



208332

F.e. 15-6-1986

B 65 J

EXPEDIENTE: MODELO DE UTILIDAD

Titular: METALICAS MIRO, S.L.

Nacionalidad: Española

Domicilio: Carr. Alicante, s/n (Beniata) - ALCOY (Alicante)

Objeto: "ESTRUCTURA PERFECCIONADA DE CONTENEDORES AUTO
SOPORTADOS"

Prioridad:

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 A lo largo de la presente Memoria Descriptiva y valiéndonos de la ayuda de los planos adjuntos, se exponen las características fundamentales de una estructura perfeccionada para carrocerías autosoportadas de contenedores, en virtud de cuyas cualidades se solicita, a favor de la entidad titular del expediente, el privilegio de exclusividad reconocido y concedido por la vigente Ley de la Propiedad Industrial, para su explotación en España.

10 La finalidad del expediente es la de presentar una estructura que incluye, como parte fundamental de su novedad, unas patas abatibles de doble eje, que forman par



te del mismo contenedor, con objeto de que, llegado el momento, pueden ser colocadas fácilmente en su posición vertical, para mantener por si mismas al contenedor, y a continuación, hacer salir al vehiculo que hasta entonces soportaba a dicho contenedor, quedando éste perfectamente afianzado sobre sus patas.

No concluyen aquí las novedades de nuestra estructura, puesto que para el perfecto ensamblaje de contenedor y carrocería de vehiculo, esta presenta unos determinados elementos de acoplamiento, que tienen su correspondencia en la carroceria de contenedor, tanto para su ensamblaje propiamente dicho, como para garantizar que el acoplamiento se efectuará de primera intención, gracias a los dispositivos que a tal efecto se han previsto en ambas partes, como se muestra a lo largo de la presente descripción.

Para ayudarnos en la misma, mostrando de la forma más clara y precisa la naturaleza de nuestro Modelo, se ha considerado conveniente la aportación del plano adjunto, en el que se han representado diversas representaciones del mismo. Estas representaciones únicamente tienen carácter informativo, por lo que, en cualquier circunstancia, deben ser consideradas en su más amplio sentido y no como límite del alcance del expediente, que tan sólo podrá ser determinado por la vigente Ley de la Propiedad Industrial.

La figura 1ª del mencionado plano muestra una perspectiva parcial del bastidor de base del contenedor, en la que se muestra su especial disposición para el acoplamiento.



plamiento sobre la carrocería del vehiculo, representada también en una perspectiva parcial, en la figura 2ª. La figura 3ª muestra la posición correcta de la pata para la sujeción del contenedor, correspondiendo la figura 4ª a una perspectiva de la forma en que se realiza el montaje de una de las patas, con su doble eje sobre la carrocería del contenedor. La figura 5ª muestra la posición y fijación de una de las patas del contenedor tal como queda dispuesta cuando no se hace necesario su uso para soportar al contenedor. Por último, las figuras 6ª y 7ª contienen sendos detalles de la naturaleza de las cabezas de las patas, de su enclavamiento y de la posición de recogida de estas últimas, perfectamente adosadas a la carrocería del mismo contenedor.

Concretando nuestra descripción al contenido de las precitadas figuras, apreciamos en las mismas, señalando con -1- los largueros del bastidor del vehiculo de que se trate, en los que, en zonas apropiadas, se sitúan los correspondientes traveseros -2-, junto a cada uno de los cuales y centrados en sus caras orientadas hacia el centro del vehiculo, se instalan sendos pivotes cilindricos -3-, que permanecen alojados en pequeñas carcasas apropiadas -4-, dentro de las cuales se han instalado previamente unos resortes que confieren a los citados pivotes -3- una cierta posibilidad de desplazamiento en sentido vertical, de manera que su montaje no resulta rígido y mucho menos su funcionamiento. Además del dispositivo descrito, en los traveseros -2-, equidistantes del respectivo pivote -3-, se han colocado unas cuñas -5-, cuya utilidad ve



70 remos más adelante, y en los largueros -1- se han practi
cado las escotaduras -6-, de la misma forma que las preci
tadas cuñas -5-.

