



174975

Int. Cl. B 60 H

# MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

## MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. ANTONIO CARCELES ROCHE

RESIDENCIA: Capitán Rueda, 24. ALICANTE

ENUNCIADO: "CONDUCTOR DE AIRE REFRIGERANTE EN

MOTORES DE VEHICULOS"

Prioridad: Patente ..... n.º ..... del .....

ndo



174975

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de  
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30  
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-  
5 dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por  
objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo  
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-  
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am  
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado  
10 al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-  
tos de tipo científico (Artº. 47).

15 El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo  
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio  
legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-  
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a  
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-  
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante  
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-  
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-  
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-  
ria, constituye una novedad industrial, con características  
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-  
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así  
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-  
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-  
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación  
30 con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
18 de Noviembre de 1935).

174975

- 3 -



1971

1                   En los vehículos de motor, la canalización del  
aire que produce el ventilador para la refrigeración del mo-  
tor a través de su correspondiente radiador, viene efectua-  
da desde siempre por unas bandas elásticas, generalmente de  
5 goma, que se montan por un lado en el armazón de protección  
del ventilador y, por otro, en un soporte que al efecto com-  
prende el radiador.

10                   La naturaleza elástica de la banda es comprensible  
que así sea, puesto que el ventilador y el radiador son  
cuerpos que se montan con total independencia, con lo cual  
durante la marcha del vehículo ambos elementos experimentan  
movimientos distintos que llevarían indefectiblemente a la  
rotura del canalizador, en caso de que este no fuera de na-  
turaleza elástica.

15                   En el mercado del accesorio para automóviles son  
conocidos canalizadores de diversos tipos; por ejemplo,  
unos están constituidos por una banda cerrada de configura-  
ción troncocónica para acoplar en dos cuerpos de distintos  
diámetros, mientras que otros confían este acoplamiento a  
20 distintos diámetros a base de la naturaleza elástica con  
que está integrada la banda.

25                   Sin embargo, todos los modelos de canalizadores  
conocidos adolen prácticamente de los mismos defectos. En  
efecto, todos ellos llegan a una rotura temprana porque de-  
terminadas zonas de su cuerpo requieren de mayor resistencia  
por estar sometidas a mayores esfuerzos durante la marcha  
del vehículo. Otro defecto de fundamental importancia es el  
anclaje a sus respectivos lugares de la banda, anclaje que  
ninguno de los modelos existentes tiene previsto, y que la  
30 improvisación de los mecánicos tiene resuelta a base de la

174975

- 4 -



1 instalación de hilos de alambre en función de abrazadera.  
Naturalmente, esta solución no es adecuada y precisamente  
es por estas zonas por donde generalmente se cortan los ca-  
nalizadores.

5 Para salir al paso de estos problemas existentes,  
se ha creado el objeto de la invención por la cual se soli-  
cita el presente privilegio de Modelo de Utilidad, hacién-  
dose constar que la finalidad de la idea que vamos a descri-  
bir seguidamente es proporcionar al mercado y al público en  
10 general un conductor de aire refrigerante en motores de  
vehículos.

15 El conductor de aire refrigerante en cuestión es  
de los que están constituidos a base de una banda elástica  
de contorno troncocónico, caracterizándose porque su boca  
de mayor diámetro para acoplamiento al radiador comprende  
sendas aletas inclinadas de anclaje, las cuales están opera-  
tivamente dispuestas para quedar ancladas en la ranura pre-  
vista al efecto en el radiador. Su otra boca, opuesta a la  
anterior, de menor diámetro para acoplamiento al ventilador  
20 presenta inferiormente sendos nervios paralelos de refuerzo  
quedando interrumpidos los citados nervios en aquellos pun-  
tos coincidentes con los soportes de la carcasa protectora  
del ventilador.

