



- 2 - • 63657

10

rania, consistente en una estructura formada por unos bas-
tidores entrelazados por medio de unos transversales de
perfil laminado que se unen a unos tubulares, distribui-
dos en varios pisos, como a modo de estanterias, quedando
paralelos y horizontales unos de otros constituyendo
plataformas que abarcan toda la superficie disponible, en
la que se sitúan los embalajes o cajones que contienen las
mercancias.

15

Esta estructura armada es aplicable a las carroce-
rias de los camiones, furgonetas o carros de transporte,
pudiendose instalar como unidad independiente del vehícu-
lo o formando parte de la carroceria propiamente dicha,
la cual puede quedar cubierta parcialmente por el techo
y por la parte unida a la cabina o por otros lados cual-

20

quiera, así como toda al aire libre sin protección ningun-
a. Sirviendo para el transporte de mercancías con emba-
laje, destinados preferentemente para las que se encuen-
tran embotelladas, tales como gaseosas y sifones, leches,
lejías y otros artículos de consumo doméstico distribui-

25

do al detall con reparto domiciliario desde fábrica. Com-
prende la particularidad de que cada plataforma ó piso
del armazon carece de departamentos, quedando libre toda
la superficie disponible, cuya condición convierte al es-
tante en un tipo universal para que puedan colocarse cual-
quier clase de embalaje en todo momento sin necesidad de
desmontar nada, aunque varien sus dimensiones de un tipo
a otro.

30

Esta cualidad es muy estimable en lo que se refie-
re al transporte de cajones conteniendo botellas de ga-



• 63657

35

seosa o de otra clase cualquiera de líquido, pues sabido es que cada fabricante suele adoptar un tipo característico de botella para su artículo que por lo común es de diferente diámetro de unos a otros, lo que obliga a variar las dimensiones de los cajones que las contienen, y si las estanterías están tipificadas a un determinado emba-

40

je, no es aprovechable totalmente cuando se han de transportar cajas que contienen otras botellas de diferente diámetro a las tipificadas.

45

Las carrocerías provistas de estanterías que actualmente existen en el mercado destinadas a estos menesteres, generalmente están formadas a base de disponer los pisos en departamentos para alojar un determinado tipo de embalaje y las que carecen de departamentos llevan unos montantes ó pies, distribuidos de trecho en trecho por cada lado que sirvan de apoyo a los distintos pisos, los cuales son verdaderos impedimentos que obstaculizan la colocación de las cajas en cada plataforma y cuando las dimensiones de estas se apartan del espacio que ubica un número determinado comprendido entre apoyos, falta o sobra espacio para alojar las cajas, desaprovechándose parte del espacio del estante, ya que al variar las dimensiones del embalaje en más o menos, queda sobrante o falta de espacio entre montantes.

50

55

60

El armazón objeto del presente Modelo, carece por el contrario de tales apoyos y deja libre toda la plataforma o piso por cuya superficie pueden alojarse todas las cajas de embalaje contiguamente a lo largo y ancho, sean del tipo que sean las botellas, pequeñas ó grandes,



65

variando su tamaño de unas a otras, facilitándose incluso la carga y descarga puesto que siempre se encuentra libre por el operario todo el frente de cada estante, ventajas dignas de tenerse en consideración que dan a esta disposición un carácter sumamente utilitario.

70

Continuando la descripción y para una mas amplia explicación, en lo que sigue nos referiremos a la lámina de dibujo adjunta, en la que se expresa un caso de realización práctico, teniendo presente que por tratarse de un ejemplo aclaratorio los dibujos que comprende han de interpretarse con amplio criterio y sin carácter limitativo alguno. Estos dibujos estan compuestos por la figura 1, correspondiente a una vista en proyección vertical del armazón por un lado, la figura 2 a una vista en planta de uno de los pisos o plataforma del armazón en correspondencia con la vista anterior y la figura 3 a una sección transversal del conjunto del armazón, proyectada verticalmente.

