



ESPAÑA

19	ES	11	NÚMERO	226511	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	18 Febrero 1.977		

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	61	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B62B

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"CARRETON PERFECCIONADO PARA DIVERSOS USOS"

71	SOLICITANTE (S)
	D.JOSE MARIA TORRES ROSELL

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	C/.Cádiz, nº 32 - VALENCIA

72	INVENTOR (ES)
	D.JOSE MARIA TORRES ROSELL

73	TITULAR (ES)
	D.JOSE MARIA TORRES ROSELL

74	REPRESENTANTE
	D.JUAN LOPEZ SANCHEZ



19 FEB

EXPEDIENTE: MODELO DE UTILIDAD

Titular: D. JOSE MARIA TORRES ROSELL

Nacionalidad: Española

Domicilio: C/ Cádiz nº 32 - VALENCIA

Objeto: "CARRETON PERFECCIONADO PARA DIVERSOS USOS"

Prioridad:

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 El objeto de la presente Memoria Descriptiva es el de dar a conocer las características fundamentales de un carretón perfeccionado para diversos usos, - cuyas cualidades constructivas y funcionales justifican ampliamente la solicitud, a favor del titular del expediente, del privilegio de exclusividad concedido por - la vigente Ley de la Propiedad Industrial, para su explotación en España.

10 El carretón está constituido por una pluralidad de marcos paralelos de dimensiones decrecientes - desde el superior, que forma la embocadura del carre-



15 tón, al inferior, que forma la base del mismo. Todos —
los marcos están unidos entre sí por una serie de vari-
llas verticales, encargadas de dar fuerza al conjunto y
de conformar los laterales del carretón, al mismo tiem-
20 po que su base se completa con otra serie de varillas —
horizontales. Los laterales menores del carretón presen-
tan sendas depresiones verticales, uno de ellos hacia —
afuera y el otro hacia dentro, comportando la base de —
la primera las oportunas ruedas orientables, mientras —
que en el otro lateral dichas ruedas se ubican a ambos
30 lados de la depresión central. Esta disposición, según
veremos más adelante, permite el apilado de los carreto-
nes y su encajado frontal.

25 Para dar una exacta idea de la naturaleza del
Modelo presentado, se ha considerado conveniente la apor-
tación del plano adjunto, en el que, a título informati-
vo se recogen los aspectos gráficos más importantes del
mismo, bien entendido que estas representaciones única-
30 mente tienen valor informativo, por lo que, en cualquier
circunstancia, deben ser consideradas en su más amplio
sentido y no como límite del alcance del expediente.

35 La figura 1ª es una perspectiva general del —
carretón, en la cual se han/suprimido las varillas verti-
cales de los laterales y las horizontales del fondo, —
con objeto de facilitar su correcta interpretación. La
figura 2ª es una vista en planta de un carretón, sobre
la cual se ha señalado la posición invertida que ocupa-
rá un segundo carretón, colocado sobre el primero, sin
40 que llegue a introducirse en éste. La figura 3ª corres



45

ponde a la vista en alzado frontal, que muestra las dos depresiones frontales de cada carretón, la exterior de las cuales es más ancha por arriba que por abajo, mientras que la interior es más estrecha por arriba que por abajo. La figura 4ª muestra una sucesión de carretones con sus frontales encajados para formar un tren de elementos fácilmente desplazable. Finalmente, la figura 5ª es una vista en alzado lateral de una serie de carretones apilados mediante encajamiento.

