



336955

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE UNA PATENTE DE INVENCION, POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA, A FAVOR DE TALLERES PELAEZ, S.L., DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, RESIDENTE EN MADRID, Calle de Valentín Llaguno, 14

s o b r e:

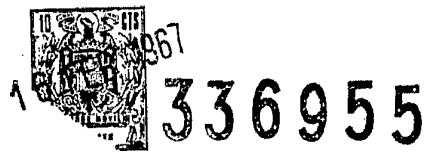
"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS MEDIOS DE OCLUSION AUTOMATICOS PARA EL CIERRE DE TRAMPILLAS EN VEHICULOS DE CARGA"

=====

5 Con la presente solicitud se trata de proteger los perfeccionamientos introducidos en los medios de oclusión automáticos para el cierre de trampillas en vehículos de carga, con los cuales se consiguen grandes ventajas ante los que actualmente existen en el mercado y se vienen aplicando.

El medio de cierre que nos ocupa no es preciso accionarlo manualmente para que surta sus efectos correspondientes ya que el mismo es puesto en funcionamiento u accionado al realizar el vuelco la caja o container del camión.

10 En esencia consiste en dos garras que oprimen la trampilla por su parte inferior, cuyas garras actúan en tal manera dada la dis-



posición de un muelle de torsión que las mismas llevan acoplado en su eje de giro. Para liberar dichas garras surge un tirante con punto fijo y colisa en cualquier punto del camión o similar. Al realizar la operación de vuelco la caja o container, el tirante efectúa una cierta tracción de la garra por lo que la misma se abre por su parte de abajo y puede bascular la trampilla. Cuando la carrocería vuelve a su sitio o punto de reposo normal se efectúa el cierre correspondiente con un ligero golpe de la trampilla sobre las garras de los cierres:

10 Para mejor comprensión de la descripción que sigue, se adjuntan dibujos a los cuales se hará constante referencia a lo largo de la misma siempre a título de ejemplo no limitativo:

La figura 1ª, es un detalle de perfil de uno de los cierres.

15 La figura 2ª, es una vista en planta superior de la vista anterior:

Consiste la presente invención en los perfeccionamientos introducidos en los medios de oclusión automáticos para el cierre de trampillas en vehículos de carga, caracterizados porque estos medios de oclusión están constituidos por un brazo (1) con su correspondiente apéndice de engarce (2), y dotado éste a su vez de una protuberancia (3) con orificio para montar la barra de tracción. Este brazo en su extremo (4) se acopla un eje (5) en el que se introduce un segundo brazo (6) el cual mediante una superficie plana (7) se sujeta en la parte inferior de la caja, quedándose acoplado este segundo brazo y en el citado eje por el extremo (8). Es notorio el hacer constar que el referido eje (5) es solidario del brazo (6).

Una vez colocado en el eje (5) el brazo (1) se introduce una arandela (16) y seguidamente un muelle (10) de torsión y seguidamente otra arandela (15) utilizándose ambas arandelas ya expresadas para guías del muelle. Uno de los extremos del muelle



336955

se introduce en un orificio (9) del brazo (1) y el otro extremo queda introducido en el orificio (14) que va practicado en el cuerpo (11) solidario de la citada arandela (15) el cual va dotado de un tornillo prisionero (13) para fijarlo al eje (5) y
5 quedar así dicho extremo del eje sin traslación y de tal forma la torsión se origina a partir del giro que imparte el brazo (1) al tirar la barra de tracción que se acopla en el apéndice (3). Asimismo el cuerpo (11) va dotado de orificios (12) para poder facilitar el tensado del muelle (10) antes de fijar el
10 prisionero (13).

Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye aplicación preferente de la presente invención, podrán introducirse modificaciones de forma y de detalle sin que por ello varíe la esencialidad de la misma, la cual se reivindica en la siguiente

15

N O T A

En resumen; la presente solicitud recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

1ª.-Perfeccionamientos introducidos en los medios de oclusión automáticos para el cierre de trampillas en vehículos de
20 carga, caracterizados porque consisten en dotar a las trampillas de dos brazos con su correspondiente apéndice de engarce que oprimen la trampilla por su parte inferior contra la caja del camión, cuyos brazos son accionados y actúan en tal manera dada la disposición de un muelle de torsión que los mismos llevan acoplado en su correspondiente eje de giro:
25

2ª.-Perfeccionamientos introducidos en los medios de oclusión automáticos para el cierre de trampillas en vehículos de carga, según la reivindicación anterior, caracterizados porque para liberar dichos engarces y que dejen de oppimir la trampilla,
30 cada brazo va dotado de una charnela o protuberancia en cuyo orificio se engancha una barra de tracción con punto fijo y colisa



1967

336955

fijada en un determinado punto del camión, en donde al realizar la operación de vuelco la carrocería la citada barra de tracción tira del brazo de engarce dejando la trampilla libre y en tales circunstancias la permite que bascule.

5 3ª.-Perfeccionamientos introducidos en los medios de oclusión automáticos para el cierre de trampillas en vehículos de carga, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el eje es solidario de un segundo brazo el cual dotado de una superficie plana permite su fijación en la parte inferior de la caja del camión.

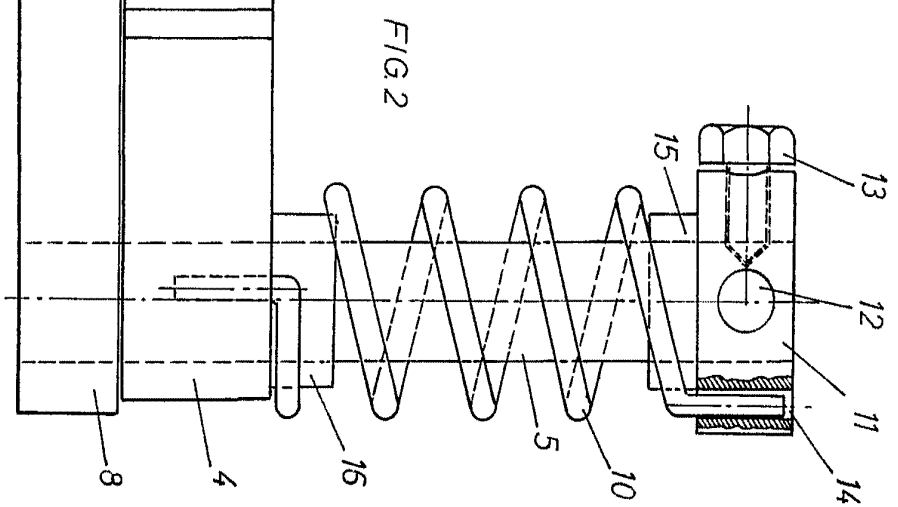
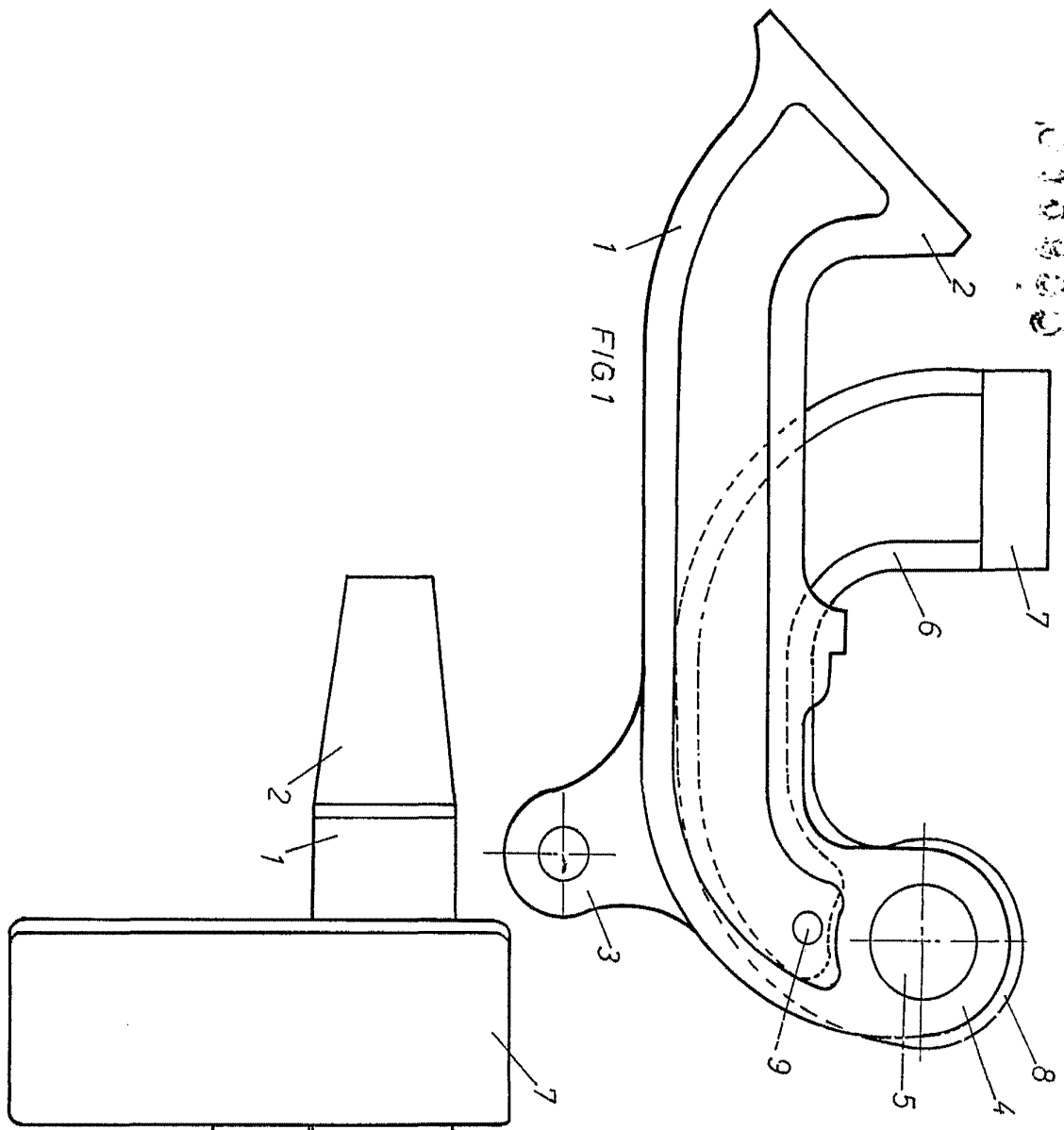
10 4ª.-Perfeccionamientos introducidos en los medios de oclusión automáticos para el cierre de trampillas en vehículos de carga, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el muelle es tensado mediante una arandela que se situa en el extremo del eje y en cuya arandela queda introducido uno de los extremos del muelle, ya que el otro queda introducido en un orificio del brazo de engarce, y una vez tensado convenientemente dicha arandela queda fija mediante su correspondiente prisionero.