75

80

Los distintos elementos comprendidos en las figuras se reseñan como sigue:

85

90

Como base inicial para la formación del armazonado se tiene un bastidor 1 de contorno rectangular o bien otra forma según el vehículo sobre el que se instale, a base de angulares soldados o embridados de cuyo marco por los lados opuestos de cabecera y cola arrancan otros bastidores 2 y 3 de iguales perfiles, bien en angulares, viguetas etc., que constituyen los lados armados fijos, sobre los que descansan los largueros que generan las plataformas de la estanteria, cerrándose por arriba por medio

74
63657



95

de otro bastidor 4 similar al inferior, aunque este último no es preciso en todos los casos ya que puede suprimirse en la ejecución al aire libre, carente de cubierta o techo.

100

Estos elementos descritos una vez armados, constituyen el armazonado principal, parecido a una jaula prismática formada unicamente por marcos en todas sus caras.

105

El interior de este armazonado se divide en varios departamentos tales como el 5, 6, 7 y 8, o más según convenga, separados sucesivamente por un piso. Los soportes de cada piso estan formados por unos tubos 9 a un lado y 10 al otro que, longitudinalmente y paralelos a la base van de cabecera a pie alineados en planos verticales por las caras frontal y opuesta del armazón, los cuales se limitan y alojan entre los montantes de los bastidores de cabecera 2 y pie 3, haciendose pasar por el interior de cada tubo un alma de hierro, ó sea una varilla 11, rosca-da por sus extremos, cuyas espigas 12, atraviesan el perfil del montante y se roscan a unas tuercas 13 exteriores por medio de las cuales se tensa la varilla apretando los montantes contra el tubo. Al nivel con los juegos o pares de tubo del mismo plano horizontal, se situan transversalmente unos perfiles en T intermedios 14, que se hacen rígidos a los tubos, por soldadura o otro medio de unión, constituyendo una superficie limitada por los tubos y los bastidores extremos, donde otros angulares situados a nivel rematan el contorno. En las aletas de las T y angulares citadas, se alojan el piso 15 de las plataformas que forman el piso de cada departamento, cuyo piso puede ser

115

120



125

de tablas sueltas o unidas 16, de madera, o elementos metálicos de cualquier clase, desmontables o fijos.

130

Para dar mayor rigidez al piso de cada departamento, se sitúan longitudinalmente y paralelas a los tubos unas barras interiores 17 y 18, cuya misión es aguantar parte del peso que se situa sobre el piso, las cuales se sueldan ó unen con las T transversales, quedando a nivel con el piso sin ofrecer obstáculo ni impedimento al mismo. El piso no queda completamente horizontal, sino que tiene una leve inclinación hacia abajo de fuera hacia adentro, que como un ángulo obtuso casi plano da dos rampas hacia el centro del piso, cuya finalidad es impedir que las cajas, por el traqueteo del vehículo puedan salirse del armazón, tendiendo siempre a situarse hacia el interior del piso.

135

140

En las ejecuciones de grandes carrocerías con armazón largo, pueden situarse unos apoyos intermedios 19 y 20 entre pisos, a base de unas pletinas verticales y en el sentido transversal unidas por soldadura u otro medio a las T respectivas de cada piso. Estas al encontrarse interiormente y ser de poco espesor, apenas ofrecen obstáculo a los cajones, ya que en general quedan en el espacio hueco que queda al fondo de los cajones, detrás de las hileras que se forman.

145

150

Todo el conjunto puede quedar cubierto, parcial o totalmente por el resto de la carrocería del vehículo, dándole forma armónica al conjunto, si bien puede ir descubierta como una estantería de embalajes asequible de transporte, en cuyo interior y sobre cada departamento



155

se van colocando las cajas alineadas sucesivamente por toda la superficie de cada piso. Al carecer de apoyos en los frentes de carga 22 ó 23, toda la longitud es aprovechable, alojandose tantas cajas como quepan en el trayecto sucesivamente unas al lado de otras no importando el tamaño de las mismas si son grandes o pequeñas, tanto en las hileras exteriores como en las interiores y debido al alma que disponen los tubos, por grande que sea la carga, estos no flexaran jamás y soportan sin doblarse el peso situado en el piso.

