



ESPAÑA

19	ES	11	225782	10	Y
21					
22	FECHA DE PRESENTACION 9.ENE.1977				

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD		51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B6B9
54 TITULO DE LA INVENCIÓN "CARRO MEJORADO PARA EL TRANSPORTE ELEVADO".		
71 SOLICITANTE (S) La firma "SAUNIER DUVAL SETRE ESPAÑOLA, S.A."		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE c/ Casanova, nºs. 2-4 BARCELONA (11)		
72 INVENTOR (ES)		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE A. ARICHA FERNANDEZ.		

El Modelo de Utilidad a que se refiere la presente Memoria está destinado a garantizar la fabricación y explotación en exclusiva, y en todo el territorio nacional, de un carro mejorado para el transporte elevado.

5. Estos carros son de accionamiento manual o mecánico y están destinados preferentemente al transporte de aves o reses en mataderos, sin excluir, naturalmente, su aplicación en otra clase de cargas. Suelen estar constituidos por un cuerpo aplanado dispuesto verticalmente entre dos carriles de sección en "C", muy próximos entre sí y enfrentados por sus respectivas caras centrales, y están dotados dichos carros, de un par de rodillos de eje vertical dispuestos asimismo entre aquellos carriles y de un par de ruedas de eje horizontal común que discurren, al ser traccionado o empujado el carro, a lo largo de las alas superiores de los referidos carriles.
- 10.
- 15.

- Tales carros tienen, no obstante, sus defectos y limitaciones: defecto por cuanto al circular pueden oscilar sobre el eje de sus ruedas superiores y efectuar unos cabeceos que dificultan la uniformidad de su marcha; y limitaciones porque tal tipo de carros no pueden circular por tramos muy inclinados y mucho menos por tramos verticales, toda vez que en tales condiciones, el extremo inferior de los mismos al buscar la vertical se acuña entre los carriles, impidiendo por completo la marcha.
- 20.
- 25.

- Todos estos inconvenientes han llevado al solicitante a dotar, en la parte superior del presente carro, de cuatro puntos de apoyo sobre los carriles. Estos puntos de apoyo están constituidos por dos pares de ruedas montadas sobre otros tantos ejes horizontales, paralelos entre sí y transversales a los carriles. Tal disposición asegura que el
- 30.

3

35. cuerpo del carro permanezca perpendicular a los carriles, descartando toda posibilidad de cabeceo. Consecuentemente, el extremo inferior del carro queda siempre apartado de los mismos carriles, por lo que aquél podrá circular por tramos muy inclinados e incluso verticales sin que el mismo extremo inferior constituya obstáculo alguno para la marcha. En todo caso, es el gancho o soporte de la carga, articulado en dicho extremo inferior del carro, el que busca la vertical girando sobre dicha articulación.

40. Para una correcta interpretación se describe, a continuación, un caso de realización práctica, a título de ejemplo, no limitativo de un carro según la invención, acompañándose de una hoja de dibujos en la que:

45. La fig. 1 representa una vista en alzado lateral del presente carro.

La fig. 2 corresponde a otro alzado a 90° de la anterior figura.

50. Y la fig. 3 ilustra un ejemplo del mismo carro en un tramo de carriles notablemente inclinado.

55. Según lo diseñado (figs. 1 y 2) podemos apreciar el cuerpo del carro -4-, de constitución aplanada y dispuesto verticalmente entre los dos carriles -5- de sección en "C"; los rodillos -6- que se deslizan entre ambos carriles e impiden el ladeo transversal del mismo carro, y las ruedas superiores -7 a- y -7 b-.

60. Estas ruedas se disponen en número de cuatro: es decir, dos pares montados preferentemente sobre rodamientos de bolas o rodillos -8- en sendos ejes horizontales -9 a-, -9 b-, paralelos entre sí y transversales a los carriles -5-. Potestativamente, estos rodamientos -8- pueden estar protegidos por sendas tapas guarda-polvos (no expresadas) acopla

A

65. das a presión en los vaciados de las propias ruedas -7a-7b-. Con ello se obtienen cuatro puntos de apoyo sobre los carriles y se asegura en todo momento la perpendicularidad del cuerpo del carro respecto a dichos carriles -5-, lo que evita el cabeceo del mismo en el sentido del desplazamiento, y permite además que éste pueda circular por tramos muy inclinados e incluso por tramos verticales sin que el extremo inferior del mismo carro se acuñe entre los dos carriles -5-.

