

ES

11

NUMERO	254.401
FECHA DE PRESENTACION	14-11-80

16 Y



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD . 16 ABR. 1981

30 PRIORIDADES	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO	MICROFILMADO	
	MICROFICHAS	

47 FECHA DE PUBLICIDAD	48 CERTIFICACION INTERNACIONAL
	[] [] B 6 5 D 8 / 10

64 TITULO DE LA INVENCIÓN
"CESTON-CONTENEDOR PERFECCIONADO"

71 SOLICITANTE (SI)
Mebunik, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Zubileta 21 BURCEÑA-BARACALDO (Vizcaya)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA FINZON

MR/mp 1.290

1
5
La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial, exclusivo en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad de acuerdo con la vigente legislación sobre Propiedad Industrial, que como el enunciado indica se trata de: "CESTON-CONTENEDOR PERFECCIONADO".

10
15
Es conocida ya la idea de realizar cestos para la manipulación y transporte de mercancías dentro de un espacio relativamente pequeño tal que lugares de almacenamiento o navas industriales, en las que resulta necesario un medio de transporte manejable, funcional y que dentro de un tamaño lo más reducido posible, ofrezca la mayor capacidad de carga, una solución que permita el transporte o almacenamiento de gran cantidad de mercancía con una mínima problemática.

20
Son conocidas también algunas soluciones de cestos-contenedores, que tratan de lograr los fines anteriormente expuestos, constituyéndose mediante la conjunción de una base enrejada y de un bastidor de paneles, también enrejados que van abisagrados, o rígidamente soldados entre sí; de modo que dicho bastidor acoplado sobre la base, también por soldadura o solución rígida análoga, descansa sobre su periferia constituyendo un cestón, generalmente paralelepípedo, que ofrece una relativa capacidad de almacenamiento.

25
Algunos de estos cestos van pro-

1
vistos de ruedas, por lo que también resultan aplicables cuando
se requieren funciones de transporte.

5
Estas soluciones anteriores no
resultan aplicables en ciertos casos, como por ejemplo, cuando
se requiere un reducido espacio de maniobra; o cuando se trata
de disponerlos en huecos cuya anchura es muy ligeramente mayor
a la suya, pues resultan de difícil conducción. Por otra parte,
la constitución o fabricación resulta sumamente compleja, con una
10
multiplicidad de puntos de soldadura para conferir una unión
rígida a las diversas partes componentes del cestón, a fin de
que este no resulte deformable, posibilidad que puede manifestarse
se también cuando, al requerirse funciones de transporte de un
cestón-contenedor cargado, es necesario tirar de él en algún
sentido, ya que, generalmente los puntos de tracción van asociados
15
a la base y la resistencia al movimiento que ofrece el contenedor
cargado supera a la resistencia mecánica que ofrece el material
trabajando a flexión, tracción o compresión produciéndose
una deformación del mismo.

20
En algunas soluciones actuales se
dota a los cestones de dos ruedas fijas y dos orientables ubi-
cadas todas ellas en los laterales de su base a fin de facilitar
la conducción del cestón en línea recta y reducir el radio de
giro necesario para maniobrarlo; pero estas soluciones ofrecen
una nula rotación antivuelco, con lo cual, en la manipulación
del contenedor cargado, y ante un eventual y brusco cambio de
25
dirección, cabe la posibilidad de vuelco del contenedor, con to-

1 das las dificultades que ello acarrea.

5 La presente invención tiene por
objeto un nuevo cestón-contenedor, que ofrece unas verdaderas
ventajas, tanto constructivas, al eliminar una multiplicidad de
puntos de soldadura, con lo que la fabricación de agiliza, como
funcionales, cuales son la de ofrecer una alta protección para
evitar un eventual vuelco, debido a unas patas, ofrecer una rí-
gida constitución de la base que, con el cestón cargado, y en el
arrastre de éste no sufre deformación ya que se han insertado
10 inferiormente a dicha base unos tirantes que sobresalen respec-
to a éste y que son los que absorben y soportan obradamente los
esfuerzos de tracción. Estos mismos tirantes definen en una de
las caras, preferentemente la frontal del cestón, un gancho ubi-
cado ortogonalmente hacia el inferior y en la posterior unas con-
15 formaciones mecánicas que permiten la inclusión de un asa de a-
rrastre, recogible automáticamente hacia arriba cuando no se
requiere su utilización, y mediante la cual y el gancho se ase-
gura el enganche entre cestones sucesivos, al tender el asa
hacia arriba a su posición de recogida y el gancho hacia abajo,
por su orientación de forma que una vez anclados, basta tirar o
20 empujar sobre uno de ellos para desplazar el conjunto.

25 El cestón-contenedor objeto de la
invención ofrece, además de la posibilidad de inclusión de una
puerta abatible, ubicada en uno de los laterales y preferente-
mente en el frontal superior del cestón de modo que dicha puer-

1 ta abatible sea fácilmente susceptible de apertura o cierre a
la vez que, una vez cerrada, ofrece una rigidez tan sólida en
5 conjugación con el correspondiente panel ubicado inferiormente
a ella y que al efecto presenta menor altura que los restantes
paneles laterales y posterior que presentan preferentemente cons-
titución monopieza.

