



ESPAÑA

(19) ES	(11) NUMERO	(10) Y
	(21) 220658	
	(22) FECHA DE PRESENTACION	
	4 de Mayo de 1976	

MODELO DE UTILIDAD

220658

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(93) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
--------------------------	----------------------------------

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
CARRO PORTACABLES PERFECCIONADO

(71) SOLICITANTE (S)
INDUSTRIAS ELECTROMECC, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
BIBAO - Cordóniz, 28

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. FRANCISCO JAVIER PLAZA Y SAENZ DE CENZANO

Este Modelo de Utilidad se refiere, como se indica en el enunciado, a un carro portacables - perfeccionado, el cual constituye una total y completa novedad sobre lo conocido y existente actualmente en el mercado sobre la materia.

5.-

Aunque en dicho enunciado se hará referencia al mismo como portacables, no habrá de estimarse exclusivamente para esta utilización, ya que con un simple cambio que atañe solamente a su forma, resulta plenamente apropiado para su utilización en los sistemas de distribución de material adicional en los procesos de fabricación en serie y también, en las cadenas continuas o de circuito cerrado, en las que un solo elemento motriz impulsa la totalidad de la cadena de transporte en el proceso de trabajo.

10.-

15.-

El objeto de la solicitud descansa fundamentalmente, en la obtención de un sistema de transporte de material o conductores eléctricos, mediante los denominados carritos o carros portacables, en los cuales se han eliminado las ruedas.

20.-

Hasta ahora la denominación de carritos en este género de utilización, llevaba implícita la existencia de ruedas aunque de ningún modo significaban que fuesen motrices y sí casi exclusivamente, que con su rodaje, realizasen el transporte de cables o material.

25.-

Naturalmente, al analizar los diseños y estudiar los costos de fabricación del material, se evidenciaba al primer golpe de vista que las ruedas con sus cojinetes a bolas o de fricción, formaban

30.-

un capítulo muy importante en el costo de fabricación. Estos costos por tanto, habían de quedar notablemente rebajados con la utilización de otro sistema que eliminase las ruedas.

5.- Después de estudiar detenidamente las fricciones entre los distintos materiales, los desgastes producidos y las temperaturas alcanzadas, se llega a la conclusión de que para determinadas aplicaciones y con diseños y materiales adecuados, es utilizable el simple medio de la fricción en especificadas aplicaciones.

A título meramente ilustrativo y sin que ello signifique limitación alguna en los diseños, se acompaña una hoja de dibujos, en la cual:

15.- La figura 1ª es una vista frontal del carro.

La figura 2ª es una vista lateral del mismo.

20.- La figura 3ª es una vista frontal de la pieza deslizante.

La figura 4ª es una vista lateral de la pieza que soporta los cables.

La figura 5ª es una vista frontal de la figura 4ª.

25.- Y la figura 6ª es una vista superior seccionada de la figura 4ª.

Haciendo referencia a la primera de ellas se observa que el carro tiene una parte fija compuesta por un "carril de deslizamiento" el cual tiene en su parte superior una aleta -1- dotada de una sec-

ción horizontal -2- que permite su fijación a la estructura de las instalaciones, estando dotada en su parte inferior de superficies apropiadas -3- para permitir el deslizamiento del carro portacables. El diseño de este carril de deslizamiento, no puede tener carácter limitativo ya que su forma longitudinal o seccionada, puede ser fácilmente modificada - sin que varíe la esencia del modelo. Su detalle guarda independencia con el modelo que se solicita.

5.-

10.-

El carro portacables representado con detalle en las figuras 2ª y 3ª, está formado por un soporte de una sola pieza que comprende una sección -4- dotada de sus correspondientes brazos -5-. Estos brazos presentan unas orejas perpendiculares a los mismos -6- y de una sección plana horizontal -7-, en la cual y de forma perpendicular, está dotada en sus extremos de sendas secciones curvadas -8-, por medio de las cuales el carro se desliza por las secciones curvadas -3- del carril de deslizamiento.

