

140810



1936

- 8 ENE. 1936

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

en

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de William Platts Kellett, de nacionalidad norteamericana, residente en 16 Hilltop Road, Bronxville, Nueva York, Estados Unidos de América, por "UN EQUIPO PARA TRANSPORTES".

Este invento se refiere a mejoras en el equipo para el transporte, del tipo en que las mercancías se cargan en depósitos portátiles, preparados para transbordarlos a los vehículos y plataformas de transporte y desde los mismos, por cuyo medio se facilita en alto grado el manejo de los depósitos citados, y dichos depósitos se sostienen de modo seguro sobre el vehículo de transporte en condiciones tales que los soportes de los depósitos se libran de los impulsos destructivos, y a permitir además, las facil

5

10



adaptación de los furgones de carga corrientes al manejo económico de las expediciones pequeñas, o inferiores a la carga completa de los vagones.

15 De acuerdo con este invento, se dispone un gran número de rodillos de soporte, en filas colocadas en sentido transversal del cucllo del vagón de ferrocarril o vehículo de transporte, para establecer el contacto de rodadura y sosten con el depósito con objeto de conseguir que este pueda colocarse en su sitio con facilidad y exactitud, disponiéndose medios de sujeción que tienen por objeto limitar el desplazamiento longitudinal y transversal del depósito sobre los citados rodillos montados sobre el suelo.

25 Este invento, además prevé la disposición, en el depósito, de soportes de ruedas, de tal modo relacionados con los rodillos de sostén del depósito, montados en el suelo del vehículo, que el ajuste de estos rodillos con el depósito, sirve para sostener los soportes de ruedas del depósito separados del suelo del vehículo para librar así a estos soportes de ruedas del peso y de los esfuerzos durante el tránsito.

30 En los dibujos:

La figura 1, es un alzado lateral de una parte de un furgón de transporte y representa un depósito abierto y una parte de uno cerrado colocados sobre el furgón.

35 La figura 2, es una vista en alzado de frente del furgón y representa la vista lateral de los depósitos montados encima del mismo.

40 La figura 3, es un corte parcial de detalle a mayor escala de los medios para sujetar los depósitos al furgón, y representa también una parte del depósito y del furgón.

45

La figura 4 es un alzado a escala aumentada de una esquina de un depósito y del soporte de rodillos correspondiente, montado en el suelo del furgón, y representa también los medios para sujetar los depósitos en su sitio.

50

La figura 5, es una vista en planta de los detalles representados en la figura 4.



55

Se ha propuesto el embalar las mercancías en depósitos que se colocan sobre los furgones de ferrocarril para el transporte de un sitio a otro, y se han ideado gran número de formas de depósitos algunas que hacen necesario colocarlas en cavidades o entre paredes del furgón de transporte, por medio de grúas; otras provistas de soportes de rodillos que les permiten rodar sobre estos.

60

Este invento se ha ideado para facilitar el manejo de cualquiera de estos tipos de depósitos.

65

En la aplicación de este invento, en este caso representada, el suelo 1 del furgón de transporte 2, tiene, montado encima, un dispositivo de rodillos 3 colocado en filas transversales separadas, de un lado a otro del suelo del furgón.

70

Los rodillos están sostenidos por ejes 4 montados a través de las quicioneras 5 de los bloques 6, que, con preferencia, se construyen de hierro fundido; estos bloques, en sus extremos, se sujetan entre sí, por tornillos 7. Los bloques están colocados de un lado a otro del suelo del furgón al que se sujetan fuertemente por tornillos 7'. Con esta construcción compacta de los rodillos y sus quicioneras

75

por separado, se verá que si cualquiera de los rodillos o de sus quicioneras se estropea o precisa la substi-



80

tución, puede conseguirse llevarla a cabo facilmente quitando los tornillos 7 de conexión y los de sujeción 7' del bloque de que se trate, efectuando el cambio sin necesidad de mover los bloques restantes.

