



ESPAÑA

19	ES	11	258388	19	Y
		21			
		22	FECHA DE PRESENTACION		

1 DIC. 1981

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B62P 43100

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"TRANSPORTADOR AUTOPROPULSADO DE CARGAS ESPECIALMENTE EN AEROPUERTOS"

71	SOLICITANTE (S)
	EQUIPOS TECNICOS DE TRANSPORTE, S.A. "EQUISA".-

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	ALCALA DE HENARES (Madrid), Carretera Barcelona, Km, 34,400.-

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. Agustín Díaz.-

Se refiere la presente Memoria Descriptiva que se une a solicitud de registro como Modelo de Utilidad a un "Transportador autopropulsado de cargas especialmente en aeropuertos", cuyas características de novedad le confieren la cualidad de aportar a los fines que se persiguen, ventajas mas que suficientes, para aspirar al privilegio del registro que se solicita.

Como del enunciado se desprende, el objeto industrial que se preconiza, es un vehiculo concebido especialmente para el transporte y transferencia de cargas del tipo que se practica en aeropuertos, si bien es de aplicación con cualquiera otro tipo de mercancías.

Consiste de una gran superficie de cargos especialmente diseñado para la transferencia de mercancías autopropulsada, pero con facultad para realizarse manualmente cuando así lo requieran las circunstancias.

Es muy maniobrable y sin embargo todos los mecanismos tanto de propulsión como de manejo de la mercancía son gobernados desde el puesto de mando, el cual está acoplado dentro de una cabina convencional ubicada lateralmente en la parte frontal.

Por el sistema motopropulsor que se preconiza, se consiguen variaciones mínimas de velocidad, gobernadas por accionamiento sobre el acelerador, la cual variación mínima permite unas maniobras de aproximación a otros equipos con seguridad insuperable.

Sustancialmente consiste porque sobre un bastidor a este efecto constituido dispone de un grupo motopropulsor formado por un motor diesel al que va acoplada una bomba de caudal variable, accionada eléc-

tricamente, como se ha anticipado desde el puesto de conducción, la cual suministra caudal a sendos motores hidráulicos que atacan a las ruedas traseras sobre los que van directamente acoplados.

El sistema motopropulsor citado permite una frenada hidrostática

5. que se establece al levantar el pié del pedal de aceleración, repercutiendo en un frenado instantáneo sin necesidad de accionar el freno.

El motor diesel que viene acoplado en la parte delantera, lleva incorporada una bomba de caudal fijo que suministra fluido hidráulico a la dirección y a los distintos servicios que exponemos seguidamen-

10. te.

En primer lugar, los elementos de transferencia, compuestos por una serie de rodillos unos lisos y otros de fricción accionados por motores hidráulicos gobernados directamente por un manipulador eléctrico situado, repetimos, en el puesto de conducción y que repercute

15. te en hacer girar los citados rodillos de transferencia en un sentido o en otro.

La superficie de transferencia viene limitada por unos topes de carga accionados por cilindros hidráulicos desde el panel de mandos, disponiendo de una llave de cortacircuitos de motores hidráulicos,

20. acoplados, como hemos dicho, para el accionamiento de los rodillos de transferencia y un mando manual para bajar los topes de carga en el caso de una emergencia accidental o no, que obligue hacer las repetidas transferencias de carga manualmente.

La distancia establecida entre los topes de carga, es tal que permite el transporte y la transferencia de todo tipo de pallets y

25.

envases conocidos como semicontainer que constituyen las unidades de carga convencionales utilizadas en las aeronaves comerciales.

Con objeto de poder situar la plataforma de carga y descarga a altura establecida por otro tipo de equipos de carga de uso frecuente,

5. se han acoplado dos cilindros hidráulicos situados entre el eje delantero y el chasis.

.....

Para su traslación el transportador que nos ocupa, dispone de cuatro

ruedas de gran diámetro, las dos delanteras directrices, y las

dos traseras motrices, dotadas de gran capacidad de frenada y me-

10. jor suspensión que los transportadores de ruedas pequeñas. ...

