

324645



324645

P A T E N T E      D E      I N V E N C I O N

por veinte años,

para todo el territorio español,,por " PERFECCIONAMIENTOS  
EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR AUTOSELECCION ", cuyo  
privilegio se solicita a favor de Don NARCISO ROJAS MAS,  
de nacionalidad española, residente en IGUALADA, calle  
Soledad, nº 174 bis, y cuyo inventor es el propio solici-  
tante.

M E M O R I A      D E S C R I P T I V A

La presente Patente de Invención tiene por objeto,  
conforme indica su enunciado, unos perfeccionamientos  
en los sistemas de transporte por autoselección prefe-  
rentemente los utilizados en la industria textil y más  
5 concretamente en el ramo de la confección, que modifican  
sustancialmente todo cuanto a este respecto se ha dado  
a conocer hasta hoy.

Con el fin de facilitar la buena comprensión de esta  
Patente, se acompaña un plano en el que se muestra una

324645



realización práctica de la invención, dándose a conti-  
nuación una descripción que hace referencia a la lámina  
de dibujos adjunta, la cual se da únicamente a título  
de ejemplo, como demostración de que la invención es  
5 realizabile y, por lo tanto, sin carácter limitativo al-  
guno.

Como muestran los diseños adjuntos, los perfeccio-  
namientos que se preconizan están caracterizados por or-  
ganizar a los sistemas de transporte con autoselección  
10 en cuestión, a base de una estructura principal recti-  
línea 10, que comprende dos pisos uno superior 11 y otro  
inferior 12 que corresponden al camino de ida y vuelta  
respectivamente.

Esta estructura 10 está provista longitudinalmente  
15 de una cinta sinfin central 13 que, cuando es de caucho,  
desliza sobre una serie de rodillos transversales sin  
gobierno situados a distancias mútuas iguales y a lo  
largo de la parte central de ambos pisos, mientras que,  
cuando la cinta sinfin es metálica, lo hace sobre sen-  
20 das superficies continuas que constituyen las referidas  
partes centrales de dichos dos pisos 11 y 12.

Asimismo dicha cinta 13 desliza sobre los tambores mo-  
trices 14 y 15 de posición estacionaria que son los de-  
terminantes del movimiento de avance de la cinta 13, a  
25 cuyo fin tales tambores 14 y 15, están calados sobre  
sendos ejes transversales 16 y 17 montados en los ex-  
tremos 18 y 19 de la citada estructura 10.

De dichos ejes 16 y 17, el uno 16 recibe el movimien-  
to giratorio, a través del oportuno sistema convencional

324645



de transmisión intermedia, a base de poleas 20,  
correas 21 con el oportuno reductor de velocidad  
22, de un elemento motor gobernable a voluntad, tal  
como el motor electrofreno 23, mientras que por su  
5 parte el otro eje 17 es loco.

El diámetro de aquellos referidos tambores 14 y 15,  
viene establecido en consideración a la distancia  
existente entre aquellos dos aludidos pisos 11 y 12  
para que los tramos longitudinales superior 24 e in-  
10 ferior 25 de la cinta 13, queden situados al mismo  
nivel que los pisos superior 11 e inferior 12 de la  
estructura 10 respectivamente.

En el extremo 19 de la estructura 10 que correspon-  
de al eje transversal loco 17, existe dispuesto como  
15 prolongación de la misma, un camino de rodadura 26  
curvo y, en su caso, a base de planos inclinados,  
susceptible de permitir que las cajas 27 a transpor-  
tar una vez lleguen al final de su recorrido por el  
piso superior 11, se trasladan a través de tal ca-  
20 mino 26 hasta el piso inferior 12, para ser recorri-  
das nuevamente por la cinta sinfin 13 e iniciar su  
recorrido por el piso inferior 12. Tal camino 26  
está provisto de una pluralidad de ruedas sin gobierno  
que permiten que las cajas 27 se desplacen por sí  
25 solas por tal camino 26, sin tener que actuar sobre  
ellas.

