

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL



64708

64708

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

MODELO DE UTILIDAD

en

ESPAÑA

por VEINTE años

a nombre de AGADI, S.A., entidad española, establecida en
Algete 6, Madrid, por:

* UNA VAGONETA PARA SECADERO DE TUNEL *

Esta solicitud se refiere a un modelo de vagoneta, espe-
cialmente estudiado para su empleo en secaderos de tunel, por
ejemplo, en los secaderos de tunel que se utilizan en la indus-
tria cerámica, para el secado previo de las piezas como prepa-
ración a su cocchura.

Al estudiar este tipo de vagoneta, se ha tenido en cuen-
ta fundamentalmente el empleo de elementos que por sus carac-
terísticas y por la disposición mutua de los mismos, daban co-
mo resultado, en primer lugar, una ligereza de peso de estas
vagonetas que reducía sustancialmente el coste de las mismas;



en segundo lugar, al que este ahorro de peso, con la consiguien-
te economía, no fuera en menoscabo de la rigidez estructural
de la vagoneta; y, finalmente, el obtener desde este y desde
otros puntos de vista, una vagoneta especialmente idónea para
el servicio para el que fué concebida.

Con estos objetos a la vista, el modelo de vagoneta de
este invento se caracteriza porque consta de un bastidor hecho
de perfiles angulares laminados, cuyo bastidor tiene un tren de
rodamiento compuesto por dos ejes, cada uno de los cuales tiene
dos ruedas de pestaña, elevándose desde el bastidor de la vago-
neta cuatro montantes formados también por hierros angulares,
sobre los cuales, sujetos por órganos de fijación adecuados,
van dispuestas las bandejas destinadas a sostener los elementos
cerámicos a secar, colocándose estos montantes angulares de for-
ma que los lados exteriores de los mismos, en el punto de su fi-
jación al bastidor de la vagoneta, se aplican con sus dos caras
planas exteriores a escuadra contra la escuadra formada por los
largueros y travesaños del bastidor de la vagoneta; porque, en
el bastidor de la vagoneta, el punto de fijación de cada uno de
estos montantes angulares va cubierto por un segundo angular
aplicado contra el bastidor, también a escuadra, pero realizán-
dose esta aplicación con los bordes o cantos de sus alas, estan-
do dispuestos estos puntos de contacto de los bordes de las
alas ligeramente separados, pero adyacentes a los bordes de las
alas del angular que forma el montante; porque, contiguo a este
segundo angular exterior, con las mismas dimensiones de este y
aplicado contra, por una parte el bastidor y por otra el citado
segundo angular, va dispuesto un tercer angular, todo ello de
manera que dos caras exteriores del segundo y tercer angulares
quedan situadas en el mismo plano vertical, formando el tope de



la vagoneta; y porque, en uno de los frentes de la vagoneta
 va soldado, sobre los dos angulares contiguos cuyas caras exte-
 riores quedan en un mismo plano vertical, un cuarto angular,
 realizándose su fijación de manera que los dos bordes de sus
 alas quedan fijados a las caras, situadas en un mismo plano,
 de los dos angulares citados, con lo que el vértice del ángulo
 queda hacia el exterior de la vagoneta, sirviendo este angular
 últimamente citado como contrascope de la vagoneta.

Ventajosamente, en esta vagoneta se emplean ruedas de
 pestaña hechas de una sola pieza y constituidas por un cubo,
 una llanta y un disco que los reúne, estando el disco aligera-
 do gracias a una pluralidad de orificios practicados en su su-
 perficie y disponiéndose entre cada par de orificios aligerado-
 res un nervio reforzador, estando estos nervios alternados, es
 decir, sobresaliendo uno hacia el exterior, el adyacente hacia
 el interior, el siguiente hacia el exterior y así sucesivamen-
 te.

Los dibujos adjuntos representan un ejemplo de reali-
 zación de la vagoneta objeto de esta solicitud y en ellos:

La figura 1 es una vista en planta desde arriba de dicha
 vagoneta;

La figura 2 es un alzado correspondiente a la figura 1.

La figura 3 es un detalle de la disposición de los angu-
 lares;

La figura 4 es una vista de las ruedas, parcialmente en
 sección; y

La figura 5 es una vista de frente de las ruedas, co-
 rrespondiente a la figura 4.

