



10	ES	11	NUMERO	12	Y
		21	242670		
		22	17 ABR 1973		

MODELO DE UTILIDAD

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la memoria adjunta.

30 PRIORIDADES:		32 PAIS
31 NUMERO	33 FECHA	
37 FECHA DE PUBLICIDAD		38 CLASIFICACION INTERNACIONAL
		B66C 1/06
34 TITULO DE LA INVENCION		
"CARRO PORTA-APAREJOS PERFECCIONADO".		
35 SOLICITANTE (S)		
VICINAY, S.A.		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
Gran Vía, 89 - BILBAO -		
36 INVENTOR (ES)		
39 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE		
D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON		

1
5
La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre el cual ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial, exclusivo en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad, de acuerdo con la vigente Legislación sobre Propiedad Industrial, que como el enunciado indica, se trata de "CARRO PORTA-APAREJOS PERFECCIONADO".

10
La presente invención hace referencia a un carro porta-aparejos, de los destinados a su montaje en una viga o monocarril, con posibilidad de un desplazamiento por rodadura a lo largo de dicho monocarril, comportando unos aparejos que cuelgan de él, aparejos tales como poleas, polipastos, etc., destinados a la elevación y manejo de las correspondientes cargas.

15
Estos carros, presentan un armazón general, en el que van montados los correspondientes elementos de rodadura, así como la traviesa o yugo, de donde se suspenden los aparejos, y el resto de los elementos conformantes del carro.

20
Pues bien, en las soluciones convencionales hasta ahora conocidas, este armazón general se determina básicamente por dos placas de acero, entre las que transversalmente se extiende el correspondiente yugo, así como unos vástagos rigidizantes, incorporando estas placas por su zona interna los respectivos elementos de rodadura.

25
Esta realización del armazón general del carro, obligaba a una determinación de las citadas placas con unos amplios dimensionados en su grosor que las permitieran ofrecer así la necesaria rigidez, condición esta que implicaba el que el carro presentase así un muy considerable peso, además del lógico gasto de material que ello suponía.

30
A fin de solucionar estos problemas y partiendo de los principios básicos anteriormente citados, se ha

1 estudiado una nueva solución que permitiera reducir el peso de
estas placas laterales, encontrándose una nueva realización que
no solo permite lograr dicho requerimiento básico, si no que apor-
ta además una serie de ventajas de notoria importancia.

5 De acuerdo con esta nueva solución que
constituye la esencialidad del presente invento, se mantiene la
determinación básica del armazón general del carro por sendas bri-
das o planchas laterales, pero estas últimas ofrecen una confor-
mación básica rectangular, con sus costados vueltos hacia afuera,
10 en la determinación, en toda la altura de cada placa, de sendas
alas laterales que le confieren así una muy elevada rigidez, con
una sensible reducción del grosor de las placas, respecto de las
soluciones convencionales hasta ahora conocidas, y por consiguien-
te con una sensible reducción del peso de todo el conjunto. . . .

15 Pero además, estas alas, conforman así,
junto con el cuerpo general de cada placa, una hipotética compar-
timentación o cajera, en cuyo interior quedan perfectamente aloja-
das y protegidas las correspondientes cabezas y/o tuercas de los
elementos de amarre, de modo que aquellas, además de sus funciones
20 básicas de rigidización, cumplen otras a modo de defensas de pro-
tección.

25 Por otra parte, entre estas placas se
extiende el correspondiente yugo, determinado por sendas idénticas
piezas de acero que van atornilladas a aquellas por el intermedio
de unas pequeñas planchas rectangulares de refuerzo, de modo que
así y siguiendo el motivo básico del presente invento, cual es el
de reducir el peso del carro porta-aparejos, manteniendo o incluso
aumentando sus condiciones de rigidez, se logra un avance más,
30 al sustituir el yugo convencional de acero forjado y los vástagos
rigidizantes, por unas piezas de acero de sensible menor peso.

