

19 ES 11 21 22	NUMERO 289470	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1986

30 PRIORIDADES:	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
-----------------	-----------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	81 CLASIFICACION INTERNACIONAL B65G 17/32
------------------------	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN	
" CARRO PORTA-OBJETOS PERFECCIONADO PARA TRANSPORTADORES DE FABRICACION Y MONTAJE EN SERIE "	

71 SOLICITANTE (S)	
D. RUFINO LOPEZ FELIX y D. AGUSTIN COSTABELLA PONT.	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
ELCHE (Alicante).- Capitán Gaspar Ortiz, 127.-	

72 INVENTOR (ES)	
D. AGUSTIN COSTABELLA PONT.	

73 TITULAR (ES)	
D. RUFINO LOPEZ FELIX y D. AGUSTIN COSTABELLA PONT.	

74 REPRESENTANTE	
D. JOSE LUIS BANTO LLORENTE	

El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de 26 de Julio de 1.929, en su texto refundido, publicado el 30 de abril de 1.930, establece los caracteres de patentabilidad de las invenciones de tipo industrial que tienen por objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, aparatos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La amplitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración contenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimiento de tipo científico (Artº. 47).

El decreto de 26 de Diciembre de 1.947, recogiendo la Orden de 18 de Noviembre de 1.935, confirma el criterio legal de que también serán patentables los instrumentos, objetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en definitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo anteriormente conocido.

Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al articulado que recoge los conceptos expresados, debe considerarse, que la invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, premiando así los méritos de quien aporta a la industria del país una mejora efectiva y precisamente comprendida entre las enunciadas por la Ley como patentables (Arts. 46 y 47 en relación con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de 18 de Noviembre de 1.935).

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un carro porta-objetos, de los utilizados en cadenas transportadoras para instalaciones de fabricación y montaje en serie, el cual ha sido sensiblemente perfeccionado en orden a conseguir una importante reducción en el consumo energético de la instalación, específicamente en aquellos casos en los que los objetos de que se traten deben ser sometidos a diferentes procesos con aporte energético, consiguiéndose paralelamente una notable simplificación de la propia instalación, como se verá más adelante.

En la mayoría de los procesos de fabricación, establecidos en base a líneas automatizadas en serie, es preciso someter a los productos en cuestión a determinados tratamientos, como por ejemplo tratamientos térmicos, tratamientos de humidificación o de desecación, tratamientos con fluidos, etc.

Para ello obviamente se dispone de módulos de tratamiento consistentes en cubetas, túneles, etc., a través de los que han de discurrir los carros porta-objetos.

El problema fundamental que presentan los carros porta-objetos normalmente utilizados en las cadenas y transportadores actuales, se centra en el hecho de que tales carros, que ineludiblemente deben incorporar medios de traslación y de soporte es decir de medios para su propio desplazamiento

y de medios para soportar los productos u objetos de que se trate, presentan una estructura indiscriminada en este sentido, ofreciendo el carro una volumetría considerable y debiendo penetrar integralmente en cada módulo de tratamiento de que se trate.

Esto trae consigo un consumo energético muy elevado, por el propio volumen del carro en su conjunto, y por obligar tal volumetría, a los módulos de tratamiento, a incorporar amplias zonas de acceso y desplazamiento para los carros, comunicadas directamente con el exterior.

Como es evidente esto trae consigo la definición de amplias superficies de disipación que determinan, a su vez, un consumo energético considerablemente mayor que aquel que realmente sería necesario para llevar a cabo el tratamiento en cuestión, si no existieran tales pérdidas o estas fuesen minimizadas, mediante un cerramiento mayoritario para tales módulos de tratamiento.

El carro porta-objetos que la invención propone ha sido especialmente concebido para solucionar esta problemática a plena satisfacción, y en tal sentido centra específicamente sus características en una especial estructuración merced a la que en el mismo se definen dos sectores independientes, correspondientes a sus dos funciones principales, la de traslación y la de soporte. De forma más concreta el sector de traslación se establece en la zona superior del carro y el sector de

soporte en la zona inferior del mismo, quedando
ambas zonas sustancialmente distanciadas y relacio
nadas tan solo mediante dos barras aplanadas en
sentido lateral, de longitud variable de acuerdo
5 con las necesidades de cada caso.