Con referencia a los dibujos, y particularmente por aho-
 ra a las figuras 1 a 3, puede verse en ellos que la vagoneta se



compone de un bastidor constituido por los largueros 8 y los travesaños 9. Los travesaños 9 están soldados a los largueros 8 de manera que los extremos de éstos, por las caras interiores, quedan libres en una zona destinada a recibir otros elementos que luego se describirán.

El bastidor queda completado por un rodamen constituido por dos ejes 10, cada uno de los cuales lleva un par de ruedas 11, sobre las cuales se volverá todavía.

En el punto de conexión de los largueros 8 y los travesaños 9, en la zona que queda al exterior de la vagoneta, va soldado en cada uno de dichos puntos un pilar 4 o montante de hierro angular, el cual (vease la figura 2) se prolonga hacia arriba para constituir el apoyo de las bandejas.

La soldadura del ángulo 4 se realiza aplicando las alas de este ángulo, por sus caras exteriores, a la escuadra formada entre el larguero 8 y el travesaño 9.

Cubriendo esta zona de soldadura y con sus alas invertidas con respecto al ángulo 4, va dispuesto otro ángulo 5, de mayor longitud de alas, el cual se suelda al larguero 8 y al travesaño 9 por los bordes de estas alas, que quedan así contiguos a los bordes de las alas del ángulo 4; y yuxtapuesto al ángulo 5, y con sus alas colocadas en igual posición que las de éste, va todavía un ángulo 6 que lleva sus bordes soldados, uno al travesaño 9 y el otro al ángulo 4 antes citado, de manera que las caras exteriores de los ángulos 5 y 6 queden situadas en el mismo plano vertical.

El conjunto de estas alas forma un tope para la vagoneta.

En el lado opuesto de la vagoneta y sobre un conjunto de angulares similar al descrito, van colocados contratopes 7, cada



uno de los cuales consiste en otro angular soldado con sus bordes
contra las alas externas de los angulares 5 y 6, de manera que es-
te contratope presente al vértice de su ángulo al exterior. Los
montantes 4 están perforados con orificios (detalle que puede
5 apreciarse en la figura 2) destinados al soporte de las bande-
jas que, a su vez, han de recibir los productos cerámicos a se-
car. La disposición de estos orificios en cada montante es la
necesaria para que puedan obtenerse diversas combinaciones de
separación entre las bandejas. Así, en el caso representado,
10 es posible obtener seis separaciones idénticas a 200 mm entre
bandejas o cinco separaciones de 240 mm., aparte claro está de
cualesquiera combinaciones posibles que impliquen una distinta
separación entre bandejas.

Las bandejas (vease figura 1), están constituidas por luz-
15 gueros 1 y travesaños 2 de perfil angular, que forman marcos.
Los travesaños 2 y las riostras intermedias 7', 7'', tienen
guías 3, 3', 3'', destinadas a recibir entre ellas los listo-
nes de apoyo para los productos cerámicos. Esta disposición
tiene la ventaja de que, a la vez que proporciona un arriestra-
20 miento de la bandeja, reduce la distancia entre los puntos de
apoyo de los listones, lo que permite emplear para estos un
material más resistente a la acción del calor, tal como mate-
rial cerámico. La menor resistencia a la flexión de estos ma-
teriales es compensada por la menor distancia o luz entre sus
25 puntos de apoyo en la bandeja.

Las bandejas se fijan a los montantes 4 por cualquier
medio adecuado, por ejemplo, mediante tornillos con tuerca.

Resando ahora a las figuras 4 y 5, pueden apreciarse en
ellas, que las ruedas de la vagoneta son ruedas de construcción
30 en general habitual, en el sentido de que tienen un cubo 12,

•64708



una llanta 13, con pestaña 14 y un disco 15 que reúne ambas partes, estando el conjunto obtenido de una sola pieza.

Sin embargo en estas ruedas existen ciertos detalles peculiares destinados a aligerarlas de peso sin que por eso pierdan su rigidez mecánica. Así, los discos 15 van provistos de los usuales orificios aligeradores, y entre cada par de orificios 16 van dispuestos nervios de refuerzo, pero estos nervios están alternados entre sí, es decir, que los nervios 17 caen hacia un lado del disco y los nervios 18 hacia el otro.

La descripción que antecede, permite ver que se ha logrado una vagoneta especialmente estudiada para secaderos de tunel, cuyo peso ha sido reducido al mínimo, merced a la elección cuidadosa de los elementos constituyentes y a la juiciosa forma de ensamblarlos. Por ejemplo, el montaje de cada conjunto de angulares está estudiado por una forma que empleo de mano de obra especializada y de tiempo de trabajo pueda reducirse al mínimo. Asimismo, la estructura de las ruedas contribuye a este mismo deseable resultado, obteniendo así un conjunto ventajoso, que da cumplimiento a las exigencias del artículo 171 del Estatuto.

