

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO <b>289598</b>	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 14.10.85	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- MAR. 1986

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	H. 01 F16 G13/07

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
CADENA DE TRANSPORTE

(71) SOLICITANTE (S)
N. GOMME, S.L.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Avda. Castrelos, 97 VIGO 10

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU

ASM/JM

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de  
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30  
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-  
dad 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, apa-  
ratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-  
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado  
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubri-  
mientos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo  
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio  
15 legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-  
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a  
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-  
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-  
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-  
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-  
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-  
ria, constituye una novedad industrial, con características  
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-  
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así  
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-  
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-  
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación  
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
30 18 de Noviembre de 1935).

1 La presente invención, según se expresan en el  
enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a una ca  
dena de transporte.

5 Se conforma como las de su tipo mediante una plu  
ralidad de eslabones articulados entre si mediante pasado-  
res, teniendo como principal característica y aparte de su  
especial diseño, la de que el material en que se constitu-  
yen tanto los eslabones como los pasadores, es plástico, -  
presentando por tanto una gran resistencia a la corrosión,  
10 no precisando lubricación ni otro tipo de mantenimiento,  
siendo además muy resistente al desgaste, silenciosa en su  
funcionamiento, ligera, económica, etc. ....

15 Cada uno de los eslabones adopta una forma gene-  
ral de "Y", estableciéndose la unión entre los diferentes  
eslabones para constituir la cadena, al introducir el alma  
o tramo central de la "Y" entre las dos ramas paralelas y  
con la separación equivalente, del eslabón contiguo, que-  
dando atravesado por un pasador que es recibido a presión  
en los orificios correspondientes a las ramas.

20 Otra de las características de la cadena de  
transporte, la constituye el hecho de que en cada uno de  
los eslabones y por su cara inferior que es la de contacto  
con las ruedas o poleas motrices y tensoras, presenta un  
vaciado cónico que determina los medios de arrastre de la  
25 citada cadena para obtener su movimiento rotatorio, ya que  
tanto la polea motriz como la tensora, incluyen en su pe-  
riferia una pluralidad de resaltes o dientes cónicos cala-  
dos a presión en correspondientes orificios de dirección  
radial practicados a igual paso que el de la cadena.

30 La característica que confiere a la cadena de

1 la invención como elemento para el transporte de productos,  
viene determinada por la existencia de una pluralidad de  
elementos postizos insertados en un orificio previsto en ca  
da uno de los eslabones, preferentemente pasante y practi-  
5 cado en dirección normal al plano del eslabón, en su eje de  
simetria y en la zona inicial del tramo central. Estos ele-  
mentos postizos, tienen por tanto un extremo cilíndrico -  
susceptible de introducirse a presión en el citado orificio  
del eslabón, presentando otra zona emergente por la cara  
10 externa de la cadena, que puede adoptar una geometría ade-  
cuado al producto a transportar, constituyendo así medios  
de arrastre del producto durante el movimiento de la cade-  
na. Preferentemente, la forma de la zona emergente de los  
citados elementos postizos, es la cónica o cilíndrica, pu-  
15 diendo adoptar sin embargo como se ha dicho anteriormente  
otra forma variable.

Para ayudar a una mejor comprensión de esta me-  
moria descriptiva y formando parte integrante de la misma  
se acompaña una serie de dibujos en los que, con carácter  
20 ilustrativo y no limitativo se ha representado lo siguien-  
te:

Figuras 1, 2 y 3.- Son respectivas vistas en al-  
zado, alzado lateral y planta, de un eslabón de la cadena  
de transporte acorde con la invención.

25 Figura 4.- Es una vista en planta de un tramo  
de cadena cuyos eslabones corresponden a los de las figu-  
ras anteriores.

Figura 5.- Es una vista en alzado, correspondien-  
te a la de la figura 4, que incluye elementos postizos de  
30 forma tronco-cónica, constitutivos de los medios de arras-

1 tre del producto a transportar.

