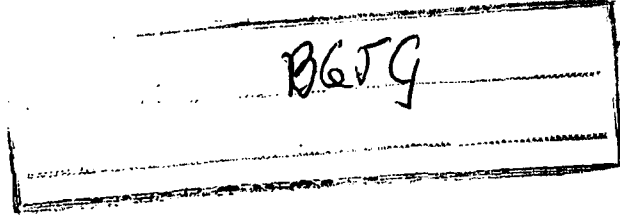




209326



M O D E L O
D E
U T I L I D A D

por "RED AEREA DE MANUTENCION PERFECCIONADA", a favor de D.
Jean, Ennemond MAZUYER de nacionalidad francesa, residente en
BELMONT D'AZERGUES par LOZANNE (Rhône) Francia.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente invento se refiere a una red aérea de
manutención concebida de manera que la forma de sus carriles
y la de sus caballetes de suspensión permiten fijar y soste-
ner dichos carriles en un punto cualquiera de su longitud
5. sin necesidad de taladros ni pernos.

Dicha red aérea, destinada especialmente, aunque no
exclusivamente, a la manutención de productos alimenticios,
principalmente de carne, se caracteriza además por el hecho
de que el perfil de sus carriles, lo mismo que el de sus
10. caballetes, no presentan prácticamente ninguna parte horizon-
tal visible, a excepción de los caminos de rodadura, así
como ninguna cavidad ni superficie rugosa sobre las que pue-
dan adherirse o alojarse polvo, desechos e impurezas.



Esta red aérea, que comporta por lo menos un carril cuya cara superior sirve de camino de rodadura a las ruedas de los carros, se caracteriza por el hecho de que cada carril posee por lo menos un ala, de preferencia vertical, cuya fijación sobre los caballetes se efectúa en un punto cualquiera de su longitud por apriete contra una parte de dichos caballetes.

5. Según una modalidad preferida de realización, cada carril tiene un perfil semejante a una U invertida cuya cara interna del alma horizontal se apoya sobre una contraparte del caballete y cuya ala externa encaja en un canal que forma dicha contraparte y está bloqueada por el apriete de su cara interna mediante la acción de un tornillo soportado por el caballete.

10. Según otra modalidad particular de realización, la cara interna del ala interna posee un huelgo que permite alojar y fijar una lámina que forma una brida para asegurar la unión extremo contra extremo de dos carriles contiguos.

15. Según otra modalidad de realización, la cara interna del ala interna de cada uno de los carriles, ala que sirve de guía al elemento de suspensión de los carros, está achaflanada en su parte inferior, o, más precisamente, inclinada de arriba hacia abajo en dirección al exterior, para ensancharse y dejar un espacio libre, evitando que dicho elemento de suspensión entre en contacto con dicha ala y, por tanto, que frote contra ella, principalmente en las zonas de cambio de dirección y en los movimientos de balanceo que se producen en el momento de recibir una carga.

20. Los carriles que presentan un tal perfil facilitan,

25.



pues, oscilaciones laterales de los carros.

5. Según otra característica destinada a asegurar el contacto a rodaje constante de las ruedas direccionales, incluso cuando el elemento de suspensión que las comporta se aparta de la vertical, las ruedas direccionales tienen un perfil de oliva o de tonel.

10. Conviene evitar, sin embargo, que el citado chaflán provoque un adelgazamiento de la parte inferior del ala en la que está formado, adelgazamiento que sería perjudicial a su buena resistencia mecánica. A dicho efecto, la cara opuesta de esta ala, es decir, su cara interna, posee una inclinación en el mismo sentido para que su sección permanezca constante e incluso sea mayor.

15. Según una última característica, destinada a permitir la junta segura y fácil por lo extremos de los dos carriles, la referida cara interna del ala interna de cada carril posee una arista o resalte continuo que sirve de elemento macho de ensamble a una brida que comporta una contraparte hembra, en las zonas de unión de los dos carriles extremo
20. contra extremo, estando fijada cada brida, encajada así sobre dos carriles, mediante apriete de un tornillo de presión.