75 Completando la estructura descrita, en el basti
dor del contenedor y sobre sus largueros -7- se han insta
lado unas cuñas -8-, cuya posición y dimensionado coinci
de exactamente con las escotaduras -6- practicadas en los
largueros del bastidor del vehiculo, de forma que al ac
plarse un bastidor sobre el otro se produce la introduc
ción de las cuñas -8- en las escotaduras -6-, con lo cual
80 se garantiza la imposibilidad de desplazamientos longitudi
nales mutuos. Naturalmente, para que este acoplamiento se
pueda producir en forma precisa, dándose la exacta coinci
dencia entre unos elementos y otros, es necesario que se
disponga de un procedimiento o mecanismo que, al colocar
85 la plataforma de carga del vehiculo bajo el contenedor,
provoque el centrado respectivo de ambas que finalmente
determine su correcto acoplamiento. Para ello, el bastidor
de base del contenedor -9- dispone de dos viguetas longi
tudinales -10- que al acercarse al extremo por el que se
90 produce la entrada de la plataforma del vehiculo, se defi
nen en sendos brazos divergentes -11- que mueren en el mis
mo inicio del contenedor.

95 Al iniciarse la colocación de la plataforma del
vehiculo, la separación prudencial mantenida con el conte
nedor está prácticamente salvada por la altura de los pi
votes -3-, que alcanzan hasta las cercanías del fondo del
contenedor, y el primero de ellos, se situa entre los bra
zos divergentes -11- del bastidor del contenedor, sir
viendo de guia para el adecuado centrado del mismo sobre



100 el bastidor del vehiculo. Al llegar al punto adecuado se
produce el descenso del citado contenedor, de forma que
cada uno de los pivotes -3- se introduzca en el orificio
-12- previsto en el bastidor de aquel, precisamente entre
las ramas paralelas de las viguetas longitudinales -10-
105 al mismo tiempo que estas quedan encajadas entre las cu
ñas angulares -5-, de los traveseros -2- del vehiculo, im
pidiendo así toda posibilidad de eventuales desplazamien
tos transversales entre contenedor y vehiculo. Esta mutua
sujección queda reforzada por la establecida entre los
110 largueros -1- del vehiculo y los largueros -7- del conte
nedor, ya citada anteriormente, con la que se evita la po
sibilidad de eventuales desplazamientos longitudinales.

Según el título del expediente, el contenedor
es de carrocería autosoportada, para lo cual debe disponer
115 de sus correspondientes patas, solidarias de su bastidor.
En nuestro caso estas tapas, que hemos señalado con -13-
están constituidas por perfiles apropiados que, en su ex
tremo inferior, aparecen rematados por placas de apoyo
-14-, en las que se han practicado unas convenientes esco
120 taduras -15-. La cabeza -16- de las patas dispone de dos
ejes axiales de distinta longitud; el más corto de ellos
señalado con -17- y, el de mayor longitud, señalado con
-18-.

En las zonas previstas para el montaje de las pa
125 tas, se han instalado dos cojinetes, uno de los cuales, se
ñalado con -19-, queda rasante a la cara exterior de la ca
rrocería del contenedor, mientras que el segundo, señalado
con -20-, queda desplazado hacia el interior, y ambos, a
los lados de traveseros -21-, que determinan su separación.



130 En la posición de uso de las patas -13-, el eje menor
-17- permanece introducido en el cojinete -19-, mientras
que el eje mayor -18-, salvando la distancia que separa
a la pata del cojinete -20- se introduce sin dificultad
en éste, con lo cual se determina un apoyo de doble eje
135 para cada pata, mucho más seguro que los apoyos convencio-
nales y afianzado en su rigidez por la acción de un prisi-
nero radial -22-, solidario del cojinete -19-. A mayor
abundamiento, en la cara interior de cada pata se ha ins-
talado un taco de apoyo -23-, cuya finalidad es la de ser-
vir de soporte a los extremos de los traveseros o perfí-
140 les -21-, en los que se instalan los cojinetes precita-
dos, por lo que el conjunto forma un bloque de gran robus-
tez y absoluta seguridad.

Llegado el momento de efectuar la recogida de
145 las patas -13-, por haberse instalado el contenedor en su
vehículo, se procede de la siguiente forma. En primer lu-
gar se afloja el prisionero -22-, quedando liberalizadas
las patas que podrán ser extraídas de sus respectivos y
ya descritos enclavamientos. A continuación se introduce
a fondo el eje mayor -18- en su cojinete -20-, de manera
150 que, prácticamente, las patas quedan colocadas debajo de
la carrocería del contenedor. Por último, se hace girar
cada pata sobre su eje mayor -el otro ha quedado completa-
mente libre-, hasta ocupar una posición horizontal mante-
nida por la acción de un retén -24-, cuyo cuerpo se intro-
duce por las escotaduras -15- de las placas -14- de base,
155 sirviendo su cruz -25- como elemento de sujeción.