La dirección es hidráulica y está compuesta por un aparato de control

accionado por el correspondiente volante que ataca a la columna

y a la dirección y de un cilindro hidráulico que produce el giro en

las ruedas, transmitido por las correspondientes barras y rótulas

15. de dirección.

Mejor se comprenderá la descripción si la apoyamos en los dibujos

que a este efecto se acompañan y que constituyendo una manera de

llevar el invento a la práctica, carecen de carácter limitativo en

sus detalles, toda vez que se citan, solamente a título de ejemplo.

20. La figura 1ª.- representa una unidad en alzada vista lateral.

La figura 2ª.- es una vista frontal también en alzada.

La figura 3ª.- es una vista en planta superior.

Como se ha anticipado, consta de un bastidor -1- figura 1ª, que en

la parte delantera lleva incorporado el eje -2- directriz.

25. Como medio energético monta al motor diesel -3- que lleva incor-

perado la bomba de caudal variable -4- como se ha descrito, previamente.

El efecto motriz trasciende a las ruedas traseras -5- para el desplazamiento y los rodillos -6- figura 3ª para la transferencia, limitada potestativamente, como se ha anticipado, por los toques de carga -7- figura 3ª.

La nivelación de la plataforma de transporte y transferencia para subordinarse a las alturas frecuentes para la carga y descarga en aeropuertos se alcanza mediante los cilindros de nivelación: -8- figura 2ª.

Suficientemente descrito el invento, así como una manera de llevarlo a la práctica, se hace constar, que el mismo acepta modificaciones de detalle, siempre que éstas no afecten a su fundamento.

N O T A

15. En resumen: El MODELO DE UTILIDAD, recaerá sobre las particularidades características de las siguientes:

REIVINDICACIONES

- 1.- Transportador autopropulsado de cargas especialmente en aeropuertos, caracterizado porque consta de un bastidor sobre el que monta un grupo motopropulsor formado por un motor diesel al que va acoplado una bomba de caudal variable, accionada eléctricamente para suministrar caudal a unos motores hidráulicos que hacen girar las ruedas traseras a las que van acoplados directamente y porque en la parte delantera del motor diesel lleva una bomba de caudal fijo que suministra fluido hidráulico a los distintos servicios del equipo y a la dirección.
- 2.- Transportador autopropulsado de cargas especialmente en aeropuertos, caracterizado porque los elementos de transferencia constituidos por una serie de rodillos potestativamente de superficie lisa o de fricción, son accionados por motores hidráulicos mandados directamente por un manipulador eléctrico, con capacidad para hacer girar los rodillos en uno u otro sentido y porque la superficie de transferencia según reivindicación anterior, presenta incorporados unos topes de carga accionados por cilindros hidráulicos manejados eléctricamente y porque dispone de una llave de corte circuito de motores hidráulicos de accionamiento de rodillos y un mando manual para bajar los topes de carga potestativamente establecido, y porque la distancia entre estos topes de carga está subordinada a permitir el transporte y transferencia de todo tipo de pallets y semicontainers convencionales.
- 3.- Transportador autopropulsado de cargas especialmente en aero-

puertos, caracterizado porque dispone de dos cilindros hidráulicos situados entre el eje delantero y el chasis para alcanzar, en forma gobernable, ajustes de altura con los otros tipos de carga convencionales.

5. 4.- Transportador autopropulsado de cargas especialmente en aeropuertos, caracterizado porque para el transporte del conjunto disponiendo de cuatro ruedas éstas son de gran diámetro, siendo las dos delanteras directrices y las dos traseras motrices con frenada hidrostática accionada por el sistema motopropulsor según reivindicación segunda, establecida al levantar el pié del pedal de aceleración prescindiendo del de freno y porque las ruedas directrices citadas se gobiernan por dirección hidráulica compuesta por un aparato de control accionado por el volante a través de la columna y de un cilindro hidráulico con las correspondientes barras y fotulas de dirección.
10. 15. rección.

