



ESPAÑA

| | | |
|---------|--|--------|
| (18) ES | (11) NUMERO 249722 | (19) Y |
| | (21) 249.722 | |
| | (22) FECHA DE PRESENTACION 28-3-80 | |

MODELO DE UTILIDAD 16 JUN. 1980

| | | |
|-------------------|------------|-----------|
| (30) PRIORIDADES: | (32) FECHA | (33) PAIS |
| (31) NUMERO | | |

| | |
|--------------------------|--|
| (47) FECHA DE PUBLICIDAD | (51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B6G D3/08 |
|--------------------------|--|

| |
|---|
| (54) TITULO DE LA INVENCIÓN "PERFECCIONAMIENTOS EN APARATOS DE ELEVACION" |
|---|

| |
|--|
| (71) SOLICITANTE (S) D. Javier AMENABAR AXPE |
|--|

| |
|---|
| DOMICILIO DEL SOLICITANTE Uribarrena, 34 - OCHANDIANO (Vizcaya) |
|---|

| |
|--------------------|
| (72) INVENTOR (ES) |
|--------------------|

| |
|-------------------|
| (73) TITULAR (ES) |
|-------------------|

| |
|--|
| (74) REPRESENTANTE D. JOSE RAMON TRIGO PEREZ |
|--|

-AMP-

1 La presente Memoria descriptiva tiene como finali-
dad la declaración del objeto sobre el cual se solicita -
el Privilegio de explotación industrial y comercial exclu-
siva en el territorio nacional, de un Modelo de Utilidad,
5 de acuerdo con las normas que sobre el particular contie-
ne el vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial. Este
Modelo de Utilidad bajo título "PERFECCIONAMIENTOS EN APA-
RATOS DE ELEVACION", viene a mejorar las técnicas conoci-
das, plasmándolo en soluciones que aventajan las conven-
10 cionales, tal y como enumeraremos a lo largo de esta Memo-
ria.

 Son conocidos hasta el momento aparatos de eleva-
ción denominados poleas de engranes accionados por un sis-
tema de cadena que actúa sobre un volante de mando, dis-
15 puesto sobre un eje. En el mismo eje se monta un disco
de freno y un diente, deslizando sobre él sobre un eje
que comportaba a su vez una nuez sobre la que otro tramo
de cadena es elevado o bajado con la carga. Dichos apara-
tos, comportaban asimismo unos satélites que controlaban
20 el número de vueltas de la nuez citada. Obviamente estos
aparatos son muy conocidos dentro de la técnica actual, y
no consideramos necesario extendernos con mayor número de
detalles al respecto.

 El problema de las poleas de este tipo, estribaba
25 fundamentalmente en el gran número de piezas diferentes y
repetidas que necesitaban, lo que dificultaba enormemente
el montaje de las mismas, a la vez que encarecía el pro-
ducto terminado, a la vez que se daba la circunstancia de
que la cadena, es decir los eslabones de la cadena podían
30 girar en el aparato, con el consiguiente riesgo de averías.

1 El objeto de la invención, tiene como finalidad
principal, la eliminación de un gran número de piezas -
de las poleas tradicionales, por un lado, y por otro la
constitución de una guía permanente para la cadena, de
5 forma que se imposibilita el giro de la misma dentro --
del aparato. Consecuentemente, se abarata el coste de . . .
la polea, se facilita el montaje de la misma y se evi . . .
tan averías.

Básicamente la polea en cuestión, comporta por
10 un extremo el volante de mando con el moyú roscado y el
sistema de freno constituido por el disco de freno y el
diente del mismo, todo ello debidamente montado sobre . . .
el extremo del eje principal, cuyo otro extremo a su --
vez lleva incorporado el conjunto de satélites reducto-
15 res que transmiten las revoluciones al cuerpo central -
de la nuez. El primer conjunto se monta en el interior
de un carter y el segundo sobre otro carter, ambos sus-
tancialmente alineados.

Para conectar los conjuntos extremos antedichos,
20 se realiza un cuerpo central, intermedio entre los mis-
mos, cuerpo que por un extremo recibe el frente del car-
ter del volante y por el otro al carter de engranes. A
su vez, el cuerpo citado está dotado de asientos para -
los rodamientos que comportaban la nuez, y presenta una
25 guía interna para la cadena, un alojamiento para el gi-
ratorio del gancho de sustentación del conjunto, y una
pieza especial dotada de un separador de los tramos de
cadena que abraza a la nuez y huecos para el paso de di-
cha cadena al exterior.

