN FRAGUAR"

Prioridad: Patente n.º del



1

La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusivo en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad, de acuerdo con la vigente Legislación, que como el enunciado indica se trata de "TRANSPORTE PERFECCIONADO PARA HORMIGON SIN FRAGUAR".

5

10

En la industria de la construcción y obras públicas, normalmente se ha tendido a que el hormigón sea dosificado y preparada su mezcla en la propia fábrica de cemento o en una estación central dedicada a estos menesteres, siendo transportado hasta el lugar de hormigonado mediante camiones adecuados.

Los camiones de transporte deberán de poseer una cuba contenedora giratoria para que la masa esté constantemente en movimiento y no se inicie la operación de fraguado.

15

20

Los camiones hasta ahora conocidos llevan dispuesta la cuba contenedora en posición inclinada con respecto al chasis de modo que la boca de carga y descarga es la que determina la cota máxima. Si se tiene en cuenta que el peso de una cuba contenedora llena de masa de hormigón es bastante elevada y que su anclaje al chasis del vehículo no es simétrico en sentido longitudinal, se comprende fácilmente los problemas que tiene este tipo de transportes y que podemos resumirlos en los siguientes apartados:

25

a) El centro de gravedad del vehículo es bastante elevado y por ello el momento de vuelco es digno de tener en cuenta.

b) El giro y el anclaje no simétrico al chasis del vehículo traen como consecuencia momentos torsores que atentan contra la integridad de dicho chasis hasta el punto de que, como los terrenos en los que trabajan dichos camiones suelen ser accidentados, llegan a partirse los chasis en las proximidades de la cabina del camión.

30

Estos problemas y otros más que se dan en los vehículos de este tipo hasta ahora conocidos, se solucionan con el objeto de nuestro



1 invento que en esencia consiste en un autocamión adecuado que llevará
instalada una cuba rotativa la cual irá dispuesta horizontalmente, esto
es, con su eje de rotación paralelo a la línea longitudinal del camión,
consiguiéndose un adecuado reparto de carga, disminución de esfuerzos tor-
5 sores sobre el chasis y un descenso considerable del centro de gravedad
del conjunto que aumenta la estabilidad.

Para comprender mejor la naturaleza del invento en el plano
adjunto hacemos una representación esquemática de su utilización, no sien-
do en absoluto limitativa y susceptible por ello de las modificaciones ac-
cesorias que no alteren las características esenciales.

10 La figura 1 es una perspectiva de uno de los camiones en el
momento de la descarga.

La figura 2 es una vista en alzado del conjunto.

En ellas se anotan las siguientes particularidades:

- 15 N^o 1.- Chasis del camión
N^o 2.- Cuba
N^o 3.- Boca de carga
N^o 4.- Boca de descarga
N^o 5.- Soporte delantero
20 N^o 6.- Soporte trasero
N^o 7.- Soportes laterales
N^o 8.- Motor de accionamiento de giro
N^o 9.- Cojinete
N^o 10.- Canal vertedero

25 El chasis (1) será el de un camión de los comúnmente empleados
para estos menesteres y sobre él irá dispuesta la cuba giratoria (2).

La sujeción de la cuba al chasis se realiza a través de los
soportes delantero (5) y trasero (6), mientras que los soportes laterales
(7) podrán utilizarse, bien como apoyos de giro, en cuyo caso irán provis-
30 tos de medios de rodadura o bien como simples topes que no tienen un con-



1 tacto determinado con la superficie lateral de la cuba (2).

El giro de la cuba (2) se realizará en todo caso sobre el cojinete (9) existente en el soporte delantero y los rodillos existentes en el soporte trasero (6). El motor (8) será el productor del giro de la cuba.

5 La cuba contenedora giratoria (2) podrá llevar una boca de carga (3) situada en la superficie lateral del cilindro que conforma su cuerpo central y una boca de descarga (4) situada en su extremo trasero a modo de terminal central del tronco de cono que forma la cuba en dicho extremo.

10 El canal vertedero (10) es un elemento accesorio del camión destinado a facilitar la operación de descarga. Ambas bocas irán obturadas con tapas de cierre estanco.

15 La ventaja fundamental de nuestro invento radica en el hecho de que la cuba rotativa (2) va dispuesta horizontalmente, con su eje de rotación paralelo a la línea media longitudinal del camión y además su peso y esfuerzos quedan sobre él repartidos adecuadamente por la disposición de los soportes.

Nuestro invento reporta las siguientes ventajas:

20 1ª.- Se consigue un mayor aprovechamiento del volumen y efectos de carga.

2ª.- Se ha producido un descenso considerable del centro de gravedad del conjunto y se ha eliminado los peligros de vuelco.

25 3ª.- No se suscitan problemas de gálibo que a veces existen en los camiones hasta ahora conocidos.

4ª.- Los esfuerzos torsores de la carga sobre el chasis están mucho mejor repartidos y son de menor magnitud.

