

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 288.103	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MÓDELO DE UTILIDAD, 16 JUN. 1986

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO P 33 51 710.6	(32) FECHA 2-9-1983	(33) PAIS Alemania
---	------------------------	-----------------------

(37) FECHA DE PUBLICIDAD	(38) CLASIFICACION INTERNACIONAL B61D 17/08
--------------------------	--

(34) TITULO DE LA DIVENCION

PERFORACIONES INTRODUCIDAS EN UN VAGON DE MARCHA, CADA UNA DE CUYAS PAREDES LATERALES ESTA COMPUESTO AL MENOS DE DOS PARTES MOVILES.

(39) SOLICITANTE (S)

LIHER-HOFFMANN-BUSCH GMBH

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

D-3320 Salingen 41 (Alemania)

(40) INVENTOR (ES)

Dr. Walter Schmidt y Günter Necho, que con sus sucesores en la invención

(41) TITULAR (ES)

LA FIO, SA SOLICITANTE

(42) REPRESENTANTE

JOSÉ DE AGUIAR VILLALBA

- La invención se refiere a un vagón de mercancías cubierto, cada una de cuyas paredes laterales está compuesta al menos de dos partes móviles que se encuentran, en la posición cerrada, en un plano común y se pueden mover en sentido transversal, mediante un dispositivo de accionamiento, opcionalmente en un plano de desplazamiento situado delante del plano común, paralelo a éste, y en este plano de desplazamiento son desplazables en el sentido longitudinal del vehículo sobre un carril inferior y mediante una guía superior, en cuyo caso la guía superior consta de un eje giratorio con una palanca de mando fija al mismo y una uña fija que engancha en la parte superior perfilada de la parte de pared.
5. Por la patente alemana 81 23 714.6 se conoce un vagón de mercancías de este tipo, en el que el brazo de palanca libre engancha desde arriba en un carril de guía y la parte de pared se mueve tanto en el plano de cierre como también en el plano de desplazamiento y el brazo de palanca fijo está sujeto sobre el eje. Debido a la configuración y a las dimensiones de los brazos de palanca, está prevista una altura de construcción fija que no está al alcance en determinados casos de -
- 10.
- 15.
- 20.
- 23.

aplicación. Tampoco existe una guía exacta de la puerta corredera desde el plano de cierre al plano de desplazamiento y viceversa, ya que, por una parte, el brazo de palanca libre está sujeto articulado en el brazo de palanca fijo y, por otra, se apoya sin punto fijo en el carril de guía superior de la pared corrediza. En consecuencia, en caso de tolerancias de construcción o de deformaciones condicionadas por el uso de la pared corrediza -especialmente de la guía superior de la pared corrediza - la transmisión de la fuerza se ve influenciada negativamente por las condiciones de palanca forzosamente modificadas.

5.

10.

15.

La invención se plantea la tarea de configurar un brazo de palanca de manera que, a una pequeña altura de construcción, se consiga un movimiento de traslación controlado, uniformemente repetible de la puerta corredera desde el plano de cierre al plano de desplazamiento y viceversa.

20.

En el dibujo adjunto se representa en esquema un ejemplo de ejecución de la invención, en el cual

-La Figura 1 muestra en perfil la guía superior con la parte de pared en posición cerrada.

-La figura 2 muestra en perfil la guía superior con la parte de pared en posición abierta.

25.

-La figura 3 muestra la figura 2 en planta.

27.

En el ejemplo práctico según la Fig. 1 en la cabeza superior de la viga -1- del vagón de mercan-

5. cías hay articulado, para cada parte de pared -2-, un eje giratorio -3- accionable desde abajo que lleva una palanca de mando -4- no giratoria que está unida articulada a través de un brazo de palanca -5- con una uña -6- que agarra en la parte superior perfilada de la parte de pared -2-. El brazo de palanca -5- que, por una parte, está articulado en la palanca de control -4- y, por otra, está alojado junto -- con la uña -6- sobre un eje -7- en posición horizontal y paralelo al eje -3-, se desplaza en dirección axial por medio de una barra de guía -8- perpendicular al eje -7- incidiendo en él. Para el alojamiento de la barra de guía -8- en el eje -7- situado por encima del eje -3- se introduce sobre el eje -7- un casquillo -9- giratorio con el que está unida fija la -
10. barra de guía -8-.
- 15.