50

55

60

65

70

La descripción que sigue está referida al contenido de las precitadas figuras, en las cuales se han señalado con -1- los sucesivos marcos horizontales que configuran el carretón, con sus frontales salientes y entrantes, cuyas dimensiones disminuyen regularmente a medida que se acercan a la base, proporcionando al carretón una figura troncopiramidal invertida. Todos los marcos están unidos entre sí por unas varillas verticales -2-, de las cuales sólo se han representado las correspondientes a los vértices, que forman con ellos un entramado extendido, mediante varillas horizontales, al mismo fondo del carretón. Estas varillas pueden ser sustituidas por planchas perforadas o no de cualquier naturaleza. Uno de los laterales menores de cada carretón tiene su parte central -3- proyectada hacia afuera, con su parte superior más ancha que la inferior, mientras que el lateral opuesto ofrece una depresión -4-, proyectada hacia el interior del carretón, con su parte superior más estrecha que la inferior, lo cual confiere al elemento un aspecto muy característico. La base de la parte saliente -3- comporta un taco transver-



sal -5-, en el que se instalan las correspondientes ruedas orientables -6- que, en el otro lateral, quedan instaladas en sendos tacos -7- situados a ambos lados de la base de la depresión interior -4-.

75

Esta disposición permite que los carretones puedan superponerse sin llegar a afectar su contenido, colocando la parte saliente del carretón superior sobre la entrante del carretón inferior, de manera que el taco -5-, con sus ruedas -6-, se alojan en la depresión hacia el interior del carretón inferior, al mismo tiempo que las ruedas del taco opuesto -7-, quedan alojadas en los flancos de la depresión saliente -3- del carretón inferior. En el caso de querer apilar carretones desprovistos de carga, estos pueden ser encajados, tal como se muestra en la vista de la figura 5ª adjunta, haciendo coincidir los frontales salientes y los frontales entrantes que posibilita tal encajamiento hasta una determinada profundidad. Finalmente, cuando se quiere trasladar un tren de carretones, basta encajar el frontal saliente de cada uno en el frontal entrante del siguiente, de manera que todos ellos quedan alineados formando el citado tren de carretones con toda facilidad.

80

85

90

95

Suficientemente descrita la naturaleza del Modelo presentado, sólo resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, siempre y cuando no se vea alterada su esencialidad, contenida en la siguiente

N O T A
= = =

Los puntos que se reivindican en el presente



100 Modelo de Utilidad son:

105 1º.- Carreton perfeccionado para diversos -
usos, caracterizado por constar de una serie de marcos
horizontales y paralelos, de dimensiones regularmente
decrecientes para configurar un trazado general tronco
110 piramidal invertido, cuyos marcos están unidos por va-
rillas verticales y varillas horizontales que configu-
ran, respectivamente, los laterales y el fondo, pudien-
do ser sustituidas por planchas perforadas o no, trans-
parentes u opacas, con la particularidad de que uno de
los frontales de cada carreton tiene una zona central
saliente, más ancha por arriba que por abajo, en donde
se incorpora un listón con ruedas orientables, mientras
que el frontal opuesto tiene una zona central entrante,
115 más estrecha por arriba que por abajo, flanqueada en -
su base por listones laterales con ruedas orientables,
con lo cual los carretones pueden ser apilados y enca-
jados entre sí, haciendo coincidir los entrantes y sa-
lientes, o bien ser apilados por simple superposición,
haciendo coincidir el entrante de cada uno con el sa-
120 liente del siguiente y quedando absorbidas las corres-
pondientes ruedas orientables dentro o a los lados de
estas zonas, permitiendo también esta especial configu-
ración, que se pueden formar trenes de carretones al -
encajar el saliente de cada uno en el entrante del si-
125 guiente. Y

2º.-"CARRETON PERFECCIONADO PARA DIVERSOS -
USOS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines
industriales a lo descrito en la precedente Memoria -



130

Descriptiva y gráficamente representado en las figuras del plano adjunto para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de SEIS hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 130 líneas.

Valencia, a 16 Febrero 1.977

Por autorización del interesado.