15.-

20.-

Perpendicularmente a la sección (4), el carro está dotado de dos brazos paralelos (9) formando U invertidas; estas dos U son unidas por una sección plana (10) tanto en su base 10', como en sus lados 10'.

25.-

La cara interior de la sección 10'' es totalmente horizontal. Las caras interiores de los lados ó secciones 10'' presentan un dentado horizontal que cubre toda la superficie de los mismos.

30.-

Complementariamente con ésta, el carro portacables está dotado de un cuerpo de apoyo, el cual

se representa con detalle en las figuras 4ª, 5ª y 6ª. Este cuerpo, adoptando forma semicircular -12-, tiene en sus extremos unos rebordes y presenta unas nervaduras transversales -14- que sobresalen por ambos lados

5.- de la sección semicircular. Por los laterales y entre las nervaduras -14- tiene una sección plana -15-, la cual presenta su superficie exterior dotada de un dentado horizontal -16-, orientado al contrario del dentado -11- existente en la sección -10-. En el punto más alto de la curvatura, el cuerpo -12- está dotado de una pequeña sección nervada -17-.

10.-

El acoplamiento de ambas piezas se realiza mediante simple encajamiento de las mismas, quedando perfectamente unidas y sin posibilidad de desprendimiento ni aflojamiento involuntario, debido a los dentados de que ambas están dotadas, quedando los cables perfectamente sujetos entre la sección interior lisa y plana -10- y la curvatura nervada -17- del cuerpo semicircular.

15.-

20.- Descrito suficientemente el objeto de la solicitud, solo resta añadirse que podrán introducirse todas aquellas modificaciones de forma o detalle que no alteren sus características más esenciales, como pueden ser las dimensiones, materiales o el número de superficies y de forma, para el deslizamiento.

25.-

N O T A

En resumen, la presente solicitud recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

30.- 1ª.- Carro portacables perfeccionado, caracterizado porque como medios de deslizamiento sobre

el perfil o carril fijo, dispone de unas superficies en contacto directo con el mismo.

5.- 2ª.- Carro portacables perfeccionado, según la reivindicación primera, caracterizado porque en las caras interiores de la sección situada entre los brazos paralelos, dispone de un dentado que ocupa dichas caras interiores.

10.- 3ª.- Carro portacables perfeccionado, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la pieza de apoyo de los cables, dispone de superficies laterales dentadas que enganchan en las caras dentadas de la sección dentada situada entre los brazos, presentando un nervado transversal en la superficie superior curvada.

15.- 4ª.- Carro portacables perfeccionado, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el carro está constituido solamente por dos piezas ensambladas entre sí por medio de sus superficies dentadas, sin precisar de ningún material o pieza de adición.

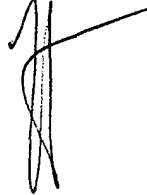
20.- 5ª.- Carro portacables perfeccionado, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque comprende superficies que sustituyen en su función de traslación a las ruedas.

25.- 6ª.- CARRO PORTACABLES PERFECCIONADO.

Según se describe en la presente memoria -
descriptiva que consta de seis hojas escritas a má-
quina por una sola de sus caras y dibujos.

Madrid, 4 de Mayo de 1976

Francisco Javier Plaza
P. P.



