



4

90333

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

por "UN DISPOSITIVO DE ACCIONAMIENTO MECANICO DE LAS PUERTAS DE VEHICULOS INTERURBANOS", a favor de D. Francisco Farrés Carrey, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona, Zumalacárregui, 42.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

Este Modelo de utilidad hace referencia a un dispositivo de accionamiento de las puertas de vehículos interurbanos, con la finalidad de hacer mecánico dicho accionamiento mediante la utilización de una sola unidad motriz del tipo de un cilindro neumático o similar. Dicho modelo posibilita el accionamiento mecánico de puertas de poca anchura y dotadas de dos hojas giratorias según ejes verticales, las cuales sustituyen a las puertas de tipo de hoja única que



se utilizan usualmente en los vehículos interurbanos y para los empleados en viajes y excursiones colectivas.

Este modelo aporta una notable seguridad en dicho tipo de vehículos, puesto que las puertas pasan a ser controladas única y exclusivamente por el conductor. Asi mismo, la poca anchura de cada una de las medias hojas reduce los inconvenientes de la apertura hacia la acera de las anchas puertas normales del vehículo.

- Esencialmente estriba este modelo en un cilindro
10. neumático u otra unidad motriz similar que proporcione un desplazamiento rectilíneo de un vástago de accionamiento, alojado detrás de las planchas que determinan el estribo de acceso al vehículo y cuyo vástago está articulado a un sistema cinématico de accionamiento de una de las
  15. medias puertas, mientras que el accionamiento de la otra media puerta se efectúa a través de un nervio. Dicho sistema articulado está compuesto por una palanca acodada, articulada por un extremo al vástago motriz, y por el otro, a una biela doblemente acodada la cual se articula por
  20. medio de un pasador vertical, con una de las medias puertas. La palanca acodada anteriormente descrita, gira alrededor de un eje que pasa por su vértice y sobre el que está montado un piñón de un solo diente, conectado a una cadena de poca longitud cuyos extremos están unidos a sendas
  25. varillas de conexión a una segunda cadena para el accionamiento de la segunda media puerta, con intermedio de un piñón de características análogas al descrito, un brazo de palanca recto y una biela doblemente acodada que se articula a la otra media puerta.
  30. Las varillas que unen ambas cadenas son graduables en cuanto a su longitud, permitiendo efectuar el reglaje del



sistema mecánico; al igual que las bielas articuladas a las puertas.

5. Para su mejor comprensión, se adjunta, a título de ejemplo, un dibujo explicativo del dispositivo de accionamiento, objeto de este Modelo de utilidad.

La figura 1 representa este dispositivo mecánico, con las medias puertas en posición de cerradas, siendo la figura 2 una vista análoga pero con las puertas abiertas.

10. La figura 3 representa la conexión de uno de los piones con la cadena y la figura 4 es una sección de las varillas que conectan ambas cadenas mostrando la constitución de las mismas.

15. Según tales figuras, el presente modelo, estriba esencialmente en la disposición de un cilindro neumático -1- detrás de las planchas -2- que determinan el estribo de acceso al vehículo, conectándose el vástago -3- del cilindro -1-, a un sistema cinemático de accionamiento de una de las medias puertas y accionándose la otra por medio de un nervio.

20. El sistema cinemático de accionamiento de una de las medias puertas, está constituido por una palanca acodada -4-, giratoria alrededor de un eje que pasa por su vértice, y que se articula por uno de sus brazos con el vástago del cilindro neumático y con el otro, con una biela doblemente acodada -5-, la cual se articula a su vez por su extremo, por medio de una unión -6- con una de las medias puertas -7-. El sistema articulado está previsto para que las posiciones límites del vástago -3- correspondan a las posiciones de apertura y cierre completos de la media puerta -7-, la cual es giratoria alrededor de un eje vertical determinado por las bisagras -8-. La biela -5- atraviesa

25.

30.



uno de los laterales que determinan el estribo a través de una ranura horizontal -9- de longitud apropiada para permitir el libre juego de dicha biela en el curso de su accionamiento.

5. El sistema de accionamiento de la otra media puerta queda constituido por un piñón -10- solidario al eje de giro de la palanca -4-, cuyo piñón posee un solo diente y queda conectado por medio de un pasador -11-, figura 3, a un eslabón especial -13- de una cadena -14- de poca longitud.
10. Dicha cadena está unida por sus extremos, a una varilla -15- y a una barra de conexión -16- con intermedio de un tensor graduable -17-. Tanto la varilla -15-, con intermedio de otro tensor -18-, como la barra -16- de un modo directo, se unen a los extremos de una cadena de eslabones -19- de todo punto análoga a la -14- y que asimismo está conectada a un piñón -20- de características similares al -10-. De este modo el giro de uno de los piñones se transmite por igual al otro piñón.

20. El eje de giro vertical del piñón -20- lleva solidario un brazo de palanca -21-, cuyo extremo está articulado a una biela doblemente acodada -22-, conectada por medio de una unión extrema -23- a la segunda media puerta -24-, la cual gira asimismo sobre unas bisagras verticales -25-.

25. La biela doblemente acodada -22- atraviesa uno de los laterales que determinan el estribo por medio de una ranura -26-, de longitud apropiada para permitir su libre juego.

La barra de conexión -16-, figura 4, posee una ranura longitudinal -27- a través de la cual pasa a la varilla -15-.

30. Tanto la biela -5- como la -22-, poseen sendos tensores -28- y -12- para el reglaje de la apertura y cierre de

90999



las medias puertas.

El accionamiento de los dispositivos de control de los cilindros motrices puede ser efectuado bien manualmente por medio de válvulas sobre las tuberías de alimentación o bien por control remoto mediante electro-válvulas.

5.

