

①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



①1 Número de publicación: **1 073 265**

②1 Número de solicitud: U 201030787

⑤1 Int. Cl.:
B65G 67/02 (2006.01)

①2

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

②2 Fecha de presentación: **26.07.2010**

④3 Fecha de publicación de la solicitud: **25.11.2010**

⑦1 Solicitante/s: **AISPROYEC, S.L.**
Autovía Ademuz dirección Liria, Salida 13
Polígono Industrial Gutenberg
46185 La Poba de Vallbona, Valencia, ES

⑦2 Inventor/es: **Izquierdo Camacho, Vicente**

⑦4 Agente: **Sanz-Bermell Martínez, Alejandro**

⑤4 Título: **Muelle de carga.**

ES 1 073 265 U

DESCRIPCIÓN

Muelle de carga.

5 La presente invención tiene por objeto un muelle de carga destinado a situarse como acceso directo desde la plataforma de un camión a las puertas de entrada de cámaras frigoríficas y/o de congelación.

10 Con la proliferación de la logística y los movimientos de mercancías, los bloques logísticos han experimentado un elevado crecimiento. No ha sido menor el crecimiento de almacenes de mercancías refrigeradas o congeladas. Uno de los problemas a los que se han enfrentado tradicionalmente estos almacenes es la pérdida de frío en las operaciones de carga y descarga de camiones. Muchas han sido las propuestas realizadas encaminadas a paliar este problema, pero ninguna ha logrado alcanzar la estanquidad necesaria. Se han desarrollado muelles telescópicos aislados inferiormente y con juntas laterales, abrigos hinchables que para evitar las pérdidas energéticas por fuga e frío empleaban la misma energía para mantener hinchados unos almohadones que se abrazaban al camión. En definitiva, soluciones incompletas en cuanto a la eficiencia energética o el aislamiento de pérdidas de frío.

Explicación de la invención

20 La presente invención tiene por objeto un muelle de carga para vehículos de transporte en naves frigoríficas o de congelación que evita la fuga térmica de una manera más eficaz que en los sistemas antecedentes, ahorrando energía y, consecuentemente coste económico, al tiempo que garantiza el mantenimiento de la temperatura de durante el desplazamiento de la mercancía entre vehículo y nave. Comprende un cojín de aislamiento elástico y aislante, en el cual apoya la caja del camión que ha de realizar la carga o descarga, así como también unos topes laterales, con unos cojines laterales que tapan en hueco lateral que queda cuando el camión se aproxima al muelle. Comprende también una rampa abatible articulada a la base del muelle, de acceso a la caja del camión provista de un cojín de apoyo en la parte exterior inferior.

Breve descripción de los dibujos

30 Con objeto de ilustrar la explicación que va a seguir, adjuntamos a la presente memoria descriptiva cuatro hojas de dibujos en las que en cuatro figuras se representa la esencia de la presente invención, y en las que:

La figura 1 muestra una vista esquemática lateral del muelle de carga de la invención;

35 La figura 2 muestra una vista esquemática en perspectiva del muelle de la figura 1, visto desde el interior de la nave o almacén;

40 La figura 3 muestra una vista esquemática en perspectiva del muelle de las figura 1 y 2, pero vista desde la parte exterior de la nave o almacén; y

La figura 4 muestra una vista en perspectiva, vista desde el interior de un detalle de montaje del muelle de carga con el dispositivo de aislamiento de la invención.

Descripción del modo de realización preferente de la invención

45 Como se ha indicado anteriormente, se describe un muelle de carga que comprende una abertura de comunicación entre una nave industrial o almacén, normalmente una cámara frigorífica o cámara de congelación, o una antecámara de dichas cámaras, en la que la temperatura es muy baja en relación con la temperatura exterior. El muelle de carga comprende una base (5) normalmente metálica, pero posiblemente de cualquier otro material, que está embebida en una base de hormigón (4) que constituye el basamento de la nave.

50 Para la carga o descarga de mercancías desde un vehículo a dicha cámara, se dispone una puerta a una altura aproximada a la de la caja del camión, comprendiendo dicha puerta normalmente un abrigo exterior (1) que envuelve parcialmente dicha caja del camión, cuando dicho camión queda embocado a la puerta del muelle; en la pared (3) de la nave, se sitúa una puerta de cierre (2), que se abrirá cuando el camión esté embocado, y que se cerrará cuando dicho camión no esté presente para evitar pérdidas térmicas. Cuando el camión está embocado en el muelle, y una vez se han abierto las puertas del mismo, se abate una rampa abatible (6) articulada por medios, normalmente hidráulicos, a la base (5) del muelle, teniendo dicha rampa abatible (6) un extremo en forma de cuña (7) para una perfecta adaptación a la base de la caja del camión.