30 Tal y como se citaba, el cuerpo central es un -

1 bloque compacto preferentemente, aunque cabe destacar que
también podría realizarse en dos mitades, según un plano
de simetría, recurriendo a cualquiera de las dos solucio-
nes según las necesidades o de los elementos de que se --
5 disponga. En uno u otro caso, el resultado práctico es --
idéntico.

Dentro del cuerpo central, la nuez que comporta
la cadena queda situada en un mismo plano que la guía de
cadena realizada en dicho cuerpo, de forma que los extre-
10 mos de la cadena acceden al exterior por un hueco infe-
rior de salida. A su vez este hueco inferior permite el
montaje inicial del gancho en el interior, introduciendo
la base del mismo superiormente y siendo bloqueada esta por
el hueco a través de una tuerca, por ejemplo. Este hueco
15 inferior al que nos venimos refiriendo, se encuentra ce-
rrado por una pieza que presenta sendas orificaciones en
cruz que se corresponden con la vertical de las guías pa-
ra el paso de cadena, y un saliente rematado por un fren-
te circular que a modo de separador, impide que los dos
20 tramos de la cadena puedan relacionarse.

Todo ello, viene perfectamente descrito en las --
hojas de planos que se adjuntan, en las que con carácter --
no limitativo se representa lo siguiente, a saber:

25 La figura 1ª, es un alzado en sección del conjun-
to de la polea.

La figura 2ª, corresponde a una sección transver-
sal según el eje de la base del gancho.

La figura 3ª es una sección longitudinal del cuer-
po central de la polea.

30 La figura 4ª, corresponde a una vista de la pieza

1 de cierre inferior del cuerpo central y a su vez guía-se
parador de cadena.

La figura 5ª, finalmente es una planta media del
carter de engranes.

5 Según estas figuras, y con referencia a la 1ª, -
destacaremos el carter (2) que incluye el volante de man-
do (5), montado sobre el eje (7) a través del moyú rosca-
do y el disco de freno, no numerados, destacando el dien-
te del freno (6). El frente interno del carter del vol-
10 tante (2), se aloja en un rebaje del cuerpo central, -
afianzándose mediante los oportunos elementos. A su vez
dicho cuerpo central presenta una cajera en la que se ha
bilita el diente del freno (6).

15 El cuerpo central, figuras 1ª, 2ª y 3ª, es un -
conjunto longitudinalmente orificado que recibe al eje -
(7) y casquillo (17) que incluye a la nuez (10)-(11). El
cuerpo (17) recibe rodamientos (8) y (9) debidamente alo-
jados en el cuerpo (1). Este cuerpo (1) presenta además
20 la guía (16) para la cadena, y un hueco u orificio infe-
rior ocupado por la pieza (12). La cadena abraza a la -
nuez (10)-(11) y sus eslabones discurren perfectamente -
por la guía (16). El gancho (4) se posiciona introducién-
do la base del mismo por la porción superior (figura 2ª)
previamente, y fijándolo, posteriormente con la tuerca -
25 correspondiente.

30 El hueco inferior del cuerpo (1) al que nos he--
mos referido, se cierra mediante la provisión de la pie-
za (12) (fig. 4ª) la cual presenta huecos (20) para el -
paso de la cadena que abraza a la nuez, orificios (19) -
para su fijación, y un saliente (18) cuyo frente exterior

1 se apoya sobre (17) y que actúa como separador de los dos tramos de cadena.

5 Por su parte, el extremo derecho del cuerpo (1), se conecta directamente en el carter de engranes (3), y presenta un pequeño saliente circular (23) para efectuar el encaje de dicho carter (3) que a su vez está dotado de una porción (30) circular que abraza al saliente (23). El carter (3) por su parte presenta también medios convencio-
10 nales para su fijación definitiva al cuerpo (1) y los fe-
saltes (31), (32) y (33) para los ejes de los satélites y el eje piñón. Los extremos de los ejes de los salientes (14) y (15), se alojan en orificios ciegos (M) del cuerpo (1) al realizar el montaje.

