

10 ES 11 21 22	NUMERO <b>281422</b>	16 Y
	FECHA DE PRESENTACION 11-9-1984	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 JUN 1985

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL A63J 1/02
------------------------	---

64 TITULO DE LA INVENCIÓN CARRO DE CONTRAPESADO DE DOBLE EFECTO.
---

71 SOLICITANTE (ES) CREACIONES MATERIAL ESPECTACULAR, S.A. (KREMESA)
---

DOMICILIO DEL SOLICITANTE C/ Malcampo, nº 23 - MADRID.-
--

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

73 TITULAR (ES) CREACIONES MATERIAL ESPECTACULAR, S.A. (KREMESA)
---

74 REPRESENTANTE D. JAIME ISERN CUYAS, Agente Oficial de la Propiedad Industrial:
--

## MEMORIA DESCRIPTIVA

El objeto de la presente solicitud de Modelo de Utilidad se refiere a un "CARRO DE CONTRAPESADO DE DOBLE EFECTO" que aporta a su función específica esenciales características de novedad y eficacia constitutivas de notables ventajas sobre otros mecanismos hasta ahora usuales y existentes en el mercado. ....

5.

Con la finalidad de mejorar sensiblemente las condiciones mecánicas, simplificándolas en lo posible, de manejo rápido y seguro y, consecuentemente, funcionales de los dispositivos destinados a la maniobra de cortinajes, decorados y aparatos de iluminación, fundamentalmente, se ha llevado a efecto una investigación exhaustiva que permitió llegar a la realización del proyecto y desarrollo del objeto del -- enunciado, cuyas notas características comentamos seguidamente ilustrándolas con los dibujos explicativos que se -- acompañan a la presente memoria descriptiva.

10.

15.

20.

25.

Cuenta en primer término el carro de contrapesado de doble efecto que propugnamos con una estructura adecuada formada esencialmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía con disposición vertical, la propia guía del carro, una serie de bloques de contrapesado convenientemente apilados y encarrilados en guías apropiadas, preferentemente perfiles en "T", dos parejas de poleas con distintas características e igual diámetro, un maromillo de accionamiento manual, los consiguientes cables de acero para ejecutar la transmisión directa de la maniobra y, como medio de seguridad y fijación, el freno sólidamente montado en el soporte respectivo.

30.

Entre los elementos anclados en la estructura sopor-

te figura una guía vertical por la que asciende o desciende el bastidor de guía del carro según se actúe, bien sea ejerciendo la tracción del maromillo o dejando que el conjunto de los contrapesos realice su función por la acción de la gravedad.

5.

Con objeto de facilitar el movimiento del carro en uno u otro sentido, se ha dispuesto, en una pieza puente de la estructura soporte ubicada superiormente, un pasador --

10.

transversal al que se sujetan firmemente los extremos de los cabos superiores del maromillo y de los cables de acero descendiendo uno y otros seguidamente para acoplarse a una polea instalada en la cabeza superior del carro, polea que cuenta con una acanaladura central destinada al alojamiento del maromillo y una, dos o más acanaladuras de menor calibre a cada lado para el encarrilado de los cables, elementos

15.

ambos que enlazan con otra polea igual montada en la pieza puente antes comentada para dar salida horizontal a los cables y vertical al maromillo, al que se hace pasar a través del dispositivo de freno para acoplarse inferiormente

20.

a una polea con acanaladura única apropiada, fijada al correspondiente soporte de la estructura ascendiendo hasta otra polea igual instalada en la cabeza inferior del carro y descendiendo de nuevo para fijar el extremo del cabo inferior en otro pasador transversal al que se sujeta convenientemente, fijado asimismo al indicado soporte de dicha estructura.

25.

Con la disposición mecánica indicada, al accionar el maromillo tanto en el movimiento de tracción como en el de liberalización mediante la manipulación del freno, se produce el doble efecto referido en el enunciado, merced a

30.

la disposición duplicada de las poleas comentadas, circunstancia que reduce de manera sensible el tiempo a invertir - en cada maniobra necesaria para la adecuación de los escenarios de las salas de espectáculos donde normalmente son empleados esta clase de aparatos.

5.

La descripción detallada que sigue la referimos a la única figura adjunta en las que a título de ejemplo y sin carácter limitativo alguno, por tanto, ya que la práctica puede aconsejar cualquier ligera modificación sin alterar la esencialidad de la invención, se ha representado la realización que consideramos idónea y de conformidad con el comentario que antecede.

