

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

(19) ES	(11) NUMERO	(10) A1
(21)	473282	
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	12 SET. 1978	

Concedida el Registro de acuerdo con los datos suministrados en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta. FEB. 1979

PATENTE DE INVENCION

(20) PRIORIDADES: (31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
78 00640	11 de Enero de 1978	Francia.

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL	(62) PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	B60P	

(54) TITULO DE LA INVENCION
PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES-TALLER DE GRAN AUTONOMIA TODO TERRENO.

(71) SOLICITANTE (S)
A.C.M.A.T. (ATELIERS DE CONSTRUCTIONS MECANIQUES DE L'ATLANTIQUE).

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Le Point du Jour, 44600 Saint Nazaire. Francia.

(72) INVENTOR (ES)
Paul Etienne Rene Legueu.

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO.

La presente invención se refiere a unos perfeccionamientos en furgones-taller de conservación denominados "todo-terreno" y de gran autonomía, destinados a insertarse en una unidad motorizada autónoma que evoluciona en regiones desérticas o poco abastecidas por estaciones fijas que permitan la conservación y la reparación de vehículos automóviles.

Las compañías motorizadas destinadas a los transportes de personas, y en particular al transporte de tropas, comprenden generalmente vehículos de transporte propiamente dicho, vehículos sanitarios (ambulancias), vehículos alimenticios (rodantes) y vehículos de material, pudiendo superar esta unidad todas las dificultades y vivir con toda autonomía. Sin embargo, es deseable añadir a estas unidades furgones de reparación y de conservación que sirvan para mantener los vehículos de la unidad en perfecto estado de funcionamiento a fin de evitar cualquier incidente de recorrido que pueda perjudicar la progresión de las unidades.

La invención se refiere por tanto, a un furgón que presenta la particularidad de que la fuente de energía necesaria para la alimentación de los equipos que contiene deja totalmente libre el volumen interior de la caja del vehículo sin por ello desequilibrar el furgon pero asegurando por el contrario una buena repartición de las cargas.

La invención se refiere por tanto, a un furgón-taller de conservación y de gran autonomía destinado a evolucionar en regiones desprovistas de estaciones de conservación y de reparación de los vehículos automóviles, comprendiendo este furgón una cabina de pilotaje y una caja unidas por un bastidor portante, caracterizándose este furgón porque comprende un grupo electrógeno alojado en esta cabina y la cara frontal delante de la caja, sirviendo este grupo de fuente de energía a equipos de conservación y de reparación fijados en el interior de la caja, comprendiendo la cara frontal delantera, orificios de paso de con-

ductos y canalizaciones de transferencia de energía.

Según una forma de realización preferente, el grupo electrógeno se monta amovible sobre esquies fijos por mediación de bulones y tuercas, pudiendo ser utilizado este grupo en tierra de forma autónoma.

5 Según una característica de la invención, se fija por encima del grupo electrógeno un compresor de aire, de forma amovible, alojándose igualmente este compresor entre la cabina de pilotaje y la cara frontal delantera de la caja del furgón.

10 Un furgón-taller de conservación y de reparación según la invención se representa a título de ejemplo no limitativo en las figuras anexas en las que:

La figura 1 es una vista en alzado del furgón.

La figura 2 es una vista superior de la figura 1.

15 La finalidad esencial de la invención es poner a disposición de los usuarios un vehículo de reparación y de conservación que se integra en una compañía de vehículos destinados a evolucionar en regiones desérticas o en cualquier caso, en regiones que no están dotadas de estaciones de servicio y de conservación, presentando el vehículo la particularidad de estar provisto de una gran autonomía que tiene como
20 consecuencia un gran radio de acción (1.600 km).

El furgón según la invención comprende una cabina de pilotaje 1 parcialmente representada con trazos mixtos y una caja 2 o casco soportada por un mismo bastidor o por dos bastidores independientes.

25 Según la invención este furgón comprende un grupo electrógeno 3 que presenta la particularidad de alojarse entre la cabina de pilotaje 1 y la cara frontal delantera 4 de la caja, permitiendo la posición de este grupo electrógeno una buena repartición de las cargas y por consiguiente un buen asiento del vehículo.

