



ESPAÑA

18 ES	11 21	NUMERO 234925	10 Y
	22	FECHA DE PRESENTACION	

C 20 SET. 1978

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B 60 P
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"DISPOSICION PERFECCIONDAD APLICABLE A TRANSPORTES POR CARRETERA PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD UTIL DE MERCANCIAS DE POCO PESO Y MUCHO VOLUMEN".

71 SOLICITANTE (S)

D. JOSE MUÑOZ VARONA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Villa Jose Javier SANTO ANGEL (Murcia)

72 INVENTOR (ES)

D. JOSE MUÑOZ VARONA

73 TITULAR (ES)

D. JOSE MUÑOZ VARONA

74 REPRESENTANTE

D= CARLOS BALLESTERO SIERRA

Se trata de una disposición funcional y operativa para conseguir aumentar la capacidad útil de mercancías de poco peso y muy voluminosas, tales como plásticos expandidos, esponjas, goma espuma, muebles metálicos, juguetes, cartón ondulado, colchones, etc., en transportes de las mismas por carretera.

Actualmente los camiones utilizados para el transporte de mercancías por carretera no pueden sobrepasar, de acuerdo con las normas dictadas y vigentes al efecto, las dimensiones de 16,50 metros de largo, 2,50 metros de ancho y una altura máxima de 4 metros a contar desde el suelo. Ello hace imposible conseguir una cubicación útil de más de 105 metros cúbicos de capacidad, a la vez que imponen forzosamente ir equipados con motores de gran potencia para poder trasladar la máxima carga autorizada. Cuando se trata de transportar cargas muy altas se obtienen, del Organismo pertinente, autorizaciones especiales y de igual manera para el transporte de vehículos se han autorizado mayores dimensiones en el largo de los camiones, concretamente 18 metros de largo. Sin embargo, actualmente no existen vehículos acondicionados para transportar mercancías voluminosas y de poco peso.

La invención que nos ocupa se orienta a materializar una disposición funcional que consigue aumentar sensiblemente la capacidad útil en este tipo de transporte por carretera, mediante la cual se puede llegar hasta los 150 metros cúbicos aproximadamente.

Para ello se parte de considerar un largo total máximo de 18 metros, dividido entre el camión tractor y el vehículo remolque. El camión tendrá un largo de 8 metros

máximo autorizado para la potencia a utilizar, con un chasis de una sola viga central, al igual que su remolque, al objeto de conseguir una capacidad volumétrica extra, a la vez que la cabina del conductor también se aprovecha en beneficio de aumentar la capacidad total, protegiendo al conductor dentro de su habitáculo. Consecuentemente con lo anterior, el remolque tendrá 9,80 metros de largo, con el mismo ancho y la misma altura del camión tractor, ganando posteriormente una capacidad aproximada de 13,50 metros cúbicos.

Este remolque va acoplado al camión de forma tal que admita giro de 90° a la vez que el acople del conjunto no presenta espacios muertos existentes en los sistemas actuales. Para ello la parte posterior del camión se configura en formato cóncavo, mientras que la zona anterior del remolque presenta formato convexo, siendo el dispositivo de solidarización y unión del conjunto cualquier medio convencional conocido.

Para una mejor comprensión de cuanto antecede se acompañan dibujos en los que se representa esquemáticamente la invención que a continuación y con referencia a los mismos se describe detalladamente.

En dichos dibujos:

La figura 1ª representa en alzado lateral el conjunto camión tractor y remolque tal y como se propugnan en la invención.

La figura 2ª corresponde a un detalle del testero anterior del remolque que completa la figura anterior.

De acuerdo con las figuras que se representan a título de ejemplo ilustrativo no limitativo, la invención se

organiza partiendo de un camión tractor 1, con chasis de una sola viga central, lo que determina conseguir espacios extra laterales 6 para aumento sustancial de la capacidad útil del mismo, a la vez que la zona de cabina del conductor, parte de la misma 7, se acondiciona en el mismo sentido.

El remolque 2, también presenta chasis de una sola viga central, lo que origina espacios laterales útiles 5 en beneficio del aumento de su capacidad útil.

