

426152

22 JUN



P.- 57517

D 190-Cas

29-29a

MEMORIA DESCRIPTIVA

F.C. 16-1-76

Int. Cl.ª B66c

para solicitar PATENTE DE INVENCION por VEINTE años

a nombre de JEAN-FRANÇOIS ARCHER

de nacionalidad francesa

residente en 10, Avenue Georges-Clémenceau, 78670-
Villenne-sur-Seine, Francia

por: "PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN UNA BARRA DE
CARGA DE MANUTENCION"

(Clase Internacional B65g, B66c)

426152

22 JUN.



La presente invención se refiere a las barras de carga de manutención que tienen dos perfiles cuyas almas son paralelas y separadas una de la otra, teniendo estos perfiles, por ejemplo, una sección en I o bien en U, pudiendo las almas en este segundo caso estar vueltas hacia el exterior o hacia el interior.

Es conocido proveer a las barras de carga de manutención de dos o más carros de autobloqueo montados deslizantes con relación a la barra de carga, llevando cada uno de estos carros un elemento propio para unirlo, por ejemplo, a un gancho de suspensión. Pero estos carros son relativamente complicados y de un funcionamiento poco seguro.

La presente invención tiene por objeto una barra de carga de manutención del tipo indicado más arriba cuyo carro o carros de autobloqueo son, por el contrario, de construcción muy sencilla.

Según la presente invención, cada uno de estos carros está montado deslizante en el interior de la barra de carga, entre las almas de los perfiles, y está atravesado por un eje de unión a un elemento de suspensión que está introducido en un vaciado del carro que desemboca en el exterior, teniendo el carro protuberancias apropiadas para apoyarse sobre las alas superiores e inferiores de los perfiles.



426152

En un modo de realización particular de la invención, cada uno de los carros está formado por dos placas unidas una a otra por un travesaño, estando dispuesta cada una de estas placas en la proximidad del alma de uno de los perfiles y llevando, por una parte, una primera protuberancia apropiada para apoyarse sobre el ala superior de este perfil y, por otra parte, una segunda protuberancia apropiada para apoyarse sobre el ala inferior de dicho perfil.

Se han descrito a continuación, a título de ejemplos no limitativos, dos modos de realización de una barra de carga según la presente invención, con referencia al dibujo anejo, en el cual:

La Fig. 1 es una vista en alzado de la barra de carga, con arranque, en un primer modo de realización,

La Fig. 2 es un corte transversal según II-II de la Fig. 1,

La Fig. 3 es una vista en alzado de la barra de carga, en otro modo de realización,

La Fig. 4 es una vista en alzado de un detalle de una variante.

Tal como está representada en las Fig. 1 y 2, la barra de carga tiene dos perfiles en U, 1 y 2, dispuestos de forma que su parte central o alma la ó 2a esté en el exterior de la barra de carga.

426152



22 JUN 1974

Los ramales de un anillo de suspensión 3 atraviesan aberturas 4 previstas en un hierro plano longitudinal 5 que está soldado bajo las alas superiores 1b y 2b de los perfiles. En su parte inferior, cada uno de los ramales del anillo 3 tiene una abertura 6 que está atravesada por un hierro plano transversal 7, que se apoya bajo el hierro plano 5. Gracias a esta disposición, las alas 1b y 2b no están en contacto y los perfiles 1 y 2 pueden estar suficientemente separados uno del otro para permitir la utilización de ganchos giratorios 8, teniendo sus almas 1a y 2a paralelas.

Cada uno de estos ganchos 8 es solidario de una tuerca de asa 9 que reposa sobre un eje 10 llevado por un carro de autoaprieto móvil en el interior de la barra de carga. Este carro está formado por dos placas 11 dispuestas en la proximidad de las almas 1a y 2a de los perfiles y unidas una a otra por un travesaño 12; cada una de las placas tiene una abertura 13 para el paso del eje 10 y está reforzada, cerca de esta abertura, por un perfil 14. Cada una de las placas tiene una protuberancia superior 11a y una protuberancia inferior 11b, estando separadas las dos protuberancias una de otra una distancia superior a la que separa las alas superiores e inferiores de los perfiles. Vista en planta, la protuberancia inferior 11b está dispuesta entre la protuberancia superior 11a y la abertura 13.

426152

22 JUN 1974

Se puede regular el alcance de la barra de carga al milímetro desplazando los carros en el interior de esta barra de carga. En el momento de su utilización, el esfuerzo ejercido por la carga sobre el gancho 8 tiende a hacer pivotar las placas 11 alrededor de su protuberancia inferior 11b, que se apoya sobre el ala inferior del perfil 1 ó 2 correspondiente, y a presionar así por efecto de palanca, su protuberancia superior 11a sobre el ala superior del perfil. El carro está acufiado en la barra de carga, siendo tanto más importante el esfuerzo de acufiamiento cuanto más elevada es la carga.

