

190688 - 7807.

Dossier 18.



190688

- 5 DIC. 1949

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar a nombre de  
SAMUEL BARBEY, de nacionalidad suiza, residente en Corseaux  
s/Verey, Suiza.

1ª , CERTIFICADO DE ADICIÓN

por MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL  
Nº. 190.444, presentada en 10 de Noviembre de 1949, que recae  
sobre "Un dispositivo de carga para vehiculos tractores".

=====;

El presente invento tiene por objeto un dispositivo  
de carga para camiones y otros vehiculos tractores que tiene  
una cesta sostenida por brazos articulados en elementos su-  
jetos a un extremo del vehiculo, un dispositivo de maniobra  
de los brazos que sostienen la cesta y un dispositivo de apo-  
yo para el de maniobra.

El dispositivo de carga se caracteriza por articu -



1949

190688

5 laciones de los brazos situados a una y otra parte y detrás del puente del vehículo, estando los elementos solidarios de éste, así como dichos brazos, provisto de uniones rígidas que los sujetan entre sí, configurados y dispuestos de manera que permitan abrir las paredes laterales y traseras del puente de vehículos cuando dichos brazos están levantados.

El dibujo anexo muestra esquemáticamente y a título de ejemplo una forma de realización del dispositivo de carga.

10 La figura 1 es una vista de perfil de la parte trasera de un camión provisto del dispositivo de carga, con los brazos y la cesta levantados.

La figura 2 es una vista de la cara trasera de un camión provisto del dispositivo de carga.

15 La figura 3 es una vista de perfil del mismo, con los brazos y la cesta bajados para cargar la última.

La figura 4 es una vista de detalle en mayor escala.

20 Según el dibujo anexo, el dispositivo de carga tiene en principio los mismos órganos y elementos que se describen en la patente principal. La cesta 1 va sostenida por brazos 2 articulados en elementos solidarios del bastidor del camión. Dichos elementos están constituidos por montantes 4 sujetos rigidamente al bastidor del camión y cuyos extremos inferiores tienen soportes 29 paralelos al eje longitudinal del camión y que se extienden detrás del puente -p- de éste. A dichos soportes 29, cuya separación es mayor que la anchura del puente -p- y que por tanto están situados detrás y a uno y

25



1949

190688

otro lado de dicho puente, van articulados los brazos 2 por medio de ejes de articulación 8. La separación -b- de los brazos es mayor que la longitud -m- de la pared trasera 30. Los brazos 2 están unidos rigidamente por rios-  
5 tras o traviesas 13 de hierro perfilado dispuestas a una distancia -k- de las articulaciones 8 mayor que la distancia -d- entre éstas articulaciones y la arista superior de la pared trasera 30 del puente -p-.

La cesta 1 va articulada a los extremos de estos  
10 brazos 2 mediante ejes de articulación 9 y topes 31 y 32 que cooperan con los brazos 2 y limitan el ángulo de oscilación de la cesta 1.

El dispositivo de maniobra de los brazos 2 está  
15 constituido por una biela de longitud variable articulada por uno de sus extremos en soportes 33 sujetos rigidamente a las rios-  
20 tras o traviesas 13. Esta biela tiene dos partes 14a y 14b encajadas una en otra y que pueden deslizarse una correlación a la otra. Las dos partes de la biela están unidas entre sí por una cadena 36 que impiden que se desenchufen.

Como se representa en el dibujo, figura 4, una de  
25 las partes 14a, de la biela, tiene una prolongación 14c que constituye un émbolo que se desliza en el vacío interior 14d de la parte -b- constituida por un tubo. Así este émbolo 14c y el cilindro 14d formado por el vacío interior de la parte 14b constituyen un amortiguador de aire. Una pequeña perforación 14e practicada en la pared de la parte



1949

14b permite la salida y entrada del aire.

5 Los soportes 33 tienen varias perforaciones correspondientes 34 que permiten desplazar el eje de articulación 15 de la biela según las necesidades a lo largo de los brazos 2. El otro extremo de la biela está articulado en una traviesa 16 por medio de un eje 35 sostenido por nervios 19 solidarios en la traviesa 16. Esta une rígidamente entre sí dos caminos de rodadura 20 dispuestos paralelos a una distancia correspondiente a la separación de las ruedas traseras R del vehículo.

10 Las cadenas 21 conectan los extremos de la traviesa 16 con el bastidor C del camión. La longitud -e- de la traviesa 16 es mayor que la anchura total -f- de las ruedas.

15 Unas patas de apoyo 22 van sujetas a las riostras 13 y están destinadas a apoyarse en los extremos de los largueros 23 del bastidor del camión.