Tanto el camión 1 como el remolque 2 presentan respectivamente la zona posterior 4 y la zona anterior 3 en disposición cóncavo-convexa, con lo que se consigue un acople funcional capaz de giro de 90° grados obviando espacios muertos existentes en otros sistemas conjuntados.

El dispositivo de unión y acople del conjunto 8, puede ser cualquiera de los actualmente conocidos, dado que en el presente registro no se pretende su reivindicación. Por otro lado, es interesante resaltar que los chasis, ejes, ruedas, etc., del conjunto, al ser calculados y diseñados para cargas de poco peso específico, ya que el conjunto no sobrepasará cargas superiores a los 8.000 kilos, permitirán reducciones de coste de fabricación en porcentajes no inferiores al 40%.

Consecuentemente, la potencia a utilizar será aproximadamente la mitad de la comúnmente utilizada en los transportes actuales, lo que conlleva un ahorro mínimo del 50% en combustible.

Lo anteriormente expresado se puede traducir en que el transporte por carretera de este tipo de mercancías,

se puede abaratar en aproximadamente un 45% de los costes que actualmente gravan dicho transporte.

95 Descrita suficientemente la naturaleza y alcance de la presente invención, así como una forma preferida de poderla llevar a la práctica, se hace constar que en la misma podrán ser variables los materiales, formatos, dimensionado y en general todos aquellos detalles accesorios y secundarios que no alteren, cambien ni modifiquen la esencialidad que se propone.

100 Los términos en que queda redactada esta memoria, son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiendose interpretar en su sentido más amplio y nunca con criterio de carácter restrictivo.

N O T A

105 El Modelo de Utilidad, que por veinte años se solicita, deberá recaer sobre las siguientes:

110

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

1ª.- DISPOSICION PERFECCIONADA APLICABLE A TRANSPORTES
POR CARRETERA PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD UTIL DE MERCAN-
CIAS DE POCO PESO Y MUCHO VOLUMEN, del tipo constituido

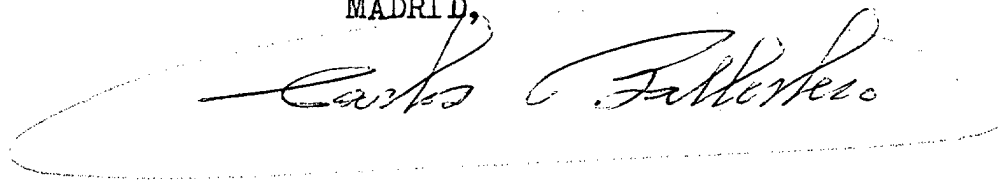
115 por el camión tractor y el vehículo remolque, con chasis,
ambos elementos, de una sola viga central lo que origi-
na capacidades laterales extra que aumentan el volumen
total del conjunto y en la inteligencia de que el cami-
ón tractor tendrá un largo de ocho metros, mientras que
120 el remolque tendrá aproximadamente 9,80 metros de longi-
tud, caracterizado porque el acople del camión tractor
y del remolque se materializa a través de un acople con-
cavo-convexo conseguido por la configuración posterior
del camión que presenta formato cóncavo, mientras que la
125 parte anterior del remolque se organiza en forma conve-
xa, lo que permite giro de 90º al conjunto y obvia es-
pacios muertos existentes en los sistemas actuales de acop-
ple entre el camión y su remolque, a la vez que la ca-
pacidad volumétrica del conjunto se aumenta sustancial-
130 mente aprovechando parte de la cabina del conductor, se-
parando racionalmente este espacio del correspondiente y
reservado al conductor, siendo las medidas de ancho y
altura del remolque exactamente iguales a las correspon-
dientes al camión tractor.

135 2ª.- DISPOSICION PERFECCIONADA APLICABLE A TRANSPORTES
POR CARRETERA PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD UTIL DE MERCAN-
CIAS DE POCO PESO Y MUCHO VOLUMEN.