85

Además, esta construcción permite el ajuste vertical entre los distintos bloques de rodillos, para compensar la desigualdad de la superficie del suelo y conseguir, por tanto, una carga mas equilibrada sobre los rodillos.

90

Las filas de bloques 6, con preferencia, están separadas una distancia igual a la que existe entre los rastreles metálicos 8 que se prolongan transversalmente debajo de los depósitos 9, y estos rastreles están provistos de zapatas 10 inclinadas hacia arriba que sobresalen de la pared lateral de los depósitos.

95

Como se representa, los verdaderos rastreles, con preferencia, están contruidos de chapa metálica gruesa curvada hacia arriba en los extremos sobresalientes y fuertemente arriostrados para su sujeción a las correspondientes superficies inferiores de las zapatas 10, que, con preferencia, están constituidas por fuertes piezas fundidas o forjadas, provistas de pestañas fuertemente atornilladas o roblonadas a las paredes del depósito.

100

105

Algunos de los depósitos representados, están provistos de ruedas 11 en ellos montadas entre los rastreles, a una distancia suficiente para no tocar a los bloques de rodillos 6.

Al colocar los depósitos sobre el furgón, los rastreles 8 se colocan alineados con las filas de rodillos 3 y las zapatas inclinadas 10 facilitan la cómoda colocación del depósito sobre los rodillos 3.

110 Luego se empuja el depósito hasta que ocupe su posición sobre el furgón.



115 Entre las filas mas próximas de bloques de rodillos 6, y junto a los rodillos extremos, se disponen bloques 12, cada uno de los cuales tiene un par de ranuras rectangulares y transversales de guía 13 en las que se montan a deslizamiento los pernos de trabazón 14.

120 Sobre las ranuras de guía 13, se dispone una placa de cubierta 15 provista de pestañas dobladas hacia abajo en los extremos, y cada uno de los pernos 14 tiene un extremo sobresaliente 16 que resbala por debajo de las pestañas, mientras el cuerpo del perno se mueve en el interior de las ranuras de guía una distancia muy reducida.

125 En la placa de cubierta 15 se dispone una serie de taladros 17 en sentido diagonal, y a través de cada uno de estos orificios, de la placa de cubierta puede introducirse una clavija 18 de modo que atraviese un orificio correspondiente del perno de trabazón; la disposición diagonal, da por resultado el ajuste preciso de los pernos.

130 Los extremos sobresalientes 16 de los pernos de trabazón, están dispuestos para ajustarse con la pestaña vertical 19 de los bloques de retención 20, sujetos a las paredes laterales de los depósitos, y para cubrir su parte de pestaña horizontal.

140 Los bloques 12 se disponen por pares en lados opuestos del furgón y, están de tal modo separados, en relación con los bloques de retención 20 montados en los lados del depósito en la relación ade-

cuada, que estos bloques se colocaran siempre alineados con los pernos deslizables, cualquiera que sea el modo en que se coloquen los depósitos.

145



En cada uno de los bloques 12, se dispone un par de pernos cada uno de los cuales se prolonga lateralmente en una dirección y sujeta el depósito adyacente, y dado que estos bloques están colocados en los lados opuestos del furgón y entre los depósitos, estos quedarán fuertemente sujetos en su sitio para evitar a la vez sus movimientos lateral y longitudinal, y la superposición de los pernos a la pestaña horizontal de la pieza 20, sirve para limitar la oscilación de los depósitos.

150

155

En el borde inferior de cada depósito y a la mitad de su longitud, se sujeta una pieza fundida 21 provista de una pestaña saliente 22 que se ajusta a deslizamiento debajo de las pestañas 23 que se prolongan longitudinalmente en todo el ancho del bloque 12 y a los dos lados del mismo. De este modo el depósito queda fuertemente sujeto y no puede oscilar a causa de los choques longitudinales que el furgón recibe.

