

(19)



(11) No de publicación: VE -1979-000964 A1

(21) Número de solicitud: 1979-000964

(51) Int. CI.: B60P 3/14

(12)

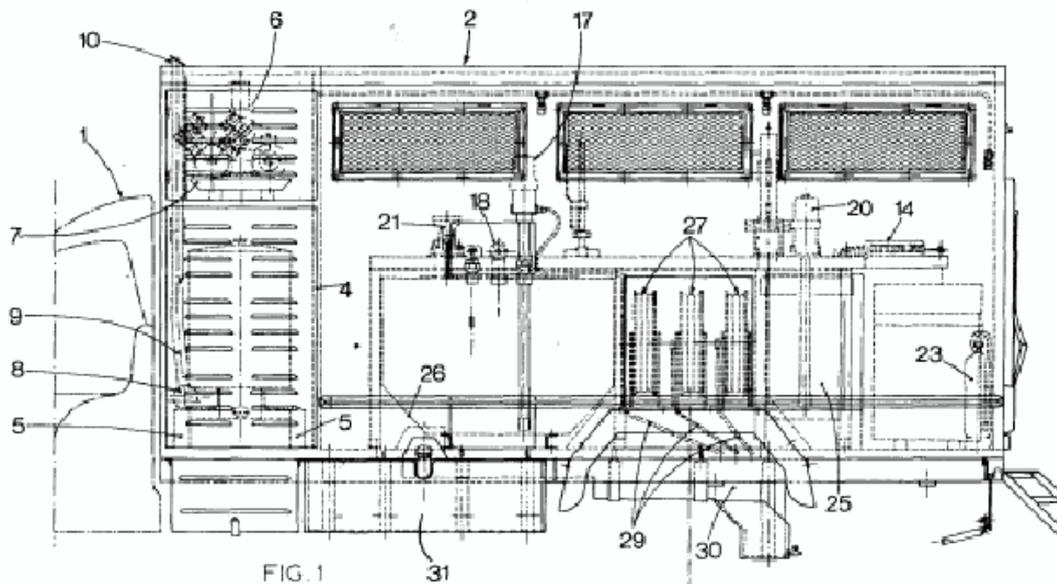
Patente de Invencion

| | |
|---|---|
| <p>(22) Fecha de presentación: 30/05/1979</p> <p>(30) Prioridad:</p> <p>(45) Fecha de anuncio de la concesión: 16/02/1983</p> <p>(45) Fecha de la publicación del folleto de patente:</p> | <p>(73) Titular/es: ACMAT-ATELIERS DE CONSTRUCTIO.MECANIQUES DE L'ATLANTIQUE con domicilio en Le Point Du Jour, 44600 Saint Nazaire, FR</p> <p>(72) Inventor/es: PAUL ETIENNE RENE LEGUEU (FR)</p> <p>(74) Agente: GONZALEZ VILLALOBOS ATILIO</p> |
|---|---|

(54) Título: PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES-TALLER DE GRAN AUTONOMIA TODO TERRENO

(57) Resumen:

PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES-TALLER DE CONSERVACION DENOMINADOS TODO TERRENO Y DE GRAN AUTONOMIA, DESTINADOS A INSERTARSE EN UNA UNIDAD MOTORIZADA AUTONOMA, DESTINADOS A INSERTARSE EN UNA UNIDAD MOTORIZADA AUTONOMA QUE EVOLUCIONA EN REGIONES DESERTICAS OPOCO ABASTECIDAS POR ESTACIONES FIJAS QUE PERMITAN LA CONSERVACION Y LA REPARACION DE VEHICULOS AUTOMOVILES.



MEMORIA DESCRIPTIVA

de la

PATENTE DE INVENCION

titulada:

"PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES-TALLER DE GRAN AUTONOMIA,
'TODO-TERRENO'"

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.

Los camiones motorizados destinados 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

necesario para la alimentación de los equipos que contiene deje totalmente libre el volumen interior de la caja del vehículo, sin por ello desequilibrar el furgón sino que, por el contrario, asegure 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 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 conductos y canalizaciones de transferencia de energía.