En el modo de realización de la Fig. 3, los perfiles de la barra de carga son en forma de I. El anillo 3 está fijado a la barra de carga por carros de autobloqueo análogos a los que acaban de ser descritos y que están designados en el dibujo por la referencia 15. A este efecto, cada ramal del anillo está unido a uno de los carros por un eje 16 que atraviesa los agujeros 13 del carro y un agujero previsto en la base del ramal. Pero el carro 15 difiere del representado en la Fig. 1 porque, vistas en planta, las protuberancias superiores 15a están dispuestas entre las protuberancias inferiores 15b y los agujeros 13.

Cuando el anillo 3 es atravesado por un gancho de elevación y es fijada una carga a la barra de carga,

22 JU



426152

5 el peso de esta carga tiende a hacer pivotar cada uno de los carros alrededor de las protuberancias superiores 15a y a acuniar las protuberancias inferiores 15b contra las alas inferiores de los perfiles de las barras de carga.

Quando la barra de carga no está cargada, se puede, por el contrario, desplazar libremente el anillo, de forma que se le coloque en una posición tal que la carga esté equilibrada.

10 En la variante de la Fig. 4, el anillo 3 ha sido reemplazado por una eslinga 17 que está terminada por un bucle 18 atravesado por el eje 16. Cuando la barra de carga no está cargada, se pueden desplazar los dos carros 15 ó bien uno solo de los dos, haciendo variar el ángulo de los dos cabos de la eslinga.

15 Ni que decir tiene que la presente invención no debe ser considerada como limitada a los modos de realización descritos y representados, sino que cubre, al contrario, todas las variantes.

20 La presente solicitud, que corresponde a la presentada en Francia, el 10 de Mayo de 1973, bajo el Nº 7317431, se acoge a los beneficios del Artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

25

426152



REIVINDICACIONES

5

Los puntos de invención propia y nueva, que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10

1a.- Perfeccionamientos introducidos en una barra de carga de manutención que tiene dos perfiles cuyas almas son paralelas y separadas una de la otra, y dos o varios carros de autobloqueo montados deslizantes con relación a la barra de carga, llevando cada uno de estos carros un elemento apropiado para unirlo, por ejemplo, a un gancho, un anillo de suspensión o una eslinga, caracterizados porque cada uno de estos carros está montado deslizante en el interior de la barra de carga, entre las almas de los perfiles y está atravesado por un eje de unión a un elemento de suspensión que está introducido en un vaciado del carro que desemboca en el exterior, y porque el carro lleva protuberancias apropiadas para apoyarse sobre las alas superiores e inferiores de los perfiles.

25

18.6.74



426152



5 2ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1ª, caracterizados porque cada uno de los carros está formado por dos placas unidas una a otra por un travesaño, estando dispuesta cada una de las placas en la proximidad del alma de uno de los perfiles y llevando, por una parte, una primera protuberancia apropiada para apoyarse sobre el ala superior de este perfil y, por otra parte, una segunda protuberancia apropiada para apoyarse sobre el ala inferior de dicho perfil.

10 3ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1ª o 2ª, caracterizados porque los carros llevan ganchos destinados a ser unidos a una carga y porque, vistas en planta, las protuberancias inferiores están dispuestas entre las protuberancias superiores y el eje de unión.

20 4ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 2ª, caracterizada porque los carros están unidos a un anillo de suspensión o a una eslinga y porque, vistas en planta, las protuberancias superiores están dispuestas entre las protuberancias inferiores y el eje de unión.

25 5ª.- Perfeccionamientos introducidos en una barra de carga de manutención.