Figura 6.- Es una vista parcial y en alzado, de una cadena de transporte acorde con la invención y situada en una posición de engrane con la polea motriz o tensora.

5 Haciendo referencia a la numeración indicada en las figuras anteriores, vemos como la cadena de transporte que la invención propone y que en las figuras se ha representado con la referencia genérica 1, se constituye mediante una pluralidad de eslabones 2, articulados entre sí mediante pasadores 3. Cada uno de los eslabones 2 adopta una configuración en "Y" de ramas paralelas, las cuales tienen menor espesor que el de su tramo central y a una distancia entre sí equivalente a la del espesor de dicho tramo central, al objeto de establecer la unión articulada y ajustada entre los diferentes eslabones.

15 Los orificios 4 de las ramas paralelas 5 del eslabón 2, tienen un diámetro en el que el pasador 3 entra ajustadamente y a presión, en tanto que el orificio 6 de su tramo central 7 tiene un diámetro ligeramente superior a fin de posibilitar la articulación de la cadena.

20 Conforme a la figura 4, los eslabones 2 que componen la cadena 1 quedan situados en proximidad, de forma que prácticamente un tramo de cadena adopta una disposición de banda rectangular, para lo cual los extremos libres de las ramas paralelas y tramo central del eslabón, están redondeadas según una proyección en alzado. Igualmente, el extremo de las ramas paralelas 5, correspondiente al de unión con el tramo central 7, tiene también una forma redondeada e indicada por 8 en la figura 1, a fin de posibilitar dicha articulación entre eslabones.

25

30

1

Como se muestra en la figura 6, la cadena de transporte 1 queda montada entre poleas 9, siendo una de ellas la polea motriz y otra la tensora, de las que solamente se muestra una de ellas y parcialmente en dicha figura 6. El arrastre de la cadena 1, se consigue conforme a la invención, al disponer en la cara inferior de cada uno de los eslabones 2, un vaciado cónico 10, de modo que al disponerse la cadena 1 sobre la polea 9, los dientes 11 previstos en la periferia lisa de la polea se van introduciendo a engrane en dichos vaciados cónicos 10, determinándose así los medios de tracción de la cadena.

5

10

15

Los dientes 11 de las poleas 9, son preferentemente piezas independientes, caladas a presión en correspondientes orificios de dirección radial practicados adecuadamente en la polea y contando preferentemente dichos dientes 11, con un resalte anular 12 que constituye los medios de tope en la introducción del mismo.

20

25

30

La cadena de transporte de la invención, para ejercer la función de transporte de productos a la que es destinada, incluye por su cara superior, una pluralidad de elementos postizos tales como los referenciados con 13 en las figuras 5 y 6, los cuales quedan acoplados por presión, en cada uno de los orificios 14 previstos en cada uno de los eslabones 2 y practicados de forma pasante y ortogonal a su plano, en su eje de simetría y en la zona en la que el tramo central 7 se une con las ramas paralelas 5. La zona emergente de la cadena, de dichos elementos de arrastre 13, para agarre del producto a transportar, puede adoptar una forma variable, aunque preferentemente tendrán forma de vástago, cónico o cilíndrica.

1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria  
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de  
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,  
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre  
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-  
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente  
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,  
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,  
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando  
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-  
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica  
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a  
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-  
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado  
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre  
ellas, como más terminantes en las de fechas 16 de Octubre  
20 de 1954, 23 de Enero de 1959, 20 de Marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la  
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
30 guientes:

1

5

10

15

20

25

30

1.- CADENA DE TRANSPORTE, del tipo de las que se conforman mediante una pluralidad de eslabones articulados por pasadores caracterizada porque cada uno de los eslabones, de material plástico, tiene una forma general de "Y" de ramas paralelas, cuyo alma o tramo central es de mayor dimensión, según una proyección en planta, que la de las ramas, quedando estas a una distancia equivalente al espesor del tramo central y apto para recibir el eslabón contiguo, que se une con un pasador cilíndrico del mismo material, siendo los extremos de las ramas y tramo central así como las zonas de unión de aquellas a este, redondeados según una proyección en alzado; existiendo en la cara inferior de cada eslabón, un vaciado cónico practicado centrada-mente en la zona de unión de las ramas con el tramo central; que determina los medios de arrastre de la cadena al disponerse en la periferia de las poleas motriz y tensora, una pluralidad de dientes cónicos definidos por el extremo emergente y de esta forma, de sendos pivotes calados en respectivos orificios radiales; habiéndose previsto que dichos eslabones presenten un orificio normal a su plano, próximo al del vaciado cónico y practicado en el tramo central, susceptibles de recibir ajustadamente sendos pasadores con una zona emergente por la cara superior del eslabón la cual puede tener formas geométricas diferentes y adecuadas a la de los productos a transportar sobre la cadena, para constituir medios de arrastre.

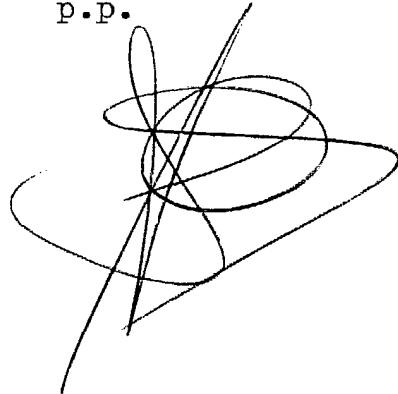
2.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita:  
CADENA DE TRANSPORTE.

1

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

5

Madrid, 14 Octubre de 1985  
BERNARDO UNGRIA  
P.P.



