

259484



OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

que se presenta en el Registro de la Propiedad Industrial para solicitar una PATENTE DE INVENCION por veinte años en ESPAÑA, a favor de DOÑA MARIA LUISA OCTAVIO VISCOS, de nacionalidad española, domiciliada en ZARAGOZA, calle de Alfonso I, nº 47, 2ª, por:

" IMPRESION A RILLOS EN LAS MASCITAS TRABAJABLES PARA DIVERSOS USOS "

=====

La patente de invención objeto de esta solicitud tiene como finalidad proteger en territorio español y territorios de soberanía, la explotación exclusiva de una mascita trabajable para múltiples usos, resultante de unos perfeccionamientos que la convierten en involucable, pudiéndose asimismo con
5 fectuar y perfeccionar sin perjuicio de adoptar una ejecutable idéntica en estilo ingenio, que no afecta a su gran estabilidad, como se refleja en el plano adjunto que ofrece una realización a título de ejemplo.

Debido es que las exigencias de la vida actual, reducen notablemente los servicios disponibles y cada día es mayor el número de objetos que se utilizan para múltiples usos, los cuales por tal causa, requieren un constante perfeccionamiento, como sucede por ejemplo con las máquinas de escribir, calcu-
15 lator, mesitas para instrumental quirúrgico, televisores y otro cualquier servicio.

259484



La figura II muestra la disposición de la parte superior del mecanismo, en un plano perpendicular al plano de la línea de eje (botón 14) para facilitar la comprensión del mecanismo superior de freno.

La figura III ofrece un corte transversal del tablero portaobjetos, apreciándose el mecanismo de accionamiento de la rueda.

La figura IV detalla el mecanismo de freno de las ruedas y el dispositivo porrocooper.

La figura V indica el corte longitudinal de la parte superior de freno.

La figura VI representa en planta el disco y lista con sus ranuras para accionar el freno.

Según sucede y en relación con cada figura, se describe el montaje y funcionamiento de los mecanismos y partes de la máquina objeto de esta patente. La disposición del tablero portaobjetos (1), que se acciona en la figura I, está unido que vaya solidario con la parte superior de las patas (2), el fondo de la cámara inferior para fijación de las ruedas, el botón (3) provisto de un resorte (4), un tubo que sirve para unir una montura mediante gomas terciopillos (5) en otras partes carrolatas (6) unidas a la parte inferior de las vigas de aluminio (7) de tubo el cual fija también las patas (8); este tubo que se rellena de arena u otra materia pesada para proporcionar la máxima estabilidad al conjunto, tiene en medio en su parte inferior un bordón de goma (9), conectado a tierra como se muestra en el dibujo para proteger a los cables o conductores cualquier artículo u objeto que pretenda suspender está directamente en la máquina de sus esplotamientos.

El mecanismo superior de freno reflejado en la figura II, con las partes (10) y (11) y una línea al momento de ser fijado a la parte superior (12, 13); la conexión de las vigas se hace mediante un sistema de tornillos terciopillos (14) y un pivote (15) con muelle de fijación en la parte superior (16), que sirve como punto de apoyo de la viga (17) que se acciona en el eje central (18) y está conectada a accionar la rueda (19) portaobjetos que, con el movimiento de derecha e izquierda proporcionado por la viga (16) hace que las vigas se contraigan o ex-



arandela 13) de bronce, en tanto que la tuerca 14) efectúa la sujeción del mecanismo.

El funcionamiento de la cuña-zapata 1) detallada en la figura V, tiene lugar mediante la sirga y funda 5) que se acciona desde el mecanismo situado bajo el tablero porta-objetos, de modo que al contraerse o dejarse libre la referida sirga -a la cual va adherida dicha cuña-zapata- ésta se introduce o sale de su carcasa 3) montada con una tuerca 2) en la carcasa del mecanismo y dejando libres o fijas las ruedas de deslizamiento, previa acción del muelle 4)†

El disco 3) y pista con sus ranuras 2) para actuar como freno -según la figura VI- va solidario con el conasis porta-rueda, disponiéndose las ranuras 2) de la pista de freno en diferente ángulo con relación a la rueda 1); los grados dependen del número de ruedas que se dispone en cada mesa, de tal modo que al frenar cuando la zapata penetra en la ranura, ninguna rueda 1) coincide en el sentido de arrastre, quedando la mesa trabada. Para que las ranuras o el disco coincidan con las zapatas-cuña una vez puesta la palanca de accionamiento en la posición de frenado, basta con iniciar a la mesa un leve movimiento de rotación en ambos sentidos.

