

19 ES	21 NUMERO	20 Y
	281117	
	22 FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1985  
M-4596

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	F 41 H 7/00

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"ANCLAJE PERFECCIONADO PARA BLINDAJES DE VEHICULOS".-

71 SOLICITANTE (S)
TECNITRADE-RV, S.A.-

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
28002 MADRID, c/. Segre, 20.-

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)
La propia solicitante.-

74 REPRESENTANTE
D. Agustín Díaz.-

Consiste este Modelo de Utilidad, en un nuevo anclaje perfeccionado para blindajes de vehículos, de acuerdo con la descripción detallada que más adelante se efectuará, debiendo de interpretarse todos sus conceptos en su más amplio sentido y nunca en limitativo.

5. Este nuevo sistema de anclaje, está especialmente concebido para ser utilizado sobre vehículos de turismo en los que se procede a su blindaje.

La sujeción y anclaje de los materiales antibala utilizados para estos blindajes, ha adolecido normalmente de dos problemas básicos, que són los que ahora a través de una nueva solución, se tratan de corregir.

Uno de estos problemas radicaba en que dado que la fijación entre el blindaje y la chapa del coche, se venía realizando por medio de tornillo y tuerca, o bien con tornillo de rosca chapa, con el paso del tiempo y las vibraciones del vehículo, se producía el desajuste de estas partes integrantes del blindaje, lo que traía como consecuencias desfavorables, en primer lugar, la aparición de ruidos provocados por la vibración y el contacto entre dos elementos metálicos, y en segundo lugar, la inseguridad a efectos balísticos, y ello como consecuencia del desajuste del blindaje.

Otro de los problemas, es que al ser rígido el material antibala metálico utilizado, el efecto balístico de un disparo producido sobre el mismo, implicaba una fuerza de proyección mayor sobre el material antibala, con el consiguiente riesgo de que penetrara si dicho material carecía de la tolerancia suficiente.

Con la utilización del nuevo sistema que se somete a registro, se pretende dotar a la unión, de una elasticidad no carente de la necesaria firmeza, y a través de la que se logre el paliar los problemas anteriormente enumerados.

5. Para la debida comprensión de este objeto, se adjunta a la presente memoria descriptiva, una hoja de planos, en la que a título de ejemplo se representan todas y cada una de las partes que lo forman.

En la citada hoja de planos, queda representado:

- Figura primera.- Muestra un detalle seccionado del sistema propuesto, en posición previa a su montaje.

Figura segunda.- Es un detalle del montaje ya efectuado.

En estas figuras aparecen referenciadas las siguientes partes principales:

- Sobre la parte exterior -1- de la chapa del vehículo correspondiente, se procederá a revestirla con la chapa de blindaje apropiada -2-, utilizándose para la fijación entre ambas, unos tornillos o remaches pasantes -3- que se introducirán a través de los taladros previamente practicados, quedando fijados por su parte interna, bien por la punta del propio remache o por tuerca roscada -5-. En el montaje previo al tornillo o remache se habrá incorporado al cuerpo de este, una arandela elástica o junta tórica -6-, la cual se situará próxima a la cabeza -4- de este, de forma que al producirse el apriete en firme de la unión, dicha arandela quede presionada entre la cabeza -4- y la chapa de blindaje -2-, de modo que actúa como un colchón amortiguador de esta unión.

Con la utilización de este nuevo sistema propuesto, se evitará la rigidez del método de anclaje y clásico, y ello simplemente por la colocación de juntas de goma tórica -6- o de cualquier otro material similar, colocado entre el blindaje y la cabeza del tornillo o remache, no provocando este sistema desajustes ni ruidos con el paso del tiempo.

Con ello se conseguirá dotar de un mayor nivel balístico al material antibala en sí, dado que este método le proporciona la flexibilidad suficiente como para absorber mejor la energía del impacto, contribuyendo además a la desaparición de ruidos, por cuanto es misión también de la junta, la de presionar el blindaje contra la chapa del vehículo a la que va anclado, así como en sentido inverso, es decir, contra la cabeza del tornillo o remache de sujeción, evitando de esta forma su desajuste.