25. El invento se comprenderá cabalmente mediante la descripción que sigue de modalidades particulares de realización expuestas únicamente a título indicativo con referencia a los dibujos anexos.

La figura 1 representa el perfil de una de las alas según una primera modalidad de realización.

La figura 2 es una vista en sección, frontal, en alzado de un caballete; estando equipada solamente la parte



derecha, de un carril conforme al de la figura 1, para que el dibujo sea más claro.

La figura 3 es una vista análoga a la de la figura 2, y corresponde a una segunda modalidad de realización del perfil de los carriles.

5.

La figura 4 representa, vista en sección transversal, una brida destinada a los carriles de la figura 3.

La figura 5 muestra dicha brida montada sobre un carril, visto el todo en sección.

10.

Según la modalidad de realización de las figuras 1 y 2, cada uno de los dos carriles está constituido por un perfil semejante a una U invertida con un alma 1 y dos alas 2 y 3.

El caballete está formado por un conjunto constituido por una caja 4 provista en su parte superior 5 de una suspensión al armazón de nervaduras laterales de refuerzo 6 y de dos contrapartes 7 situadas frente a frente y entre las que pasa el elemento de suspensión de los carros.

15.

Cada una de las referidas contrapartes forma además con la caja propiamente dicha un canal 8 en el que desemboca el extremo de un tornillo 9 atornillado desde el exterior, a través de la pared de dicha caja.

20.

Cada uno de los carriles se ensambla, pues, a caballo sobre dicha contraparte, se apoya mediante su alma 1 en la misma y está fijado a ella en un punto cualquiera de su longitud, por apriete del intratornillo 9, lo que retiene al ala 2 en el canal 8.

25.

La cara interna del ala 3 de cada uno de los carriles presenta un huelgo 10 que permite alojar y fijar una lámina 11 que asegura, en el extremo del carril, su unión con el



contiguo.

5. Cada carro consta, de manera corriente, de dos ruedas 12 montadas sobre cojinetes 13 y acopladas entre sí por un eje 14 al cual está fijado el elemento de suspensión 15, que está provisto de unas ruedas laterales de guiado 16 que ruedan contra la cara interna del ala 3 de los carriles.

10. En la modalidad de realización de las figuras 3 a 5, que constituyen una variante de la de las figuras 1 y 2, los mismos elementos están designados con los mismos números que en las anteriores figuras : se designa con 1 el alma de cada uno de los dos carriles provisto de dos alas 2, y 3; con 4 se designa la caja de un caballete con su parte superior 5 de fijación al armazón, con sus nervaduras de refuerzo 6 y sus dos contrapartes 7 situadas frente a frente y a través de las cuales pasa el elemento de suspensión del
15. carro, formando dichas contrapartes un canal 8 en el que desemboca el extremo de un intratornillo 9.

20. Según la característica esencial de esta modalidad de realización, la cara interna de cada una de las alas internas 3 está abocardada en 18 en su parte baja para formar un espacio libre que permita grandes inclinaciones del elemento de suspensión 15.

25. La cara opuesta de este ala 3, es decir, la cara interna, presenta en 19 un ensanchamiento en el mismo sentido para que en esta parte baja, la citada ala 3 no esté adelgazada, sino que tenga el mismo espesor, o incluso un espesor superior, que el de los otros elementos constitutivos del carril.

Este ala 3 presenta, también en su cara interna, un



resalte 20 que sirve de espiga para el ensamble de deslizamiento de una brida 22 (figuras 4 y 5) que comporta una parte hembra 23.

5. Esta brida presenta además, a proximidad de sus extremos, un orificio roscado 24 destinado a recibir un intratornillo 25 cuyo extremo se aprieta contra la cara interna del ala 3 del carril.

10. El orificio roscado que es visible en el dibujo está representado como siendo inclinado, pero puede presentar cualquier otra posición.

15. En cuanto a los rodillos 16 de conducción direccional montados sobre el elemento de suspensión de los carros, tienen un perfil de oliva o de tonel para asegurar en todas las circunstancias un contacto rodante entre los dos carriles incluso cuando el elemento de suspensión 15 se inclina transversalmente.