En resumen, el mecanismo descrito permite que la mesita trasladable, con freno y paracnoques, sea involucable, disponiéndose todo el mecanismo de traslación fuera de la vertical del borde exterior de su tablero, en tanto que la disposición del conjunto en su base inferior, permite al aro de cierre quedar montado a muy poca altura del suelo y merced a su contenido por relleno con materia muy pesada, asegura la estabilidad absoluta, mientras el cerco de goma elástica o material plástico, actúa como paracnoques y de protección contra cualquier accidente que pudiera sobrevenir durante el uso.

Las ruedas para su traslado giran libremente en todos los sentidos, quedando fijas a voluntad cuando se acciona el sistema de freno, lo que es efectuado simplemente por medio de la palanca o botón dispuesto en una de las caras del tablero porta-objetos.

Las dimensiones, estructura y elementos accesorios serán variables, debiendo entenderse en su sentido más amplio y no



259484

limitativo, de modo que las modificaciones que se hicieren la esencialidad del sistema, quedan amparadas por esta solicitud.

Describe la naturaleza de los perfeccionamientos objeto de esta patente, declaro que los puntos cuya propiedad y explotación exclusiva trata de obtenerse por veinte años en España, están comprendidos en las siguientes

REIVINDICACIONES

=====

10 1a.- Perfeccionamientos en los medios de tracción por diversos usos, caracterizado porque en la parte inferior del tablero, va dispuesto un chasis-soporte para fijación del mismo y de las patas, en el cual hay montado un disco porta-sirgas que gira alrededor e equilibra sobre un eje central, para determinar la contracción o elarguimiento de

15 unas sirgas entumescidas y en correspondencia con el número de patas, cada una de las cuales pasa por el interior de la respectiva pata a fin de conectar en su base con un dispositivo de rieno alojado en una cazoleta porta-rueda, solidaria con el finde de la pata curvado hacia afuera. En todos

20 puntos inmediatos al disco, todas las sirgas llevan un bornero tensor para equilibrar el recorrido de las mismas, mientras un pivote con muñe de fijación en la ranura de un brazo, actúa como punto de apoyo de una palanca montada a su vez en el eje central y que se hija con un cursor; dicha palanca está destinada a accionar el disco porta-sirgas provisto de unas ranuras para fijerlas y guiarlas, en tanto que el muñe citado produce la tensión de fijación de la palanca sobre el cursor.

25

259484



2.- Perfeccionamiento en los detalles imprescindibles para
diversos usos, según la reivindicación primera, caracteri-
zados porque el extremo inferior de cada birge y su punta,
se acopla a través de un conducto en el mecanismo de freno
de la correspondiente rueda, alojado en una pequeña carcasa
que mediante una tuerca queda fija en la zona de la respec-
tivo cazoleta porta-rueda, donde va solicitado el trazo cur-
vado de la pista. La birge está unida a una caña-zapata den-
tro de la pequeña carcasa, intercalándose entre ambas un mue-
10 lle de accionamiento, para que según el sentido en que se ac-
cione la palanca superior, la primera impulse o haga retro-
ceder a la segunda, de modo que su salida o entrada en dicha
carcasa determine la introducción o retirada de la caña-za-
pata en una de las ranuras de la pista de freno, practicadas
15 en un tambor solidario con el chasis porta-rueda, montándose
se el mecanismo de la misma en la cazoleta mediante una tuer-
ca que sujeta también un rodamiento a bolas para mayor sus-
tancia de los giros e intercalado entre una brancleta de roce
y el referido tambor de freno, bajo la superficie de la men-
20 cionada cazoleta. Las ranuras de esta pista de freno se en-
cuentran en diferente ángulo con relación a la rueda, cuyos
grados dependen del número de ellas que comprenda la mesa,
de modo que el freno cuando penetra la zapata en la ranura,
ninguna rueda coincide en el sentido de adelante y la mesa
25 queda trabada. En la cara exterior de las cazoletas que alo-
jan el mecanismo de las ruedas, va acoplado un marco de tu-
bo que cierra el conjunto por la parte interior y va relleno
de arena u otro material pesado, en tanto que una hendi-
dura exterior de aquél recoge un bordón de goma periférico que
30 actúa como parachoques; el juego de cazoletas porta-ruedas,
marco y cordón, queda fuera de la perpendicular establecida
a partir del borde del volante superior.