30 Este grupo electrógeno se monta amovible sobre esquies 5 por mediación de fijaciones desmontables tales como tuercas y bulones, de

modo a poder o bien fijarse sobre los esquies o bien colocarse en tierra para servir, de forma autónoma, al abastecimiento de corriente eléctrica para la alimentación de aparatos o para la iluminación de un campo.

5 Este grupo electrógeno, cuando se fija sobre el furgón está destinado a la alimentación de equipos de conservación o de reparación situados en el interior de la caja 2 cuyo volumen es totalmente disponible en virtud de que el grupo está situado al exterior de esta caja. Para hacer esto, la cara frontal delantera 4 de la caja comprende aberturas de paso de conductores o de canalizaciones que permiten acoplar
10 los equipos de conservación y de reparación al grupo electrógeno.

A fin de disponer además de una potencia neumática, el furgón comprende igualmente un compresor de aire que, en el ejemplo de realización se fija de forma amovible por encima del grupo electrógeno por
15 mediación de un soporte 7 y de fijaciones desmontables tales como buzones y tuercas.

Este compresor de aire está situado igualmente entre la cabina de pilotaje 1 y la cara frontal delantera de la caja 2, de modo a repartir además las cargas y no invadir el volumen interior de la caja.

20 El grupo electrógeno comprende un escape con silenciador 8 unido por un tubo de escape 9 al exterior, finalizando este tubo de escape en un tubo de salida 10 que sobresale con respecto a la caja.

El equipo de conservación está constituido por dos bancos de trabajo 11 y 12 paralelos a las paredes laterales 13 de la caja, soportando estos bancos en particular una prensa para el rascado de las cámaras de aire 14, un vulcanizador 15 para la reparación de las cámaras de aire, un soporte de perforadora 16, una bomba de aceite 17, una tubuladura de llenado de aceite 18 y un nivel de cisterna 19.

30 Estos bancos soportan, además, una bomba de grasa 20 y uno o varios tornillos 21. La caja está equipada, además, de un purgador de

freno 22, de un extintor 23, de un soporte de bidón de reserva 24 que contiene aceite de freno, de una cuba de grasa 25 y de una cisterna de aceite 26 situada bajo el banco y que llena el alojamiento existente bajo este.

5 Como se ilustra en las figuras anexas, la caja está equipada además, de dos juegos de tres devanadores con pistola 27, situados bajo cada banco 11 y 12, estando situados estos devanadores en frente de aberturas 28 previstas en las paredes laterales 13 de la caja, de modo que los tubos flexibles 29 enrollados sobre estos devanadores puedan
10 desenrollarse libremente al exterior con vistas al engrase de los puentes y cajas de velocidad de los vehículos a conservar o a reparar.

 Finalmente, la caja está equipada de un tubo 29 que sirve para el llenado de un depósito de agua potable 30, de gran capacidad, (200 litros), situado bajo el suelo de la caja y lateralmente de dos
15 depósitos de carburante 31 que permiten 1.600 km. de autonomía.

 Todos estos órganos de conservación o de reparación son alimentados de corriente eléctrica por el grupo electrógeno 3 y de aire comprimido por el compresor 3. Para hacer esto, la pared frontal delantera 4 de la caja está provista de aberturas propias para el paso de
20 las canalizaciones conductoras de acoplamiento y los tubos flexibles 28 de los devanadores se acoplan respectivamente a las cubas de grasa o de aceite. A fin de facilitar la manipulación de los aparatos eléctricos, el interior de la caja puede comprender una serie de tomas en 6, 12 y 24 voltios, de modo que la conexión de los aparatos pueda simplificarse, efectuándose la tensión, voltaje y amperaje del grupo
25 electrógeno en un tablero de control 31 encajado en la pared frontal delantera 4 de la caja y visible desde el interior de esta.

 El equipo de reparaciones comprende el material mencionado al que pueden añadirse una perforadora eléctrica, un puesto de soldadura, una muela de rectificación, un cargador de acumulador y cualquier
30

otro órgano necesario para las reparaciones mecánicas inmediatas de un vehículo averiado.

