



17 ABR 1979

Int. Cl.<sup>3</sup>: B65J

192502

PROCEDE DE LA PATENTE DE INVENCION 380.068

# MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un

## MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: TRANSPORTES Y DISTRIBUCION, S.A.  
(TRADISA)

RESIDENCIA: P<sup>o</sup> Zona Franca, 240 BARCELONA.-

ENUNCIADO: JAULA PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS.

Prioridad: Patente n.º del



02

1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

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 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 descubrimientos de tipo científico (Artº. 47).

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, 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 1935).

192502



1 Corrientemente, la industria automovilística, solu-  
ciona y ejecuta muchas fases de su producción fuera de la -  
factoría principal, en la cual se recogen los conjuntos par-  
5 ciales realizados en sus industrias auxiliares, y son monta-  
dos, dando lugar a unidades terminadas.

Existen modelos de automóviles que por sus caracte-  
rísticas cuantitativas, es decir, por el número de unidades  
programadas en unidad de tiempo, no resulta rentable el mon-  
taje de cadenas de trabajo, cuya producción ha de ser reduci-  
10 da.

Por otra parte, la casi totalidad de la mecánica -  
de estos vehículos proviene de otros modelos de producción -  
rentable, y cuyas cadenas funcionan a pleno ritmo.

La única parte que tiene una entidad totalmente -  
15 propia suele ser chasis y carrocería, que modernamente por -  
ser monocasco forman un todo indivisible.

Las carrocerías monocasco incorporan de por sí to-  
dos los elementos necesarios para sostener y fijar sobre sí  
misma el resto de los componentes del vehículos; suelen cons-  
20 truirse en factorías que distan kilómetros del lugar de mon-  
taje y por tanto deben ser transportadas hasta allí por me-  
dios rápidos y seguros.

En general, este transporte suele efectuarse por -  
carretera y en vehículos cuya plataforma de carga pueda con-  
25 tener el mayor número posible de carrocerías terminadas.

El mayor problema que afecta al transporte consis-  
te precisamente en su rentabilidad, teniendo en cuenta que -  
la relación volumen peso del objeto a transportar se inclina  
totalmente hacia el volumen.

30 En efecto, las dimensiones de las carrocerías ocu-



1 pan un espacio tal, que con solo tres o cuatro unidades esti-  
badas, absorben la superficie total de carga, pero en cambio  
se aprovecha la capacidad resistente del vehículo que les -  
transporta.

5 El problema se agrava atendiendo a que el material  
que se transporta es sumamente delicado, ya que cualquier -  
golpe o rozadura afectan su integridad.

Una solución al problema se le pretendió dar dotan-  
do de pisos a los vehículos de transporte, pero si por un la-  
do esto aumenta la capacidad de cada uno de los viajes, por -  
10 el otro aumenta los tiempos de carga y descarga, con lo que  
el beneficio o ahorro es despreciable pues no hemos de olvi-  
dar que estas carrocerías están desprovistas de ruedas y por  
tanto, deben cargarse con grúa y depositarse luego junto a  
15 las cadenas de tratamiento previo al montaje, entendiéndose de-  
capado y pintura.

La solución a este problema sería a no dudar inmo-  
vilizar la carrocería sobre un bastidor resistente, el cual  
bastidor estuviera dotado de elementos laterales que cubrie-  
ran totalmente los flancos y parte restante de la carrocería  
20 protegiéndola de rozaduras y golpes que pudieran deteriorar-  
la.

Una vez conseguido ello, nada sería más fácil que  
estibar las jaulas contenedoras de las carrocerías, de mane-  
ra que situadas de canto sobre la plataforma de carga permi-  
tirían cuadruplicar la capacidad del transporte aumentando -  
25 la rentabilidad del mismo a la par que disminuiría los gas-  
tos de transporte por unidad transportada, lo que en defini-  
tiva redundaría en disminuir los costos de fabricación por uni-  
dad terminada.  
30

1002



1 Fácilmente se desprende de todo lo expuesto que el  
objeto de la invención es precisamente una jaula para trans-  
porte de carrocerías, que por extensión puede incluso apli-  
carse a vehículos terminados y por tanto aumentar el rendi-  
5 miento de carga transportada y disminuir los costos unita-  
rios que por este concepto gravan sobre cada unidad.

