

191778

16



P.- 44.996

B62D Folio 13504

Case B

REHECHA I

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar MODELO DE UTILIDAD por VEINTE años

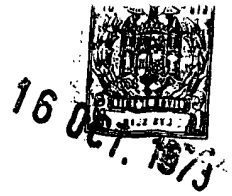
a nombre de BOALLOY LIMITED

entidad británica

con domicilio en West Heath, Congleton, Cheshire, In-
glaterra.

por: "UNA CARROCERIA DE CAMION"
(Clase Internacional B62d)

30.8.73



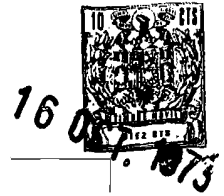
Esta invención está relacionada con carrocerías de camiones y particularmente con carrocerías de camiones que tienen uno o más lados que puedan ser cerrados por cortinas corredizas.

5 El término "carrocería de camión" es usado aquí para significar cualquier carrocería que tenga una plataforma para soportar la carga que deba ser transportada y un techo dispuesto encima de dicha plataforma y que está o está prevista para ser montada sobre ruedas
10 para proporcionar la porción de remolque de un vehículo articulado de transporte por carretera, la porción de carrocería de un vehículo no articulado de transporte por carretera, o incluso un vagón de carga de ferrocarril. El lado o lados referidos como que pueden ser
15 cerrados por cortinas corredizas pueden ser los lados verticales, laterales o terminales de la carrocería, pero usualmente serán los dos costados paralelos de la misma.

20 Es bien conocido disponer carrocerías de camiones con cortinas laterales para vehículos de transporte de carga por carretera, pero las construcciones anteriormente propuestas han sido desventajosas porque las condiciones de viento adversas y otros factores podrían causar fuertes sacudidas de la cortina durante el viaje,
25 impidiendo la visión posterior a través de los espejos

30.8.73

191778



5 retrovisores laterales ocasionando posibles desgarramientos de las cortinas. El enlazado de las cortinas en posición con cuerdas no ha sido una solución completa de este problema y en cualquier caso es un inconveniente y una operación lenta.

10 Un objeto de la presente invención es proporcionar una carrocería con cortinas laterales en la cual las desventajas anteriores se han suprimido o disminuido por la provisión de medios sencillos y efectivos para tensar vertical y/o horizontalmente las cortinas, y otro objeto de la invención es la provisión de un carril de guía mejorado para soportar las cortinas.

15 De acuerdo con un primer aspecto de la presente invención, se proporciona una carrocería de camión como se ha definido anteriormente que tiene al menos un lado abierto de la misma que puede ser cerrado por una cortina corrediza suspendida del techo de la carrocería, medios cooperantes en la citada cortina y carrocería para asegurar separablemente un borde vertical de la
20 cortina a la carrocería a lo largo de un extremo vertical de dicho lado, y dispuestos en el otro extremo vertical de dicho lado, medios tensores adaptados para la conexión separable con el borde vertical opuesto de la cortina, y operables para ejercer una fuerza ten-
25 sora horizontal sobre la cortina citada.

30.8.73

191778



1973

De acuerdo con el segundo aspecto de la presente invención, se proporciona una carrocería de camión como se ha definido anteriormente, que tiene al menos un lado de la misma que puede ser cerrado por una cortina suspendida de forma corrediza por elementos desplazables de un carril de cortina montado en el techo de la carrocería, estando dicha cortina asociada con una pluralidad de fajas, cuerdas o similares tensoras que se extienden verticalmente, horizontalmente espaciadas, que tiene cada una un extremo superior sujeto a uno de los citados elementos, y un extremo inferior adaptado para ser asegurado a la citada carrocería, por lo cual, cuando las citadas fajas, cuerdas o similares son aseguradas y tensadas, la cortina queda inmovilizada en el plano vertical.