5 Este vehículo presenta la particularidad de ocultar en si mismo todos los medios propios para la conservación y para la reparación de vehículos que constituyen una compañía motorizada que evoluciona en regiones poco o nada abastecidas de estaciones de servicio, constituyendo este vehículo asociado a vehículos sanitarios, vehículos de transporte de tropas y vehículos alimenticios (rodantes), una unidad autónoma que puede efectuar largas estancias en regiones desérticas alejadas de los centros urbanos.

10

Queda bien entendido que la invención no se limita al ejemplo de realización anteriormente descrito y representado, sino que podrán preverse otras formas de realización sin por ello salir del marco de la invención.

15 Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

1.-Perfeccionamientos en furgones-taller de gran autonomía todo terreno, destinados a evolucionar en regiones desprovistas de estaciones de conservación y de reparación de vehículos automóviles, comprendiendo estos furgones una cabina de pilotaje y una caja unidas por un bastidor portante, caracterizados porque comprenden un grupo eléctrico alojado entre esta cabina y la cara frontal delantera de la caja, sirviendo este grupo de fuente de energía a equipos de conservación y de reparación fijados en el interior de la caja, comprendiendo la cara frontal delantera, orificios de paso de los conductos y canalizaciones de transferencia de energía.

2.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 1, caracterizados porque el grupo eléctrico se monta amovible sobre esquies fijos por mediación de bulones y de tuercas, pudiendo utilizarse este grupo en tierra, de forma autónoma.

3.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque un compresor de aire se fija de forma amovible por encima del grupo eléctrico, alojándose igualmente este compresor entre la cabina de pilotaje y la cara frontal delantera de la caja del furgón.

4.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el equipo de conservación está constituido por al menos un devanador con pistola dispuesto en frente de aberturas previstas en las paredes del vehículo, por un purgador de freno, por una prensa para el raspado de las cámaras de aire, por un vulcanizador, por un cargador de acumulador y por bancos de trabajo, siendo accionados estos aparatos a partir de un grupo eléctrico o del compresor de aire.

5.- Perfeccionamientos, según la reivindicación 4, caracterizados porque la caja comprende dos bancos simétricamente dispuestos a lo largo de las paredes laterales del vehículo, soportando estos un tornillo de banco y un soporte de perforadora alimentada por el grupo

electrógeno, alojándose una cuba de grasa y una cisterna de aceite bajo los bancos y acoplándose a las devanaderas por mediación de bombas.

5 6.- Perfeccionamientos según la reivindicación 4, caracterizados porque comprenden dos devanaderas con pistola alojadas entre las cubas de grasa y las cisternas de aceite, acoplándose estas devanaderas a las cubas y sirviendo para la conservación de los ejes de satélites y caja de velocidades de los vehículos a conservar o a reparar.

10 7.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el equipo de reparación está constituido por una perforadora, por una muela, por unos bancos de trabajo, por unos tornillos de banco, por un puesto de soldadura y por un cargador de acumulador accionados por el grupo eléctrico.

15 8.- Perfeccionamientos en furgones-taller de gran autonomía todo terreno, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

Esta memoria consta de 7 hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

12/SET. 1978

A.C.M.A.T. (ATELIERS DE CONSTRUCTIONS
MECANIQUES DE L'ATLANTIQUE).