18.6.74

426152



22 JUN 1974

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

5 Esta Memoria consta de nueve hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,
P.A.

22 JUN. 1974

Alberto de Elzaburu
Por Madrid *Alta*

10

15

20

25



18.6.74
EBL.

907,412

Patented June 23, 1928. I-III

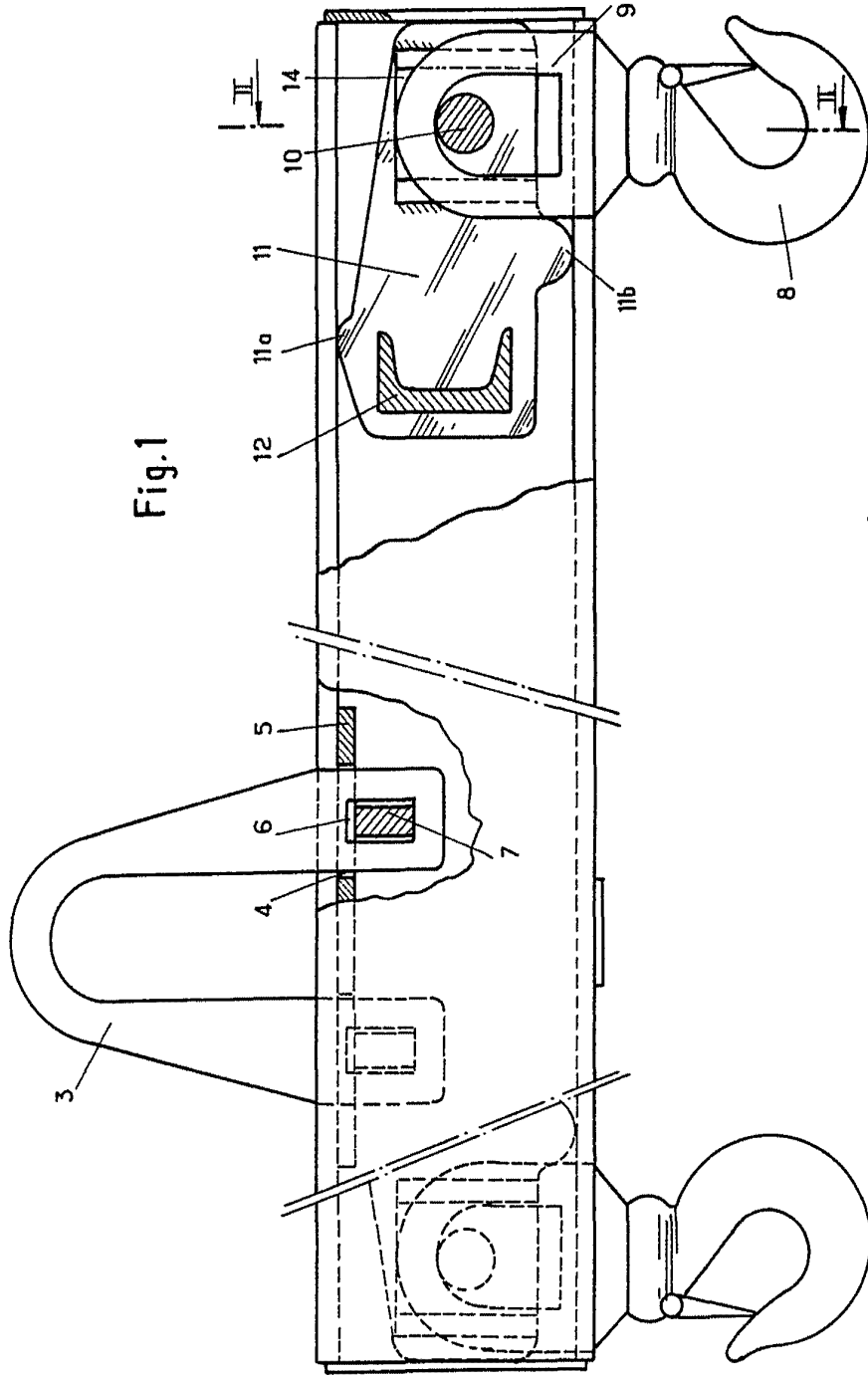
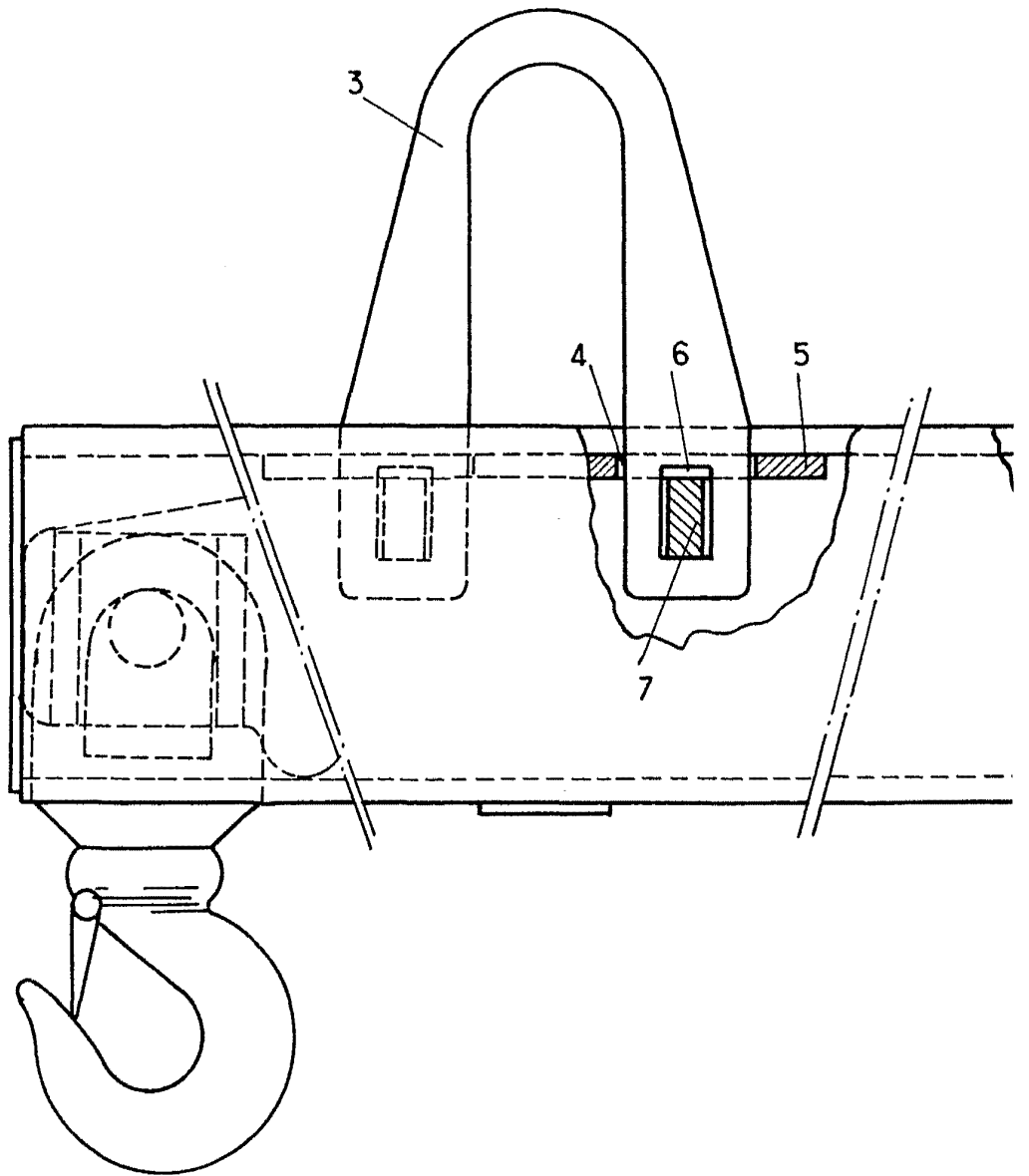


