



ESPAÑA

10	ES	11	NUMERO	10	Y
		21	226.374		
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			11-2-77		

226.374

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
31	NUMERO				

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
	16.8.77		A63H

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	DISPOSITIVO DE DIRECCION PARA VEHICULOS DE JUGUETE.

71	SOLICITANTE (S)
	SOCIEDAD VALENCIANA DEL JUGUETE, S.A. (VALTOY)

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Juan Ramon Jimenez 75-77 VALENCIA

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	DON BERNARDO UNGRIA GOIBURU .

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).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
15 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 La presente invención, según se expresa en el enun-
ciado de esta memoria descriptiva, consiste en un disposi-
tivo de dirección para vehículos de juguete, mediante el
cual pueden practicarse carreras en pista con nuevos ali-
5 cientes para el desarrollo de este tipo de juegos infanti-
les, en cuanto que la competición permite la práctica de
choques entre vehículos calculados para producir adelanta-
mientos, o el cambio automático de carril de un vehículo
que circula por la pista, sin que queden alteradas las con-
10 diciones normales de la carrera.

 . En el dispositivo de dirección para vehículos de juegue-
te objeto de la presente invención, las vallas laterales
de la pista de carrera cooperan activamente en el movimien-
to de orientación de los vehículos que intervienen en la
15 competición, para lo cual dichos vehículos no precisan dis-
poner del pivote convencional de guía que se inserta en
los railes que comprende el recorrido.

 En consecuencia este dispositivo permite identificar
mas ciertamente las carreras de vehículos de juguete con
20 una competición en circuito real, sobre todo porque los
vehículos pueden cambiar de carril en la pista, mediante
el contacto de los órganos de dirección con patines situa-
dos en puntos calculados de la valla que limita el circuito
o mediante el impacto transmitido por un vehículo que marcha
25 detrás a otro vehículo que le precede.

 El dispositivo en cuestión está integrado por una pa-
lanca articulada a la plataforma inferior del vehículo y
sometida a la acción de un resorte recuperador, cuya palan-
ca conforma unas aletas que sobresalen por los laterales
30 del chasis. La zona de articulación de la palanca comporta

1 alineados con el eje de giro unos pivotes donde enganchan
los extremos ranurados de unas muñequeras de giro de las
ruedas delanteras, cuyas piezas accionadas por la palanca
giran con respecto a un eje materializado por sendos pivotes
5 verticales dispuestos superior e inferiormente a la pieza,
que quedan alojados respectivamente en los orificios
previstos en la plataforma inferior del vehiculo y en una
pequeña placa asociada al eje de giro de la palanca, la
cual placa impide que se desenganchen las muñequeras de la
10 palanca. Con esta disposición las ruedas delanteras del
vehículo podrán ser dirigidas indistintamente a derecha o
izquierda accionando manualmente las aletas extremas de la
palanca, de manera que al situar los coches en la pista del
circuito de carreras se desplacen guiados en las vallas man-
15 teniendo el contacto con ellas.

La palanca es también susceptible de ser accionada
por una horquilla que se desplaza optativamente en senti-
do horizontal guiada por unos resaltos de la plataforma
inferior del vehiculo, para cuyo efecto un extremo libre
20 de la horquilla queda alojado en una ranura inclinada pre-
vista en la palanca coincidiendo con otra ranura longitudi-
nal de la plataforma, mientras que la rama central de la
horquilla asoma por la parte trasera del vehiculo de forma
que al chocar dos coches que circulan en una misma pista,
25 el coche de atrás desplazará la horquilla del coche delan-
tero, cambiando la dirección del vehiculo y obligándole a
dejar esta pista y pasar cruzándose a la pista lateral con-
tigua.

30 Para complementar la descripción que seguidamente se
va a realizar y con el fin de ayudar a una mejor compren-

1 sión de las características del invento, se acompaña con
la presente Memoria descriptiva un juego de dibujos donde
se ha representado lo siguiente:

5 La figura 1ª muestra una vista en sección transver-
sal del vehículo de juguete provisto del dispositivo obje-
to de la presente invención.

La figura 2ª corresponde a una vista en planta in-
ferior del vehículo de juguete provisto del dispositivo
objeto de la presente invención.

