



ESPAÑA

19 ES	11	NUMERO	10 Y
	21	226.960	
	22	FECHA DE PRESENTACION	
		7.3.77	

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60H

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

DISPOSITIVO DE ANCLAJE Y ACCIONAMIENTO DE UN EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

71 SOLICITANTE (S)

DON JOSE ANTONIO MUÑOZ ESCRIBANO.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Profesor Waskman, 6 MADRID.--

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

DON BERNAR DO 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 dade de las invenciones de tipo industrial que tienen por
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).

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).

1 La presente invención, según se expre-
sa en el enunciado de esta Memoria descriptiva, se refiere
a un dispositivo de anclaje y accionamiento de un equipo -
de aire acondicionado para vehículos automóviles, el cual
5 ha sido concebido y realizado para ser aplicado de forma -
especial y concreta sobre los automóviles de marca Citroën
y tipo G S.

 Actualmente, existen equipos de aire -
acondicionado para todo tipo de automóviles, pero resulta
10 un problema el poder montar dicho equipo en cualquier tipo
de vehículo, ya que éstos salen de fábrica sin tener en --
cuenta la posibilidad de ir equipados con el mencionado --
equipo de aire acondicionado, resultando por ello muy di--
ficultoso, y a veces imposible, el poder instalar adecuada-
15 mente un equipo de aire acondicionado en un automóvil.

 Pues bien, el objeto de la presente in-
vención consiste en un dispositivo de anclaje y accionamien-
to de un equipo de aire acondicionado para vehículos auto-
móviles, de forma especial en los automóviles de marca Ci-
20 troën y tipo GS, de tal modo que aprovechando un mínimo es-
pacio en la parte delantera y lateral correspondiente al -
propio motor del automóvil mencionado, se instala perfecta-
mente el equipo de aire acondicionado, para lo cual el com-
presor de dicho equipo va montado sobre un soporte de ancla-
25 je constituido por un cuerpo o pletina de perfil en U, sobre
cuya rama transversal y horizontal va fijado el propio com-
presor y apoyado en unos tacos de goma previstos sobre la -
superficie de la mencionada rama horizontal, en tanto que -
30 las ramas laterales van dotadas de unos orificios para los
correspondientes tornillos que roscarán sobre el propio cuer

1 po del compresor , quedando éste debidamente fijado sobre
el soporte en cuestión. Asimismo, existe un elemento cons-
tituido por una pletina angular que se fija, mediante tor-
5 nillos, al conjunto formado por la carrocería y aleta de-
lantera del vehículo, constituyendo dicho perfil angular
un elemento de refuerzo de la parte interna de dicha ca-
rrocería y aleta. Este perfil angular va dispuesto sobre
la zona correspondiente a donde va soportado el propio --
compresor, es decir, sobre el lateral que constituye el -
10 compresor con su soporte o perfil en U sobre el que va fi-
jado.

Por otra parte, existe otra pletina -
horizontal dispuesta bajo el soporte del compresor, a la
cual se fijan los tacos de goma previstos en la rama ho-
15 rizontal del referido soporte, contando con un doble esca-
lonamiento lateral para su fijación y anclaje al conjunto
aleta-carrocería donde se fija el perfil angular anterior-
mente mencionado, existiendo un escalonamiento contrario
en el borde opuesto para su fijación, mediante tornillos
20 a un travesaño del propio chasis con que cuenta el vehí-
culo en su parte inferior.

En cuanto a la toma de fuerza del com-
presor, ésta se realiza desde la salida del cigüeñal del
vehículo, sobre cuyo eje de salida se ha acoplado una po-
25 lea que se relaciona a través de la correspondiente correa
de transmisión, con una polea doble prevista en el árbol -
de distribución de dos de los cilindros del vehículo, de -
tal forma que a través de la segunda acanaladura corres-
pondiente a esta polea doble, ésta se relaciona con el --
30 propio compresor mediante otra correa de transmisión, con

1 la particularidad de que la polea doble para la transmisión
va montada sobre unos rodamientos que la facultan de un gi-
ro independiente respecto al eje del árbol de distribución
sobre la que va acoplada, quedando retenida dicha polea do-
5 ble mediante una tuerca que queda oculta en la cavidad axial
correspondiente donde van montados los rodamientos. Por su
parte, la correa que relaciona la polea de toma de fuerza
y la polea doble, está sometida a un tensor constituido por
una pieza plana de perfil en L, el cual comporta una espe-
10 cie de pequeña polea que constituye el tensor propiamente
dicho, estando dicha especie de polea montada sobre un vástago
fijado a la rama menor de la L, en tanto que sobre la
rama mayor de la pletina en L se ha previsto una ranura --
longitudinal para el paso de un tornillo de fijación de la
15 misma, cuya ranura constituye un medio para poder regular
el mayor o menor tensado de la propia correa.