.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

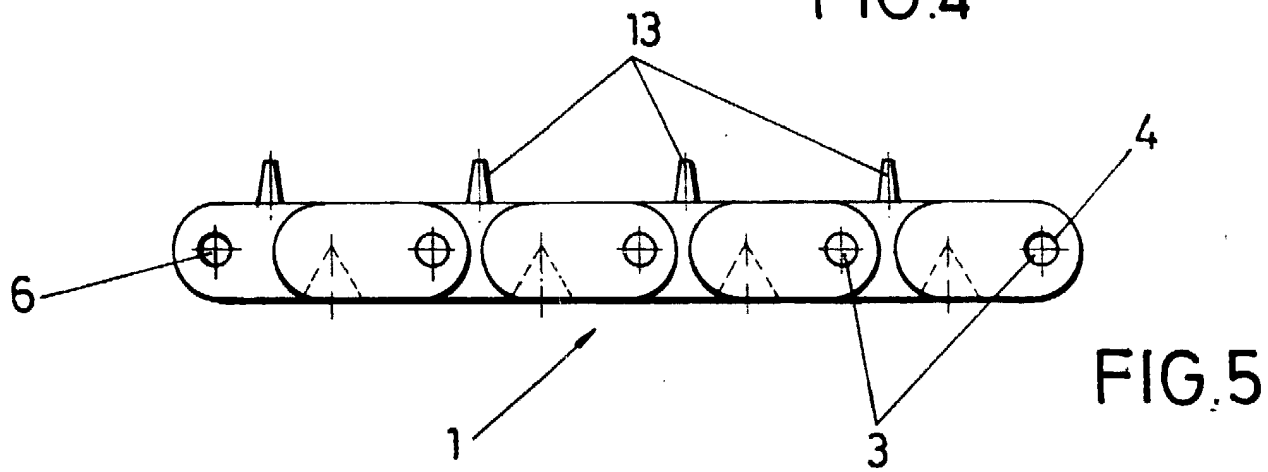
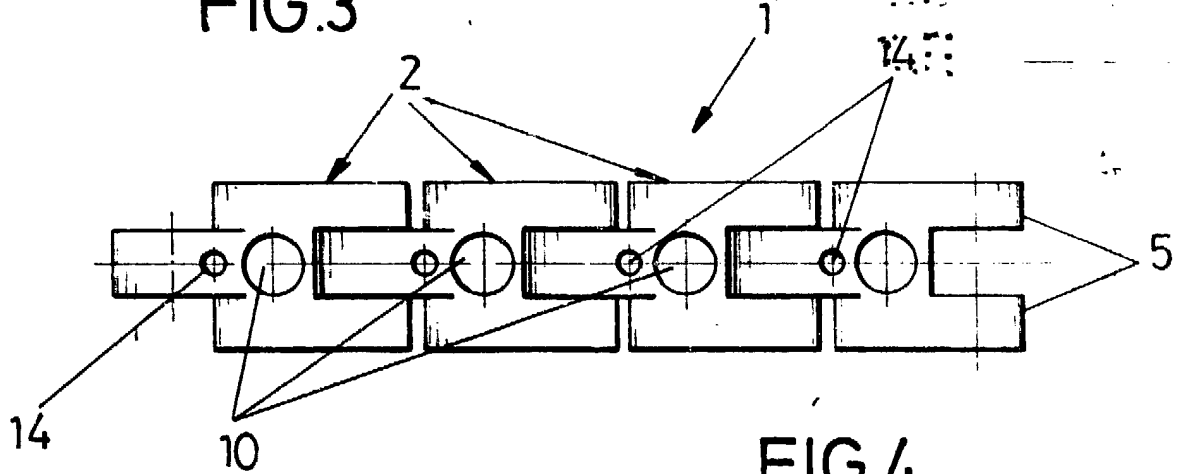
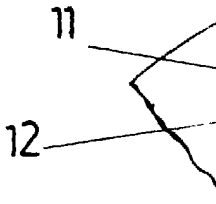
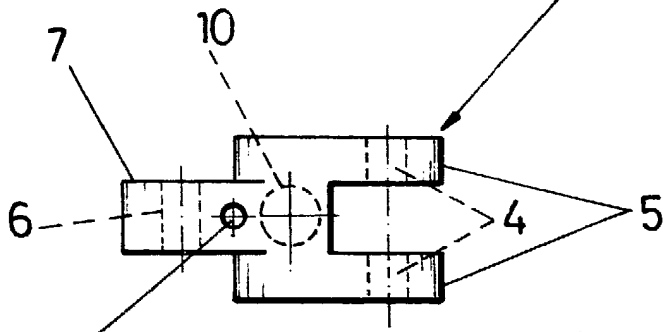
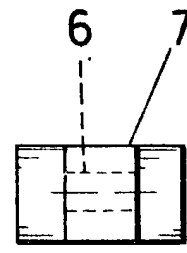
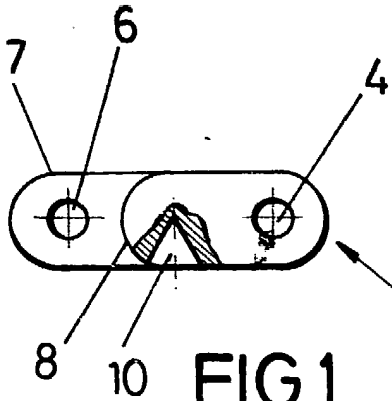
10