15 En la figura 3ª, se advierten los detalles del re-
baje lateral (28) para el acomodo del carter del volante (2), así como la cajera (27) en cuyo lateral se sitúa el diente del freno (6). Asimismo se señala el hueco longitudinal central (24) y los asientos (26) y (25) para los rodamientos (8) y (9) respectivamente. Por su parte, la
20 pieza (12) de cierre inferior, queda perfectamente delimi-
tada (figs. 1ª, 2ª y 4ª), así como la introducción del --
gancho (4) en el interior del hueco del cuerpo (1), per--
fectamente realizable por la parte superior, para ser fi-
jdo con la tuerca correspondiente la cual se introduce in-
25 feriormente por el hueco que cierra la pieza (12).

30 A la vista de todo lo que antecede, es claro dedu-
cir que el montaje del conjunto de la polea se realiza --
con extraordinaria rapidez, en virtud del considerablemen-
te menor número de piezas de que está constituido en com-
paración con uno convencional, y que se imposibilite --

1 cualquier giro de la cadena, al disponer la guía permanente de la misma.

5 Conviene resaltar, una vez descritas la naturaleza y ventajas de este invento, el carácter no limitativo del mismo, por cuanto los cambios en la forma, materia o dimensiones de sus partes constitutivas, no alterarán en modo alguno su esencialidad, en tanto no se pongan una sustancial variación en el conjunto.

10 Asimismo, el solicitante adhiriéndose a los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, hace constar su derecho a la extensión de esta solicitud a los países extranjeros, reivindicando la prioridad de la misma.

NOTA

15 Los puntos de invención, nuevos en España, que se presentan para que sean objeto de Modelo de Utilidad deberán recaer sobre "PERFECCIONAMIENTOS EN APARATOS DE ELEVACION", de acuerdo con las siguientes:

20

-
-
-
-
-
-
-
-
-

25

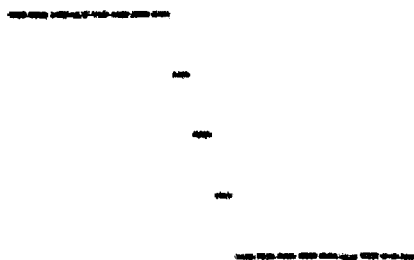
30

REIVINDICACIONES

1^a.- "PERFECCIONAMIENTOS EN APARATOS DE ELEVACION"

1 esencialmente caracterizados por la disposición de un cuer
po central uno de cuyos extremos recibe en un rebaje circu
lar al carter del volante y está provisto de una cajera en
5 cuya pared lateral interna se sitúa el diente del freno; -
entretanto que el otro extremo está dotado de un pequeño -
saliente circular que acomodándose en un rebaje del frente
del carter de engranes, permite la introducción de los ex
10 tremos de los ejes de los salientes en sendos orificios --
ciegos del referido extremo del cuerpo central, y porque -
este cuerpo central se encuentra orificado longitudinal--
mente y prevee asientos para los rodamientos que comportan
la nuez y presenta asimismo un orificio superior para la -
15 disposición del gancho, y un hueco en un plano transversal
que constituye un vaciado a modo de gufa interior para la
cadena que rodea a la nuez, la cual accede al exterior por
una abertura inferior del repetido cuerpo central, abertu
ra que se encuentra ocupada por una pieza fijada al cuerpo,
20 la cual presenta un saliente vertical hacia el interior --
del hueco, de extremo circular cóncavo, hacia la zona de -
la nuez, que realiza la función de separador de la cadena,
y unos orificios en forma de cruz por los que la cadena sa
le al exterior.

25 2^a.- "PERFECCIONAMIENTOS EN APARATOS DE ELEVACION".

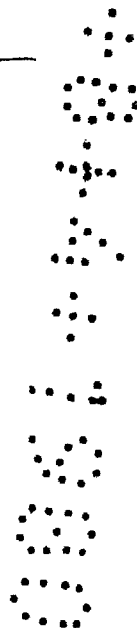


1 Todo tal y como queda descrito en la presente Me
 moria, que consta de nueve hojas mecanografiadas por una
 sola cara, acompañada de los dibujos correspondientes.

