



ESPAÑA

10 ES	11 NUMERO	12 Y
	21 243392	
22	FECHA DE PRESENTACION	

M-188

MODELO DE UTILIDAD

1.3.80

30 PRIORIDADES	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
----------------	-----------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B66C 21/00

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"TRANSPORTADOR AEREO MONOCARRIL"

71 SOLICITANTE (ES)
EQUIPOS DE TRANSPORTE Y ELEVACION, S.A. (E.T.E.S.A.)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Sauce, s/n naves 60-61-63 TORREJON DE ARDOZ (Madrid)

72 INVENTOR (ES)
LA FIRMA SOLICITANTE

73 TITULAR (ES)
LA FIRMA SOLICITANTE

74 REPRESENTANTE
D. CARLOS BONET SOLER

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

5 El objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad se refiere a a un transportador aéreo monocarril que aporta esenciales características de novedad, así como grandes ventajas sobre los dispositivos similares conocidos y existentes en el mercado.

10 El transporte interior entre diversos puntos o puestos de trabajo de las factorías tiene una gran importancia en los índices de productividad del conjunto y al mismo tiempo, las instalaciones de transporte han de cumplir una serie de condicionamientos que los haga realmente eficaces, desde el coste inicial a la versatilidad, facilidad de montaje, ligereza, rapidez, seguridad, etc.

20 El transportador que presentamos reúne una serie de ventajas que le distinguen sobre los existentes que describimos en función de las Figuras unidas.

25 Así, la ligereza y facilidad de construcción nos la da la la forma de los carriles (figura 1.1) constituidos por dos perfiles plegados en una forma que

recuerda la letra griega sigma mayúscula de brazos rectos y paralelos que configuran el camino y soporte de los elementos móviles, de tal manera que los propios perfiles constituyen la rodadura y la guía de la cadena móvil, para los tramos rectos.

5

Otra ventaja original es la solución para los tramos curvos, en los que la zona lateral de los caminos impedirá la fricción de la cadena, lográndose formando estos tramos curvos mediante la agrupación de cuatro perfiles curvos en "L" (figura 2.1) debidamente mantenidos en su posición por los elementos especiales de sujeción (figura 3.1) cuya originalidad de forma también reivindicaremos. Estas curvas adoptan también la solución de chapa estampada.

10

15

Esto permite que las curvas puedan realizarse tanto en sentido horizontal como en vertical, caso muy frecuente en la industria, en la que los materiales que se transportan se alzan y descienden en determinados puntos del recorrido.

20

El transportador estaría incompleto sin el elemento móvil, la cadena, que suele ser de movimiento continuo durante la jornada laboral, mediante un a -

25

rrastre independiente de los elementos de suspensión o que estos sean autopropulsados o todo el conjunto.

5 En este transportador original se logra una solución eficaz y de gran ligereza adoptando el último sistema, todo el conjunto móvil está en movimiento, al disponer que todo el sistema en movimiento sea al mismo tiempo portante de los elementos que transporta.

10 Así están constituidos los elementos móviles por una sucesión de eslabones articulados y muy ligeras unidos por dados rectangulares (figura 3.1) atravesados perpendicularmente por dos bulones (figura 3.2) en cuyos extremos respectivos se montan primero los
15 eslabones (figura 3.3) de manera que tenga libertad de giro y luego un elemento rodante (figura 3.4) apropiado para cada utilización, siendo el preferido un rodamiento de acero y autolubricado por su seguridad y pequeño tamaño que permite aplicar cargas
20 relativamente elevadas sin producir efectos de rozamiento apreciables y uniéndose cada pareja de eslabones al siguiente dado rectangular con lo que queda formada una cadena articulada, de la longitud adecuada a cada instalación y abiertos alternativamente los eslabones
25 vertical y horizontalmente, por lo que queda

formado cada conjunto por una pareja de eslabones y las caras interiores (figura 3.5) de los dados rectangulares antes citados.