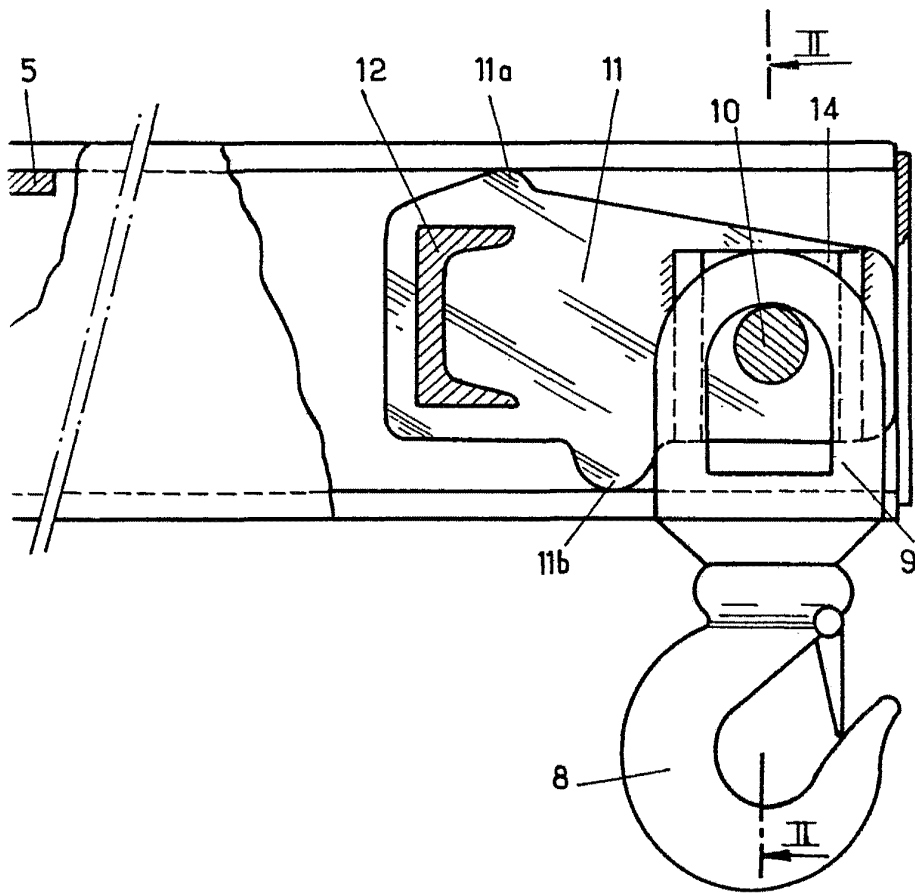
Fig. 1

Carver



901117

Fig. 1



Handwritten signature and stamp.