Esta solución presentaba un serio problema, sin re-  
solver el cual, no era posible la consecución de la idea base  
de esta realización.

10 El problema, evidentemente, radicaba en la inmovi-  
lización de la carrocería a la base resistente, condición in-  
dispensable para que el conjunto pueda estibarse en una posi-  
ción que ocupe la menor superficie posible de carga.

15 Como se sabe, todos los vehículos automóviles pre-  
sentan en la parte inferior de la carrocería, es decir, en -  
los bajos de la misma unos puntos resistentes, los cuales es-  
tán destinados a servir como anclajes para remolque, puntos  
de aplicación para el elevador de mano que el vehículo aporta  
20 en su dotación de herramientas y que permiten al usuario  
solventar un pinchazo y puntos de apoyo para elevadores hi-  
dráulicos.

Estos puntos de apoyo o resistentes, están situa-  
dos en lugares estratégicos del vehículo y garantizan un an-  
claje perfecto para fijar el conjunto a la base resistente.

25 La fijación de la carrocería a la base resistente  
se realiza por engatillamientos y topes situados en la pro-  
pia base resistente, con lo que una vez la carrocería queda  
trabada, ésta y la base resistente forman un conjunto perfec-  
tamente indeformable.

30 La base resistente comporta abisagrados a ella, -



1 los elementos laterales necesarios para que una vez dispues-  
ta y asegurada la carrocería sobre la mencionada base, éstos  
se armen por rebatimiento y la carrocería quede totalmente -  
protegida por un armazón exterior indeformable que se consti-  
5 tuye en una jaula.

Con objeto de que las operaciones de armado y des-  
montaje de la jaula o armazón resistente puedan ejecutarse -  
con la máxima rapidez, los elementos de enganche que se com-  
plementan con las bisagras están constituidos por un gancho  
10 en el que juega un cierre de palanca, el cual cierre una vez  
dispuesto y asegurado garantiza la integridad del conjunto -  
armado.

Naturalmente, las dimensiones, disposición de los  
enganches, situación de los elementos de fijación de la ca-  
15 rrocería al chasis y elementos estructurales variarán según  
sea el modelo del vehículo a que se adapte, pero siempre en  
esencia se mantendrán los principios fundamentales que son -  
objeto de esta patente.

A fin de ilustrar gráficamente la idea expuesta se  
20 acompañan hojas de dibujos en donde se han representado un -  
ejemplo de la aplicación del objeto de esta patente a un mo-  
delo de automóvil cualquiera.

En la fig. 1, se ha dibujado de forma esquemática  
un bastidor de automóvil en donde se aprecian los puntos re-  
25 sistentes situados en los bajos. En -1- se señala la carro-  
cería monocasco; -2- punto resistente para remolque y eleva-  
dor hidráulico; -3- puntos de aplicación del elevador manual  
(gato) y -4- punto de aplicación del elevador hidráulico y -  
remolque.

30 En la fig. 2, se ha representado de una forma tam-



1 bien esquemática el bastidor resistente -5-; los laterales -  
-6- y -7-; los abisagramientos -8- y los travesaños de refuer  
5 zos -9-; así como los suplementos -10- solidarios a los late  
rales -7- cuya misión es proteger al marco del parabrisas del  
vehículo, ya que el tomado como ejemplo no posee tejadillo,  
y por tanto, no requiere mayor amplitud de los laterales -6-

Sobre el bastidor resistente -5- se han dispuesto  
el pasador -11- que inmoviliza el punto resistente de la ca  
10 rrocería -2-; los gatillos -12- que inmovilizan los puntos -  
-3- de la carrocería y el gatillo doble que al encerrojarse  
sobre el punto resistente -4- completa la sujeción de la ca  
rrocería al bastidor resistente.

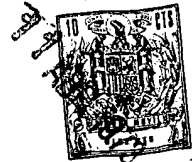
En la fig. 3, se ha representado un detalle de uno  
15 de los gatillos que se encerrojan en los alojamientos resis  
tentes para aplicar el elevador manual; destacan perfectamen  
te el bastidor resistente -5-; la carrocería -1-; el lateral  
de la jaula; el punto resistente -3-, solidario al bastidor;  
el gatillo -12- dotado del resorte expansor -14- y el tope -  
-15- que junto con el existente en el otro lado inmovilizan  
20 esa parte del vehículo.