20. Para garantizar una mejor estabilidad de la guía superior, se ha previsto una disposición por parejas de la palanca de mando -4- y de los brazos de palanca -5- estando los brazos de palanca -5- unidos entre sí por medio de un alma de chapa -10- situada encima. De esta forma, la uña -6- está alojada en la parte posterior sobre el eje -7- con dos almas -11- que dan hacia afuera, estando el casquillo -9- alojado sobre el eje -7- de forma que la barra de guía -8- está contrada entre las barras de palanca.
- 25.

27. Para mover la parte de pared -2- desde el

plano de cierre (Fig. 1) al plano de desplazamiento (Fig. 2), se gira el eje -3- en el sentido de las agujas del reloj. Al mismo tiempo con este movimiento giratorio, la palanca de mando -4- gira con la articulación -12- que une con el brazo de palanca -5- sobre una trayectoria circular, por cuyo medio el brazo de palanca -5- es empujado hacia fuera y con éllo el eje -7- ubicado aproximadamente en un plano horizontal común con la articulación -12- se desplaza en dirección horizontal, condicionado por la unión con la barra de guía -8- que es conducida en un casquillo -13-. Debido a la unión del eje -7- con la guía -6-, ésta es empujada hacia afuera también y arrastra con ella la parte superior de la parte de pared -2-.

Se hace constar que cuantas modificaciones puedan ser introducidas en el objeto de la presente invención, que no afecten a su esencialidad característica, se considerarán incluidas en él.

N O T A

Se declaran de novedad y propia invención -
las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

5. 1ª.-Perfeccionamientos introducidos en un -
vagón de mercancías cubierto, cada una de cuyas pare-
des laterales está compuesta al menos de dos partes -
móviles, caracterizados porque las mismas se encuentran,
en la posición cerrada, en un plano común y se pueden
10. mover en sentido transversal, mediante un dispositivo
de accionamiento, opcionalmente en un plano de despla-
zamiento situado delante del plano común, paralelo a
éste, y en este plano de desplazamiento son desplace-
bles en el sentido longitudinal del vehículo sobre un
15. carril inferior y mediante una guía superior, en cuyo
caso la guía superior consta de un eje giratorio con
una palanca de mando fija al mismo y una uña fija que
engancha en la parte superior perfilada de la parte de
20. pared, caracterizado porque entre la palanca de mando
y la uña está dispuesto un brazo de palanca que, por -
una parte, está articulado en la palanca de mando y,
por otra, está alojado junto con la uña sobre un eje
en posición horizontal y paralelo al eje, estando dis-
25. puesta, perpendicular al eje una barra de guía conduci-
da en dirección horizontal y que incide en el eje.
27. 2ª.-Perfeccionamientos introducidos en un -
vagón de mercancías cubierto según la reivindicación 1ª,

caracterizados porque el eje está alojado por debajo de la barra de guía.

5. 3ª.-Perfeccionamientos introducidos en un vagón de mercancías cubierto, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque sobre el eje está alojado un casquillo en el que incide la barra de guía.

10. 4ª.-Perfeccionamientos introducidos en un vagón de mercancías cubierto, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque por una parte, al menos dos palancas de mando están sujetas a distancia entre sí en el eje y, por otra, están unidas articuladas con brazos de palanca ejecutados al menos por parejas y unidos por arriba en forma de horquilla mediante un alma de chapa, de modo que los otros extremos de los brazos de palanca junto con la uña están articulados sobre el eje dispuesto en posición horizontal y conducido horizontal-paralelo al eje, y la articulación de la uña se realiza sobre el eje con al menos dos almas dispuestas fuera de ella.

20. 5ª.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN UN VAGON DE MERCANCIAS CUBIERTO, CADA UNA DE CUYAS PAREDES LATERALES ESTA COMPUESTA AL MENOS DE DOS PARTES MOVILES.