Juan López

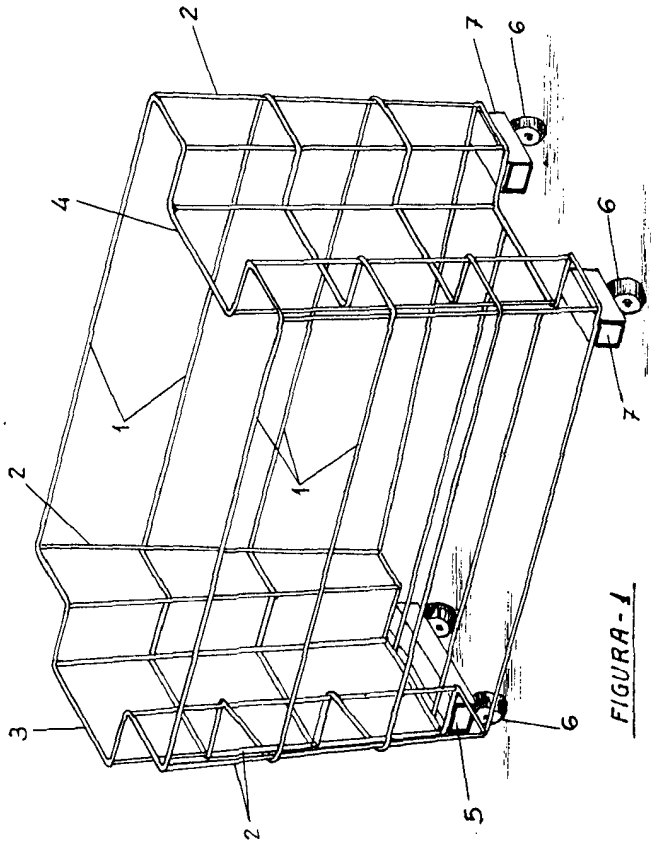


FIGURA-1

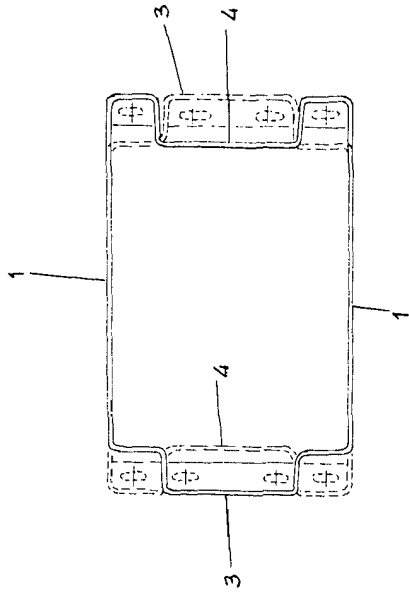


FIGURA-2

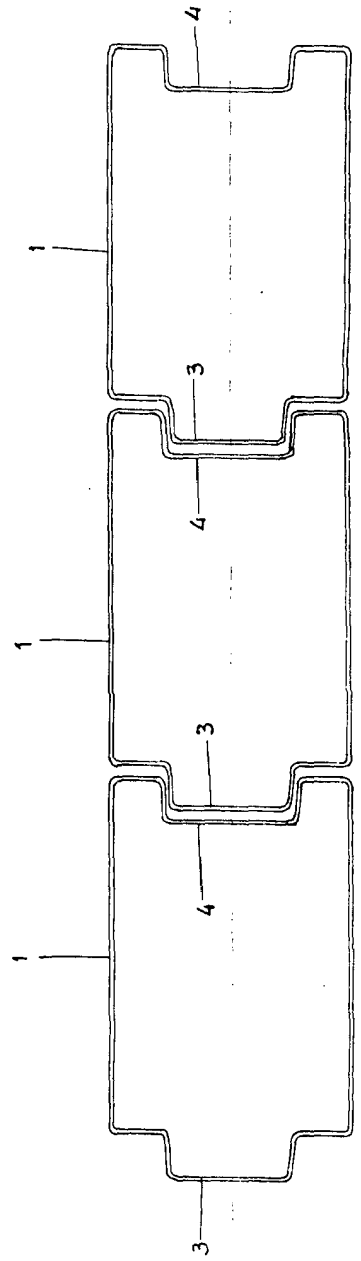


FIGURA-4

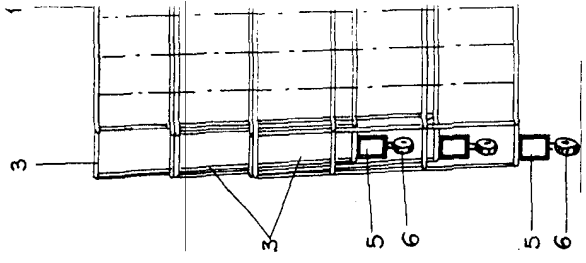


FIGURA-5

