

P- 12.904

Akte 1554

RUMBECHA II



6 MAY. 1957

4 864 1

6 MAY. 1957

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

MODELO DE UTILIDAD

en

ESPAÑA

por VEINTE años

a nombre de MAK MASCHINENBAU KIEL AKTIENGESELLSCHAFT, entidad alemana, establecida en Kiel-Friedrichsort, Alemania, por:

"UNA CUBIERTA PARA LOS MOTORES DE LOCOMOTORAS
DE ACEITE PESADO"

La innovación se refiere a un revestimiento para la cámara de motores de locomotoras de aceite pesado que consiste en una cubierta protectora, dotada de piezas fijas y desplazables.



1957

48641

La innovación prevé una cubierta para la cámara de motores de locomotoras de aceite pesado en el que para el desmontaje de piezas de los motores, no es preciso retirar la cubierta. Esta puede ser aprovechada también para la ventilación de la cámara de motores durante la marcha. Al estar abierta la cubierta, no se producen durante la marcha ningún movimiento de aleteo de las piezas abiertas, que en combinación con el aire producido por la velocidad, provoquen ruidos.

De acuerdo con la innovación, la parte central de la cubierta protectora está formada a cada lado por dos puertas de corredera de forma de perfil angular, que soportan roldanas sobre ejes horizontales superiores e inferiores en el interior de la cubierta. Las roldanas superiores ruedan sobre carriles de una construcción portadora en la parte central superior de la cubierta, mientras que las roldanas inferiores se mueven sobre carriles en la parte fija de la cubierta prevista debajo de las puertas de corredera. Las puertas de corredera están provistas en sus cantos laterales de partes marginales anguladas que se mueven contra piezas marginales correspondientemente abolladas de las piezas fijas de la cubierta, a cuyo respecto las piezas marginales reciben forma de topes.

La construcción portadora en la parte central superior de la cubierta se compone de una cubierta y de dos nervios laterales, a los cuales están montados los carriles al aire. Los nervios laterales están unidos entre sí median-

6 MA 6



48641

5 te chapas intermedias. Con objeto de hacer posible un fácil
acceso cuando se trata de desmontar todas las culatas de los
cilindros del motor, una parte de la construcción portadora,
por ejemplo, la parte central que cubre las culatas de los
cilindros, se realiza como pieza insertable, que en sus ex-
tremos está dotada de chapas intermedias entre los nervios,
con las cuales se halla unida de forma que puede ser soltada
con las chapas intermedias de la construcción portadora fi-
ja.

10 Las partes marginales de las puertas de corre-
dera que hacen tope entre sí, poseen una obturación elástica.

En el dibujo ha sido representado el objeto de
la innovación mostrando:

15 La fig. 1 una vista lateral de una locomotora
de aceite pesado;

La fig. 2 una sección de acuerdo con la línea
II - II de la fig. 1 a través de la cubierta protectora;

La fig. 3 la vista en planta de la cubierta
protectora;

20 La fig. 4 una sección según la línea IV-IV
de la fig. 1, a través de la parte fija de la construcción
portante, y

La fig. 5, una sección según la línea V-V de
la fig. 2 a través de las puertas de corredera.

25 La cubierta de la cámara de motores de una lo-
comotora de aceite pesado 1 se compone de las puertas de
corredera 2 y 3 y de las piezas 4 y 5 fijas de la cubierta.



48641

Las puertas de corredera 2 y 3 tienen perfil angular, estando dispuestas en la parte central de la cubierta protectora. Las puertas de corredera 2 y 3 soportan sobre ejes horizontales superiores e inferiores 6 y 7. roldanas 8 y 9 que se mueven sobre carriles 10 y 11 los carriles 10 están sujetos a una construcción 12 de la cubierta portadora protectora, central y superior, por medio de nervios laterales 13. Los nervios laterales están sostenidos por chapas intermedias 14. Los carriles inferiores 11, se hallan unidos sólidamente a las piezas fijas 15 de la cubierta.

La conducción de las puertas de corredera 2 y 3, se realiza completamente en el interior de la cubierta, estando realizada la guía de tal modo, que al mismo tiempo existe una obturación contra la lluvia. Las puertas de corredera 2 y 3 poseen en sus partes marginales 17, que hacen tope entre sí, una obturación elástica 16. Sus partes marginales 17, angulares, al estar cerradas, forman una obturación con las partes marginales 18 angulares de las piezas fijas 4 y 5 de la cubierta. Las piezas angulares 17 y 18 sirven al mismo tiempo de tope cuando se corren las puertas 2 y 3.

Una parte de la construcción portante 12, por ejemplo, la parte 12a, que recubre las culatas de los cilindros del motor, recibe la forma de pieza insertable, estando provista de sus extremos de chapas intermedias 14, mediante las cuales puede ser unida por tornillos 19 con las chapas intermedias de la construcción portante fija 12.