160

165

No se pretende desde luego, que las pestañas 22 y que las piezas 23 que las cubren actúen para restringir el movimiento del depósito en el sentido longitudinal del furgón, ya que es conveniente que los depósitos puedan recibir un ajuste limitado en la dirección longitudinal del furgón al colocarlos primitivamente entre los pernos de trabazón 16 fuertes y ajustables, y, por esta razón, se dispone, con preferencia, un ligero juego entre las pestañas 22 y las piezas 23, en el sentido longitudinal del furgón, y de este modo no sufrirán los esfuerzos debidos a los choques longitu-

170

dinales.

175



Los bloques de sujeción están unidos entre sí, por pares, en el sentido transversal del furgón, por hierros 24 en C, que de este modo dan lugar a una gran fuerza de sustentación con el esfuerzo mínimo sobre cada uno de los elementos de tope y del conjunto del furgón.

180

Con preferencia, en las paredes laterales de los depósitos, se disponen barras de guía 25 entre los bloques de retención 20, con objeto de obtener una cara de roce lisa que no se agarre sobre ninguna parte saliente del equipo del furgón, al colocar el depósito encima de éste.

185

Los costados del depósito que llevan los bloques de retención 20 y las barras de guía 25 y cooperan con los extremos 16 de los pernos de trabazón, pueden considerarse como los extremos "anterior" y "posterior" de los depósitos, cuando estos ocupan su posición final sobre el suelo del furgón.

190

En el empleo de este equipo, los depósitos 9 se cargan en un sitio adecuado, con preferencia en el almacén. Luego se colocan sobre el furgón, bien haciéndolos rodar hasta el mismo, o bien levantándolos hasta él.

195

No siempre es posible situar el furgón en la posición exacta para colocar el depósito sobre el mismo en la verdadera alineación, pero la disposición de rodillos 3 sobre el suelo del furgón permite que los depósitos, por rodadura, ocupen su posición adecuadamente alineada entre los bloques de sujeción, con relativa facilidad; los rastreles 8 se montan rápidamente sobre los rodillos y permiten el movimiento de deslizamiento lateral sobre la superficie de contacto de estos en el sentido longitudinal del vagón, para colo-

200

205

car los depósitos en su posición relativa adecuada.

210

Al colocar los depósitos, los pernos de los cloques 12 de un lado del furgón, se disponen en la posición sobresaliente y dichos depósitos son por ellos detenidos cuando se hacen rodar hacia su sitio. Luego se actúa sobre la otra serie para que se ajuste con la serie opuesta de bloques de retención, sujetando así el depósito en su sitio de modo seguro.

215

Se comprenderá que los bloques 6 que contienen los rodillos 3 y los bloques 12 que llevan los pernos de trabazón, junto con las riostras 22, pueden colocarse muy fácilmente en posición sobre el suelo de cualquier vehículo corriente o furgón, y que éstos, por tanto, estarán debidamente equipados para emplearlos en el servicio de transportes por medio de depósitos.



220

-----o N O T A o-----

225

Los puntos de invención propia y nueva, que se presentan para que sean objeto de esta Patente de VEINTE años, son los siguientes:

230

1º.- Un equipo para transportes, del tipo en que las mercancías se cargan en depósitos portátiles, preparados para transbordarlos a los vehículos y plataformas de transporte y desde los mismos, caracterizado por la disposición de un gran número de rodillos de soporte montados en filas que se prolongan en sentido transversal del suelo de un furgón de ferrocarriles o de un vehículo de transporte para contacto de

235

rodadura y sostén con el conjunto del depósito, para facilitar la colocación de éste, disponiéndose medios de trabazón en combinación con el mismo, que funcionan para

limitar el desplazamiento longitudinal y transversal del depósito sobre los rodillos citados montados sobre el suelo.

240



2º.- Un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 1º, caracterizado por que los soportes provistos de ruedas, montados en el depósito, están de tal modo relacionados con los rodillos de soporte del depósito montados en el suelo del furgón, que el ajuste de estos rodillos del suelo del furgón con el depósito, sirve para sostener los soportes de ruedas del depósito fuera de contacto con el suelo del furgón, para librar así los soportes de ruedas del depósito, durante el tránsito, del peso y de los esfuerzos,

245

250

3º.- Un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 1º o 2º, en el que en el fondo del depósito, y en sentido transversal del mismo, se sujetan "rastreles" o análogos para el contacto de rodadura con las filas transversales de rodillos del suelo del furgón.