15 5ª.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LOS MEDIOS DE OCLUSION AUTOMATICOS PARA EL CIERRE DE TRAMPILLAS EN VEHICULOS DE CARGA.

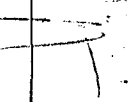
20 Según se describe en la presente memoria que consta de cuatro hojas escritas a máquina y dibujos.

Madrid, 16 de febrero de 1967

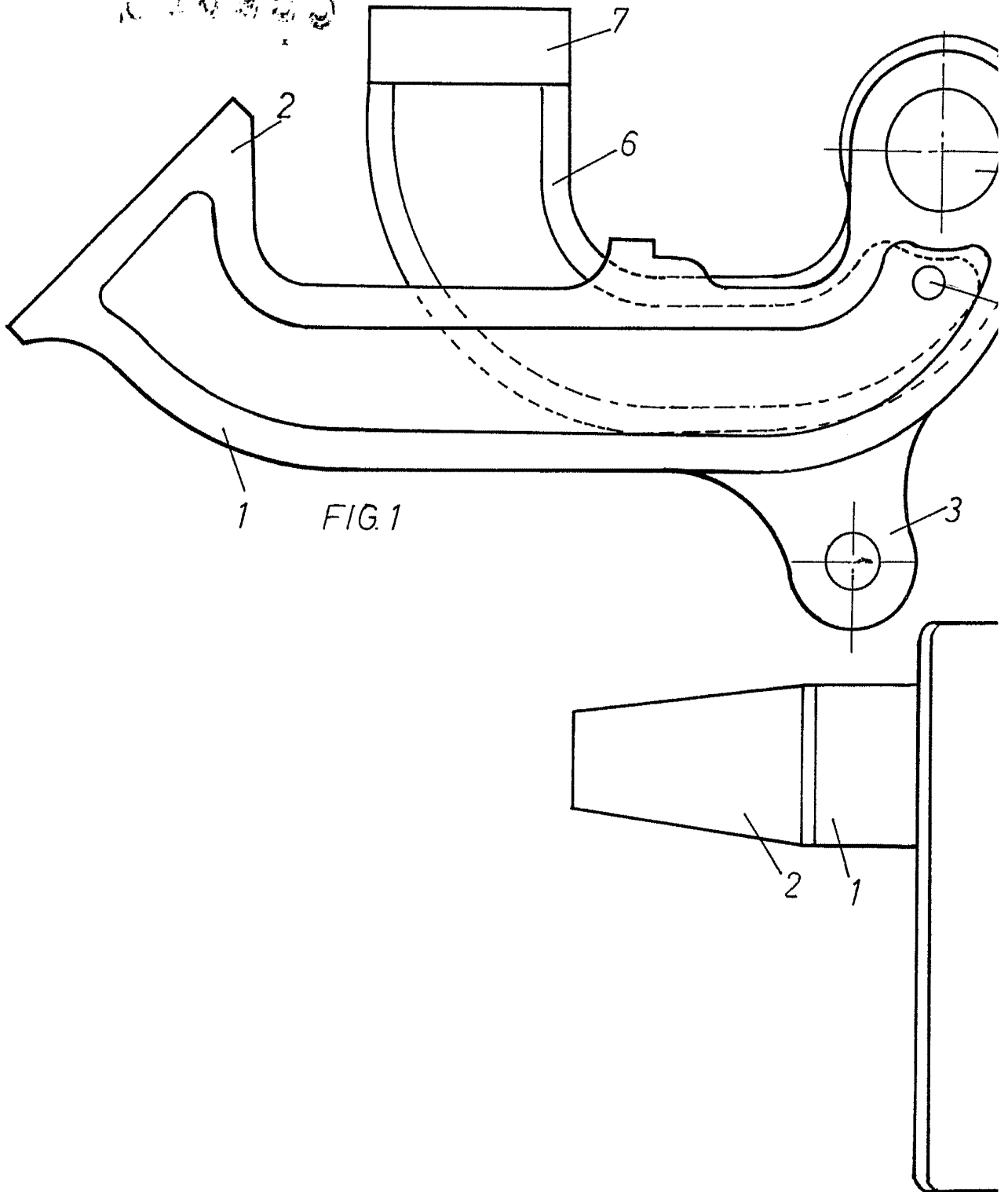
1076952



escala variable



576955



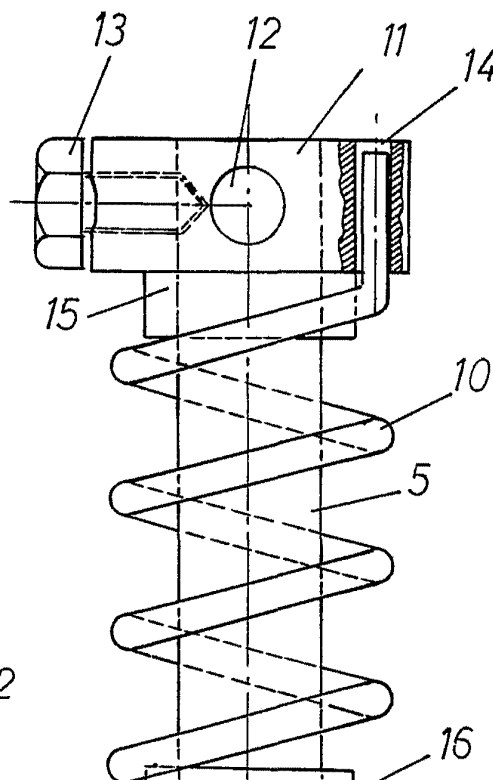
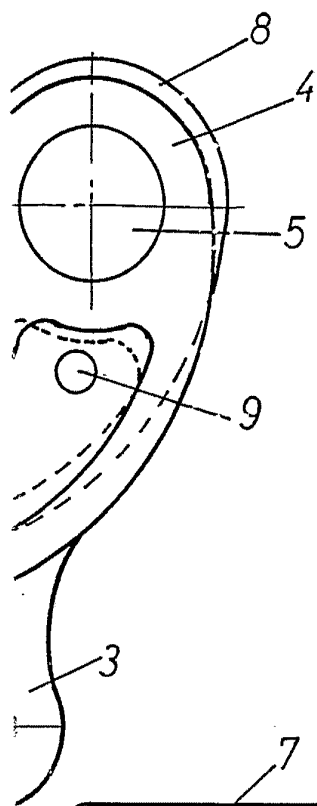
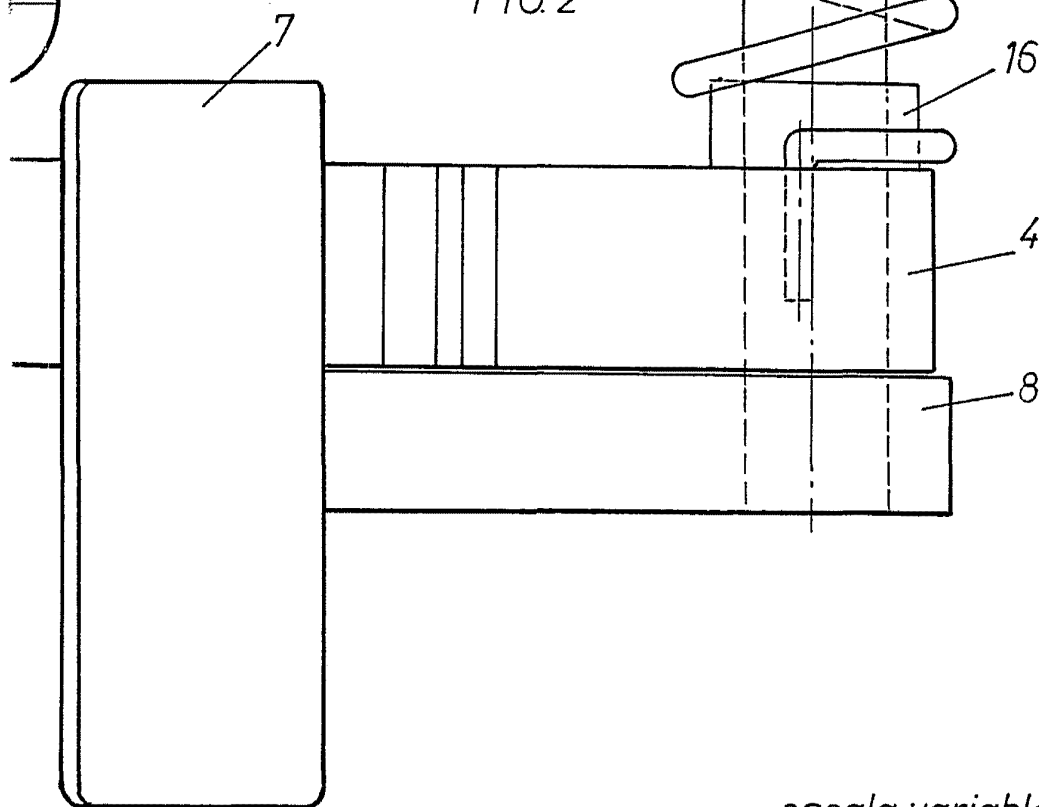


FIG. 2



escala variable

18 FEB 1957