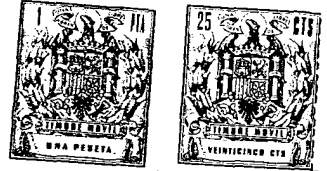




ESPAÑA

19 ES	11	NUMERO	10 Y
	21	226.080	
	22	FECHA DE PRESENTACION	
		1-2-77	

226080  
MODELO DE UTILIDAD



30 PRIORIDADES	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
----------------	-----------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	A 47 B

64 TITULO DE LA INVENCIÓN

"CARRO DE RODADURA PERFECCIONADO PARA GUIAS DE CAJONES O SIMILARES".

71 SOLICITANTE (S)

INDUSTRIAS AUXILIARES, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Magallanes, 16. -GUETARIA- (Guipuzcoa).

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON.

MV/ah/6.235

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin  
la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el privilegio  
de explotación industrial y comercial exclusivo en el territorio  
nacional de un Modelo de Utilidad, de acuerdo con la vigente Le-  
5 gislación, que, como el enunciado indica, se trata de "CARRO DE  
RODADURA PERFECCIONADO PARA GUIAS DE CAJONES O SIMILARES".

En el montaje de cajones, cestas o estructuras  
analogas, se vienen utilizando convencionalmente sendas parejas de  
perfiles que se enclavan a los laterales del cajón y del mueble  
10 respectivamente, en orden a conseguir un correcto soporte del ca-  
jón, así como un perfecto guiado del mismo en sus posibles despla-  
zamientos.

El objeto de la presente invención es un carro  
de rodadura, para las guías de cajones, del tipo de las señaladas  
15 anteriormente, el cual carro, permite obtener un perfecto montaje  
y guiado del cajón, con unos elementos constitutivos que ofrecen  
una gran sencillez, tanto de realización, como de montaje.

De acuerdo con la invención, cada carro precon-  
20 zado, se constituye por un cuerpo principal monopieza de material  
sintético o carro propiamente dicho, el cual cuerpo, define a to-  
do lo largo de él un acanalado central y comporta sendos juegos de  
roldanas, con posibilidad de giro libre.

Las roldanas de uno de los juegos, van dispues-  
tas escoltando al citado acanalado central, a la vez que asoman  
25 tanto por la zona superior como por la inferior del propio carro;  
de modo que una vez dispuesto éste en el interior de la correspon-  
diente guía-carril, las antedichas roldanas establecen contacto di-  
recto con las alas de esta guía, permitiendo así el perfecto des-  
plazamiento del carro a lo largo de la misma.

30 Por otra parte el mencionado acanalado central,

1 define el oportuno alojamiento de paso para la otra guía, de modo  
que en los desplazamientos del cajón, tanto en el sentido de su  
penetración, como en el de su extracción, la citada guía que pene-  
tra en el acanalado central del carro, establece contacto con las  
5 roldanas que escoltan al acanalado, lo que se traduce en el con-  
siguiente desplazamiento del carro a lo largo de la guía-carril,  
estableciéndose así que los desplazamientos de la otra guía res-  
pecto a esta última, sean de un dimensionado doble que los del  
propio carro.

10 En relación con este juego de roldanas, se ha  
previsto que el propio cuerpo principal del carro, determine unos  
apéndices, a modo de paletas, que cumplen funciones de tope, a la  
vez que hacen efectivo un barrido sobre la respectiva ala de la  
guía-carril, en orden a retirar del camino del carro, todo aquello  
15 que pueda dificultar el perfecto desplazamiento por rodadura del  
mismo.

20 Las roldanas del otro juego, van dispuestas  
según un posicionamiento transversal respecto al cuerpo principal  
del carro, asomando así por los laterales del mismo, de modo que  
hacen efectivo un perfecto apoyo de rodadura lateral del cajón.

25 Por otra parte, se ha previsto que el propio  
cuerpo principal del carro, determine en relación con uno de los  
extremos de su acanalado central, una expansión, que por una par-  
te presenta un tramo enrampado, para guiar así la entrada inicial  
de la respectiva guía, en tanto que por la otra parte constituye  
un rehundido, en funciones de alojamiento de tope para evitar así  
la extracción involuntaria de dicha guía.

30 Para comprender mejor la naturaleza del inven-  
to, en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de  
su utilización, no siendo en absoluto limitativa y susceptible,

1 por ello de las modificaciones accesorias que no alteren las características esenciales.

La figura 1 muestra una vista en planta inferior correspondiente a la figura 2.