55 En el suelo de la zona de entrada, más o menos alineado con la pared exterior, se dispone un cojín longitudinal (10), elástico, flanqueado en ambos lados por unos topes (11) de retención de los camiones cuando llegan al muelle con excesiva velocidad. En los laterales del abrigo se disponen también unos cojines laterales (12), también a la altura del suelo, de modo que cuando el camión se acopla al abrigo, las zonas laterales queden ocupadas por dichos cojines y en las partes inferiores el paso de aire sea mínimo.

ES 1 073 265 U

Los topes (11) de retención de los camiones están a su vez sujetos al muelle por medio de una cuña posterior (9). Entre dichas cuñas posteriores y dichos topes (11) se sitúan unas placas (13) que sobresalen hacia los lados exteriores y sujetan los cojines laterales (12) en la parte exterior de dichos topes (11).

5 Los cojines laterales (12), de preferencia tienen sección triangular o trapecial, de modo que sus caras enfrentadas son divergentes hacia el exterior del muelle.

La rampa abatible (6) comprende en la zona del extremo en forma de cuña (7), y dispuesto en su parte inferior, un cojín de apoyo (8), de modo que cuando el camión está ya apoyado en los topes (11), la parte posterior de dicho
10 camión está apoyada, y por tanto sellada por medio del cojín longitudinal (10), y las partes laterales de la caja del camión, apoyadas en los cojines laterales (12).

Con el camión dispuesto como se ha indicado, se abate la rampa abatible (6) hasta que apoya su extremo en la
15 caja del camión. Puesto que el extremo está provisto de un cojín de apoyo (8), la salida de aire por esa zona resulta prácticamente inexistente, por lo que se consigue un muelle con un elevado grado de estanquidad.

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

5 1. Muelle de carga, de los empleados en naves industriales frigoríficas o de congelación para la carga y/o descarga de mercancías, provisto de un abrigo (1) de envoltura de la caja del camión en la posición de descarga, y estando provisto el muelle de unos topes (11) de desplazamiento del camión, **caracterizado** por comprender:

- Un cojín longitudinal (10), elástico,
- 10 • Unos cojines laterales (12), dispuestos en los extremos laterales del cojín longitudinal, y situados al menos parcialmente más hacia fuera que dicho cojín longitudinal.

15 2. Muelle de carga, según la reivindicación 1, **caracterizado** porque los topes (11) de desplazamiento del camión están situados entre el cojín longitudinal (10) y los cojines laterales.

3. Muelle de carga, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado** porque los cojines laterales (12) tienen forma divergente hacia afuera.

20 4. Muelle de carga, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado** porque comprende además una rampa abatible (6), que comprende en zona próxima a u extremo de apoyo un cojín de apoyo (8).