Suficientemente descrita la naturaleza de nues-
tro Modelo de Utilidad, sólo nos resta manifestar que se



160 rán variables las circunstancias de materiales, tamaños y
formas de sus diferentes partes, siempre y cuando no se
vea alterada su esencialidad, contenida en la siguiente

N O T A
= = = =

165 Los puntos que se reivindican en el presente
Modelo de Utilidad, son:

170 1º.- Estructura perfeccionada de contenedores
autosoportados, caracterizada por disponer, contiguo a la
cara interior de cada travesero del vehiculo, una carcasa
centrada en la que se aloja un pivote, apoyado sobre un
resorte inferior que le confiere cierto desplazamiento re-
cuperable vertical, al tiempo que, sobre el mismo travesero,
se incorporan sendas cuñas angulares, y en los largue-
ros que flanquean a dichos pivotes, se han practicado es-
cotaduras también angulares, de manera que, al efectuar
175 el acoplamiento entre vehiculo y contenedor, el primer pi-
vote de aquel sirve como elemento de centrado al introdu-
cirse entre las ramas divergentes en que, a tal efecto,
se definen los largueros de la carrocería del contenedor
con lo que, al producirse el descenso de éste, dichos pi-
votes se introducen en los orificios previstos en su carro-
180 ceria, quedando los largueros centrales comprendidos entre
las cuñas de los traveseros del vehiculo -impidiendo posi-
bles desplazamientos transversales-, y las cuñas angula-
res de los largueros laterales del contenedor se introducen
185 en las escotaduras angulares del vehiculo, impidiendo po-
sibles desplazamientos longitudinales.

2º.e Estructura perfeccionada de contenedores
autosoportados, según la reivindicación anterior, en el

190 que, sobre el bastidor del contenedor y en puntos latera
les y exteriores del mismo, se solidarizan sendos cojine
tes, uno de los cuales permanece rasante al exterior, mien
tras que el otro se situa sensiblemente desplazado hacia
el interior, de forma que en ellos se introducen los ejes
axiales de las cabezas de las patas, llegado el momento
195 de su utilización, alojando en el cojinete exterior el eje
menor de cada pata -que queda asegurado por la acción de
un prisionero radial de aquel-, y en el cojinete interior
el eje mayor de la misma pata, determinando un apoyo de do
ble eje, feforzado por el establecido entre un taco de
200 apoyo de la pata sobre el que descansa el extremo del tra
vesero o perfil al que se solidarizan los cojinetes, has
ta que, llegado el momento de recoger las patas, se extrae
el eje menor y, haciendo girar a aquella sobre su eje ma
yor, al mismo tiempo que se le empuja hacia adentro, se
205 lleva a una posición horizontal, prácticamente debajo de
la carrocería, sujetándose por medio de un retén que se
introduce en la escotadura prevista en la placa de base de
cada pata. Y

210 32.- "ESTRUCTURA PERFECCIONADA DE CONTENEDORES
AUTOSOPORTADOS", de conformidad en un todo en lo esencial
y fines industriales a lo descrito en la precedente Memo
ria Descriptiva y gráficamente representado en las figuras
de los planos adjuntos, para su mejor comprensión.

13 D



- 9 -

Esta Memoria consta de NUEVE hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 213 líneas.