- 5.- Transportador autopropulsado de cargas especialmente en aeropuertos, caracterizado porque todos los mecanismos citados en las reivindicaciones anteriores, así como los de luces y frenos se encuentran situados en el puesto de conducción accionables en su totalidad por un solo operador,
- 20.

6.- "TRANSPORTADOR AUTOPROPULSADO DE CARGAS ESPECIALMENTE EN AEROPUERTOS".

- Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente Memoria Descriptiva, que consta de ocho hojas mecanografiadas por una sola
25. de sus caras y se ilustra con los dibujos que a la misma se acom-

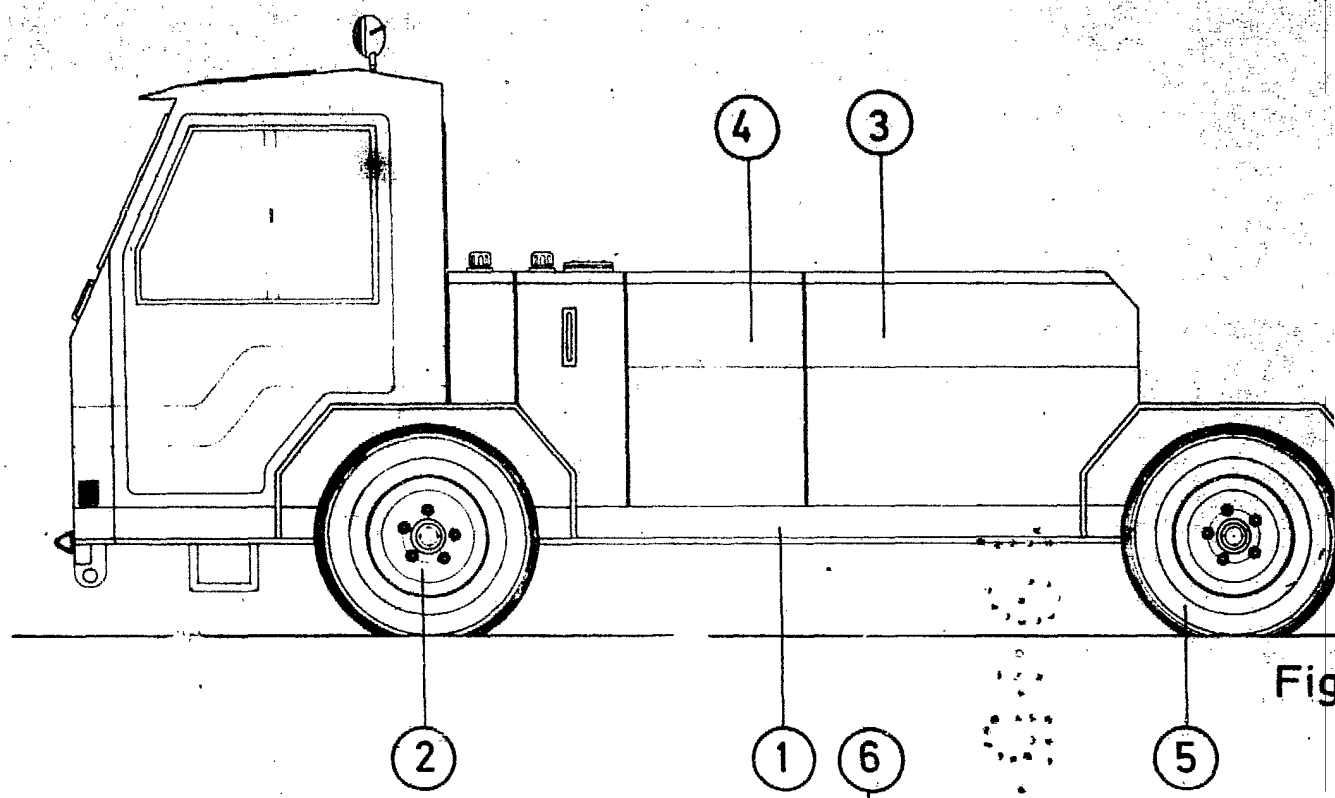
peñan.

