

206859



F. C. 20-5-1976

Int. Cl.: B62B

Nº 206.859

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. JOSE ANTONIO MARTIN ARCADIO, D. JOSE GONZALEZ ARCAS Y D. JUAN ANDRES GONZALEZ AROCAS.

RESIDENCIA: Calle Santiago de Les, s/n - ALCUDIA DE

CARLET (Valencia)

ENUNCIADO: CARRO DE TRANSPORTE INTERIOR.

Prioridad: Patente n.º del

TR



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
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
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de
30 18 de Noviembre de 1.935).

20



1

La presente invención, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un carro de transporte interior, el cual, gracias a sus especiales características constructivas y funcionales, se halla situado en un plano de neta superioridad con respecto a los carros que, con las mismas finalidades, existen en el mercado.

5

Basicamente, se trata de un chasis formado por un armazón de tubos y perfiles, debidamente arriostrados, donde se define un montante anterior donde se establece el pasamanos para manejo del carro, así como un puente u horquilla donde queda ubicada la rueda directriz vinculada a una palanca a cuyo través se maneja.

10

La parte posterior del carro que nos ocupa cuenta con otro montante en cuya extremidad superior va montada una tolva en estado basculante. Este apoyo basculante está formado por dos semiejes que, axialmente alineados en la propia tolva, pivotan en los perfiles constitutivos del citado montante posterior, prolongándose uno de tales semiejes hasta originar una barra que dé forma al asidero de volcado para verter el contenido de la tolva.

15

20

El carro de transporte queda completado con la aplicación en este montante posterior de una pareja de ruedas conducidas que, junto a la directriz, constituyen los puntos de gravitación y rodadura para el carro de transporte en cuestión.

25

Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con el fin de ayudar a la mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva formando parte integrante de la misma, una hoja de planos donde se representa lo siguiente

30



1 te:

Figura 1ª.- Corresponde a una vista en perspectiva del carro de transporte interior que constituye el objeto de la presente invención. En esta ilustración la tolva aparece en estado de recibir o almacenar carga, es decir, no se ha roto su enclavamiento respecto al chasis para hacer factible su basculación en el sentido que indica la flecha.

Figura 2ª.- Representa una vista en perspectiva parcial del carro con la tolva en el posicionamiento correspondiente al vaciado de la misma. Este movimiento basculante ha sido manualmente ejecutado a través de la barra transversal al eje horizontal donde pivota la tolva.

Como puede observarse a tenor del plano comentado, el carro de transporte interior a que se refiere la presente memoria se conforma a partir de un bastidor o armazón 1 de tubos y perfiles, donde se define un plano horizontal 2 a modo de base, y dos montantes verticales 3 y 4.

De estos montante, el referenciado con 3 corresponde al situado en la parte posterior del carro, y está constituido por dos perfiles 5, en forma de U, entre cuyas extremidades superiores es retenida la tolva 6, mientras que las inferiores reciben el anclaje solidario de las ruedas 7.

Este montante 3 se rigidiza a la base 2 merced al arriostramiento que del mismo ejercen los elementos inclinados 8, mientras que la estabilización entre si de los perfiles 5 que le dan forma queda encomendada a los travesaños 9 y 10.

Haciendo de nuevo mención a la tolva 6, se observa que la misma es retenida en un estado de basculación merced a dos semiejes 11 que la misma comporta colateral y



1 axilmente alineados. Estos semiejes 11 pivotan en orificios
practicados en los mencionados perfiles 5 dando lugar a un
imaginario eje horizontal para que la tolva 6 bascule tal co
mo se representa en la figura 2ª.

5 Tanto la basculación para vaciar la tolva 6 como
el movimiento de giro opuesto para volverla a posicionar en
condiciones de recibir una nueva carga se fija en sus puntos
críticos merced al concurso del travesaño 9, figura 2ª, ya
que la posición del mismo respecto a los perfiles 5 condicio
10 na a éste, además de como dijimos para rigidizar entre sí
a los mencionados perfiles 5, a constituir un tope determing
tivo de los citados movimientos basculantes de la tolva 6,
toda vez que tal travesaño 9 quede comprendido dentro del
arco que describe la tolva 6 con centro en su eje horizontal
15 de basculación.

Por otra parte, el volcado de la susodicha tol-
va 6 se realiza a mano mediante el gobierno de la barra 12
directa y transversalmente solidaria de uno de los semiejes
11. Naturalmente esta acción ha de llevarse a cabo una vez
20 se encuentre suelta la pequeña cadena 13 que enclava la tol-
va 6 al montante 3 durante el tiempo empleado en cargar y
transportar el producto de que se trate.

La parte delantera del carro, esto es, el montan
te 4, es un bastidor, a modo de puente abierto por la base,
25 donde queda ubicada la rueda directriz 14 entre las ramas
de una horquilla 15 directamente conexionada a la palanca 16
a cuyo través se maneja dicha rueda 14, y consecuentemente,
se conduce el carro al ser impulsado éste por el pasamanos
17 que superiormente remata la estructura del aludido mon-
30 tante anterior, 4.