259484



34.- LE ESPESIAL ALIBERTO EN LAS LETRAS TRABAJADAS PARA
DIVERSOS USOS.

tal como queda descrito en la memoria que acompaña y se
ilustra en el plano que la acompaña.

5. Juntas esta memoria de ocho hojas foliadas y mecanogra-
fiadas por una sola cara.

Madrid, siete de Julio de 1910.

ESCALA VARIABLE



FIG. 1

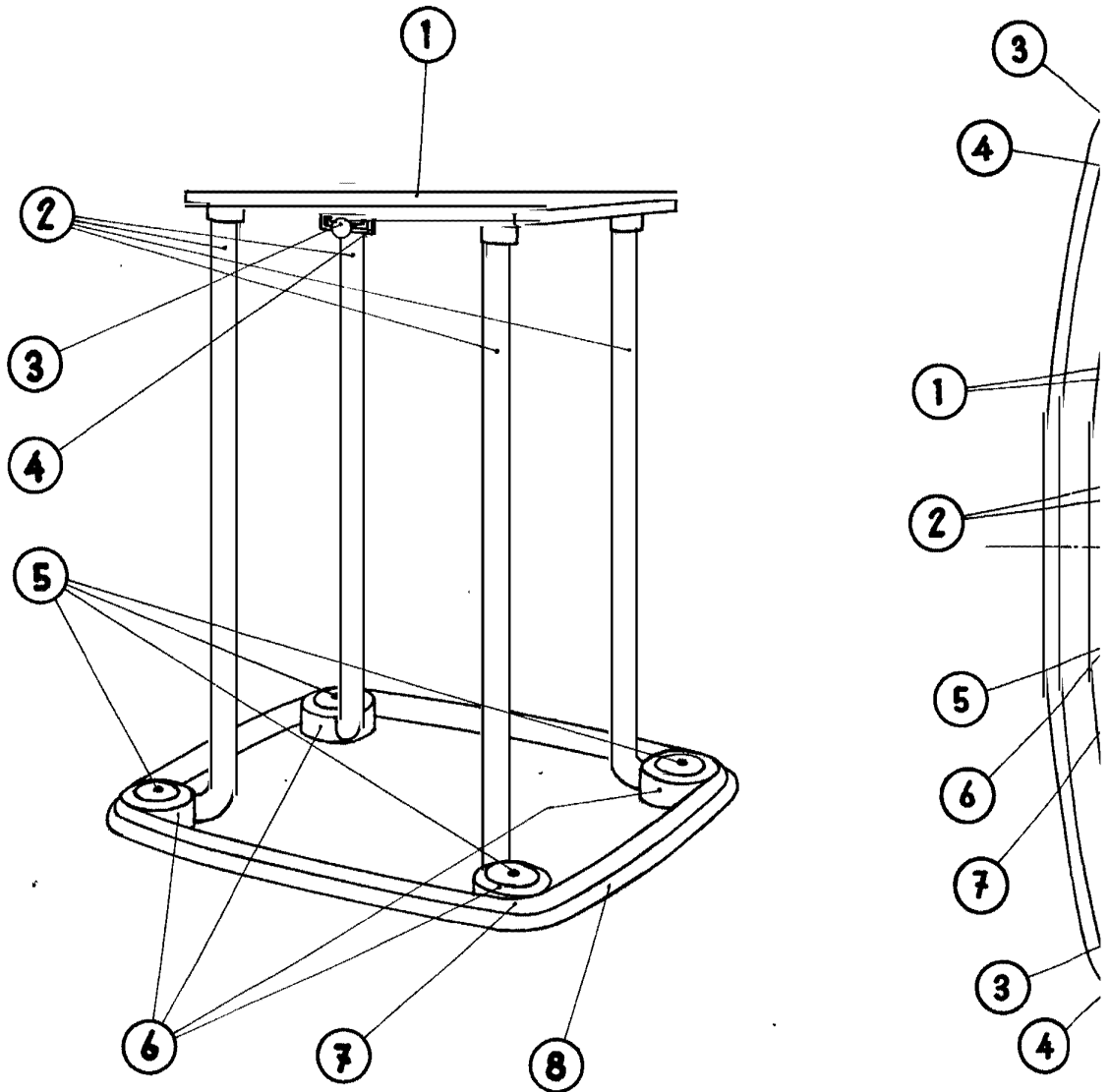
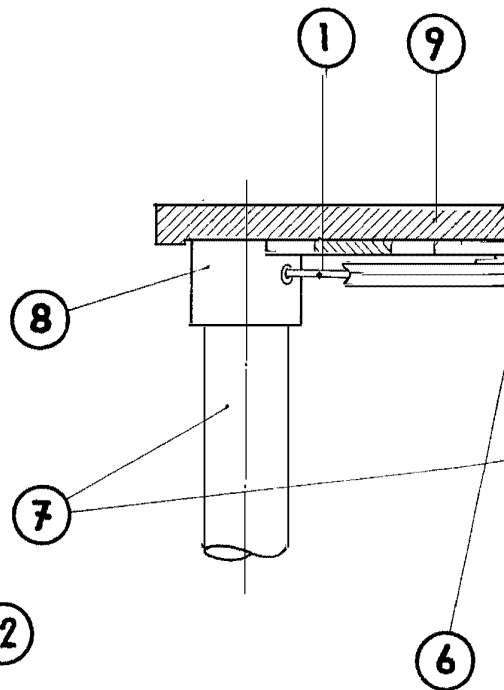
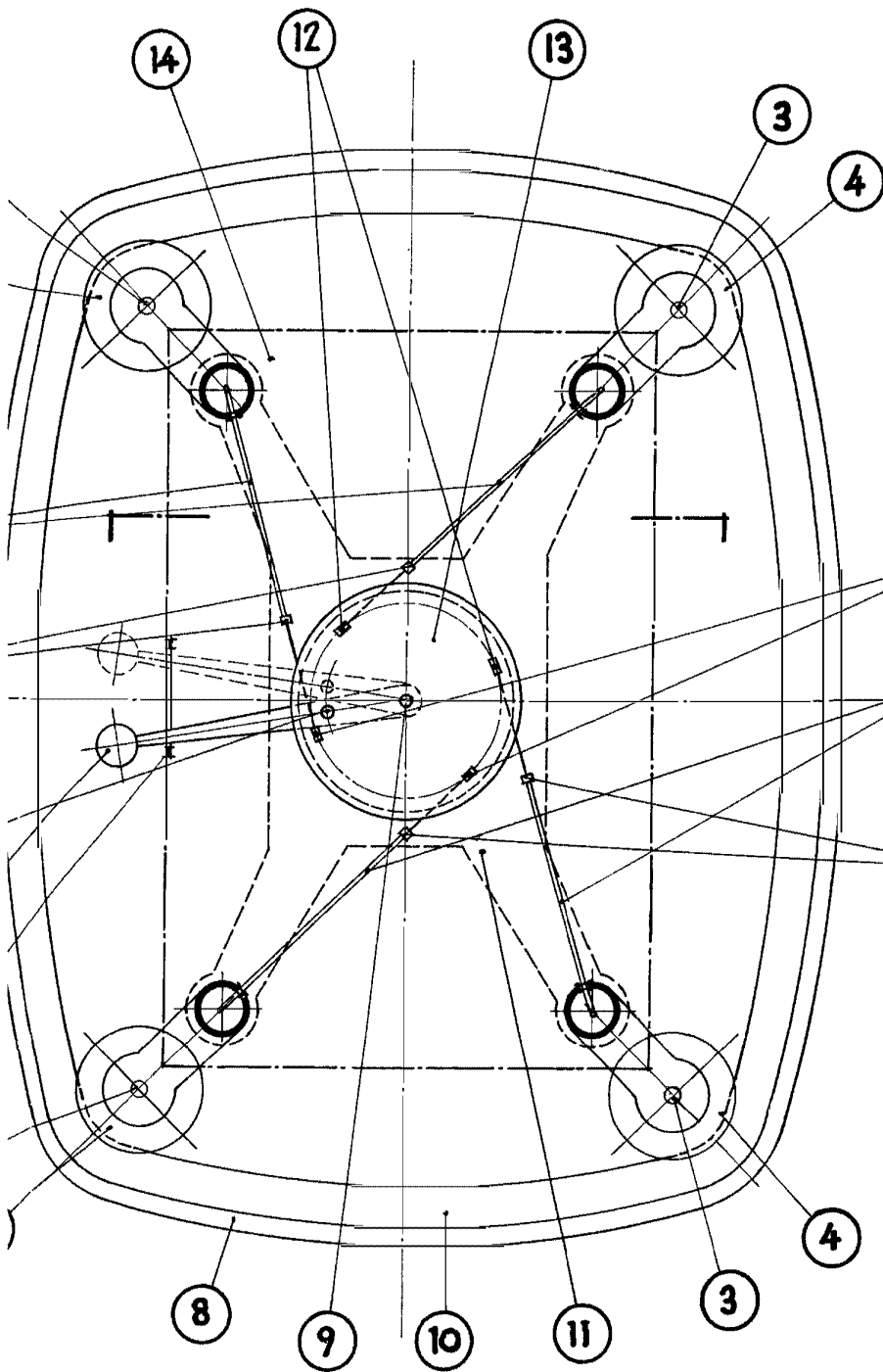