48641



1957

Esta solicitud que corresponde a la presentada en Alemania, el 29 de Junio de 1954. bajo el número M.15.501/20-GM se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

5

- N O T A -

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los siguientes:

10

15

12.- Una cubierta para los motores de locomotoras de aceite pesado que se componen de una cubierta protectora dotada de piezas fijas y desplazables, caracterizada porque la parte central de la cubierta protectora está formada a ambos lados de la cubierta, por dos puertas de corredera de forma de perfil angular, que sobre ejes horizontales superior e inferior en el interior de la cubierta, llevan roldanas, la superior de las cuales, se mueve sobre carriles de una construcción portadora dispuesta en la parte central superior de la cubierta, mien-

48641



tras que las roldanas inferiores se mueven sobre carriles de las partes inferiores fijas de la cubierta.

5 2º.- Una cubierta de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada porque las puertas de corredera están provistas en sus cantos laterales de partes marginales angulares, que se mueven contra partes marginales angulares de las piezas fijas de la cubierta, a cuyo respecto las piezas angulares se realizan en forma de topes.

10 3º.- Una cubierta de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada porque la construcción portadora se compone de una tapa y dos nervios laterales a los cuales se montan al aire los carriles, estando los nervios unidos por medio de chapas intermedias.

15 4º.- Una cubierta de acuerdo con las reivindicaciones 1 y 3 caracterizada porque una parte de la construcción portante, por ejemplo, la parte que recubre las culatas de los cilindros del motor, recibe forma de pieza insertable, que en sus extremos está dotada de chapas intermedias mediante las cuales está unida, de forma que pueda soltarse con las chapas intermedias de la construcción portadora fija.

20 5º.- Una cubierta de acuerdo con las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada porque las partes marginales de las puertas de corredera que hacen tope entre sí, llevan una obturación elástica.

25 6º.- Una cubierta para los motores de locomotoras de aceite pesado.

48641



Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de siete hojas escritas por una sola cara.

5

Madrid, 26 MAY 1957

P.A.

Alberto de Elizaburu
Per. 500

48.841



Fig. 1

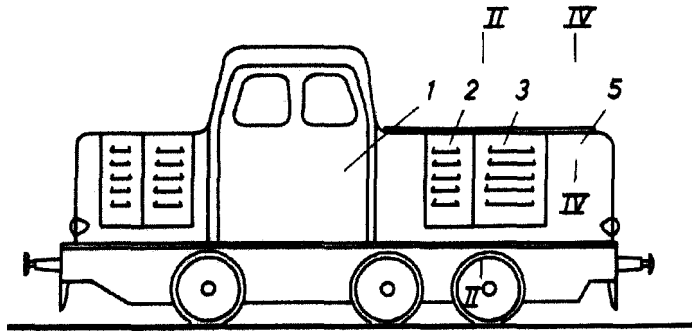
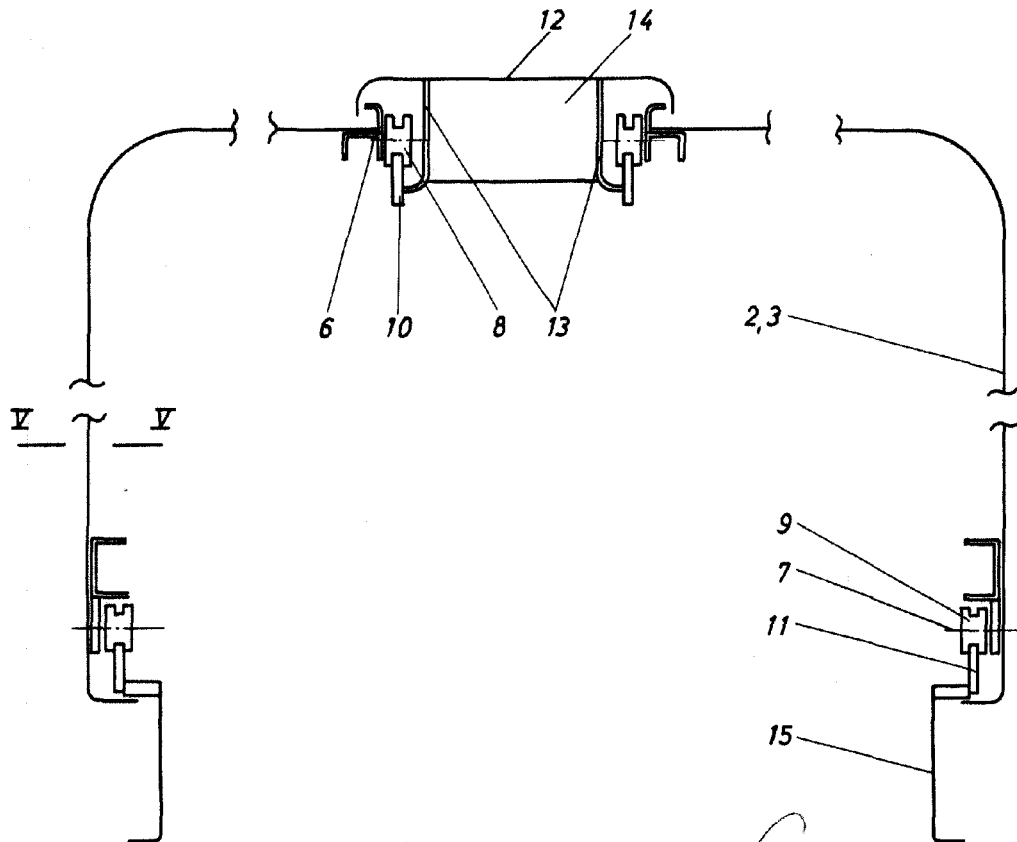


