

126108

5



126108

MODELO DE UTILIDAD  
POR VEINTE AÑOS  
EN ESPAÑA

Solicitado a favor de D. JOAQUIN REVERT BIOSCA, de nacionali-  
dad española, domiciliado en Puerto de Sagunto (Valencia)  
C/. General Primo de Rivera, 87

p o r

=O=O=O=O=O="TRANSPORTADOR CONTINUO AEREO POR CADENA SIN-FIN

~~~~~

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

En el cuerpo de la presente Memoria y con la ayuda  
del Plano anexo, van a quedar expuestas las características  
que concurren en un interesante transportador continuo aéreo  
por cadena sin-fin, que permite el transporte de objetos en  
pequeñas plataformas, tanto en un plano horizontal como en  
planos cambiantes, inclinados e incluso verticales, por lo qu  
ha de considerarse que ha de tener una gran aceptación en es-  
tablecimientos comerciales, almacenes, depósitos, etc. pues-  
to que su instalación es relativamente sencilla y económica,

5



10 y sus elementos garantizan un funcionamiento eficiente y du-  
radero, siendo por todo ello merecedor de que se otorgue a su  
titular el privilegio de su exclusiva explotación industrial  
y comercial en España y territorios dependientes, que atribu-  
ye la vigente Ley de Propiedad Industrial.

15 Para facilitar nuestra descripción se ha estimado  
oportuno acompañar una lámina de dibujos, en la que se ilus-  
tra un caso práctico de realización, con la natural salvedad  
de que este ejemplo, por este mismo carácter, deberá ser am-  
pliamente considerado y sin carácter limitativo alguno.

20 La figura 1ª del plano nos muestra en alzado y vis-  
ta lateral, el carro transportador, con parciales secciones  
que nos faciliten su comprensión; la figura 2ª constituye  
una vista de un tramo parcial del tendido para mostrar las po-  
sibles diferencias de nivel o plano en que puede verificarse  
25 su trazado; la figura 3ª nos muestra un detalle de cómo se ve-  
rifica un cambio de dirección en un plano horizontal, y en la  
figura 4ª se expresa el esquema del grupo motor-reductor y  
tensor.

30 Lógicamente este transportador continuo, está ac-  
cionado por un electromotor con la necesaria reducción de ve-  
locidad, con el fin de acompasar ésta a las peculiares carac-  
terísticas que deba reunir, según el tipo de local o negocio  
en que se monte aquel.

35 La cadena en que consiste este transportador, es  
del tipo de "eslabón", con unidades todas ellas iguales, si  
bien será aconsejable que ofrezcan su diámetro mayor sensi-  
blemente prolongado con relación al diámetro menor perpendi-  
cular; la figura 1ª en la vista lateral nos da una perfecta  
idea del tipo de eslabón a que nos referimos.