De acuerdo con un tercer aspecto de la presente invención, se proporciona un carril de guía para un miembro de cierre corredizo que comprende una pista adaptada para acomodar medios desplazables a los cuales puede ser asegurado el miembro de cierre, medios a un lado de la pista que aseguran la pista en una posición deseada, y medios al otro lado de la pista para sujetar a la misma una galería.

Ahora se describirá una realización de la invención, a título de ejemplo solamente, con referencia a los di-

30.8.73



bujos que se acompañan, en los cuales:

La Fig. 1 es una vista en perspectiva desde el lado y parte posterior de la carrocería de camión;

5 la Fig. 2 es una vista lateral del dispositivo tensor horizontal;

la Fig. 3 es una vista en planta del dispositivo tensor horizontal;

la Fig. 4 es una vista parcialmente en corte mostrando los medios tensores verticales, y

10 Las Figs. 5 y 6 son vistas en corte en perspectiva de realizaciones alternativas del carril de la cortina.

Refiriéndose a los dibujos, una carrocería de camión 1 (Fig. 1) tiene dos costados longitudinales paralelos de la misma que pueden ser cerrados por cortinas 2 que se desplazan sobre carriles de cortina 3 (Fig. 4, 5 y 6) sujetos al techo de la carrocería 1. Por motivos de simplificación, ya que las disposiciones en los dos lados se corresponden exactamente, solo un lado se describirá ahora en detalle.

20 La cortina 2 está hecha preferiblemente de cloruro de polivinilo reforzado con nylon o terylene, pero puede estar hecha de cualquier material adecuado que sea impermeable y tenga propiedades de plegado adecuadas. Cuando está cerrada, la cortina 2 está asegurada

25

191778

160



por sus bordes verticales frontal y posterior, cada uno de los cuales está formado con una vaina 4, 5, que aloja un tubo de acero hueco 6, 7. El tubo posterior 6 está montado separablemente en un montante de esquina posterior 8 de la carrocería por las espigas superior e inferior 9, 10, que pueden encajar en los extremos abiertos del tubo 6 de modo que sujeten en posición el borde posterior de la cortina 2. El tubo frontal 7 es alojado en el ángulo de un elemento de carrete 11 (Figs. 2 y 3) de sección en D dispuesto verticalmente en el lado correspondiente del extremo frontal de la carrocería de camión 1, y mantenido separablemente en el mismo por las espigas superior e inferior 12, 13 encajadas en los extremos superior e inferior del tubo 7. El elemento de carrete 11 está montado para la rotación alrededor de un eje vertical por medio de una manivela 14 convenientemente situada y puede ser inmovilizado contra la rotación por medio de un mecanismo adecuado, por ejemplo, un sencillo freno formado por una banda 15 en contacto de rozamiento con un tambor 16 y capaz de ser apretada sobre éste por medio de una tuerca de mariposa 17.

El tensado horizontal de la cortina es efectuado girando el elemento de carrete 11 cuando la cortina 2 está cerrada, hasta que se ha ejercido sobre ella una

30:8.73

151778



fuerza tensora suficiente e inmovilizando después el elemento de carrete contra la rotación inversa por medio del freno.

5 Como se muestra en las Figs. 4, 5 y 6, el carril 3 del cual está suspendida la cortina 2, está hecho de aleación de aluminio extruída y es de sección generalmente rectangular que tiene las paredes superior, inferior y laterales (18, 19, 20) que definen una pista 21 que aloja unos cursores o carros 22 (Fig. 4),

10 a los cuales está asegurada la cortina 2 por su borde superior. La pared inferior 19 del carril está formada con una ranura longitudinal 23, a través de la cual se extienden las lengüetas de sujeción 22a de los cursores 22. La pared lateral interior 20 del carril

15 3 está prolongada en la realización mostrada en la Fig. 5 para formar una pestaña vertical 20a que está atornillada a un miembro de techo (no representado) y una pestaña horizontal 20b se proyecta en ángulo recto desde esta pared lateral 20 ligeramente por debajo del nivel de la pared superior 18 del carril y

20 está también atornillada al citado miembro de techo fijando así el carril 3 en una posición deseada. La pared superior 18 del carril 3 está formada con una depresión longitudinal 18a en su superficie exterior. La

25 depresión 18a y el techo de la superficie exterior de

30.8.73



la pared superior 18 sobresale ligeramente de la superficie expuesta de la pestaña de montaje horizontal 20b, tiende a impedir que el agua recogida en el techo se derrame por el costado del techo y sobre la cortina.