FIG. II



F



F

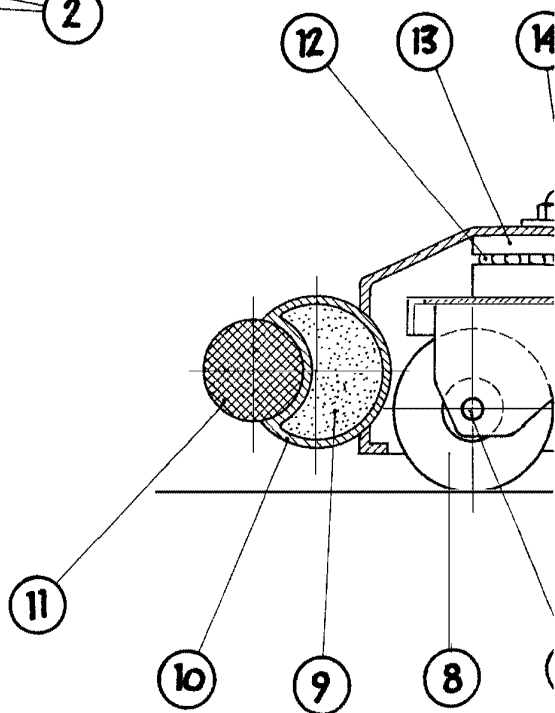
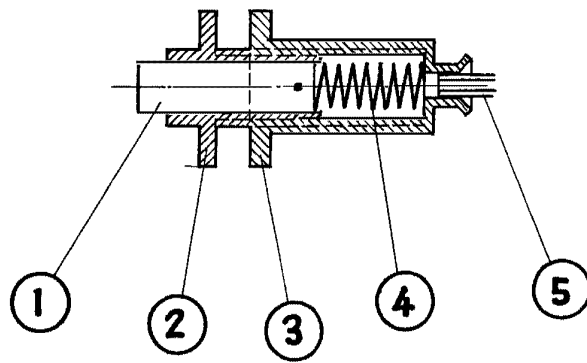
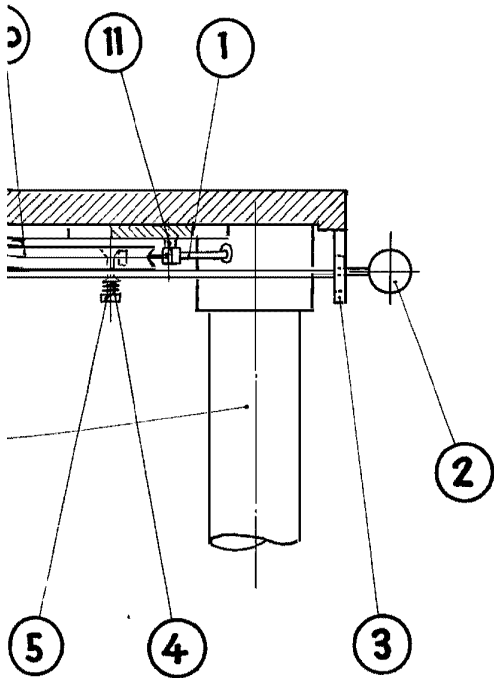




FIG. V

259484

259484



IV

FIG. VI