De esta forma, el equipo queda perfec-
tamente dispuesto y anclado ocupando un mínimo espacio, a
la vez de que el accionamiento del mismo se realiza facil-
20 mente mediante la simple transmisión anteriormente expues-
ta.

Para complementar la descripción que -
seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una
mejor comprensión de las características del invento, se -
25 acompaña a la presente Memoria descriptiva de un juego de
planos cuyas figuras representan lo siguiente:

Figura 1ª.- muestra una vista en pers-
pectiva de un vehículo sobre el que se ha acoplado el equi-
po, apreciándose el compresor con sus correspondientes con-
30 ductos que llegan al evaporador y condensador.

1

Figura 2ª.- muestra una vista en perspectiva y en despiece de todos los elementos que constituyen el dispositivo de anclaje del compresor, apreciándose estos elementos en disposición de ser acoplados para constituir un conjunto único sobre la propia parte anterior y lateral interna del propio vehículo.

5

Figura 3ª.- muestra una vista en perspectiva del sistema de accionamiento del equipo propiamente dicho, apreciándose el rodete del ventilador desmontado para poder realizar el montaje de las correspondientes poleas de transmisión.

10

Figura 4ª.- muestra una vista con sección a un cuarto de la polea doble que realiza la transmisión para el accionamiento del equipo.

15

Figura 5ª.- muestra una vista lateral y seccionada de la especie de polea que constituye el tensor correspondiente a una de las correas de transmisión.

20

Figura 6ª.- muestra una vista en perspectiva de la pletina en forma de L para el anclaje de la referida polea representada en la figura 5ª.

25

Sobre la figura 1ª, puede observarse el vehículo 1 sobre el que va montado el compresor 2 con sus correspondientes conductos 3, que van al evaporador 4 y al correspondiente condensador 5, quedando el conjunto del equipo montado como se representa en dicha figura 1ª, aunque de una forma esquemática.

30

La figura 2ª, corresponde al anclaje del compresor mencionado 2, el cual se dispone sobre un soporte 6 constituido por un perfil metálico en U, de tal modo que sobre unas tacas de goma 7, previstos en la rama

1 horizontal del soporte 6 se apoya el propio compresor 2, -
quedando éste fijado mediante unos tornillos 8, con sus --
correspondientes arandelas, que pasan a través de orificios
5 practicados en las ramas laterales 9 del soporte 6. La fi-
jación del propio soporte 6 se realiza a través de una ple-
tina horizontal 10 prevista en su parte inferior, la cual -
va dotada de un doble escalonamiento lateral 11 para su fi-
jación a la aleta-carrocería 12 del propio vehículo 1, en -
tanto que su borde opuesto cuenta con un escalonamiento sim-
10 ple 13 para su fijación a un travesaño inferior 14 con que
cuenta la propia carrocería del vehículo.

Dicha pletina inferior y horizontal 10
va dotada de unos orificios alargados 15 para el anclaje -
del propio compresor 2, de tal modo que dichos orificios 15
15 permiten el desplazamiento en un sentido u otro del referi-
do compresor 2 para poder tensar una de las correas que --
llegan al mismo y que posteriormente se describirá.

El doble escalonamiento 11 con que va -
dotada dicha pletina inferior 10 se ancla junto a un perfil
20 angular 16 que se fija a la aleta-carrocería 12 del vehícu-
lo, y por la parte interna de éste, apreciándose en el dibu-
jo correspondiente a la figura 2ª, la forma de anclaje de -
todas las piezas anteriormente mencionadas, pudiéndose ob-
servar como la rama vertical del aludido perfil angular 16
25 se fija a la aleta del vehículo, en tanto que su rama hori-
zontal se fija a la parte inferior de la carrocería, quedan-
do todo el conjunto de las piezas mencionadas, así como el
compresor 2, debidamente ancladas entre sí mediante los tor-
nillos correspondientes, tal y como se aprecia en la figu-
30 ra 2ª.