Asimismo, la repetida estructura 10 presenta ado-  
sado lateralmente y cercano a su otro extremo 18, un  
segundo camino de rodadura 28 destinado a recibir a

324645



las cajas 27 una vez finalicen éstas su recorrido por el piso inferior 12, para su traslado a la oportuna zona de almacenaje. Este camino de rodadura 28 está igualmente provisto de una serie de ruedas sin gobierno, que permiten que las cajas 27 puedan desplazarse por sí solas por dicho camino de rodadura 28, sin tener que actuar sobre ellas.

El citado piso inferior 12 tiene en dicho extremo 18 de la estructura 10 montada a una cinta sinfin secundaria 29 que desliza sobre los rodillos motrices 30, cuyos ejes son perpendiculares a los dos planos por donde idealmente discurre en su mayor parte la cinta sinfin principal 13. Estos rodillos 30 son accionados ventajosamente por el referido motor electrofreno 23.

La referida cinta secundaria 29 queda dispuesta de manera que determina la expulsión de las cajas 27 hacia el citado camino de rodadura 28, a medida que éstas van llegando al extremo 18 en cuestión de tal piso inferior 12.

La repetida estructura rectilínea 10, está dividida por sus dos costados 31 y 32 en una pluralidad de puestos de trabajo, a cuyo fin tal estructura 10 está provista en su piso superior 11 y distribuídos a lo largo de sus costados 31 y 32, de una serie de bandejas individuales 33 de recepción, mientras que en su piso inferior 12 tiene a lo largo de sus dos costados 31 y 32 sendas bandejas colectivas 34.

Cada uno de dichos puestos de trabajo, tiene aparatos



convencionales de maniobra eléctrica 35, susceptibles  
de actuar sobre el circuito de alimentación del motor  
electrofreno 23, unos situados en la bandeja individual  
superior 33 y los otros en la correspondiente zona de  
5 la bandeja colectiva inferior 34. Estos aparatos con-  
vencionales de maniobra eléctrica 35 determinan bajo  
la acción de topes 36 con que a tal fin están provistas  
las cajas 27 a transportar, la abertura de tal circuito  
y, en consecuencia, el paro de la cinta sinfin 13.

10 Para caracterización de los puestos de trabajo y el  
logro de la selectividad del sistema, cada uno de di-  
chos puestos presenta sus aparatos de maniobra eléctrica  
35 situados a distinto nivel con relación a los otros  
puestos, mientras que por su parte las cajas 27 a trans-  
15 portar están adaptadas por ambos costados 37, para po-  
der situar en ellas a los topes activos 36 en cuestión  
a la altura precisa, altura que viene establecida por  
el puesto de trabajo al cual interesa se traslade la  
caja 27 en cada caso.

20 Los citados aparatos de maniobra eléctrica 35 de  
aquellos puestos, al mismo tiempo que abren el cir-  
cuito de alimentación del motor electrofreno 23,  
cierran el de unas luces piloto en sí conocidas situa-  
das una en el mismo puesto y la otra en un tablero  
25 principal de advertencia y señalización situado en  
uno de los extremos de la estructura 10, extremo que  
corresponde al puesto central de distribución y re-  
cepción final. Este referido tablero está a su vez  
provisto de aparatos convencionales de maniobra

324645



eléctrica en número igual al de puestos de trabajo  
y mediante los cuales, se neutraliza la acción de los  
aparatos de maniobra eléctrica 35 anteriormente alu-  
didos de los puestos de trabajo, cuando éstos actúan  
5 en el sentido de abrir el circuito de alimentación  
del motor electrofreno 23.

Además, cada puesto de trabajo está provisto tanto  
en su bandeja individual 33 como en la correspondiente  
zona de la colectiva 34, de unos segundos aparatos de  
10 maniobra eléctrica en sí conocidos que bajo la acción  
de la caja 27 cuando ésta se deposita en aquellas  
bandejas 33-34, determinan la abertura del circuito  
de la referida luz piloto que le corresponde al puesto  
considerado en el tablero principal de advertencia y  
15 señalización.