J. M. GOMEZ ACEBO Y POMBO
p. p. Firmado: Alejandro Calle López

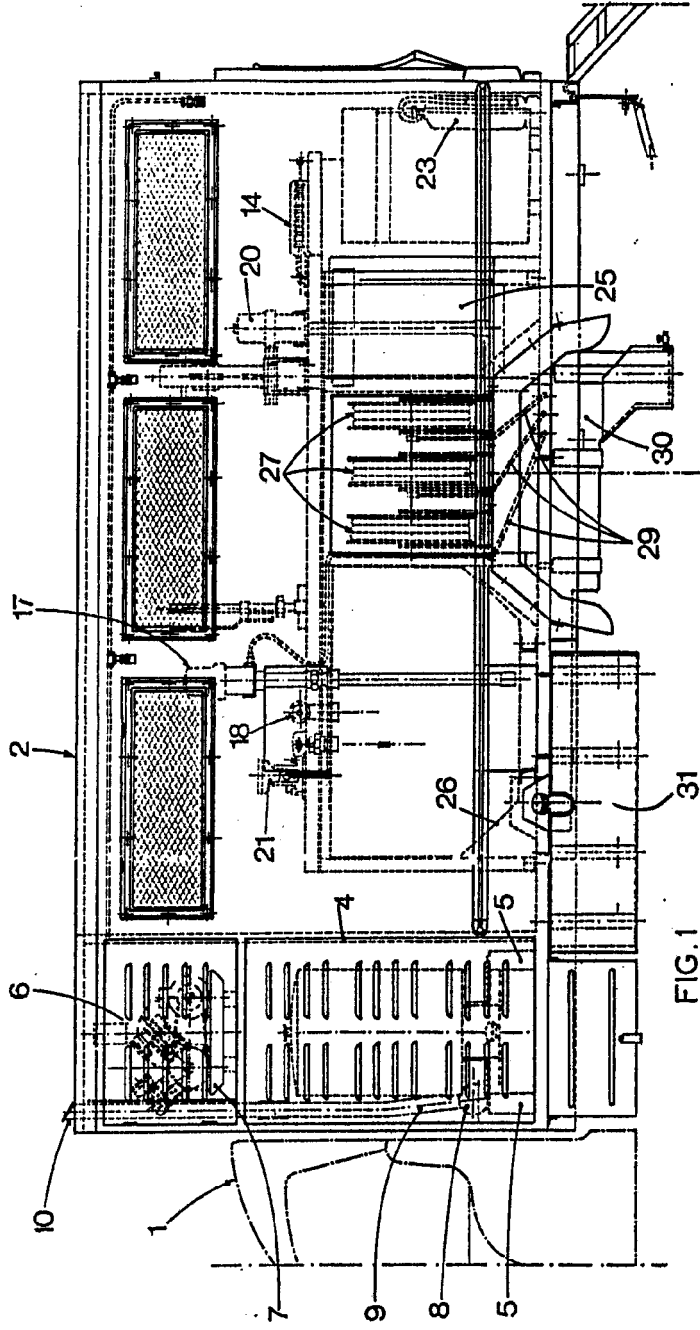


FIG. 1

