

19 ES	11 NUMERO	10 Y
	21 289472	
	22 FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1986

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Cl. B65G 17/48

53 TITULO DE LA INVENCIÓN

" DISPOSITIVO DE ACCIONAMIENTO DEL MECANISMO DE DETENCION DE CARROS PORTA-OBJETOS EN TRANSPORTADORES DE FABRICACION Y MONTAJE EN SERIE "

71 SOLICITANTE (S)

D. RUFINO LOPEZ FELIX y D. AGUSTIN COSTABELLA PONT.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

ELCHE (Alicante).- Capitán Gaspar Ortiz, 127.-

72 INVENTOR (ES)

D. AGUSTIN COSTABELLA PONT.

73 TITULAR (ES)

D. RUFINO LOPEZ FELIX y D. AGUSTIN COSTABELLA PONT.

74 REPRESENTANTE

D. JOSE LUIS SANTO LLORENTE

El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de 26 de Julio de 1.929, en su texto refundido, publicado el 30 de abril de 1.930, establece los caracteres de patentabilidad de las invenciones de tipo industrial que tienen por  
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, aparatos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La amplitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración  
10 contenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimiento de tipo científico (Artº. 47).

El decreto de 26 de Diciembre de 1.947, recogiendo la Orden de 18 de Noviembre de 1.935, confirma el criterio legal de que también serán patentables los instrumentos, objetos, o partes de los mismos, que aporten a  
15 la función a que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en definitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo anteriormente conocido.

Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al articulado que recoge los conceptos expresados, debe considerarse, que la invención a que se refiere la presente  
20 memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita,  
25 premiando así los méritos de quien aporta a la industria del país una mejora efectiva y precisamente comprendida entre las enunciadas por la Ley como patentables (Arts. 46 y 47 en relación con el 171, en su nueva redacción  
30 afectada por la Orden de 18 de Noviembre de 1.935).

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un dispositivo de accionamiento del mecanismo de detención de carros porta-objetos en cadenas y transportadores de fabricación y montaje en serie, dispositivo con el que se consiguen unas óptimas prestaciones funcionales y una considerable simplificación de la correspondiente maniobra.

La cadenas de transporte conocidas hasta el momento presentan, en general, sistemas de accionamiento para llevar a cabo las paradas de los carros, que se materializan en mecanismos atornillados a piezas soldadas en el propio perfil de la cadena, donde basculan los soportes de las barras de paro. De tal solución se deriva una acusada problemática que consiste fundamentalmente en que la fijación atornillada no centra el mecanismo, dificultando la alineación de las barras, que a base de tramos, van recorriendo longitudinal e integralmente la cadena, de manera que cada tramo dispone de dos fijaciones soldadas, donde se produce la basculación, y dos fijaciones, generalmente mediante tornillo-tuerca, donde se unen a la barra adyacente.

El dispositivo que la invención propone ha sido especialmente concebido para solucionar esta problemática a plena satisfacción y, en tal sentido dicho dispositivo centra sus características en una especial estructuración según la cual el mismo está constituido por una pequeña biela, en corres-

pondencia con cada una de las columnas de soporte de la cadena, biela que gira libremente sobre un eje soldado directamente a la columna correspondiente y que, a su vez, con la colaboración de un  
5 segundo eje asociado a su extremidad inferior y libre, permite la unión directa entre las distintas barras de detención, a través de sus extremos, concretamente con la colaboración de un tramo rosado existente en la extremidad libre del citado  
10 eje inferior.

Se deduce de lo anteriormente expuesto que cada barra perteneciente al sistema de detención, incorpora tan solo dos fijaciones, correspondientes a sus extremos, destinadas a unirse articulada  
15 mente a los ejes inferiores de respectivas bielas montadas sobre sendas columnas soporte, sirviendo simultáneamente tales bielas como medios de sustentación para las barras, como medio de interconexión longitudinal de las mismas y como medio de  
20 elevación simultánea de tales barras para conseguir el pretendido efecto de paro o detención.