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

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.

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 en planta superior de la figura 1.

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 estén dotadas de estaciones de servicio y de conservación; presentando el vehículo la particularidad de estar provisto de una gran autonomía que tiene como consecuencia un gran radio de acción (1.600 Km.).

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

Según la invención, este furgón comprende un grupo electrógeno 3, que presenta la particularidad de alojarse entre la cabina de pilotaje y la cara frontal delantera 4 de la caja, permitiendo la posición de este grupo electrógeno una buena repartición de las cargas y, por consi-

guiente, un buen asiento del vehículo.

Este grupo electrógeno se monta amovible sobre esquifes 5 por mediación de fijaciones desmontables, tales como tuercas y bulones, de modo de poder fijarse sobre los esquifes, 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.

Este grupo electrógeno, cuando se fija sobre el furgón, está destinado a la alimentación de los 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 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, está fijado de forma amovible por encima del grupo electrógeno, por mediación de un soporte 7 y de fijaciones desmontables tales como bulones 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 que se repartan además los cargas y no se

invado el volumen interior de la caja.

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 raspado 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.

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 éste.

Como se ilustra en las figuras anexas, la caja está equipada además, de dos juegos de tres devanadores con pistola 27, sutados 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 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 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 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 electrógeno en un tablero de control 31, encajado en la pared frontal delantera 4 de la caja, y visible desde el interior de ésta.

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

Este vehículo presenta la particularidad de incluir en sí 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.

Quede 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 salirse del marco de la invención.

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.- Furgón-taller y de reparación, de gran autonomía, para todo terreno, destinado a evolucionar en regiones desprovistas de estaciones de reparación y de servicio para vehículos automóviles; comprendiendo dicho furgón una cabina para el operador, y una caja, unidas ambas por un chasis portador; un grupo electrógeno (3) está alojado entre dicha cabina (1) y la cara frontal delantera (4) de la caja (2); sirviendo dicho grupo como fuente de energía para los equipos de mantenimiento y de servicio; caracterizado el furgón porque el grupo electrógeno (3) está montado anoviblemente sobre esquifes fijos (5) mediante juegos de tornillos y tuercas; pudiendo ser utilizado dicho grupo en tierra, de manera autónoma; y comprendiendo la cara frontal delantera de la caja orificios para el paso de los conductos y las canalizaciones para la transferencia de la energía, conectadas, a su vez, de manera anovible, a los equipos de mantenimiento y reparación.

2.- Furgón de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque un compresor de aire (6) está fijado anoviblemente por encima del grupo electrógeno (3); estando alojado este compresor, igualmente, entre la cabina del operador (1) y la cara frontal delantera (4) de la caja (2) del furgón; y siendo anovible con respecto al grupo electrógeno.

3.- Furgón de acuerdo con la reivindicación 1,

caracterizado porque el equipo de mantenimiento está constituido por lo menos por un devanador con pistola (27), dispuesto con respecto a las aberturas (28) provistas en las paredes laterales (13) del vehículo; un purgador de freno (22); una prensa (14) para el raspado de las cámaras de aire; un vulcanizador (15); un cargador de acumuladores y bancos de trabajo (11-12); siendo controlados dichos aparatos a partir del grupo electrógeno (3) o del compresor de aire (6).

4.- Furgón de acuerdo con la reivindicación 3, caracterizado porque la caja comprende dos bancos de trabajo (11, 12) simétricamente dispuestos a lo largo de las paredes laterales (13) del vehículo; soportando éstos un tornillo de banco y un soporte de perforadora (16), alimentado por el grupo electrógeno (3) y una cubeta de grasa (25) y una cisterna de aceite (26) que están alojadas debajo de los bancos y que están conectadas con los devanadores mediante el juego de bombas (17, 20).

5.- Furgón de conformidad con la reivindicación 3, caracterizado porque comprende dos devanadores de pistola (27) alojados entre las cubas de grasa (25) y las cisternas de aceite (26); estando conectados con dichas cubas y sirviendo para el mantenimiento de los ejes y la caja de velocidad de los vehículos que se van a mantener o a reparar.

