



ESPAÑA

10 ES	11 NUMERO 21 229.787	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION 6-7-77	

MODELO DE UTILIDAD

229.787

CADUCADO

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	31 CLASIFICACION INTERNACIONAL E05B : B62D
------------------------	---

64 TITULO DE LA INVENCIÓN CIERRE PARA EL ANCLAJE DE CONTENEDOR SOBRE CHASIS DE VEHICULOS.
--

71 SOLICITANTE (S) D. LUIS-IDEAL GUILLEM LOZANO
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Vicente Blasco Ibañez, 8 ALGINET (VALENCIA)
--

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU
--

RC/TF.



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-
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
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).

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 deduce del enun-
ciado de esta Memoria descriptiva, se refiere a un cierre
destinado a asegurar el anclaje de un contenedor sobre el
chasis de un vehículo.

5 El anclaje se realiza mediante placas solidari-
zadas al chasis del vehículo, las cuales cuentan con una
escotadura superior en V, para la recepción de una barra
transversal solidaria al contenedor de manera que dicha ba-
rra queda perfectamente acoplada en el fondo de la V, donde
10 existe una prolongación de la citada escotadura de forma
y dimensiones en correspondencia con la aludida barra soli-
daria al contenedor.

 Este anclaje, que asegura la inmovilidad del con-
tenedor con respecto al chasis, en sentido lateral, se com-
15 plementa con el cierre objeto de la presente invención, me-
diante el cual se hace asimismo imposible la extracción ver-
tical ascendente del contenedor, resultando éste, de esta
forma, rigidamente solidario al bastidor, cuando el citado
cierre este activado.

20 Este cierre, se constituye mediante una palanca
articulada a la cara interna de una de las placas del cen-
traje solidarias al chasis del vehículo, presentando dicha
palanca una conformación arqueada a modo de C y apareciendo
sobre la propia placa de centraje, dos topes que delimitan
25 el giro de la palanca, uno de ellos en posición de apertura
y el otro en posición de cierre.

 Además, dicha palanca de cierre cuenta con un
resorte de tensión el cual se encuentra posicionado de tal
forma que existe un punto medio en el cual se alinean con
30 el punto de giro de la palanca, determinando un punto muer-

1 to de tensión nula, a ambos lados del cual se establecen
dos sentidos distintos de giro, uno en sentido de apertura
y otro en sentido de cierre. De esta manera, tanto al efec-
5 tuar la apertura manual como el cierre, es necesario llevar
la palanca hacia un determinado punto en contra de la ten-
sión del resorte, mientras que, sobrepasado dicho punto,
es la propia palanca la que tiende a concluir el movimiento
inicial.

10 En posición de apertura, uno de los extremos de
la palanca de cierre ocupa el fondo de la escotadura en V,
de tal manera que la barra solidaria al contenedor, acciona
dicha extremidad de la palanca al alojarse sobre la placa
de centraje, de tal manera que produce la basculación de
dicha palanca y el cierre automático de la misma.

15 Complementariamente, un gatillo dispuesto opera-
tivamente sobre la placa de centraje, queda enclavado en una
ranura existente en la palanca de cierre, cuando dicha palan-
ca alcanza su posición de cierre.

20 La apertura del dispositivo ha de ser manual,
para lo cual dicha palanca de cierre cuenta con un asidero
o mango solidario a la misma, que permite efectuar su bas-
culización en este sentido.

25 Para complementar la descripción que seguidamen-
te se va a realizar, y con objeto de ayudar a una mejor com-
prensión de las características del invento, se acompaña a
la presente Memoria descriptiva, como parte integrante de
la misma de una hoja única de planos en la que con caracter
ilustrativo, se ha representado lo siguiente:

30 La figura 1, muestra una vista en alzado lateral
del dispositivo de cierre para anclaje de contenedores sobre

1 chasis de vehículos, objeto de la presente invención, apareciendo dicho dispositivo en posición de apertura y operativamente enfrentado a la barra de anclaje de un contenedor.

5 La figura 2, muestra generalmente una figura similar a la anterior del mismo dispositivo, pero en la cual el anclaje entre el contenedor y el chasis ha sido efectuado quedando perfectamente asegurado mediante dicho cierre.

10 A la vista de estas figuras, puede observarse como al chasis -1- del vehículo, es solidaria la placa de centraje -2- la cual está provista de una amplia escotadura -3- en forma de V que cuenta en su vértice con una expansión -4-, circular en correspondencia con la barra -5- solidaria transversalmente a la base del contenedor -6-.