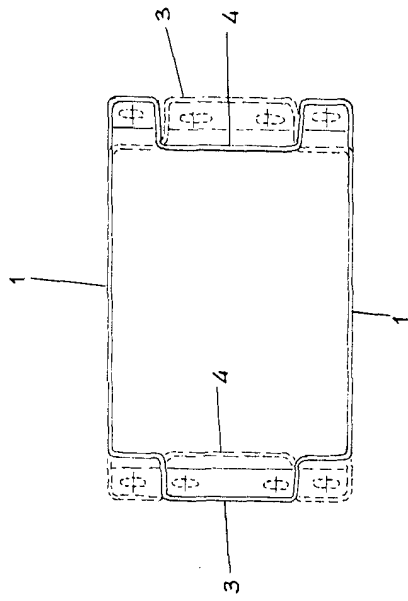


FIGURA-2

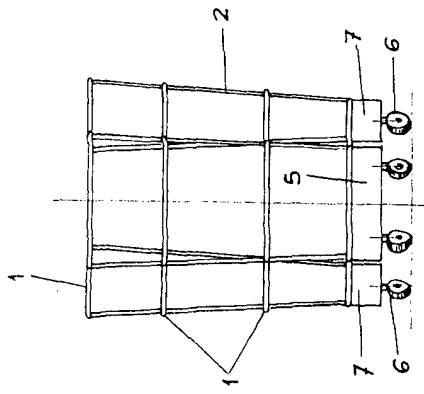


FIGURA-3

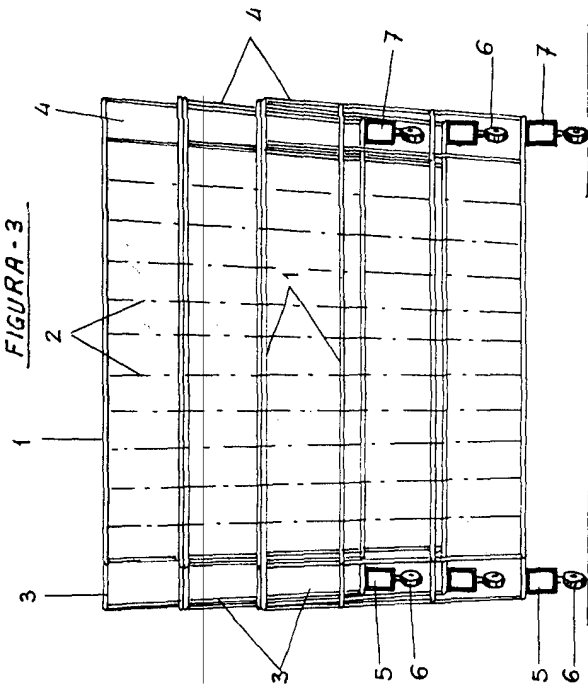
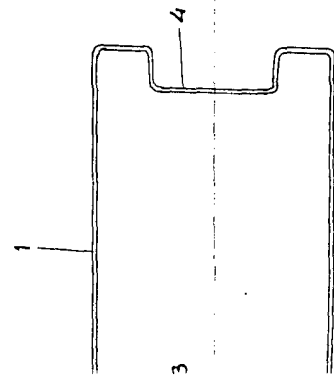


FIGURA-5



Escala Variable
 Valencia Febrero 1977
 P.a. *J. J. J. J.*