5 La figura 2 es una vista en alzado del carro (1) preconizado, que ha sido representado según un ejemplo no limitativo de realización práctica.

La figura 3 es la vista en sección 3-3 indicada en la figura 2.

10 La figura 4 es una vista esquemática que muestra el montaje del carro (1) en la correspondiente guía-carril (12), así como la disposición de la otra guía (14).

La figura 5 corresponde a la sección 5-5 indicada en la figura 2.

15 La figura 6 es un detalle que muestra una posible variante en la realización práctica del carro (1).

20 El objeto de la presente invención es un carro de rodadura (1), para las guías de cajones o similar, y más concretamente para las que se constituyen por sendas parejas de perfiles o guías propiamente dicho (12) y (14), que van enclavadas a los laterales del cajón y del mueble respectivamente.

25 De acuerdo con la invención, el carro preconizado (1), se constituye fundamentalmente por un alargado cuerpo principal (2), en el que van montados sendos juegos de roldanas (4) y (6) respectivamente. Ver figuras 1 y 2.

30 El cuerpo principal (2), se constituye por un elemento monopieza de material sintético, que a todo lo largo de sus bordes longitudinales, determina unos nervados entre los que queda definido un acanalado central (8).

De los mencionados juegos de roldanas (4) y

1 (6), las primeras van dispuestas escoltando al acanalado central  
(8), para asomar tanto por la zona superior como por la inferior  
del cuerpo principal (2), según una distribución preferente, en  
la que al menos una de ellas queda en relación con el borde lon-  
5 gitudinal superior del cuerpo (2), en un posicionamiento practi-  
camente centrado respecto al conjunto del carro (1), en tanto que  
las otras se disponen en los extremos del borde longitudinal infe-  
rior, tal y como se aprecia en la figura 2.

10 Las roldanas (6) del otro juego, van dispues-  
tas transversalmente respecto al cuerpo principal (2), asomando  
por ambos laterales del mismo y alojadas en unos cajeados que  
constituyen los propios nervados del citado cuerpo (2). Ver fi-  
gura 2.

15 Cada roldana (6) se constituye preferentemen-  
te por un cuerpo monopieza de material sintético, que según su  
eje de giro, presenta sendos remetidos en contraposición diame-  
tral, en recíproca correspondencia con unas ligeras prominencias  
(15), constituidas por el propio cuerpo (2), de modo que median-  
te deformación elástica de éste último, se posibilita la intro-  
20 ducción de cada roldana (6) en su cajeadado de alojamiento, hasta  
que las citadas prominencias (15) entran en correspondencia po-  
sicional con los remetidos contrapuestos de dicha roldana (6),  
momento en que dichas prominencias (15), se alojan en los citados  
remetidos, haciendo ya efectivo sin más el correcto montaje de la  
25 roldana (6), con posibilidad de giro libre de la misma. Ver fi-  
gura 3.

30 Cada roldana (4), se constituye preferente-  
mente, tal y como se aprecia en la figura 5, por un cuerpo  
principal monopieza de material sintético (6), en el que va inte-  
grado un casquillo cojinete (17), en recíproca correspondencia

1 con un eje de giro (18), constituido por el propio cuerpo principal (2) del carro (1).

5 El carro (1) así determinado se incorpora en el interior de la correspondiente guía (12), que a tal fin presenta, en sección transversal, una configuración general en "U", constituyéndose sus alas en pistas de rodadura para las roldanas (4). Ver figura 4.

10 En la figura 4 se aprecia así mismo que dado el montaje libre de las roldanas (4), cada ala de la guía (12) se constituye según una conformación a modo de carril (13) que abraza adecuadamente a las señaladas roldanas (4), guiando a estas en sus posibles desplazamientos y evitando el desprendimiento involuntario de las mismas de su posición de montaje.

15 Es de señalar igualmente que dada la conformación a modo de carril (13) de las alas de la guía (12), el montaje del carro (1) dentro de esta se verifica por uno de los extremos de la misma, quedando cerrados dichos extremos mediante la deformación de unas pestañas constituidas por la propia guía (12), de modo que una vez incorporado el carro (1) dentro de la guía (12),  
20 se imposibilita la extracción del mismo.

25 Con el carro (1) así dispuesto, se hace pasar a través de su acanalado central (8), a la correspondiente ala de la otra guía (14); de forma que en los desplazamientos del cajón, se verifica el desplazamiento relativo entre las guías (12) y (14) actuando esta última sobre las roldanas (4), lo cual se traduce en el oportuno giro de éstas últimas.