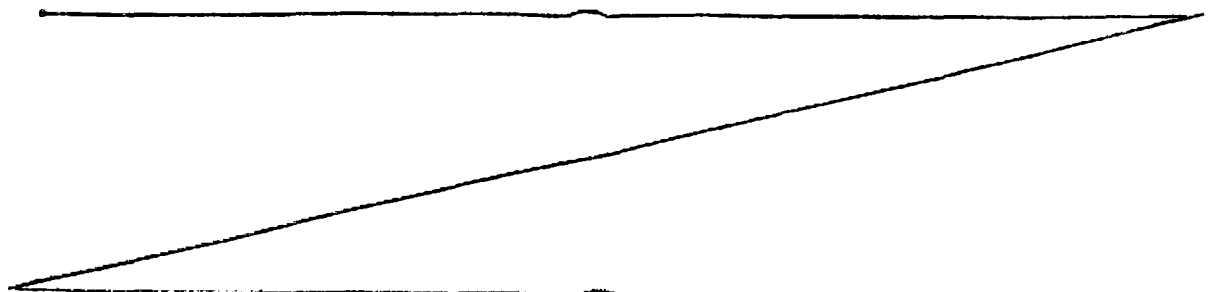
10.

Conforme a dicha figura se observan determinados perfiles metálicos -1- de la estructura sustentadora del conjunto, la guía -2- del carro de contrapesado, el conjunto de bloques -3- que componen el contrapeso, la polea fija superior -4- y la móvil -4'- que cuentan con acanaladuras para el maromillo tractor -5- y para los cables -6- de transmisión de la maniobra a través de otras poleas complementarias -7-. Inferiormente se contemplan la polea -8- fija a la estructura y la -8'- que se desliza con el carro de contrapesado en las maniobras de elevación y descenso del mismo. El freno -9-, fijo a un perfil horizontal de la referida estructura, determinada la posición elegida una vez llevada a efecto la oportuna maniobra.

15.

20.

25.



30.

N O T A

Hecha la descripción del presente invento lo que se declara como no divulgado ni practicado en España comprende las reivindicaciones siguientes:

5. 1.- Carro de contrapesado de doble efecto, que se caracteriza por constituirse en primer término por una estructura soporte apropiada integrada fundamentalmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía, la propia guía del carro, los necesarios bloques de contrapeso -
10. 2.- Carro de contrapesado, según la reivindicación 1 que se caracteriza por constituirse en primer término por una estructura soporte apropiada integrada fundamentalmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía, la propia guía del carro, los necesarios bloques de contrapeso -
15. 3.- Carro de contrapesado, según la reivindicación 1 que se caracteriza por constituirse en primer término por una estructura soporte apropiada integrada fundamentalmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía, la propia guía del carro, los necesarios bloques de contrapeso -
20. 4.- Carro de contrapesado, según la reivindicación 1 que se caracteriza por constituirse en primer término por una estructura soporte apropiada integrada fundamentalmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía, la propia guía del carro, los necesarios bloques de contrapeso -
25. 5.- Carro de contrapesado, según la reivindicación 1 que se caracteriza por constituirse en primer término por una estructura soporte apropiada integrada fundamentalmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía, la propia guía del carro, los necesarios bloques de contrapeso -
30. 6.- Carro de contrapesado, según la reivindicación 1 que se caracteriza por constituirse en primer término por una estructura soporte apropiada integrada fundamentalmente por perfiles metálicos en doble "T", un bastidor guía, la propia guía del carro, los necesarios bloques de contrapeso -

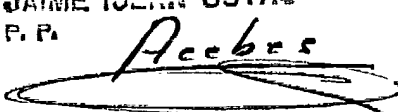
una acanaladura central para el maromillo y una, dos o más a cada lado para los cables, elementos estos que enlazan con otra polea igual ubicada en la pieza puente para dar salida horizontal a los cables y vertical al maromillo que pasa a