1 parte hacia el interior, en su acoplamiento, con la parti-
cularidad de que dicha polea doble 19 va montada sobre --
unos rodamientos y con giro independiente respecto al eje
del árbol de distribución 20, quedando retenida dicha po-
5 lea doble 19 mediante una tuerca que queda oculta en la -
cavidad axial correspondiente donde van montados los roda-
mientos.

10 No se considera necesario hacer más -
extensa esta descripción para que cualquier persona peri-
ta en la materia comprenda perfectamente la idea que se -
desea patentar, así como las ventajas que de su realiza--
ción industrial han de derivarse.

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

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 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 correa de transmisión.

2ª.- DISPOSITIVO DE ANCLAJE Y ACCIONAMIENTO DE UN EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 1ª, caracterizado porque
5 la fijación y anclaje del compresor se realiza mediante unos tornillos que pasan por orificios practicados en la parte inferior del chasis o carroceria, pasando asimismo por la pletina rectangular inferior y por el soporte de perfil en "U", para roscar sobre la parte inferior del propio compresor,; con la particularidad de que los orificios de la pletina rectangular inferior, son alargados con el objeto de poder desplazar al compresor y así poder tensar la segunda
10 correa que relaciona la polea doble con dicho compresor.

3ª.- DISPOSITIVO DE ANCLAJE Y ACCIONAMIENTO DE UN EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizado porque la rama vertical del perfil angular se fija sobre el conjunto carroceria-aleta del vehiculo mediante, tornillos en tanto que su rama horizontal se fija a una extensión horizontal interna del citado conjunto carroceria-aleta
20 cuya fijación se realiza mediante tornillos que a su vez sirven para fijar a la extensión final del doble acodamiento con que cuenta la pletina rectangular inferior, quedando esta extensión final por debajo de la extensión horizontal de la mencionada aleta del vehiculo.
25

4ª.- DISPOSITIVO DE ANCLAJE Y ACCIONAMIENTO DE UN EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicaciones 1ª, caracterizado
30 porque la polea doble para la transmisión, va montado sobre

1 unos rodamientos y con giro independiente respecto al eje
del árbol de distribución, quedando retenida dicha polea
doble mediante una tuerca que queda oculta en la cavidad
axial correspondiente donde van montados los rodamientos.

5

5ª.- DISPOSITIVO DE ANCLAJE Y ACCIONA-
MIENTO DE UN EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO PARA VEHICULOS
AUTOMOVILES, según reivindicación 1ª, caracterizado porque
la correa que relaciona la polea de toma de fuerza y la
polea doble, está sometida a un tensor constituido por una
10 especie de pequeña polea fijada sobre una pieza plana de
perfil en "L", sobre cuya rama menor se ha previsto un ori-
ficio para el paso de un tornillo que se fija al motor del
vehículo, y sobre cuyo vastago es susceptible de girar la
mencionada polea o tensor, en tanto que sobre la rama mayor
15 de dicha pieza en "L", se ha previsto una ranura longitudi-
nal para el paso de un tornillo de fijación de la misma,
cuya ranura constituye un medio para poder regular el mayor
o menor tensado de la propia correa.

20

6ª.- Se reivindica por último como
objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que
se solicita por: DISPOSITIVO DE ANCLAJE Y ACCIONAMIENTO DE
UN EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

