



ESPAÑA

243938

10 ES	11 NUMERO	10 Y
21	22 FECHA DE PRESENTACION	
	15 JUN, 1979	

Concedido el Registro de acuerdo con las disposiciones en la presente de acuerdo con el contenido de la memoria adjunta.

**MODELO DE UTILIDAD**

30 PRIORIDADES:	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
<b>CADUCADO</b>			
37 FECHA DE PUBLICIDAD	38 CLASIFICACION INTERNACIONAL		
	A47F 10/60		
39 TITULO DE LA INVENCIÓN			
"ESTRUCTURACION DE ACCESO PERFECCIONADA, PARA AUTO-SERVICIOS SIMILARES"			
40 SOLICITANTE (S)			
MEBUNIK, S.A.			
DOMICILIO DEL SOLICITANTE			
Zubileta, 21 BURCEÑA-BARACALDO (Vizcaya)			
41 INVENTOR (ES)			
42 TITULAR (ES)			
43 REPRESENTANTE			
D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON			

E-70

1 La presente memoria descriptiva tiene como -  
fin la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el privile-  
gio de explotación industrial y comercial exclusivo en el territo-  
rio nacional de un Modelo de Utilidad de acuerdo con la vigente -  
5 Legislación, que, como el enunciado indica, se trata de "ESTRUCTU-  
RACION DE ACCESO PERFECCIONADA, PARA AUTO-SERVICIOS O SIMILARES".

En los auto-servicios o locales públicos aná-  
logos, es necesario instalar unas estructuraciones de acceso que  
permitan y delimiten la entrada de los usuarios a la zona de auto-  
10 servicio propiamente dicha.

Por la peculiar naturaleza de estos locales,  
se han de cumplir en sus estructuraciones de acceso una serie de  
condiciones o premisas, de las que se pueden entresacar, algunas  
tales como:

15 Que los usuarios solo puedan salir a través -  
de la zona de cajas registradoras.

Que existan unas entradas especiales para la  
reposición de mercancías.

20 Que existan unos accesos para introducir los  
carros al interior del auto-servicio, una vez que los usuarios, -  
cuando ya los han utilizado, los dejan fuera del recinto de auto-  
servicio propiamente dicho, etc.

25 Todas estas condiciones, aunadas al hecho de  
que cada autoservicio ofrece unas medidas y distribuciones total-  
mente propias y distintas de las del resto de locales como él, -

1 dan como resultado el que estas estructuraciones había que venir  
haciéndolas hasta la fecha, prácticamente a "medida", para cada -  
concreta instalación, lo que complicaba y retardaba enormemente -  
5 el montaje general de la instalación. ....

5 A partir de este problema y teniendo como me-  
ta el lograr una estructuración de acceso lo más versátil posible,  
se ha estudiado una nueva concepción de las mismas, con la parti-  
cularidad además de que, tal y como se verá en la memoria núméri-  
ca, no solo se ha cumplido plenamente este objetivo, en cuanto a  
10 la versatilidad, si no que el mismo se ve cumplimentado por otra  
serie de muy importantes mejoras en el aspecto funcional, carac-  
terísticas todas ellas que pueden resumirse en los siguientes pun-  
tos:

15 1ª) En cuanto al aspecto constructivo, la es-  
tructuración de acceso ahora preconizada presenta unos mismos ele-  
mentos para cualquier posible instalación, pudiendo variar el nú-  
mero y disposición de estos elementos, de acuerdo con los requeri-  
mientos de cada caso, sin que sea necesario introducir ninguna mo-  
dificación constructiva en los mismos.

20 2ª) En lo relativo a la versatilidad, la es-  
tructuración preconizada se adapta a todos los posibles dimensio-  
nados y distribuciones a cubrir, ya que puede presentar, sin modi-  
ficación alguna, uno o unos molinetes para la entrada de perso- -  
nas, uno o unos puentes pasa-carros y las necesarias barreras cie-  
25 rre complementarias.



1 to en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y susceptible - por ello de las modificaciones accesorias que no alteren las características esenciales.