140

MADRID,

27 MAR. 1978



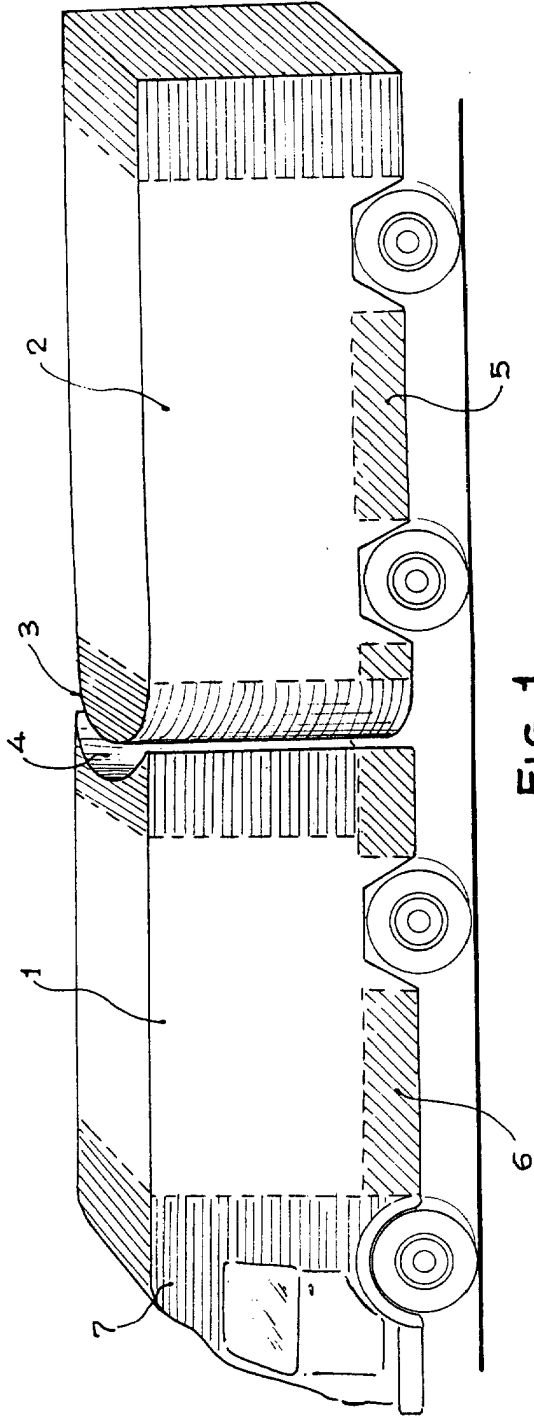


FIG. 1

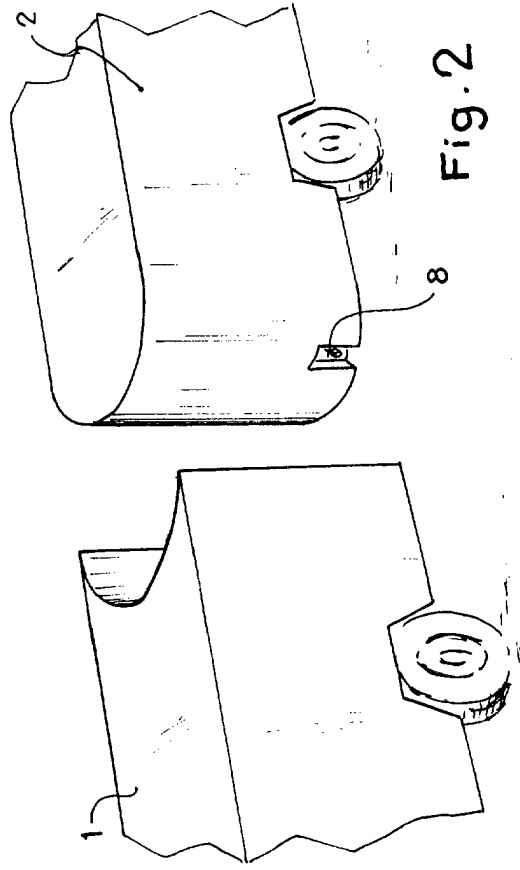


Fig. 2

MADRID, 25 ABR. 1976

Jose Muñoz Varona

Escala variable