Paralelamente de la estructuración descrita se consigue, como ventajas complementarias, una perfecta alineación de los ejes de giro de las bielas, independientemente del perfil de la cadena,  
25 así como una notable simplificación de la maniobra y reducción del consumo de energía, al minimizar al máximo el rozamiento, debido a la alineación de las bielas y gracias a su montaje directo en  
30 las columnas de sustentación.

El dispositivo permite además la comprobación visual e inmediata del recorrido de las barras y bielas de conexión, ajustando los topes de fin de carrera con máxima exactitud.

5           Se reduce paralelamente el tiempo de montaje quedando limitada esta operación a la colocación de dos anillos de retención y una tuerca por cada biela, es decir por cada columna de sustentación.

También se consigue una reducción del consumo de aire comprimido necesario para el accionamiento del mecanismo de detección y, consecuentemente, una reducción en el consumo de energía, al requerir de esfuerzos de accionamiento muy reducidos que permiten, consecuentemente, la utilización de cilindros neumáticos más pequeños.

10

15

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

20

La figura 1.- Muestra un detalle en alzado frontal del dispositivo de accionamiento para el mecanismo de detención de carros porta-objetos en transportadores de fabricación y montaje en serie, realizado de acuerdo con el objeto de la presente invención, y debidamente acoplado a la correspondiente columna de sustentación.

25

30           La figura 2.- Muestra el mismo detalle de

la figura anterior en diferente posición operativa.

La figura 3.- Muestra, finalmente, un perfil en sección del mismo conjunto representado en la figura 2, de acuerdo con la línea de corte A-B de dicha figura.

A la vista de estas figuras puede observarse como el dispositivo de accionamiento para el mecanismo de detención de carros porta-objetos que se preconiza, está constituido mediante una pluralidad de pequeñas bielas 1, cuantitativa y posicionalmente coincidentes con el número de columnas de sustentación 2 de la cadena transportadora en su conjunto, de manera que cada biela 1 se fija a la correspondiente columna 2, concretamente a través de un casquillo 3 establecido en su extremo superior montado con libertad de giro sobre un eje o bulón 4 soldado directamente a la columna 2, como se observa con todo detalle en la figura 3.

Cada biela 1, por su extremidad inferior, está rematada en un segundo casquillo cilíndrico 5, sobre el que se monta, también con libertad de giro, un eje 6 que se prolonga frontalmente en un sector roscado 7 a través del cual y con la colaboración de una tuerca y su correspondiente arandela o juego de arandelas, se fijan los extremos correspondientes de dos barras de retención 8-8' adyacentes, las cuales cuentan en tales extremos con sectores de espesor rebajado, claramente visibles también en la figura 3 y provistos de orificios 9 a



topes de fin de carrera, en los puntos exactos en los que deben cumplir su función operativa.

Este dispositivo, podrá ser fabricado en cualquier clase de material apropiado y en las formas y dimensiones más convenientes, no existiendo  
5 sobre el particular, ninguna limitación.

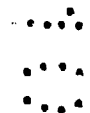
Descrita suficientemente la naturaleza del Modelo, se hace constar expresamente que cualquier modificación de detalle que se introduzca en el  
10 mismo, se considerará incluida dentro de esta protección, en tanto que no altere o modifique esencialmente su finalidad característica.

N O T A

Por último, se declara de novedad y utilidad  
15 las siguientes:



20



25



30

REIVINDICACIONES

1.- DISPOSITIVO DE ACCIONAMIENTO DEL MECANIS-  
MO DE DETENCION DE CARROS PORTA-OBJETOS EN TRANS-  
5 PORTADORES DE FABRICACION Y MONTAJE EN SERIE, esen-  
cialmente caracterizado por estar constituido a  
partir de una pluralidad de pequeñas bielas, cuan-  
titativa y posicionalmente coincidentes con el nú-  
mero de columnas de sustentación de la cadena  
10 transportadora, estando cada una de tales bielas  
montada articuladamente sobre la columna correspon-  
diente con la colaboración de un eje soldado a di-  
cha columna, y habiendose previsto que cada biela  
reciba por su otro extremo, el inferior, a un se-  
15 gundo eje, capacitado para girar libremente con  
respecto a la citada biela, eje que se prolonga  
frontalmente en un sector roscado a través del que  
con la colaboración de la correspondiente tuerca,  
se realiza la fijación simultánea de dos barras  
20 contiguas de detención, provistas en sus extremos  
de orificios a través de los que, operativamente  
enfrentados, es pasante del citado sector roscado  
del eje inferior de la biela, que actúa así simultá-  
taneamente como eje de giro y como elemento de en-  
25 palme para dos barras consecutivas.