5 Esta disposición está buscada para que el movimiento de toda la cadena se efectúa sencillamente mediante empuje en la cara de los dados efectuado por un elemento giratorio acoplado a un motor apropiado para cada instalación.

10 La necesaria tensión y el ajuste de toda la cadena se consigue mediante la disposición en el punto adecuado del recorrido de un tensor en semicírculo (figura 4) cuya sujeción es desplazable y los carriles propiamente dichos son alargables porque una pequeña pero suficiente zona están constituidos por unos gulones o tirantes roscados (figura 4.1) que permiten desplazar este sector sin pérdida de apoyo para la cadena de arrastre.

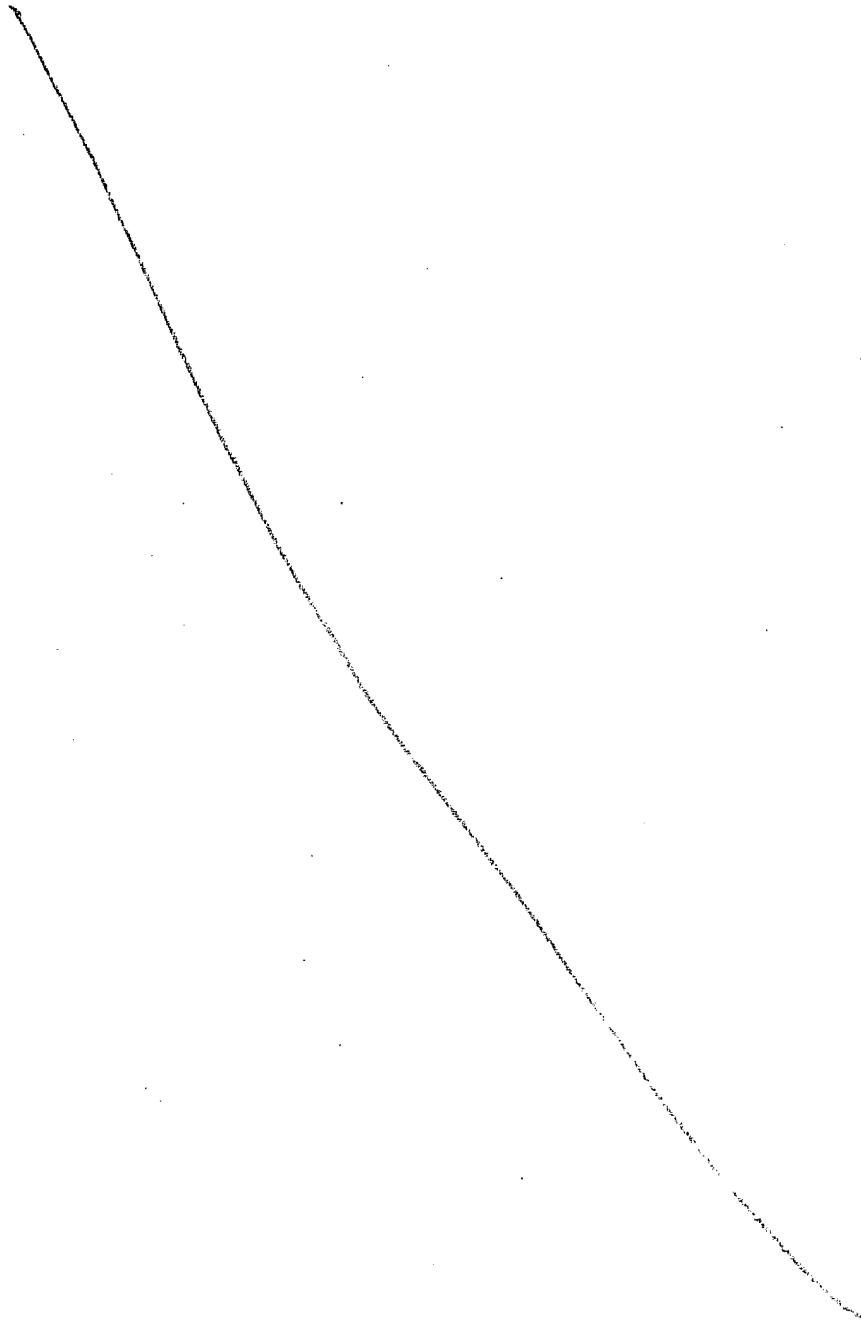
20 Los elementos de sujeción de las guías o carriles que mantienen los laterales en su posición son unas piezas de forma especial (figura 1.3), de brida, que envuelven por su parte lateral y superior a dichos perfiles, dejando libre la zona central inferior (figu-