10 Cada uno de los paneles latera-
les presenta una horquilla de enganche en su zona frontal supe-
rior y la puerta en su zona inferior centrada presenta un angu-
lar en posición invertida de modo que encajando los dos extre-
mos de la varilla superior de la puerta, que se prolongan late-
ralmente, en las horquillas, el angular presiona, por su parte
interior a la varilla extrema de este panel frontal, ofreciéndose
se una perfecta continuidad y evitándose deformaciones por pre-
sión lateral.

15 Para mejor comprensión del invento
se representa en los planos anexos una forma de realización
práctica. En dichos planos:

20 La figura 1 representa una vista
en perspectiva del cestón contenedor preconizado, construido y
en disposición de uso, en la que se pueden observar todos sus
elementos componentes.

25 La figura 2 representa una vista
esquemática en alzado de dos cestones enganchados, según la in-

1 vención.

La figura 3 representa una sección parcial en detalle según indicación A: A de la figura 1.

5 La figura 4 representa una vista en planta superior de la plataforma de base, en la que se observan los tirantes de tracción (7) que definen el gancho frontal (17) y bucles posteriores donde, mediante un eje-pasador (8) sujetan el asa de arrastre recogible (9); observándose también la disposición inferior en la plataforma base de las chapas orientantes de las ruedas orientables (6) la frontal y posterior y de las ruedas fijas (21) los laterales.

10 La figura 5 representa una sección parcial según indicación B: B de la figura anterior, para poder observar más claramente la constitución del gancho (17).

15 La figura 6 representa una vista en alzado y perfil de una de las grapas de coligazón (11) abrazante deslizantemente según un plano vertical de la rueda abatible (4) y el panel frontal fijo (3), abrazando a la varilla más inferior de aquella y a la más superior de éste.

20 El objeto de la presente invención es un cestón-contenedor, de los formados por una plataforma base (1) y unos paneles (2), (3) y (5) que, dispuestos en la zona perimétrica de la plataforma base (1) y en disposición perpendicular a aquella, van relacionados contiguamente entre sí por sus laterales, según la disposición general que se ha repre-

1
5
10
sentado en la figura 1. La unión entre los paneles de base (1) y restantes (2), (3) y (5) se realiza por remachado, para lo cual en el armazón lateral del panel base (1) y los extremos inferiores de los paneles (2), (3) y (5) existen unos orificios, en los que, enfrentados, se practica el remache. Por tanto el panel base (1) como los paneles laterales (2), frontal (3) y posterior (5), se constituyen a base de un entramado de varillas de diferente diámetro según que estén destinados a servir de anclaje al panel contiguo o simplemente a soportar los esfuerzos de compresión que lateralmente ejerzan la carga.

15
20
La plataforma de base (1) presenta la configuración geométrica que en planta define al cestón constituyéndose en esencia por un marco contorneante formado preferentemente a partir de perfiles angulares o perfiles (13) de los cuales perfiles (13), los correspondientes a los laterales mayores van relacionados entre si por unas varillas transversales (14) de una cierta sección, en tanto que los perfiles (13) constitutivos de los laterales menores de la base (1) del cestón presentan unos orificios pasantes (16) en sus extremos y van también relacionados entre si por unas varillas longitudinales (15), de menor sección que las anteriores con las que también se relacionan en perpendicularidad. Ver figura 4.

25
En disposición paralela a las varillas longitudinales (15) y ubicadas inferiormente a éstas, existen unos tirantes longitudinales (7), preferentemente en nú-

1
5
5
mercado de tres y disposición paralela que, frontalmente unen sus extremos continuándose hacia el inferior en un gancho ortogonal (17), en tanto que por su zona posterior sobresalen ligeramente los dos tirantes (7) extremos definiendo una conformación en bucle cada uno de ellos.

10
En disposición inferior a todo este emparrillado descrito formador de la plataforma-base (1), destacan unas chapas (10), que ubicada en la zona media de todos sus lados, son portadoras de las ruedas orientables (6) y fijas (21) sobre las que es susceptible de desplazarse el cestón contenedor.

15
Estas ruedas orientables (6) - van ubicadas en el frontis y posterior de la base (1) del cestón en tanto que las ruedas fijas (21) se ubican a los laterales de la misma, todas ellas ligeramente remetidas respecto a sus bordes extremos. Con esta disposición se facilita la conducción en línea recta del cestón a la vez que se disminuye el radio de giro necesario para su maniobrado.

20
25
Cada uno de los paneles laterales (2) se constituye en una estructura tubular con sendos orificios pasantes en sus extremos y que es contorneante superior y lateralmente de cada panel (2), que presenta una sección relativamente grande, y un entramado de varillas que se cruzan entre sí y respecto a la primera perpendicularmente, presentando mucha menor sección y yendo soldadas a aquella.

1 Cada uno de los paneles frontal (3) y posterior (5) se constituye así mismo por un entramado de varillas, según se observa claramente en la figura 1 de los planos.

5 Estas varillas serán también de sección preferentemente igual a posición igual y de sección distinta a posición distinta.

10 Algunas de las varillas horizontales presentan en sus extremos unas piezas de enganche (16) de configuración en "U" de alas diferentes en altura, cuya ala mayor va soldada o rigidamente unida por método equivalente a las varillas horizontales del panel anterior (3) y posterior (5); en tanto que la otra ala de esta pieza de enganche (16) presenta menor longitud y finaliza según un quiebro ortogonal respecto a ala y alas.