2.- DISPOSITIVO DE ACCIONAMIENTO DEL MECANIS-  
MO DE DETENCION DE CARROS PORTA-OBJETOS EN TRANS-  
PORTADORES DE FABRICACION Y MONTAJE EN SERIE, según  
queda descrito y reivindicado en la presente memo-  
30 ria, que consta de diez hojas todas ellas escritas

a máquina por una sola de sus caras y se representa en los dibujos que se acompañan.

5

Madrid,

J. L. SANTO  
P. P.  
*J. L. Santo*

10

15



20



25

30

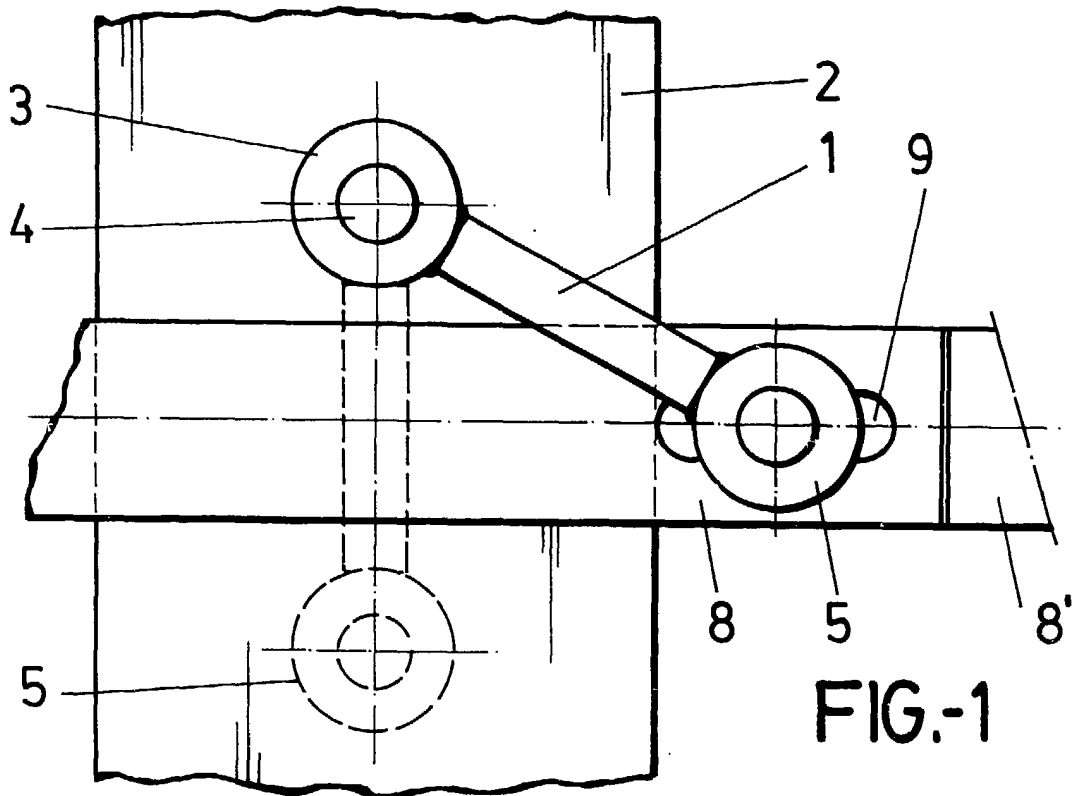


FIG.-1

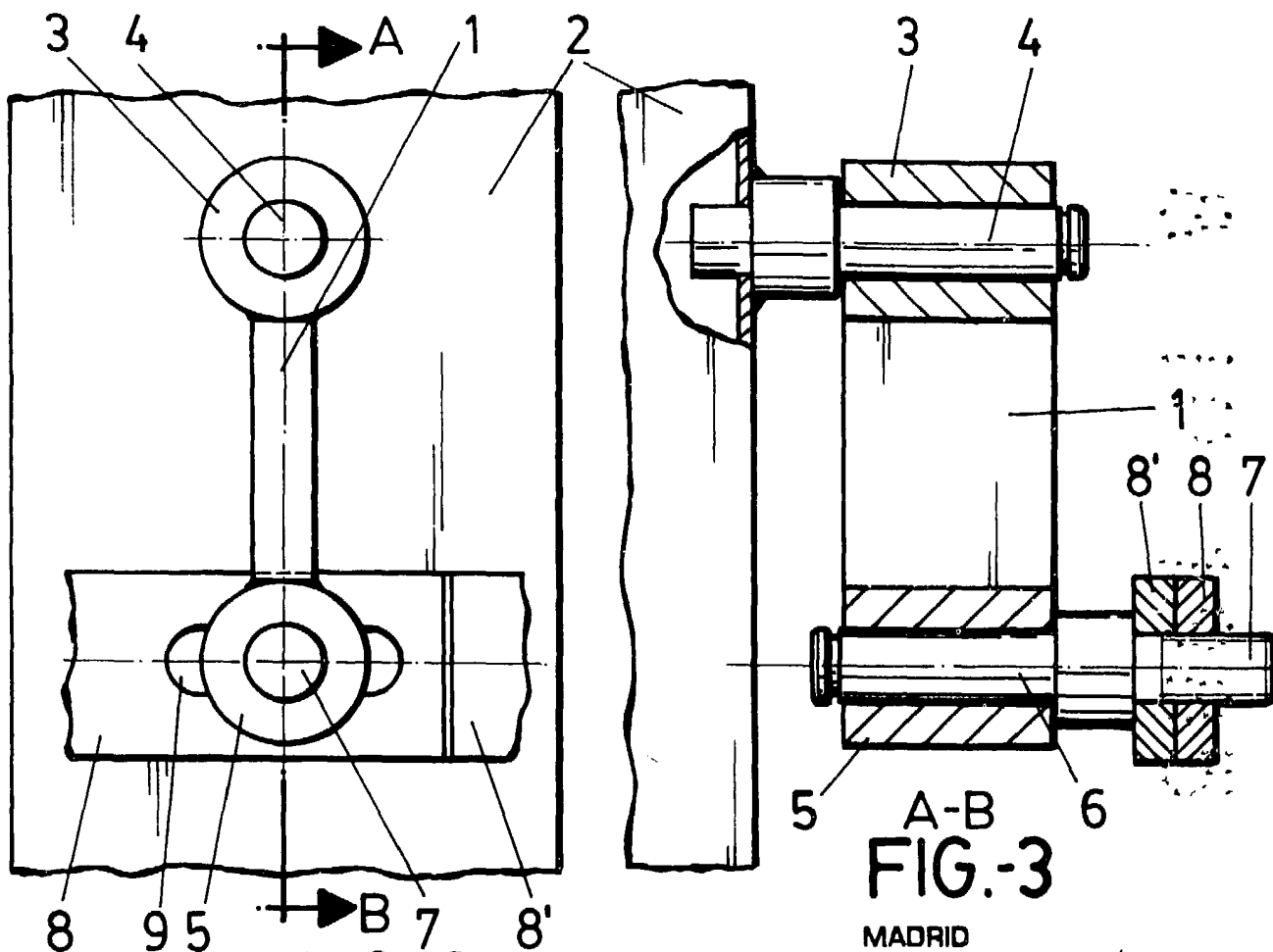


FIG.-2

A-B  
FIG.-3

MADRID

ESCALA VARIABLE

J. L. SANTO  
P. P.  
*[Signature]*