30 Al girar las roldanas (4), se verifica el desplazamiento del carro (1) respecto a la guía (12), llevando así dicho carro (1) a la propia guía (14), de modo que se logra que los desplazamientos de esta última respecto a la guía (12), sean

1 de un dimensionado doble que los del propio carro (1).

5 Así mismo, en la figura 4 se aprecia como las roldanas (6) establecen contacto directo en contra de la guía (14), en el logro así de un perfecto apoyo de rodadura lateral del cajón.

10 Por otra parte, en la figura 2 se aprecia como el propio cuerpo principal (2) del carro (1), constituye sendas pestañas (7), ubicadas por el exterior de las roldanas (4) extremas, para cumplir así unas adecuadas funciones de tope. Las citadas  
15 pestañas (7), van dispuestas igualmente en relación con las roldanas (4) que ocupan un posicionamiento inferior, para cumplir a la vez unas funciones barredoras, de modo que en el discurrir del carro (1) por el interior de la guía (12), dichas pestañas (7) limpian el ángulo inferior de la guía (12), tanto del polvo como de  
posibles elementos extraños que podrían entorpecer el perfecto discurrir del carro (1).

20 Así mismo, en la figura 2 se aprecia como el cuerpo principal (2) del carro (1), presenta optativamente una expansión (9), en relación con el extremo del acanalado central (8), por el que penetra inicialmente la guía (14); dicha expansión (9), define por una parte una conformación enrampada (10), para el guía-  
do en la entrada de la guía (14), en tanto que por la otra parte constituye un rehundido (8), para el alojamiento de tope de una  
25 oportuna prominencia existente en la guía (14), en orden a evitar la extracción total involuntaria del cajón.

30 Se ha previsto que sin alterar en nada la esencialidad de la invención, pueda variar selectivamente el número de las roldanas (4) ó (6), en función de las necesidades a cubrir en cada caso, habiéndose representado en la figura 6, una posible variante de realización práctica, en la que se aprecia la existencia

1 de dos roldanas (4) en uno de los extremos inferiores del cuerpo principal (2), dependiendo igualmente de esta circunstancia la posición y número de las pestañas (9), tal y como puede apreciarse en dicha figura 6.

5 Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento, así como su realización industrial, sólo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas, es posible, introducir cambios de forma, materia y disposición, en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

10 El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, si fuera posible, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

#### N O T A

15 El Modelo de Utilidad que se solicita como nuevo en España, por veinte años, de acuerdo con la vigente Legislación, deberá recaer sobre "CARRO DE RODADURA PERFECCIONADO PARA GUIAS DE CAJONES O SIMILARES", en todo de acuerdo con las siguientes:

#### R E I V I N D I C A C I O N E S

20 1.- Carro de rodadura perfeccionado para guías de cajones o similares, caracterizado porque su cuerpo principal o carro propiamente dicho comporta, con posibilidad de giro libre, sendos juegos de roldanas, de las cuales, las de cada juego van dispuestas con sus ejes de giro paraxiales entre sí, quedando las de uno de los juegos alineadas respecto al citado cuerpo principal y escoltando a un acanalado central determinado por éste, para el paso de la correspondiente guía, de modo  
25 que en el desplazamiento de ésta guía se verifica el giro de las roldanas que, asomando por las zonas superior e inferior del ci-  
30

1 tado cuerpo principal, establecen contacto con las alas de la  
correspondiente guía-carril de soporte, desplazándose así el ca-  
rro respecto a ésta; en tanto que por otra parte las roldanas  
del otro juego ocupan un posicionamiento transversal respecto al  
5 cuerpo principal del carro, asomando por los laterales del mismo  
para hacer efectivo así un perfecto apoyo de rodadura lateral del  
cajón.

2.- Carro de rodadura perfeccionado para  
guías de cajones o similares, en todo de acuerdo con la anterior  
10 reivindicación, caracterizado porque las roldanas que escoltan  
al acanalado central del carro, van distribuidas según una dispo-  
sición en la que al menos una de ellas queda en relación con el  
borde longitudinal superior del carro, según un posicionamiento  
central respecto a éste, en tanto que las otras se disponen en  
15 los extremos del borde longitudinal inferior, en relación con el  
cual van así mismo dispuestas las roldanas del otro juego, aloján-  
dose estas últimas en sendos cajeados que definen el propio nerva-  
do constituido a todo lo largo de este borde.

3.- "CARRO DE RODADURA PERFECCIONADO PARA  
20 GUIAS DE CAJONES O SIMILARES".