Valencia, a 6 de Diciembre de 1974

Por autorización de los interesados,

A. J. de Valle



FIG. 1

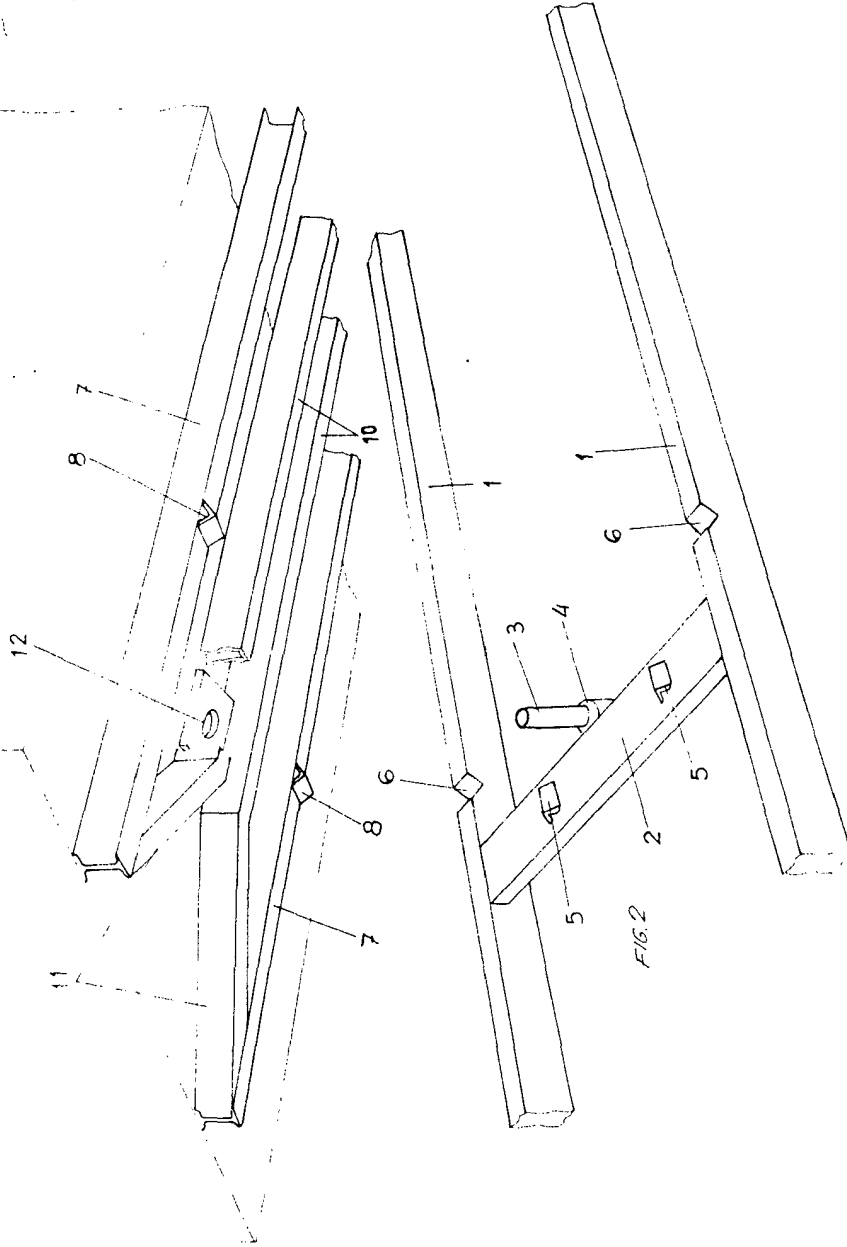


FIG. 2

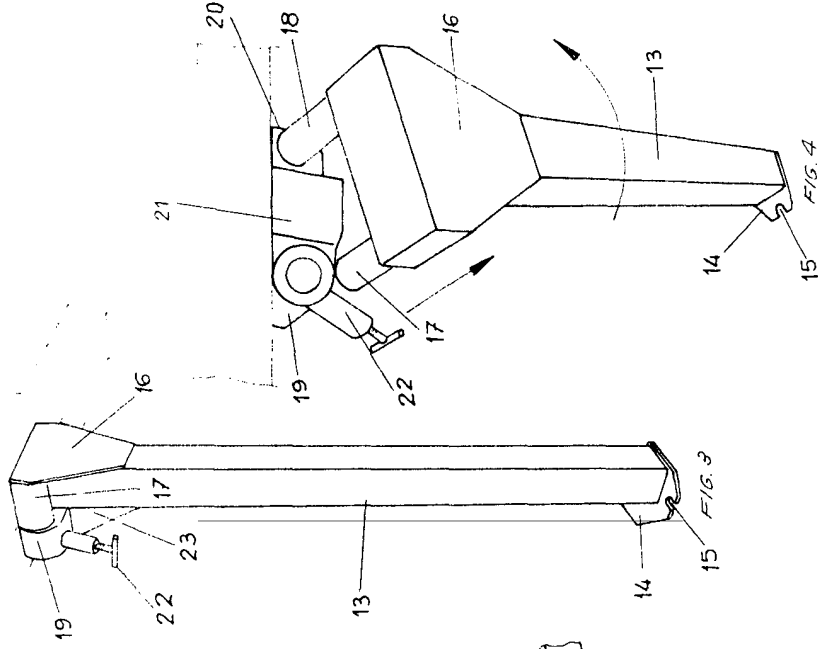


FIG. 3

FIG. 4

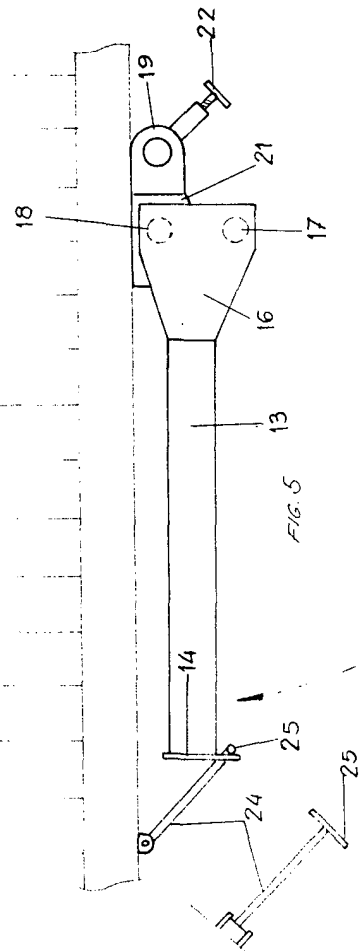


