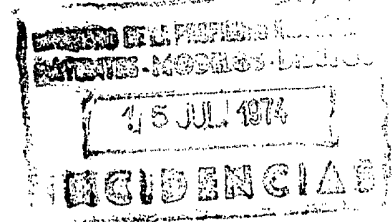


F. C. 27-3-1976

204338

Int. Cl.: B65G	15 JUL 1974
----------------	-------------

204338



MEMORIA DESCRIPTIVA.

CORRESPONDIENTE A UN MODELO DE UTILIDAD.

POR: CARRIL DESLIZABLE POR RODAMIENTOS PERFECCIONADO.

PARA TODO EL TERRITORIO NACIONAL.

POR UN PERIODO DE VEINTE AÑOS.

A FAVOR: D. Jose Ramón PASCUAL BARBERA.

RESIDENTE: BARCELONA, Monte de Orsa nº 2.

=====



MEMORIA DESCRIPTIVA

5,- Cuando se trata de desplazar grandes pesos, suspendidos se recurre normalmente a perfiles de hierro mecanizado cuyo costo resulta bastante elevado. Si además de ser un elemento pesado, su centro de gravedad no permanece en el plano vertical del carril, entonces es necesario sobredimensionar el mismo para que pueda compensar el desequilibrio del peso.

10,- El carril que trata de describirse en esta solicitud de Modelo de Utilidad, presenta las ventajas de una fácil y barata construcción, además de permitir normalmente pesos desequilibrados.

15,- Su utilización más específica se centra en el desplazamiento horizontal de contenedores, estanterías, archivos, etc., además sobre una superficie vertical.

20,- Como puede verse en la Figura -1- y sus secciones A-A' y B-B' de la adjunta hoja de planos, el carril está formado básicamente por dos piezas, una exterior normalmente sujeta al paramento vertical y otra interior que se desliza apoyándose sobre rodamientos.

El carril exterior -1- ha de tener unas dimensiones tales, que permitan el deslizamiento de los rodamientos verticales -2- y de los rodamientos horizontales -3-.

25,- Ambos tipos de rodamientos -2- y -3- encuentran unidos solidariamente por su pista interior al perfil deslizable -4-, en el que existen unas escotaduras -5- que permiten el paso de los rodamientos verticales -2-.

30,- La longitud del carril exterior estará de acuerdo con la máxima distancia de deslizamiento que se precise, mientras que la del perfil interior -4- debe ser semejante a



15

del contenedor o estanteria a transportar.

Sobre dicho perfil deslizable -4- se sujetan rígidamente según puede verse en la Figura -2- unas escuadras -6- capaces de soportar el contenedor o estanteria.

5,-

Para evitar deformaciones en el perfil deslizable, es recomendable que por cada rodamiento vertical exista un par de rodamientos horizontales. Los primeros soportan la componente vertical del peso del contenedor o estanteria por lo que en general deberán ser de mayor sección y prestaciones que los segundos, que se limitan a soportar la componente horizontal de la fuerza originada por el desequilibrio del peso.

10,-

Su fabricación resulta de gran sencillez y economía. El carril puede realizarse en chapa de hierro mediante procesos convencionales de plegado al igual que el perfil deslizable o bien en materiales extruidos.

15,-

Las secciones o grosores y materiales a emplear son función específica del empleo a que se piensa someter el carril así como de los rodamientos a emplear.

20,-

La utilización de rodamientos en ambos casos, permite un deslizamiento seguro y uniforme, con unos rozamientos mínimos, pudiendo realizarse el desplazamiento normalmente.

NOTA

25,-

Por todo lo anteriormente expuesto, se declararán de novedad y utilidad, las siguientes:

REIVINDICACIONES

30,-

1ª.- Carril deslizable por rodamientos perfeccionado, caracterizado esencialmente porque comprende dos perfiles metálicos singulares, uno de guía de longitud igual o mayor al desplazamiento deseado, otro guiado de longitud apropiada al

- 4 204338



peso o volumen a desplazar, en forma de U.

5,-

2ª.- Carril deslizable por rodamientos perfeccionado de acuerdo con la reivindicacion anterior, caracterizado esencialmente porque en el perfil guiado existen una pluralidad de alojamientos para otros tantos rodamientos principales, cuya pista interior es solidaria a dicho perfil y - cuya pista exterior rueda sobre la parte inferior del perfil de guia, soportando la componente vertical del peso sustentado.

10,-

3ª.- Carril deslizable por rodamientos perfeccionado de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, caracterizado esencialmente porque correspondiendo a cada rodamiento principal existen otros dos, generalmente de menores dimensiones solidarios por su pista interior a las caras paralelas del perfil guiado, de forma que sus pistas exteriores - ruedan sobre las correspondientes del perfil guia, soportando la componente horizontal del peso sustentado.

15,-

4ª.- carril deslizable por rodamientos perfeccionado, de acuerdo con las reivindicaciones 2ª y 3ª y caracterizado esencialmente porque dada la distancia y colocación de los rodamientos en el perfil guiado, permite el desplazamiento de grandes pesos cuyo centro de gravedad no esté en el plano formado por los rodamientos principales.