25

ra 1.4).

Todo ello configura un transportador que reúne
claras ventajas y soluciones originales.

5



R E I V I N D I C A C I O N E S

5 1.- Transportador aéreo monocarril caracterizado porque el carril de transporte está constituido por dos perfiles conformados cada uno en forma de letra griega sigma mayúscula de tramos rectos de tal mane-
ra que montados frente a frente en posición invertida configuran un espacio libre en forma de cruz con los lados verticales abiertos por donde circula el ele-
10 mento rodante, de tal maera que por el espacio hori- zontal se realiza la circulación apoyada y por el espacio vertical la guía o conducción y el transpor-
te de cargas suspendidas sin obstáculos.

15 2.- Transportador aéreo monocarril, según reivin- dicación 1, caracterizado porque el carril en las curvas esta constituido por cuatro perfiles en "L", debidamente mantenidos en su posición por unos ele-
mentos especiales de fijación que dejan un espacio
20 en forma de crua con todos los lados abiertos.

25 3.- Transportador aéreo monocarril, según reivin- dicaciones 1 y 2, caracterizado porque el elemento movible está constituido por una sucesión de eslabo-
nes formados por un dado rectangular atravesado per-

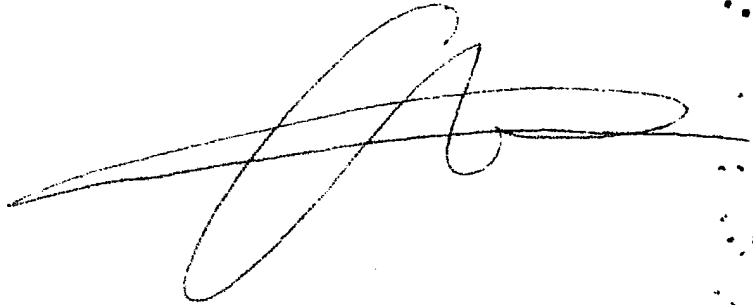
pendicularmente sin tocarse por dos bulones en cuyos extremos respectivos se montan primero una pletina de manera tal que pueda girar sobre el bulón y después por la parte exterior, un elemento rodante apropiado para cada utilización, siendo el preferido un rodamiento de acero y autolubricado, uniéndose cada pareja opuesta de pletinas a la siguiente, con lo que queda formada una cadena articulada y abiertos alternativamente los eslabones vertical y horizontalmente, quedando formado cada eslabón por una pareja de pletinas y las caras interiores de los dados antes citados.

