

MINISTERIO DE INDUSTRIA  
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

|         |  |         |
|---------|--|---------|
| (19) ES | (11) NUMERO<br><b>438441</b>                     | (19) A1 |
| (21)    | (22) FECHA DE PRESENTACION<br><b>11 JUN 1975</b> |         |

PATENTE DE INVENCION

|  |                                |                              |
|--|--------------------------------|------------------------------|
| (30) PRIORIDADES:<br>(31) NUMERO<br><b>P 2428989.2</b> | (32) FECHA<br><b>15-6-1974</b> | (13) PAIS<br><b>ALEMANIA</b> |
|--|--------------------------------|------------------------------|

|                          |   |  |
|--------------------------|---|--|
| (47) FECHA DE PUBLICIDAD | (51) CLASIFICACION INTERNACIONAL<br><b>E06B 7/16. —</b> | (62) PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA |
|--------------------------|---|--|

|  |
|--|
| (64) TITULO DE LA INVENCION<br><b>Mejoras en los dispositivos para carga y descarga para vehículos automóviles en edificios provistos de aberturas para tales fines.</b> |
|--|

|   |
|---|
| (71) SOLICITANTE (S)<br><b>D. Kurt ALTEN. (alemán).</b> |
|---|

|   |
|---|
| DOMICILIO DEL SOLICITANTE<br><b>D 3015 Wennigsen (ALEMANIA FEDERAL) Ringstrasse 14.</b> |
|---|

|   |
|---|
| (72) INVENTOR (ES)<br><b>D. Kurt ALTEN. (alemán).</b> |
|---|

|  |
|--|
| (73) TITULAR (ES)<br><b>D. Kurt ALTEN. (alemán).</b> |
|--|

|  |
|--|
| (74) REPRESENTANTE<br><b>D. CARLOS ROEB UNGEHEUER.</b> |
|--|

438449

- 1 -

1 El invento se refiere a mejoras en los dispositivos  
para carga y descarga para vehículos automóviles en edificios  
provistos de aberturas para tales fines, mediante una junta -  
deformable de la hendidura entre el borde de una abertura de  
5 un edificio y la trasera de un vehículo acercado a ésta, en -  
forma de un delantal, que lateralmente al exterior está fija-  
do a un soporte rígido vertical situado a distancia del edifi-  
cio, sujetándose el soporte por guidores oblicuos, y a ambos  
10 lados del delantal está previsto un sistema de tensión flexi-  
ble, que con uno de sus bordes está sujeto en el soporte y -  
con el otro borde está fijado al edificio, respectivamente a  
un perfil situado en el edificio.

15 Los mencionados guidores tienen en ello el objeto  
de sujetar los guidores y por ello también el delantal en su  
posición; posibilitan además un movimiento de desviación en -  
el caso de que el vehículo tuiera que chocar contra el sopor-  
te. En ello se produce una desviación oscilante de los guido-  
20 res que, sin embargo, no pueden tener lugar por ello sin per-  
turbación, porque a ambos lados está previsto el mencionado -  
sistema de tensión. Si bien éste es flexible y deformable, -  
sin embargo, a consecuencia de sus existencia no puede tener  
25 lugar una oscilación de desviación y perturbación de los guia-  
dores al chocar un vehículo.

El invento tiene esencialmente como base el proble-  
ma de mejorar las juntas mencionadas inicialmente, porque se

30

1 hace posible una sujeción elásticamente sensible de los men--  
cionados soportes y esto de tal modo que el sistema de ten- -  
sión lateral no moleste ni tampoco pueda ser destruido.

5 Para solucionar este problema, según el invento, -  
con una reducción de la distancia de los soportes verticales -  
respecto al edificio, es decir, en el caso de un choque ac- -  
tuante sobre los mismos, desde el exterior, las longitudes de  
los guidores son reducibles. Esto puede alcanzarse porque -  
10 los guidores se constituyen a modo de los amortiguadores de  
choque conocidos constituyendose los guidores en dos piezas  
y ambas partes son telescópicamente corredizas juntándose, -  
por ejemplo, contra la acción de una fuerza de retroceso.