15. Descrita suficientemente la naturaleza del modelo, se hace constar expresamente que cualquier modificación de detalle que se introduzca en el mismo, se considerará incluida dentro de esta protección, en tanto que no altere o modifique esencialmente su finalidad característica.

20. N O T A

En resumen: El MODELO DE UTILIDAD, recaerá sobre las particularidades características de las siguientes:

REIVINDICACIONES

1.- Anclaje perfeccionado para blindajes de vehículos, caracterizado porque para la fijación entre la chapa ordinaria y la chapa de blindaje y previo el taladro correspondiente, se utilizará un tornillo o remache en el que anteriormente se habrá introducido una junta tórica, la cual quedará alojada junto a la cabeza del mismo, y quedando esta cabeza por el exterior de la unión y siendo su extremo interno fijado por tuerca o remachado, de forma que la junta quedará presionada y en íntimo contacto entre el blindaje y la cabeza del elemento de unión, siendo por tanto esta unión semi-rígida.

2.- "ANCLAJE PERFECCIONADO PARA BLINDAJES DE VEHICULOS".

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente Memoria Descriptiva, que consta de cinco hojas mecanografiadas por una sola de sus caras y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompa-

ñan.

Madrid, a 14 de Agosto de 1.984.

**T. DIAZ UNGRIA**  
EE

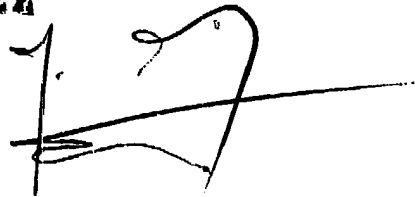


FIG. 1

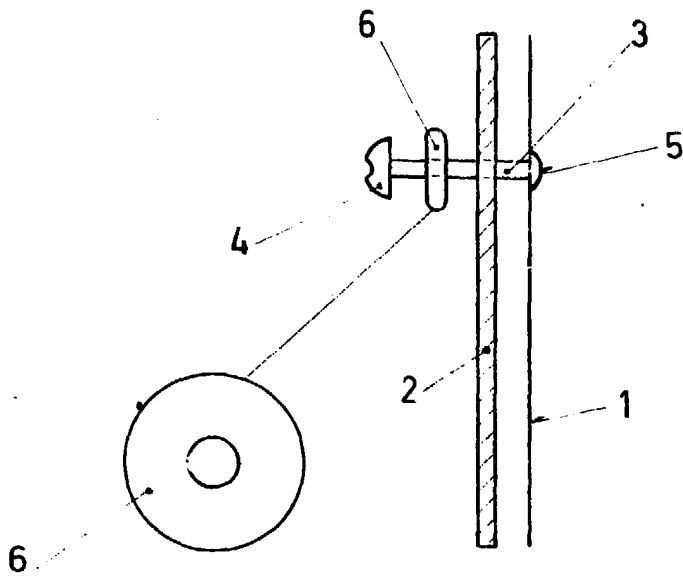
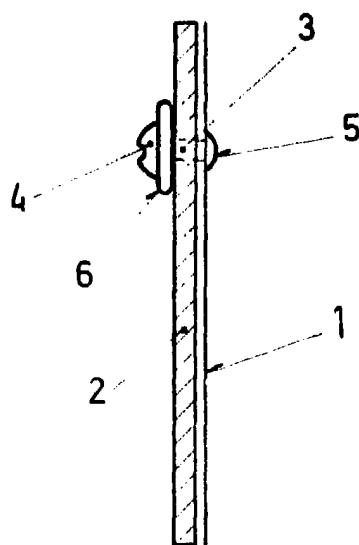


FIG. 2



ESCALA VARIABLE  
MADRID, 14 Agosto 1.984

A. DIAZ UNGRIA  
A.E.