1 Siguiendo igualmente con las placas laterales, sus alas de rigidización, permiten determinar sendas amplias superficies en los costados de cada placa, superficies estas que facultan el inmediato y firme montaje, mediante soldadura, 5 atornillado o similar, de elementos tales como puedan ser unas piezas de seguridad para evitar la caída involuntaria del carro, en un posible fallo de sus elementos componentes, o cualquier otra pieza o mecanismo que complemente las condiciones funcionales, de seguridad, etc., del carro.

10 Como puede apreciarse, por todo lo hasta ahora señalado, el carro porta-aparejos objeto del presente invento aporta una nueva concepción en su estructuración general, ofreciendo así una cualidad básica cual es la de que, presentando una misma o incluso mayor rigidez que la de los carros hasta ahora 15 conocidos, posee un mucho menor peso que estos últimos, cualidad sumamente importante para el manejo y las prestaciones del carro, además de que ello conlleva a un ahorro de material en su fabricación. Estas ventajas, junto con la sencillez constructiva de este nuevo carro y las mejoras anteriormente reseñadas de seguridad 20 o protección, dan como resultado una diferenciación notoria del mismo respecto de todo lo hasta ahora conocido y su registrabilidad ya de por sí.

25 Para comprender mejor la naturaleza del invento, en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y susceptible por ello de las modificaciones accesorias que no alteren las características esenciales.

30 La figura 1 es una vista en alzado, en la que esquemáticamente se ha representado al carro porta-aparejos objeto de la presente invención y según un ejemplo no limitativo

1 de realización práctica, habiéndose representado a trazo y punto
a la correspondiente viga de rodadura (5), así como a la polea
para una cadena de mando, que existirán cuando el carro presente
una mecanismo propio de translación.

5 La figura 2 es la vista en planta infe-
rior del carro preconizado, aunque por necesidades de distribu-
ción se ha dispuesto por debajo de la figura 1.

La figura 3 es la vista en perfil de la
figura 1.

10 La figura 4 muestra en perspectiva y es-
quemáticamente al carro objeto de la presente invención, habién-
dose representado a trazo fino al correspondiente aparejo, ya que
el mismo no constituye para nada la esencialidad de la invención.

15 Las figuras 5 y 6 son sendas vistas en
alzado y perfil respectivamente, que muestran al carro según su
realización convencional hasta ahora conocida.

- 1.- Planchas laterales.
- 2.- Alas vueltas.
- 3.- Placas de refuerzo y regulación.
- 4.- Cabezas y/o tuercas de los elementos
de amarre.

- 5.- Viga o monocarril.
- 6.- Piezas de seguridad.
- 7.- Elementos de rodadura.
- 8.- Piezas en "U".
- 9.- Yugo.
- 10.- Vástagos rigidizantes.
- 11.- Placas laterales.

30 La presente invención tiene por objeto
un carro porta-aparejos, de los que se montan sobre una viga o mo-

1 nocarril (5), con posibilidad de desplazamiento por rodadura a lo largo de este último, para suspender así de este carro a los correspondientes aparejos de donde colgará la carga a manipular.

5 Estos carros, se venían realizando, tal y como se ha representado esquemáticamente en las figuras 5 y 6 del plano adjunto, es decir que presentaban un armazón principal constituido básicamente por dos gruesas placas laterales (11), entre las que se extendía un yugo (9) de acero forjado, así como sendos vástagos rigidizantes (10), yendo montados por el interior de las placas (11) los respectivos elementos de rodadura (7).

10 Con esta concepción, el carro presentaba, además de una compleja estructura, un muy elevado peso, por lo que se ideó una nueva estructuración, más ligera y liviana, sin merma alguna de su rigidez, correspondiendo con esta nueva concepción el carro representado en las figuras 1, 2, 3, y 4 del plano adjunto.

15 De acuerdo con todo ello, este nuevo carro presenta su armazón general determinado básicamente por sendas planchas de acero laterales (1), que, tal y como se aprecia en la figura 1, poseen una conformación general rectangular, pero que en relación con sus costados constituyen, ellas mismas, sendas alas (2), vueltas hacia el exterior, según respectivos quiebros rectos.