5 Un nervio 18b, que puede ser considerado como prolongación de la pared superior 18 del carril 3, se curva hacia abajo para superponerse a la pared lateral exterior 20 del carril 3, y definir con ésta un canal en el cual es recibido el borde superior de una galería (no representada), que se superpone al borde superior de la cortina 2 para impedir la entrada del agua de lluvia en la carrocería 1 a través del espacio entre la cortina 2 y el carril 3. La galería está firmemente asegurada en posición sencillamente deformando el citado nervio 18b hacia la pared lateral 20 de modo que aprisione el borde de la galería entre el nervio y la pared.

10 En la realización del carril mostrado en la Fig. 6, el nervio 18b define con la pared lateral exterior 20 un canal cilíndrico que recibe de modo deslizante el borde superior engrosado 24a de una galería 24. El nervio 20b mostrado en la Fig. 5 está reemplazado por un nervio 18c de sección en L que se extiende hacia arriba desde la pared lateral interior 20 y sobre la pared superior 18 del carril 3. El carril 3 está asegurado, por ejemplo, con tornillos o con remaches, en los miembros

30:8.73



de techo 25 y 26, que juntamente definen un ángulo en el cual es recibido el nervio 18c. Esta construcción tiene la ventaja de que la carrocería está completamente protegida contra la entrada de agua entre el carril y los miembros de techo o entre el carril y la cortina.

5

Cada uno de los cursores 22 (Fig. 4), alojados en la pista 21 está hecho de nylon u otro material duradero que tenga un bajo coeficiente de fricción, y consiste en una porción cilíndrica hueca 22b que descansa con su eje transversalmente a la longitud de la pista 21 para el movimiento deslizante a lo largo de la misma y la porción de sujeción o lengüeta 22a a la que se ha hecho referencia anteriormente, que se extiende a través de la ranura 23 en el carril 3 y está unida a la cortina 2.

10

15

Las lengüetas de sujeción 22a de los cursores 22 pueden estar unidas con los extremos superiores de vainas verticales 27 formadas en la cortina 2 a intervalos regulares en toda su longitud. Cada vaina 27 aloja una fuerte faja 28 de tejido sujeta a la lengüeta 22a y que se extiende a través de la vaina 27. La faja 28 pasa a través de un ojal superior 29 en la pared exterior de la vaina 27 cerca del extremo inferior de la cortina 2 para pasar por una hebilla 30 y después vuelve a la vaina 27 a través del mismo ojal 27 antes de efectuar su salida

20

25

30.8.73

101778

16



5 final a través de un ojal inferior 31. La sección inferior de la faja 28 que está así expuesta dispone de un dispositivo tensor manual de desprendimiento rápido 32, de tipo conocido, y termina en un elemento de acoplo 33 que está unido separablemente a un gancho 34 en la carrocería de camión, debajo del lado provisto de cortina (Fig. 1).

10 Cuando el dispositivo tensor manual 32 es operado, la faja 28 es apretada y ejerce una tracción hacia abajo sobre la cortina 2 a través de la hebilla 30 en el ojal superior 29 de la vaina, habiendo sido ajustada previamente la hebilla 30 relativamente a la faja 28 para asegurar que ésta puede ser tensada completamente sin formar excesivamente el material de la cortina. La carga tensora principal, es así absorbida por 15 las fajas y no por la cortina más frágil. Si están adecuadamente espaciadas, las fajas sirven también para la útil función de retener en la carrocería l una carga movable mucho más pesada que la que podría ser retenida 20 por el material de la cortina solamente.

