



biarse rápidamente y sin grandes trabajos todo el camino de la vía o solamente la posición de toma o despedida de las masas. Finalmente, es posible dar a la instalación una construcción tan ligera que puede, sin necesidad de disposiciones especiales, tenderse sobre terrenos blandos, como la superficie de turberas y lodazales.

La instalación consiste en un tren sin fin, o casi sin fin, de vagonetas de plataforma, que circulan sobre carriles dispuestos en círculo. La característica esencial de este tren estriba en que parte de dichas vagonetas de plataforma está dispuesta en forma de vagones motores. Estos vagones motores están repartidos uniformemente por el tren, de modo que no puede presentarse en sitio alguno del tren un esfuerzo excesivo de tracción o presión en los órganos de unión de la vía. El reparto uniforme de los pequeños y ligeros vagones motores por todo el tren le permite a éste vencer fácilmente grandes irregularidades del tendido, como posición defectuosa de los rieles en algunos sitios, radio exíguo de curvas, pendientes y bajadas.

Como se comprenderá, también puede darse a la cabeza del tren, cuando éste no sea completamente sin fin, mayor fuerza que al tren propiamente dicho, intercalando a este efecto en la primera parte del tren vagones motores en lugar de las vagonetas de plataforma a distancias algo menores entre sí que en el tren mismo. Y como las locomotoras, consideradas como medios de transporte, tienen forma exterior idéntica a la de las vagonetas de plataforma, no hay ningún obstáculo para ello. También, si se deseara aumentar la fuerza transportadora del tren, podrá colocarse mayor número de vagones motores, dando con ello mayor velocidad al tren y consiguiendo un rendimiento más elevado.

La fig. 1 representa, a título de ejemplo, una parte del tren. En dicha figura, el número 1 es la vía, con las traviesas 2. El número 3 es una vagoneta de plataforma, que se supone construida con bogie radial o carro articulado. El número 4 representa un vagón

motor. El eje 7 de la vagoneta siguiente va acoplado con articulación universal. El motor 8 acciona, por intermedio de la cadena 9, las ruedas 10 de la locomotora de bogie radial. Los apoyos 11 y 12 soportan chapas planas o ligeramente cóncavas, sobrepuestas de solapa de modo que forman una cinta continua. La carga del tren se hace echando o amontonando el material a transportar, y la descarga arrasándolo.

En el caso del transporte de materiales de gran peso específico, las plataformas estarán sometidas en el arrasamiento a esfuerzos muy rudos y expuestas al rápido desgaste. Además aumentará la resistencia contra el arrasamiento de tales masas en tal medida.

En el caso del transporte de materiales de gran peso específico, las plataformas estarán sometidas, al hacerse el arrasamiento, a esfuerzos muy rudos y expuestas al rápido desgaste. Además, con materiales de esta clase, aumentará la resistencia contra el arrasamiento en tal medida que será preciso mantener elevada la fuerza impulsora de las locomotoras repartidas por el largo del tren. La fuerza necesaria para la operación de arrasar excederá considerablemente de la que exija el transporte en sí, haciendo que el servicio se realice en condiciones desfavorables. Para estos materiales es poco conveniente el tren de cinta formada por planchas, y más apto es el que consiste en una serie sin fin o casi sin fin de vagonetas de caja o tolva.

Las vagonetas de caja circulan, lo mismo que las de plataforma, sobre carriles dispuestos en círculo; y también en este tren de cinta formada por cajas, parte de las vagonetas de caja están dispuestas en forma de vagones motores. Estos vagones motores están también repartidos uniformemente por el tren, intercalando por ejemplo un vagón motor entre cada 50 vagonetas de caja. De este modo se evita, como en la disposición del tren anterior, que se ejerza tracción o presión excesiva en los órganos de unión de la vía. Cuando el tren no sea sin fin, puede darse más fuerza a la

cabeza intercalando en esta parte mayor número de vagones motores.

También para este tren de cajas, la operación de llenar se hace en corriente continua. El vaciado se efectúa en el puesto de descarga por el volteo automático de las vagonetas. Tratándose de vagonetas parecidas a los vagones de descarga automática de las vías férreas, queda, al llegar al puesto de descarga, el cuerpo de la vagoneta automáticamente levantado de su fondo de caballete, con lo cual se vacía la vagoneta.

La figura 2, representa, a título de ejemplo, parte del tren de cinta transportadora formada por cajas. Las vagonetas de caja 1, llevan bogie radial y corren con sus ruedas 2 sobre los carriles 3. Las distintas cajas se cubren de solapa por sus partes 4 de modo que forman una cadena sin interrupción y que, al llenarlas, no puede caer material entre las cajas. En las cajas van montados los rodillos 5, que al llegar al puesto de descarga suben por la curva 6, indicada por puntos en el dibujo; con ello quedan giradas las cajas alrededor del punto 7 y llevadas a la posición de volteo. En esta posición, las puntas salientes de las cajas entran en las guías resbaladeras 8, evitando que las masas de material, al caer, ensucien el carro de la vagoneta.

También en la figura 2 la vagoneta del medio es vagón motor. Su motor 9 acciona por intermedio de la cadena 10 las ruedas 11 de la locomotora.

N                    O                    T                    A.-  
-----

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

1.- Tren de cinta transportadora formada de planchas o cajas, que corre sobre rieles y está compuesto de distintas vagonetas de plataforma o de caja, caracterizado por disponerse parte de las

vagonetas de plataforma o de caja en forma de vagones motores.

2.- Tren transportador con vagonetas de plataforma o caja.-

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

23 Consta esta memoria de cinco páginas foliadas y escritas por una sola de sus caras.

Madrid, á 12 de Julio de 1930.

Leocadio López y López.-

P.P.=

Fig. 1

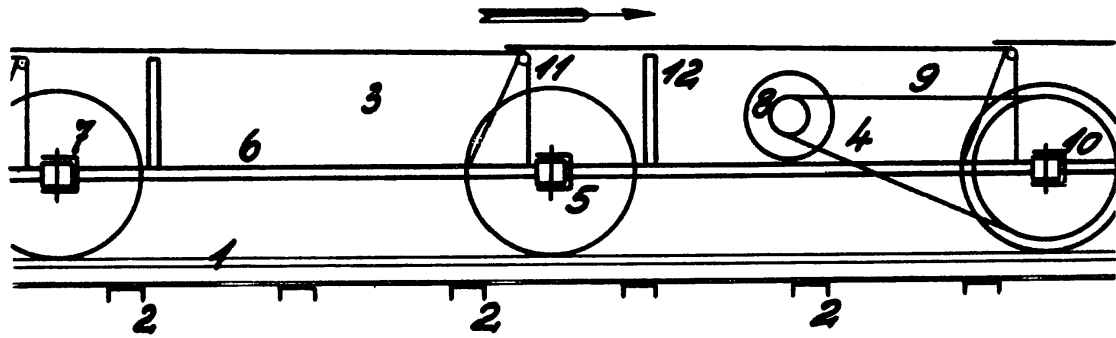


Fig. 2