De esta manera el carro puede desplazarse
arrastrado por la cadena de transporte de manera
que, cada vez que accede a un módulo de tratamien
to, del tipo que sea, su sector superior se mantie
10 ne exteriormente a dicho módulo, mientras que tan
solo su sector inferior, en funciones de soporte
para las piezas a tratar, es el que penetra en el
seno del módulo, lo que a su vez permite que dicho
módulo sea considerablemente más pequeño y esté
15 sustancialmente cerrado, provisto tan solo de una
ranura longitudinal superior, dimensionalmente
acorde con el espesor de las barras que relacionan
los dos sectores del carro y que han de discurrir
a lo largo de dicha ranura.

20 Se deduce de lo anteriormente expuesto que
sin menos cabo en cuanto a la perfecta funcional
dad del carro porta-objetos, desde el punto de vis
ta de su desplazamiento a lo largo de la línea de
fabricación y montaje en serie, se consigue una
25 minimización para las cámaras o módulos de trata
miento y en especial es factible un sustancial y
mayoritario cerramiento de las mismas, lo que re
percutirá en una menor disipación energética en
base a la aportación que, de cualquier tipo, sea
30 necesario realizar sobre dicho módulo.

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1.- Muestra una vista en perspectiva de un carro porta-objetos para transportadores de fabricación y montaje en serie, realizado de acuerdo con los perfeccionamientos objeto de la presente invención, de acuerdo con un ejemplo de realización práctica correspondiente a la industria del calzado, a cuyo efecto el sector inferior del carro, en funciones de soporte para el calzado adopta una configuración específica al efecto, que obviamente será variable sin limitación alguna de acuerdo con cualquier otro tipo de aplicación específica para el carro.

La figura 2.- Muestra, finalmente, una vista en alzado frontal del mismo.

A la vista de estas figuras, y más concretamente de la figura 2, puede observarse como en el carro porta-objetos que se preconiza se definen dos sectores claramente definidos, que ocupan las posiciones extremas del mismo, el sector superior A correspondiente a los medios de traslación del mismo, y el sector inferior B correspondiente a los medios de soporte para las piezas de que se trate, mientras que entre ellos se define un amplio espa-

cio intermedio C, que distancia sustancialmente los anteriores a la vez que los relaciona desde el punto de vista físico, con la especial particularidad de que en dicho espacio tan solo se sitúan dos barras 1, aplanadas en sentido lateral, de rigidez y longitud adecuadas a las necesidades de cada caso, lo que permite, como anteriormente se ha dicho, que el sector inferior B del carro, en funciones de soporte propiamente dicho, pueda penetrar en un módulo para cualquier tipo de tratamiento dentro del proceso de fabricación de que se trate, estando dicho módulo sustancialmente cerrado, tal como se ha representado en línea discontinua en la figura 2 y se ha referenciado con 2, por cuanto que solo precisa, para permitir el libre desplazamiento del carro en su seno, la existencia de una pequeña ranura 3 de anchura suficiente para que a través de la misma pasen las barras 1 que relacionan los dos sectores extremos del carro.

En el ejemplo de realización práctica representado en las figuras, el sector superior del carro, correspondiente a los medios de traslación, se materializa en un marco rectangular 4 rigidizado a los extremos superiores de la barra 1, y un semimarco 5 paralelo e inferior al anterior, mientras que el sector inferior B, de soporte, se materializa en una pluralidad de varillas verticales 6 a las que se asocian otras transversales 7, como medios de sustentación para determinados objetos,

concretamente calzado, pero obviamente estos detalles estructurales son meramente ejemplarios y no afectan a la esencia de la invención, siendo variables, en especial los medios de soporte inferiores 5 6-7, de acuerdo con las necesidades de cada caso, centrandose concretamente la invención, como anteriormente se ha dicho, en el hecho de que los dos sectores operativos del carro, el de traslación 4-5 y el de soporte 6-7, están sustancialmente separados y relacionados dos físicamente entre sí, 10 mediante barras 1 considerablemente aplanadas, que permiten el desplazamiento del carro a lo largo de un módulo de tratamiento, quedando incluido dentro de dicho módulo tan solo el sector inferior B, mientras que el sector superior A, de traslación, discurre exteriormente a dicho módulo, y permitiendo en tal módulo 2 la disposición de una estrecha ranura 3, sobre su base superior, para que el carro en su conjunto pueda desplazarse, minimizando al máximo los clásicos efectos de dispersión en este tipo de tratamientos y determinando consecuentemente un considerable ahorro energético para el tratamiento en cuestión.