 Madrid;

5 28 ABR. 1980



10 

10

15

20

25

30

JAVIER AMENABAR AXPE

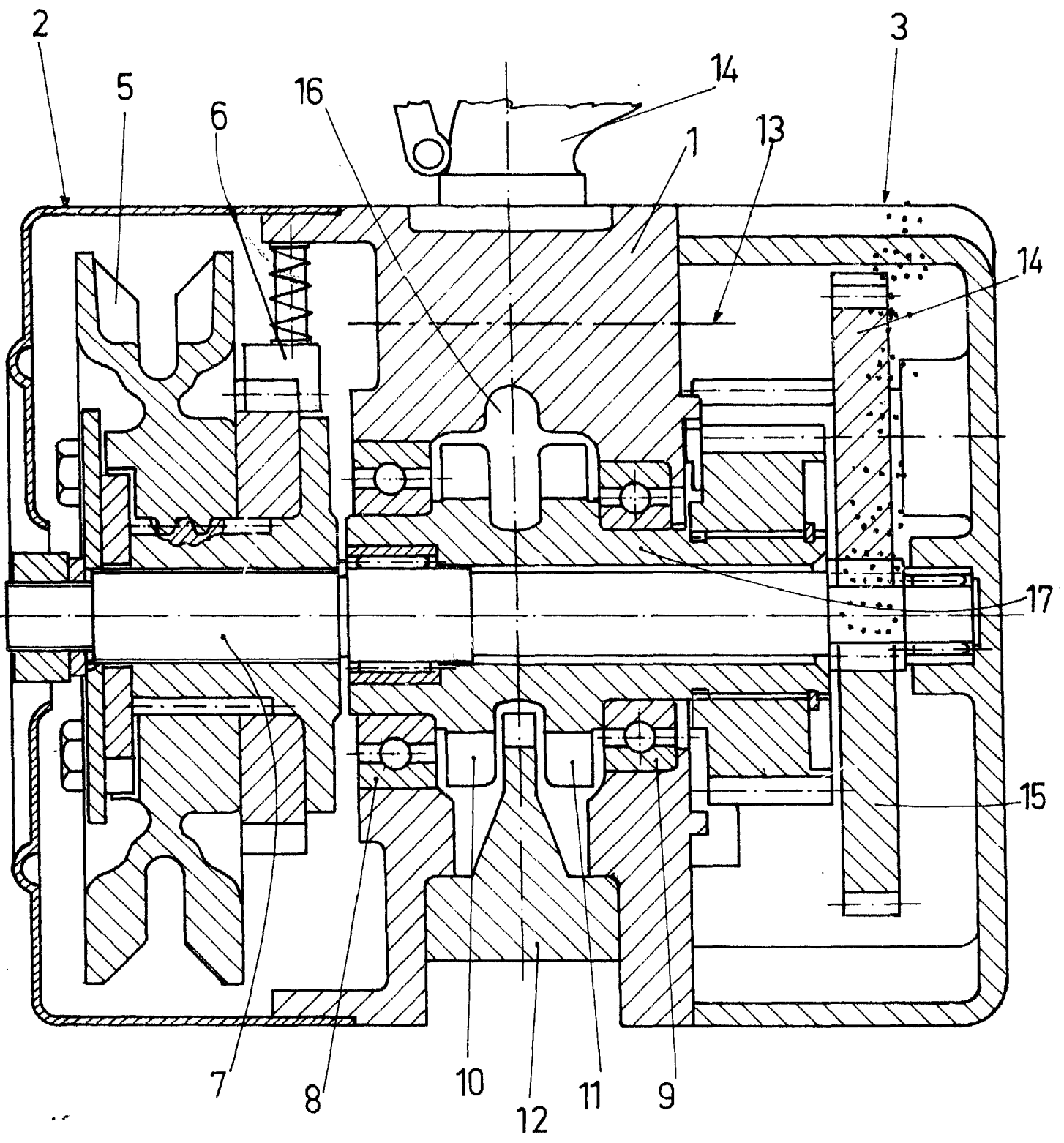


