

190670



-9

1360P

No. 190.670

# MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

## MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. ANTONIO ALVAREZ RODRIGUEZ

RESIDENCIA: Cuba, 6-42.- MALAGA

ENUNCIADO: "VEHICULO PARA EL TRANSPORTE DE TRO-  
NOS DE SEMANA SANTA".

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



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 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  
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
10 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  
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
30 18 de Noviembre de 1.935).



1 Este invento se destina a un vehículo para  
transportar tronos de Semana Santa, y viene a resolver el  
problema que planteaban tales tronos como consecuencia de  
su peso que aunque variable oscila entre los tres y cuatro  
5 mil kgs., al tiempo de dotarlos de movimientos de vaivén  
semejantes a los que le dan los portadores tradicionales,  
y de elementos adicionales para poder pasar por calles es-  
trechas, parar e iluminar el trono.

Los tronos de Semana Santa se sustentan me-  
10 diante una mesa, que comporta de modo inferior unas vigas  
en las que se colocan los portadores; dichas vigas salen  
frecuentemente anterior y posteriormente al trono con ob-  
20 jeto de poder alojarse más portadores.

Como consecuencia del gran peso que repre-  
15 sentan los tronos, el número de portadores ha de ser elevado,  
y el peso soportado por ellos de todas formas excesivo.

Como consecuencia del problema de peso rese-  
ñado anteriormente, se utilizan tronos provistos de ruedas,  
pero tal procedimiento adolece del defecto de producir un  
20 movimiento uniforme, de tal modo que se suprime el caracte-  
rístico de vaivén que el paso acompasado de los portadores  
les comunica, por lo que este procedimiento de ruedas no  
tiene la acogida suficiente.

En el modelo ahora presentado a registro se  
25 le dan solución a ambos problemas, para lo cual comporta  
un vehículo provisto de ruedas y unas suspensiones con un  
juego de balancines y bielas articulados entre sí y a los  
medios de anclaje, con lo que el peso se suprime y el mo-  
vimiento de vaivén puede ser producido mediante pequeñas  
30 presiones laterales sobre el trono, comportando a tal fin  
unas vigas anteriores y posteriores sobre las que se sitúan



1 los portadores, que con el peso suprimido solo tienen que producir el movimiento de vaivén.

5 Las características ya mencionadas así como otras nuevas del invento, aparecen más detalladas en la descripción que sigue, tomada en unión de los dibujos que se adjuntan.

La figura primera es una vista en planta superior del vehículo.

10 La figura segunda es una vista en alzado lateral del vehículo.

La figura tercera es una vista en alzado frontal del vehículo.

La figura cuarta es una vista en alzado lateral del amortiguador, las bielas y el balancín.

15 La figura quinta es una vista en alzado frontal, con corte parcial, de la figura cuarta.

La figura sexta es una vista en planta superior del vehículo y la mesa del trono incorporada.

20 En la figura primera se reseña con (1) el chasis inferior, que en el modelo preferente de fabricación presenta un entramado de forma rectangular que se continúa anterior y posteriormente en unos brazos (2) con un cierto grado de inclinación inferior, y más separados por sus extremos que por la porción unida al entramado rectangular. En los extremos de los brazos y superiormente a estos existen dos puentes (3) que actúan a modo de soporte de otros más estrechos y largos (4) situados transversalmente a la dirección normal de marcha, y unidos mediante vigas laterales (5), perpendiculares a los puentes y situadas  
25  
30 próximas a los extremos de éstos.



190670

1

Sobre el chasis y en su extremo anterior existe un asiento (6) para el conductor que ventajosamente se situa de modo central, y coincidente con un volante (7), que mediante un juego de bielas (8) proporciona los giros de las ruedas delanteras (9).

5

Ventajosamente se pueden situar unos acumuladores en la parte inferior del asiento, con objeto de suministrar la energía eléctrica necesaria para iluminar el trono. Dichas baterías o acumuladores no se han representado con objeto de no complicar las figuras.

10

Mediante una palanca (10) próxima al conductor, éste puede girar las ruedas traseras, para lo cual la referida palanca se relaciona con una serie de bielas (12) articuladas entre sí y a las que directamente atacan en las ruedas posteriores (13).