Este carro, podrá ser fabricado en cualquier clase de material apropiado y en las formas y dimensiones más convenientes, no existiendo sobre el particular, ninguna limitación .

Descrita suficientemente la naturaleza del Modelo, se hace constar expresamente que cualquier modificación de detalle que se introduzca en el 30

mismo, se considerará incluida dentro de esta protección, en tanto que no altere o modifique esencialmente su finalidad característica.

N O T A

5 Por último, se declara de novedad y utilidad, las siguientes:

10

15

20

25

30



REIVINDICACIONES

1.- CARRO PORTA-OBJETOS PERFECCIONADO PARA
TRANSPORTADORES DE FABRICACION Y MONTAJE EN SERIE,
5 esencialmente caracterizado porque en el mismo se
definen dos sectores operativos e independientes
el de traslación, que ocupa la zona superior del
carro, y el de soporte, que ocupa la zona inferior
del mismo, siendo estos sectores de configuración
10 y estructuración variable de acuerdo con el siste-
ma de traslación elegido y con el tipo de objeto
o producto a transportar, con la especial particu-
laridad de que dichos sectores están sustancialmen-
te desfasados en altura y físicamente relacionados
15 mediante una pareja de barras, considerablemente
aplanadas en sentido lateral, todo ello de forma
que el distanciamiento entre los citados sectores
operativos del carro permite, cuando los productos
u objetos portados por el mismo han de ser sometidos
20 a cualquier tipo de tratamiento con consumo
energético, que tan solo el sector inferior o de
soporte sea pasante a través del módulo de trata-
miento correspondiente, mientras que el sector su-
perior discurre ajeno a dicho módulo, con un cerra-
25 miento máximo para el mismo, en orden a minimizar
la superficie de disipación energética, materiali-
zado en una simple ranura de anchura acorde con
el espesor de las citadas barras.

2.- CARRO PORTA-OBJETOS PERFECCIONADO PARA
30 TRANSPORTADORES DE FABRICACION Y MONTAJE EN SERIE,

según queda descrito y reivindicado en la presente memoria, que consta de once hojas todas ellas escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en los dibujos que se acompañan.

5

Madrid,

J. J. SANTO

P. P.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. J. Santo', is written over a circular stamp. The signature is fluid and somewhat stylized, with a long horizontal stroke extending to the left.

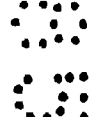
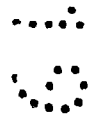
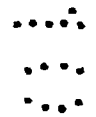
10