ESCALA VARIABLE

M. P. U. B.

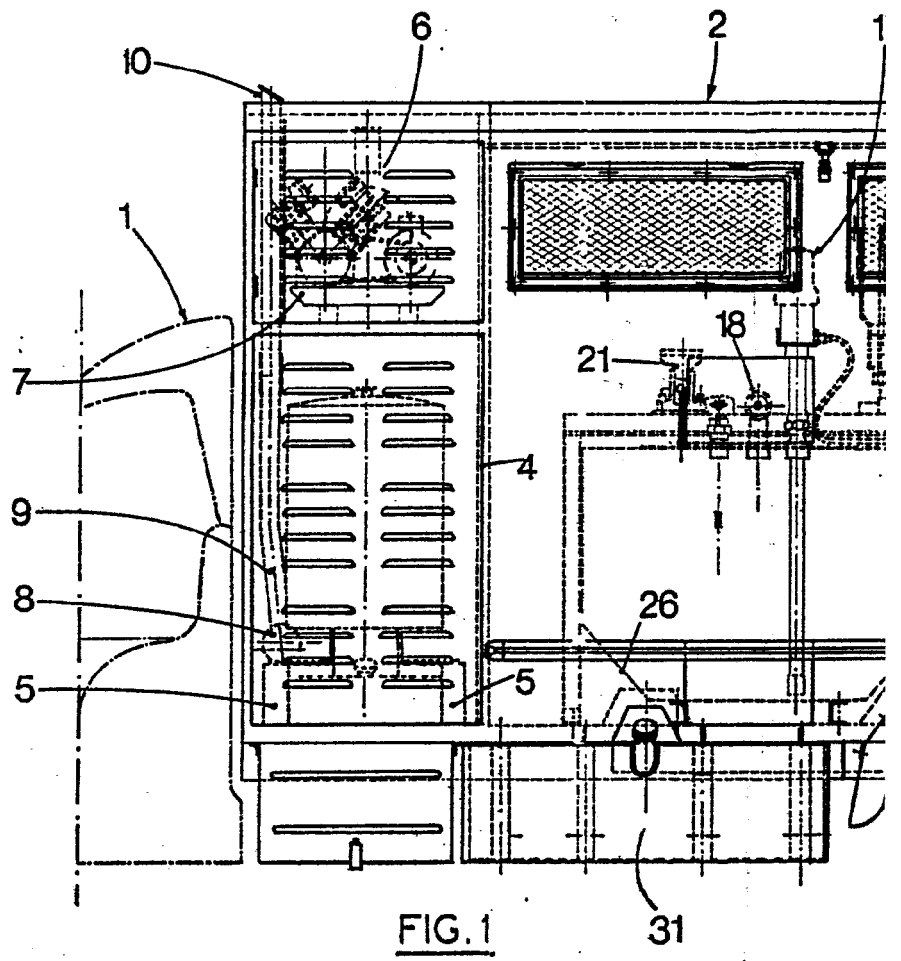
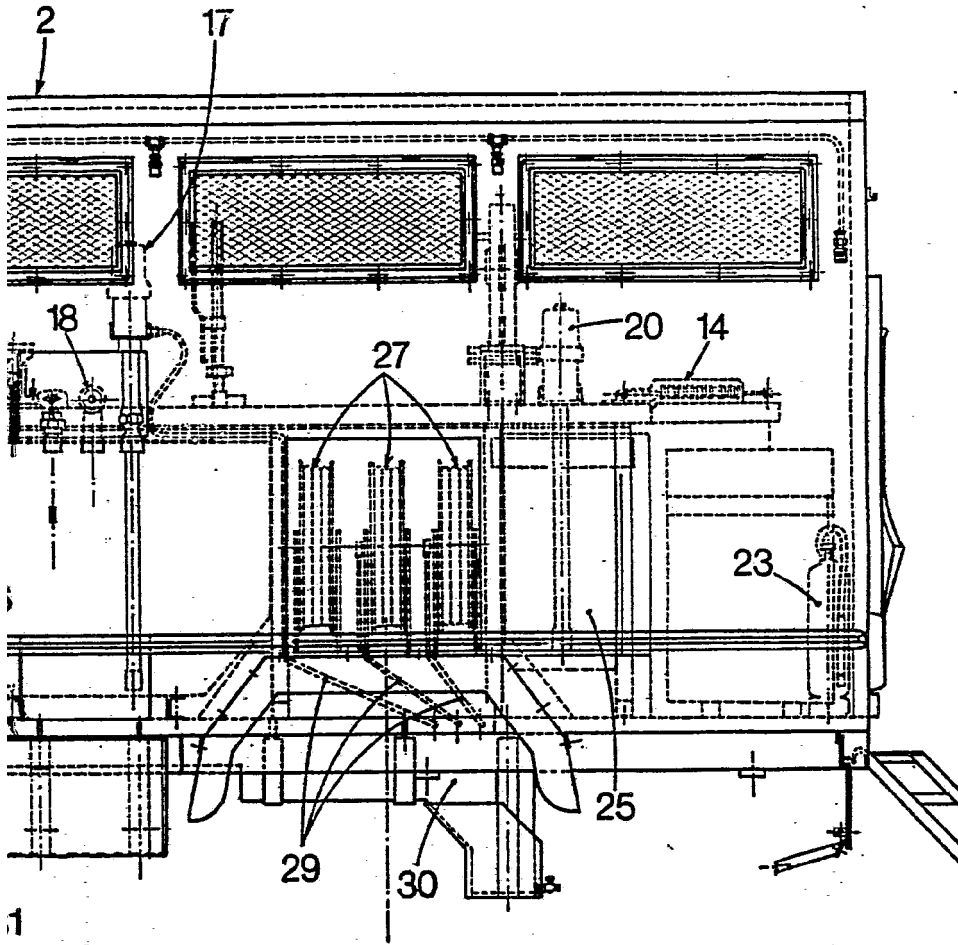