15 Esta variabilidad de longitud de los guidores tie-  
ne por consecuencia que los extremos libres de los guidores  
en una oscilación de desviación de estos guidores, ya no des-  
criben un arco; por el contrario, se mueven los extremos li-  
20 bres ahora prácticamente sobre una recta. Esto, a su vez, tie-  
ne por consecuencia un movimiento casi rectilíneo de fuga de  
los soportes y esto en ángulo recto respecto a su extensión -  
longitudinal respectivamente en relación al edificio. En tal  
movimiento de los soportes no pueden introducirse distorsio-  
25 nes del sistema de tensión lateral; por el contrario, este -  
sistema se deforma meramente por flexión y en ello se pliega  
correspondientemente.

Otros detalles del invento se explicarán por medio  
30 del dibujo, en que se ilustra un ejemplo de ejecución. Mues--

1 tran:

5 La fig. 1, una vista parcial de una junta de delan-  
tal para empaquetar la hendidura entre el borde de una abertu-  
ra de edificio y la trasera de un vehículo acercado a la aber-  
tura, el cual deba ser cargado o descargado a través de la -  
abertura del edificio,

La fig. 2, una sección según la línea II-II de la  
fig. 1,

10 La fig. 3, un detalle de la fig. 2, es decir, un -  
guiador en sección longitudinal y

La fig. 4, una sección según la línea IV-IV de la  
fig. 2.

15 El edificio 1 tiene una abertura 2, a la que se acer-  
can los vehículos con la trasera para la carga y descarga.

20 La abertura 2 está rodeada por un marco 3 en forma  
de U que consiste en un perfil de metal, una regleta 4 hori-  
zontal, situada por encima de la abertura 2 y regletas 5 ver-  
ticales situadas a ambos lados de la abertura 2 y que están -  
unidas fijamente con el edificio.

25 En las regletas 5, están articulados guidores 6, -  
que ascienden en un ángulo de 30 a 60°, que en su extremo li-  
bre están unidos con las ramas verticales 7 de hierro en for-  
ma de U de un marco 8 también en forma de U con una regleta -  
horizontal 9. Respecto a la disposición y al tamaño, coinci-  
den los marcos 3 y 8. En ello, todos los ejes de articulación

30

1 de guidores 6 están dispuestos transcurridos paralelos, respectivamente horizontales. Dos guidores 6 llevan, por lo tanto, la parte derecha y dos guidores 6 la parte izquierda del marco 8.

5 En los extremos de la regleta 9 y una ramas 7 están previstos delantales 10 en forma de tiras de un material flexible, duradero, a modo de hojas y están fijados allí. Paralelamente a la regleta 9 transcurre un delantal 11 horizontal, también en forma de tira, que con su borde superior está fijado en la regleta y por lo demás cuelga hacia abajo libremente.

10 Además de ello, los marcos 3 y 8 está unidos por - dos coberturas de tensión laterales 12 y una cobertura de tensión 13 superior horizontal también del antes mencionado material de cubierta a modo de hoja o semejantes. Estas coberturas de tensión de recubrimiento son una protección contra las influencias atmosféricas hacia arriba y hacia los lados, mientras que los delantales 10 y 11 se deforman empaquetando cuando entran en contacto con la trasera de un vehículo no ilustrado en detalle.

15 Los guidores 6 se componen de dos tubos 14, 15, - comidos uno dentro de otros con ojales de fijación 16, que están sometidos a la acción de un muelle de presión 17, de tal modo que sea posible una disminución de distancia de ambos - ojales de fijación 16 sólo contra la acción del muelle de presión 17. Además, el muelle de presión 17 ya con la máxima longitud de los guidores está pretensado según la ilustración -

1 gráfica. En ello el tapón 18 situado en el tubo 14 y unido fi-  
jamente con el mismo, se aplica alperno 19, que está unido con  
el tubo 15 fijamente. Si sobre los ojales de fijación 16 actua  
5 sen fuerzas de presión en el sentido de una disminución de dis-  
tancia entonces se tensa, respectivamente se sigue tensando el  
muelle de presión 17 pudiéndose deslizar el perno 19 moviéndose  
se en una hendidura longitudinal 20 del tubo.