15

20

25

30



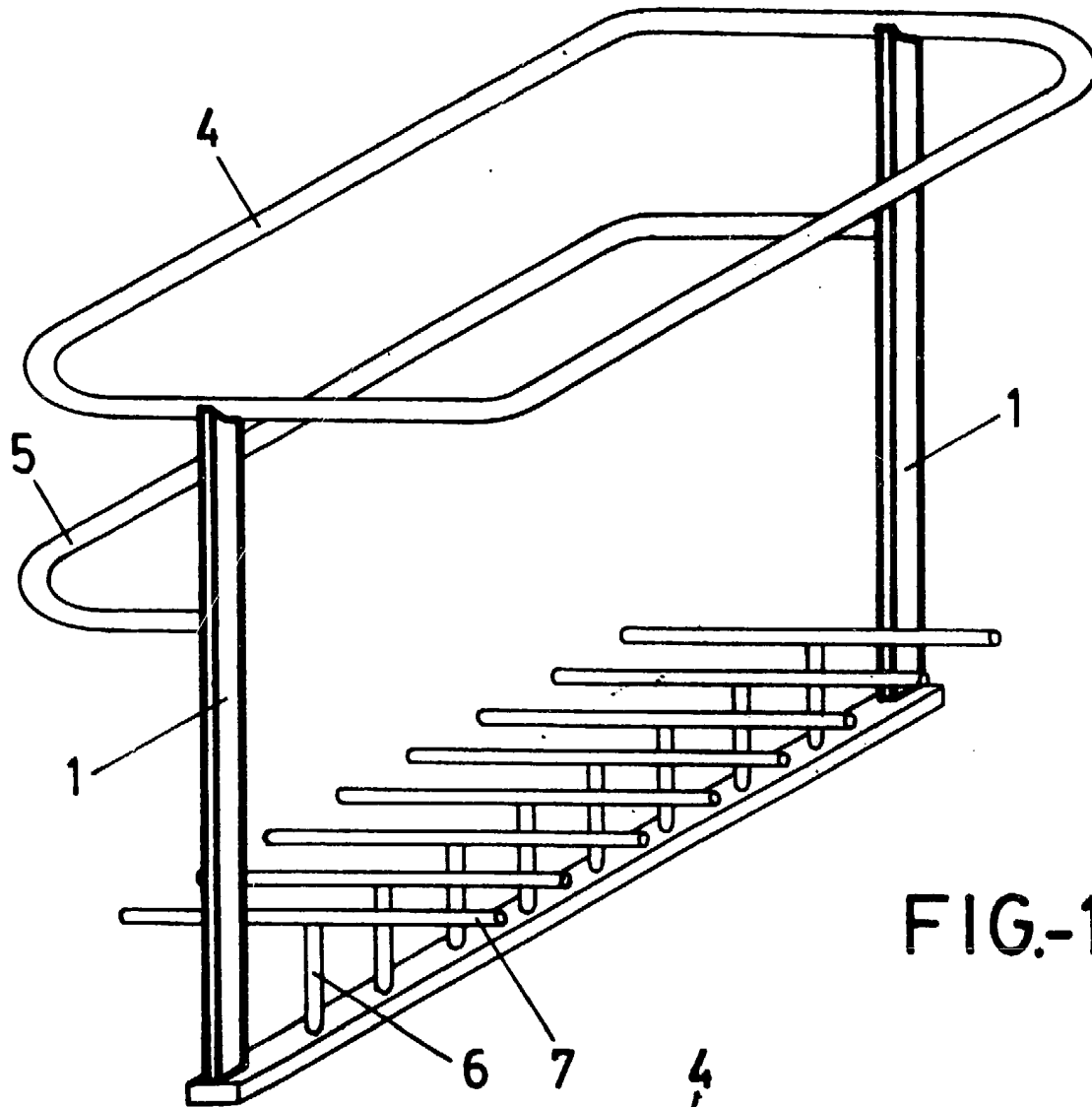


FIG.-1

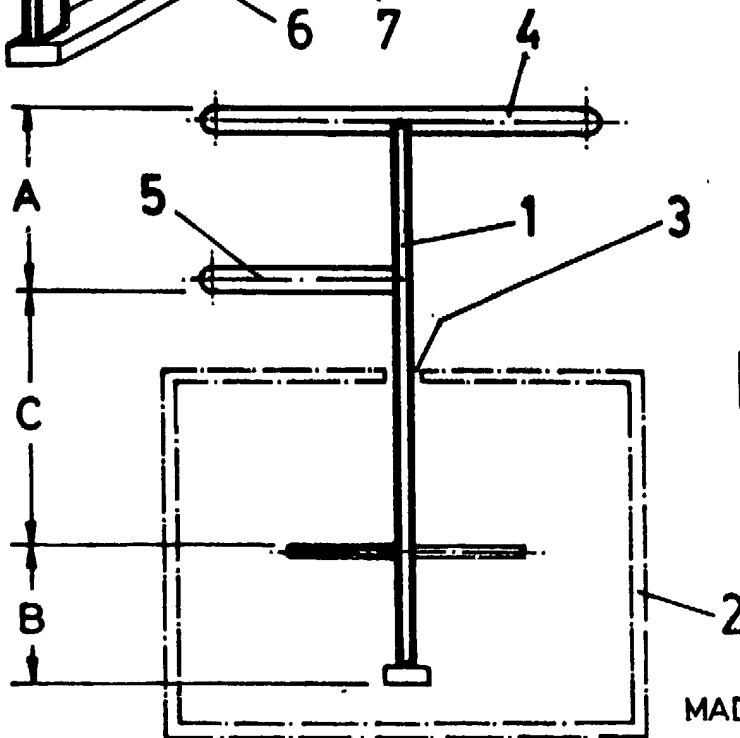


FIG.-2

ESCALA VARIABLE

MADRID

J. L. Sando
P. P.
[Signature]