FIG. 1



ESCALA
VARIABLE

[Handwritten signature]
17 SEP 1979

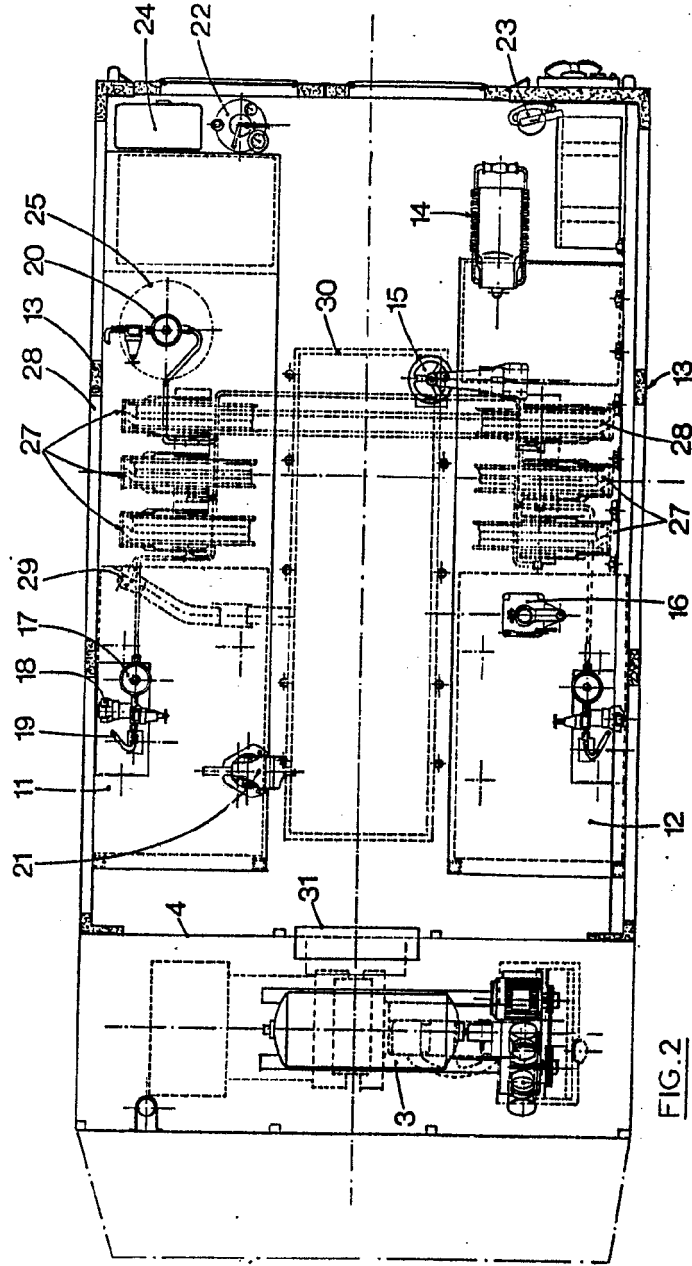
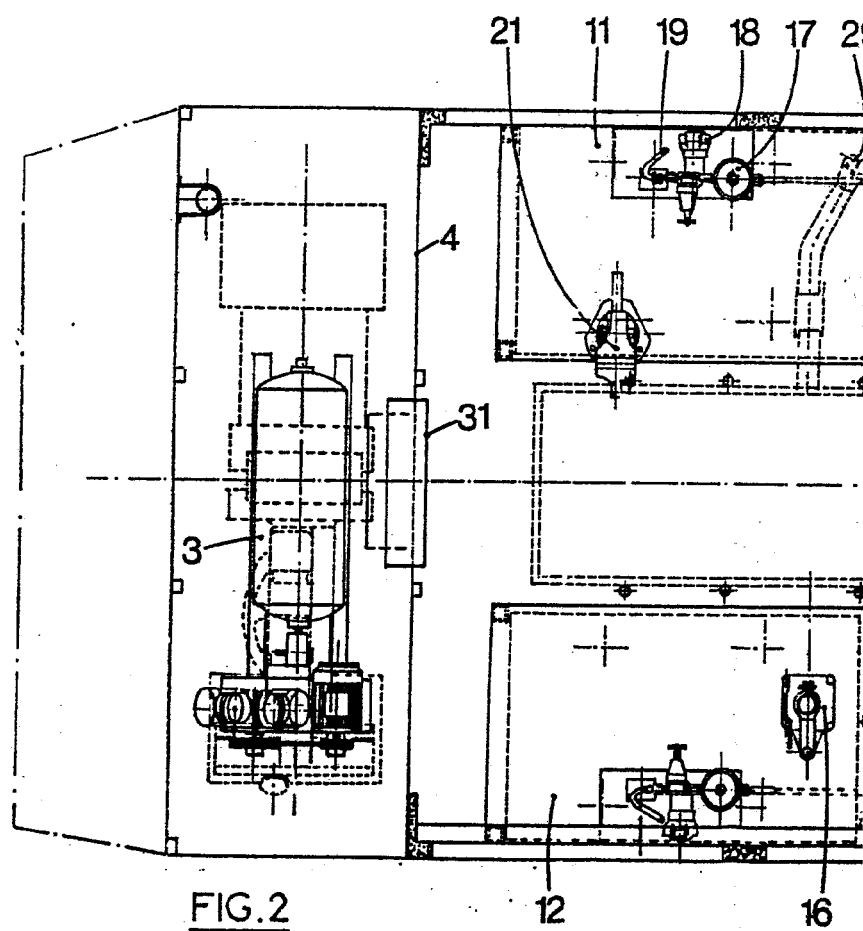
