



ESPAÑA

19 ES	21	NUMERO	257000	20 Y
	22	FECHA DE PRESENTACION		

MODELO DE UTILIDAD

17 JUL. 1981

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO	MICROONDAS	

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	F 2 6 B 15/00

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"CARRO TRANSPORTADOR DE VAGONETAS EN INSTALACIONES CERÁMICAS"

71 SOLICITANTE (S)

Don José Manuel CASTAÑO BOLEA y don Fernando GIL MARTÍN

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Lliçà de Vall (Barcelona), Polígono Industrial Can Coll, nave 7

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

Don Ignacio PONTI GRAU

La presente invención se refiere a un carro transportador de vagonetas, destinado al servicio de instalaciones de cocción y secado de productos cerámicos, el cual presenta una serie de características que lo hacen superior a los carros hasta ahora conocidos y utilizados con el mismo fin.

Como es bien sabido, en estas instalaciones se dispone de unos carros que transportan las vagonetas cargadas con materiales cerámicos, recogiénolas a la salida de los hornos de cocción, para pasarlas a los secaderos. De hecho se trata de una simple traslación para cambio de vías, de una a otra sección de la instalación.

Los carros conocidos y utilizados hasta el presente tienen el inconveniente de no poder adaptarse a diferentes anchos de vía, de forma que los mismos deben ser contruídos expresamente para cada instalación, adecuándolos o adaptándolos a los anchos de vía escogidos.

Por otra parte, la rigidez que normalmente presentan en su estructura hace que acusen notablemente las irregularidades de nivel que puedan presentarse en las vías, ya sea por una deficiente instalación, ya por el desgaste normal de las mismas con el tiempo, con el consiguiente riesgo para la carga depositada sobre los mismos.

Con la realización y aplicación del carro objeto de la invención se intenta solventar, y de hecho se logra casi por completo, el inconveniente que representan los defectos apuntados, lográndose un carro adaptable a las más variadas anchuras de vías, a la par que de deslizamiento

seguro sobre cualquier vía, salvando las pequeñas irregularidades antes mencionadas.

De acuerdo con la invención, y respondiendo a las premisas indicadas, el carro objeto de la misma está constituido esencialmente por dos bastidores independientes, dotados de los elementos de rodadura y de tracción apropiados, los cuales quedan reunidos entre sí, a la distancia necesaria, por sendos largueros laterales, de longitud apropiada, adecuada a la entrefía a dejar y montados articulados por sus extremos a los correspondientes de aquellos bastidores.

Estos bastidores van dotados, a su vez, de respectivas vías, las cuales, gracias a la provisión de los largueros antedichos, quedan situadas a la distancia correspondiente entre sí.

Por otra parte, entre los largueros indicados queda situado de través el elemento tractor para entrada y salida de las vagonetas, el cual puede responder a cualquier realización convencional.

Para mejor comprensión de cuanto queda expuesto, se acompañan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización de un carro transportador de las características indicadas.

En dichos dibujos, la figura 1 corresponde a una vista en alzado lateral del carro; y la figura 2 muestra una vista en planta del conjunto del mismo.

Tal como puede apreciarse en los diseños indicados, y de acuerdo con la invención, el carro transportador de

vagonetas está constituido por dos bastidores independientes -1- y -2-, ambos dotados de sendos grupos de ruedas -3- y -4-, para la rodadura por encima de los carriles -5- correspondientes.

5 Uno de los bastidores citados, en este caso el -1-, va provisto del motor -6- que, a través de las correspondientes transmisiones acciona a dos las ruedas -3-, que forman el par conductor del carro.

10 Cada uno de los bastidores -1- y -2- va dotado asimismo de sendas vías -7-, para el deslizamiento sobre las mismas de las vagonetas a trasladar.

Los bastidores -1- y -2- quedan reunidos, por ambos laterales de los mismos, por sendos largueros -8-9-, articulados por sus extremos, a través de los pasadores o similar -10-, a los extremos de dichos bastidores.

20 Reuniendo a los largueros -8-9-, quedan dispuestos los travesaños -11-12-, entre los que queda soportado el transportador -13-, accionado, por ejemplo, a través del cilindro fluodinámico -14-, y dotado de las pestañas -15- de arreste de las vagonetas, tanto en uno como en otro sentido (recogida o entrega), todo ello de realización convencional y en sí conocida.