25 La presente solicitud que corresponde a la presentada en Gran Bretaña, con fecha 10 de Octubre de 1969, bajo el Número 4.9786/69, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

30.8.73



- REIVINDICACIONES -

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

5

1ª.- Una carrocería de camión como se ha definido anteriormente que tiene al menos un lado de la misma que puede cerrarse por una cortina suspendida de forma corrediza por elementos desplazables de un carril de cortina montado en el techo de la carrocería, estando dicha cortina asociada con una pluralidad de fajas, cuerdas o similares tensores que se extienden verticalmente, espaciadas horizontalmente, que tiene cada una un extremo superior sujeto a uno de los citados elementos y un extremo inferior adaptado para ser asegurado a la citada carrocería por lo cual, cuando las citadas fajas, cuerdas o similares son así aseguradas y tensadas, la cortina es inmovilizada en el plano vertical.

10

15

2ª.- Una carrocería de camión según se reivindica en la reivindicación 1, en la que las fajas, cuerdas o similares tensores están cada una alojada en una vaina vertical formada en la cortina.

20

30:8.73

16



5 3a.- Una carrocería de camión según se reivindica en la reivindicación 1 ó 2, en la que cada faja, cuerda o similar tensora está provista, adyacente a su extremo inferior de un dispositivo tensor manual de desprendimiento rápido.

4a.- Una carrocería de camión.

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.