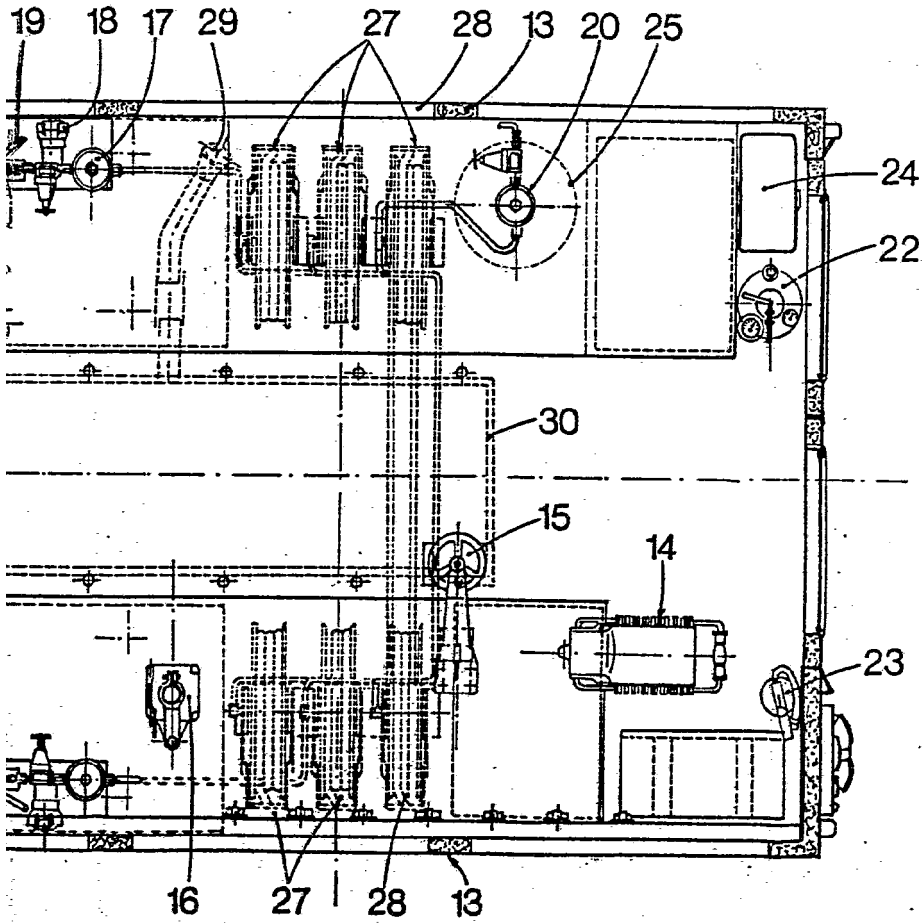


FIG. 2

12 SET 1975





ESTADO
VENEZUELA
12 SET. 1978
[Handwritten signature]