15 Con esta constitución de los paneles frontal (3) posterior (5) y laterales (2), la unión entre ellos se efectúa sin ningún elemento u operación auxiliar complementaria, ya que, una vez constituidos todos los paneles, las piezas de enganche (16) que unen los paneles (5) y (3) quedan abrazando por sus alas y alma a la estructura tubular que incluyen los paneles (2) a la vez que el quiebro practicado en dichas piezas de enganche (16) queda abrazando hacia el exterior la correspondiente varilla horizontal de los paneles (2). Ver figuras 1 y 3.

25 En esta solución de enganche, según la invención, queda asegurada la unión rígida amovible, ya

1 que, el ala de mayor longitud y su antagonica portante del quie-
bro ortogonal, en las piezas (18), abrazan por dos lados opues-
tos a la estructura tubular de los paneles laterales (2) impidien-
do su desplazamiento en una direcci3n, en tanto que el alma de
5 estas piezas (18) y la varilla vertical extrema del panel corres-
pondiente (3) 6 (5), la abrazan por los otros dos lados res-
tantes, impidiendo el desplazamiento en la direcci3n perpendicular.

Seg3n se observa en la figura 1,
en los bucles que definen los tirantes longitudinales (7) va in-
serto un eje pasador (8) que monta en ellos con posibilidad de
10 libre giro un asa de arrastre (9) portando tambi3n un muelle-re-
sorte (12) que, fijo a un travesa3n de esta asa de arrastre (9)
y al armaz3n de la plataforma base (1), mantiene siempre a dicha
asa (9) en posici3n abatida adosada a la cara exterior del panel
posterior (5). Este recogimiento se efectua de modo autom3ti-
15 co por acci3n del resorte (12), pero en caso de requerirse el en-
ganche de varios cestos a modo de tren, basta disponer manual-
mente el asa (9) en su posici3n horizontal paralela a la base
(1) e introducir en sentido descendente el gancho (17) que por-
tan estos mismos tirantes longitudinales (7) por el extremo opues-
to frontal del cest3n. Con ello se asegura ya el ensamblaje de
20 dos y por extensi3n de varios cestos sin posibilidad de des-
prendimiento, pues el muelle-resorte (12) tiende a elevar el asa
(9) en tanto que el gancho (17) impide este ascenso al efectuar-
se la tracci3n de uno o varios contenedores, dicha tracci3n re-

1 percutirá siempre sobre los tirantes longitudinales (7) y, en su caso, sobre el asa de arrastre (9) y tirantes longitudinales (7) del cestón siguiente, pero nunca sobre la plataforma base (1) con lo que se evitará la deformación de ésta.

5 El panel frontal (3) presenta menor altura que los restantes (2) y (5), portando superiormente mediante unas grapas de coligazón (11) una puerta abatible (4) en disposición coplanaria cuando está cerrada.

10 Dicha puerta abatible (4) que según se observa en su figura 1 se constituye también por un entramado de varillas, presenta las varillas horizontales ligeramente prolongadas y dobladas en ángulo recto de forma que abracen la estructura tubular de los paneles laterales (2), cada uno de los cuales porta a su vez en esta zona y en disposición más superior unas horquillas de enganche (19), en tanto que la varilla horizontal extrema superior de la puerta (4) se prolonga sin sufrir quiebro ortogonal alguno.

15 La constitución de esta parte del cestón contenedor se completa con una pieza rectangular (20) de sección en "L" invertida ubicada centralmente a la parte inferior de la puerta abatible (4) a la que va unida de forma rígida preferentemente por soldadura, y a ambos lados de la cual quedan dispuestas las grapas de coligazón (11).

20 Con todo ello, en disposición de trabajo, la puerta abatible (4) queda formando una perfecta con-

1
5
10
15
20
25

continuo con el panel sin ninguna solución mecánica u operación auxiliar, con la varilla horizontal superior sin quebro encajada en las horquillas de enganche (19), a modo de pestillo; las varillas restantes horizontales abrazando la estructura tubular de los paneles laterales (2), para asegurar la impermeabilidad del cestón y el angular (20) haciendo tope contra la varilla superior del panel frontal (3) por su parte interior, de forma que se puede soportar perfectamente la presión de la carga. En un momento dado para abatir la puerta (4) basta desplazarla axialmente respecto al panel (5) una longitud delimitada por las grapas de coligazón (11), y previamente calculada esta distancia para que la varilla extrema superior salva las horquillas de enganche (19) y el angular (20) salva también la varilla extrema del panel (3). Una vez efectuado este ascenso la puerta se abate libremente por la parte exterior del panel (3) quedando accesada al mismo.

La invención se completa con una patas antivuelco (22), de altura ligeramente menor a la que forman las ruedas (6) y (21) y que van ubicadas preferentemente en las zonas de angular de la plataforma base (1). Ver figura 1, con lo que en la traslación de los contenedores cargados ya sea de uno o varios de ellos enganchados, y ante un eventual giro brusco, la fuerza de inercia centrífuga de la carga tiende a inclinar el cestón, en cuyo momento al menos una de estas patas (22) y preferentemente las dos del mismo lado hacia el que se

efectua la curva, apoyan sobre el suelo impidiendo el vuelco del cestón.

Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento así como su realización industrial sólo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición sin salirse del cuadro del invento en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender la presente demanda a los países extranjeros, si fuere posible reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

NOTA

El modelo de Utilidad que se solicita por veinte años para España, de acuerdo con la vigente legislación sobre Propiedad Industrial, deberá recaer sobre: "CESTON-CONTENEDOR PERFECCIONADO", en todo de acuerdo con las siguientes:

REIVINDICACIONES

1.- Cestón-contenedor perfeccionado, de los constituidos según una estructura entramada de varilla formando una plataforma de base, provista de dos ruedas fijas y dos orientables, y cuatro paneles en disposición perimétrica vertical, unidos rígidamente al panel base, caracterizado

1 porque los dos paneles laterales presentan una estructura tubu-
lar de contorno, sobredimensionada respecto al resto, portando
cada uno de estos tubulares en relación con la zona frontal su-
perior, unas horquillas de enganche, en tanto que los otros dos
5 paneles frontal y posterior del cestón presentan distribuidas es-
paciadamente en toda la altura de sus laterales unas piezas de
enganche, que se alojan según una "U" horizontalmente coplanaria
a alguna de las varillas, a cuyos extremos van rigidamente uni-
das y preferentemente soldadas por una de sus alas, presentando
su otra ala libre, de menor longitud, un quiebro ortogonal res-
pecto al alma y alas; de modo que el enganche entre paneles se
10 realiza sin soldadura, encajando la correspondiente zona de la
estructura tubular de los paneles laterales en cada una de las
piezas de enganche, que comportan los paneles frontal y poste-
rior contra cuya alma y ala soldada queda presionada, así como
15 contra el quiebro del otro ala que, a su vez, engancha por su
parte interior a una de las varillas de entramado de estos pane-
les laterales, asegurándose una unión rígida amovible sin despla-
zamientos en una dirección por acción de las alas de la pieza de
enganche y en la perpendicular por el alma de éste y la varilla
vertical extrema del panel frontal y/o posterior.

20 2.- Cestón-contenedor perfecciona-
do, según reivindicación 1, caracterizado porque la plataforma-
base, de entramado de varilla, presenta un contorno de perfiles
angulares en "L" de los que, los correspondientes a la cara fron-
tal y posterior del cestón, presentan en sus extremos unos ori-
25

1 ficios pasantes que, en correspondencia posicional con otros que
presenta en este extremo cada estructura tubular de los paneles
laterales, son solidarizados ambos por remachado, en orden a
asegurar la constitución indeformable del cestón.

5 3.- Cestón-contenedor perfecciona-
do, según reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque la plata-
forma base comporta inferiormente a su estructura de varillaje
unos tirantes longitudinales en disposición paralela que frontal-
mente se unen de forma centrada continuándose en un gancho orto-
gonal hacia el inferior, en tanto que en la zona posterior de la
base, los dos tirantes laterales sobresalen respecto a éste de-
finiendo sendos bucles en los que se monta un eje pasante que
soporta con posibilidad de libre giro un asa de arrastre en "V"
cuyos extremos libres de sus alas definen también sendos bucles
atravesados por el mismo eje pasante, completándose con un resor-
te tensor que, montado en el precitado eje pasante, va engaña-
do por sus extremos a la plataforma base y a una porción trans-
versal del asa de arrastre, respectivamente; de modo que, mer-
ced a dicho muelle tensor, se mantiene el asa en posición reco-
gida, adosada exteriormente al panel posterior, en tanto que,
tendiendo a elevarse, puede disponerse horizontalmente y encas-
trar en su extremo el gancho frontal de un cestón contenedor si-
guiente, orientado hacia abajo, en orden a lograr la unión con-
tinua de varios cestones, con un enganche sencillo pero sin po-
sibilidad de desprendimiento involuntario.

1

5

10

15

20

4.- Cestón-contenedor perfeccionado según reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque el panel frontal, que presente menor altura que los restantes, lleva superpuesta una puerta abatible, así mismo de estructura entramada de varilla, de las cuales varillas la superior presenta unas prolongaciones laterales y la inferior es portante centralmente en unión rígida y preferentemente soldada, de un perfil angular en "L" invertida a ambos lados del cual destacan sendas grapas de coligazón que, a modo de bisagras permiten un cierto desplazamiento longitudinal coplanario de la puerta respecto de este panel frontal; todo ello de modo que con la puerta montada, el angular invertido topa hacia el exterior contra la varilla contorno superior del panel frontal, a la vez que las prolongaciones laterales de la varilla superior de la puerta encajan en las norquillas de enganche que porta frontalmente la estructura tubular de los paneles laterales, asegurando una continuidad indeformable, en tanto que, el abatimiento de la puerta se logra ejerciendo primero un desplazamiento coplanario respecto al panel frontal, delimitado por las grapas de coligazón, para que las prolongaciones laterales de la varilla superior salven las norquillas de enganche una vez efectuado el cual la puerta gira libremente hasta quedar abatida, adosada por la parte exterior de este panel frontal.

25

5.- Cestón-contenedor perfeccionado, según reivindicaciones 1 a 4, caracterizado porque, las

1
5
10
ruedas fijas van dispuestas en las zonas medias laterales en tanto que las orientables van dispuestas en las zonas medias frontal y posterior de la base del cestón ligeramente remetidas respecto al contorno de ésta, que porta también, en relación con sus zonas angulares sendas horquillas de apoyo, en funciones de patas, de altura ligeramente menor a la de las ruedas; de modo que, se facilita la conducción recta y se reduce el radio de giro del cestón, a la vez que, en el arrastre de uno o varios Unidos entre si, y ante la eventualidad de un brusco giro, al menos una y preferentemente dos de estas patas apoyan en el suelo, contrarrestando la fuerza centrífuga de inercia de la carga y evitándose el vuelco del cestón.