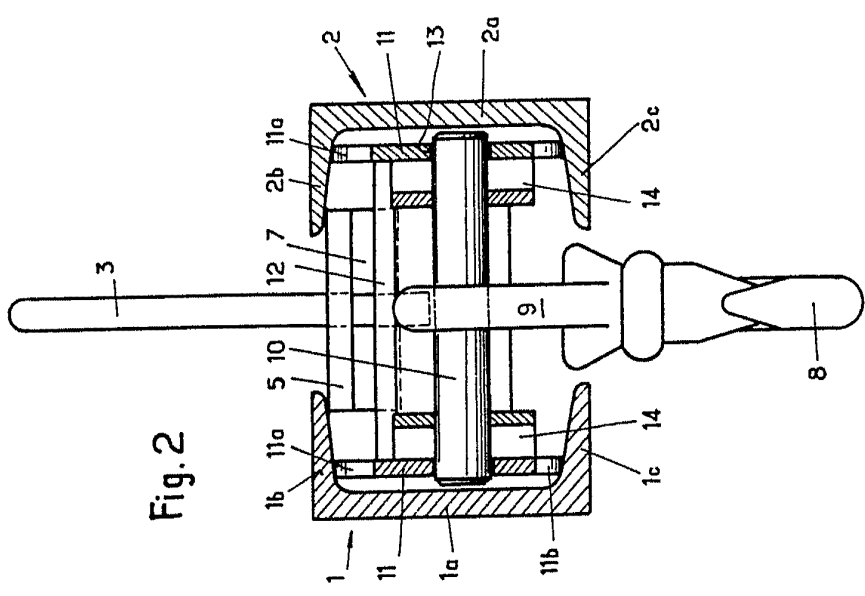


Fig. 2

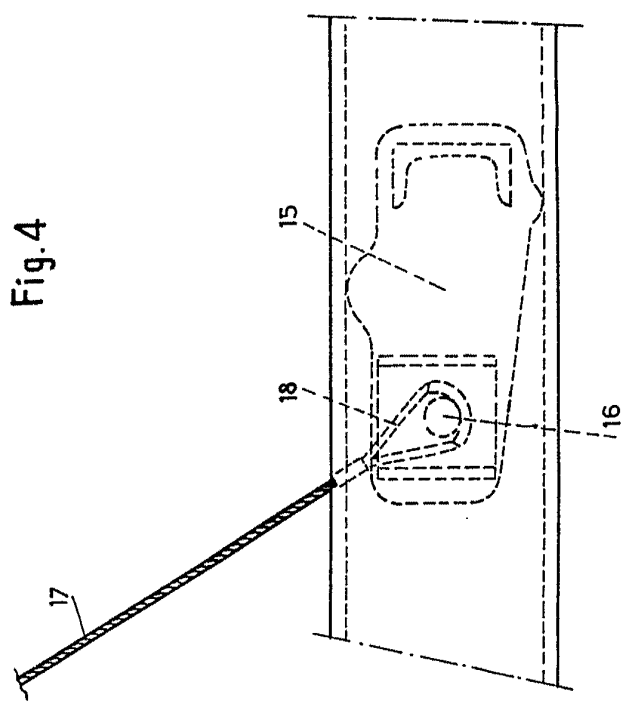
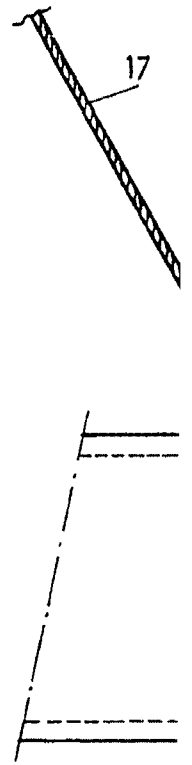
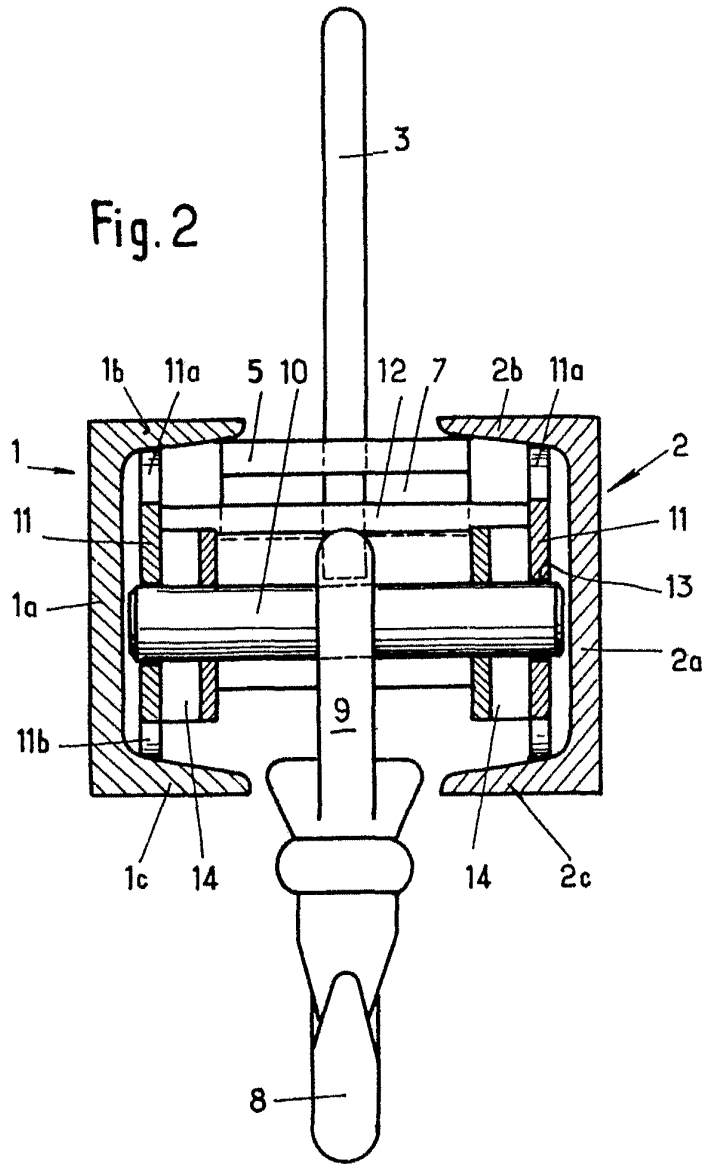