20 Estas alas vueltas (2), que se extienden en toda la altura de las planchas (1), les confieren a estas últimas la necesaria rigidez, con un grosor sensiblemente reducido respecto del de las placas (11), de los carros convencionales y por consiguiente con un sensible menor peso que éstas últimas.

25 Entre las planchas (1) se extienden sendas piezas en "U" (8), determinadas igualmente en chapa de acero, las

1 cuales piezas (8) presentan un orificio central en su alma, cons-
tituyéndose así en funciones de yugo o traviesa, para permitir
el colgado respecto de ellas de los correspondientes aparejos.

5 El anclaje de estas piezas (8) a las
planchas (1) se establece mediante los correspondientes elementos
de atornillado, previa interposición de unas chapas rectangulares
de refuerzo y regulación (3), de modo que estas últimas colaboran
junto con las piezas (8), para que sin necesidad de los vástagos
10 (10) existentes en los carros convencionales, se le confiera ya,
a este nuevo carro, una total rigidización.

15 Por otra parte es de señalar que las pre-
citadas alas (2), constituyen junto con el cuerpo general de cada
plancha (1), una hipotética compartimentación o cajera, en cuyo
interior quedan perfectamente alojadas y protegidas las correspon-
dientes cabezas y/o tuercas de los elementos de amarre de las pie-
zas (8), así como las de los ejes de los elementos de rodadura
(7), ver figuras 2 y 4.

20 Así mismo, estas alas (2) dan origen a
unas amplias superficies en los costados de las planchas (1),
superficies estas que permiten el selectivo y firme montaje de
otros elementos accesorios, apreciándose en las figuras 2 y 4, co-
mo en relación con estas alas (2) van dispuestas unas piezas (6),
que a modo de apéndices acodados se constituyen en medios de apoyo
25 y de tope para evitar el desprendimiento involuntario del carro.

30 Para lograr una más fácil comprensión
del objeto del presente invento, se ha representado un carro sen-
cillo y de cuatro elementos de rodadura (7), pero como lógicamente
se comprende, sin alterar en nada la estructuración ya descrita
y que constituye la esencialidad de la invención, este carro po-
dría presentar un menor o mayor número de elementos de rodadura

1 (7), así como presentar medios propios de translación, tal y como
se representa a trazo y punto y esquemáticamente en las figuras
5 1, 2 y 3 del plano adjunto, manteniéndose invariables todos los
elementos ya descritos, con la particularidad de que en este caso,
una de las propias planchas (1) y más concretamente sus alas (2)
se prolongarían por su extremo inferior, definiendo hacia afuera
unas expansiones en voladizo, con sus extremos vueltos sobre sí
mismos para definir unos casquillos rectangulares de guiado de la
10 cadena de mando.

Descrita suficientemente la naturaleza
del presente invento, así como su realización industrial, sólo
cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible
15 introducir cambios de forma, materia y disposición, en cuanto tales
alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el
derecho de extender la presente demanda a los países extranjeros,
si fuera posible reivindicando la misma prioridad de la presente
20 solicitud.

NOTA

El Modelo de Utilidad que se solicita como nuevo en España por veinte años, de acuerdo con la vigente
Legislación sobre Propiedad Industrial, deberá recaer sobre "CARRO
25 PORTA-APAREJOS PERFECCIONADO", en todo de acuerdo con las siguientes

REIVINDICACIONES

1.- Carro porta-aparejos perfeccionado,
caracterizado porque las dos bridas laterales del mismo, conformadoras del armazón general del carro, se constituyen por dos idénticas
30 planchas de acero, cada una de las cuales presenta una con-

1 formación general rectangular, pero determinando ella misma, en
relación con sus costados, sendas alas vueltas hacia el exterior,
en funciones rigidizantes, a la vez que entre estas alas y el pro-
5 pio cuerpo general de cada plancha, se define así una hipotética
compartimentación o cajera, para el alojamiento y protección de
las cabezas y/o tuercas de los correspondientes elementos de ama-
rre.

