

3 MA



de palets o plataformas de carga.

5

Las barras de seguridad a que nos referimos están especialmente destinadas, aunque no exclusivamente, a los palets o plataformas de carga utilizados en los puertos para la carga y descarga de mercancías, en cuyo uso suelen producirse, bastante frecuentemente accidentes motivados por la caída del palet o plataforma, sea cargado o descargado, por desprendimiento de las barras que soportan al palet, ocurriendo generalmente esto por una defectuosa colocación de las barras o por golpear el costado del buque, la borda, la brazola u otra parte;

10

15

El nuevo tipo de barras que motiva la invención ha sido especialmente ideado para evitar los accidentes y desprendimientos citados para lo cual han sido dotadas las barras de un sencillo dispositivo que aprisiona fuertemente a los travesaños de madera de palet, junto a los cuales se sitúan las barras de las que tiran los cables o tirantes de izado. Se trata pues de una importante mejora que da una gran seguridad en el trabajo con estos elementos de manutención, ya que hace totalmente imposible que las barras se desprendan del palet durante su manejo.

20

25

Otras importantes propiedades del original dispositivo adaptado a las barras de izado de palets, consisten en su sencillez mecánica, que les confiere una gran duración en condiciones de uso y la facilidad y rapidez con que pueden aplicarse al palet, así como separarse de él.

Las barras de seguridad objeto de la invención se caracterizan esencialmente por la disposición, en cada una de las zonas inmediatas a sus extremos, de una pieza an-



5 gular corrediza a lo largo de dichos extremos de la barra, en un desplazamiento limitado, si bien están permanentemente impulsadas hacia la parte central de la barra, por la fuerza expansiva de un muelle situado junto a dichas piezas y entre ellas y el extremo. De este modo, cuando las barras se colocan en las aberturas o bocas de los extremos opuestos de cada palet, precisamente junto a los tabloncillos transversales, bastará tirar primero hacia afuera de las piezas angulares, para que luego los muelles las vuelvan hacia el centro, pero engancho uno de los brazos en el tablón, quedando así las barras unidas al tablón, sin posibilidad de que se desprendan como no se fuercen de nuevo los muelles tirando hacia afuera de las piezas angulares.

10 Para facilitar la comprensión de las características generales anteriormente expuestas, se acompaña una lámina de dibujos que nos muestra un ejemplo de realización de estas barras, el cual conviene interpretar ampliamente y sin ningún sentido restrictivo.

15 Dichos dibujos representan como sigue:

20 Fig. 1.- Extremo de una barra en vista frontal en alzado.

 Fig. 2.- Planta del extremo de una barra.

25 Fig. 3.- Perspectiva de una de las garras de aprisionamiento.

 Fig. 4.- Lateral en alzado de un palet o plataforma de carga, en posición de ser izado, con las barras de seguridad colocadas.

 Fig. 5.- Sección por el plano horizontal A-B de la figura 4.



Refiriendonos a los mencionados dibujos, vemos - que las partes y elementos del ejemplo en ellos representado, son las siguientes

5 Las barras se señalan con -1-, debiendo ser de - hierro o de otro metal resistente y de una longitud tal - que rebasen la anchura del palet o plataforma de carga, - tal como se ve en la fig. 5.

10 En las zonas -2- de las barras, que corresponden a las porciones inmediatas a los extremos que rebasan la anchura del palet, hay una arandela -3- teniendo además - un pasador -4- u otro medio que actúe de tope impidiendo la salida a la arandela, la cual actúa a su vez de tope - de retención del muelle en espiral -5-, arrollado a la posición -2- de la barra.

15 Ensartados en los extremos de las barras hay dos casquillos -6-, que son solidarios del orificio -7- de su respectiva garra -8-, integrada por una gruesa plancha doblada en angulo diedro recto, formando por brazos -9- -10- con una prolongación -11- dotada de un orificio -12-, al que se unirán los extremos de los cables o tirantes -13- - que tiran de las barras para izar al palet.

20 Hay que señalar tambien los topes -14- existentes en las barras -1-, para limitar el recorrido de las garras -8- hacia el centro.

25 Como puede deducirse, sobre todo a la vista de las figuras 1 y 2, la fuerza expansiva de los muelles -5- obliga a que las garras -8- se hallen normalmente desplazadas junto a los topes -14-.