Según queda sustancialmente descrito en la pre-  
sente memoria descriptiva que consta de diez hojas mecanografiadas  
por una sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

25

30

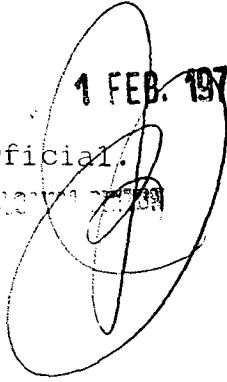
Madrid,

1 FEB. 1977

El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ

P. P.



1

5

10

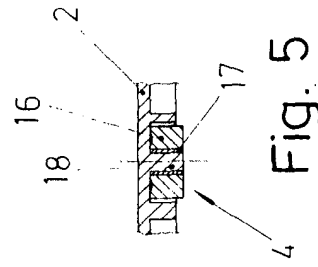
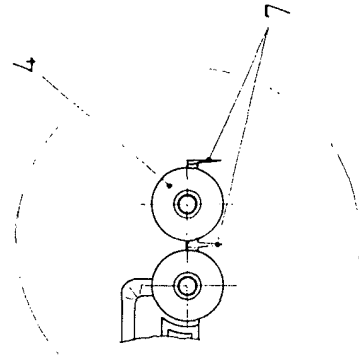
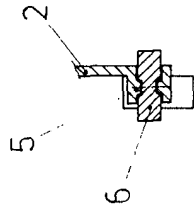
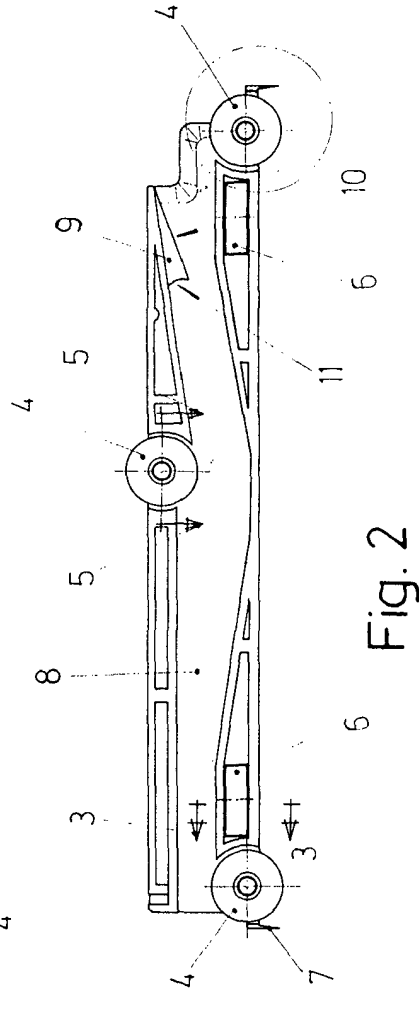
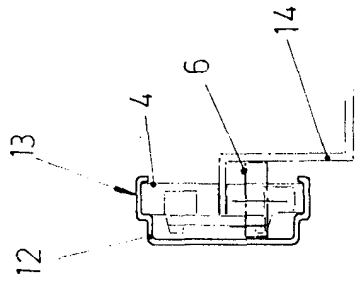
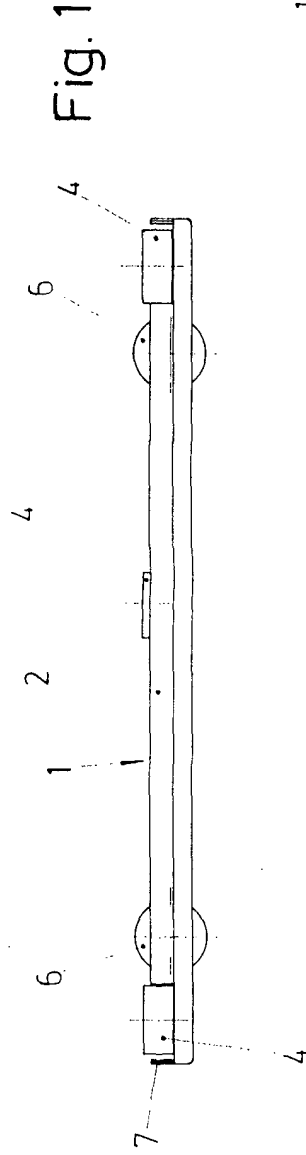
15

20

25

30





Escala variable  
 Madrid 1 FEB. 1977  
 El Agente Oficial  
 INGENIERO FERNANDO GARCIA PIZZOIA  
 P.P.