255

4º.- Un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 1º, 2º o 3º, caracterizado por que los citados rodillos del suelo del furgón, son de forma prácticamente cilíndrica y establecen contacto con la parte inferior de los depósitos en un plano prácticamente horizontal, por cuyo medio los depósitos pueden hacerse "patinar" fácilmente, o moverse en sentido longitudinal de los mismos sobre dichos rodillos del suelo, para juntar los depósitos unos con otros, y/o en mas ajustada cooperación con los medios de trabajo de los mismos.

260

265

5º.- Un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 3º, en el que los "rastreles"

270

275



280

citados presentan la forma de planchas de superficie plana y amplia, que tienen extremos inclinados en forma de zapata que sobresalen de las paredes del depósito, para asegurar la fácil subida de los "rastreles" sobre los rodillos con objeto de facilitar el movimiento suave de los depósitos al colocarlos en su posición sobre los rodillos del suelo.

6º.- Un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 5º, en el que se disponen elementos, en forma de fuertes zapatas con pestañas, sujetos al depósito y que tienen superficies inferiores inclinadas que se ajustan a las partes extremas inclinadas de las planchas que forman los "rastreles", y las sostienen.

285

7º.- Un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 1º o 2º, en el que los medios de trabazón citados se disponen en el suelo del furgón o vehículo a un lado de cada una de las filas de rodillos del suelo, para ajustarse con los extremos "anterior" y "posterior" de los depósitos solamente y sujetar los mismos contra los desplazamientos horizontales, verticales y de oscilación sobre el suelo del vehículo.

290

295

8º.- En un equipo para transportes, según lo reivindicado en el punto 7º, unos medios de trabazón que comprenden bloques de retención sujetos en las esquinas de los extremos del depósito y que tienen pestañas de sujeción dispuestas vertical y horizontalmente y elementos de sujeción ajustables, con respecto al suelo del vehículo, para superponerse a las respectivas pestañas de sujeción y formar tope con los extremos del depósito.

300

9º.- Un equipo para transportes.

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

Esta Memoria consta de once hojas, escritas por una sola cara.

Madrid, 8 de Enero de 1936.