6.- "CESTON-CONTENEDOR PERFECCIONADO".

15
20
Según queda sustancialmente descrito en la presente memoria descriptiva, que consta de diecisiete hojas, mecanografiadas por una sola cara, acompañadas de sus correspondientes dibujos.

Madrid, 14 NOV. 1980

El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
P. P.

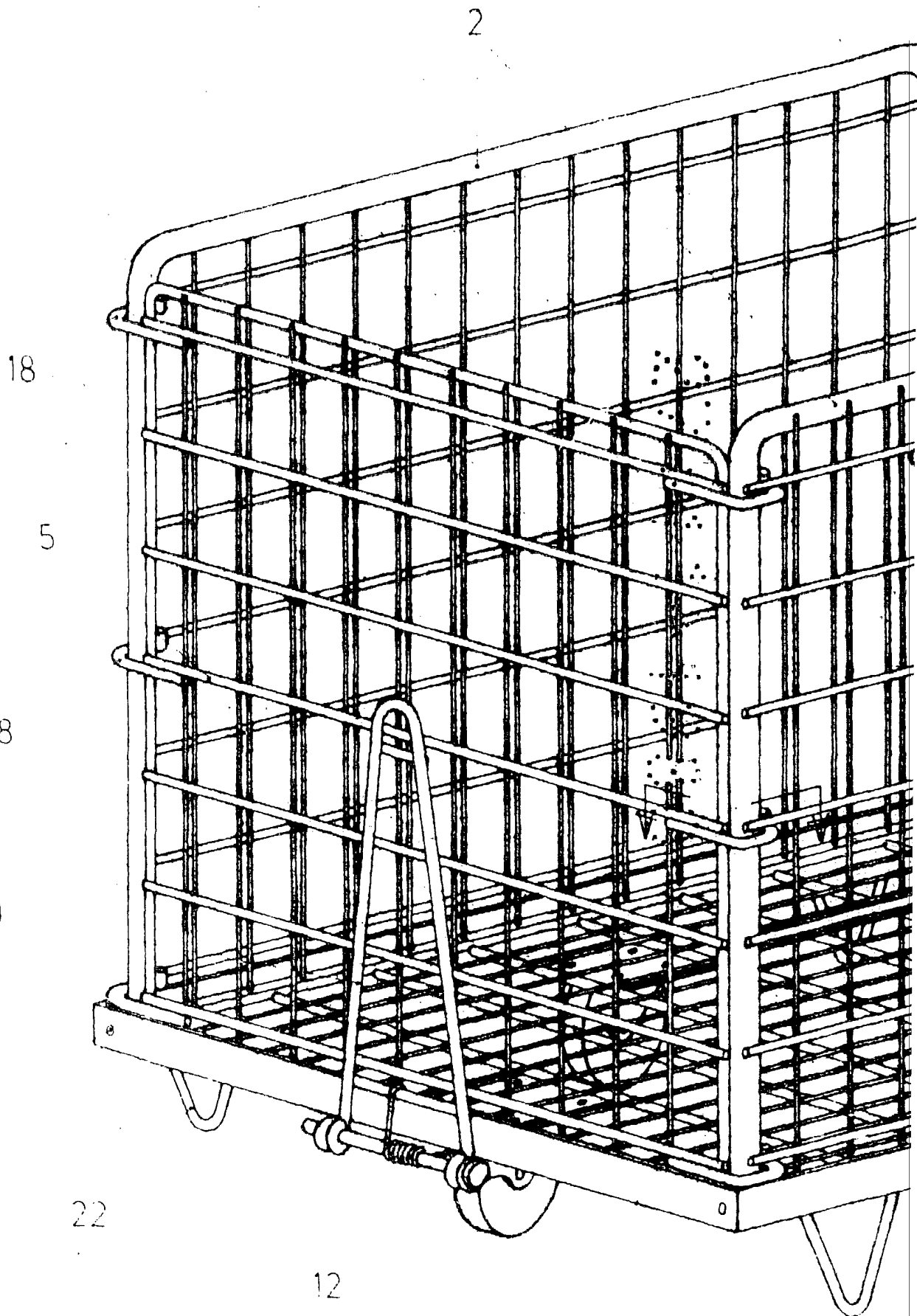
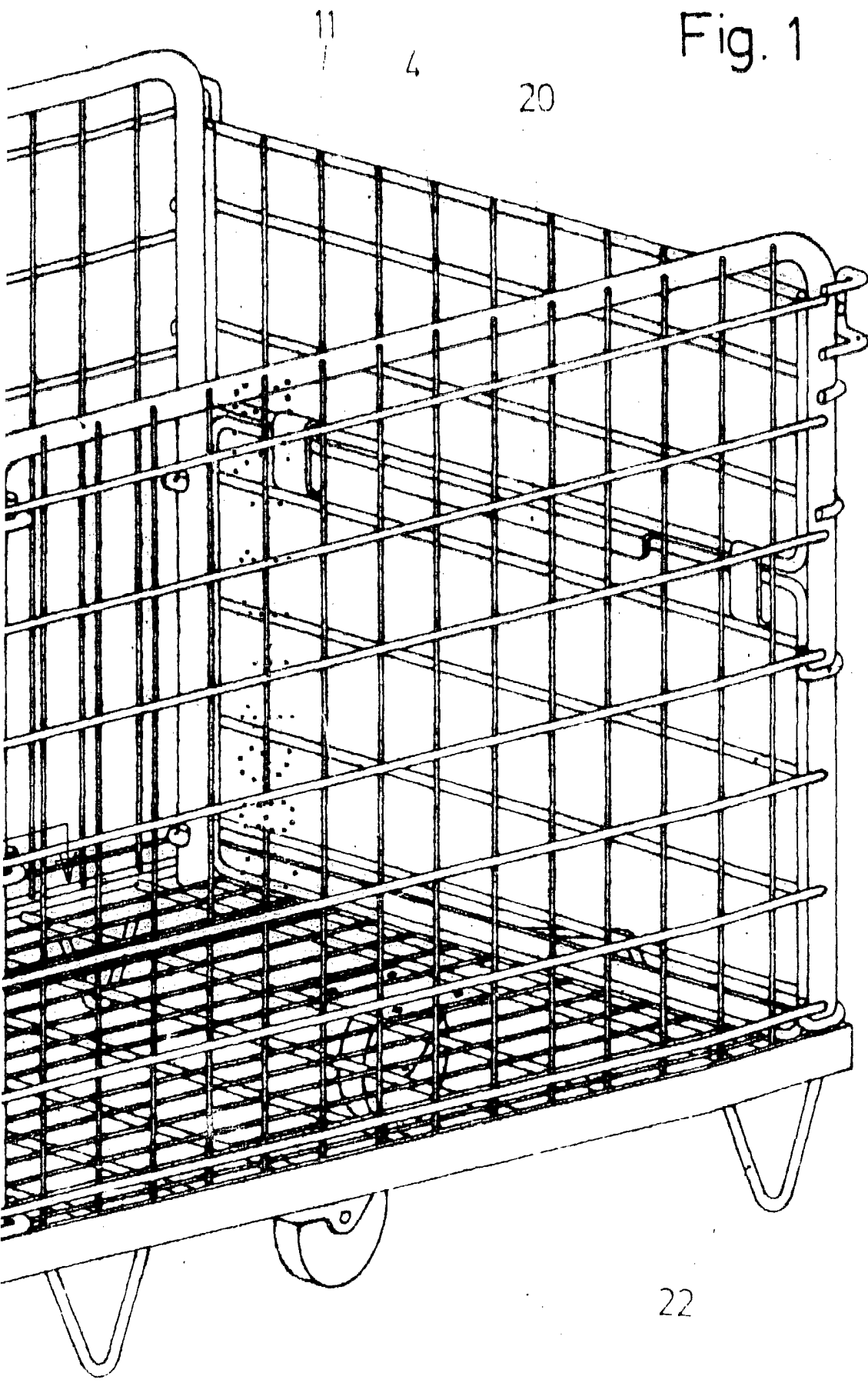