10 Por último las figuras 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª y
10ª representan diferentes vistas en planta correspondientes
a las diversas situaciones que se dan en la competición.

15 A tenor de los planos comentados, el dispositivo de
dirección está integrado por una palanca 1 articulada me-
diante un eje 2 a la plataforma 3 inferior del vehículo y
sometida a la acción de un resorte 4 recuperador.

La palanca 1 conforma unas aletas 5 que sobresalen
por los laterales del chasis.

20 En la zona de articulación la palanca 1 comporta alinea-
dos con el eje 2 de giro unos pivotes 6 para engancharse
a las muñequeras 7 de giro de las ruedas 8 delanteras del
vehículo, con la interposición de unos pivotes 9 vertica-
les que producen el giro de las citadas muñequeras.

25 Los pivotes 9 verticales quedan alojados en orifi-
cios previstos en la plataforma 3 inferior del vehículo y
en una pequeña placa 10 asociada al eje 2 de giro de la
palanca 1. La palanca 10 impide que se desenganchen las mu-
ñequeras 7 de la palanca 1. De esta forma las ruedas delan-
teras 8 podrán ser dirigidas indistintamente a derecha o
30 izquierda, accionando manualmente las aletas extremas 5 de

1 la palanca 1, de manera que al situar los coches en la pista del circuito de carreras, se desplacen guiados en las vallas manteniendo el contacto con ellas.

5 La palanca 1 es susceptible de ser accionada por una horquilla 11 que se desplaza optativamente en sentido horizontal guiada por unos resaltos 12 de la plataforma inferior 3, para cuyo efecto un extremo libre de la horquilla queda alojado en una ranura 13 inclinada prevista en la palanca 1 y que coincide con otra ranura longitudinal 15
10 realizada en la plataforma 3.

La rama central 14 de la horquilla 11 asoma por la parte trasera del vehiculo, de forma que al chocar dos coches que circulan en una misma pista, el coche de atrás desplazará la horquilla 11 del coche delantero, cambiando
15 la dirección del vehiculo y obligándole a dejar esta pista y pasar cruzándose a la pista lateral contigua.

El circuito consta de pistas 16 y 17 con una línea discontinua 18 dispuesta centralmente. Los vehiculos 19 y
20 discurren indistintamente por cualquiera de los carriles 16 y 17 en colaboración con las vallas 21 laterales del circuito las cuales dispondrán en puntos determinados de topes o patines 22 para el cambio de dirección automática del vehiculo.

25 A base de esta estructura, el funcionamiento del dispositivo de dirección de vehiculos de juguetes, como a continuación se indica:

Los vehiculos 19 y 20 circulan por el circuito en contacto permanente con las vallas 21 de este último. Esto es posible, porque las aletas 5 sobresalientes de la carrocería quedan permanentemente por debajo del larguero supe-
30

1 rior de dichas vallas. En puntos calculados de la extensión
de las vallas 21, se sitúan los topes o patines 22 de suerte
que al contactar las aletas 5 de la palanca 1 de gobier-
no de dirección con los patines 22, se cambia automáticamen-
5 te la orientación de las ruedas 8 delanteras y el vehículo
20 pasa por el carril 17 al carril 16 de la pista adelantando
al vehículo 19 que discurre por este último carril.

El adelantamiento se produce tantas veces cuantos to-
pes 22 se interpongan en el recorrido de los vehículos,
10 pudiendo producirse asimismo un simple cambio de carril sin
que concurren adelantamientos.

En otro orden, cuando el vehículo 20, que sigue al
vehículo 19 en un mismo carril, alcanza mayor velocidad
que este último, se produce un impacto 23. Entonces, la
15 rama 14 de la horquilla 11, que actúa sobre la palanca 1
de gobierno de la dirección es presionada produciéndose
un desplazamiento de la horquilla 11 y tras el giro de la
palanca 1 se cambia la orientación de las ruedas 8 del
vehículo precedente 19, que pasa al carril 16 dejando vía
20 libre al vehículo 20. Por último todo cambio de dirección
de vehículo implica la emergencia o retracción de la rama
central 14 de la horquilla 11, mediante su conexión arti-
culada a la palanca 1 de gobierno de la dirección de cada
vehículo.