Esta red de manutención puede realizarse de cualquier material, pero es preferible que sea de aleación ligera.

20. Por supuesto, el invento no se limita unicamente a las modalidades de realización indicadas antes, sino que comprende todas las variantes de realización, cualquiera que sea el perfil de los carriles, con la única reserva de que la fijación de estos últimos sobre los caballetes se efectúe mediante un efecto de apriete, y queda bien entendido
25. además que el invento extiende su campo de aplicación no solo a las redes "bicarriles", sino también a las "monocarriles".



N O T A

Descrito el objeto y utilidad del presente invento se declaran como no divulgadas ni practicadas en España las siguientes reivindicaciones.

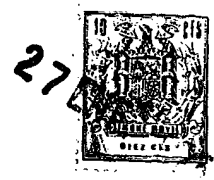
5. 1.- Red aérea de manutención, perfeccionada que comporta por lo menos un carril cuya cara superior sirve de camino de rodadura a las ruedas de los carros, caracterizada por el hecho de que cada carril presenta por lo menos un ala, de preferencia vertical, cuya fijación sobre los caballetes se efectúa en un punto cualquiera de su longitud por apriete contra un contraparte de dichos caballetes.

10. 2.- Red aérea según la reivindicación 1, caracterizada por el hecho de que cada carril tiene un perfil semejante a una U invertida cuya cara interna del alma horizontal se apoya sobre una contraparte del caballete y cuya ala exterior se ensambla en un canal que forma dicha contraparte y está bloqueada por apriete de su cara interna mediante la acción de un tornillo soportado por el caballete.

15. 3.- Red aérea según la reivindicación 2, caracterizada por el hecho de que la cara interna del ala interna posee un huelgo que permite alojar y fijar una lámina que forma una brida para unir extremo contra extremo dos carriles consecutivos.

20. 4.- Red aérea según la reivindicación 2, caracterizada por el hecho de que la cara externa del ala interna de cada uno de los carriles, ala que sirve de guía para el elemento de suspensión de los carros, está achaflanada en su parte inferior, o dicho más precisamente, inclinada de arriba hacia abajo en dirección al exterior, para abocardarse

25.



y dejar un espacio libre que evita que el referido elemento de suspensión entre en contacto con el ala y, por tanto, frote contra la misma, principalmente en los cambios de dirección y en los movimientos de balanceo que se producen en el momento de tomar una carga.

5.

5.- Red aérea según la reivindicación 4, paracterizada por el hecho de que las ruedas direccionales soportadas por el elemento de suspensión de los carros presentan un perfil de oliva o de tonel.

10.

6.- Red aérea una cualquiera de las reivindicaciones 4 y 5, caracterizada por el hecho de que el ala achaflanada sobre su cara externa presenta, en su cara interna, una inclinación en el mismo sentido.

15:

7.- Red aérea de conformidad con una cualquiera de las reivindicaciones 4 a 6, caracterizada por el hecho de que la cara interna del ala interna de cada carril presenta una arista o un resalte continuo que sirve de elemento macho de ensamble para una brida que posee una contraparte hembra en las zonas de empalme de los dos carriles extremo contra extremo, estando fijada cada brida, así ensamblada sobre dos carriles, sobre los mismos por apriete mediante un tornillo de presión.

20.

8.- Red aérea de manutención perfeccionada.

25.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva compuesta de 8 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 27 ENE. 1975

P. a.

[Handwritten signature]
JAMES IERN

mlm.