15 A la cara interna de la placa del centraje -2-, se articula una palanca de cierre -7- a través de un pivote de articulación -8-. Además, dicha palanca de cierre -7-, esta relacionada con la placa de centraje -2- a través de un resorte de tensión -9- de manera que dicho resorte -9-,
20 en función de su posición a uno u otro lado del pivote de giro -8-, determina la basculación de la palanca -7- en uno u otro sentido, hasta que dicha palanca -7- ve limitado su movimiento por los topes respectivos -10- y -11-, que delimitan en uno su apertura y el otro su cierre.

25 La palanca de cierre -7- cuenta con un asidero o mango -13-, que permite el accionamiento manual de la misma para efectuar preferentemente la operación de apertura, aunque también pudiera efectuarse la de cierre.

30 La posición de cierre, correspondiente a la representada en la figura -2-, se ve asegurada con la colaboración

1 de un gatillo -12- asimismo articulado a la placa de cen-
traje -2-, contando dicho gatillo con un resorte que le
solicita permanentemente contra la palanca -7-, como puede
5 -7-, en correspondencia con dicho gatillo -12-, una muesca
-14- donde se produce el enclavamiento del gatillo en la
posición de cierre de la palanca, quedando así bloqueado
dicho cierre.

10 Como anteriormente se ha dicho, el cierre del
mecanismo se ha previsto que sea automático, de tal manera
que cuando el contenedor -6- desciende hasta apoyar sobre el
chasis -1-, la barra transversal -5- del contenedor golpea
contra la extremidad de la palanca -7- que ocupa el fondo
15 de la escotadura en V -3-, de manera que se produce una bas-
culación de dicha palanca -7-, primeramente en contra del
resorte -9- y finalmente provocada por dicho resorte, hasta
que la citada palanca -7- ocupa la posición de cierre repre-
sentada en la figura -2-, momento en el cual el gatillo -12-
ocupa el fondo de la ranura -14-, con lo que dicho cierre
20 queda perfectamente asegurado.

25 Para efectuar el desacoplamiento entre el conte-
nedor y el chasis, ha de manipularse en el sentido de de-
terminar la liberación del gatillo -12-, a la vez que ha de
manipularse sobre el asidero -13- para producir la bascula-
ción opuesta del brazo -7- que determine la liberación de la
barra transversal -5- del contenedor, y por consiguiente la
liberación de éste.

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

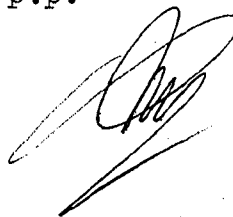
30 En resumen, el privilegio de explotación exclusi-
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-
guientes:

1 1.- CIERRE PARA EL ANCLAJE DE CONTENEDOR SOBRE
CHASIS DE VEHICULOS, destinado especialmente para chasis
que comportan unas placas en diedro para el centraje del
5 contenedor, las cuales placas van provistas de unas escota-
duras en V con vértice ranurado para el guiado y penetra-
ción de las barras transversales solidarias a la base del
contenedor, caracterizado esencialmente porque el cierre
está constituido por una palanca en forma de gancho articu-
lada a la cara interna de la placa de centraje y sometida a
10 la acción de un resorte recuperador, la cual palanca en es-
tado de apertura se encuentra traccionada por el resorte,
quedando limitado su giro por un tope de la placa mientras
que el extremo inferior de la citada palanca se encuentra
15 situado en la zona ranurada de la placa de forma que la ba-
rra del contenedor en su penetración en la ranura actua so-
bre el extremo de la palanca que gira por su articulación
anclando a la barra, en cuya posición de cierre la palanca
queda asimismo traccionada por el resorte haciendo tope con
20 un resalto superior de la placa en la cual se ha previsto
articuladamente un gatillo sometido a la acción de un resor-
te para el bloqueo de la palanca en su posición de cierre,
la cual comporta asociado un asidero o mango para la apertu-
ra manual.

25 2.- Se reivindica por último como objeto sobre
el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:
CIERRE PARA EL ANCLAJE DE CONTENEDOR SOBRE CHASIS DE VEHI-
CULOS.

1 Todo conforme queda descrito y reivindicado en
la presente Memoria descriptiva que consta de nueve páginas
mecanografiadas y dibujos adjuntos.