Descrita suficientemente la invención, así como  
la manera de realizarla prácticamente, debe hacerse  
constar que la misma es susceptible de cuantas modifi-  
caciones de detalle se estimen convenientes, siempre  
20 que no alteren su fundamento, a cuyo fin se declaran  
de novedad y propia invención del solicitante, las  
siguientes reivindicaciones que constituyen la

N O T A R E I V I N D I C A T O R I A

1ª - " PERFECCIONAMIENTOS EN LOS SISTEMAS DE TRANS-  
25 PORTE POR AUTOSELECCION ", caracterizados por organi-  
zar a tales sistemas a base de una estructura principal  
rectilínea, que comprende dos pisos, uno superior y  
otro inferior, que corresponden al camino de ida y al  
de vuelta respectivamente, cuya estructura está provis-



ta longitudinalmente de una cinta sinfin central que  
desliza sobre una serie de rodillos transversales <sup>en</sup>  
gobierno, situados a distancias mútuas iguales y a lo  
largo de la parte central de ambos pisos y, en su caso,  
5 sobre sendas superficies continuas que constituyen las  
referidas partes longitudinales centrales de dichos  
dos pisos, así como sobre dos tambores motrices de po-  
sición estacionaria que son los determinantes del movi-  
miento de avance de la cinta, a cuyo fin tales tambores,  
10 están calados sobre sendos ejes transversales montados  
en los extremos de la citada estructura, de cuyos ejes,  
el uno recibe el movimiento giratorio, a través del  
oportuno sistema convencional de transmisión intermedio,  
de un elemento motor gobernable a voluntad, mientras  
15 que por su parte el otro eje es loco, con la particula-  
ridad de que el diámetro de aquellos referidos tambores  
viane establecido en consideración a la distancia exis-  
tente entre aquellos dos aludidos pisos, para que los  
tramos longitudinales superior e inferior de la cinta,  
20 queden situados al mismo nivel que los pisos superior  
e inferior de la estructura respectivamente.

2ª - PERFECCIONAMIENTOS, según la anterior reivin-  
dicación, caracterizados porqué en el extremo de la es-  
trutura que corresponde al eje transversal loco, exis-  
25 te dispuesto como prolongación de la misma, un camino  
de rodadura curvo y, en su caso, a base de planos in-  
clinados, susceptible de permitir que las cajas a trans-  
portar una vez lleguen al final de su recorrido por el  
piso superior, se trasladen a través de tal camino hasta



el piso inferior, para ser recogidas nuevamente por la cinta sinfin e iniciar su recorrido por el piso inferior, a cuyo fin aquél camino está provisto de una pluralidad de ruedas sin gobierno que permiten que las cajas se desplacen por sí solas por tal camino, sin tener que actuar sobre ellas, con la particularidad de que asimismo la repetida estructura presenta adosado lateralmente y cercano a su otro extremo, un segundo camino de rodadura destinado a recibir a las cajas una vez finalicen éstas su recorrido por el piso inferior, para su traslado a la oportuna zona de almacenaje, cuyo camino de rodadura está asimismo provisto de una serie de ruedas sin gobierno que permiten que las cajas puedan desplazarse por sí solas por dicho camino de rodadura sin tener que actuar sobre ellas, con la particularidad de que al mismo tiempo dicho piso inferior tiene en tal extremo, montada a una cinta sinfin secundaria que desliza sobre rodillos motrices, cuyos ejes son perpendiculares a los dos planos por donde idealmente discurre en su mayor parte la cinta sinfin principal, rodillos accionados ventajosamente por el referido elemento motor, cuya cinta secundaria queda dispuesta de manera que determina la expulsión de las cajas hacia el citado camino de rodadura, a medida que éstas van llegando al extremo en cuestión de tal piso inferior.