25 Como puede observarse por los planos que se acompa-
ñan las figuras 3ª, 4ª, 5ª y 6ª representan las sucesi-
vas fases de un cambio de pista con un adelantamiento.

Por otra parte las figuras 7ª, 8ª, 9ª y 10 represen-
tan las diferentes fases de un cambio de un carril por un
30 vehículo mediante el choque producido con otro vehículo que

1 va en su zona posterior.

5 Con la utilización de la valla de la pista como órgano de guía de vehículos y al partir de una dirección articulada que comprende aletas para cambio de dirección automática se consigue perfectamente una estabilidad en el recorrido de los vehículos.

10 Por otra parte la capacidad de cambio de dirección mediante la disposición de topes sobre los que inciden las aletas sobresalientes de la palanca para producir cambios de carril en coches y maniobras de adelantamiento se consigue un mecanismo mediante un proceso de fabricación simplificado que permite un funcionamiento eficaz y seguro del vehículo al que se aplica.

15 No se considera necesario hacer mas extensa esta descripción para que cualquier persona perita en la materia comprenda perfectamente cual es la idea que se desea registrar, así como las ventajas que de su realización industrial han de derivarse.

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

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 descrip-
ción 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,
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-
tada 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, pre-
15 sentarla 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
20 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 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:

1 1. DISPOSITIVO DE DIRECCION PARA VEHICULOS DE JU-
GUETE, caracterizado esencialmente porque está integrado
por una palanca articulada a la plataforma inferior del -
vehículo y sometida a la acción de un resorte recuperador,
5 la cual palanca conforma unas aletas que sobresalen por los
laterales del chasis, mientras que en la zona de articula-
ción la citada palanca comporta alineados con el eje de gi-
ro unos pivotes donde enganchan los extremos ranurados de
unas muñequeras de giro de las ruedas delanteras, las cua-
10 les piezas accionadas por la palanca giran con respecto a
un eje materializado por sendos pivotes verticales dispues-
tos superior e inferiormente a la pieza que quedan alojados
respectivamente en orificios previstos en la plataforma in-
ferior del vehículo y en una pequeña placa asociada al eje
15 de giro de la palanca, la cual placa impide que se desen-
ganchen las muñequeras de la palanca, todo ello dispuesto
de forma que las ruedas delanteras del vehículo podrán ser
dirigidas indistintamente a derecha o izquierda accionan-
do manualmente las aletas extremas de la palanca de manera
20 que al situar los coches en la pista del circuito de ca-
rreras se desplacen guiados en las vallas manteniendo el
contacto con ellas.

 2. DISPOSITIVO DE DIRECCION PARA VEHICULOS DE JU-
GUETE según la reivindicación 1, caracterizado esencialmen-
25 te porque la palanca es susceptible de ser accionada por
una horquilla que se desplaza optativamente en sentido ho-
rizontal guiada por unos resaltos de la plataforma infe-
rior del vehículo, para cuyo efecto un extremo libre de la
horquilla queda alojado en una ranura inclinada prevista -
30 en la palanca que coincide con otra ranura longitudinal de

1 la plataforma, mientras que la rama central de la horqui-
lla asoma por la parte trasera del vehículo de forma que
al chocar dos coches que circulan por una misma pista, el
coche de atrás desplazará la horquilla del coche delantero,
5 cambiando la dirección del vehículo y obligándole a dejar
esta pista y pasar cruzándose a la pista lateral contigua.


3. Se reivindica por último como objeto sobre el
que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:
DISPOSITIVO DE DIRECCION PARA VEHICULOS DE JUGUETE.

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

Madrid, 11 de Febrero de 1.977

BERNARDO UNGRIA

P.P.