10 Esta Memoria consta de doce hojas escritas a máquina por una sola cara.

16 OCT. 1973

Madrid,

P.A. Alberto de Elizaburu
Por Escrit

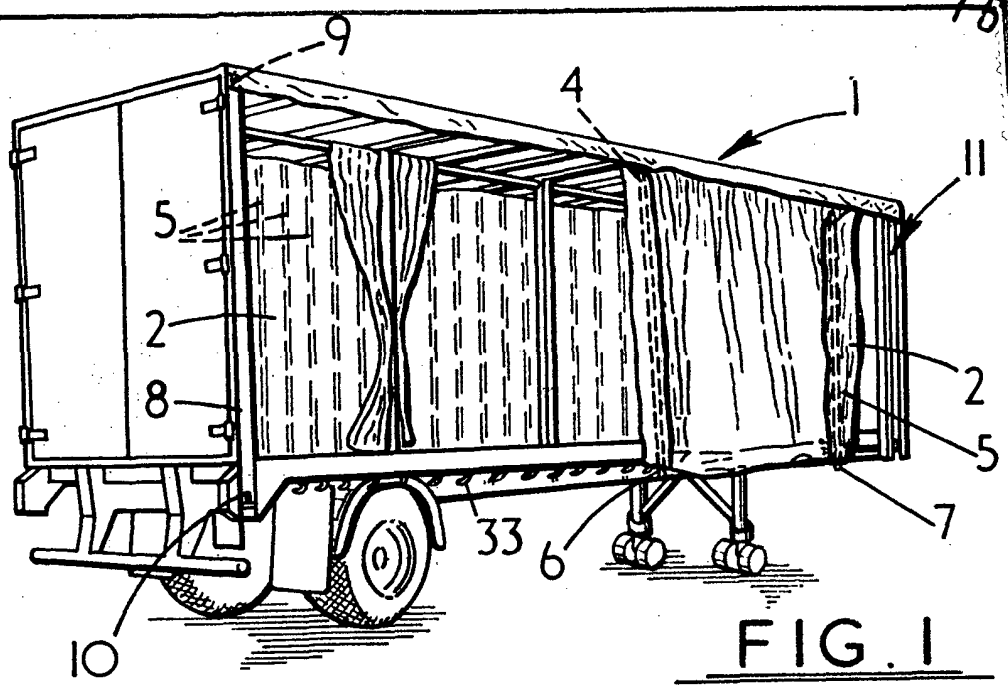


FIG. 1

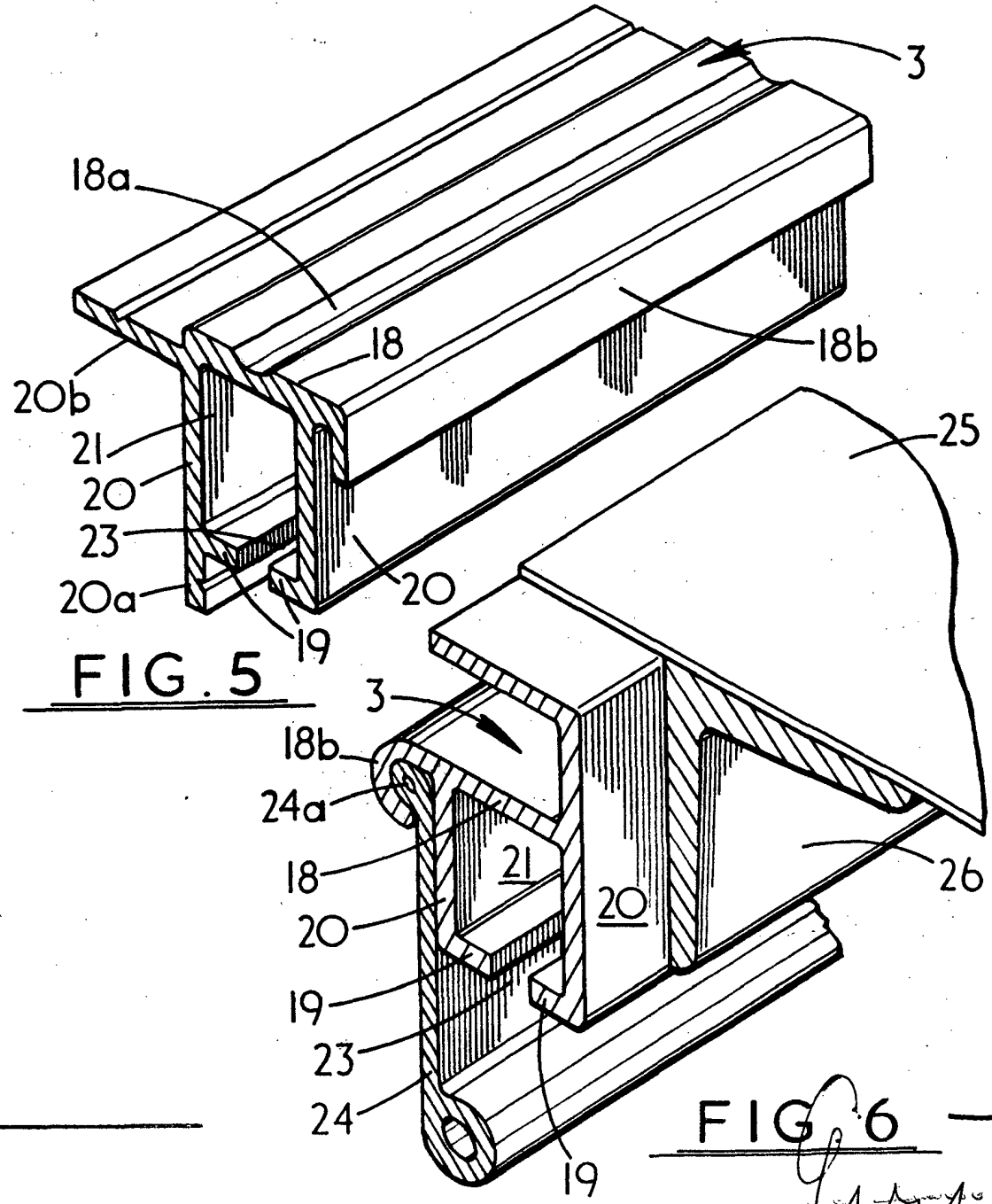


FIG. 5

FIG. 6

W. A. ...

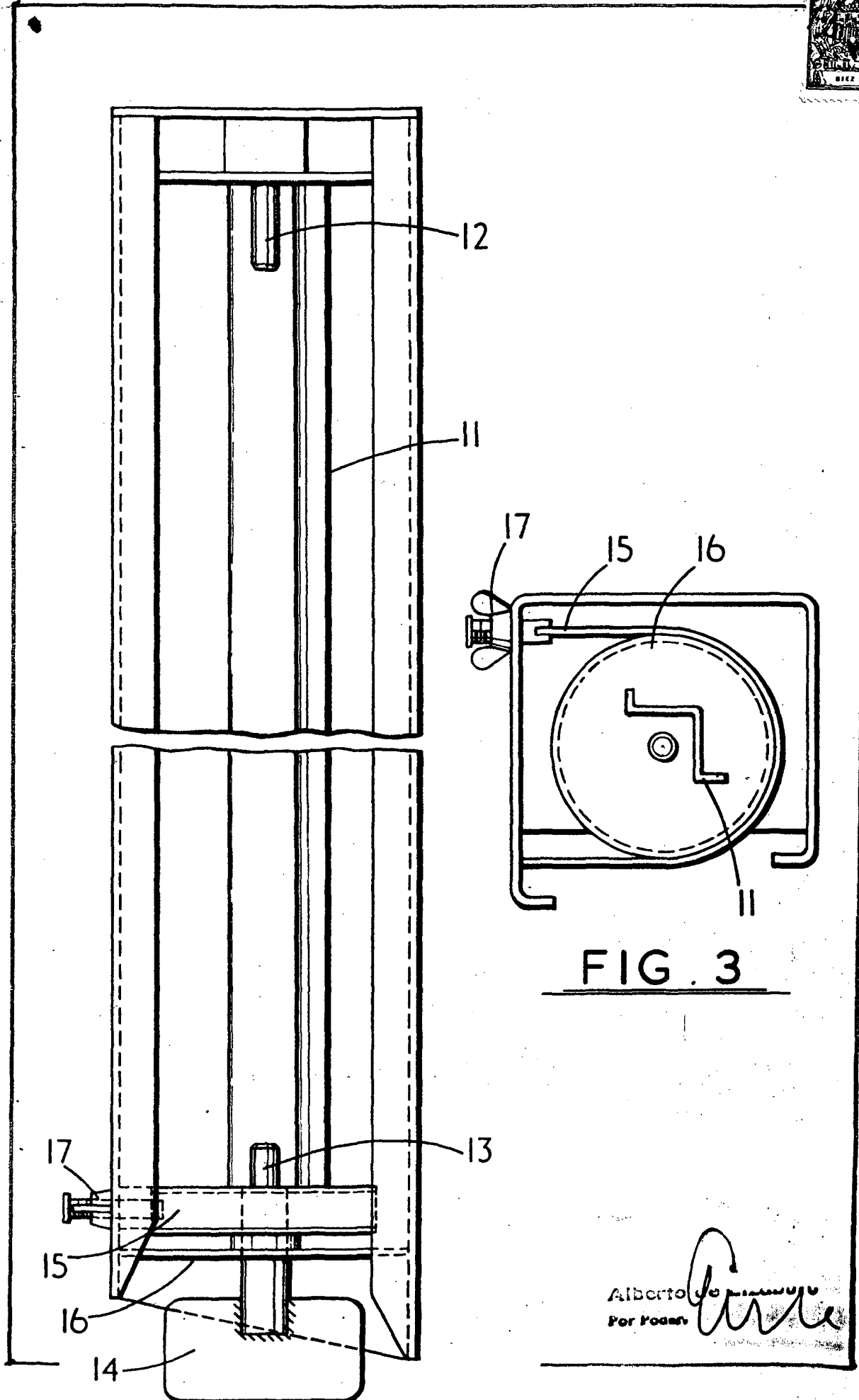