25 Con objeto de aclarar gráficamente la idea que se  
describe se acompaña a la presente Memoria, como parte in-  
tegrante de la misma, un juego de dibujos en los que se re-  
presenta lo siguiente:

30 En la figura 1ª, se ha representado un detalle en  
sección del montaje del canalizador sobre el radiador. En él  
podemos apreciar con total claridad que la banda presenta

174975



1971

1 dos bocas de acoplamiento de distintos diámetros -1- y -2-  
quedando en la parte interna de dicha banda un juego de aletas inclinadas -3- y por debajo de estas últimas podemos ver que existen nervios de refuerzo -4-.

5 En esta misma figura podemos observar que el lado externo -5- del radiador -6- presenta una acanaladura -7- donde van ancladas las aletas inclinadas -3-.

10 La figura 2ª, nos muestra una vista en sección vertical del canalizador en cuestión. Veamos que presenta un contorno troncocónico -8- que establece las dos bocas de distinto diámetro -1- y -2-, y como las aletas inclinadas de anclaje -3- se extienden sin interrupción por toda la parte interna de la banda que constituye el canalizador.

15 Por debajo de las aletas inclinadas -3- se ve con perfección los nervios paralelos de refuerzo -4- separados por una canal -9-, presentado dichos nervios -4- interrupciones -10- que afectan a ambos nervios -4- que constituyen el refuerzo de la boca de menor diámetro -2-.

20 De la descripción de los dibujos que antecede se deduce prácticamente la constitución y el funcionamiento del objeto de la invención, que es como sigue:

25 Sobre la carcasa del ventilador se instala la boca de menor diámetro -2- dotada de menor elasticidad que el resto de la banda que integra el canalizador, para conseguir al tiempo que una mayor resistencia en esta zona, un mayor afianzamiento de la banda sobre la carcasa del ventilador. Su otra boca de mayor diámetro -1- se instala en el lado externo -5- del radiador -6-, haciendo que las aletas inclinadas -3- coincidan en el interior de la acanaladura -7-, mientras que los soportes de la carcasa del ventilador se hacen

30



4975

1 coincidir con las interrupciones de los nervios de refuer-  
zo -4- y la separación existente entre estos últimos -9-,  
con lo cual se da por terminado el montaje del canalizador  
entre el radiador -6- y su correspondiente ventilador.

5 No se considera necesario hacer más extensa esta  
descripción para que cualquier persona usuaria de vehículo  
autimóvil comprenda perfectamente la idea que se desea pa-  
tentar, así como las ventajas que de su realización indus-  
trial han de derivarse, y que brevemente aludidas en sus  
10 puntos más señalados con las siguientes:

15 1ª.- Sencillez de fabricación. por cuanto que los  
elementos que integran el conductor de aire refrigerante en  
motores de vehículos, se elaboran a través de un proceso  
simplificado en cuanto a fases operativas, que es determi-  
nante de costos muy asequibles en general.

20 2ª.- Facilidad de montaje, gracias a la organiza-  
ción del conductor de aire refrigerante que permite un aco-  
plamiento rápido entre el ventilador y el radiador del auto  
móvil, practicable por el propio usuario, lo que se traduce  
en ahorros importantes de tiempo y mano de obra.

25 3ª.- La incorporación de los nervios de refuerzo  
en aquella zona donde, a consecuencia de las vibraciones  
lógicas del motor debido a la marcha del vehículo, experi-  
menta mayor desgaste y, por otro lado, los propios nervios  
permiten un anclaje sobre el ventilador mucho más resisten-  
te debido a la menor elasticidad de esta zona, todo lo cual  
repercute favorablemente en la resistencia del conductor de  
aire refrigerante.

30 4ª.- La inclusión de las aletas inclinadas en la  
zona de agarre prevista en el radiador repercute directamen



174975

1

te en el funcionamiento y, sobre todo, se eliminan aquellos  
anclajes rudimentarios a base de hilo de alambre que hasta  
ahora venian aplicándose, por lo que es evidente que el Mo-  
delo solicitado adquiere una utilidad práctica singular por  
el beneficio o efecto nuevo que aporta la función a que se  
destina.