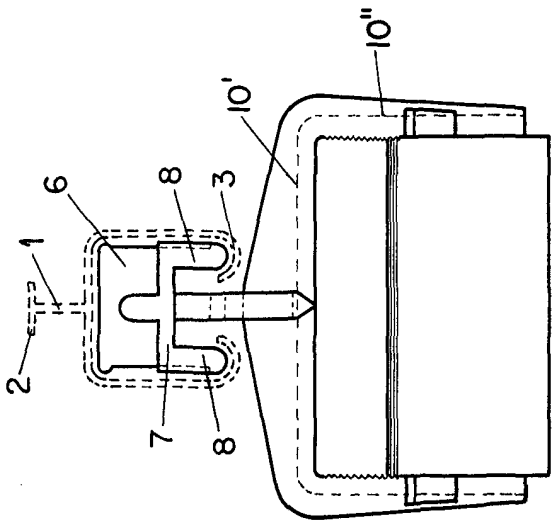


FIG-1

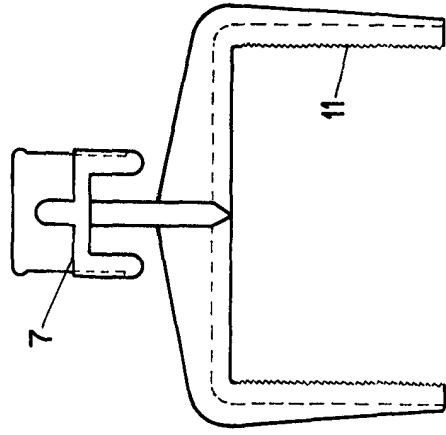


FIG-3

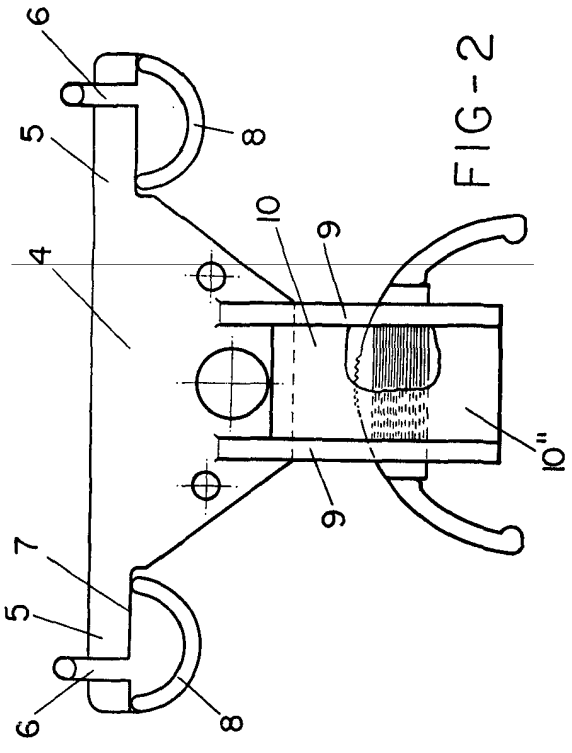


FIG-2

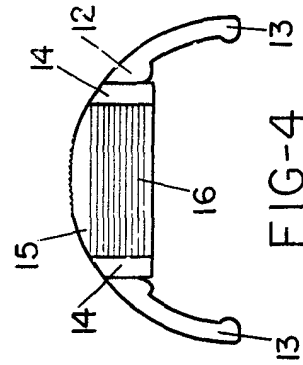


FIG-4

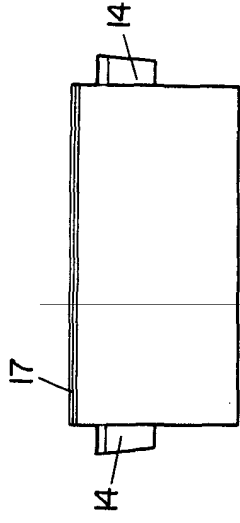


FIG-5

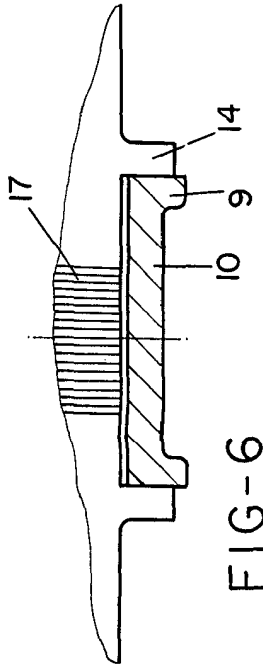


FIG-6

Diseñado por: FRANCISCO JAVIER SHAPIRO
 R. S.