5 La figura 1 es una vista en alzado y esquemática que muestra a la estructuración preconizada, según un ejemplo no limitativo de realización práctica de la misma.

10 La figura 2 muestra parcialmente seccionado a uno de los tubulares (4) del armazón de barrera (1) y en fase de montaje respecto de él, a su correspondiente caperuza (5), seccionada longitudinalmente.

La figura 3 muestra la vista en perfil de la caperuza (5).

15 Las figuras 4 y 5 son las vistas en alzado y planta respectivamente de una de las "U" (20) de enganche.

La figura 6 es una vista en alzado y parcialmente seccionada de uno de los pies (6).

20 La figura 7 muestra parcialmente seccionado a uno de los conjuntos de molinete (1), indicándose, a trazo y punto, su montaje con respecto al pié (6).

La figura 8 muestra en alzado la zona de unión de los tramos tubulares (12 y 13).

La figura 9 es la vista en planta superior de la figura 8.

25 La figura 10 es una vista en alzado y parcial

1 mente seccionada de la parte superior del puente pasa-carros (3),  
habiéndose indicado a trazo y punto su montaje con respecto al -  
tramo tubular (12) de la figura 8.

5 La figura 11 muestra en detalle el montaje de  
cada aro (11).

En ellas se anotan las siguientes particulari-  
dades:

- 1.- Armazón de barrera.
- 2.- Molinetes.
- 3.- Puente pasa-carros.
- 4.- Travesaños.
- 5.- Caperuzas.
- 6.- Pies,
- 7.- Caperuza del molinete (2).
- 8.- Brazos radiales.
- 9.- Larguero del puente (3).
- 10.- Remates del larguero (9).
- 11.- Aros.
- 12.- Tramos tubulares correlativos.
- 13.- Tramos tubulares correlativos.
- 14.- Barandales.
- 15.- Pitón de anclaje.
- 16.- Pie
- 17.- Brazos radiales.
- 18.- Tubular.



1 19.- Ventanas de la caperuza (5).

20.- Piezas en "U".

21.- Taladros.

22.- Moyú.

5 23.- Resorte.

24.- Pieza de remate.

25.- Pletinas.

26.- Pletinas.

27.- Tornillo.

10 28.- Vástago.

29.- Conformación anular.

30.- Eje de giro.

31.- Zona inclinada de apoyo.

15 La presente invención tiene por objeto una es-  
tructuración perfeccionada de acceso, para locales públicos tales  
como auto-servicios o recintos similares, estructuración esta que  
se compone básicamente, tal y como se aprecia en la figura 1 de -  
los planos adjuntos, por un armazón (1), en funciones de barrera  
de cierre, un conjunto de molinete (2), para el paso de las perso-  
20 nas, y un puente pasa-carros (3), que, como su nombre indica, es-  
tá destinado a permitir la reposición de los carros que se utili-  
cen en el interior del recinto de auto-servicio propiamente dicho,  
cuando estos carros son dejados vacíos y fuera de dicho recinto,  
por los usuarios de la instalación.

25 El armazón (1), en funciones de barrera de -

1 cierre, se constituye básicamente por unos pies enhiestos (6) y -  
por unos travesaños (4) que se extienden entre aquéllos, ver figu-  
ra 1.

5 Cada pie enhiesto (6), presenta en su extremo  
inferior una base de apoyo y anclaje al suelo, en tanto que su ex-  
tremo superior queda cerrado por la correspondiente tapa, presen-  
tando cada pié (6), en relación con su zona media y en las praxi-  
midades de su extremo superior, sendas parejas de taladros (21),  
de los que los dos de cada pareja, quedan ubicados en contraposi-  
10 ción diametral.

Estos taladros (21), facultan el selectivo -  
montaje de unas piezas en "U" (20), ver figuras 4 y 5, cuyo en-  
chufado en el interior de los extremos de los travesaños tubula-  
res (4), establece ya sin más el montaje de estos últimos.