Al colocar las barras -1-, junto a los tablonos -



5

10

15

20

25

externos -15-, de los extremos del palet -16-, (veanse figuras 4 y 5). Habrá que desplazar a las garras -8- hacia afuera, venciendo la fuerza de los muelles -5-. Luego de acoplar las barras -1- junto a los tablones, dejaremos libres a las garras -8-, de manera que los brazos -9- de ellas se sitúan junto al lado interno, quedando los tablones -15- aprisionados por las garras -8-, resultando imposible que las barras se separen del palet, durante las operaciones de izado y arriado, pues solamente mediante una fuerza que tire del aparejo en dirección hacia afuera, podría separar las garras -8- de los travesaños -15-. Esto puede hacerse, cuando se precise separar las barras del palet, sea tirando el operario hacia afuera del aparejo o empujando las garras hacia afuera, con el pie.

Las barras descritas y representadas podrán fabricarse en variedad de tamaños, de acuerdo con los palets o plataformas en que hayan de emplearse, así como en materiales y formas diversas, lo mismo que las garras, pudiendo variar todos aquellos detalles secundarios que no alteren lo fundamental que se resume en la siguiente

NOTA REIVINDICATORIA

Los puntos no conocidos ni practicados en España que se reivindican en este Modelo de Utilidad, son:

- 1.- Barras de seguridad para izado de palets o plataformas de carga, esencialmente caracterizadas por disponer en la zona inmediata a cada uno de sus extremos, de una garra corrediza a lo largo de la barra, en un desplazamiento limitado por sus correspondientes topes cuyas garras disponen de medios para sujetar los cables o tirantes de -

3 MAY 1969

5 izado y están permanentemente impulsadas hacia el centro de la barra, por la fuerza de sus respectivos muelles situados en la barra junto a cada garra, disponiendo en los extremos de las barras de los adecuados topes de los muelles, tanto para evitar su salida, como para permitir la compresión de los muelles, cuando las garras se desplazan hacia los extremos de las barras, a fin de permitir colocar a estas junto a los travesaños externos del palet o -
10 plataforma de carga, para que sea luego la expansión de los citados muelles la que obligue a las garras a acoplarse en los travesaños del palet, aprisionándolos, y evitando la separación fortuita de las barras del palet. Y

15 2.- " BARRAS DE SEGURIDAD PARA EL IZADO DE PALETS O PLATAFORMAS DE CARGA " de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y graficamente representada - en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de SEIS hojas escritas ó mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

VALENCIA 3 MAY. 1969

Por autorización del interesado.

JOSE LOPEZ
P.F.