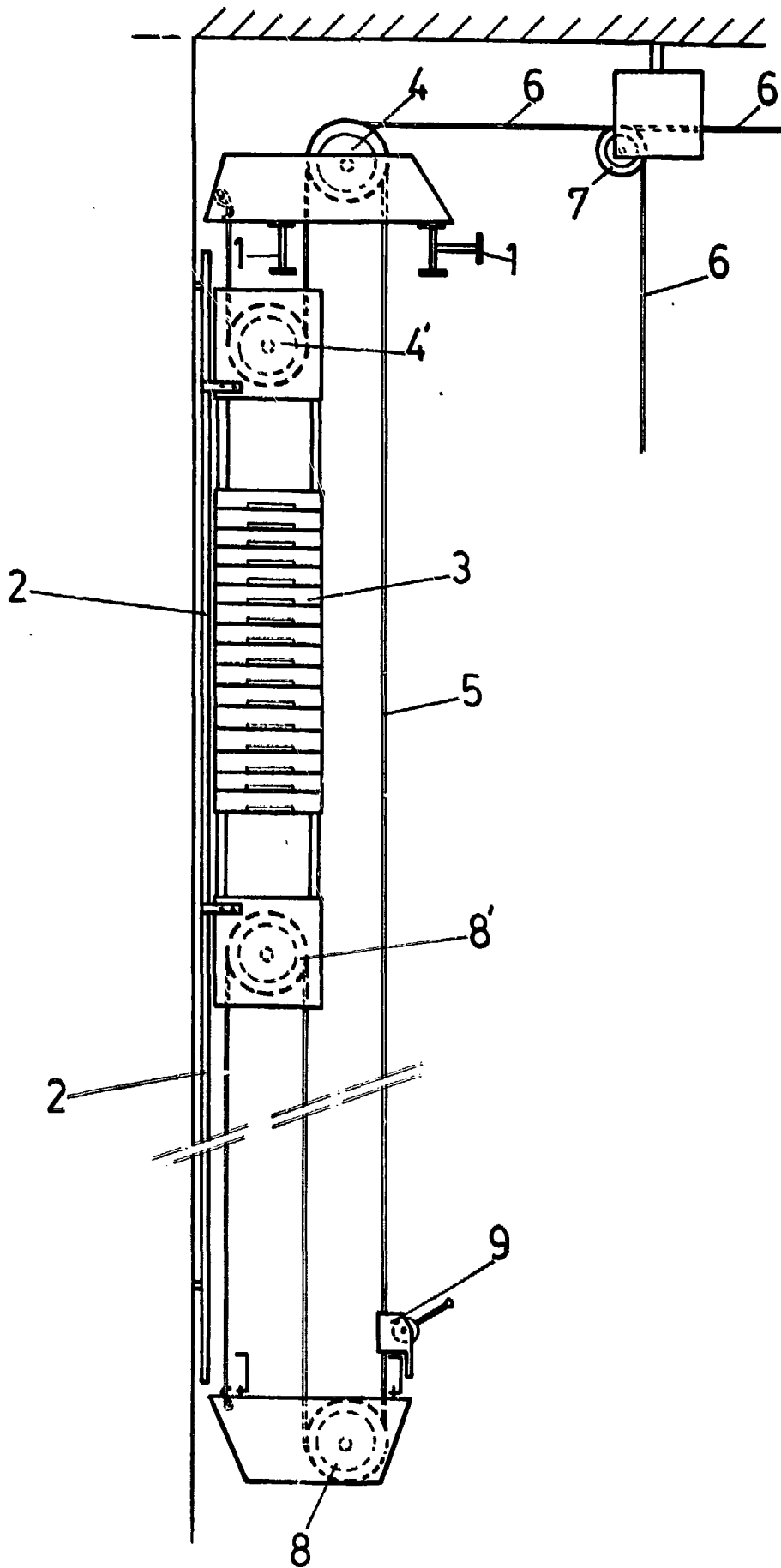
5. través del dispositivo de freno, se acopla inferiormente a una polea con acanaladura única apropiadam fijada al correspondiente soporte de la estructura asciende hasta otra polea igual montada en la cabecera inferior del carro, y descendiende de nuevo para fijar el extremo del cabo inferior en otro pasador transversal, montado este en el mencionado soporte de la estructura.

10. 4.- Carro de contrapesado, según las reivindicaciones 1 a 3, que se caracteriza porque al accionar el maromillo tanto en movimiento de tracción como en el de liberación con la manipulación del dispositivo de freno, se produce el doble efecto aludido en el enunciado, merced a la disposición duplicada de las poleas, circunstancia que reduce considerablemente el tiempo a emplear en cada maniobra a realizar en los escenarios de salas de espectáculos donde normalmente se emplea el aparato descrito.

15. 5.- CARRO DE CONTRAPESADO DE DOBLE EFECTO.  
Según se describe y reivindica en la presente Memoria que consta de 6 hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de 1 lámina de dibujos.

20. Madrid, a 11 Septiembre de 1984  
CREACIONES MATERIAL ESPECTACULAR, S.A. (KREMESA)

25. p.a.  
JAIMÉ ISERN GUYAS  
F. P.  




Madrid, a 11 Septiembre de 1984  
p.a.

JAIMÉ ISERNI CUYÁS  
P. P.

*Reebes*