15 Asimismo, en las figuras 2 y 3, puede apre-  
ciarse la existencia de unas opcionales caperuzas (5), que, de-  
terminadas en goma o material sintético análogo, presentan una -  
ventana (19), a través de la cual pasan las alas de las corres-  
pondientes piezas en "U" (20), de modo que dichas caperuzas (5)  
20 recubren así a los extremos de los travesaños (4), a la vez que,  
bien por su propia naturaleza elástica, o bien por la propia con-  
formación de que se las dote, se adaptan a la conformación cilín-  
drica de los pies (6), estableciendo una perfecta continuidad en  
tre estos últimos y los travesaños (4).

25 De esta forma, queda ya determinado el arma-

1 zón de barrera (1), pudiendo existir los travesaños (4), sólo ha-  
cia un lado de los pies (6), tal y como se ha representado, según  
un ejemplo no limitativo de realización práctica, en la figura 1 "  
de los planos adjuntos, o bien existir a ambos lados de cada pie  
5 (6), todo lo cual, al igual que el número de travesaños (4) y pies  
(6), dependerá en cualquier caso de los dimensionados y necesida-  
des a cubrir.

Por otro lado, en el correspondiente pie (6) y previamente al montaje en él de las piezas en "U" (20), se pro-  
10 cede, tal y como se aprecian en las figuras 6 y 7 de los planos -  
adjuntos, a colocar sobre él según un montaje coaxial, a un tubu-  
lar (18) que puede girar así libremente respecto de dicho pie (6).

De este tubular (18), nacen unos brazos radia-  
les (17) que se extienden hasta otro pie enhiesto (16), el cual,  
15 en su extremo inferior incorpora un pitón (15) de enclavamiento,  
mientras que en su extremo superior, presenta una caperuza (7), -  
de la que sobresalen unos brazos radiales (8), constituyendo todo  
ello básicamente el molinete (2), para el paso de las personas.

Esta peculiar estructuración y montaje del -  
20 molinete (2), faculta que, encajando al pitón (15) en un aloja- -  
miento determinado en relación con el suelo, quede así el moline-  
te (2) enclavado y perfectamente dispuesto para cumplir sus fun-  
ciones como tal; mientras que tirando del conjunto de molinete en  
sentido ascendente, se produce una cierta elevación del mismo, se  
25 gún un juego en altura delimitado por el propio tope del tubular

1 (18) en contra del correspondiente extremo del respectivo travesa-  
ño inferior (4), juego en altura éste suficiente, como para que el  
pitón (15) salga de su alojamiento, permitiendo así y ya sin más,  
5 el giro libre de todo el conjunto de molinete (2), alrededor del  
correspondiente pie (6).

De esta forma, con tan solo levantar y girar  
a todo el conjunto de molinete (2), puede llevarse hasta una po-  
sición de retirado, en la que deja totalmente libre el acceso que  
ocupaba en su posicionamiento operativo, de modo que este acceso  
10 puede ser utilizado entonces, para la entrada de mercancías hacia  
el interior de la zona de auto-servicio, cuando sea necesaria una  
reposición de dichas mercancías, o incluso dicho acceso, puede -  
constituirse así en unas posibles salidas de emergencia, si ello  
fuera necesario.

15 Por otra parte, en la figura 7 se aprecia co-  
mo los brazos radiales (8) del molinete (2), nacen de un moyú cen-  
tral (22), el cual moyú define una conformación inferior cilíndri-  
ca de idéntico diámetro a otra, en la que remata superiormente -  
una pieza (24), dispuesta en el extremo superior del pie (16), -  
20 quedando estas conformaciones cilíndricas ceñidas por un resorte  
helicoidal (23) que se constituye así en único elemento interrela-  
cionador, a la vez que el mismo y por si sólo, permite el libre -  
giro de los brazos radiales (8) en un sentido que será siempre el  
de acceso hacia el interior de la zona de auto-servicio, mientras  
25 que lo impide en el sentido contrario.

1                   Complementando al molinete (2), existen unos  
barandales (14), tal y como se aprecia en las figuras 1, 8 y 9, -  
los cuales barandales (14), van dispuestos en relación con los -  
pies del puente pasa-carros (3).                   .....