P. A.
Alberto de Elzaburu

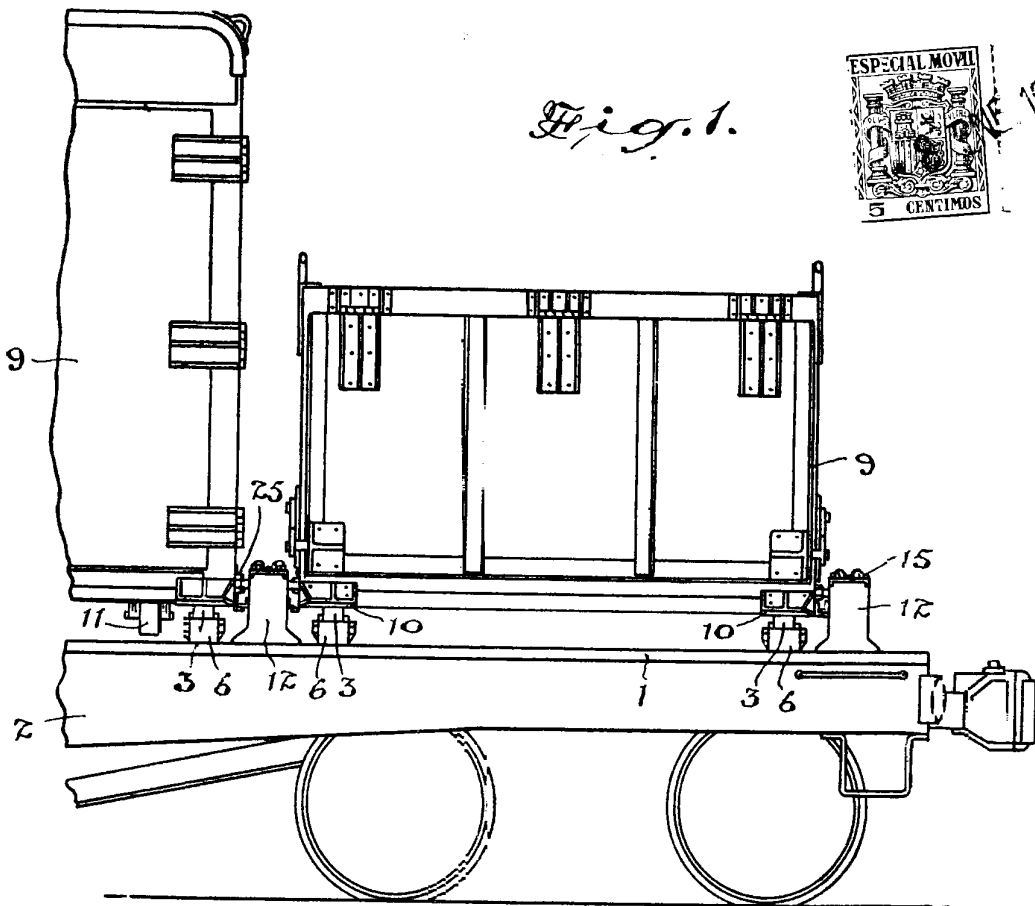
Por Poder
[Handwritten signature]

22441



1936

Fig. 1.



Albergo de Elizabur

Fig. 2.

Handwritten signature or name, possibly "G. ..."

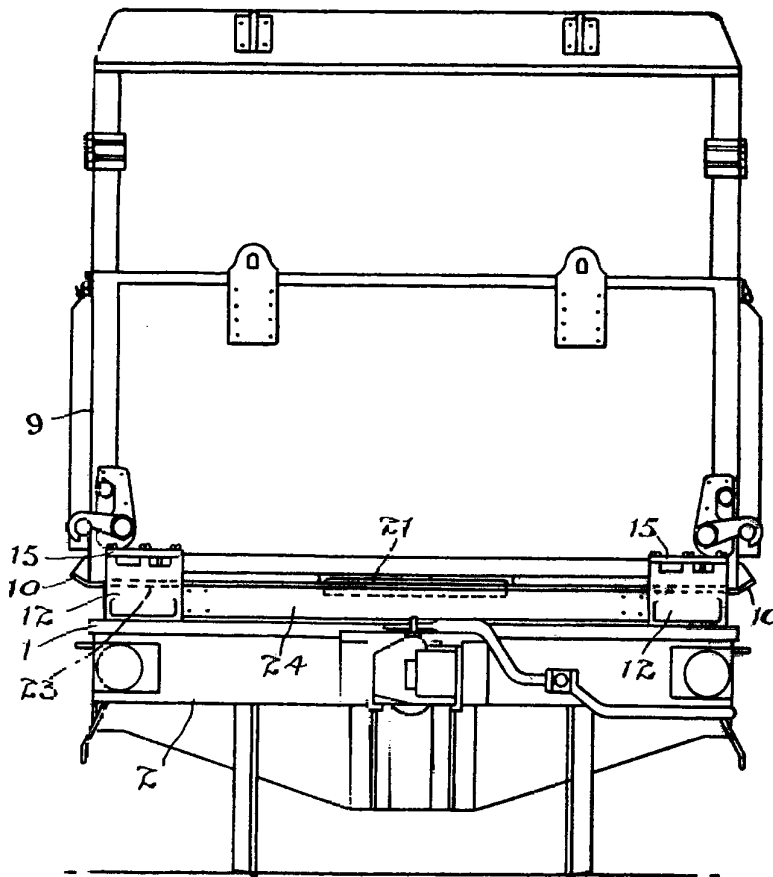


Fig. 3.