20901

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: \



1

5

10

15

20

25

30

1. CARRO DE TRANSPORTE INTERIOR, esencialmente caracterizado por conformarse a partir de un bastidor o armazón de tubos y perfiles, donde se define un plano horizontal, a modo de base, y dos montantes verticales, uno posterior y otro anterior, estando el posterior convenientemente arriostado a la base mediante sendos puntales tendidos inclinadamente; habiendose previsto que este montante posterior está constituido por dos perfiles, en forma de U, entre cuyas extremidades superiores, paralelas entre sí, es retenida una tolva en estado basculante merced a dos semiejes que la misma comporta colateral y axialmente alineados, cuales semiejes pivotan en orificios practicados en los mencionados perfiles de este montante posterior, prolongandose uno de los aludidos semiejes para recibir transversalmente una barra que constituye el asidero de volcado de la tolva; con la particularidad el montante anterior de ser un elemento con forma de puente, donde la rama horizontal es el asidero de manejo del carro, existiendo dos nuevas ramas horizontales inmediatamente por debajo de aquella que son perpendicularmente atravesadas por una barra vertical en cuyo extremo inferior se ancla una horquilla portadora de la rueda directriz del carro, mientras que por su extremo superior recibe el acoplamiento de una palanca como organo a cuyo través se acciona manualmente dicha rueda, la cual es soporte de rodadura junto con otras dos ruedas montadas en las extremidades inferiores del montante posterior del carro.

206859



1

2. Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita: CARRO DE TRANSPORTE INTERIOR.

5

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

Madrid, 23 Octubre 1.974

BERNARDO UNGRIA

p.p.

10

15

20

25

30

29 NOV 1974

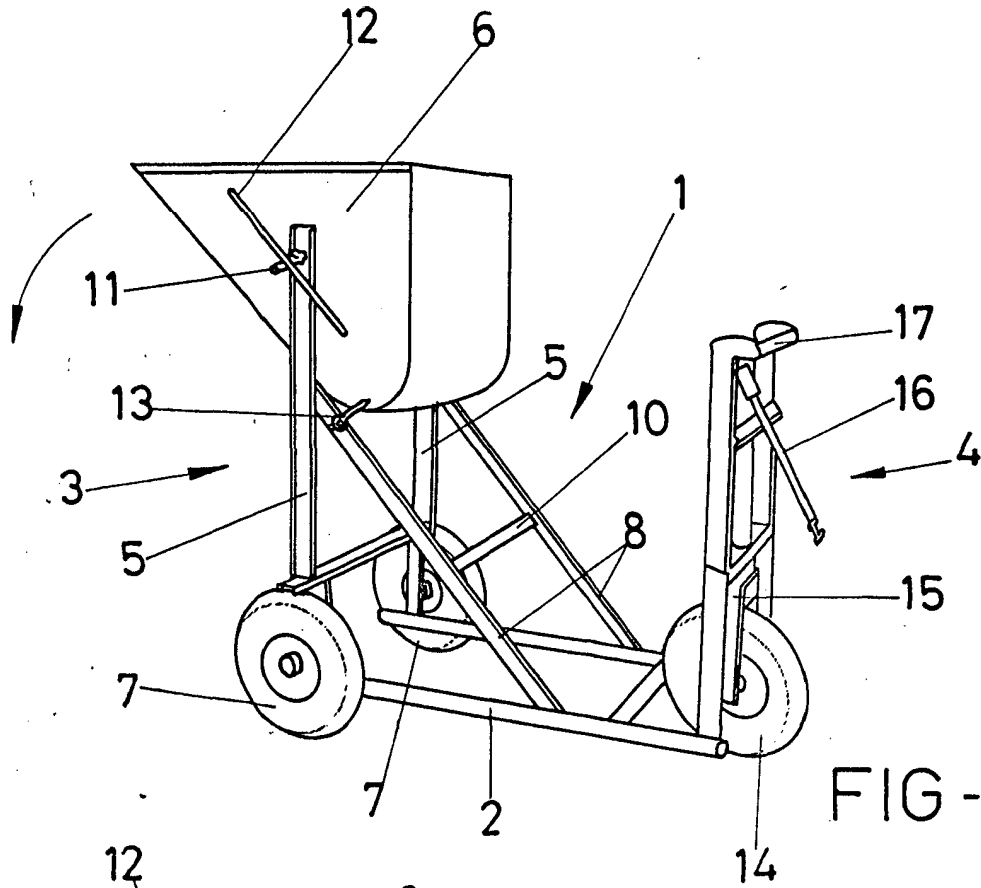


FIG-1

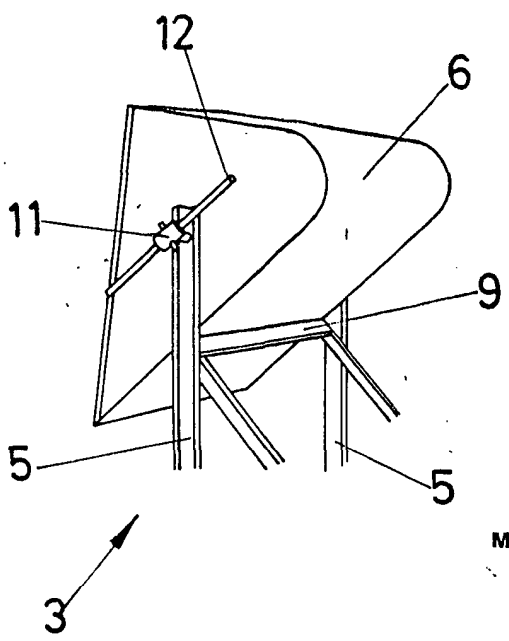


FIG-2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 23 de octubre de 1974

BERNARDO UNGRIA

P. P.