5                   Es de señalar, que estos pies del puente (3),  
están determinados por dos piezas tubulares (12 y 13), dispuestas  
una sobre otra en perfecta prolongación, habiéndose previsto esta  
realización partida de dichos pies, para en el caso de que sea ne-  
cesario instalar más de un molinete (2), poder así retirar la par-  
10 te superior (12) que incorpora a los barandales (14) y montar so-  
bre la parte inferior (13) al tubular (18) de otro molinete (2),  
de modo que una vez verificado esto, se montaría al tramo superior  
(12), con sus barandales (14) y así sucesivamente hasta disponer  
del número de molinetes (2) que sean necesarios en cada caso.

15                   Para la unión entre los tramos (12 y 13), se  
ha previsto una solución interna, mediante una pletina (25) soli-  
daria al tramo tubular (12) y por otra pletina (26), atravesada -  
a rosca por un tornillo (27), de modo que una vez dispuestos am-  
bos tramos tubulares (12 y 13) en recíproca alineación, será sufi-  
20 ciente con actuar en giro y en un sentido sobre el tornillo (27),  
para que se establezca la separación entre la pletina (26) y la -  
(25), presionando la primera de ellas por el interior de los tra-  
mos tubulares (12 y 13), en el logro ya sin más de una perfecta -  
rigidización entre ellos.

25                   Esta misma solución de acoplamiento, es la -

1 utilizada para el montaje del larguero superior (9), del puente -  
pasa-carros (3), apreciándose en la figura 10, como dicho largue-  
ro (9), constituido por un tubular cilíndrico, presenta en sus ex-  
tremos a unas caperuzas (10), que incorporan a la precitada solu-  
5 ción de enganche determinada mediante las pletinas (25 y 26) y el  
tornillo (27), con la particularidad además, de que estos elemen-  
tos no pueden desprenderse involuntariamente durante el montaje,  
dado el enclavamiento que mediante soldadura o similar se determi-  
na de cada pletina (25).

10 En cuanto al puente pasa-carros, el mismo pre-  
senta, colgando de su tubular horizontal (9), una serie de aros  
(11), dispuestos según un montaje que permite el giro de los mis-  
mos en un sentido, mientras que lo hace imposible en el sentido -  
contrario, de forma que ningún carro pueda salir cargado desde el  
15 interior del auto-servicio y hacia el exterior, a través de este  
puente (3); mientras que por el contrario, si se pueda establecer  
la libre entrada de los carros, desde el exterior hacia el inte-  
rior y a través del puente, en orden a la reposición de estos ca-  
rros, cuando los mismos, una vez ya utilizados, han sido dejados  
20 fuera y vacíos, por parte de los usuarios.

25 En la figura 11, se ha representado una posi-  
ble solución práctica, en virtud de la cual se logra que los aros  
(11), solo puedan girar en un sentido, solución esta que consiste  
en que el tubular (9), queda atravesado por unos vástagos (28), -  
cada uno de los cuales determina una conformación anular (29), en

1 funciones de casquillo-cojinete, para unas varillas (30) que van  
soldadas a los aros (11), en funciones de ejes de giro de estos -  
últimos.

5 Estas varillas (30) van soldadas a los aros -  
(11), en una zona inclinada (31) de los mismos, zona esta (31), -  
que, por el propio peso de los aros (11), queda en contacto con -  
el pulgar (9), por uno de los lados de éste último; de forma que  
si se intentá girar a un aro (11), en el sentido indicado en la -  
figura 11 del plano adjunto, su extremo (31) tenderá a separarse  
10 respecto del tubular (9), no existiendo así impedimento alguno pa  
ra dicho giro; mientras que por el contrario, se se intenta girar  
en el sentido opuesto, dicho extremo (31) incide directamente en  
contra del tubular (9), siendo de todo punto imposible dicho gi-  
ro, lo cual, permite preestablecer la condición anteriormente se-  
ñalada, de que los carros sí puedan penetrar desde el exterior ha  
15 cia el interior de auto-servicio, porque entonces incidirán en -  
contra de los aros (11), haciéndolos girar en el sentido permiti-  
do; mientras que será del todo punto imposible, extraer los ca-  
rros desde el interior de la zona de auto-servicio hacia el exte-  
20 rior, porque entonces, el sentido de giro de los aros (11) será  
el no permitido.