FIG. 5

ESCALA VARIABLE
VALENCIA NOVIEMBRE 1974

P.A.
11 de Julio

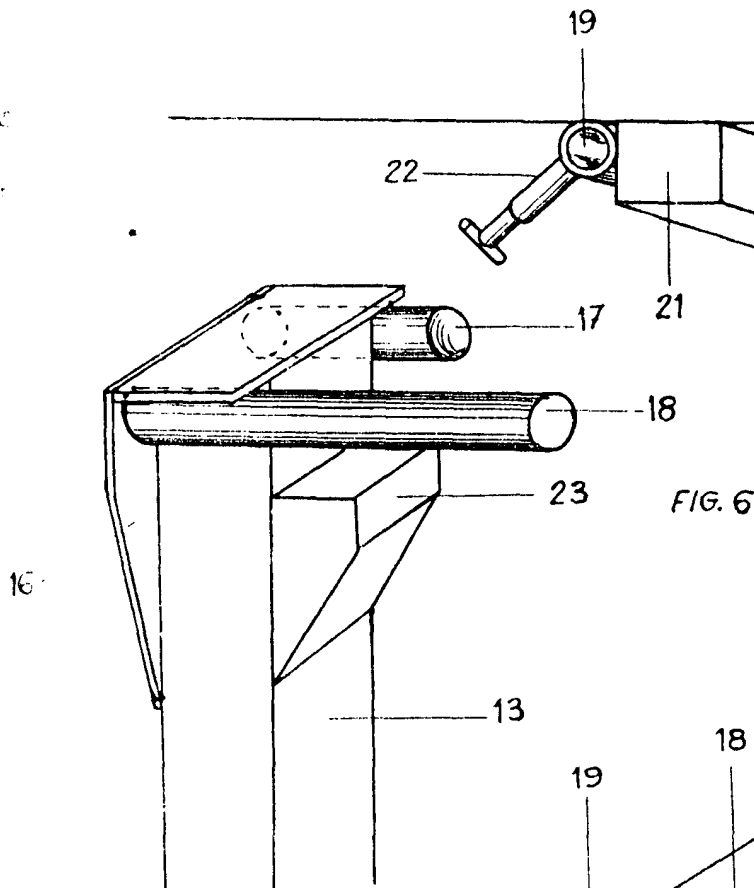


FIG. 6

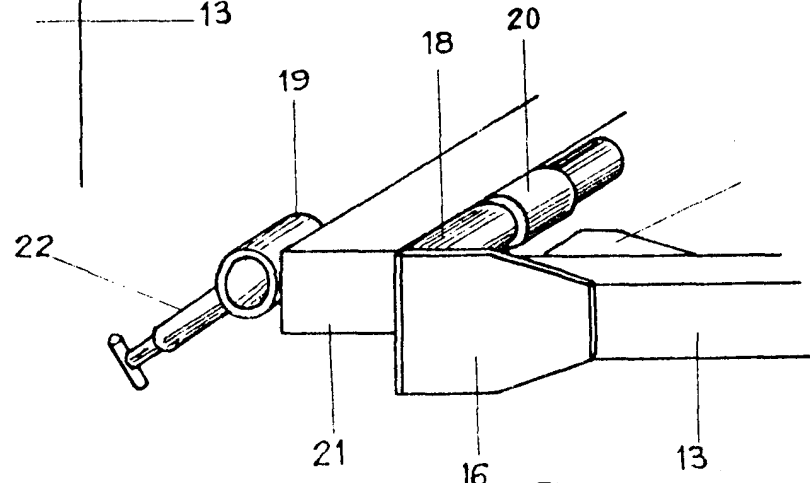


FIG. 7

ESCALA VARIABLE
VALENCIA, NOVIEMBRE 1974
P.A.

Y. Le Valle