

Reivindicaciones

1.- Mecanismo de accionamiento y encerrojamiento para
travesías de vehículos guiados por carril central, en el que
la travesía comprende una parte fija (2), un panel móvil (6)
pivotante en el cual se encuentra un carril de guiado (7), un
carril fijo de guiado (3A) que forma una primera ruta AB con
un carril fijo de guiado (3B), un carril fijo de guiado (4C)
que forma una segunda ruta CD con un carril fijo de guiado
(4D), estando los carriles (3A, 3B, 4C, 4D) unidos a la parte
fija (2), de tal modo que el panel móvil (6) tiene simetría
circular y gira respecto de su centro teórico (17), de tal modo
que selectiva y alternativamente el panel móvil (6) da paso
por la primera ruta AB o por la segunda ruta CD, cuando el
carril de guiado (7) del panel móvil (6) está alineado
selectivamente con los carriles fijos (3A, 3B) de la primera
ruta AB o con los carriles fijos (4C, 4D) de la segunda ruta
CD, **caracterizado** por que el mecanismo comprende:

- una placa de resbalamiento (2A) fijada a la parte
fija (2), formando un canal en su zona central en dirección
del eje X,

- un bloque de guiado (10), fijado a la placa de
resbalamiento (2A), que comprende cuatro ranuras de guiado
(10A, 10B, 10C, 10D) en forma de sectores circulares situadas
en el plano principal del bloque de guiado (10), cuyo centro
geométrico coincide con el punto teórico de pivotamiento (17)
del panel móvil (6), donde la placa de resbalamiento (2A) y el
bloque de guiado (10) forman una ranura de sección rectangular
(2F) cuyo eje es paralelo a la dirección del eje X,

- cuatro ejes (12A, 12B, 13A, 13B) fijados al panel
móvil (6) de manera simétrica al carril de guiado (7) y

perpendiculares al plano principal del panel móvil (6), que comprenden respectivos rodillos (12E, 12F, 13E, 13F) que se pueden trasladar y rodar respectivamente dentro de las ranuras de guiado (10A, 10B, 10C, 10D), y

5 - una placa de levas (14) que desliza en dirección longitudinal dentro de la ranura (2F) formada por la placa de deslizamiento (2A) y el bloque de guiado (10), y que comprende cuatro ranuras (14A, 14B, 14C, 14D) situadas en el plano principal de la placa (14) dentro de las cuales se pueden trasladar y rodar los
10 rodillos (12C, 12D, 13C, 13D) respectivamente, los cuales están unidos y giran en los ejes (12A, 12B, 13A, 13B) respectivamente, estando dichos rodillos (12C, 12D, 13C, 13D) en una cota inferior Z con respecto a los rodillos (12E, 12F, 13E, 13F)

15 donde la placa de levas (14) es movida en dirección del eje X por un motor de maniobra (15) a través del movimiento lineal en un sentido u otro de un tirante de accionamiento (15A), de tal modo que el movimiento lineal en un sentido u otro del motor de maniobra (15) a través del tirante de maniobra (15A)
20 se transforma en un movimiento de rotación del panel móvil (6) alrededor del punto (17), de modo que en sus posiciones finales el panel móvil (6) queda encerrojado y el carril de guiado (7) queda alineado con la primera ruta AB o bien con la segunda ruta CD.

25 2.- Mecanismo según la reivindicación 1 en el que la forma de las ranuras (14A, 14B, 14C, 14D) es tal que al deslizar la placa de levas (14) en un sentido u otro del eje X en la ranura (2F), las ranuras (14A, 14B, 14C, 14D) de la placa de levas
30 (14) siempre forman ángulos agudos en relación a las ranuras (10A, 10B, 10C, 10D) respectivamente del bloque de guiado (10),

de tal modo que los ejes (12A, 12B, 13A, 13B) y sus respectivos rodillos (12C, 12D, 13C, 13D) son arrastrados por el movimiento longitudinal de la placa de levas (14), y alcanzan respectivamente las posiciones finales (12A1, 12B1, 13A1, 13B1) correspondientes a la alineación del carril de guiado (7) con la primera ruta AB, o alternativamente los ejes (12A, 12B, 13A, 13B) alcanzan las posiciones finales (12A2, 12B2, 13A2, 13B2) correspondientes a la alineación del carril de guiado (7) con la segunda ruta CD.

3.- Mecanismo según la reivindicación 2 en el que en las posiciones finales (12A1, 12B1, 13A1, 13B1) los rodillos (12E, 12F) alcanzan las posiciones finales extremas en las ranuras (10A, 10B) respectivamente correspondientes a un valor en el eje Y menor en dichas ranuras (10A, 10B), mientras que los rodillos (13E, 13F) alcanzan las posiciones finales extremas en las ranuras (10C, 10D) respectivamente correspondientes a un valor en el eje Y mayor en dichas ranuras (10C, 10D).

4.- Mecanismo según cualquiera de las reivindicaciones 2 y 3 en el que en las posiciones finales (12A2, 12B2, 13A2, 13B2) los rodillos (12E, 12F), alcanzan las posiciones finales extremas en las ranuras (10A, 10B) respectivamente correspondientes a un valor en el eje Y mayor en dichas ranuras (10A, 10B), mientras que los rodillos (13E, 13F) alcanzan las posiciones finales extremas en las ranuras (10C, 10D) respectivamente correspondientes a un valor en el eje Y menor en dichas ranuras (10C, 10D).

5.- Mecanismo según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4 en el que las ranuras (14A, 14B, 14C, 14D) de la placa de levas

(14) disponen en sus extremos finales de dos escotaduras (14A1, 14B1, 14C1, 14D1) de forma semicircular y de diámetro superior a los rodillos (12C, 12D, 13C, 13D).

5 6.- Mecanismo según la reivindicación 5 en el que al alcanzar los rodillos (12C, 12D, 13C, 13D), sus posiciones finales extremas en las ranuras (14A, 14B, 14C, 14D) respectivamente, los rodillos (12C, 12D, 13C, 13D) quedan encajados mecánicamente en las escotaduras (14A1, 14B1, 14C1, 14D1) respectivamente, quedando por tanto el panel móvil (6) mecánicamente encerrado en la posición de alineamiento del carril de guiado (7) con la primera ruta AB, o bien en la posición de alineamiento del carril de guiado (7) con la segunda ruta CD.

10

15