En la fig. 4, se ha representado en detalle al con  
junto inmovilizador -11-, observándose perfectamente su actu  
ción con respecto al punto resistente -2-.

Perfectamente se percibe el asiento -16- que apoya  
25 do directamente sobre el bastidor resistente -5-, está dota  
do de las cartelas -17- que a la vez que sirven como inmovi  
lizador lateral de la carrocería, actúan como pasantes al pa  
sador -18- el cual pasador combina con el cerrojo de seguri  
dad -19- dispuesto sobre el asiento -16-.

30 El asiento -16- acoge directamente sobre él, el -

152302



1 punto resistente -2- solidario a la carrocería -1-.

En la fig. 5, aparece un detalle del doble cerrojo de engatillamiento -13-, actuando sobre el punto resistente de la carrocería -4-.

5 Se observa como el punto resistente -4- solidario a la carrocería -1-, se apoya directamente sobre la sufridera -23-, mientras está engatillado por el cerrojo -20- y se inmoviliza lateralmente por los topes -19-.

10 El cerrojo -20- se desliza longitudinalmente por las guías -22- y su acción constante de trabajo está motivada por el resorte -21-.

15 Una vez situada la carrocería sobre el bastidor resistente, aquella queda centrada entre los topes del bastidor y apoyada sobre los asientos que éste comporta, quedando firmemente unida al bastidor y totalmente inmovilizada en él.

En la fig. 7, se ha representado el conjunto armado, es decir, carrocería y jaula en total disposición de transporte.

20 En la fig. 8, se muestra un detalle del enganche entre laterales, el tipo de enganche es conocido y adoptado en todos los casos en que a la par que seguridad se busca la rapidez de enganche.

25 En el encabezamiento de esta memoria se han expuesto las dificultades y problemas que el transporte de vehículos apareja, la solución objeto de esta patente representa una clara ventaja sobre todos los procedimientos utilizados hasta ahora, y aunque en el ejemplo y a lo largo de la memoria se ha venido hablando de carrocerías, bien pudiera en muchos casos transportarse vehículos terminados mediante las jaulas  
30 que a continuación se reivindican, ya que únicamente impiden



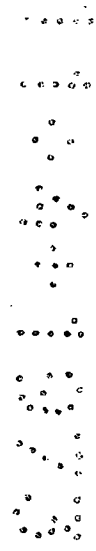
1 al vehículo a transportar que se altere en éste su posición,  
los líquidos dispuestos en batería, circuitos hidráulicos y  
circuitos de refrigeración; líquidos que cómodamente pueden  
5 ser dispuestos en los lugares de destino que suelen ser siem  
pre agencias oficiales de las propias industrias a cuenta de  
las cuales se efectúa el transporte y son lugares que cuen-  
tan con instalaciones de mantenimiento y mecánica adecuadas.

Esta salvedad se hace con idea de que no solamente -  
las carrocerías acabadas de plancha, sino que incluso los -  
10 vehículos terminados pueden ser transportados en estas jau-  
las que aumentan la capacidad del vehículo de transporte; -  
que pueden ser utilizadas en cualquier vehículo sin que éste  
requiera acondicionamientos especiales y que reduciendo el -  
valor unitario por carga, aumenten la rentabilidad de cada -  
15 uno de los viajes útiles, con lo que muy directamente repre-  
sentan un beneficio para el usuario a la vez que el transpor-  
tista.

20

25

30





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  
5           en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la des-  
cripción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vi-  
gente sobre Propiedad Industrial, establece como no paten-  
tables, en su apartado tercero, "los cambios de forma, di-  
10           mensiones, proporciones y materias de un objeto ya patenta-  
do" fijando así el criterio del legislador en el sentido  
de que patentada una idea que pueda dar lugar a una reali-  
dad práctica e industrializable, nadie podrá apoyarse en  
ella para, a pretexto de haber introducido ligeras modifi-  
15           caciones, presentarla como nueva y propia.

          Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción 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,  
20           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 re-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25           tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

          En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
30           guientes:



112302

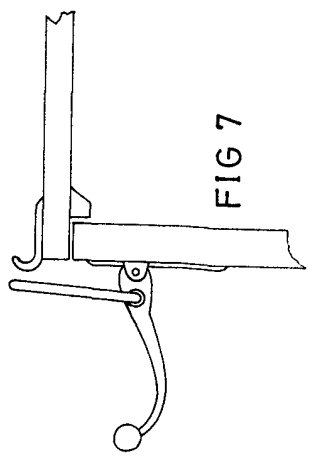
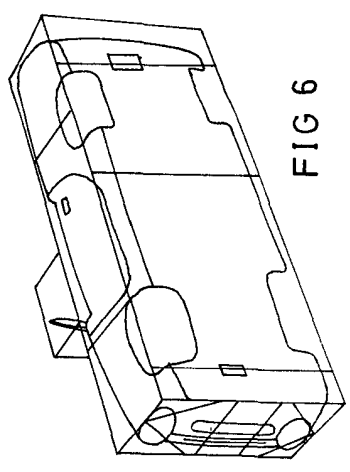
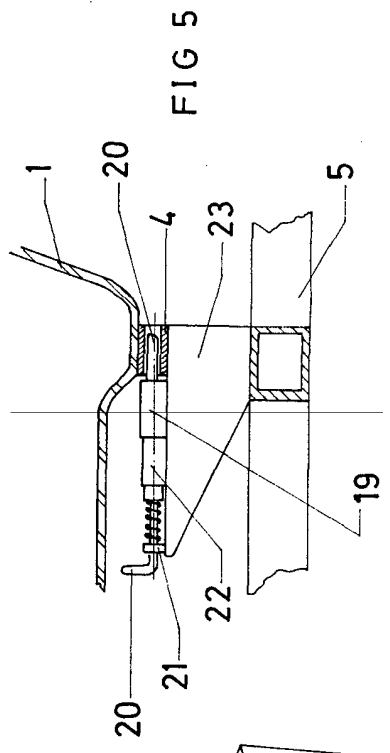
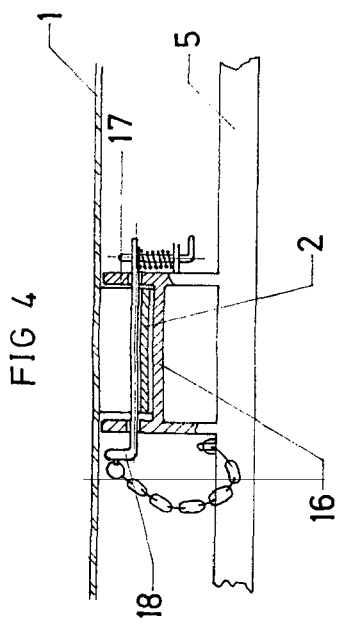
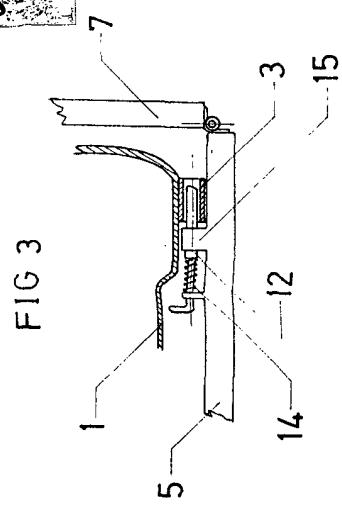
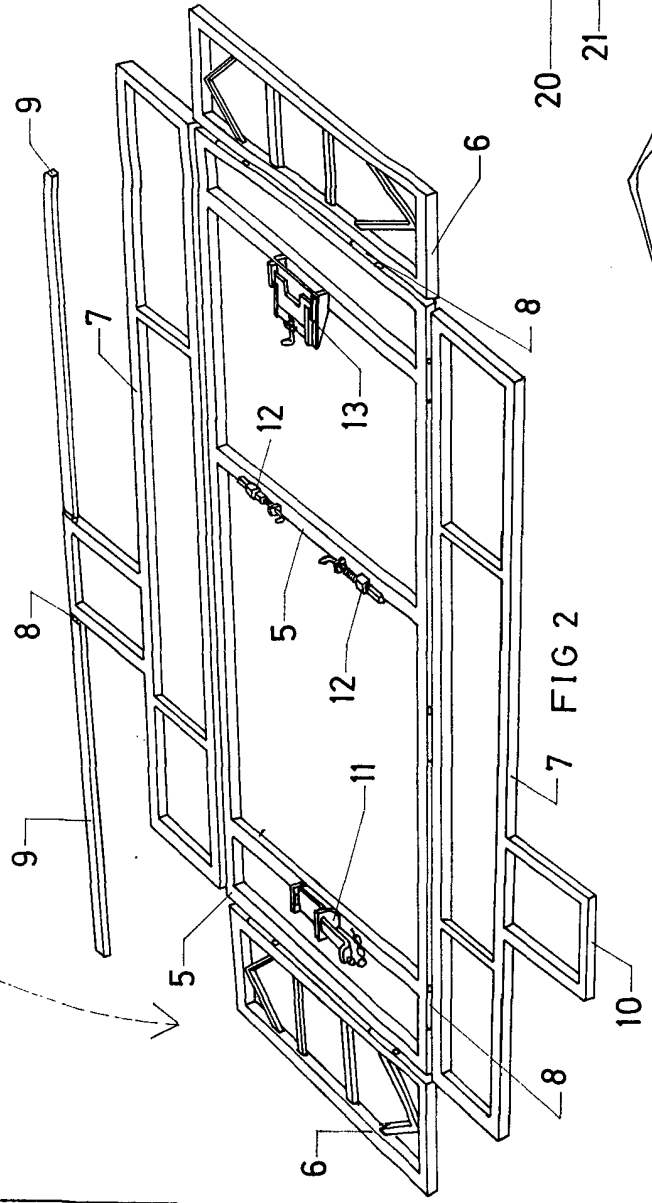
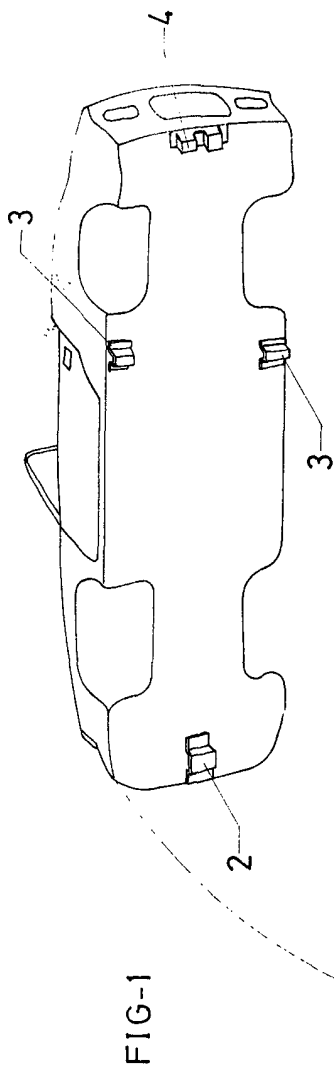
1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

1.- JAULA PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS, caracterizada esencialmente porque consiste en disponer sobre una base resistente e indeformable, medios de anclaje y sujeción situados cercanos a sus testeros, que se corresponden con los refuerzos previstos convencionalmente en el bastidor de un automóvil para el remolque y/o la elevación hidráulica por los puntos situados en el frente y la trasera del vehículo, y medios de engatillamiento situados lateralmente con respecto a la base resistente, que se corresponden con los cajetines previstos convencionalmente para la elevación lateral del vehículo mediante el gato de dotación previsto en el mismo; y caracterizada además porque la base resistente está dotada de marcos también resistentes, abisagrados a las laterales del bastidor y dotados de medios convencionales capaces de mantener, con el auxilio de tirantes y travesaños, el conjunto montado y rígido, conteniendo el vehículo fijado a la base resistente.

2.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita: -  
JAULA PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS.

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

Madrid, 26 de mayo de 1.970  
BERNARDO UNGRIA  
p.p.



ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 26 de Mayo de 19...  
 BERNARDO UNGRIA  
 P. P.