20 Finalmente, unos topes de detención 40, sujetos rígidamente a la parte superior de los montantes 4 y que cooperan con la traviesa 13 definen la posición levantada extrema de los brazos 2 (figura 1);

,Estos topes están con preferencia sometidos a acciones elásticas, de modo que constituyen amortiguadores de choques.

25 La biela 14a, 14b tiene además un órgano de tope 43 destinado a cooperar con un tope 41 solidario del bastidor C del camión para provocar, al retroceder éste, la primera parte del desplazamiento angular de la biela 14a, 14b a partir de su posición levantada.



1949

190688

El funcionamiento de la forma de ejecución del dispositivo de carga arriba desorito con referencia al dibujo esquemático anexo, dado a título de ejemplo, es por todos conceptos semejante al de la forma de realización descrita y representada en la patente principal. En efecto cuando el camión se desplaza hacia adelante arrastra los caminos de rodadura 20 que vienen a colocarse sobre las huellas de las ruedas traseras R. Luego al retroceder el camión, provoca:

1) el enchufe de las dos partes 14a y 14b de la biela y por tanto una reducción de su longitud.

2) El encaje de las ruedas traseras R en los caminos de rodadura 20.

3) El accionamiento de los brazos 2 por la biela 14a, 14b y por tanto el descenso de la cesta 1. Cuando ésta está baja, las ruedas traseras R han rebasado los caminos de rodadura 20 y giran sobre el suelo y la biela arrastra dichos caminos de rodadura.

4) El hundimiento de la cesta en el motón de arena, apoyándose las patas 22 en los extremos de los largueros 23, y los topes 31 en los brazos 2 (figura 3).

Cuando la cesta está llena y el camión se desplaza hacia adelante el mismo provoca:

1) El enchufe de las dos partes 14a y 14b de la biela hasta que entran en contacto los topes 37, 38 que definen la longitud mínima de aquella.

2) El encaje de las ruedas traseras R, en los caminos de rodadura 20.



1 90688

3) El levantamiento de los brazos 2 y por lo tanto de la cesta 1 por la biela 14a, 14b, que se apoya en la traviesa 16 mientras las ruedas R giran sobre los caminos de rodadura 20.

5 4) Por la velocidad adquirida y bajo la acción del peso de la cesta 1 (cuyo centro de gravedad ha rebasado el plano vertical que pasa por los ejes 8 cuando las ruedas R dejan los caminos de rodadura 20) los brazos 2 continúan su oscilación hasta su posición levantada extrema definida por los topes 40 que cooperan con la traviesa 13.

10 Terminada la carga del camión, el eje 15 de la biela se retira y los brazos 2 se mantienen en posición levantada mediante cadenas 39. Uno de los extremos de cada una de estas últimas va sujeto a la parte superior de cada montante 4 y su otro extremo va enganchado a un dedo 42 solidario de la traviesa 13.

15 Como la distancia -b- entre los brazos 2 es mayor que la longitud de la pared trasera del puente, se puede abrir ésta pared y descargar el camión por basculación de su puente hacia atrás, pues el dispositivo de carga está montado detrás del camión, estando la cesta 1 y los brazos 2 levantados (figura 1).

20 Como la distancia -b- entre los brazos 2 es mayor que la longitud de la pared trasera del puente, se puede abrir ésta pared y descargar el camión por basculación de su puente hacia atrás, pues el dispositivo de carga está montado detrás del camión, estando la cesta 1 y los brazos 2 levantados (figura 1).

25 Además, en esta variante de ejecución, la carrera muerta necesaria para permitir que las ruedas R encajen en los caminos de rodadura y se desencajen de ellos, se obtiene variando la longitud de la biela, lo cual permite realizar un conjunto en extremo robusto y de concepción mecánica muy sencilla.



1949

1 9 0 6 8 8

Para retirar totalmente el dispositivo de carga, basta retirar los ejes 8 estando la cesta baja, y colocando calces bajo las traviesas 13.

5 En una variante de ejecución del dispositivo descrito, los montantes 4 podrían estar constituidos por los montantes que llevan ciertos camiones y sobre los cuales está articulada la pared trasera del puente -p-. En este caso, la apertura de ésta pared trasera 30 se obtiene en general por su oscilación sobre un eje situado aproximadamente a la  
10 altura de su arista superior. Si tal es el caso, la distancia -k- entre las articulaciones 8 y la traviesa 13 no debe ser necesariamente mayor que la distancia -d- entre estas mismas articulaciones y la arista superior y la pared trasera. Los valores de -d- y -k- se elegirán entonces  
15 con preferencia aproximadamente iguales.