15

Con la posibilidad de poder girar las ruedas anteriores y posteriores independientemente, se logra que el vehículo pueda maniobrar mejor en calles estrechas; esto se hace particularmente necesario cuando la longitud de trono es considerable.

20

En los puentes superiores anteriormente reseñados con (4), se alojan unos amortiguadores (14) que en el modelo preferente de fabricación son cuatro, y se sitúan próximos a los extremos de los puentes superiores, anterior y posterior.

25

Las figuras cuarta y quinta permiten apreciar la configuración de los amortiguadores, que presentan unos balancines (15), de forma doblemente arqueada y provistos de unos nervios (16), terminando inferiormente en un orificio por el que se aloja un pasador (17), que lo in-

30



1 terconecta con dos bielas (18) terminadas en sendos orifi-  
cios provistos de un pasador (19) de brazos emergidos la-  
teralmente. Superiormente al balancín existe una platafor-  
ma (20) de forma ventajosamente circular y provista de una  
5 prolongación superior en forma de tubo (21) de corta altura;  
apoyándose en la plataforma existe un muelle (22), que se  
aloja en el interior de un cilindro hueco (23) provisto de  
aleros superiores e inferiores de planta circular.

10 El cilindro hueco presenta un diámetro in-  
terno ligeramente inferior al del cuerpo reseñado con 20,  
con objeto de que este último pueda alojarse en el cilindro  
cuando el muelle se comprima.

13 Por el centro del muelle y del cuerpo ci-  
lindrico pasa un vástago (24) solidario al balancín.

18 Mediante los brazos emergidos del pasador  
reseñado con 9 los amortiguadores se fijan a los puentes  
superiores 4 con posibilidad de giro, y mediante el cuerpo  
(23) a una mesa (25) sobre la que se pone el trono, el cual  
20 puede oscilar con movimientos de vaivén mediante el juego  
entre las bielas y el balancín.

25 El vehículo está provisto de medios con-  
vencionales de freno.

30 No se considera necesario hacer más exten-  
sa esta descripción para que cualquier persona perita en la  
materia comprenda perfectamente la idea que se desea paten-  
tar, así como las ventajas que de su realización industrial  
han de derivarse.



190670

1

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.

5

10

15

20

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.

25

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

30

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



190670

1

1. VEHICULO PARA EL TRANSPORTE DE TRONOS DE SEMANA SANTA, caracterizado esencialmente por estar conformado por

5

un puente anterior situado en sentido transversal al normal de marcha, que se une a otro posterior y paralelo mediante dos vigas laterales y perpendiculares a los mentes, alojadas entre ellos y en situaciones próximas a sus extremos, conformando el conjunto un armazón que se apoya en un chasis inferior al que se acoplan cuatro ruedas provistas de

10

frenos hidráulicos, y articuladas de tal modo que el tren anterior puede ser girado mediante un volante en tanto que el posterior se acciona de modo independiente por medio de una palanca próxima al volante y al asiento del conductor, en cuya parte inferior existe un alojamiento previsto para acoplar baterías eléctricas de alimentación al circuito

15

eléctrico de trono, el cual se acopla sobre una mesa conformada por puentes que prevén alojamientos para el paso de cuatro vástagos de amortiguadores, que apoyan por su parte superior en la mesa, en tanto que por la inferior se articulan sobre el armazón, de tal modo que mediante suaves presiones laterales sobre la mesa del trono, éste adquiere un movimiento de vaivén semejante al que le dan los portadores de tronos tradicionales.

20

2. VEHICULO PARA EL TRANSPORTE DE TRONOS DE SEMANA SANTA, caracterizado según reivindicación primera y porque

25

los amortiguadores están conformados por un cilindro hueco en cuyo interior se aloja un resorte enfrentado entre dos superficies a modo de tapas, provistas de orificios centrales para el paso de un vástago o balancín que mediante una rótula inferior acopla dos bielas colaterales al balancín

30

y provistas de elementos de fijación en su extremo.