3ª - PERFECCIONAMIENTOS, según las anteriores reivindicaciones, caracterizados porqué la repetida estructura rectilínea está dividida por ambos costados en una plu-



5                    ralidad de puestos de trabajo, a cuyo fin tal estruc-  
tura está provista en su piso superior y distribuí-  
dos a lo largo de sus costados, de una serie de bande-  
jas individuales de recepción mientras que en su piso  
inferior tiene a lo largo de sus dos costados sendas  
bandejas colectivas, cada uno de cuyos puestos de  
trabajo tiene aparatos convencionales de maniobra eléc-  
trica, susceptibles de actuar sobre el circuito de a-  
limentación del elemento motor, unos situados en la  
10                    bandeja individual superior y los otros en la corres-  
pondiente zona de la bandeja colectiva inferior, cuyos  
aparatos convencionales de maniobra eléctrica, deter-  
minan bajo la acción de topes con que a tal fin están  
provistas las cajas a transportar, la abertura de tal  
15                    circuito y, en consecuencia, el paro de la cinta sin-  
fin, para lo cual y para caracterización de los pue-  
stos de trabajo, cada uno de ellos presenta sus aparatos  
de maniobra eléctrica situados a distinto nivel con  
relación al de los otros puestos, mientras que por  
20                    su parte las cajas a transportar están adaptadas  
por ambos costados para poder situar en ellos a los  
topes activos en cuestión a la altura precisa,  
altura que viene establecida por el puesto de trabajo  
al cual interesa se traslade la caja en cada caso,  
25                    con la particularidad de que los aparatos de maniobra  
eléctrica de aquellos puestos al mismo tiempo que  
abren el circuito de alimentación del elemento motor,  
cierran el de unas luces piloto en sí conocidas situa-  
das una en el mismo puesto y la otra en un tablero

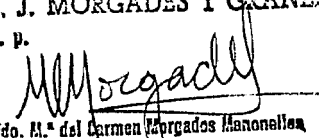


principal de advertencia y señalización situado en uno de los extremos de la estructura, extremo que corresponde al puesto central de distribución, cuyo tablero a su vez está provisto de aparatos convencionales de maniobra eléctrica en número igual al de puestos de trabajo y mediante los cuales se neutraliza la acción de los aparatos eléctricos de maniobra anteriormente aludidos de los puestos de trabajo, cuando éstos actúan en el sentido de abrir el circuito de alimentación del elemento motor; asimismo cada puesto de trabajo está provisto tanto en su bandeja individual como en la correspondiente zona de la colectiva, de unos nuevos aparatos de maniobra eléctrica en sí conocidos, que bajo la acción de la caja cuando ésta se deposita en aquellas bandejas, determinan la abertura del circuito de la referida luz piloto que le corresponde al puesto considerado en el tablero advertidor óptico principal.