25 Como lógicamente se comprende y al igual que  
sucedia en los casos anteriores, es de reseñar que las figuras re  
presentadas en los planos adjuntos, se corresponden tal solo con  
un ejemplo no limitativo de realización práctica, ya que por una

1 mayor sencillez explicativa, se ha representado la estructuración  
de acceso más sencilla, pero es lógico, que cada estructuración,  
dependiendo de las dimensiones del lugar donde vaya a instalarse  
y de las necesidades a cubrir, presentará el adecuado número de -  
5 barreras (1), molinetes (2) y puentes (3), con la distribución -  
igualmente precisa en cada caso, sin que con ello se altere para  
nada la esencialidad de la invención.

Descrita suficientemente la naturaleza del -  
presente invento, así como su realización industrial, sólo cabe -  
10 añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible, intro-  
ducir cambios de forma, materia y disposición, en cuanto tales al-  
teraciones no supongan variación sustancial del mismo.

El solicitante, al amparo de los Convenios In-  
ternacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho -  
15 de extender esta demanda a los países extranjeros, si fuera posi-  
ble, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

#### N O T A

El Modelo de Utilidad que se solicita como -  
nuevo en España por veinte años, de acuerdo con la vigente Legis-  
20 lación sobre Propiedad Industrial deberá recaer sobre "ESTRUCTURA  
CION DE ACCESO PERFECCIONADA, PARA AUTO-SERVICIOS O SIMILARES, en  
todo de acuerdo con las siguientes:

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

25 1.- Estructuración de acceso perfeccionada, -  
para auto-servicios o similares, caracterizada porque consta de,

1 al menos, un molinete para la entrada de las personas y de un puen-  
te pasa-carros, con posibilidad de complementar estos elementos -  
mediante unos armazones en funciones de barreras de cierre, yendo  
5 instalado dicho molinete con posibilidad de que, mediante un ~~cierto~~  
to levantamiento del mismo, pueda ser girado hasta una posición -  
de retirado, dejando así un paso totalmente libre, cuando ello -  
sea necesario; mientras que el puente pasa-carros permite la ~~en-~~  
10 trada de carros hacia el interior de la zona de auto-servicio, pe-  
ro no su salida, a la vez que todo ello ofrece una concepción en  
su estructura tal, que permite la selectiva variación en el ~~nume-~~  
ro de sus componentes básicos y en la disposición de los mismos.

2.- Estructuración de acceso perfeccionada, -  
para auto-servicios o similares, en todo de acuerdo con la ante-  
rior reivindicación, caracterizada porque cada molinete, propiamente  
15 dicho, va dispuesto sobre un pie provisto de un pitón inferior  
de enclavamiento, el cual pie se relaciona a su vez con un tubu-  
lar enhiesto que se monta coaxialmente sobre una columna de sopor-  
te, con posibilidad así de un cierto juego en altura del conjun-  
to, para desenclavar al precitado pitón, y con posibilidad de un  
20 posterior giro de todo el conjunto alrededor de la citada colum-  
na, para establecer así la ya mencionada opcional retirada del mo-  
linete.

3.- Estructuración de acceso perfeccionada, -  
para auto-servicios o similares, en todo de acuerdo con la prime-  
ra reivindicación, caracterizada porque cada puente pasa-carros -  
25

1 se determina por un armazón básico en "U" invertida, de cuyo lar-  
guero superior horizontal, cuelgan unos aros, a través de unos -  
ejes de giro que presentan estos últimos y que se relacionan con  
unos anillos cojinetes de dicho larguero, incidiendo los propios  
5 aros en contra de dicho larguero superior, de modo que solo es -  
factible su giro en el sentido en el que esta parte de incidencia  
se aleja respecto del larguero superior, lo que delimita así un  
único sentido de paso para los carros.