25

30



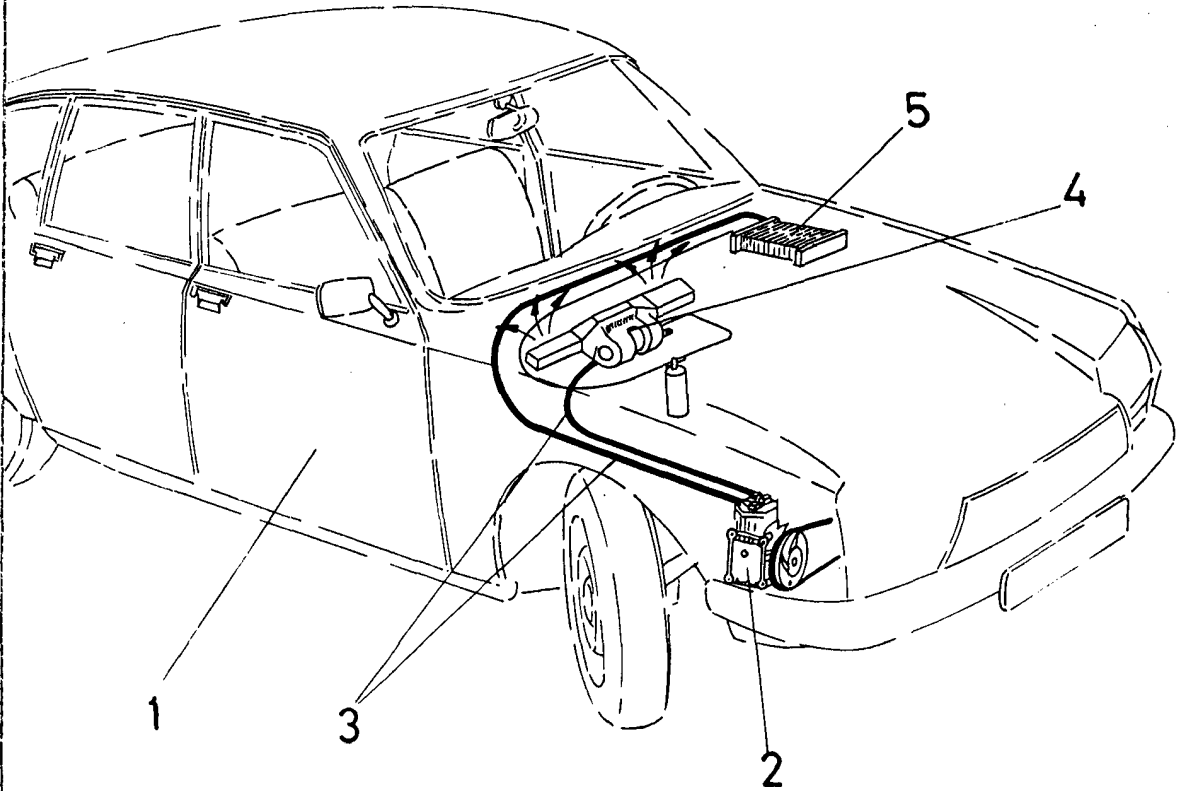


FIG-1

ESCALA VARIABLE

Madrid, ? de ? de 1977

BERNARDO UNGRIA

P. P.

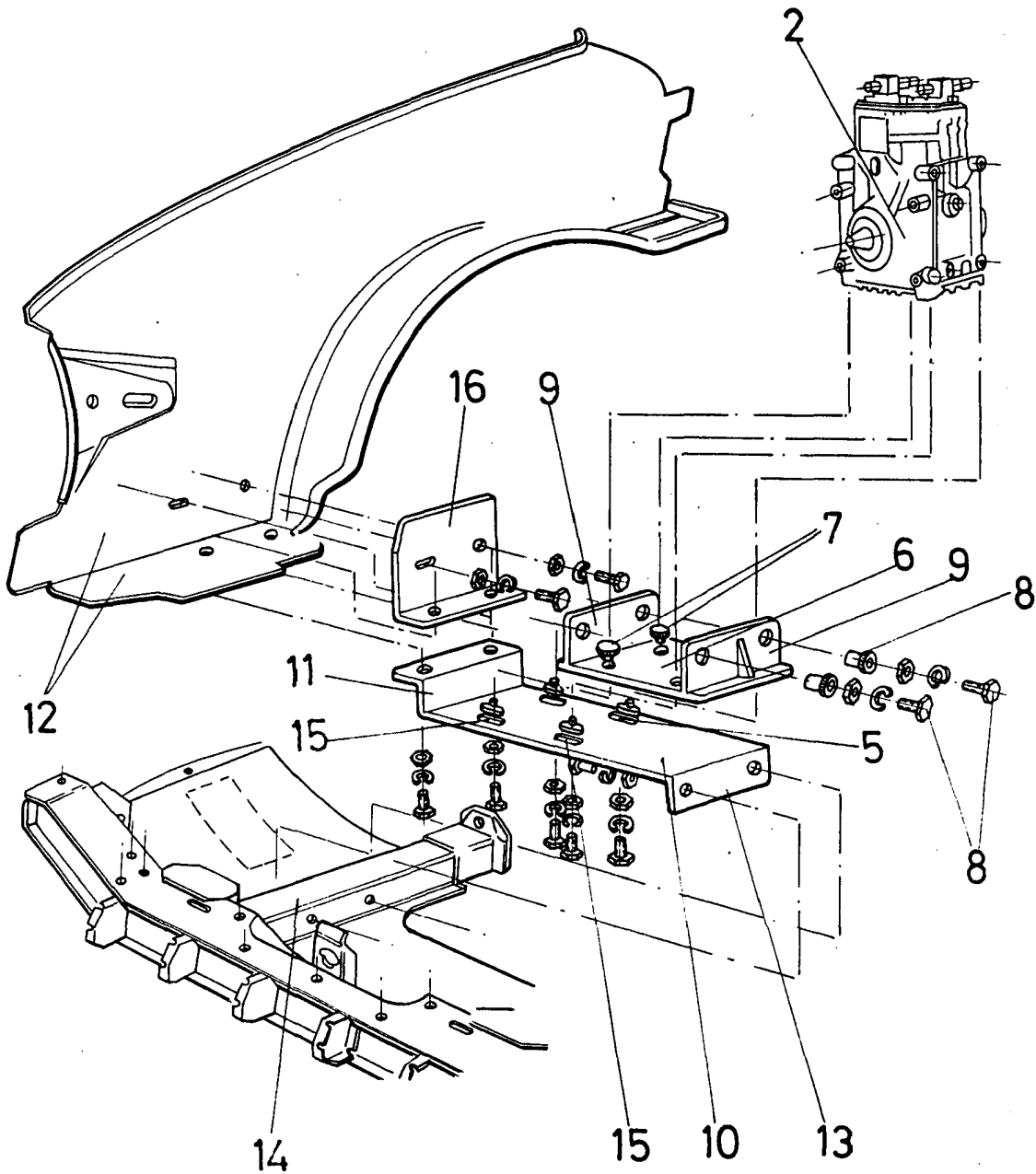