30 5ª.- En el momento de la descarga, la masa de hormigón deberá de efectuar un recorrido horizontal, en lugar del recorrido ascensional que necesita ejecutar en los camiones hasta ahora conocidos, en consecuen



1
cia la potencia absorbida en la descarga será menor.

5
Por todas estas razones consideramos que el transporte para hormigón de acuerdo con las características de nuestro invento sustituirán en un plazo breve a los medios que en la actualidad están siendo empleados.

10
Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento así como su realización industrial, sólo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

15
El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, si fuera posible, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

N O T A

20
El Modelo de Utilidad que se solicita como nuevo en España, por veinte años de acuerdo con la vigente Legislación deberá recaer sobre "TRANSPORTE PERFECCIONADO PARA HORMIGON SIN FRAGUAR", en todo de acuerdo con las siguientes

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

25
1ª.- Transporte perfeccionado para hormigón sin fraguar, caracterizado porque sobre un autocamión adecuado llevará instalada una cuba rotativa la cual irá dispuesta horizontalmente, esto es, con su eje de rotación paralelo a la línea longitudinal del camión, consiguiéndose un adecuado reparto de carga, disminución de esfuerzos torsores sobre el chasis y un descenso considerable del centro de gravedad del conjunto que aumenta la estabilidad.

30
2ª.- "TRANSPORTE PERFECCIONADO PARA HORMIGON SIN FRAGUAR".

Según queda sustancialmente descrito en la presente memoria



1 que consta de seis hojas mecanografiadas por una sola cara acompañada de
sus correspondientes dibujos.

Madrid, 25 NOV. 1969
El Agente Oficial

5 **MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON**
P. P.

10 
Firmado: José Antonio Urizar Anasagasti

10

15

20

25

30



Fig 1

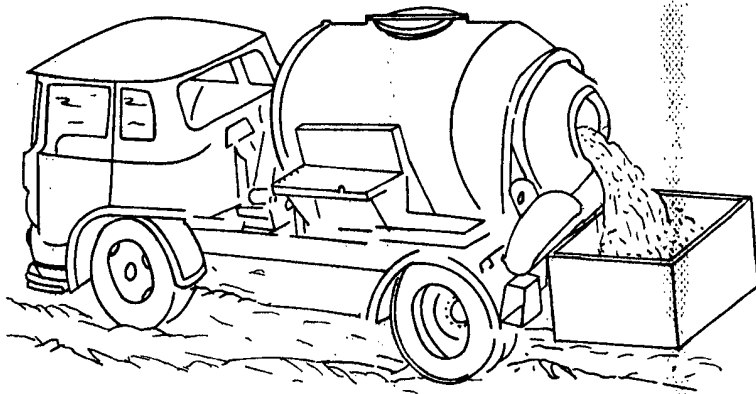
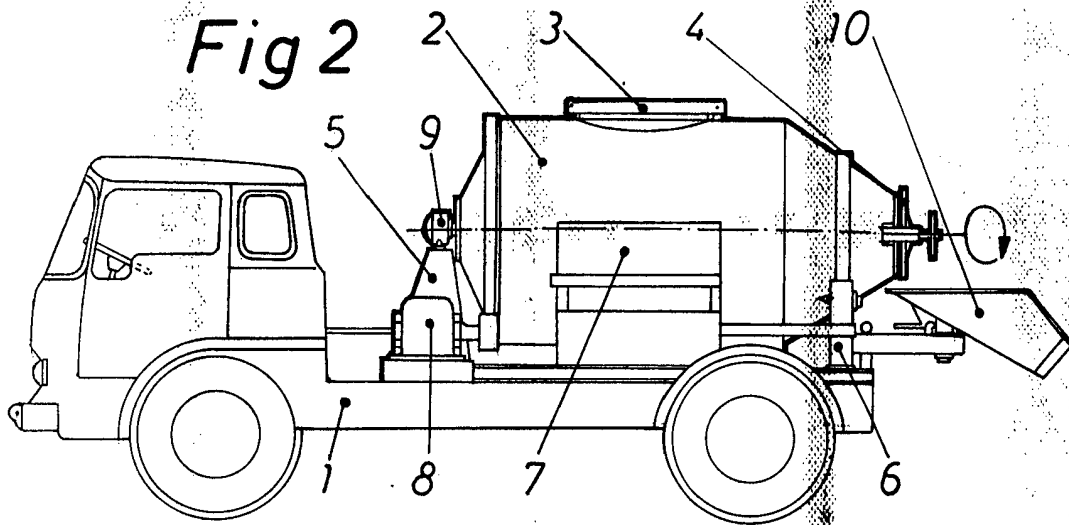


Fig 2



Escala Variable.

Madrid. 25 NOV. 1968

El Agente Oficial
MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
P. P.

Firmado: José Antonio Urizar Abarca