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia del dispositivo descrito, será variable a los efectos del actual Modelo.

N O T A.

10. Se reivindica como objeto de este registro por Modelo de utilidad:

1.- Un dispositivo de accionamiento mecánico de las puertas de vehículos interurbanos, caracterizado por consistir en una unidad motriz de vástago desplazable longitudinalmente,

15. alojada detrás del estribo de acceso al vehículo y cuyo vástago se articula a un sistema cinemático de accionamiento directo de una de las medias puertas a través de uno de los laterales del propio estribo, dotado de una ranura longitudinal, mientras que dicho sistema cinemático actúa sobre un reenvío de accionamiento, de la segunda media puerta del vehículo, asimismo a través del otro lateral limitador del estribo.

20. 2.- El propio dispositivo de la reivindicación anterior, caracterizado porque el sistema cinemático de accionamiento de una de las medias puertas está constituido por una palanca acodada, articulada por un extremo al vástago motriz mientras que gira alrededor de un eje que pasa por su vértice y se articula por el otro extremo a una biela doblemente acodada que pasa a través de una ranura practicada en uno de los laterales del estribo, articulándose en una de las medias puertas del vehículo,

25.

30.



- 3.- El propio dispositivo de las reivindicaciones anteriores caracterizado porque el accionamiento de la segunda media puerta se hace a través de un piñón solidario de la palanca acodada de accionamiento de la primera media puerta, cuyo piñón está conectado a una cadena unida por sus extremos a sendas varillas de conexión con otra cadena análoga, enrollada parcialmente sobre un segundo piñón cuyo eje lleva solidario un brazo de accionamiento de una biela doblemente acodada que atravesando por una ranura el otro lateral limitador del estribo, se articula en la segunda media puerta.
- 4.- El propio dispositivo de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las varillas de conexión de ambas cadenas, llevan intercalados dispositivos tensores para su reglaje, poseyendo una de las varillas una ranura longitudinal para el paso de la segunda de ellas.
- 5.- El propio dispositivo de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque ambos piñones del reenvío poseen un solo diente y quedan conectados a las cadenas por medio de un pasador de articulación que atraviesa uno de los eslabones de aquellas.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad del Modelo de utilidad definido en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

- 6.- "UN DISPOSITIVO DE ACCIONAMIENTO MECANICO DE LAS PUERTAS DE VEHICULOS INTERURBANOS".

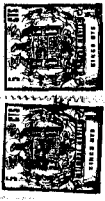
Consta la presente memoria de seis hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo adjunto.

- Barcelona, cuatro de enero de mil novecientos sesenta y dos.

P.A. de D. Francisco Ferrés Carrey,

L. DURAN

P. P.



90999

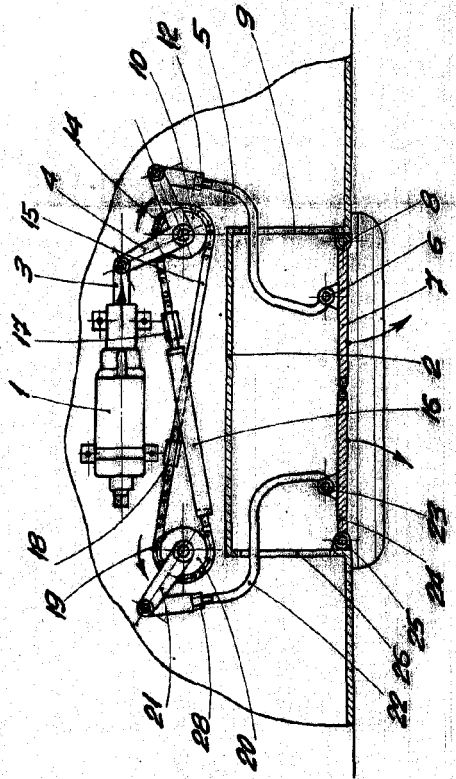


Fig. 1

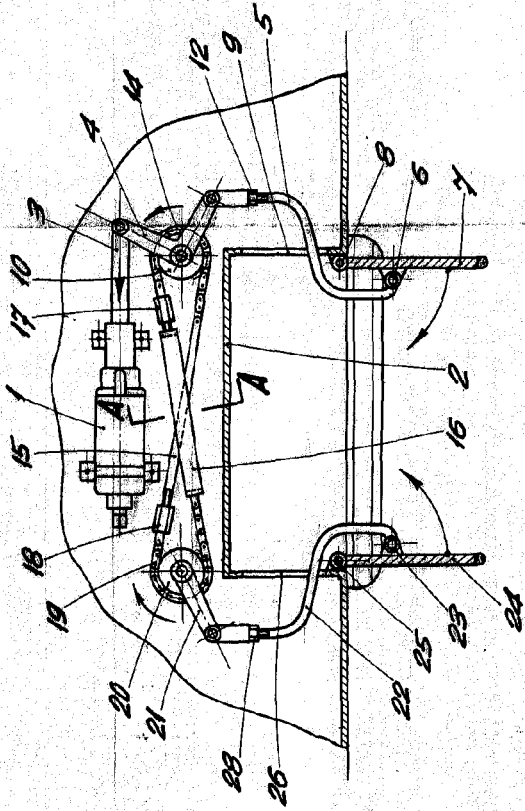


Fig. 2

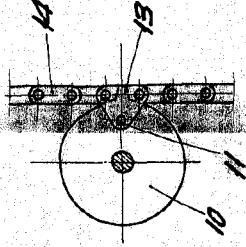


Fig. 3

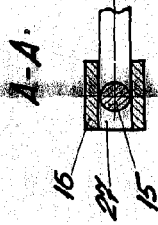


Fig. 4

BARCELONA, 4 ENERO DE 1962  
L. DURAN  
P. P. H.