25 Como se comprende, la longitud de los largueros -8-9- se adaptará a la que corresponda a la entrevía -7-, pudiendo así adaptarse fácilmente cada carro a las necesidades de la instalación a que se aplique, ya que bastará con disponer de largueros de diversas longitudes, para poder adaptarse a aquellas necesidades, sin tener que recurrir a

la construcción de carros con unas medidas especiales para cada caso, todo lo cual ha de redundar, necesariamente, en un menor precio de coste de dichos carros.

5 Por otra parte, la disposición articulada de los largueros respecto a los extremos de los bastidores -1-2-, tiene la ventaja adicional de que, gracias a la movilidad que presenta el conjunto del carro, puede adaptarse a las pequeñas diferencias de nivel que puedan presentarse en los tramos de carriles -5-, dando al carro una mayor capacidad
10 de adaptación y mayor seguridad a la carga contenida en las vagonetas transportadas por el mismo.

Como es natural, los medios de mando, tanto de la tracción del carro, como del transportador -13- de las vagonetas, podrá responder a cualesquiera tipos o sistemas convencionales, por lo que en nada alteran a la esencialidad
15 de la invención.

Se comprende, por tanto, que serán independientes del objeto de dicha invención, los materiales, formas y dimensiones de los carros así construídos, tipo de instalaciones a que los mismos se apliquen, y, en general, todos
20 cuantos detalles accesorios puedan presentarse, siempre que no alteren, cambien o modifiquen su esencialidad.

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

1. Carro transportador de vagonetas en instalaciones cerámicas, que se caracteriza por estar constituido esencialmente por dos bastidores independientes, dotados de los respectivos elementos de rodadura y, por lo menos uno
5 de ellos, de los correspondientes elementos motores de tracción para su desplazamiento, cuyos bastidores van provistos asimismo de respectivas vías y quedan reunidos entre sí por medio de sendos largueros laterales, de longitud apropiada y asimismo independientes, entre los que quedan montados los
10 órganos tractores para recogida y entrega de las vagonetas a transportar por el carro.

2. Carro transportador de vagonetas en instalaciones cerámicas, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que los largueros que reúnen a los
15 dos bastidores independientes que integran el carro, quedan articulados por sus extremos sobre los respectivos de aquellos bastidores y tienen una longitud adaptada a la de la
entrevía que deba mediar entre las vías montadas sobre aquellos bastidores.

20 3. Carro transportador de vagonetas en instalaciones cerámicas.


Todo ello según queda descrito en la presente memoria y resumido en las reivindicaciones contenidas al final de la misma, establecidas de acuerdo con el artículo 100
25 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial y que comprende en conjunto siete hojas foliadas escritas a máquina

por una sola cara.

Barcelona, 26 de febrero de 1981

José Manuel CASTAÑO BOLEA y
Fernando GIL MARTÍN

p.a.