FIG. 1

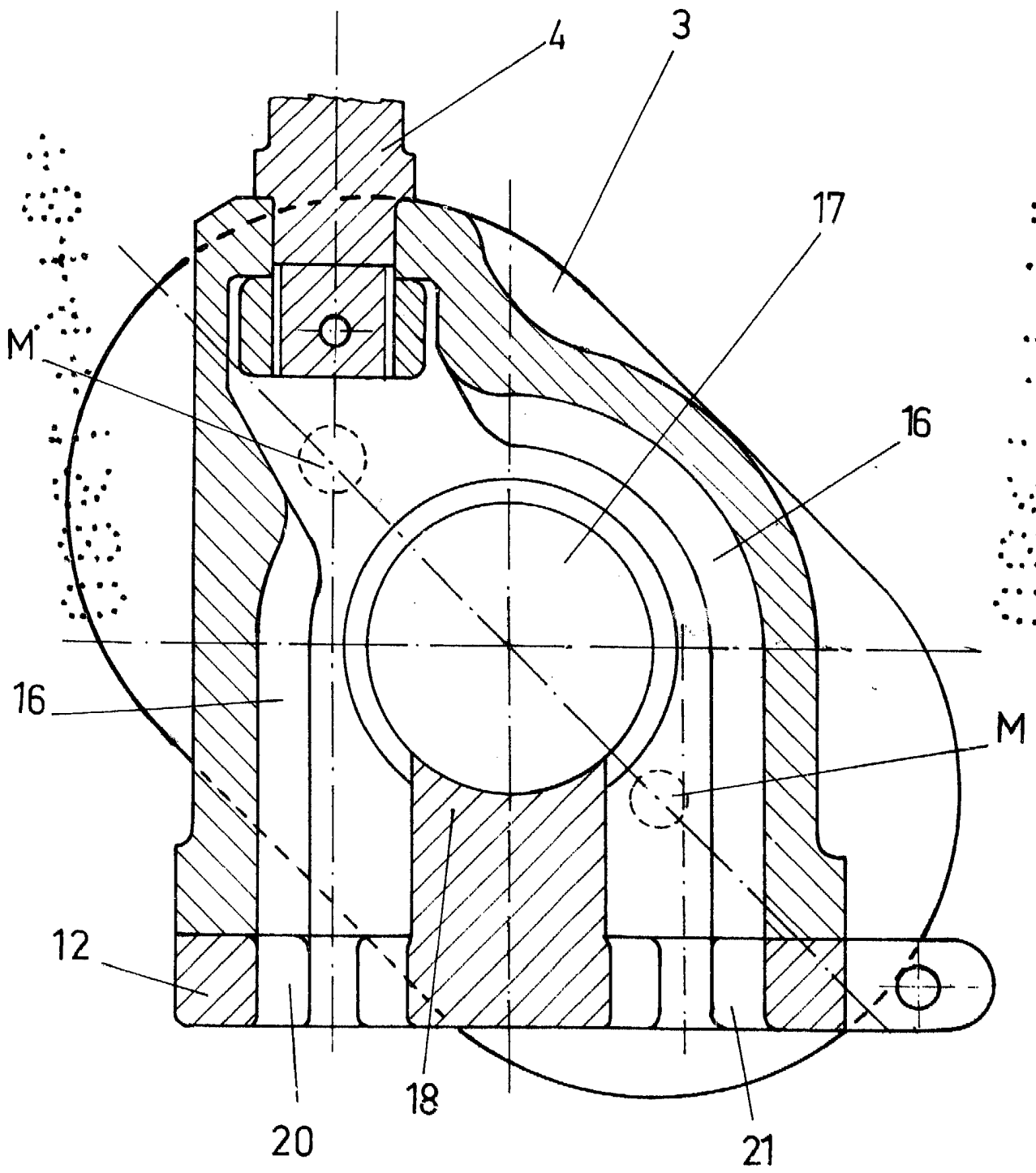


FIG: 2

58 APR 1980

[Handwritten signature]