Esta solicitud que corresponde a la presentada en Suiza, el 10 de Agosto de 1949, bajo el número 47.657, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto de Propiedad Industrial.

- o - N O T A - o -

20 Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de este Certificado de Adición en España son los siguientes:

1º.- Un dispositivo de carga para camiones y otros vehículos tractores que tiene una cesta sostenida por brazos



949

190688

articulados sobre elementos fijos a uno de los extremos del  
vehículo, un dispositivo de maniobra de los brazos que  
tienen la cesta y un dispositivo de apoyo para el de maniobra;  
caracterizado por el hecho de que las articulaciones de los  
5 brazos están situadas a una y otra parte y detrás del puen-  
te del vehículo, y los elementos solidarios del vehículo,  
así como dichos brazos provistos de enlaces rígidos que los  
arriestran, están dispuestos y configurados de manera que  
10 permiten abrir las paredes laterales y trasera del puente  
del vehículo cuando los brazos están levantados.

2º.- Un dispositivo según se reivindica en el pun-  
to 1º, caracterizado por el hecho de que los brazos tienen  
soportes que ofrecen varias perforaciones correspondientes  
y están destinados a recibir el eje de la articulación de  
15 una biela, de manera que la posición de esta articulación es  
variable a voluntad a lo largo de los brazos.

3º.- Un dispositivo según se reivindica en los  
puntos 1º y 2º, caracterizado por el hecho de que la biela es  
de longitud variable.

20 4º.- Un dispositivo según se reivindica en los  
puntos 1º, 2º y 3º, caracterizado por el hecho de que una  
de las partes de dicha biela tiene un émbolo que se desli-  
za en un vacío interior de la otra parte, todo ello dispues-  
to de modo que forma un amortiguador de aire.

25 5º.- Un dispositivo según se reivindica en los  
puntos 1º, 2º y 3º, caracterizado porque el extremo inferior  
de la biela está articulado en una traviesa que une dos ca-  
minos de rodadura, siendo la posición de dicha articulación



1949

190688

fija con relación a la travesía.

5 6º.- Un dispositivo según se reivindica en los puntos 1º, 2º, 3º y 5º, caracterizado por el hecho de que la biela tiene un órgano de tope destinado a cooperar con un tope solidario del bastidor del camión.

10 7º.- Un dispositivo según se reivindica en el punto 1º, caracterizado por el hecho de que los brazos están articulados en sendos elementos sujetos rígidamente a la parte inferior de un montante solidario del bastidor del vehículo.

8º.- Un dispositivo según se reivindica en los puntos 1º y 7º, caracterizado por el hecho de que cada montante tiene en su parte superior un tope que fija la posición levantada de los brazos.

15 9º.- Un dispositivo según se reivindica en los puntos 1º, 7º y 8º, caracterizado por el hecho de que dicho tope está sometido a una acción elástica de manera que constituye un amortiguador de choques.

20 10º.- Mejoras introducidas en el objeto de la Patente principal número 190.444, que recae sobre "Un dispositivo de carga para vehículos tractores".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.