fig. 1

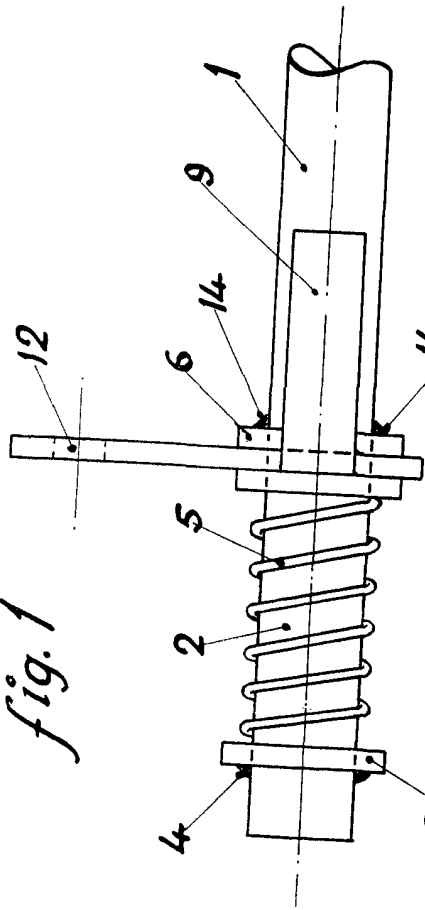


fig. 2

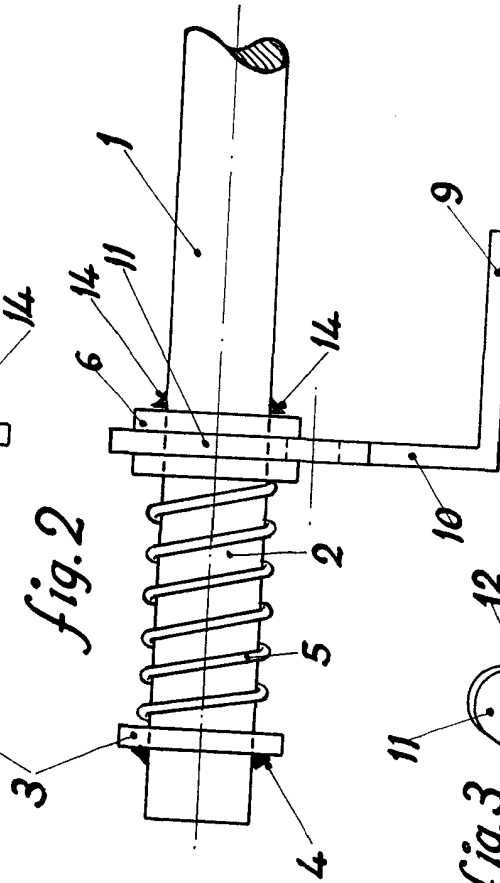


fig. 3

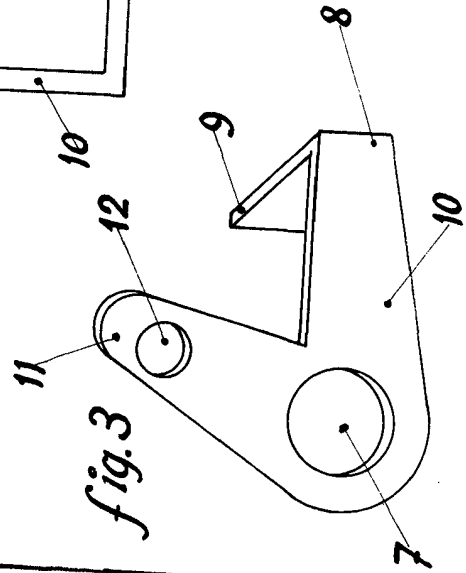


fig. 4

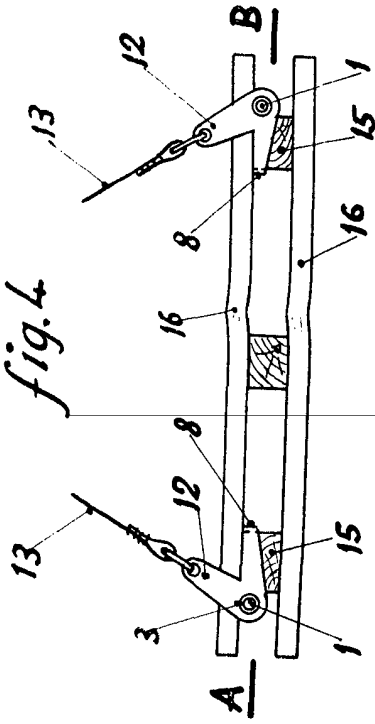
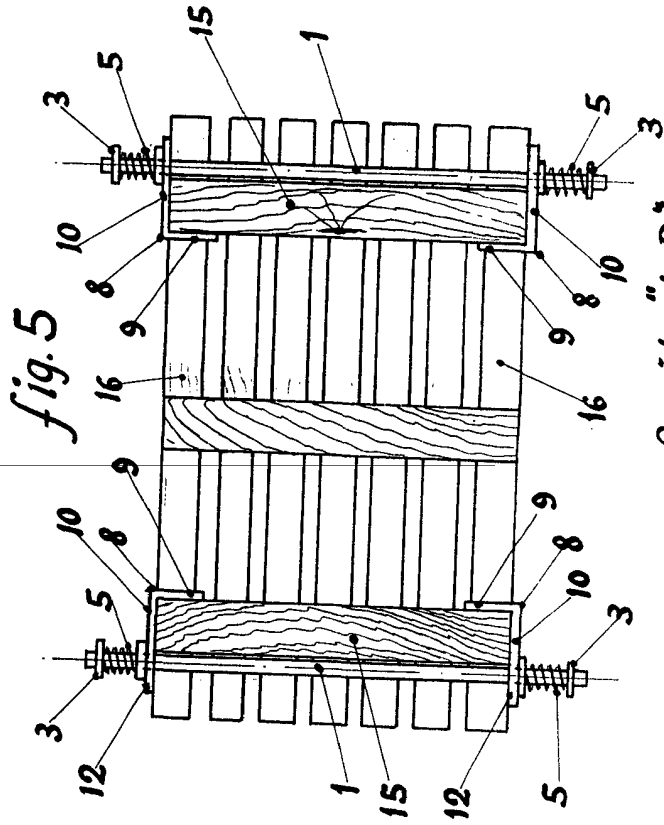


fig. 5



Sección "A-B"

Escala variable
Valencia Abril 1969
P.A.