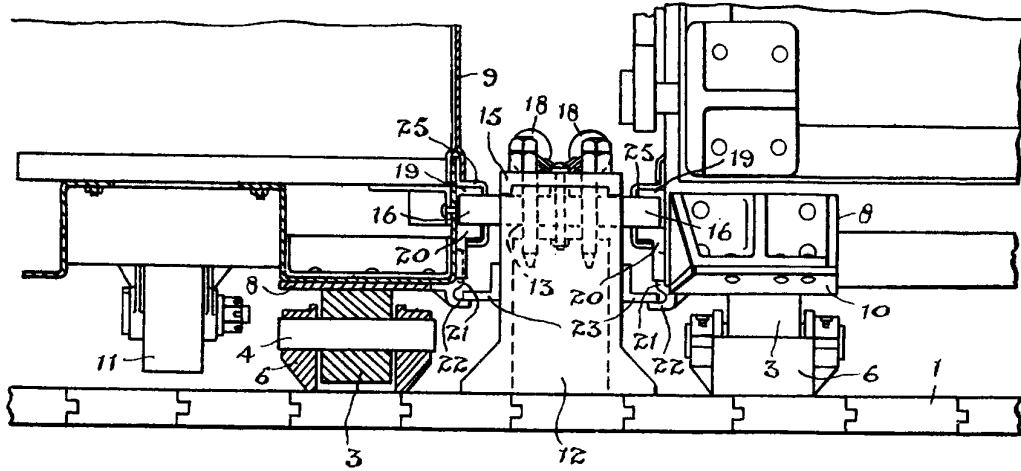


Fig. 5.

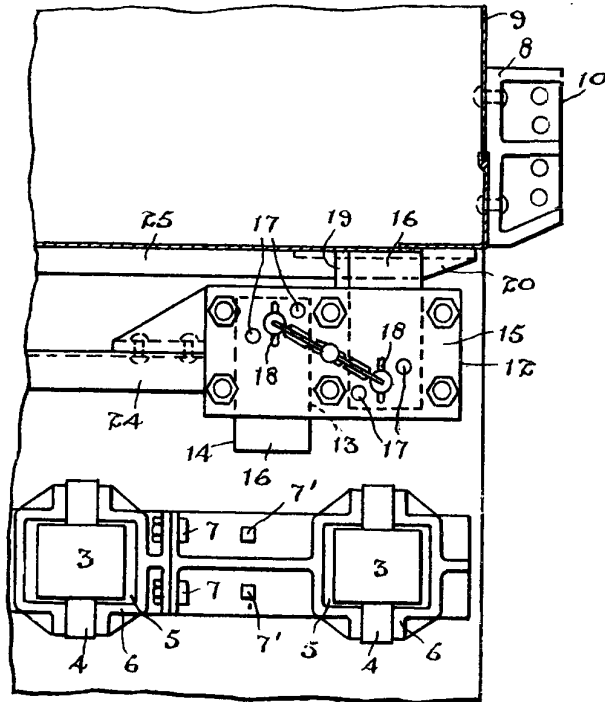
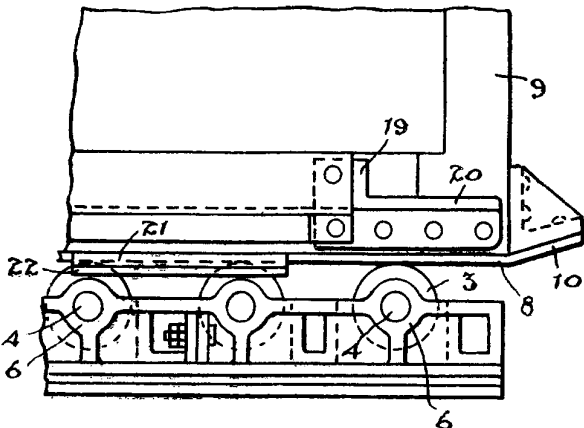


Fig. 4.



P. A.
 Alberto de Elizaburu
 Por Poder