25

30

35

40

45

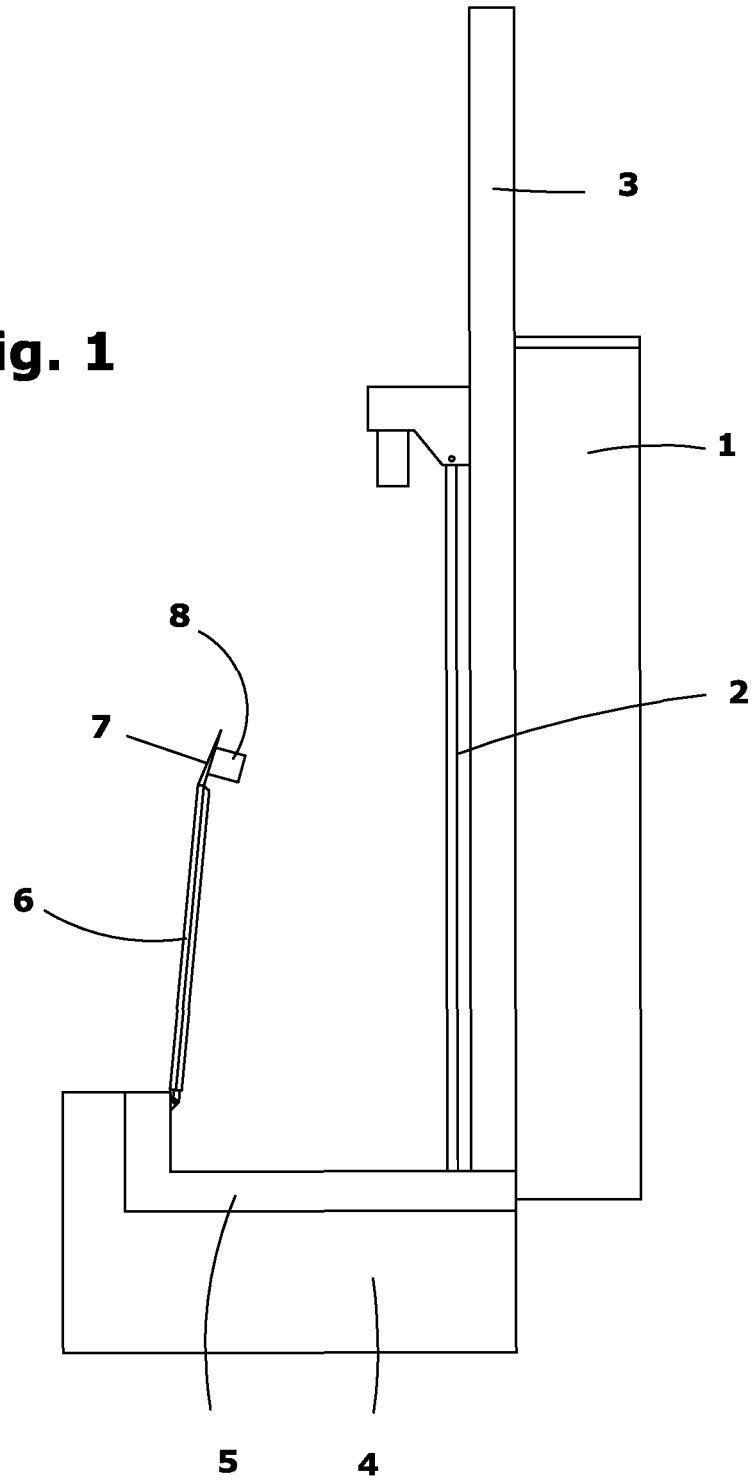
50

55

60

65

Fig. 1