6.- Furgón de conformidad con la reivindicación 1,

caracterizado porque el equipo de reparación está constituido por una perforadora, una muela rectificadora, banco de trabajo, tornillo de banco, puesto de soldadura y un cargador de acumulador; todos controlados por el grupo electrógeno (3).

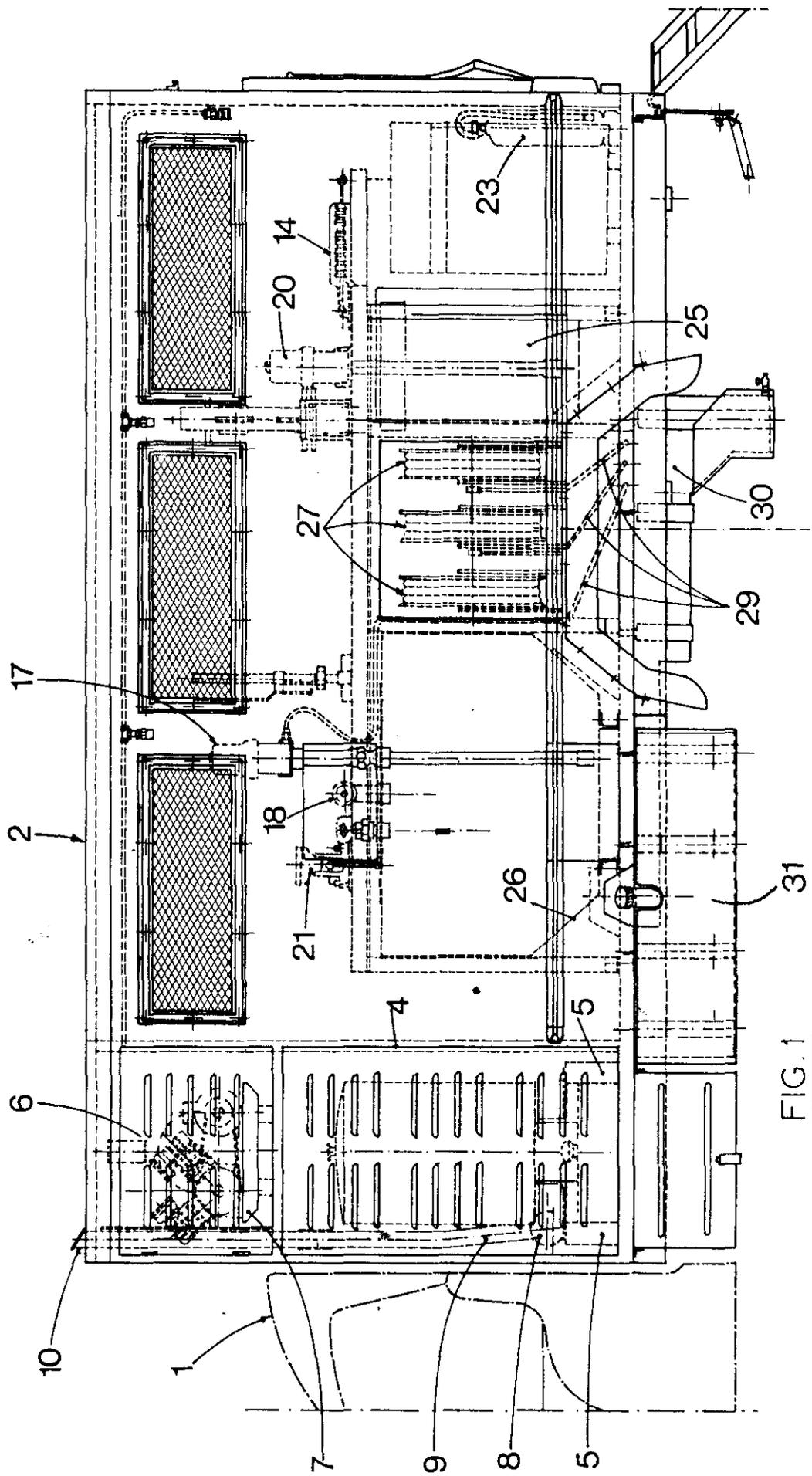


FIG. 1

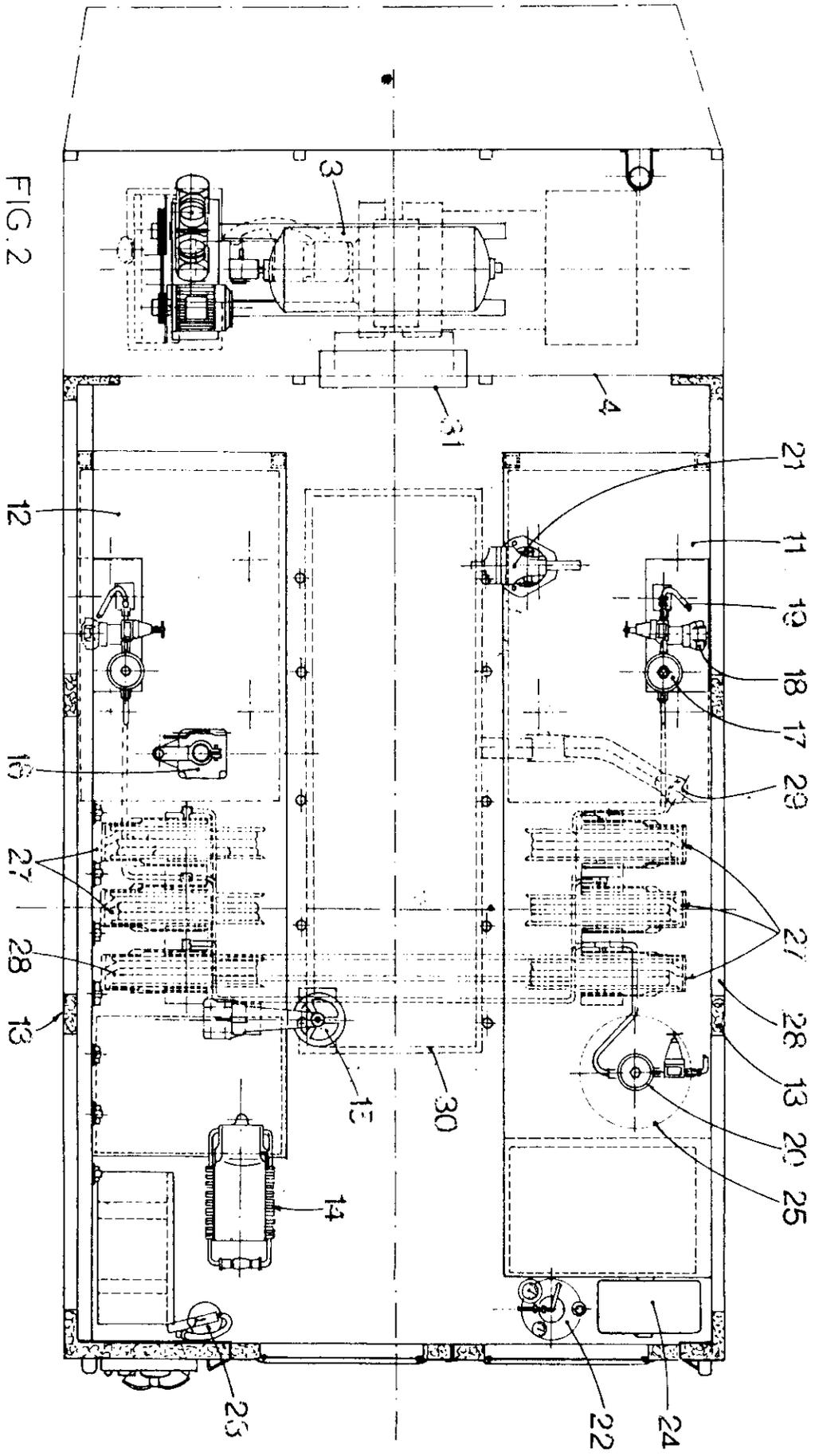


FIG. 2