25. Todo ello tal y como se describe en la presente memoria, y se reivindica en su nota, que consta de siete hojas escritas a máquina por una sola de sus caras, y hojas de dibujos que la ilustran.

28.

Madrid,

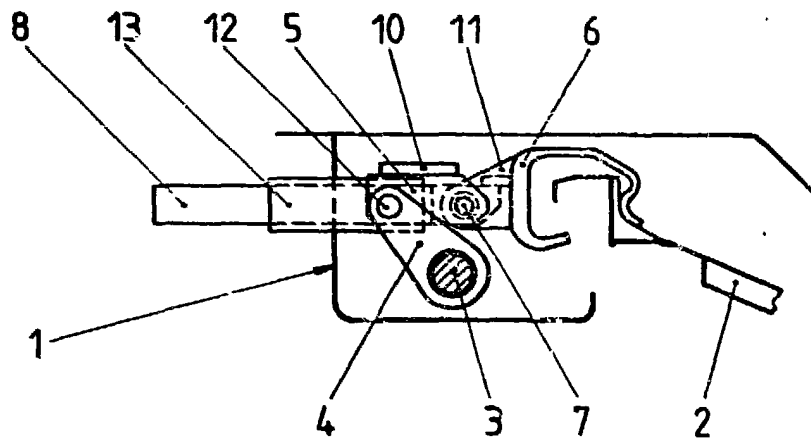


Fig. 1

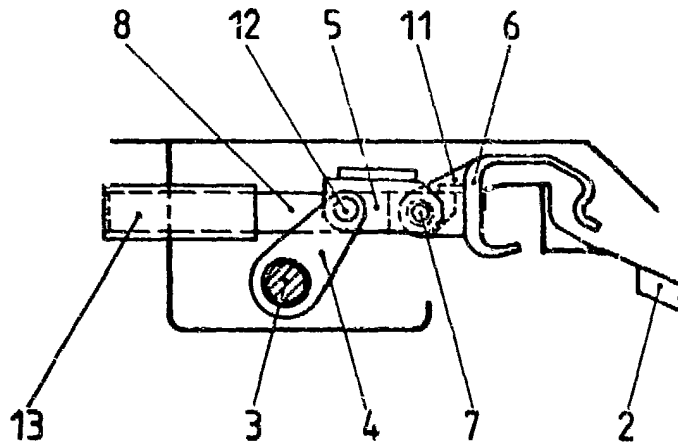


Fig. 2

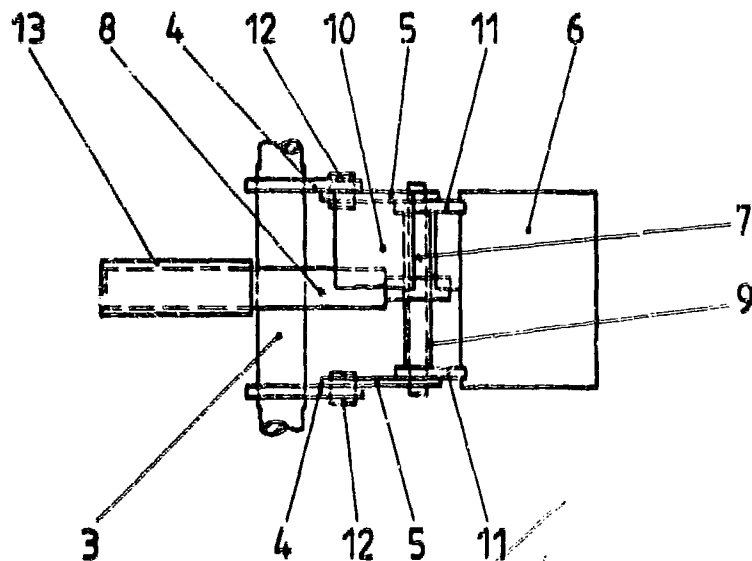


Fig. 3

Madrid, 6 de Mayo de 1964