70. En dicho extremo inferior del carro existe un agujero -10- en el que se engancha el soporte de la carga -11- (gancho o similar) cual soporte, al entrar el carro en un tramo inclinado (fig. 3) busca la vertical girando sobre aquel agujero -10-, y no constituye obstáculo alguno para la marcha del carro.

75. Se sobreentiende que en el presente caso, serán variables cuantos detalles de construcción y acabado, no alteren, cambien o modifiquen la esencia de la invención.

80. N O T A

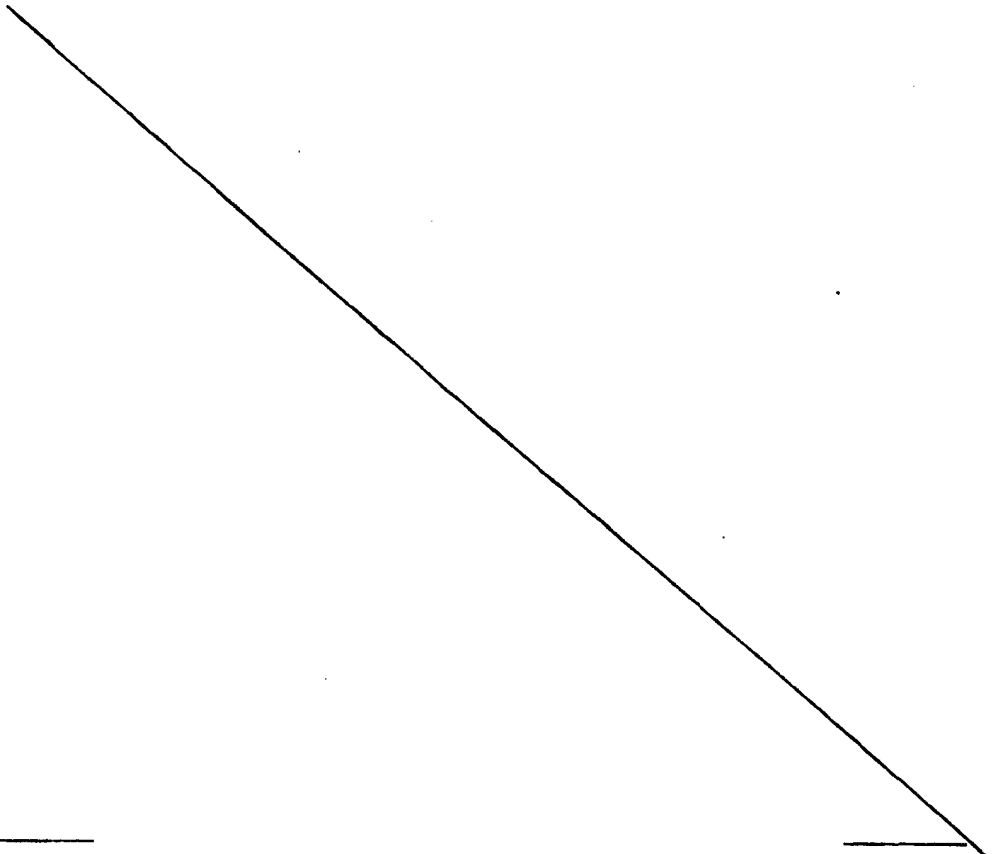
Descrito el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones:

85. 1ª.- Carro mejorado para el transporte elevado, de accionamiento manual o mecánico y del tipo que circula entre dos carriles de sección rectangular en "C", muy próximos entre sí y enfrentados por su cara central, y que está compuesto por un cuerpo aplanado, dispuesto verticalmente entre ambos carriles y dotado de elementos de rodadura para correr sobre y entre los mismos, caracterizado porque en la

90.

- parte superior del carro se han previsto dos pares de ruedas, cuando menos, de ancha llanta y montadas cada par de ellas sobre un eje común, horizontal y transversal a los carriles, operativamente dispuestas para obtener cuatro puntos de apoyo, dos sobre cada carril, y conseguir la perpendicularidad permanente del cuerpo del carro respecto a dichos carriles, con lo que además de evitar el efecto de cabeceo del mismo carro en el sentido del desplazamiento, se descarta la posibilidad de que, en tramos inclinados o verticales, su extremo inferior busque la vertical y llegue a acuñarse entre los carriles; en este mismo extremo inferior está previsto un agujero para el enganche holgado del soporte de carga más conveniente, cual soporte, girando en dicho agujero, es el que buscará en todo momento la verticalidad requerida.