Madrid, 19 MAYO 1981

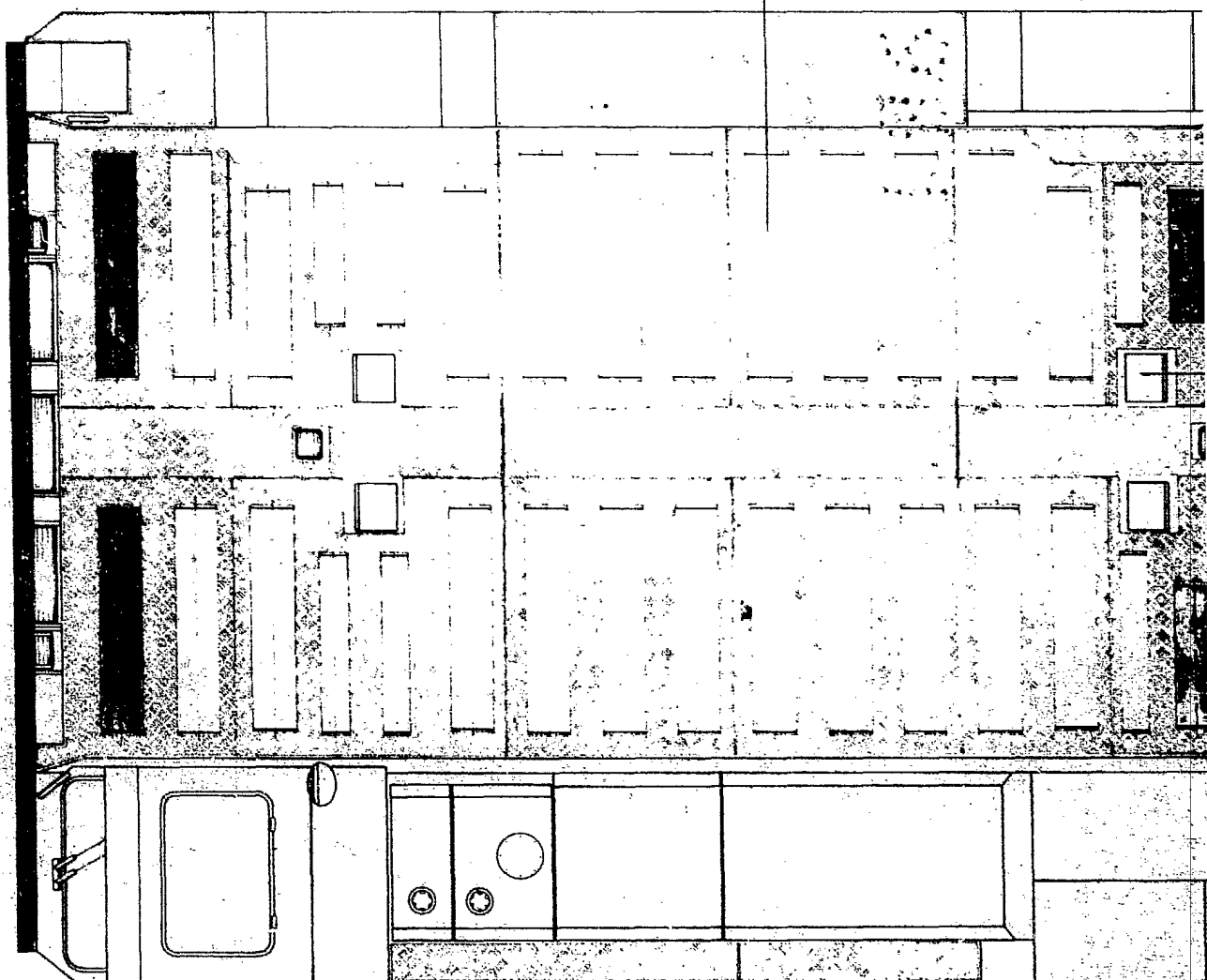
A DIAZ UNGRIA
FR

[Handwritten signature]