Fig. 4

43

1

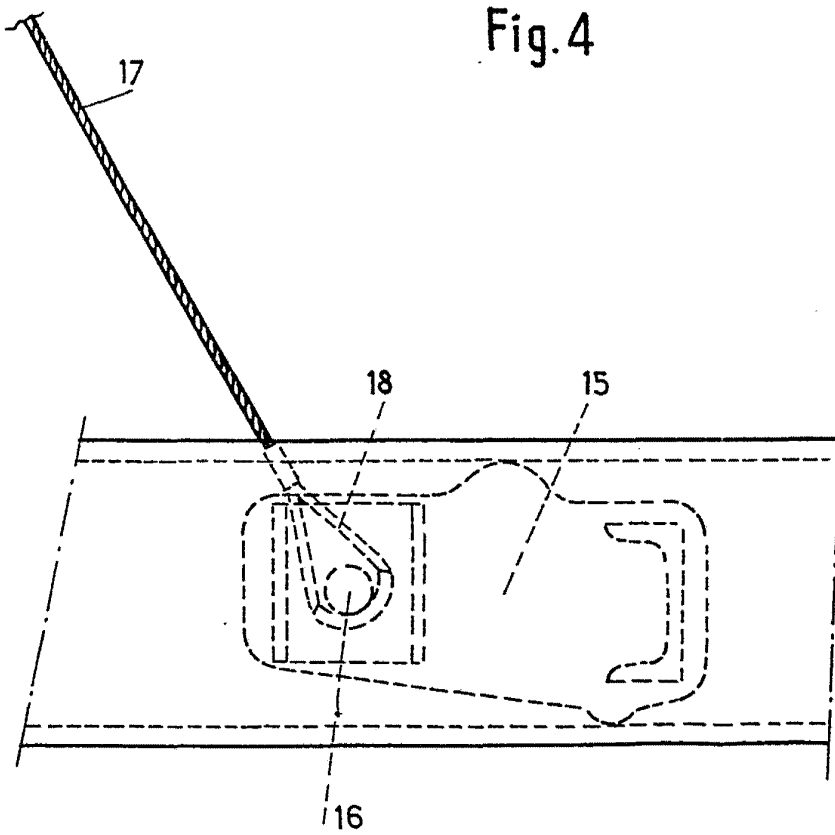
Fig. 2



PSR17

425102

Fig. 4