JAVIER AMENABAR AXPE

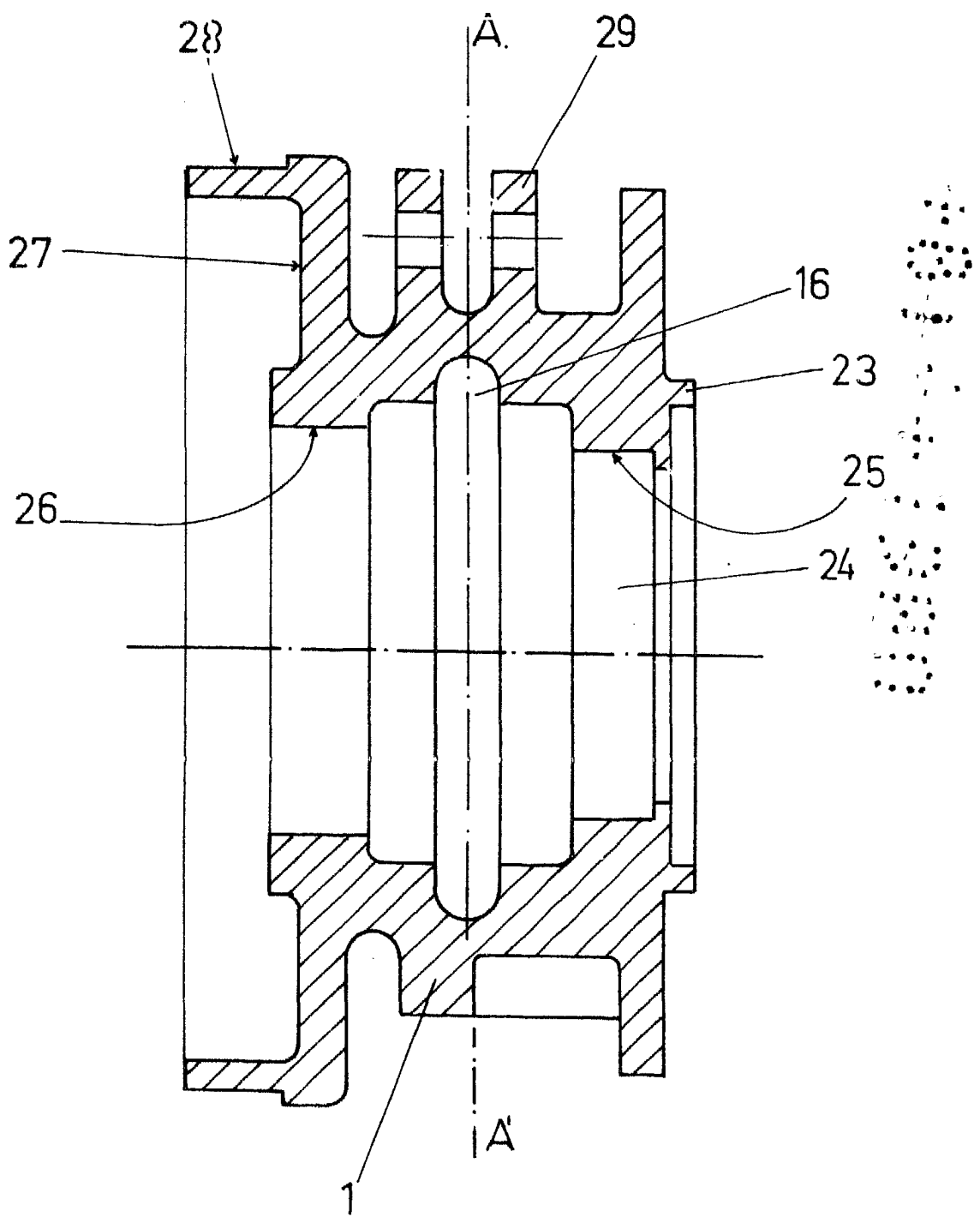


FIG: 3