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

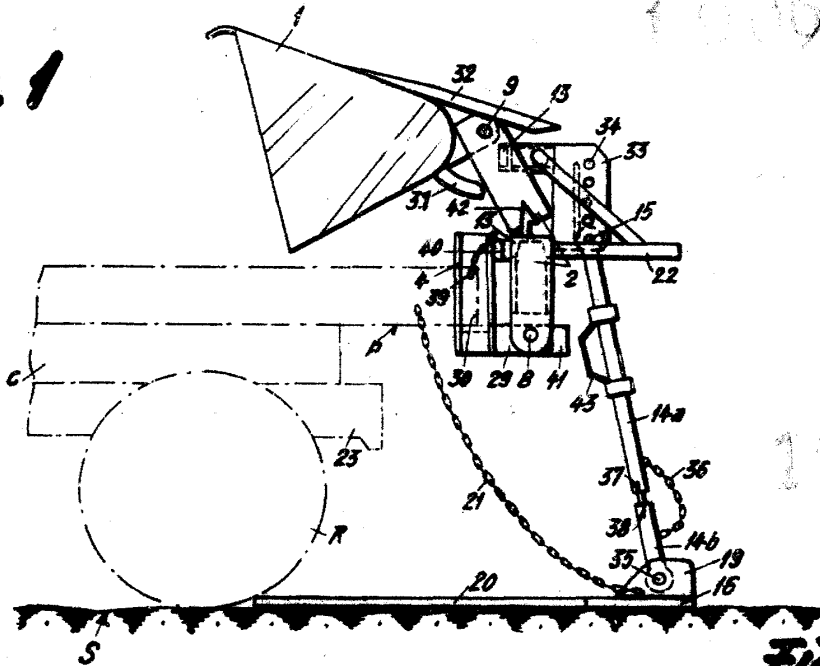
Madrid- 5 DIC. 1949

P.A.  
Alberto de Eizaburu  
Por el Titular

Ch/-

190688

Fig. 1



190688

Fig. 4

Fig. 2

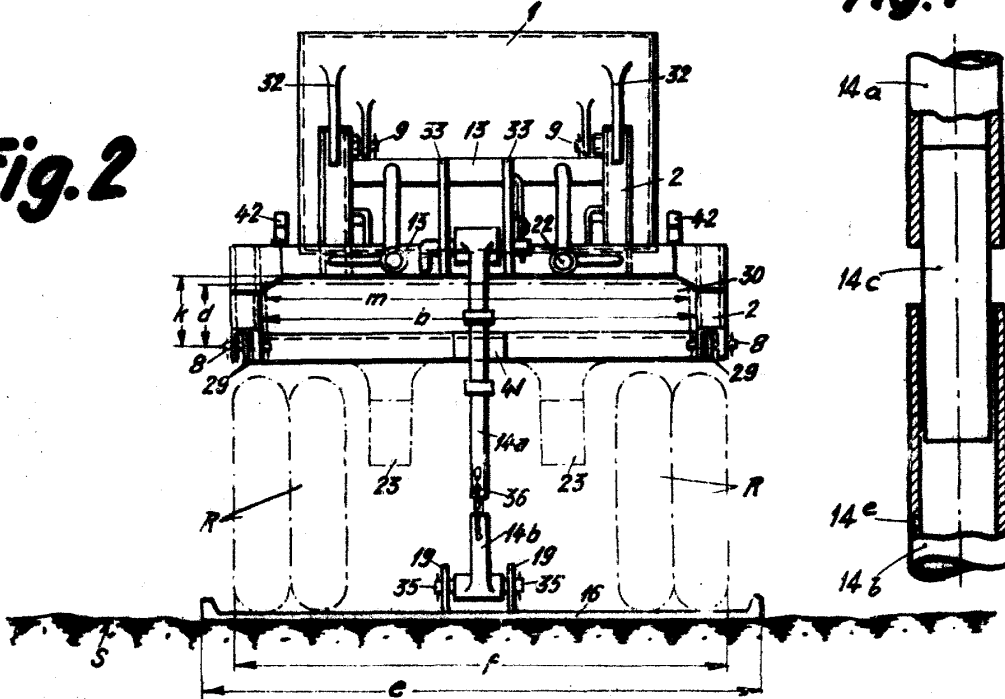
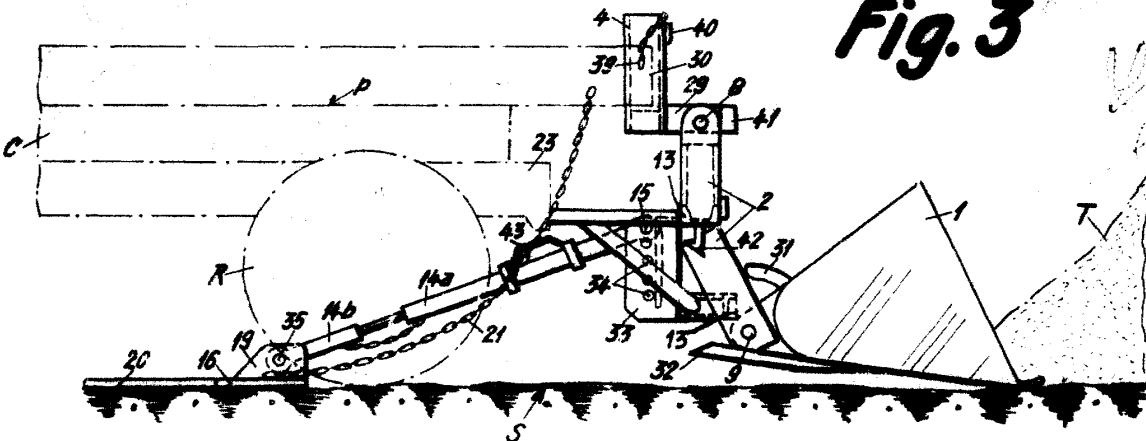


Fig. 3



P. A.

*Handwritten signature or initials*