FIG. 3

FIG. 2

Alberto *Amadeo*
Per Fosse

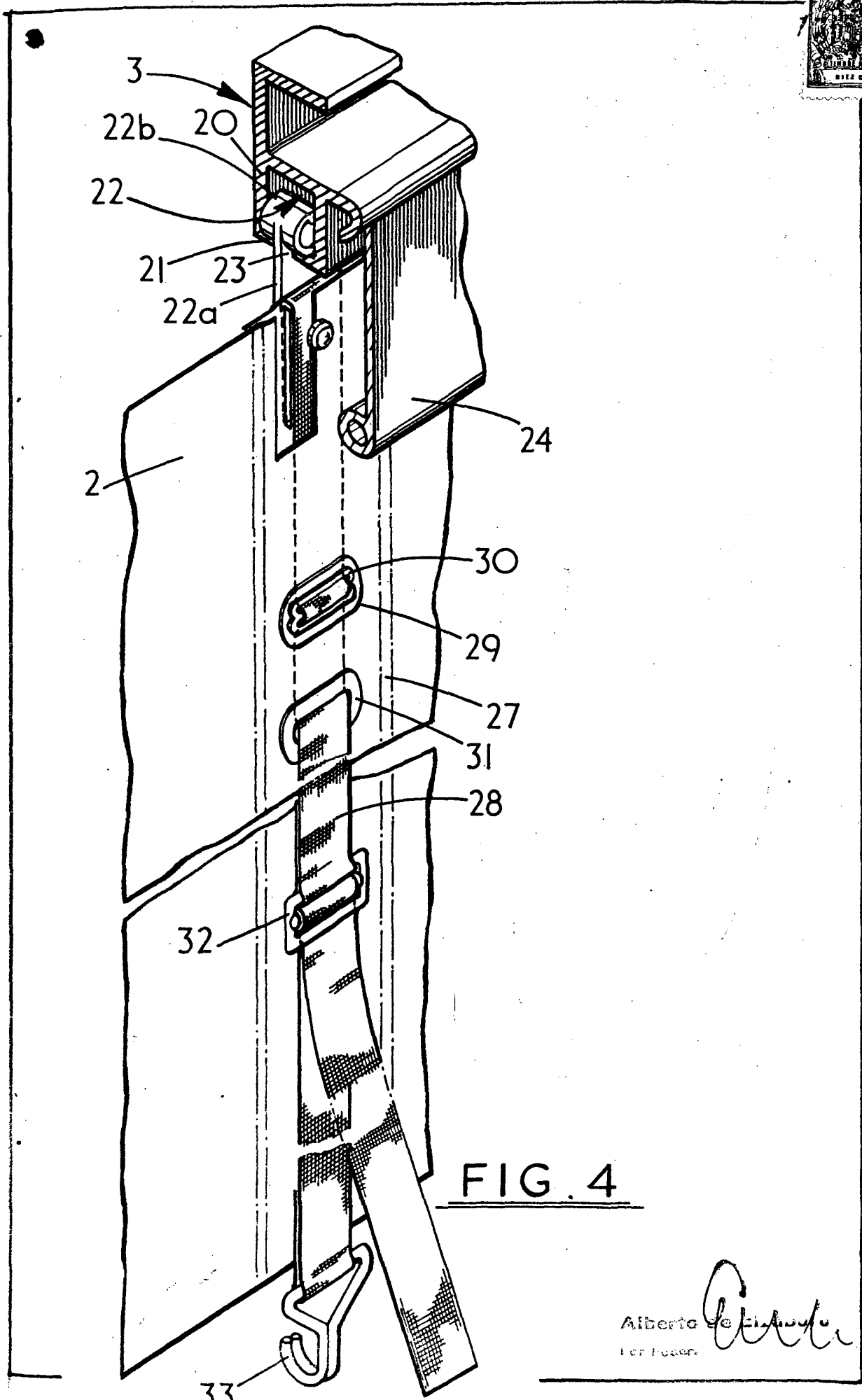


FIG. 4

Alberto de *Alberto*
Per Fosse