190670

- 9 MAY 1973

1

3. Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: "VEHICULO PARA EL TRANSPORTE DE TRONOS DE SEMANA SANTA".

5

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 13 Abril 1973

BERNARDO UNGRIA

P.P.

10

15

20

25

30

20

25

30



196070

196070

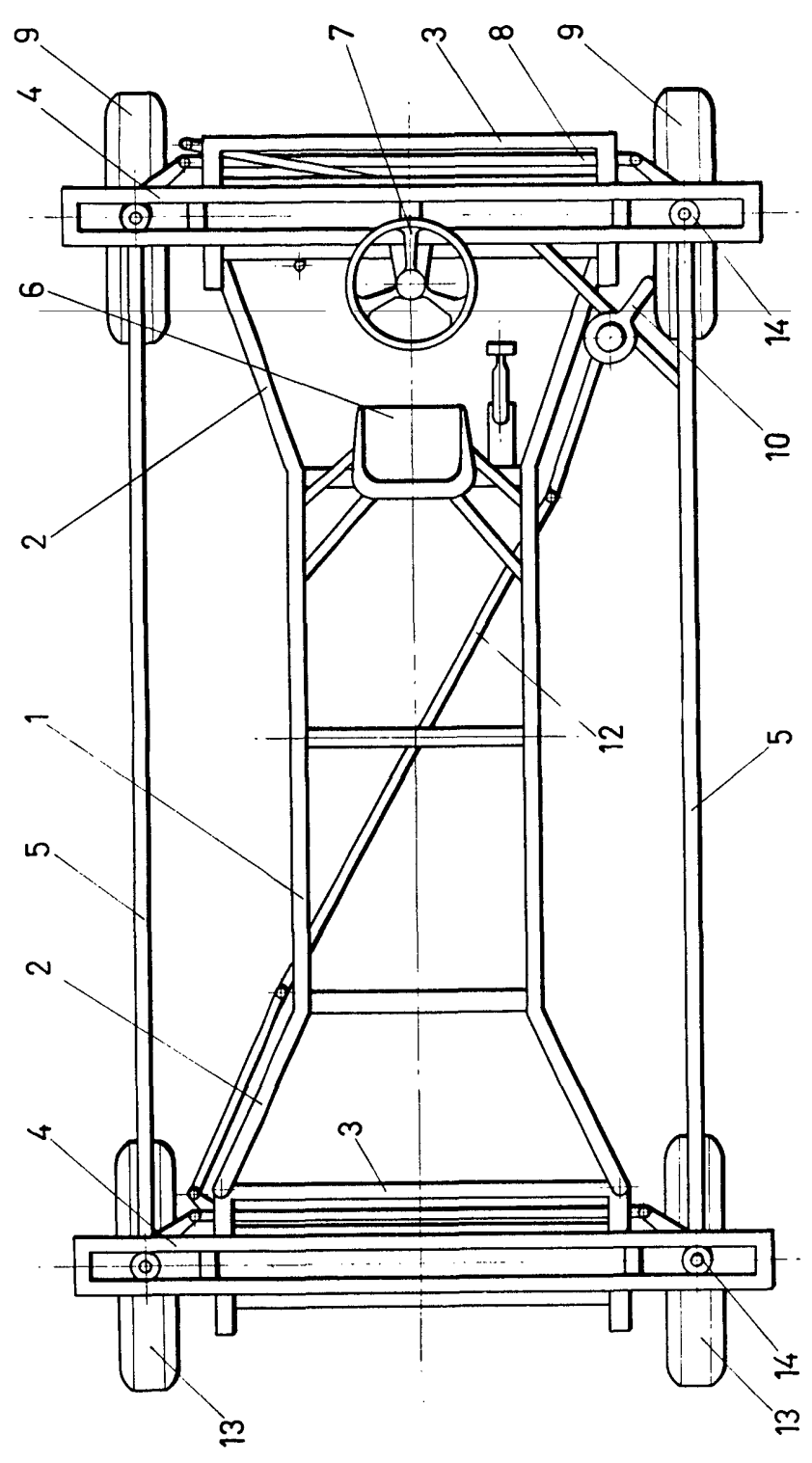


FIG-1

ESCALA VARIABLE

Madrid, 24 de Abril de 1973

BERNARDO UNGRIA  
P.P.