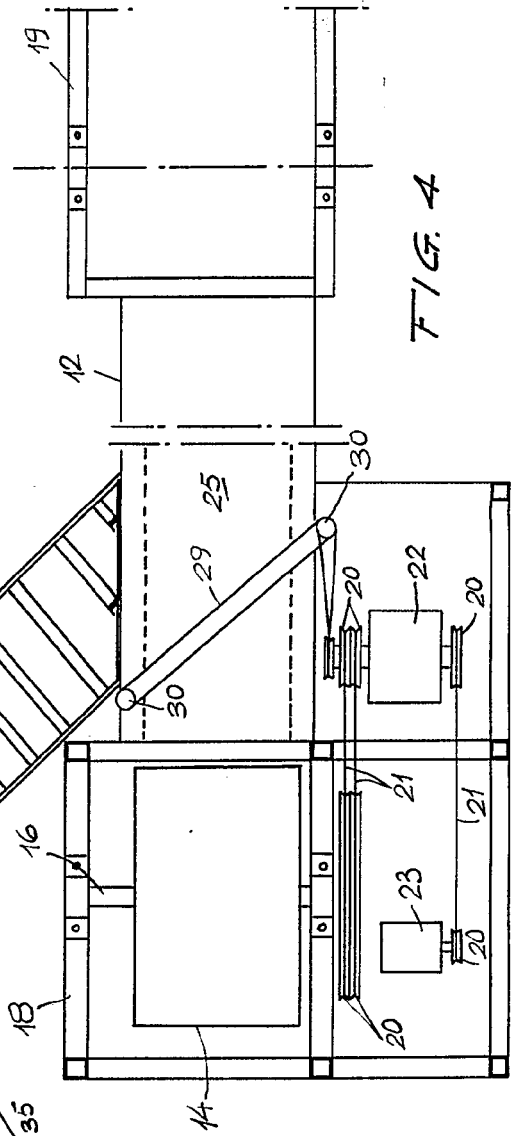
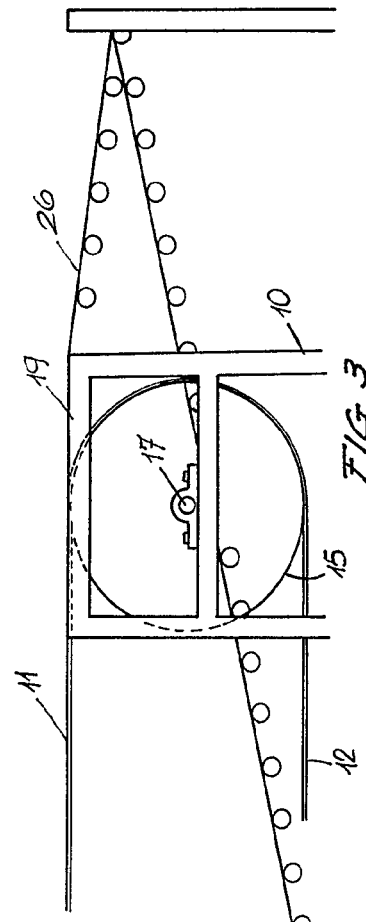
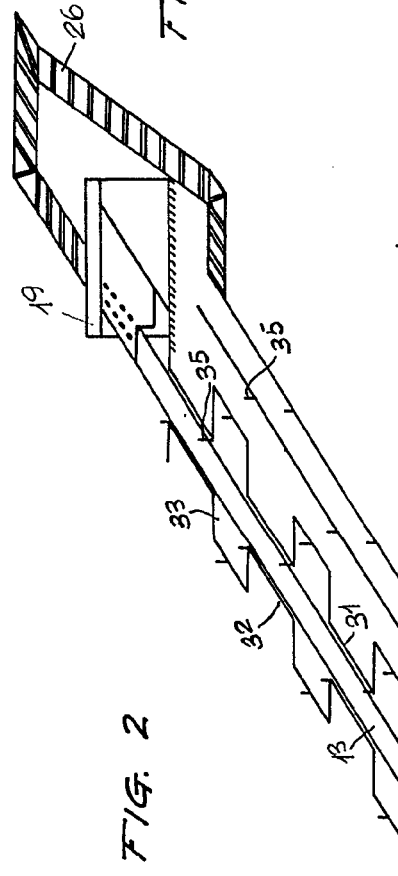
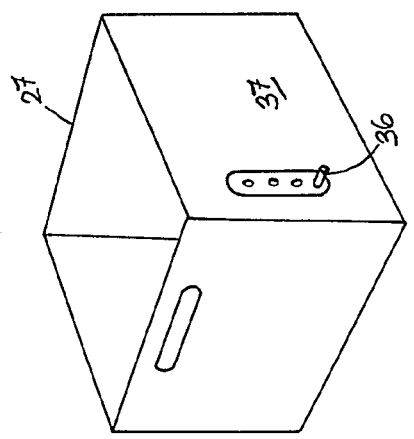
4ª - " PERFECCIONAMIENTOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR AUTOSELECCION ".

Todo tal y conforme queda descrito y reivindicado en la Memoria Descriptiva que antecede y que consta de diez hojas escritas a máquina por una sola de sus caras y un plano que la ilustra.

