



286 026

PATENTE DE INVENCION

por veinte años

a favor de

Don Salvador MIRANDA FUERTES

de nacionalidad español, residente en Astorga (Leon),
calle Carretera Madrid-Coruña s/n

por

"SISTEMA DE FALDONES LATERALES PLEGABLES PARA VEHICULOS
DE CARGA".

=====

Memoria Descriptiva

El objeto de la presente solicitud de Patente de
Invención se refiere a un sistema de construcción de late-
rales adicionales metálicos plegables, adaptables a toda
clase de carrocerías para material rodante, que constituye
una innovación esencial en el ramo de la industria carrocera;



286026

en su esencia Sidero-Metalurgica que abarca madera y hierro proporcionando un resultado industrial y adelanto en la mencionada rama y mas aun en la del Transporte por la sencillez del sistema, su poco peso, su adaptabilidad a las diferentes cargas irregulares que se presentan, al esfuerzo personal, al ahorro de tiempo y espacio.

Entre los muchos sistemas que existen en España, para en dar un determinado momento mas capacidad a las cajas de los vehículos, no se conoce ninguno como el sistema que exponemos que representa tan notable seguridad, de las cargas elevadas y adaptación total o parcial a formas irregulares.

El ensayo de este sistema ha sido hecho sobre un camión Pegaso 165 C.V. y los planos adjuntos adaptados al mismo.

Hasta el momento actual de todos es conocido el sistema empleado por las industrias carroceras para aumentar la capacidad de las cajas fijas cuando la mercancía la requiere, a base de colocar sobre los laterales, cabecero y trasero de las cajas unos suplementos adicionales llamados vulgarmente cancellas, teleras, etc. contruidos con barras de madera unidas entre si por barrotes o perfiles laminados de hierro en sentido vertical, cuyos extremos se sujetan a la caja por medio de grapas o abrazaderas; suelen tener unos 600 mm. de alto.

Los problemas que diariamente se les presentan a los transportistas con esta clase de laterales adicionales son los siguientes:

1º.- Normalmente todos los laterales de las cajas fijas son abatibles y por tanto cuando las cargas son a granel o de mucho peso es necesario quitar los suplementos porque al no tener sujeción fija se caerian al suelo y aunque la tuvieran tocarian en el mismo antes de abatirse por completo.



286620

2º.- Se necesitan dos o mas personas para quitarlas o ponerlas.

3º.- Ante este inconveniente, muchas veces prefieren no llevarlos y una vez en su destino pueden presentarse para el retorno cargas de volumen como paqueteria que al no disponer de los mismos se ven imposibilitados de cargar, perdiendo el importe del retorno.

4º.- Otras veces les estorban según sea la carga, teniendo que quitarlas con el consiguiente deterioro de las mismas al ir echando sobre la carga o de ésta, además del peso muerto de las mismas que se arrastra en perjuicio del peso útil a cobrar.

El sistema a patentar consiste en la construcción de estos mismos laterales pero plegables, metalicos de perfil laminado en frio a base de:

seis barras de perfil U de 60 mm. ancho nº 1851 marcados en el plano hoja 3/3 con las letras O-H-I-J-K-F. de las cuales la superior letra O, va fija a las barras verticales nº 2 marcadas en los planos 2/3 y 3/3 de perfil cuadrado Permet S.A. nº 2622, las cinco barras restantes H-I-J-K-F van fijadas a las barras 2 por medio de las grapas nº 3 de perfil omega Permet, S.A. nº 2380, que se sacan de las barras nº 4 que es el mismo perfil y son fijadas a la caja y forman parte de la caja fija, planos 2/3 y 3/3.

Sobre las grapas nº 3 van montados unos volantes provistos de esparragos roscados que a voluntad se aprietan o aflojan penetrando el terno en la barra 2 previamente taladrada o en cualquier punto de la misma haciendo presión.

En los planos 1/3 y 2/3 se aprecian en las posiciones A y B respectivamente el lateral abierto y cerrado; en la posición A está representado el lateral como decimos abierto y con las barras espaciadas uniformemente, se pueden colocar así o espaciadas a capricho, juntando dos, tres, etc., ya que al deslizarse dichas barras sobre la nº 2 y poder fijarlas mediante las manecillas 5 permiten varias combinaciones.

286026



Se hace constar que los extremos de la barra 2 siempre
están dentro de la omega 2, 200 mm. cuando están abiertas del
80 todo y 600 cuando están cerradas, en las dos posiciones se fi-
jan siempre a la caja mediante los pernos nº 5.