209376



5 FIG. 2

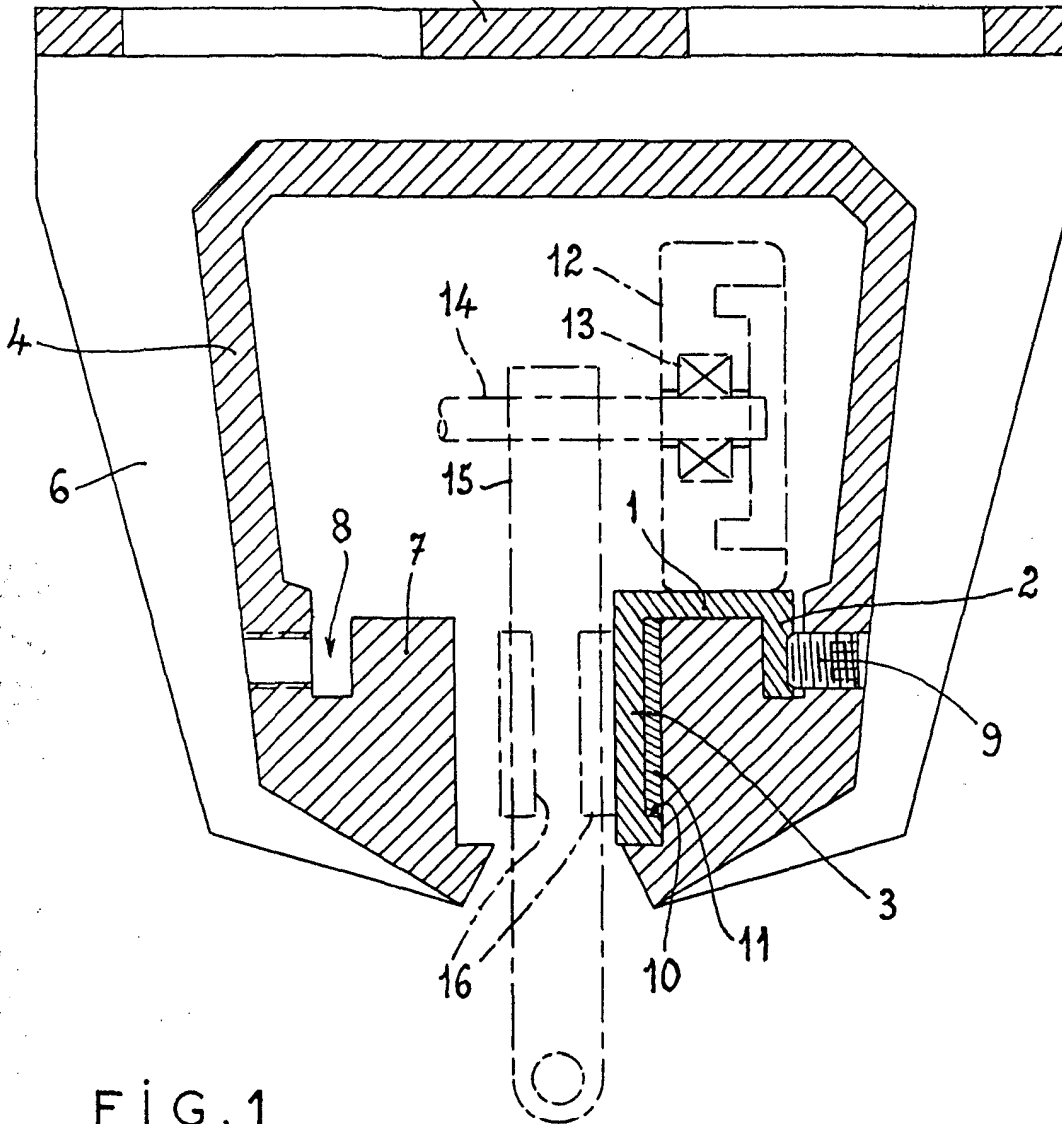
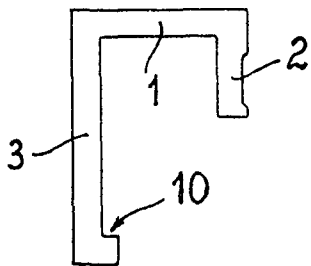


FIG. 1



Madrid, a 27 ENE. 1975
pa.