NOTA

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España por VEINTE años, son los siguientes:

1ª.- Una vagoneta para secadero de tunel, caracterizada porque consta de un bastidor hecho de perfiles angulares laminados, cuyo bastidor tiene un tren de rodamiento compuesto por



dos ejes, cada uno de los cuales tiene dos ruedas de pestaña, elevándose desde el bastidor de la vagoneta cuatro montantes formados también por hierros angulares, sobre los cuales, sujetas por órganos de fijación adecuados, van dispuestas las bandejas destinadas a sostener los elementos cerámicos a secar, colocándose estos montantes angulares de forma que los lados exteriores de los mismos, en el punto de su fijación al bastidor de la vagoneta, se aplican con sus dos caras planas exteriores a escuadra contra la escuadra formada por los largueros y travesaños del bastidor de la vagoneta; porque, en el bastidor de la vagoneta, el punto de fijación de cada uno de estos montantes angulares va cubierto por un segundo angular aplicado contra el bastidor, también a escuadra, pero realizándose esta aplicación con los bordes o cantos de sus alas, estando dispuestos estos puntos de contacto de los bordes de las alas ligeramente separados, pero adyacentes a los bordes de las alas del angular que forma el montante; porque, contiguo a este segundo angular exterior, con las mismas dimensiones de este y aplicado contra, por una parte el bastidor y por otra el citado segundo angular, va dispuesto un tercer angular, todo ello de manera que dos caras exteriores del segundo y tercer angulares quedan situadas en el mismo plano vertical, formando el tope de la vagoneta; y porque, en uno de los frentes de la vagoneta, va soldado, sobre los dos angulares contiguos cuyas caras exteriores quedan en un mismo plano vertical, un cuarto angular, realizándose su fijación de manera que los dos bordes de sus alas puedan fijados a las caras, situadas en un mismo plano, de los dos angulares citados, con lo que el vértice del ángulo queda hacia el exterior de la vagoneta, sirviendo este angular últimamente citado como contratope de la vagoneta.

•64708



22.- Una vagoneta, según se reivindica en el punto 12, caracterizada porque se emplean ruedas de pestaña hechas de una sola pieza y constituidas por un cubo, una llanta y un disco que reúne ambas partes, estando el disco aligerado gracias a una pluralidad de orificios practicados en su superficie y disponiéndose entre cada par de orificios aligeradores un nervio reforzador, estando estos nervios alternados, es decir, sobresaliendo uno hacia el exterior, el adyacente hacia el interior, el siguiente hacia el exterior y así sucesivamente.

32.- Una vagoneta para secadero de tunel.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de ocho hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, - 5 MAR. 1958