15

20

25

30

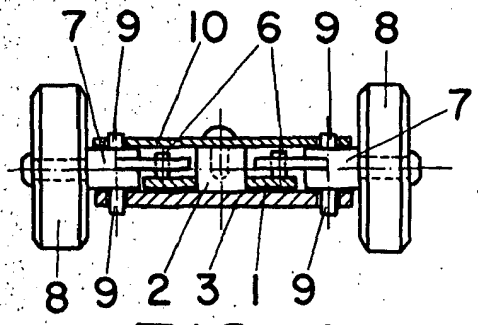


FIG. 1

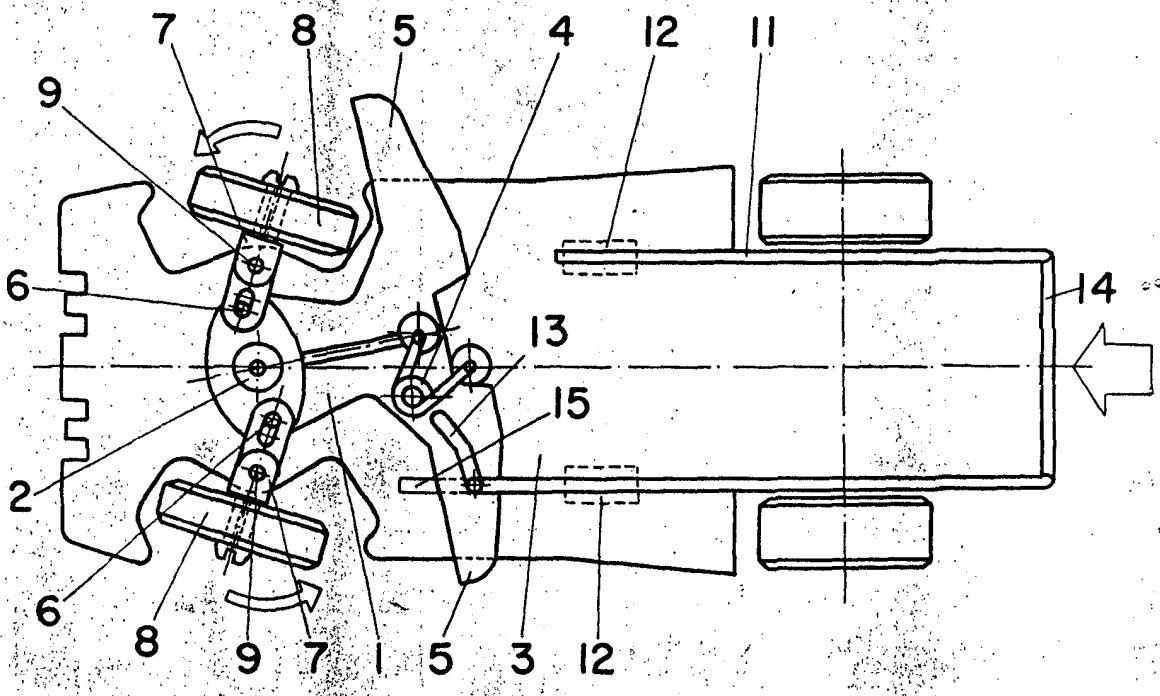


FIG. 2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 11 de Febrero de 1977

BERNARDO UNGRIA

P. P.

FIG. 3

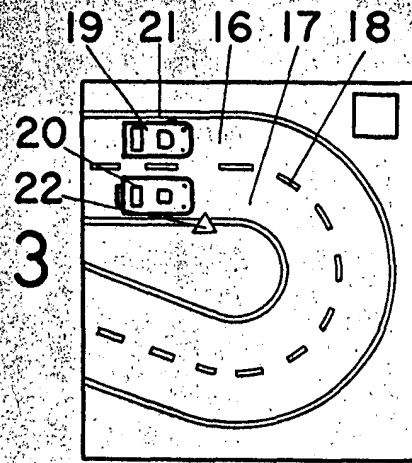


FIG. 4

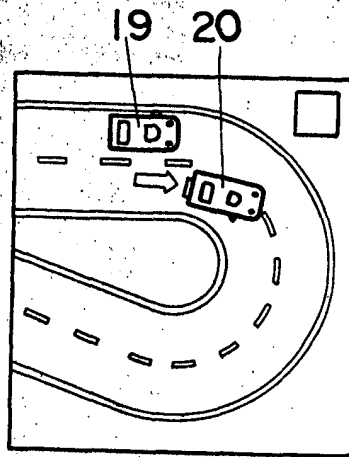
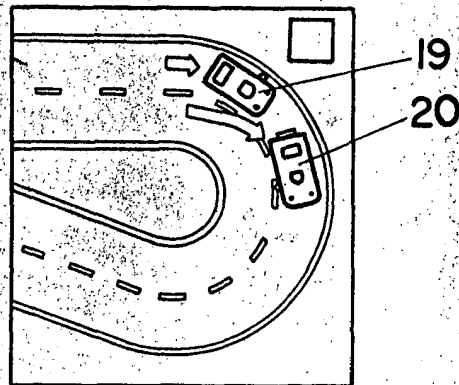


FIG. 5



ESCALA VARIABLE

Madrid, 11 de Febrero de 1977

BERNARDO UNGRIA

p. p.