1900070

190070

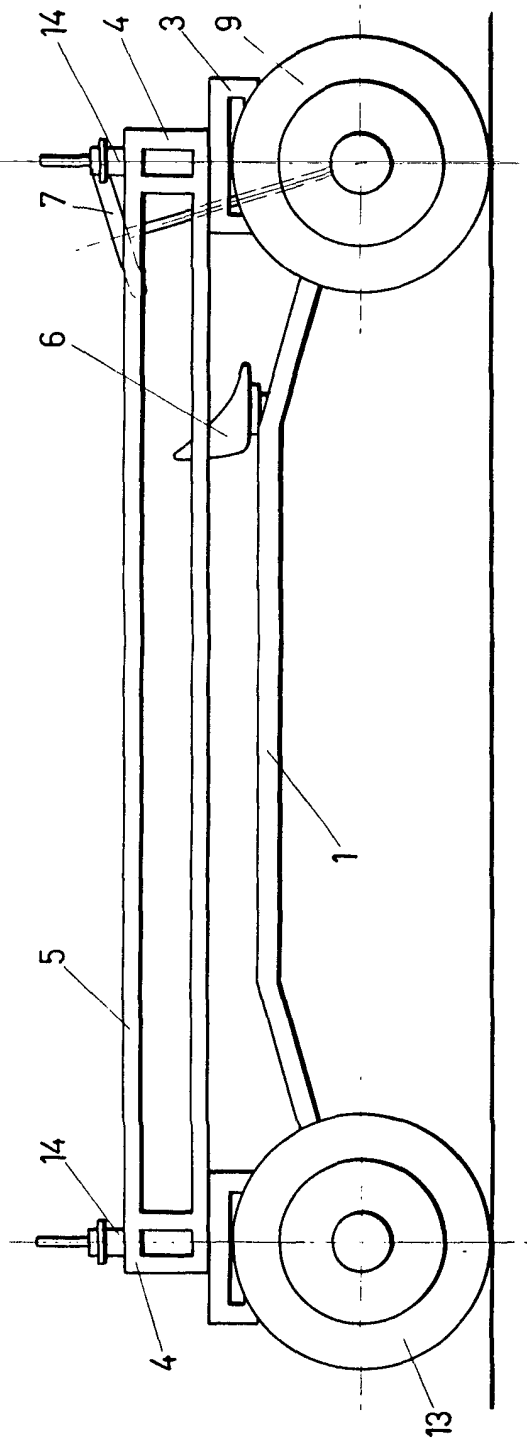


FIG-2

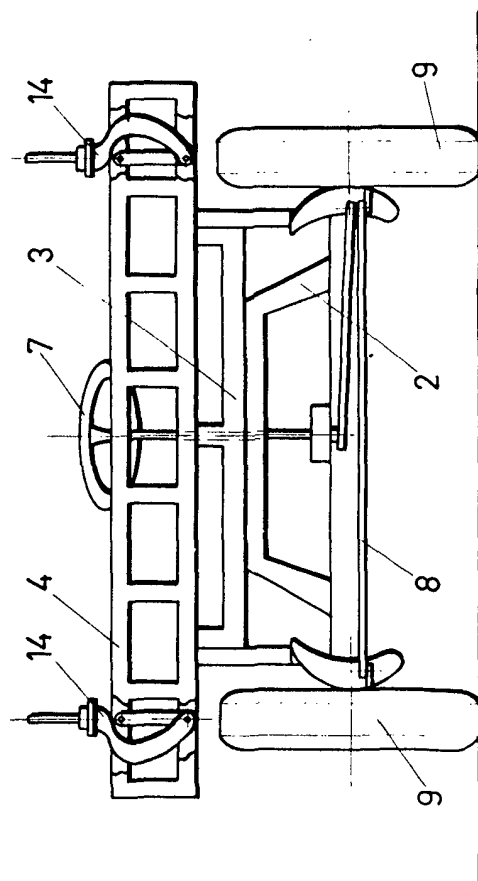


FIG-3

ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 13 de 30.01.13 de 1973  
 BERNARDO UNGRIA  
 P. P.