Amu

40-111111-111111

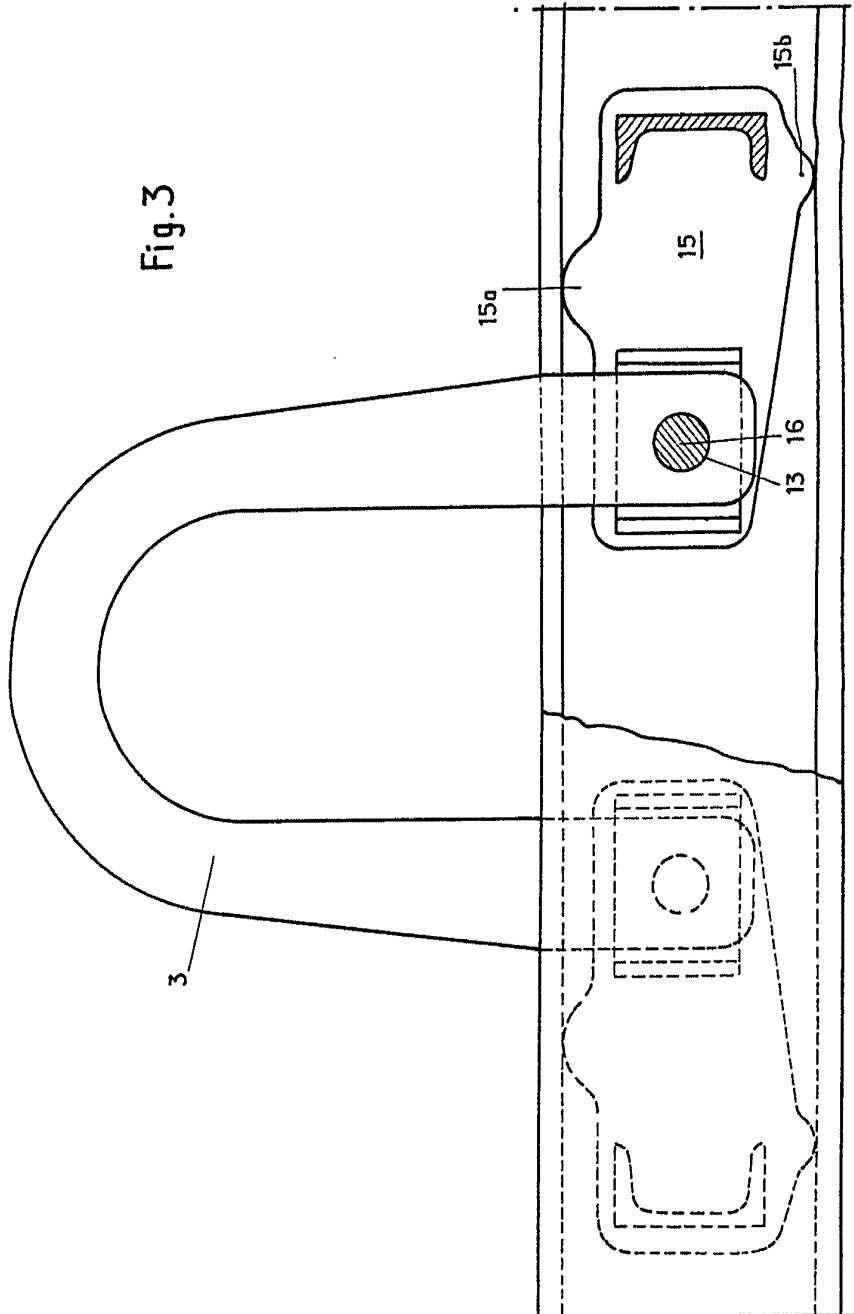


Fig.3

Arwa