40 Refiriéndonos pues a las precitadas figuras, vemos  
que el tendido está constituido por un camino de rodadura -1-

126108

-3-



45

constituido por un simple perfil en T invertida, cuyos dos tramos laterales sirven de camino de rodadura o deslizamiento de sendas ruedecillas -2- dos por cada carrito, portadoras axialmente de sendos casquillos -3-, en cuyo seno se hallan los ejes de giro -4-, montados con el concurso de las tuercas -5-, sobre los brazos de la horquilla -6-, cuyo conjunto de dos brazos forman la horquilla única sustentadora del carro transportador.

50

La horquilla -6-, cuya rigidez garantiza que las ruedas no abandonen sus caminos de rodadura, ofrece más abajo de su punto de unión, unos topes redonditos -7-, y por debajo de éstos queda pasado el eslabón -8-, que se dispone en posición horizontal, o mejor dicho en posición perpendicular al eje de simetría bilateral del conjunto del carro, estando este eslabón comprendiendo o abarcando entre sus brazos paralelos a la horquilla, y quedando apretado contra los topes redonditos -7-, merced a las bridas -12-, en ángulo recto que le presionan, las cuales son atravesadas, al igual que la horquilla por el tornillo -10-, que queda asegurado con la tuerca -11-, ofreciendo la horquilla por debajo el doble orificio que permite el paso del gancho -9-, del que penderá la bandeja del carro transportador.

55

60

65

El eslabón -8- solidario del carro transportador, queda unido de la forma normal y corriente a los eslabones contiguos, de igual forma que él, y con la holgura necesaria en ambos extremos, para permitir el libre juego de articulación que permita pasar del plano horizontal al inclinado e incluso al plano vertical.

70

Los cambios de dirección del transportador, se verificarán mediante la disposición de ruedas locas, en aquellos puntos que constituyan dichos cambios, provistas de los elementos necesarios para contribuir a facilitar la marcha y no



75

80

entorpecerla, bién sean aquellos dientes o estríados en las bandas de rodadura. Estos cambios de dirección, forzosamente, describirán un arco más o menos acusado, y cuando el cambio de dirección sea para pasar de un plano horizontal a uno inclinado o vertical, el perfil en T invertida del camino de rodadura, se transformará en perfil de doble T, tal y como muestra la figura 2ª, con el fin de impedir que la tracción, al elevarse hacia arriba, saque al carrito del camino de rodadura, y roce la horquilla contra la parte inferior del perfil, frenando su marcha.

85

90