Fig. 1



Esencia variable
 Madrid 14 NOV. 1980
 El Agente Oficial
 MIGUEL FERNANDEZ - LOYSA PINZON
 P. P.

A handwritten signature or stamp, possibly reading 'M.F.', is located in the bottom right corner of the page, overlapping the printed text.

Fig. 2

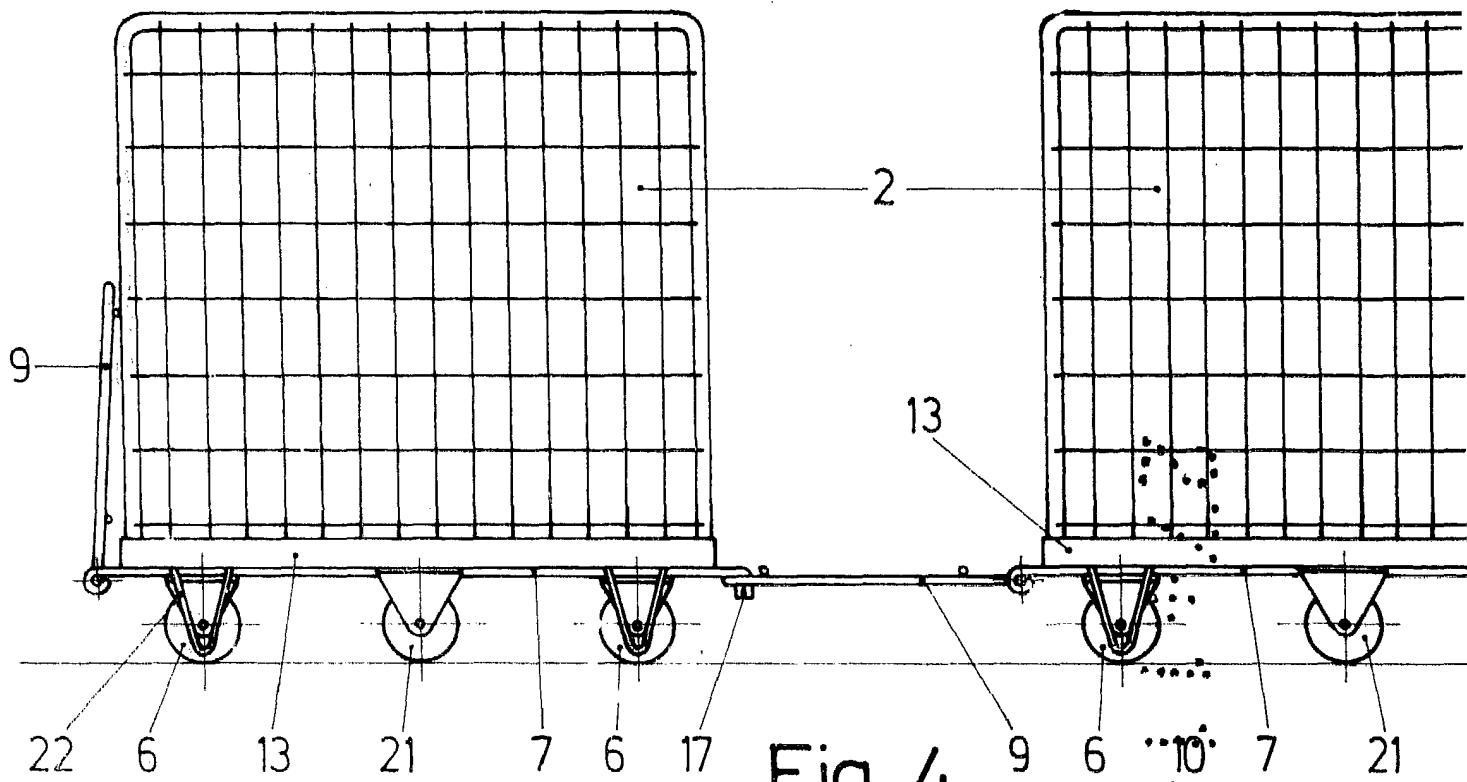


Fig. 4

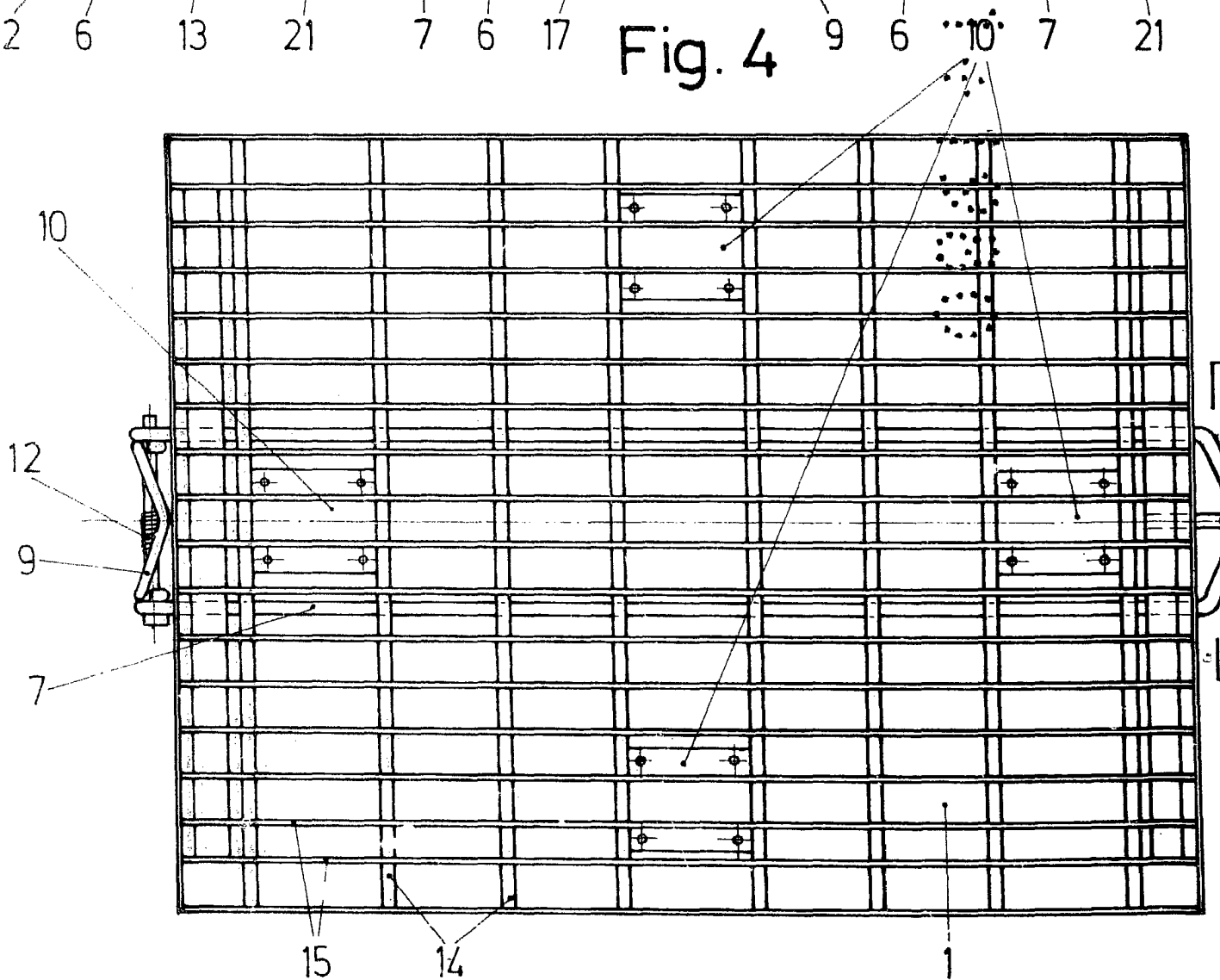