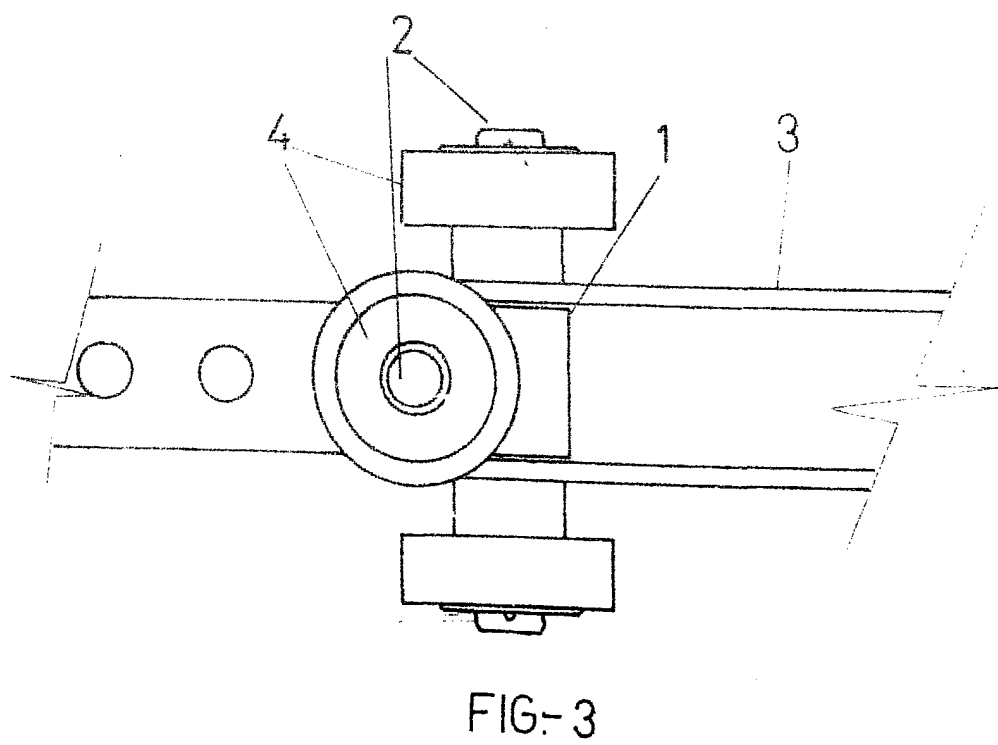
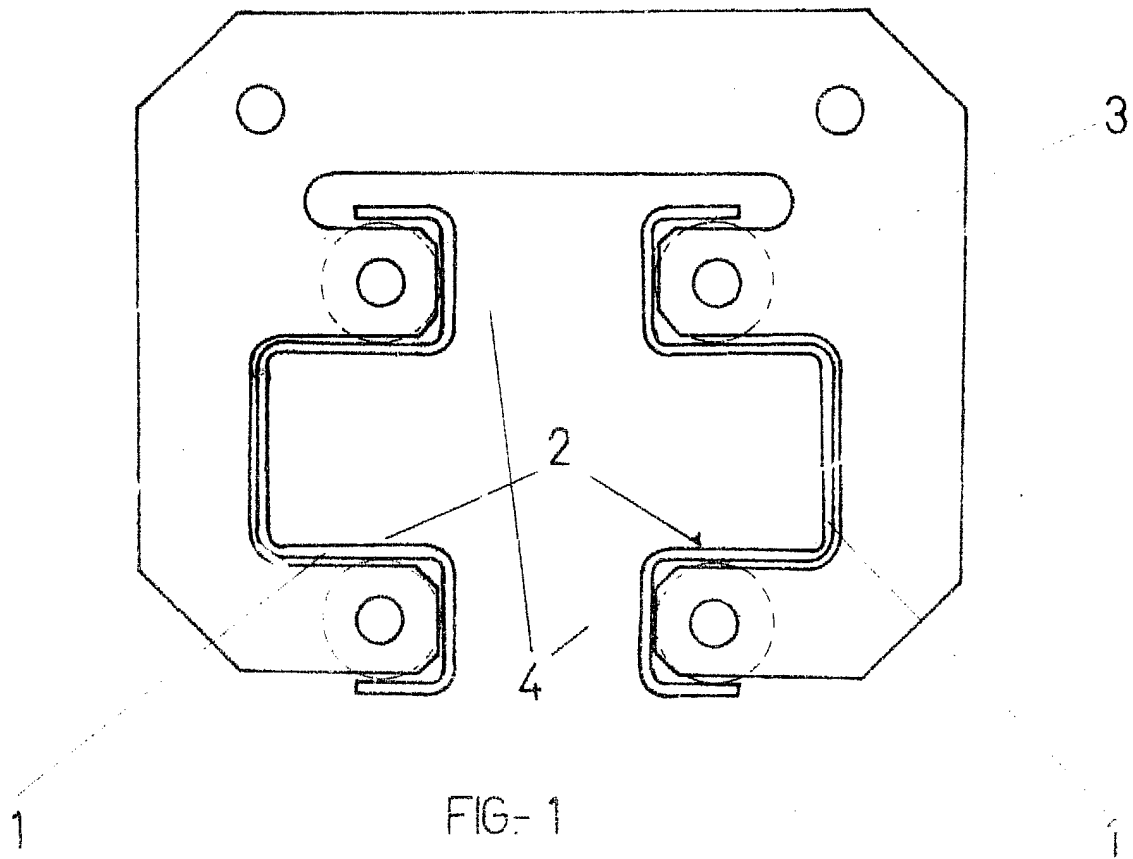
4.- Transportador aéreo monocarril, según reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque el movimiento se consigue mediante el engrane en los eslabones con empuje sobre la cara interior de los dados.