Para que el engrane de los dientes de las ruedas que accionan el transportador, o de las que constituyen los cambios de dirección, en los eslabones del mismo, sea en todo momento perfecto, es aconsejable disponer, tal y como muestra la figura 4ª, un conjunto tensor -18-, que ejerza una acción constante, suave, pero firme, de tensión del grupo constituido por el motor -17-, reductor -16-, y rueda tractora -19-, englobada ésta ya en el tendido del transportador, y cuyo tendido ofrecerá de trecho en trecho, los brazos -14- que constituyen el sostén del camino de rodadura, y que se muestran solidarios del nervio vertical de la T invertida.

95

100

La estructura someramente descrita, puede ser objeto de modificaciones de detalle de tamaños y proporciones, así como de materiales en sus diferentes partes, podrá ser aplicada a cualquier tipo de transporte, y lógicamente ofrecerá la necesaria relación de resistencia de materiales, número de brazos-soporte en el tendido, ruedas para cambios de dirección etc. etc., de acuerdo con el tipo de materiales u objetos que hayan de ser cargados en los carros del transportado Su esencialidad queda concretada en la siguiente

26108 126108 5 D

-5-

NOTA



105

Los puntos que se reivindicacion en el presente Modelo de Utilidad, son:

110

1º.-Transportador continuo aéreo de cadena sin-fin, que se caracteriza porque el elemento de tracción está constituido por una cadena de eslabones, iguales, preferentemente alargados, en los cuales y de trecho en trecho se solidarizan los carros o elementos de transporte.

115

2º.- Transportador continuo aéreo de cadena sin-fin que se caracteriza porque el eslabón en que se solidariza el carro o transportador, se dispone en posición horizontal, o mejor dicho perpendicular al eje de simetría de la horquilla, que quedará comprendida entre los brazos paralelos del eslabón, los cuales quedarán fuertemente solidarizados a la horquilla, al quedar aprisionados entre unos topes situados en la parte superior y externa de la horquilla y el tramo horizontal de unas pletinas en ángulo situadas en la parte inferior del eslabón, y solidarizadas éstas a la horquilla por medio de un pasador. Y

120

125

3º.- "TRANSPORTADOR CONTINUO AEREO DE CADENA SIN-FIN", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en el plano adjunto para su mejor comprensión.

-6-

126108

5 D



Esta Memoria consta de SEIS hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 127 líneas.

Valencia, 29 Noviembre 1966

Por autorización del interesado.

*Juan López*

FIG. 2

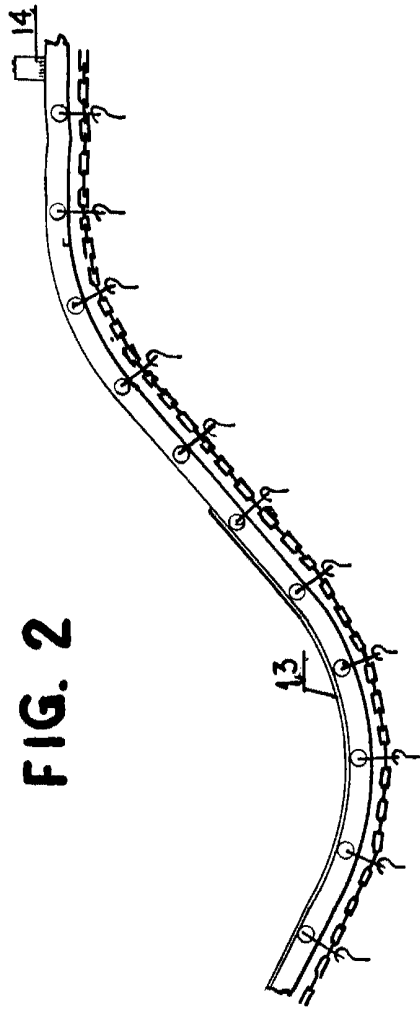


FIG. 3

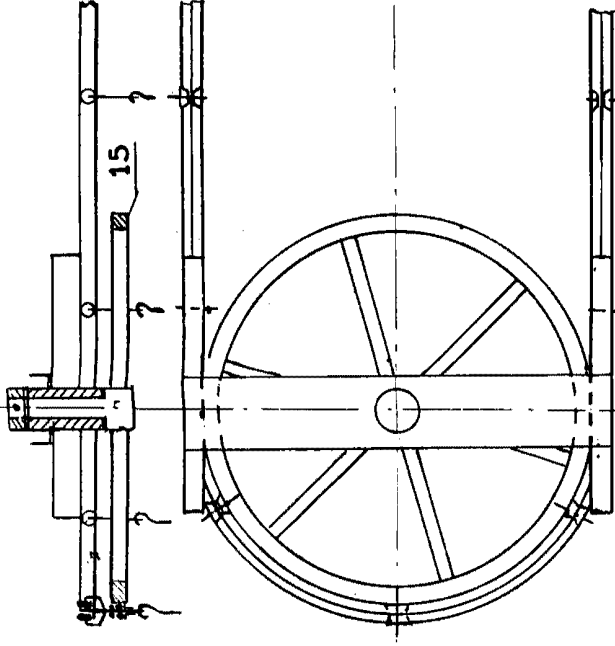


FIG. 1

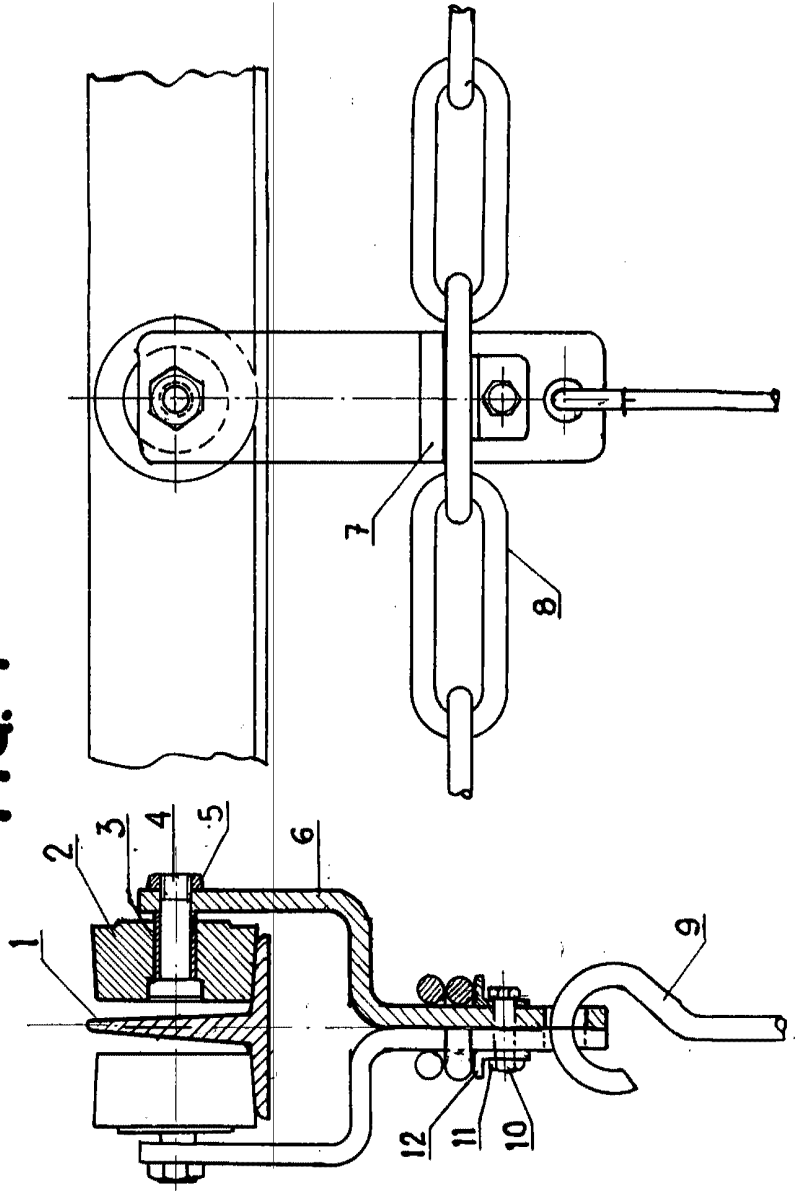
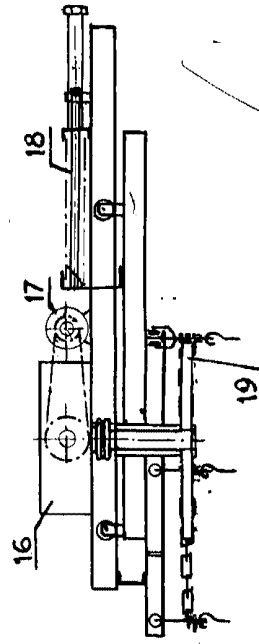


FIG. 4



ESCALA VARIABLE  
 VALENCIA, DICIEMBRE 1966  
 P.A.

*J. A. López*