Ahora es importante que, por ejemplo, en el caso de  
10 manipulación indebida bajo la acción de fuerzas horizontales -  
en el sentido de las flechas 21, el marco 8, respectivamente -  
la rama 7 actuante como soporte vertical, puedan ejecutar un -  
movimiento de desviación en el sentido de estas flechas. En --  
15 ello se produce una oscilación de los guidores 6 moviéndose -  
el ojal superior de fijación en la dirección hacia el edificio  
1. En ello se sigue pretensado el muelle de presión 7. Esto -  
tiene por consecuencia que el ojal superior de fijación 16 se  
mueva paralelamente a las flechas 21, respectivamente en senti-  
20 do perpendicular a la pared exterior del edificio 1 y no ejecu-  
ta ningún movimiento de arco de circunferencia. En ello pueden  
deformarse los recubrimientos laterales tensados 12, por fle-  
xión sin tenerse que distorsionar diagonalmente, lo que toma en  
25 consideración una formación natural de pliegues y en general -  
una buena elasticidad.

El marco 8 ahora también puede ejecutar, por lo tan-  
to, un movimiento de carrera casi rectilínea en la dirección -

30

1 de las flechas 21, aunque está suspendido de los guidores obli-  
cuos, que tienen la ventaja de la sencillez y de la posibili-  
dad de soportar la totalidad de la construcción. Se produce, -  
por lo tanto, un movimiento y una deformación a modo de un acor-  
5 deón con movimiento normal rectilíneo de sus partes terminales.

Esta deformación de las partes laterales de la junta,  
posibilita también la utilización de hojas transparentes para  
los recubrimientos tensados 12, 13 en su totalidad y para de-  
10 terminados sectores, ya que en base del invento puede renun- -  
ciarse a suplementos de refuerzo en los recubrimientos de ten-  
sión que no permitirían una transparencia.

Para proteger además los cantos en el alcance de las  
15 ramas 7, aquí podrían estar previstos perfiles elásticos 24 -  
que se unen con preferencia sujetándose fijamente, por ejemplo,  
por pegamento o soldadura con el delantal 10 y/o con el recu-  
brimiento de tensión 12.

20 -----oooOooo-----

25

30

- N O T A -

1 La presente patente de invención comprende las si-  
guientes reivindicaciones:

5 1.- Mejoras en los dispositivos para carga y des-  
carga para vehículos automóviles en edificios provistos de -  
aberturas para tales fines mediante una junta deformable de -  
la hendidura entre el borde de una abertura de edificio y la -  
traseira de un vehículo acercado a esta en forma de un delantal,  
10 que lateralmente al exterior está fijada en un soporte verti-  
cal rígido, situado a distancia del edificio, sujetándose el -  
soporte por guidores oblicuos y a ambos lados del delantal es  
tá previsto un recubrimiento tensado flexible que por uno de -  
15 sus bordes está fijado en el soporte y con el otro borde está  
sujeto al edificio, caracterizada porque en el caso de una dis-  
minución de distancia de los soportes, (ramas) respecto al edi-  
ficio, puede reducirse la longitud de los guidores.

20 2.- Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-  
das porque la longitud de los guidores puede reducirse contra  
la acción de una fuerza de recuperación (muelle).

25 3.- Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-  
das porque los guidores están constituidos a modo de amorti-  
guadores telescópicos.

30 4.- Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-  
das porque los guidores se componen de dos tubos encajados -  
uno dentro de otro, que pueden correrse juntándose limitadamen

1 te y esto contra la acción de un muelle de presión situado en  
el tubo mayor.

5 5.- Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-  
das porque los guidores en estado no oscilado suben aproxima-  
damente por 45 a 30° respecto a la vertical.

6.- Mejoras según la reivindicación 2, caracteriza-  
das porque el muelle, en estado no oscilado de los guidores,  
está pretensado.

10 7.- Mejoras según las reivindicaciones 1 y 2, carac-  
terizadas porque los soportes (ramas) y los elementos (refle-  
jas) que eventualmente los unen mutuamente, se soportan exclu-  
sivamente por los guidores y los recubrimientos de tensión -  
15 se tensan exclusivamente por los guidores.

8.- Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-  
das porque la junta en la zona de los soportes está provista  
de un perfil elástico preferentemente adherido.

20 9.- Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-  
das porque los recubrimientos tensados en su totalidad o par-  
cialmente son transparentes o translúcidos.

25 10.- Mejoras en los dispositivos para carga y des-  
carga para vehículos automóviles en edificios provistos de -  
aberturas para tales fines,

Según se describe y reivindica en la presente memo-  
ria descriptiva y se ilustra con los planos reglamentarios -  
que a la misma se acompañan.