160

Con la descripción que precede creemos convenientemente aclarada la constitución y finalidad de este armazón, restando tan sólo consignar la posibilidad de que puedan ser variables los materiales, formas y dimensiones de los mismos en cuanto se refieran a cualquier detalle de tipo constructivo, siempre que con ello no se altere la esencialidad de su objeto puesta de manifiesto en la siguiente

165

N O T A
=====

170

Los puntos propios que se presentan para su reivindicación en este Modelo de Utilidad, son:

175

1º.- Armazón adaptable a las carrocerias para transporte de mercancías, caracterizado por comprender varios bastidores armazonados que presentan un marco por cada cara, sirviendo uno de base y otros dos de laterales, en cuyo interior se subdividen unos departamentos con su piso respectivo, formado por unos tubos provistos de un alma de varilla de hierro, la cual se encuentra roscada en cada extremo y es pasante por los montantes de los

63657



- 8 -

180

bastidores laterales, en las que roscan unas tuercas que tensan la varilla y producen la íntima unión de los tubos y montantes, en cuyos tubos se unen unos transversales que completan los soportes del piso, formado por traviesas descansando en las aletas de los perfiles transversales,

185

les, careciendo de apoyos intermedios entre los tubos de piso a piso que dejan libre todo el espacio frontal del armazón en cada departamento para que se puedan adaptar cajas de embalajes de cualquier tamaño, sucesivamente en hilera y contiguas en toda su longitud sin impedimento.

190

Porque la rigidez que presta el alma a los tubos, hace posible la supresión de los apoyos y que no flexen al cargarse de mercancía el piso, a cuyo fin se prevee un juego de dos tubos por piso, situado en el mismo plano uno a cada lado, soportando el peso del piso cargado, y porque los pisos no son completamente horizontales por presentar dos leves inclinaciones hacia el interior con el fin de que las cajas no puedan salirse del armazón y tiendan siempre a desplazarse hacia el centro. Y

195

2º.- "ARMAZON ADAPTABLE A LAS CARROCERIAS PARA - TRANSPORTE DE MERCANCIAS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

200

Esta Memoria consta de OCHO hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 203 líneas.