5

10

Por todo ello, y para evitar posibles imitaciones  
se presenta esta solicitud, pidiendo la explotación exclusi-  
va de la idea descrita, de acuerdo con las consideraciones  
y puntos que se desean reivindicar, que se concretan en las  
páginas siguientes:

15

-----

20

-----

25

-----

30

174975



174975

1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

Hecha la descripción a que se refiere la memoria que antecede, es preciso insistir en que los detalles de realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir, que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre en los principios fundamentales de la idea, que son en esencia los que quedan reflejados en los párrafos de la descripción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables, en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones, proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando así el criterio del legislador en el sentido de que patentada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, presentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protección del objeto patentado se refiere, se halla confirmado por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la amplitud que debe darse a la protección solicitada, se redacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuerdo con lo que se establece en el último párrafo del apartado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusiva que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

174975

- 9 -



1

1ª CONDUCTOR DE AIRE REFRIGERANTE EN MOTORES DE VEHICULOS, del tipo constituido por una banda elástica troncocónica, caracterizado esencialmente porque su boca de mayor diámetro para acoplamiento al radiador comprende sendas aletas inclinadas de encaje, las cuales están operativamente dispuestas para quedar ancladas en la ranura prevista al efecto en el radiador, mientras que su boca opuesta de menor diámetro para acoplamiento al ventilador presenta interiormente sendos nervios paralelos de refuerzo, quedando interrumpidos los citados nervios en aquellos puntos coincidentes con los soportes de la carcasa protectora del ventilador.

5

10

15

2ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita "CONDUCTOR DE AIRE REFRIGERANTE EN MOTORES DE VEHICULOS".

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente Memoria, que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos que se acompañan.

20

Madrid, 7 de Diciembre de 1.971

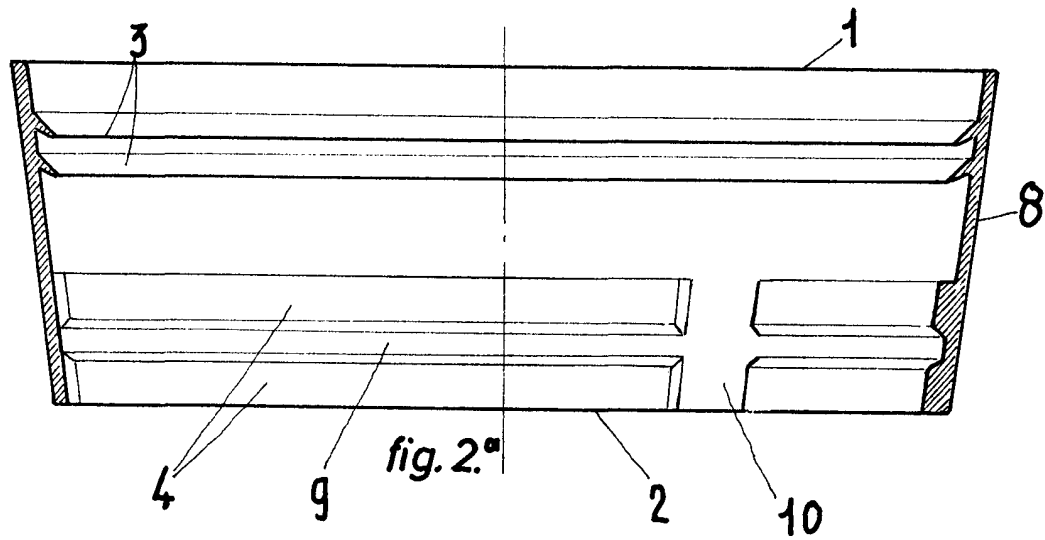
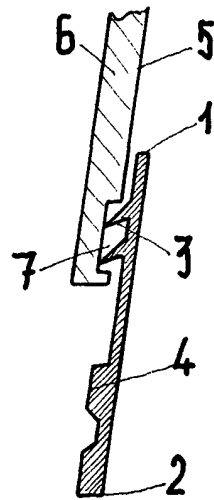
BERNARDO UNGRIA  
p.p.

25

30



fig. 1ª



**ESCALA VARIABLE**

Madrid, 7 de Diciembre de 1971

**BERNARDO UNGRIA**

P. P.