20,-

5ª.- CARRIL DESLIZABLE POR RODAMIENTOS PERFECCIONADO.

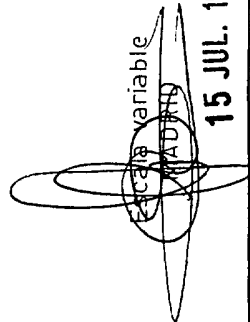
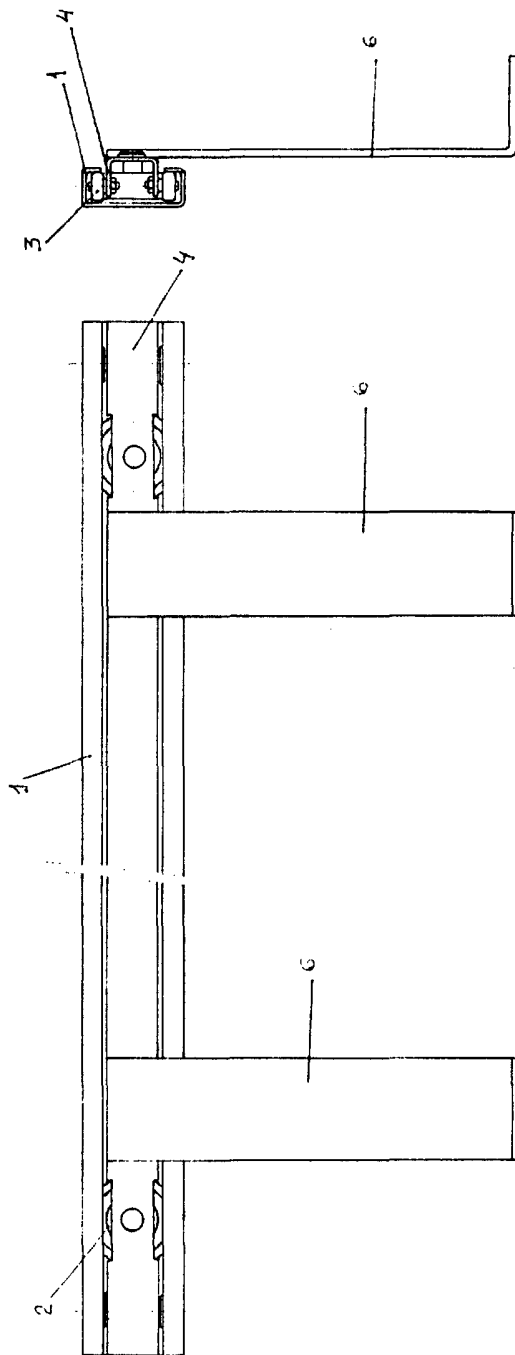
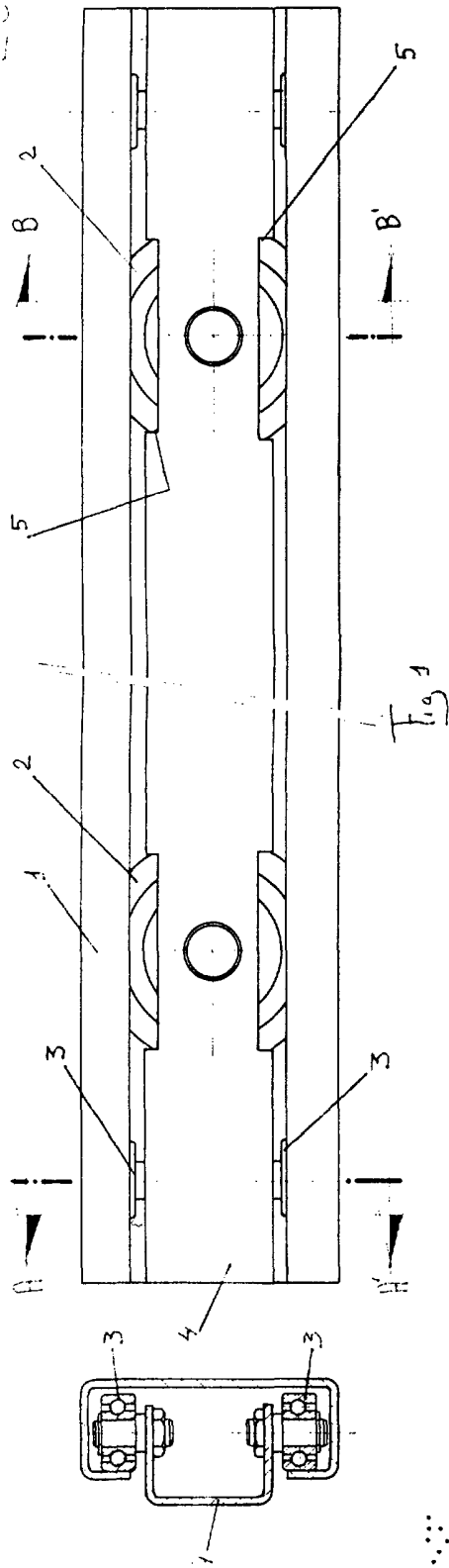
Madrid,

15 JUL. 1974



15 JUL 1974

207



15 JUL. 1974