Esta descripción está hecha sobre un lateral, y el con-
junto se compone de dos largos iguales, un trasero y un delantero,
teniendo en cuenta las formas de muchas cargas irregulares, entre
85 los cuatro se pueden hacer también variadas combinaciones.

Las ventajas del sistema descrito son las siguientes:

1ª.- No es necesario quitar los suplementos adicionales, pue-
sto que estos están fijados al lateral de la caja fija mediante
perrillos.

90 2ª.- No es necesario más de una persona para su manejo, solo pa-
ra abrir o cerrar y por muy poco tiempo.

3ª.- En cualquier momento que se precise, sobre todo en los
cambios de carga se puede aumentar la capacidad de la caja a
voluntad o por necesidades de la carga.

95 4ª.- El peso muerto de los suplementos, nunca es un estorbo, ni
inconveniente para el peso neto de la carga.

5ª.- No ocupan sitio alguno pues siempre van montados y por
tanto la carga siempre es neta y es por la cobra el transpor-
tista. De todos es sabido que los vehículos se amortizan por
100 la carga útil que transportan por consiguiente la ventaja del
sistema a patentar sobre los actuales, es que la diferencia en
peso es de unos 400 kilos que pasan a ser carga útil y amorti-
zables por sí solos.

105 6ª.- A mayor volumen de carga mayor resistencia ofrece al aire
por tanto con sistema que se patenta se reduce este volumen
caudal no es necesario o como es graduable se deja lo justo,
consiguiendo el menor choque con el aire y el aumento de la
carga útil.

110 7ª.- Cuando las cargas son desiguales o deformes, y que muchas

286620



veces hay que sujetar con cuerdas, dado que algunas cargas no son simétricas o por sus variadas formas no permiten entrar en la caja, con este sistema permite en todo momento su adaptación a la carga y no la carga a la caja.

115 Derivadas de este asunto, nacen muchas ventajas, que son:

Según este sistema y aparte de lo expuesto se puede adaptar este sistema a pequeños vehículos de transporte como DKW, motocarros, etc., en los que por su poca cabida y su poca
120 carga máxima, la variedad de sus cargas hacen que sus modelos sean modelos preferidos.

Tambien puede ser adaptado a las bacas de los coches de linea o de viajeros, por la variedad de los equipajes que transportan y sus volúmenes, en los que nuestro sistema sin
125 ocupar sitio en caso de necesidad se ampliaria al doble los equipajes a proteger.

En casos de necesidad se podria disponer por este sistema de pisos especiales para camiones para transportar carga cuyo asiento no fuese regular.

130 En ferrocarriles y para cargas de volúmenes que no entran en vagones cerrados por las puertas, y tienen que ser cargadas en plataformas cuyos laterales no tienen mas de 600 mm. acoplando este sistema la mercancia iria amparada por lo menos el doble de altura con menos desperfectos de las mercancías en
135 el transporte, como maquinaria agricola y mercancías análogas.

Y por ultimo ajustandose a la gran gama de perfiles manufacturados laminados en frio, ligeros que abundan hoy en el mercado, dada su vistosidad se adaptarian por este sistema para la construcción de vallas de protección para obras andamios
140 y otros.



286620

Descrita suficientemente la invención, así como la manera de realizarla y las diversas aplicaciones de la mismo, debe hacerse constar que es susceptible de cualquier modificación de detalle que no altere su fundamento.

145

El sistema con sus materiales se puede apreciar en los planos que se adjuntan y que se componen de las hojas 1/3 - 2/3 y 3/3.

=====

N O T A

R e i v i n d i c a c i o n e s

150

En resumen, se reivindica como objeto de esta Patente de Invención:

155

1.º.- Sistema de faldones laterales plegables para vehículos de carga, caracterizado porque mediante perfiles laminados en frío, ligeros y pernos de presión, combinando seis barras de perfil U de 60 mm., la primera fija y las cinco restante móviles, con barras de perfil cuadrado, colocadas en sentido vertical y sobre las cuales deslizan sujetas mediante grapas, las cinco antes citadas barras cua-

160

dradas, las grapas referidas son trozos cortados del perfil omega que arma la caja y en los que entran los extremos de las barras verticales cuadradas, que son fijas por pernos roscados unidos a una manecilla redonda de presión por jiro y que sirve

165

para fijar la altura de los laterales, así como para distanciar a voluntad las barras de perfil U de 60 mm. consiguiendo con todo ello unos laterales plegables de poco peso y gran adaptabilidad a toda clase de cargas, manejables, sin recargo

286626



de mano y posible aumento de capacidad en la caja en cualquier momento.