E.A.
Alberto Elizalde

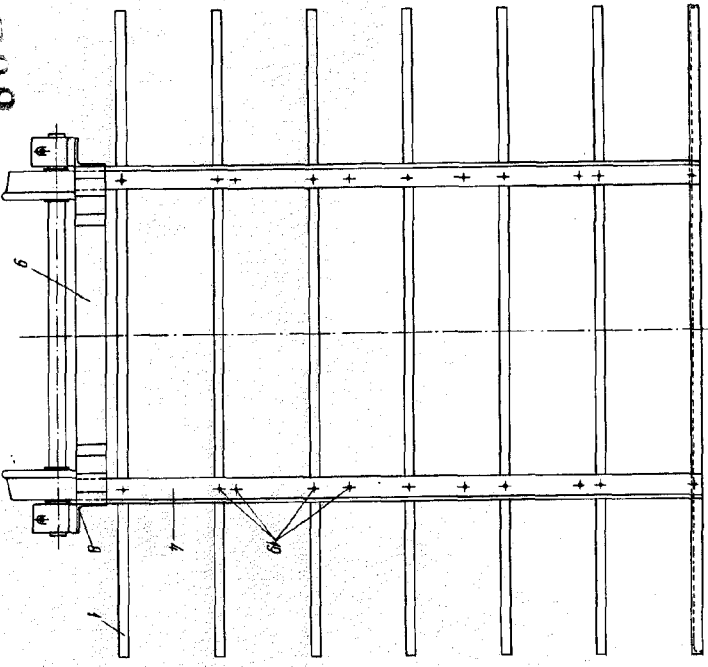


Fig. 2

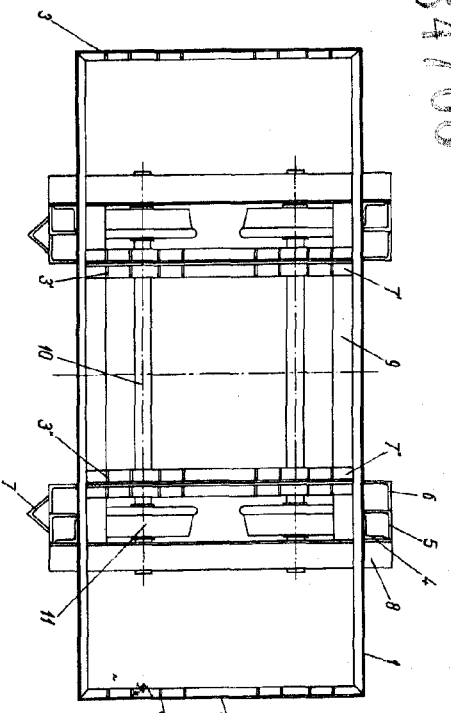


Fig. 1

64708

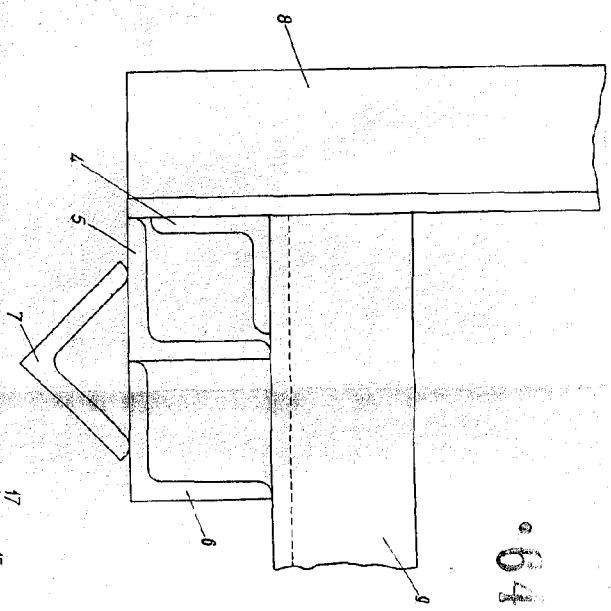


Fig. 3

64708

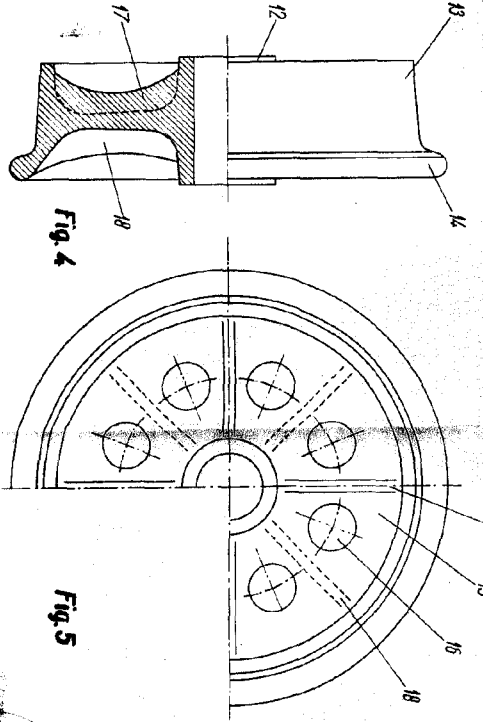


Fig. 4

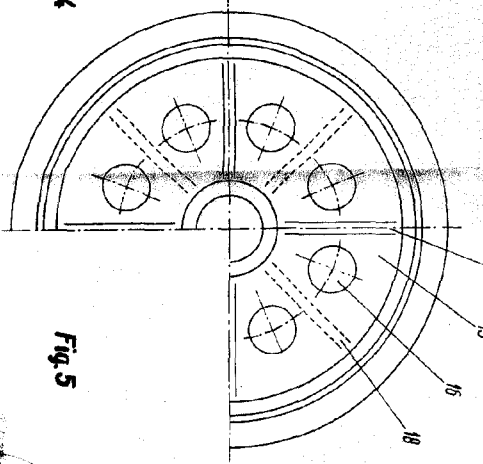


Fig. 5

Handwritten signature