FIG. 6

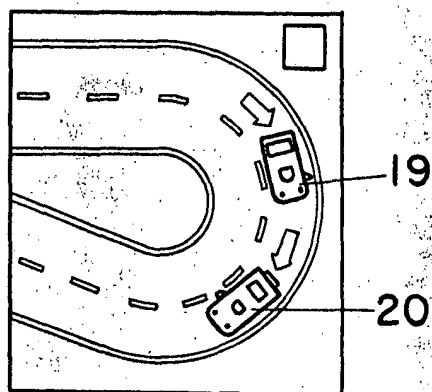


FIG. 7

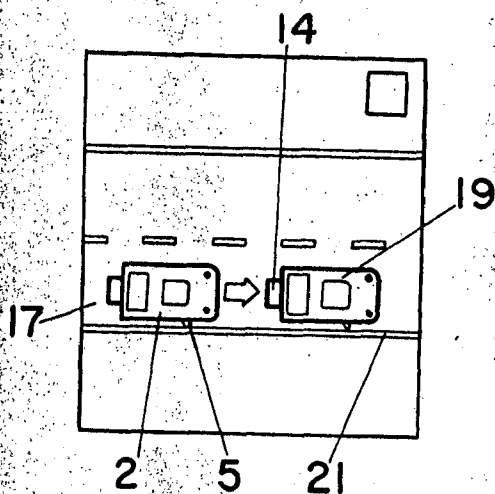
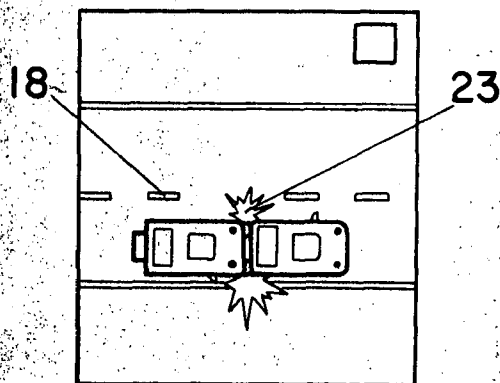


FIG. 8



ESCALA VARIABLE

Madrid, 11 de Febrero de 1977

BERNARDO UNGRIA

P. P.

FIG. 9

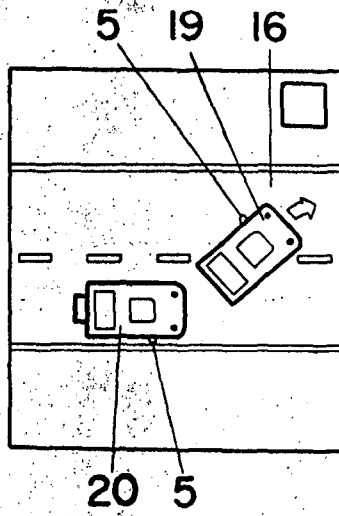
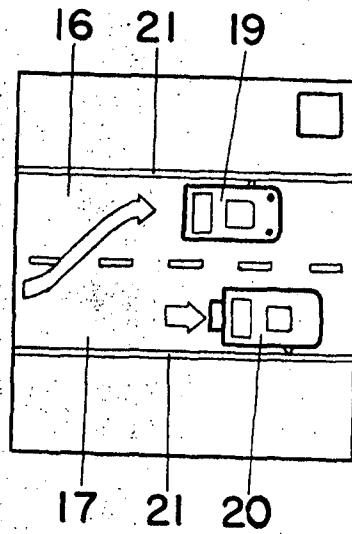


FIG. 10



ESCALA VARIABLE

Madrid, 11 de Febrero de 1977

BERNARDO UNGRIA

P. P.