FIG - 2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 7 de AÑO de 1977

BERNARDO UNGRIA

p. p.

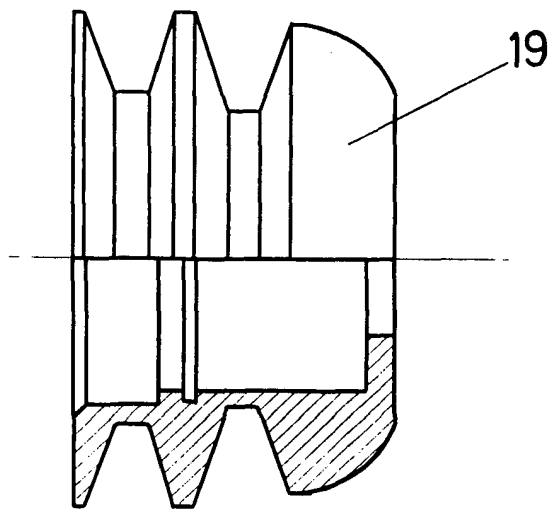
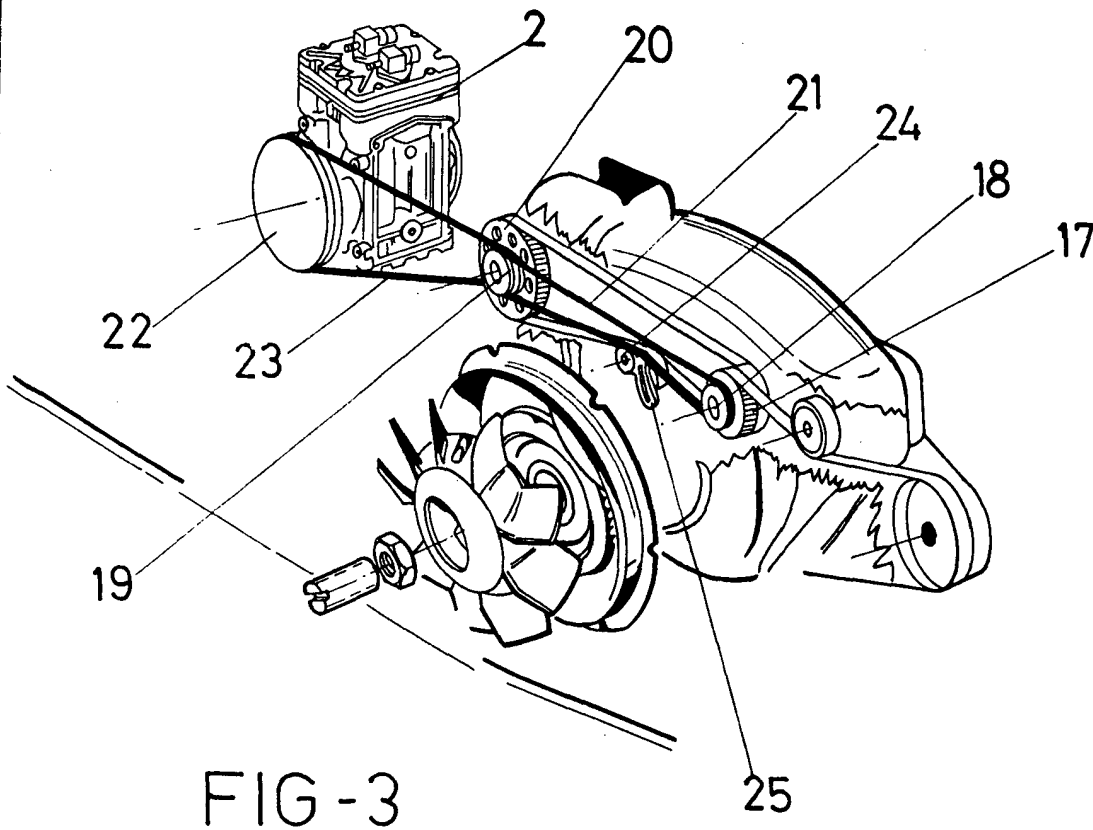