MADRID, 24 de Marzo de 1.966  
 NARCISO ROJAS MAS,  
 P. A.,

J. J. MORGADES Y GRANER  
 P. P.  
  
 Edo. M.ª del Carmen Morgades Manonelles

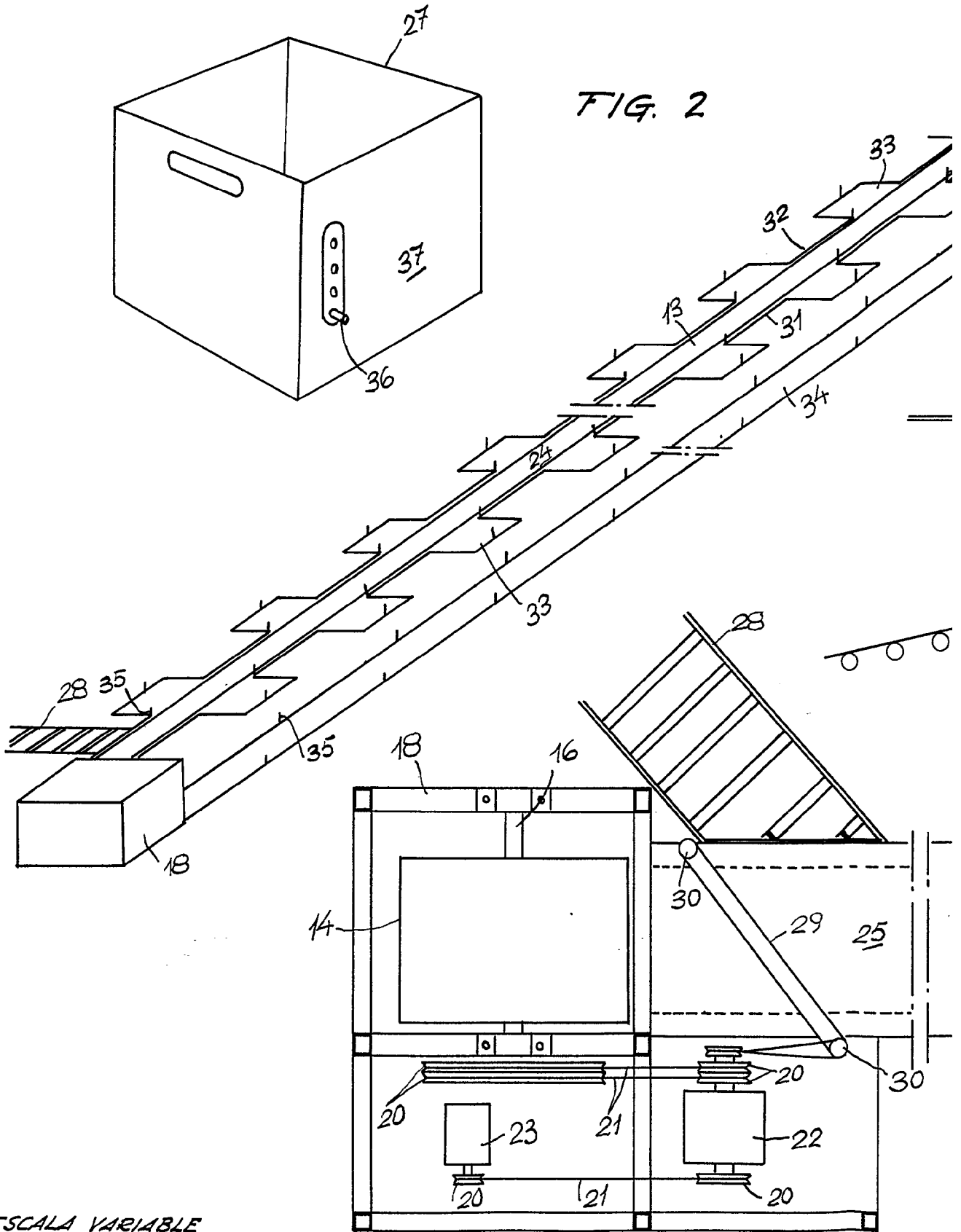
32.110



MADRID, 24 MAR 1966  
 P. A. J. MORGADOS GRANER  
 P. P.