110

190670

10 5615  
-9 MAY 1973  
PATENT OFFICE  
0117 615

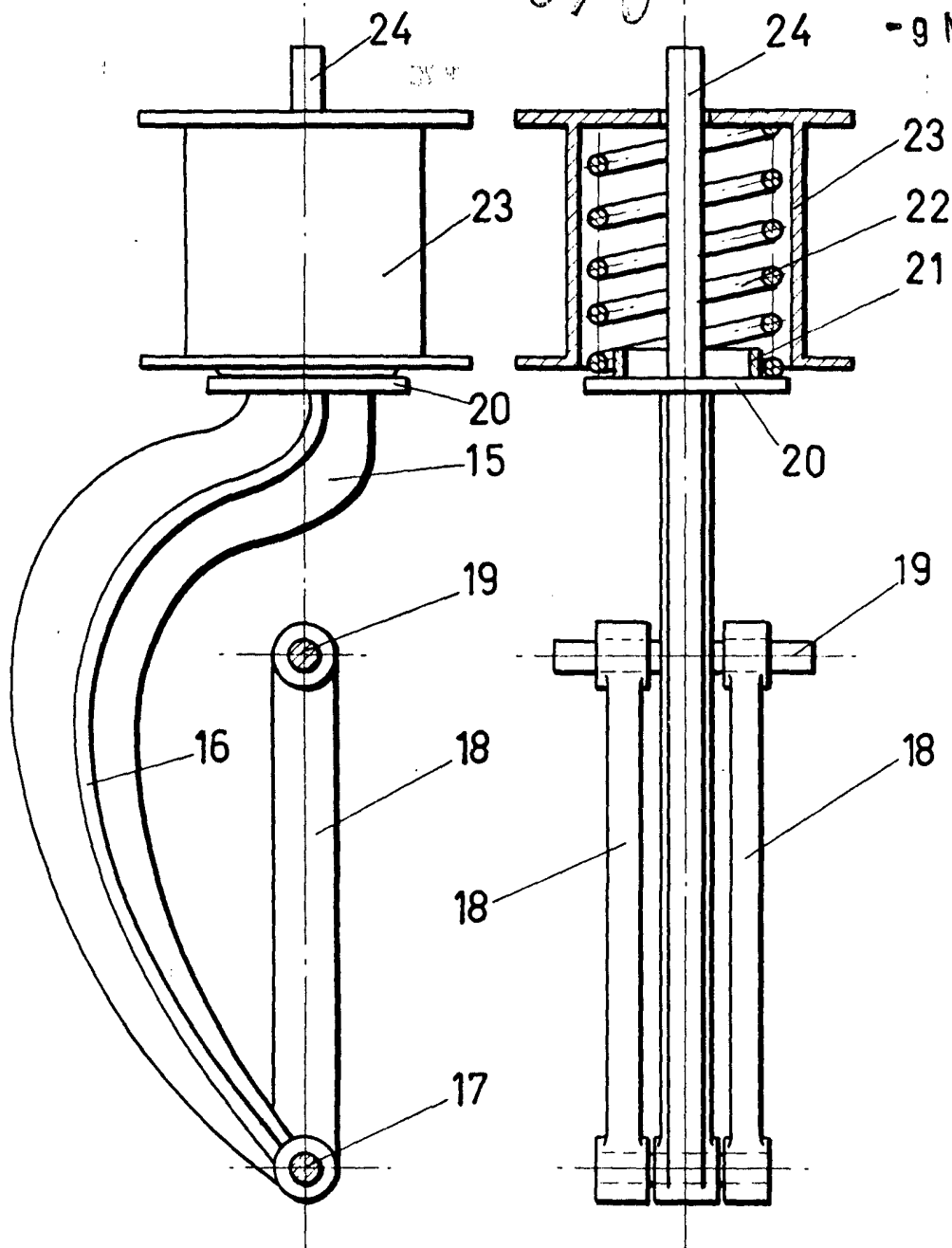


FIG-4

FIG-5

ESCALA VARIABLE

Madrid, 13 de abril de 1973

BERNARDO. UNGRIA

P. P.

750076