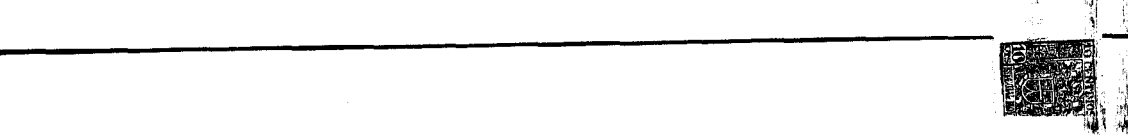
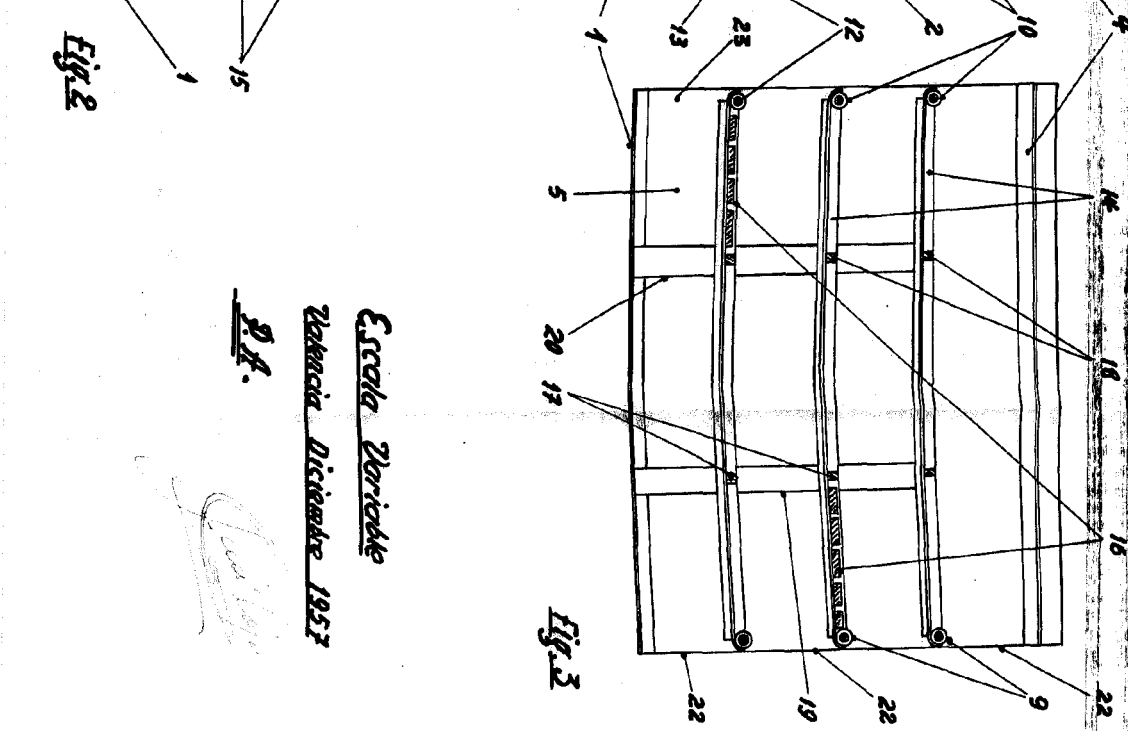
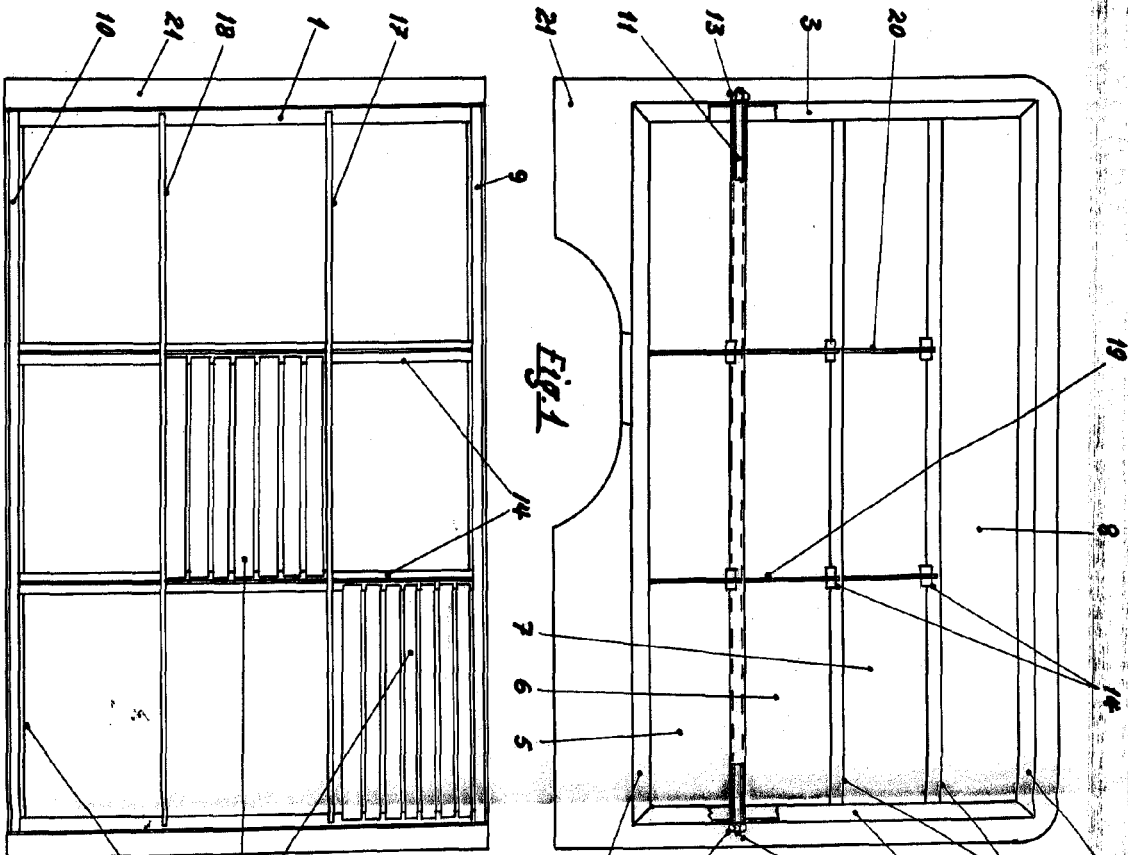
Valencia, 31 Diciembre 1957

Por autorización de los interesados

D. Salvador Castello, Arquitecto
D. Salvador Castello, Arquitecto

Modelo de Unidad

Hoja única



Escuela Varicoble
Valencia Diciembre 1957

P.A.