10 4.- Estructuración de acceso perfeccionada,  
para auto-servicios o similares, en todo de acuerdo con la prime-  
ra reivindicación, caracterizada porque cada barrera de cierre se  
determina por unas columnas enhiesta o pies, provisto de unas ba-  
ses de apoyo y de anclaje, así como de unas parejas de taladros  
para el selectivo enclavamiento de unas piezas en "U", cuyo encha-  
15 fado en los extremos de los correspondientes travesaños de la ba-  
rreira establece el montaje de estos últimos, habiéndose previsto  
la existencia de unas caperuzas para la cubrición de los menciona-  
dos extremos de los travesaños.

20 5.- Estructuración de acceso perfeccionada, -  
para auto-servicios o similares, en todo de acuerdo con la prime-  
ra, segunda y tercera reivindicación, caracterizado porque cada -  
molinete presenta una solución interna de resorte, delimitadora -  
de su sentido de giro y queda ubicado en recíproca corresponden-  
cia posicional con unos barandados de los pies del correspondien-  
te puente pasa-carros, habiéndose previsto la determinación de es  
25

1    tos pies por varios tramos tubulares independientes y correletivos que facultan el selectivo montaje de varios molinetes contiguos.

5                   6.- "ESTRUCTURACION DE ACCESO PERFECCIONADA, PARA AUTO-SERVICIOS O SIMILARES".

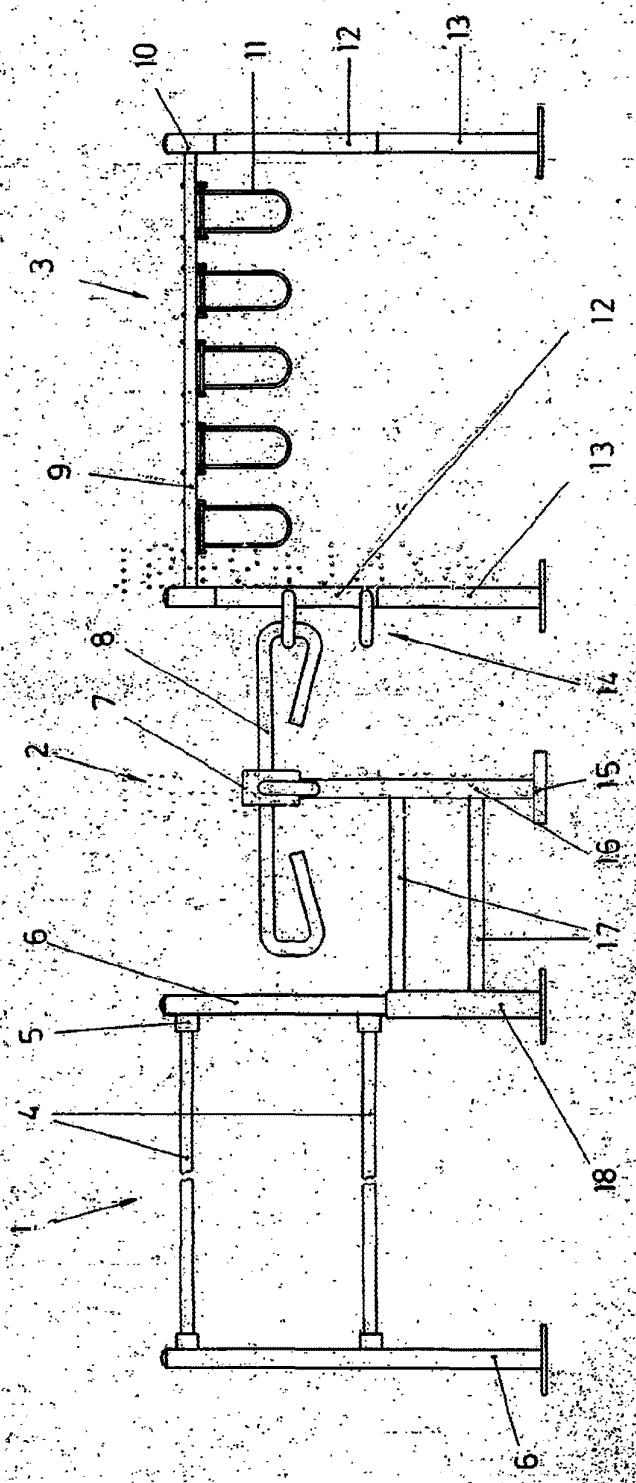
                  Según queda sustancialmente descrito en la presente memoria descriptiva que consta de diecisiete hojas mecanografiadas por una sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