25

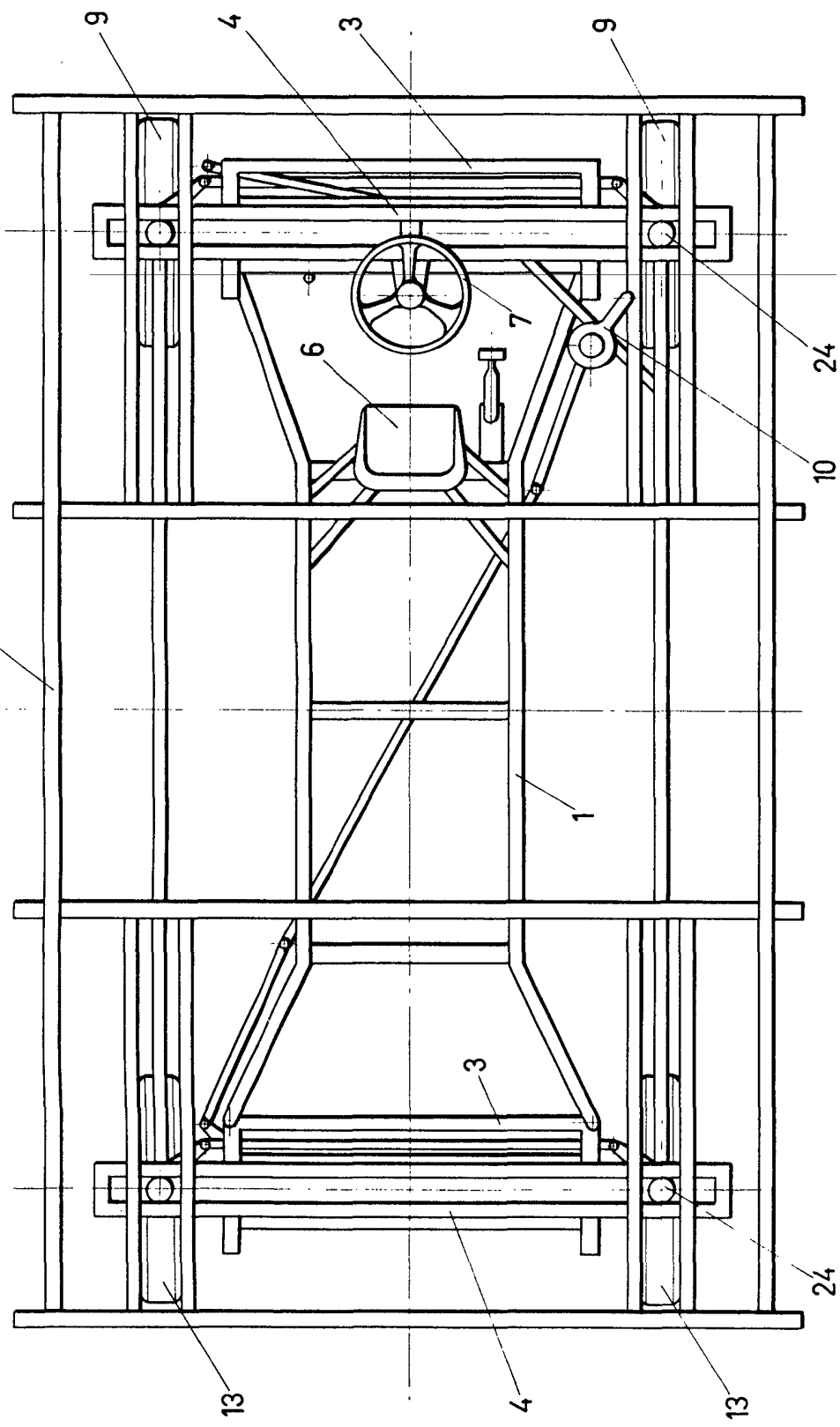


FIG-6

ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 23 de abril de 1973  
 BERNARDO UNGRIA  
 P. P.

*Handwritten signature or initials*