15

20

25

30



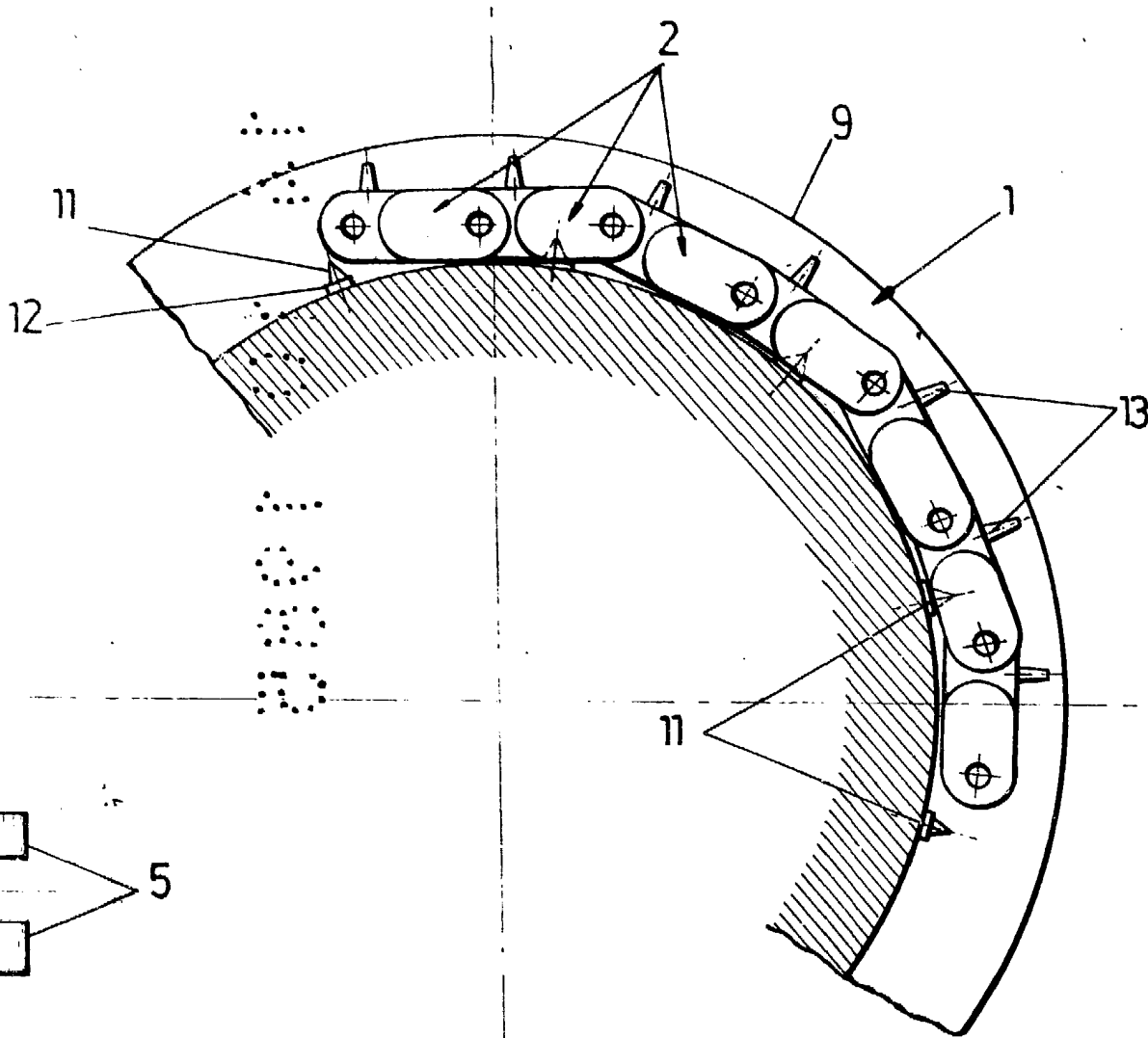


FIG. 6

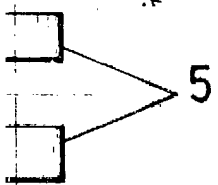
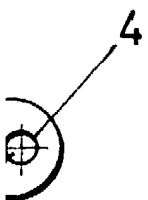


FIG. 5



ESCALA VARIABLE  
Madrid, 14 de Octubre de 1985  
BERNARDO UNGRIA  
p. p.