10                                   15 JUN. 1979  
                  Madrid,  
                  El Agente Oficial.  
                  MIGUEL FERRANDEZ - LAYSA PINZON  
                  P. P.

15

20

25



Escola variable  
 Madrid 15 JUN 1979  
 EL Agente Oficial  
 MIGUEL FERNANDEZ LEONARDO  
 P. P.

Fig 1

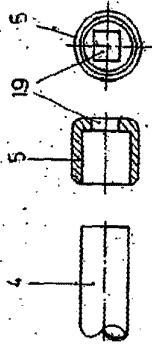


Fig. 2

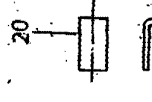


Fig. 3

Fig. 4

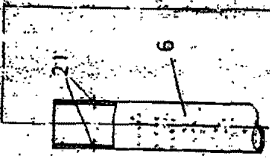


Fig. 5

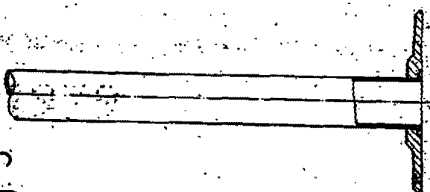


Fig. 6

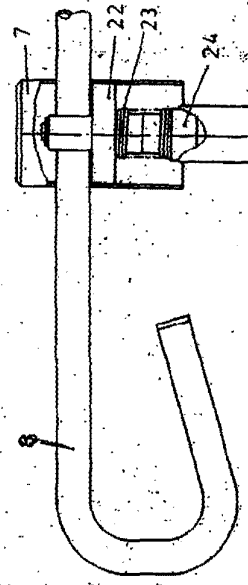
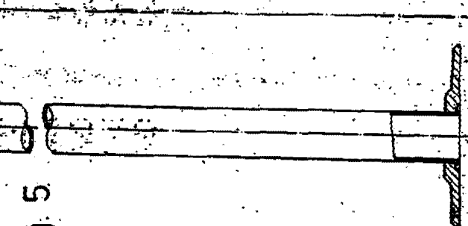


Fig. 7

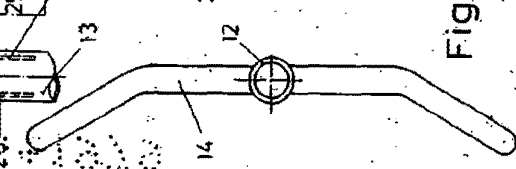


Fig. 8

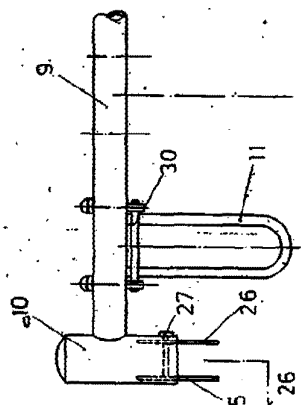


Fig. 10

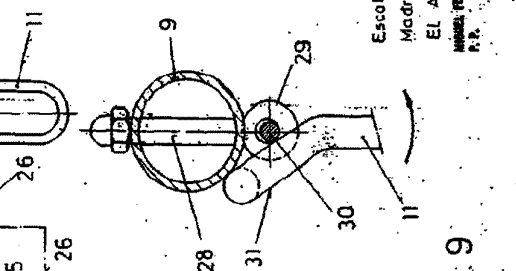


Fig. 11

Escaló variable  
 Madrid 15 JUL 1979  
 EL Agente Oficial  
 JUAN PARRALES - SANTA CRUZ  
 S.A.