5.- Transportador aéreo monocarril, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la adecuada tensión del conjunto de la cadena en movimiento se consigue mediante un sector en curva que todo el tiene una sujeción desplazable mediante unas guías y unos tirantes roscados que configuran un cierto trayecto del carril.

5 6.- Transportador aéreo monocarril, según reivindicaciones 1 a 6. caracterizado porque los perfiles que constituyen el carril son mantenidos en su posición por unos elementos de fijación que los envuelven por su parte superior y laterales dejando libre la zona central inferior.

7.- Transportador aéreo monocarril.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.



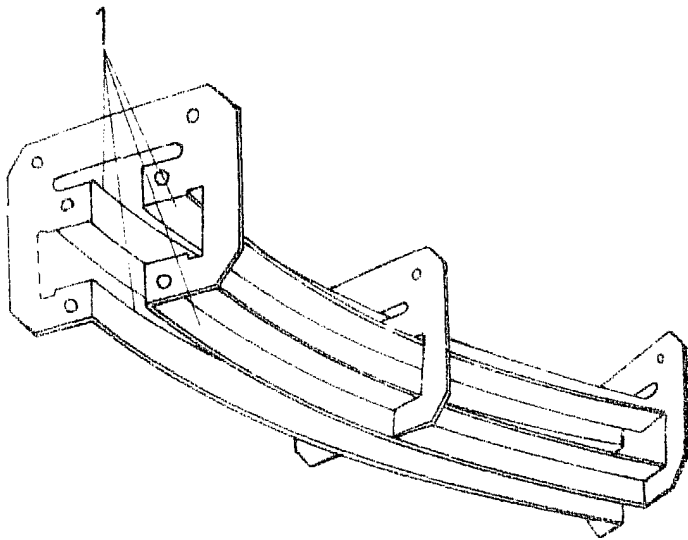


FIG- 2

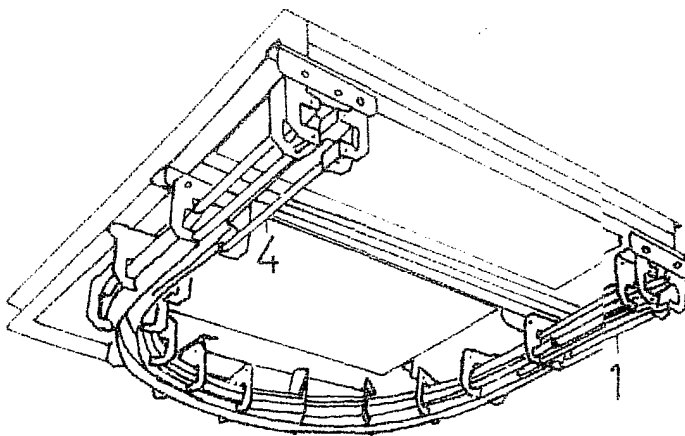


FIG- 4