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

NO
BO
LEA
Y
GIL
MARTÍN

FIG. 1

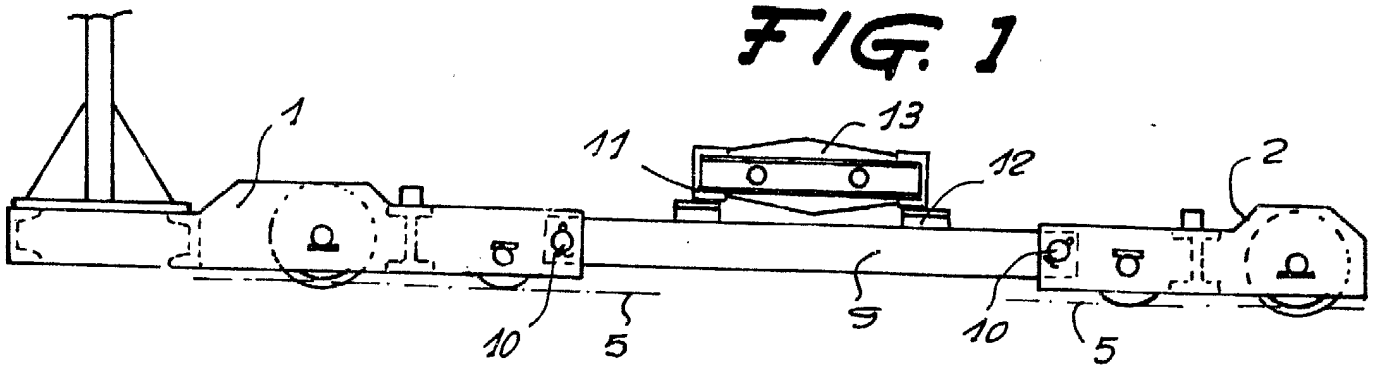
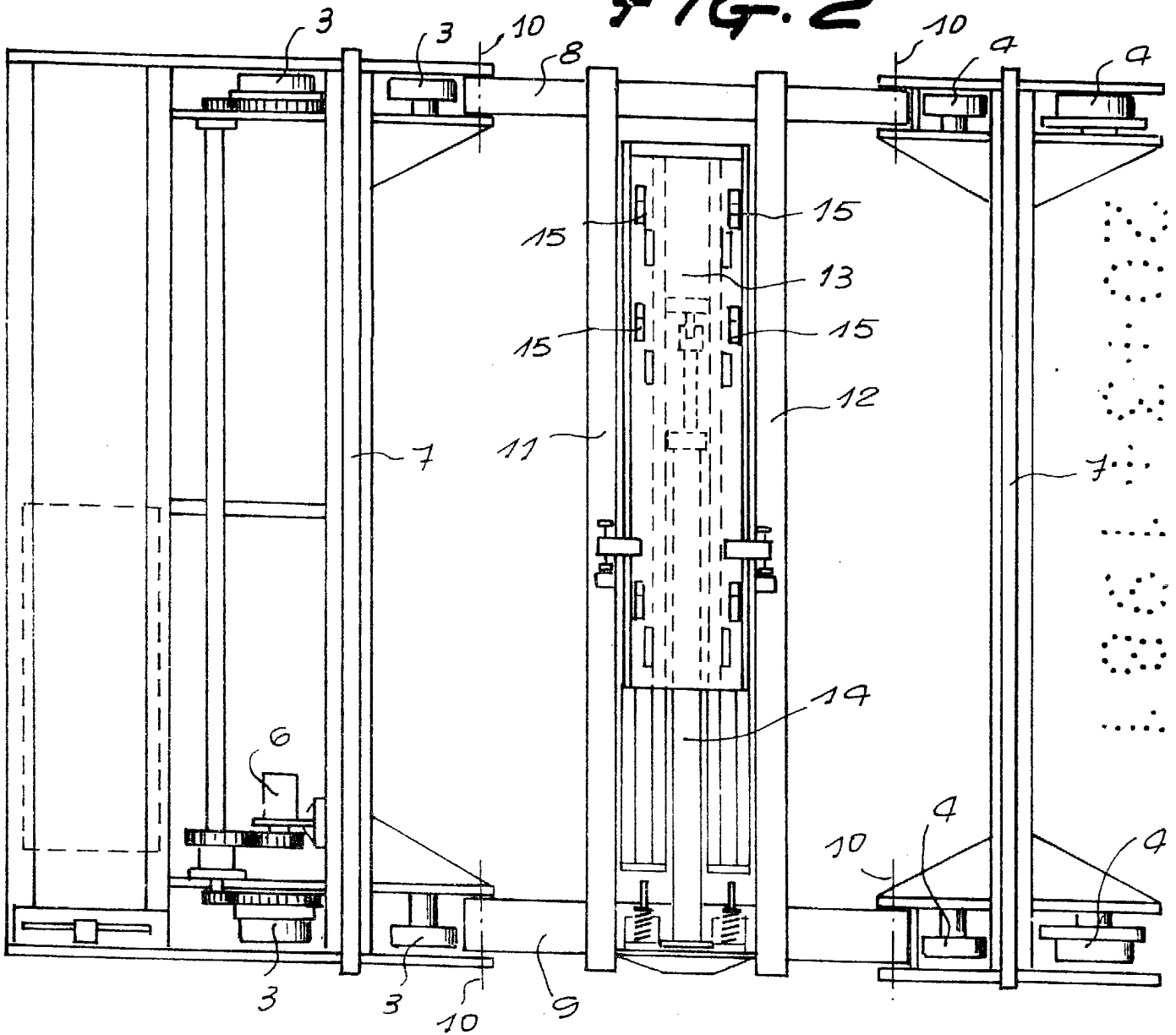


FIG. 2



Barcelona, 26 de febrero de 1981
p.a.

30437/1