JAIMÉ ISERN

209376



FIG. 3

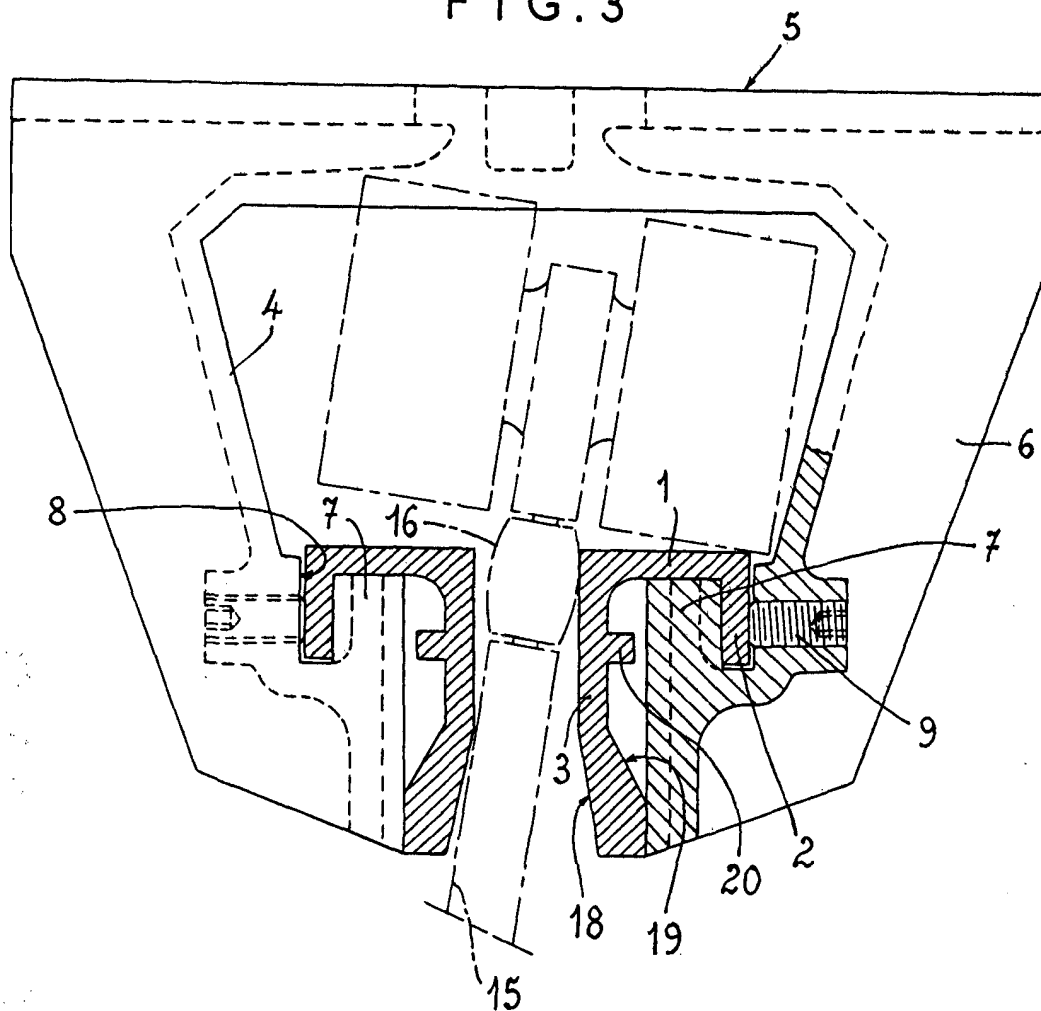


FIG. 4

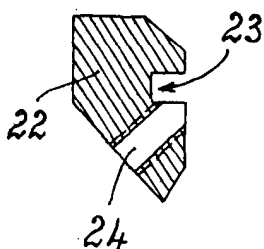
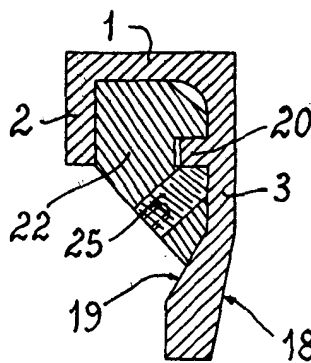


FIG. 5



Madrid, a 27 ENE. 1975
p.a.

[Handwritten signature and scribbles]