320015

FIG. 2



ESCALA VARIABLE

324345

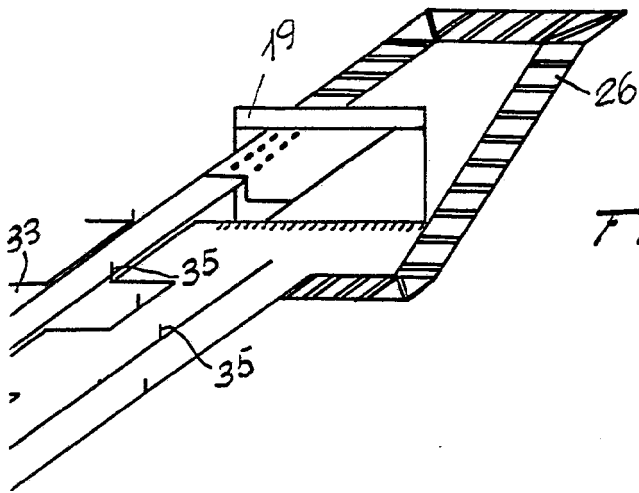


FIG. 1

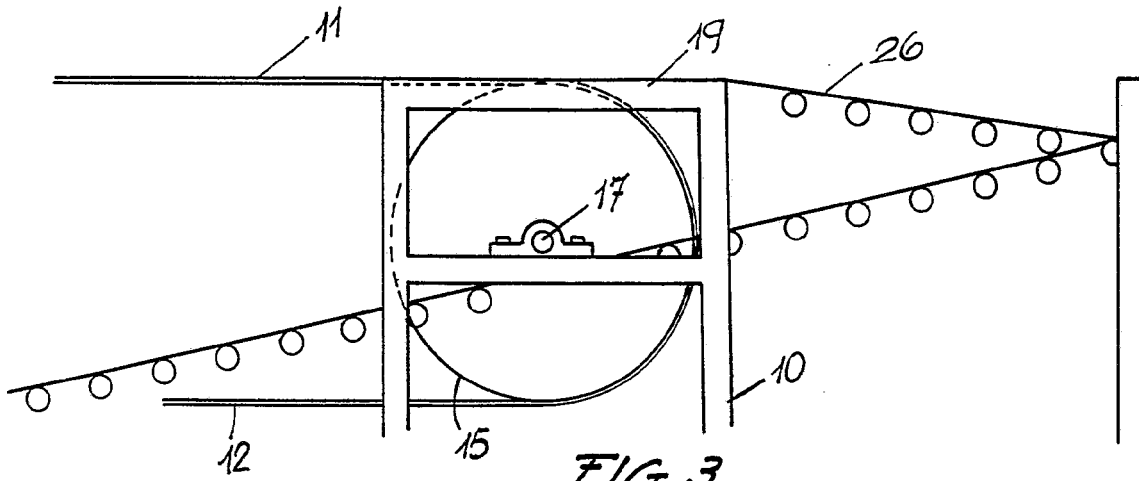


FIG. 3

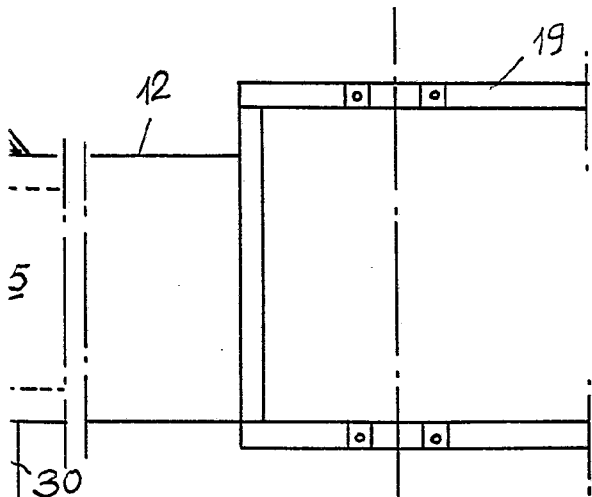


FIG. 4

MADRID. 24 MAR. 1966  
p.a. J.J. Morgades Graner  
p.f.