5 Madrid, 6 de Julio de 1977
 BERNARDO UNGRIA
 p.p.



10

15

20

25

30

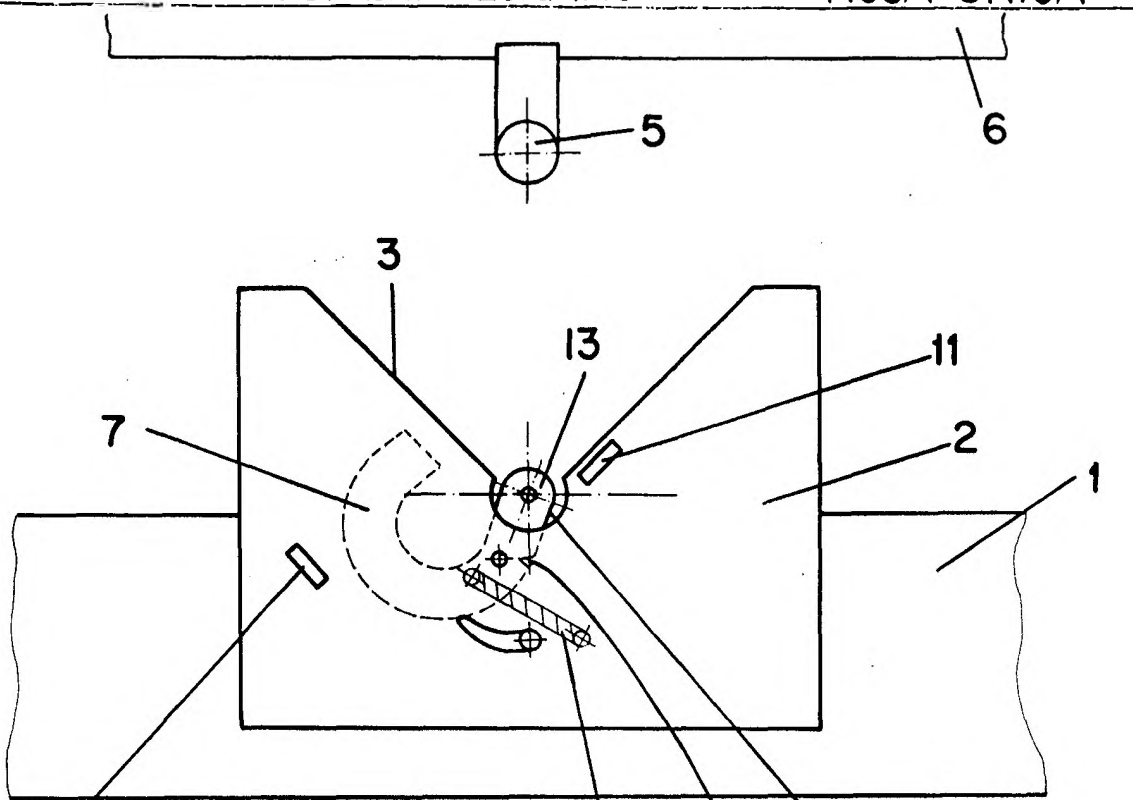


FIG. 1

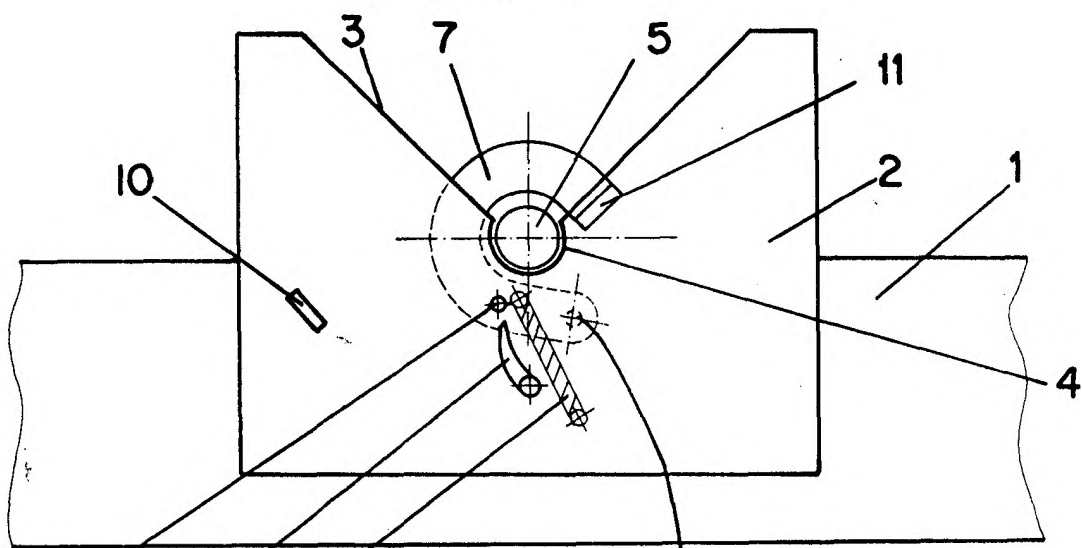


FIG. 2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 6 de julio de 1977

BERNARDO UNGRIA

P. P.