2a.- CARRO MEJORADO PARA EL TRANSPORTE ELEVADO.



2

110.

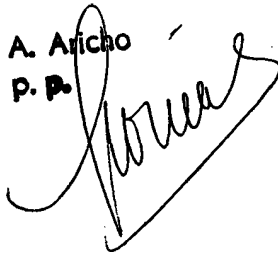
Según se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva que consta de seis hojas foliadas y escritas por una sola cara y acompañada de una hoja de dibujos.

Madrid, a 19 de Enero de mil novecientos setenta y siete.

P.A.,

A. Aricho

P. P.



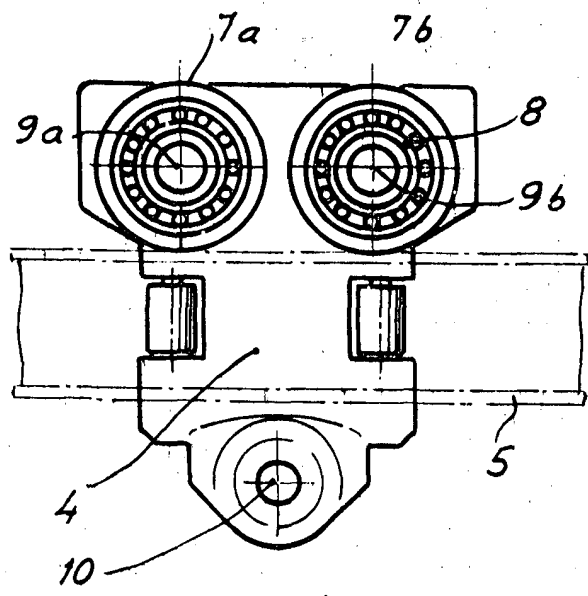


FIG. 1

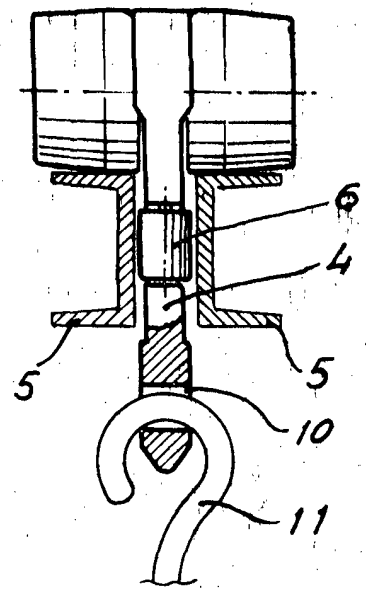


FIG. 2

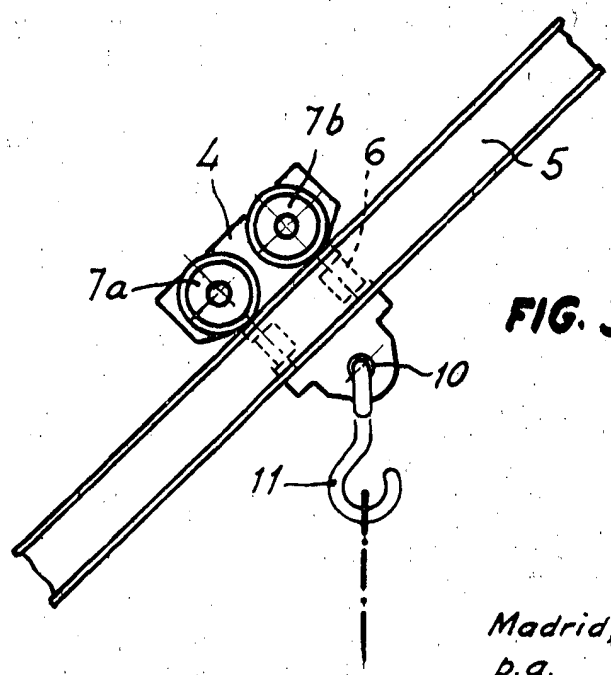


FIG. 3

Madrid 19 Enero de 1977.  
p.a.

A. Aricha  
p. p.  
*[Signature]*

Escala variable