1           Consta la presente memoria de nueve hojas foliadas y  
escritas a máquina por una sola de sus caras.

MADRID 01 JUN 1975

5           CARLOS ROEZ  
P. P.

Fds. Pedro Malamerer

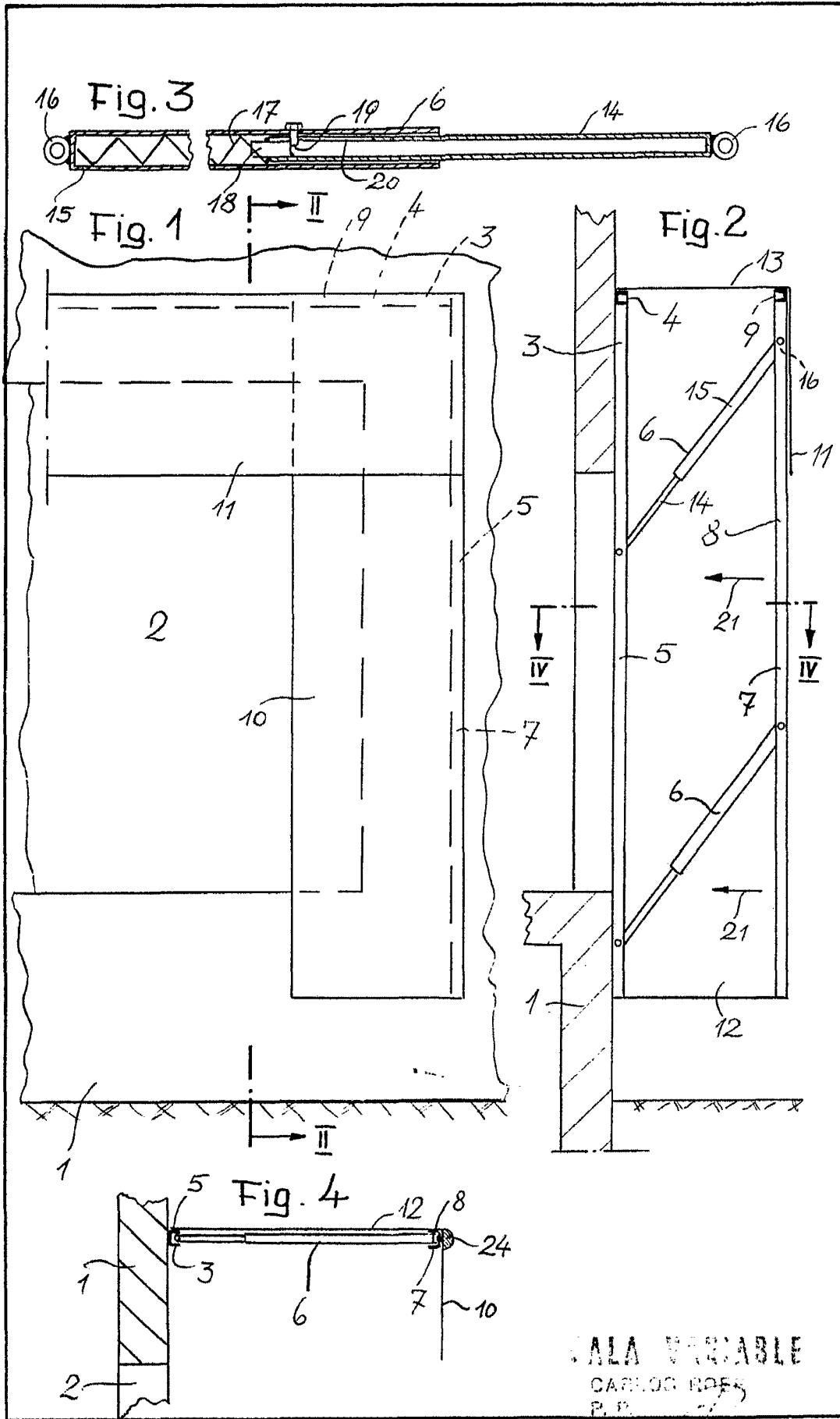
10

15

20

25

30



SALA VINCIBLE  
 CARLOS ROFF  
 P. R.

Eds. Carlos Pérez

26732