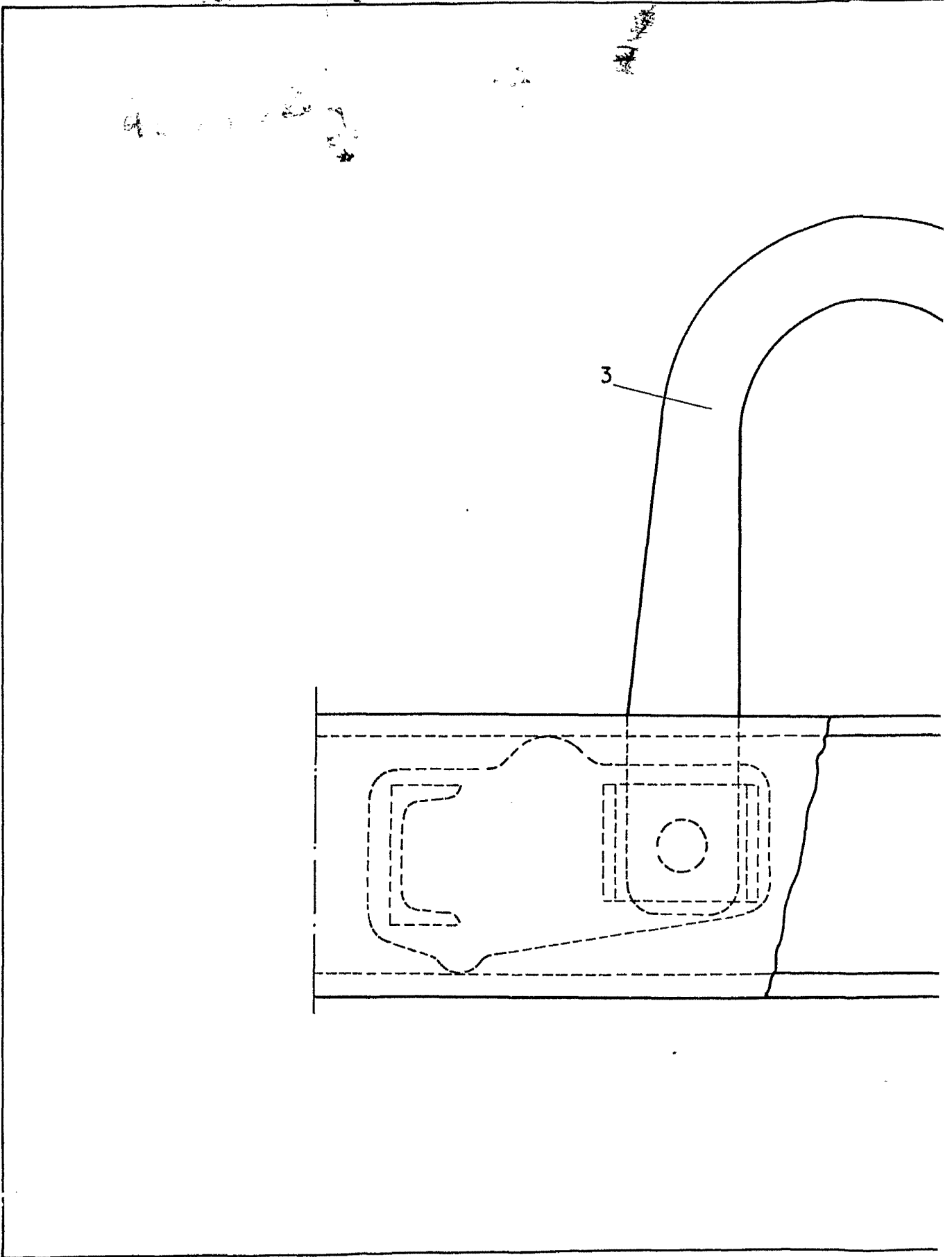
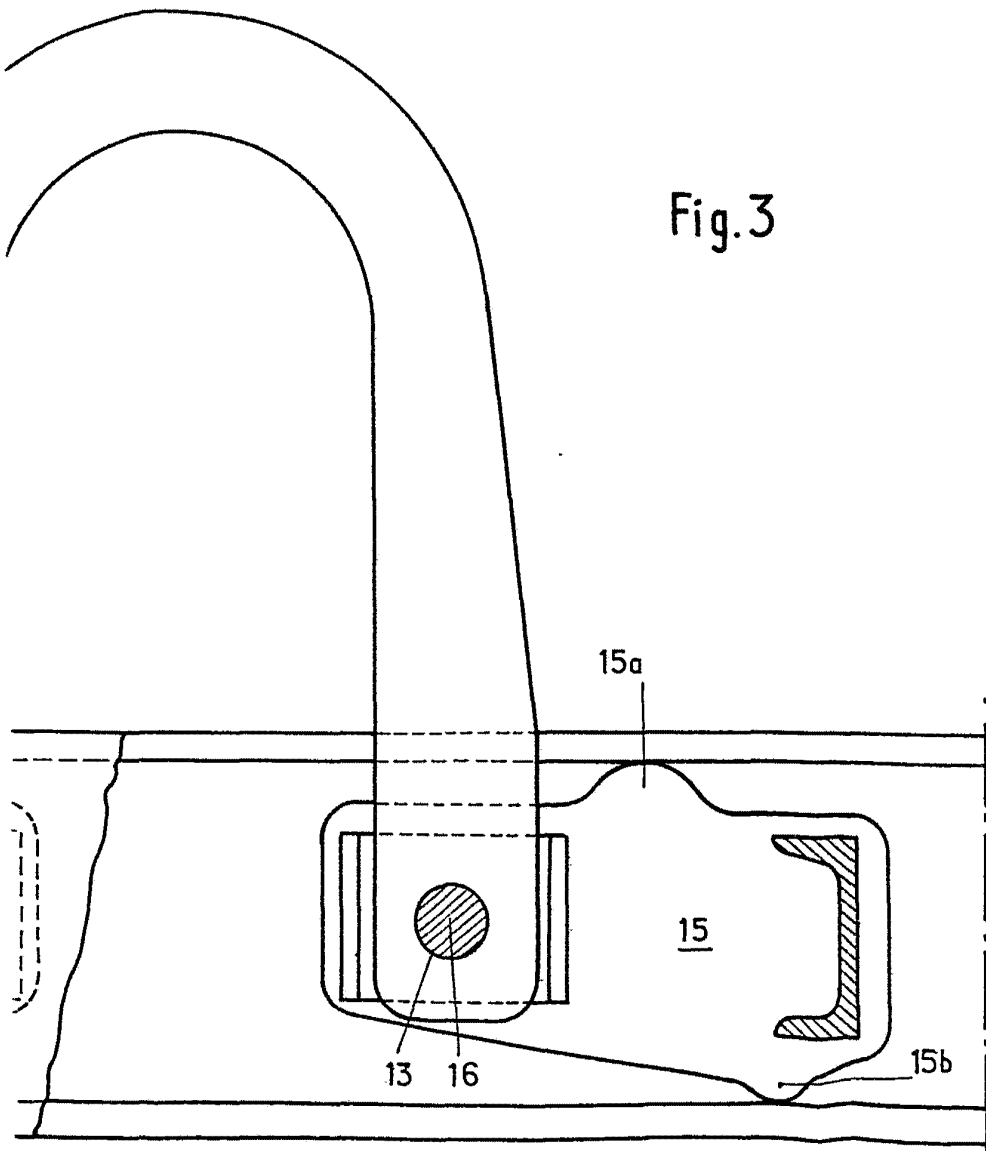


Fig. 3



Auto