170 2ª.- Sistema de faldones laterales plegables para vehículos de carga, caracterizado porque, combinando las cuatro partes de que constan los suplementos adicionales de una carrocería, se pueden hacer toda clase de combinaciones con las cargas irregulares y otras cargas y vehículos similares.

175 3ª.- "Sistema de faldones laterales plegables para vehículos de carga".

Consta esta memoria de siete hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara, numeradas cada cinco líneas y tres hojas dobles de dibujos.

180

Madrid, 13 Marzo 1963



286626

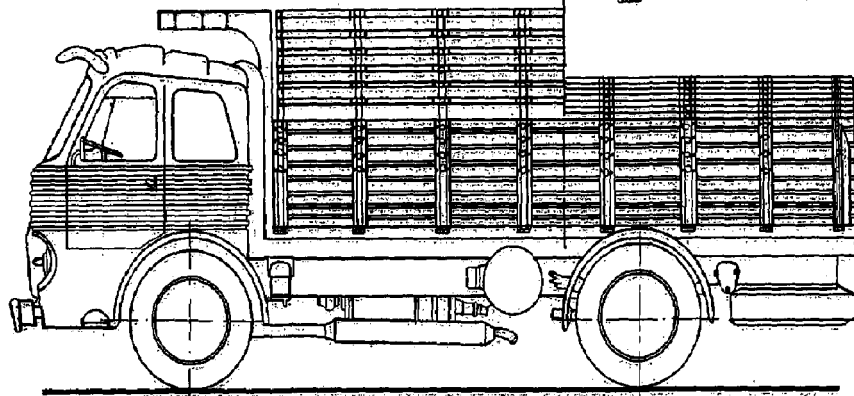


FIG-1

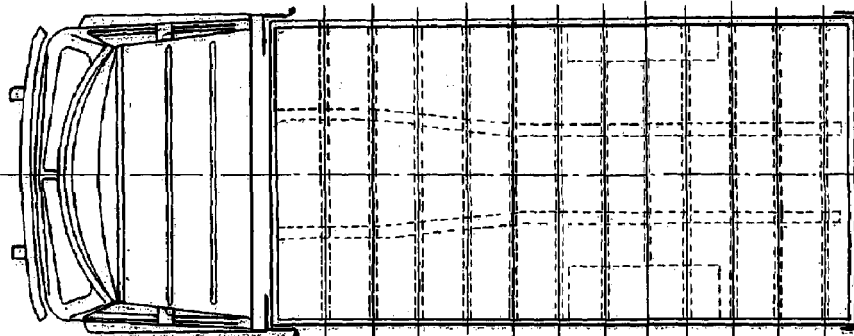


FIG-2

ESCALA VARIABLE

MADRID - 13 MARZO 1963

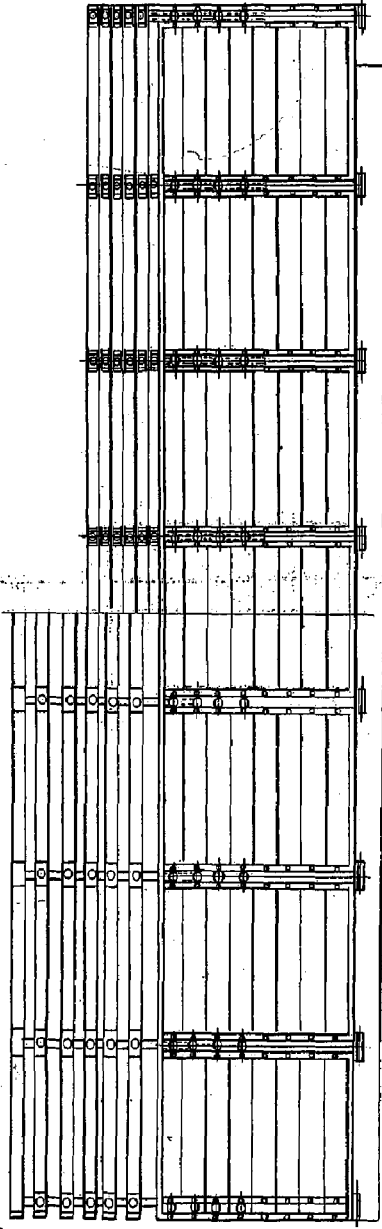


FIG. 3

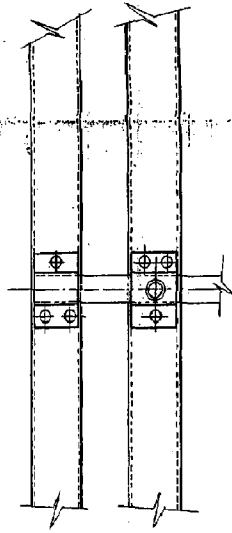


FIG. 4

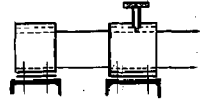


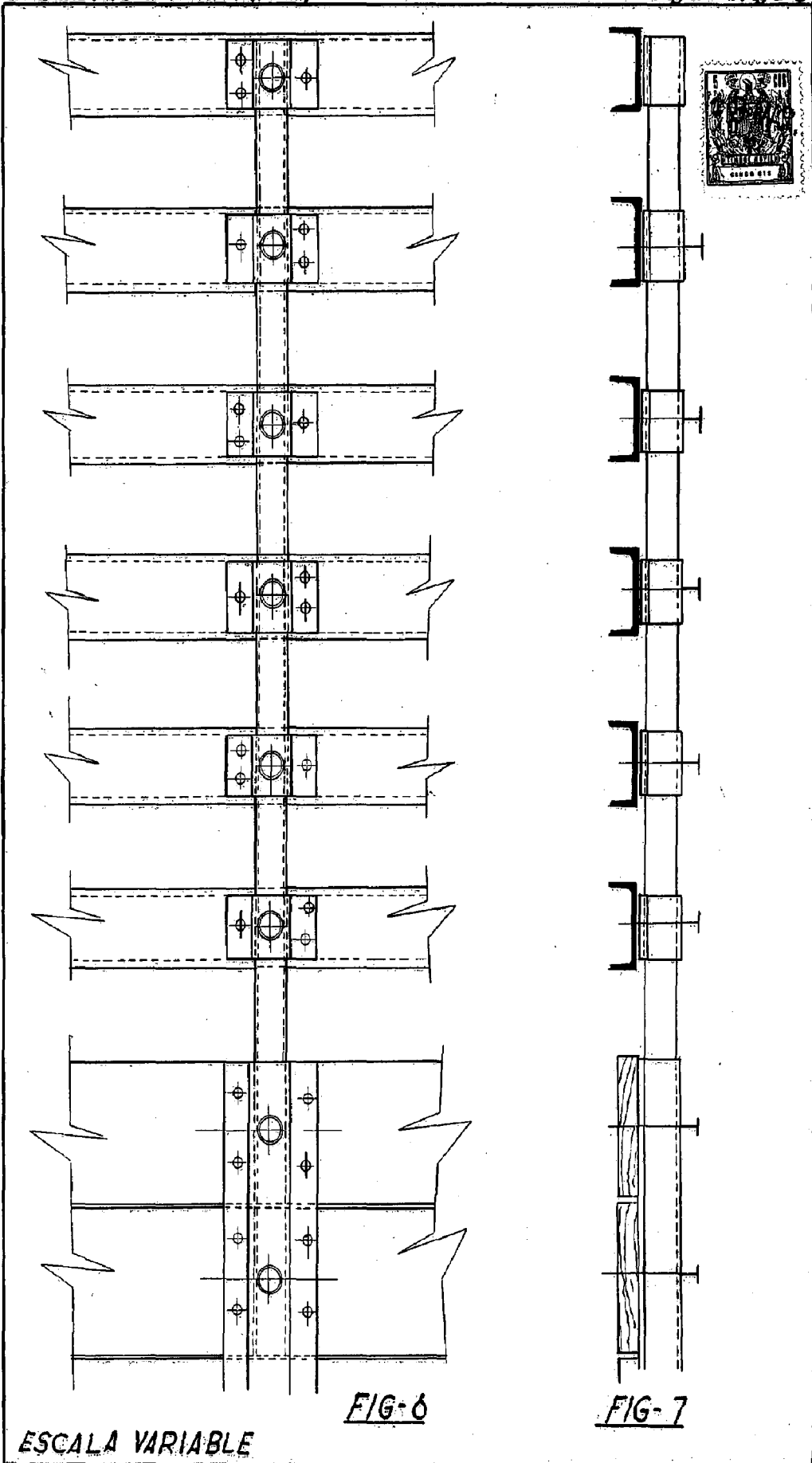
FIG. 5

M. A. M.

286026

D. SALVADOR MIRANDA

3 hojas - hoja 3ª



ESCALA VARIABLE

FIG-6

FIG-7

MADRID - 13 MARZO 1953

[Handwritten signature]