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



Fig



Fig

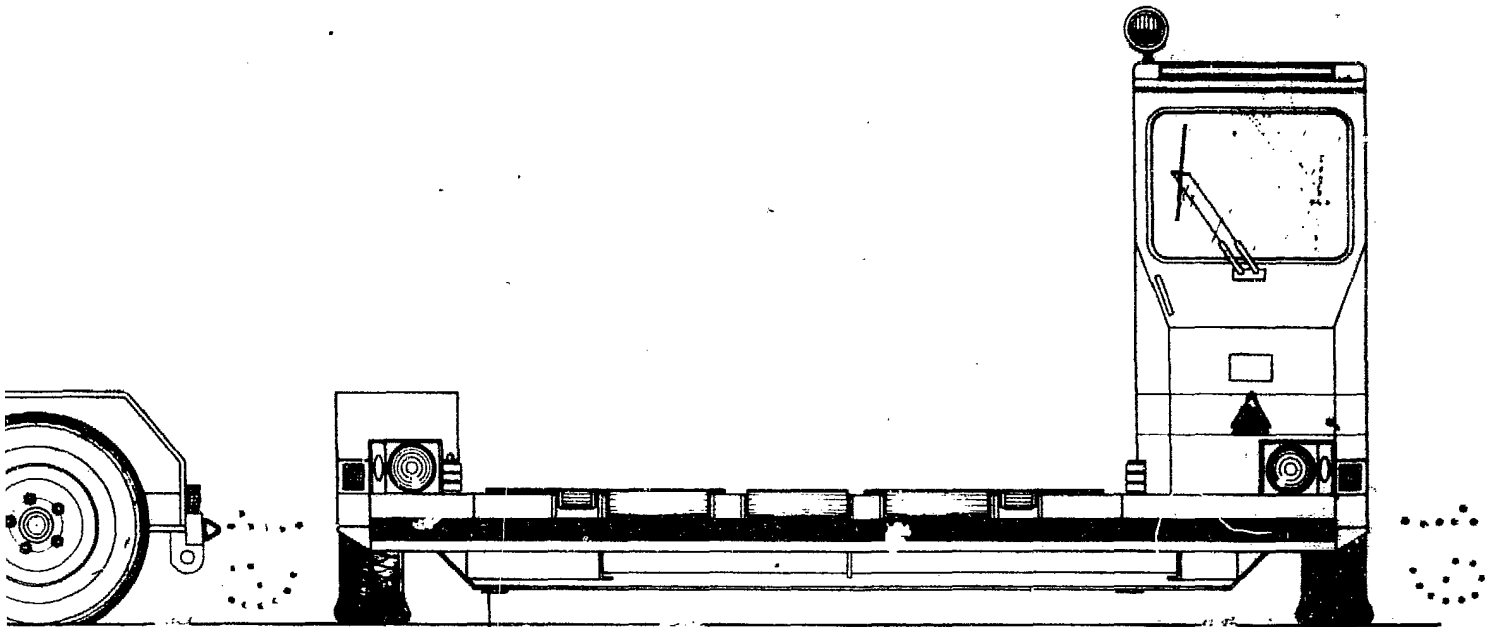
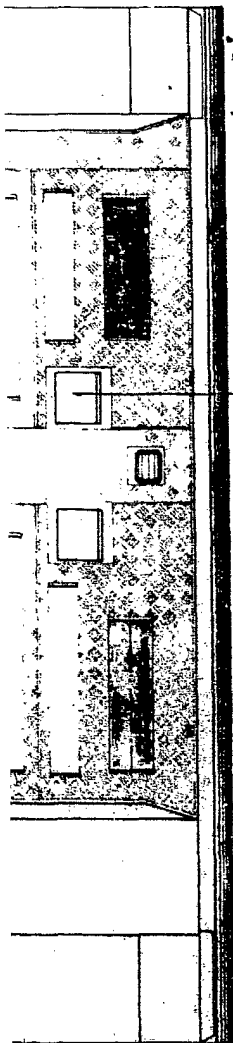


Fig. 1

Fig. 2

8



7

Fig. 3

19 MAYO 1981

M. DIAZ UNGRIA
HA

Benigno Pérez Banares