Fig. 6

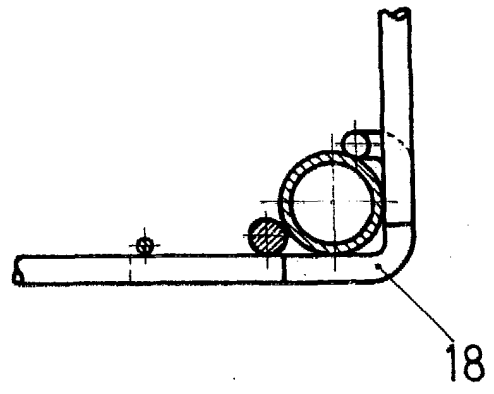
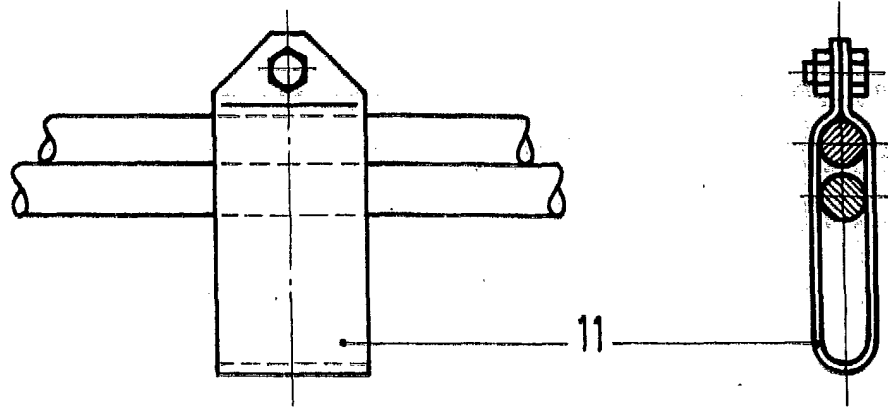


Fig. 3

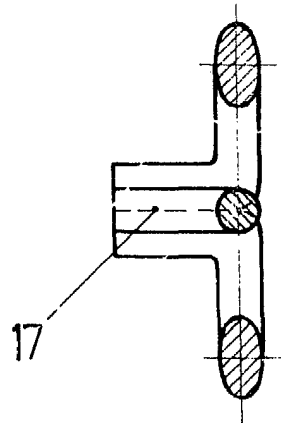
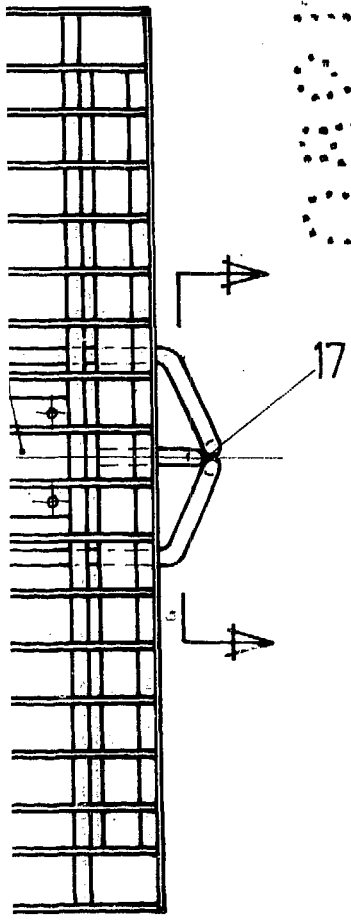
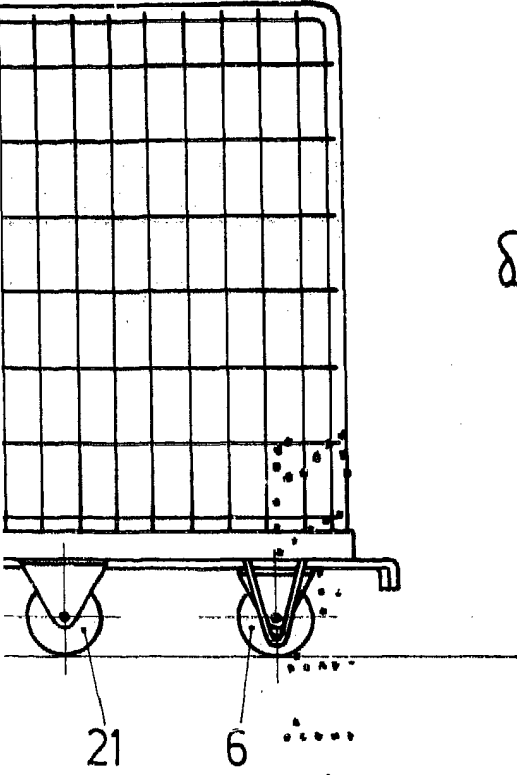


Fig. 5



Escala variable
 Madrid 14 NOV. 1980
 El Agente Oficial
 MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
 P. P.