Fig. 2



Carls



Fig. 3

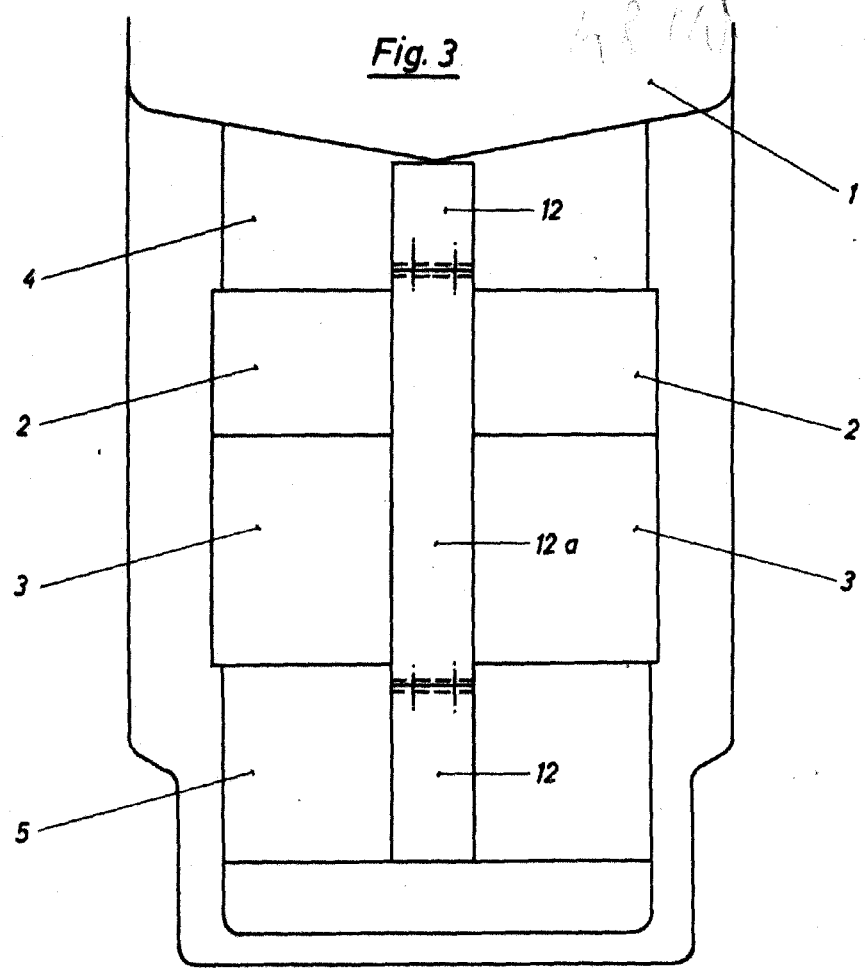


Fig. 4

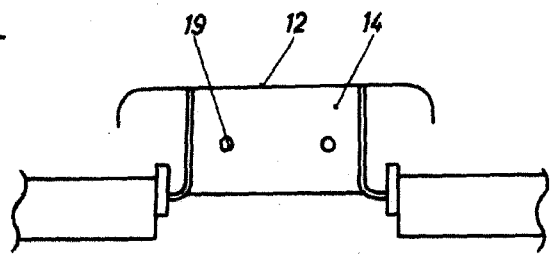
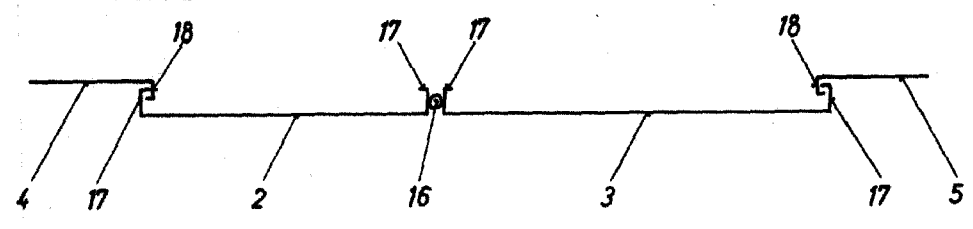


Fig. 5



Curle