FIG - 4

ESCALA VARIABLE

Madrid, 7 de MARZO de 1977

BERNARDO UNGRIA

p. p.

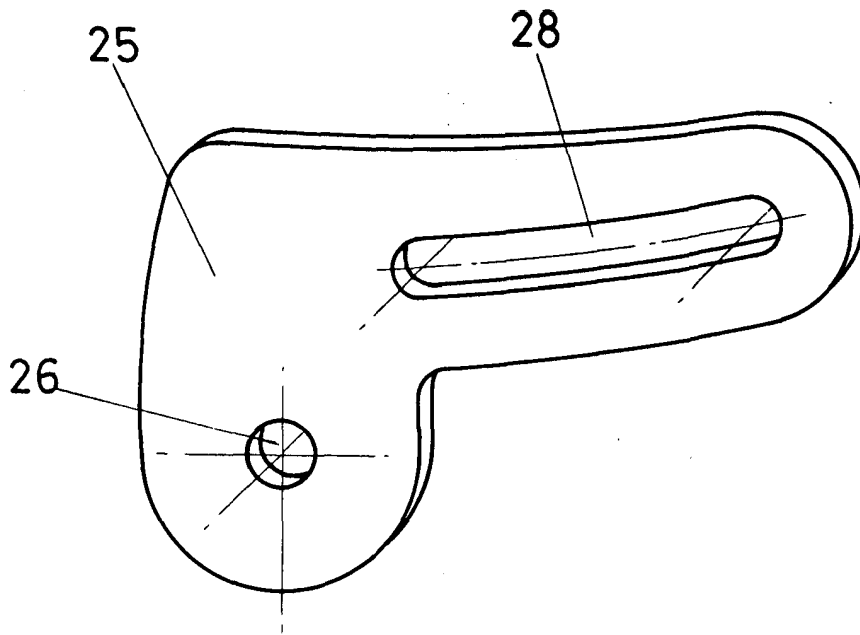


FIG-6

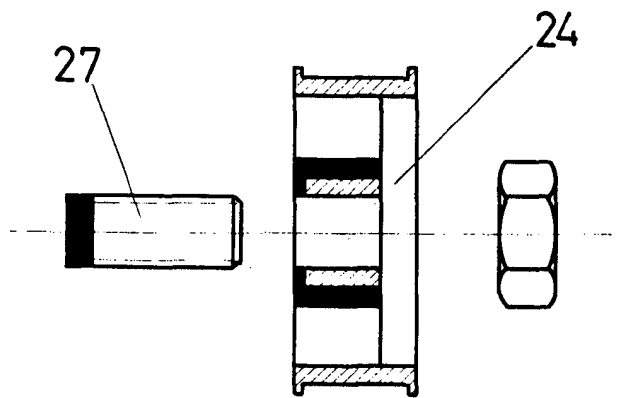


FIG-5

ESCALA VARIABLE

Madrid, 7 de Mayo de 1977

BERNARDO UNGRIA

p. p.