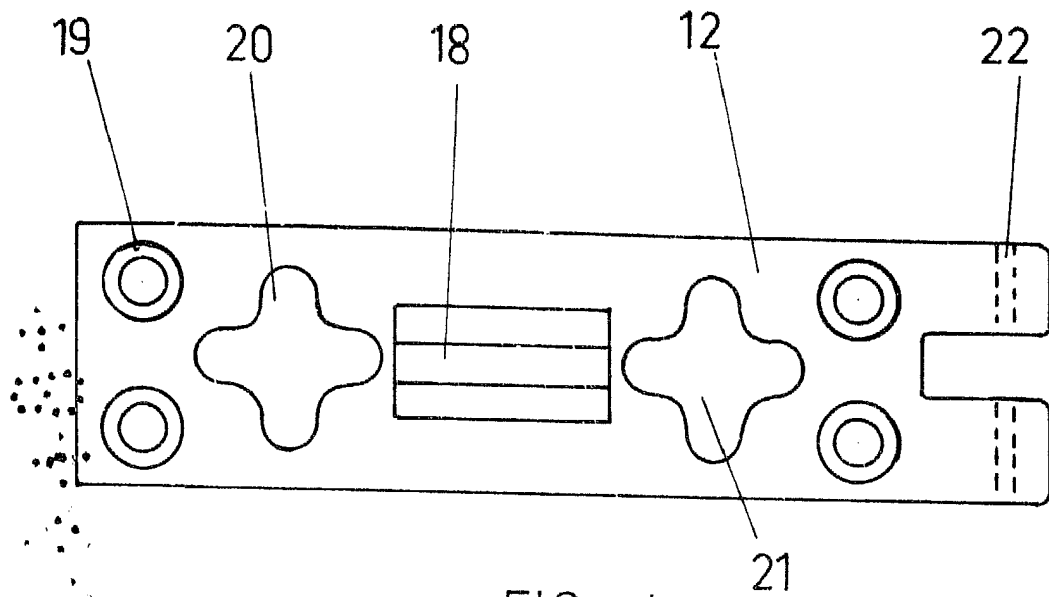


FIG: 4

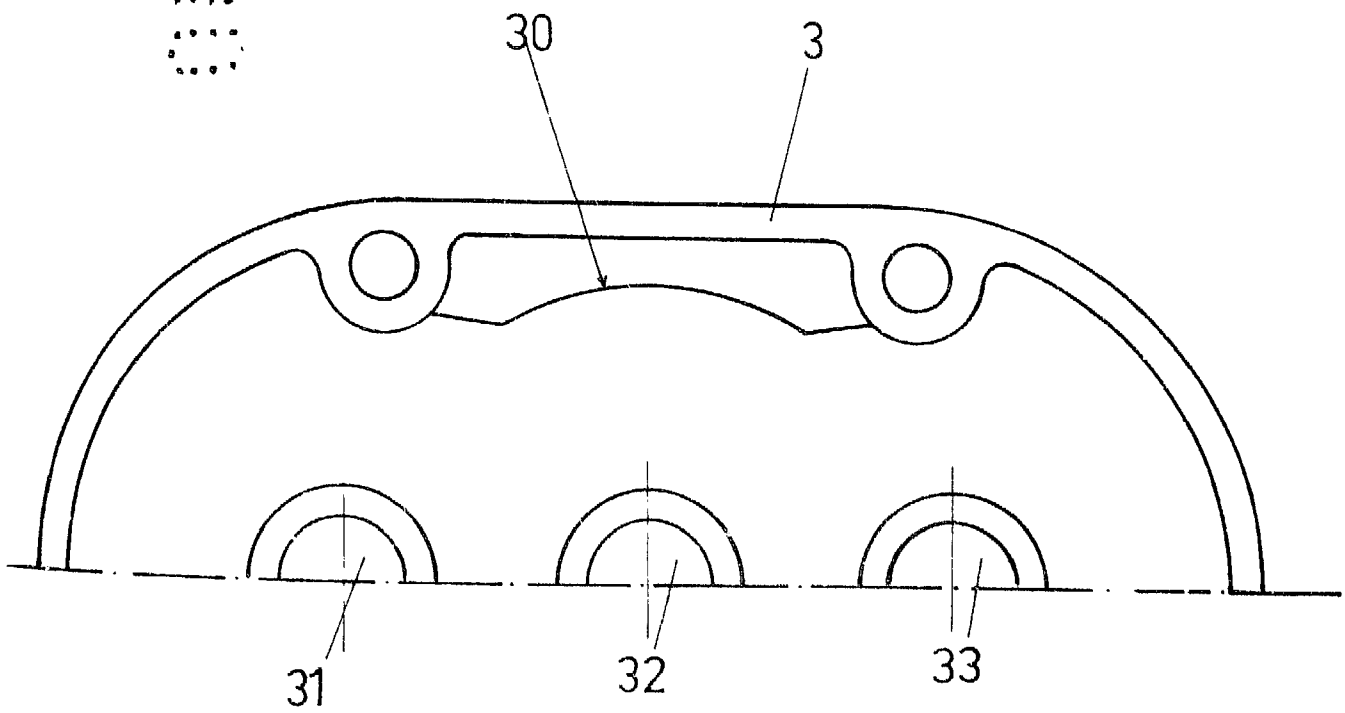


FIG: 5

58 1980