10 2.- Carro porta-aparejos perfeccionado,
en todo de acuerdo con la anterior reivindicación, caracterizado
porque entre las mencionadas planchas laterales del carro se ex-
tienden unas piezas de chapa que sujetas a aquellos por los preci-
tados elementos de amarre, presentan unos adecuados orificios de
colgado, constituyéndose así en la traviesa o yugo del carro.

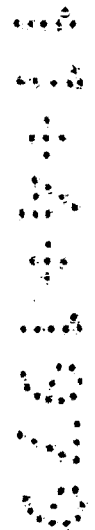
15 3.- Carro porta-aparejos perfeccionado,
en todo de acuerdo con la primera reivindicación, caracterizado
porque las alas vueltas de las planchas laterales se extienden en
toda la altura de estas últimas, definiendo así unas amplias su-
perficie, para el montaje en ellas de elementos complementarios
tales como unas piezas acodadas, en funciones de topes de seguri-
20 dad.

4.- "CARRO PORTA-APAREJOS PERFECCIONADO".

25 Según queda sustancialmente descrito en
la presente memoria descriptiva que consta de diez hojas mecano-
grafiadas por una sola cara acompañada de sus correspondientes
dibujos.

Madrid, **11 ABR. 1979**
El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
P. P.



1
5
10
15
20
25
30

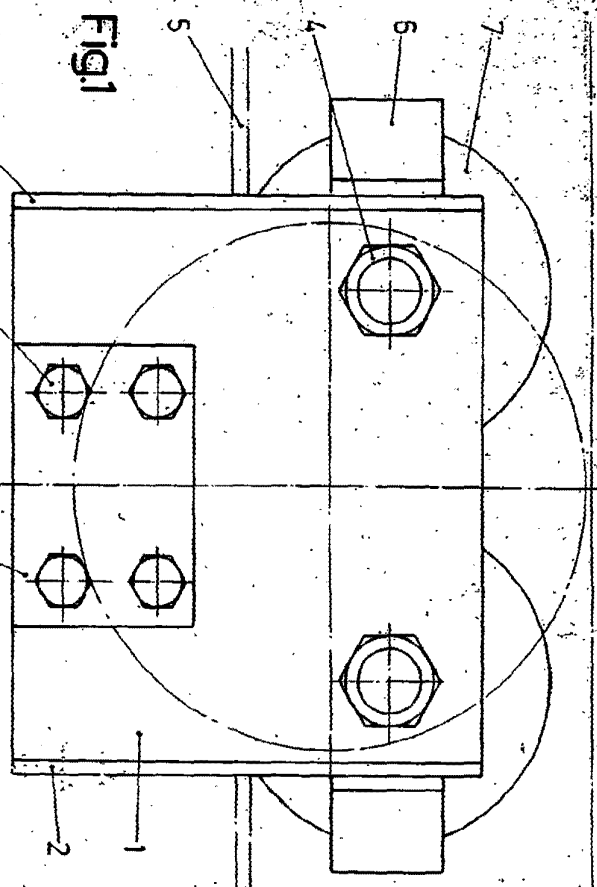


Fig. 1

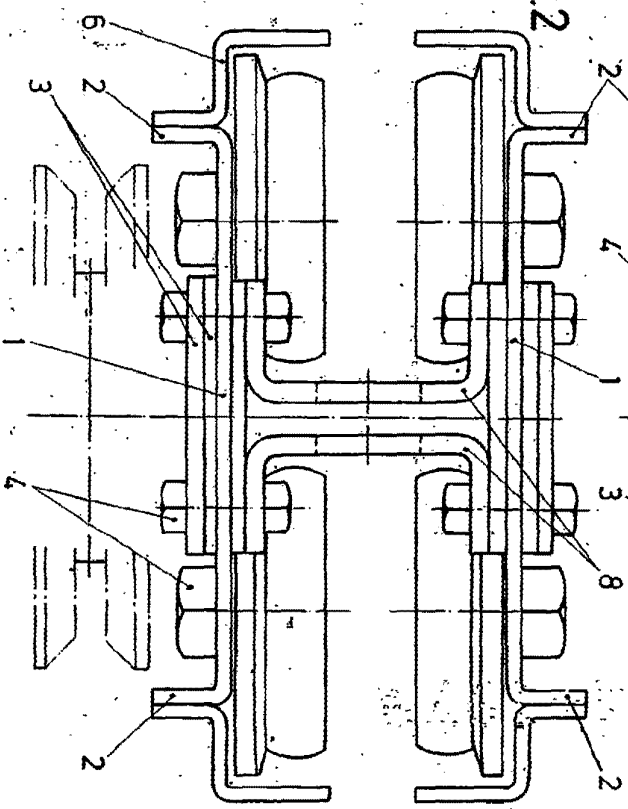


Fig. 2

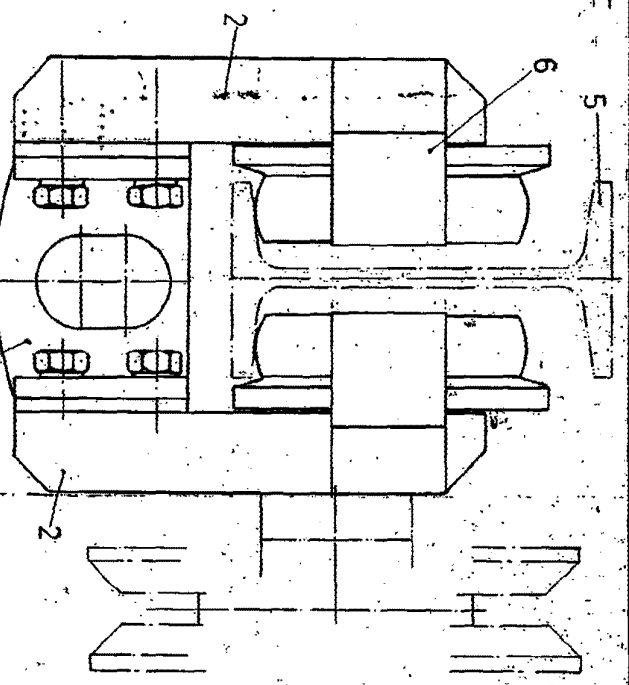


Fig. 3

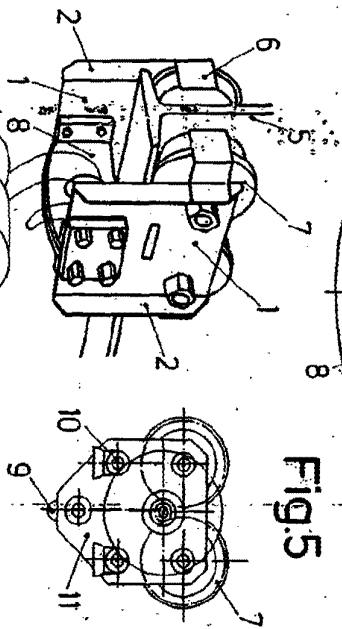


Fig. 4



Fig. 5

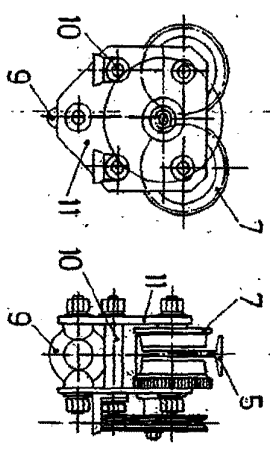


Fig. 6

Escala variable RBR. 1979
 Madrid
 El Agente Oficial
 MIGUEL FERNANDEZ LUDYVA JIMENEZ
 P.P.