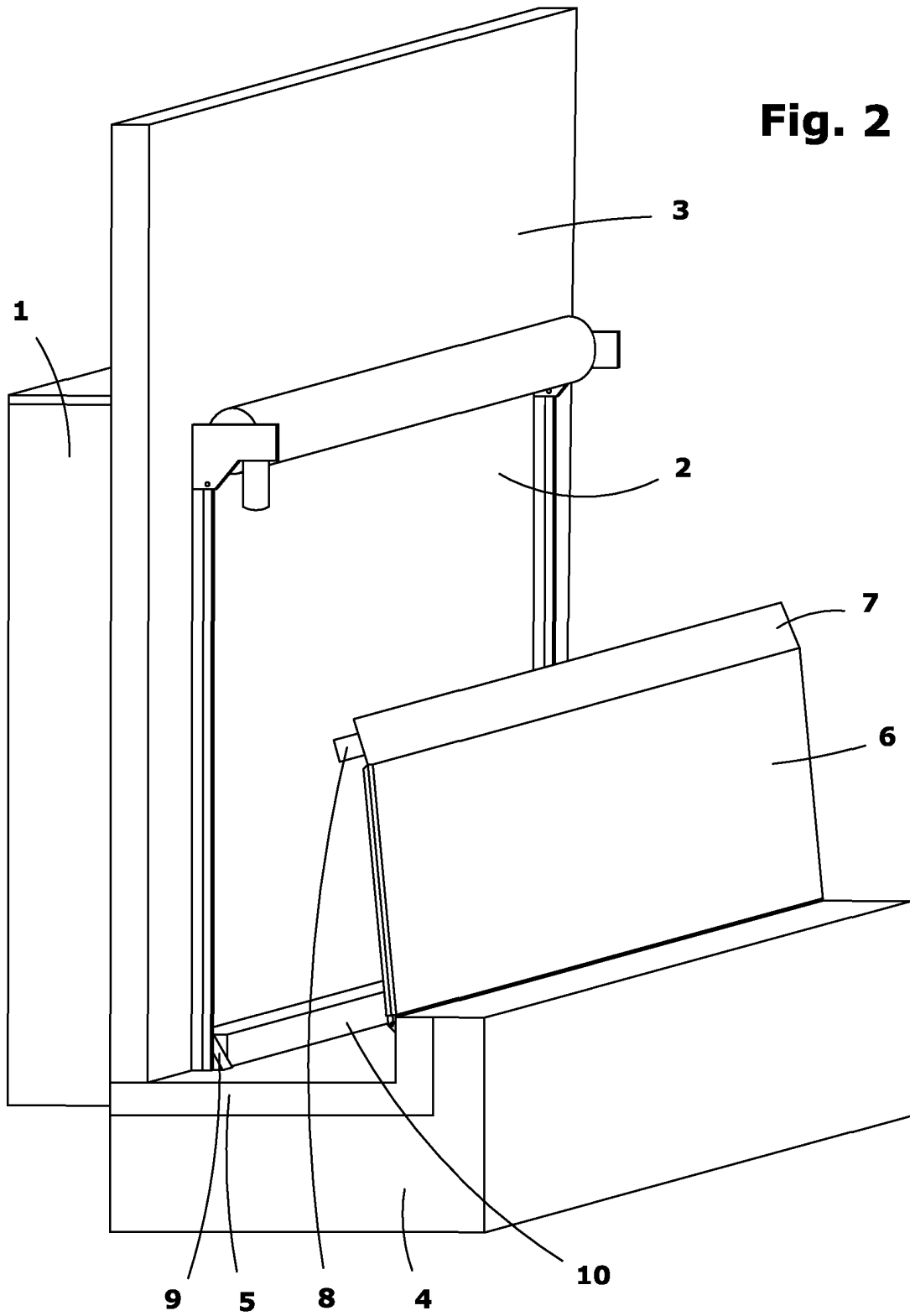


Fig. 3

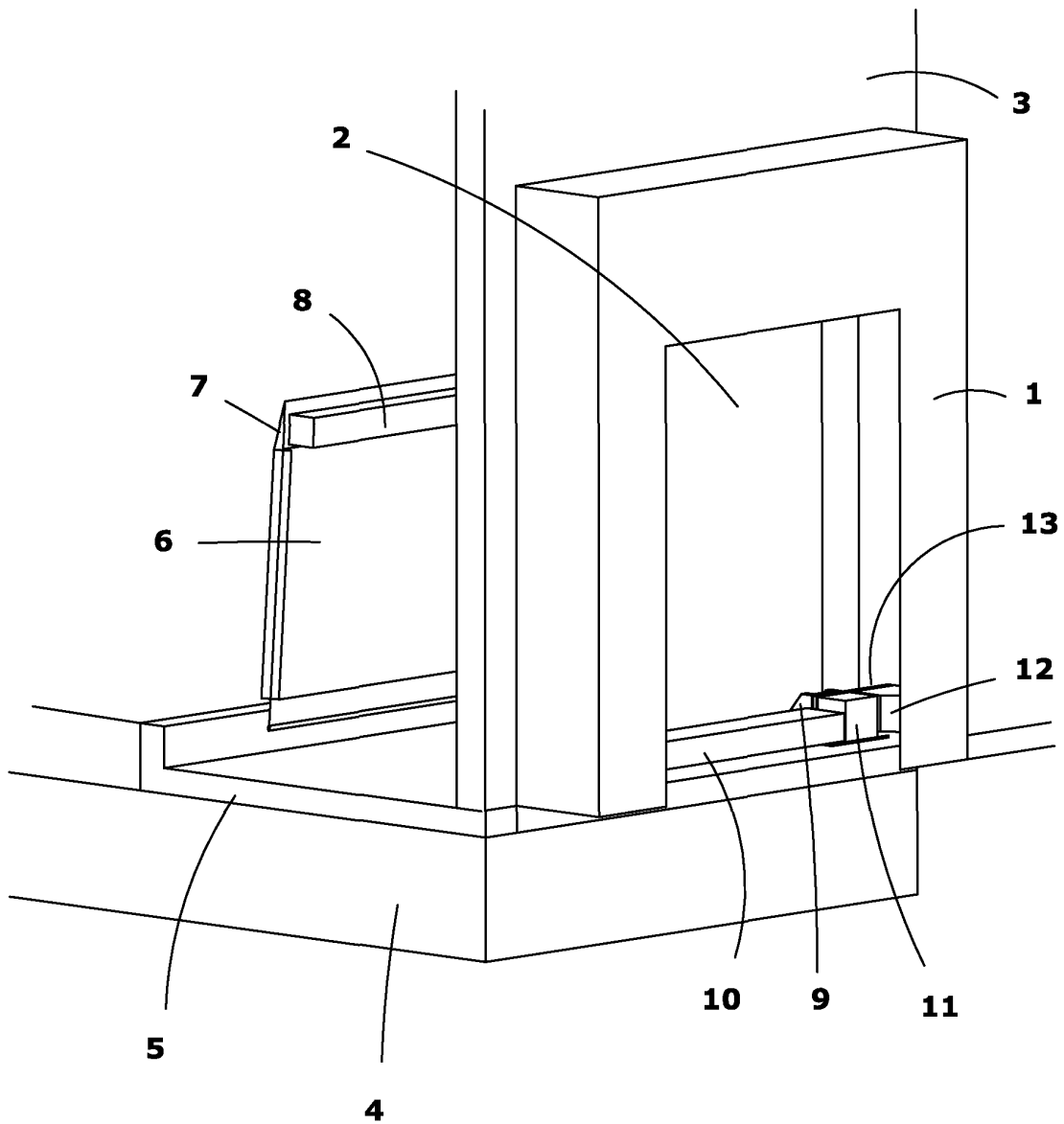


Fig. 4

