



ESPAÑA

PS 80 1-12-79

19 ES 21 22	11 NUMERO 244.531/X	18 Y
	FECHA DE PRESENTACION 13-6-79	

MODELO DE UTILIDAD

16 JUL. 1980

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B 62B 5/04
------------------------	--

54 TITULO DE LA INVENCION

TRANSMISION PARA FRENOS EN CARRITOS DE ARRASTRE MANUAL.

71 SOLICITANTE (S)

INDUSTRIAS GARCIA TORTOSA, S.L.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Rafaela Ibarra, 13 MADRID-19

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU

PPG/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).

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-
tículo 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 enunciado de esta Memoria descriptiva, consiste en transmisión para frenos en carritos de arrastre manual.

5

Este tipo de dispositivos, encuentran su principal campo de aplicación en grandes supermercados, estaciones, aeropuertos, centrales de transporte, etc, y precisan de un sistema de frenos que los inmovilice y retenga su inercia a la rodadura, siendo la solución más comunmente empleada la de ubicar unos vástagos desplazables sobre los elementos de rodadura, de forma que cuando se desea la inmovilización o el frenado del carrito, dichos vástagos incidan sobre las ruedas, venciendo su tendencia al giro. Los dispositivos de comando de estos vástagos siendo variados presentan un problema común de fiabilidad del conjunto, circunstancia que resuelve ventajosamente el presente dispositivo.

10

15

Merced a un sistema de brazos de palanca, se consigue hacer incidir sobre el vástago desplazable axialmente, un brazo que en su extremidad presenta un bisel incidente sobre la extremidad superior del vástago, de manera que al ser desplazado el brazo, dicho bisel ejerce una función empujadora sobre el extremo libre del vástago obligando a su cabeza a enclavarse sobre el elemento de rodadura. Se ha conseguido, de esta forma, el efecto de frenado deseado.

20

25

La invención prevé dos posibilidades de realización según que se desee un frenado de los dos ejes del carrito o bien sea suficiente, unicamente el frenado de los elementos de rodadura correspondientes a un único eje. Ambas soluciones son equivalentes y en la solución más amplia el sistema de frenado de las cuatro ruedas está coordinado por una palanca dispuesta transversalmente que relaciona

30

1 los elementos de mando de ambos ejes.

5 Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características de la invención, se acompaña a la presente Memoria descriptiva y formando parte integrante de la misma de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo se ha representado lo siguiente:

10 La figura 1ª muestra una vista en planta inferior de un carrito al que se le ha dotado de la transmisión para frenos a sus cuatro ruedas.

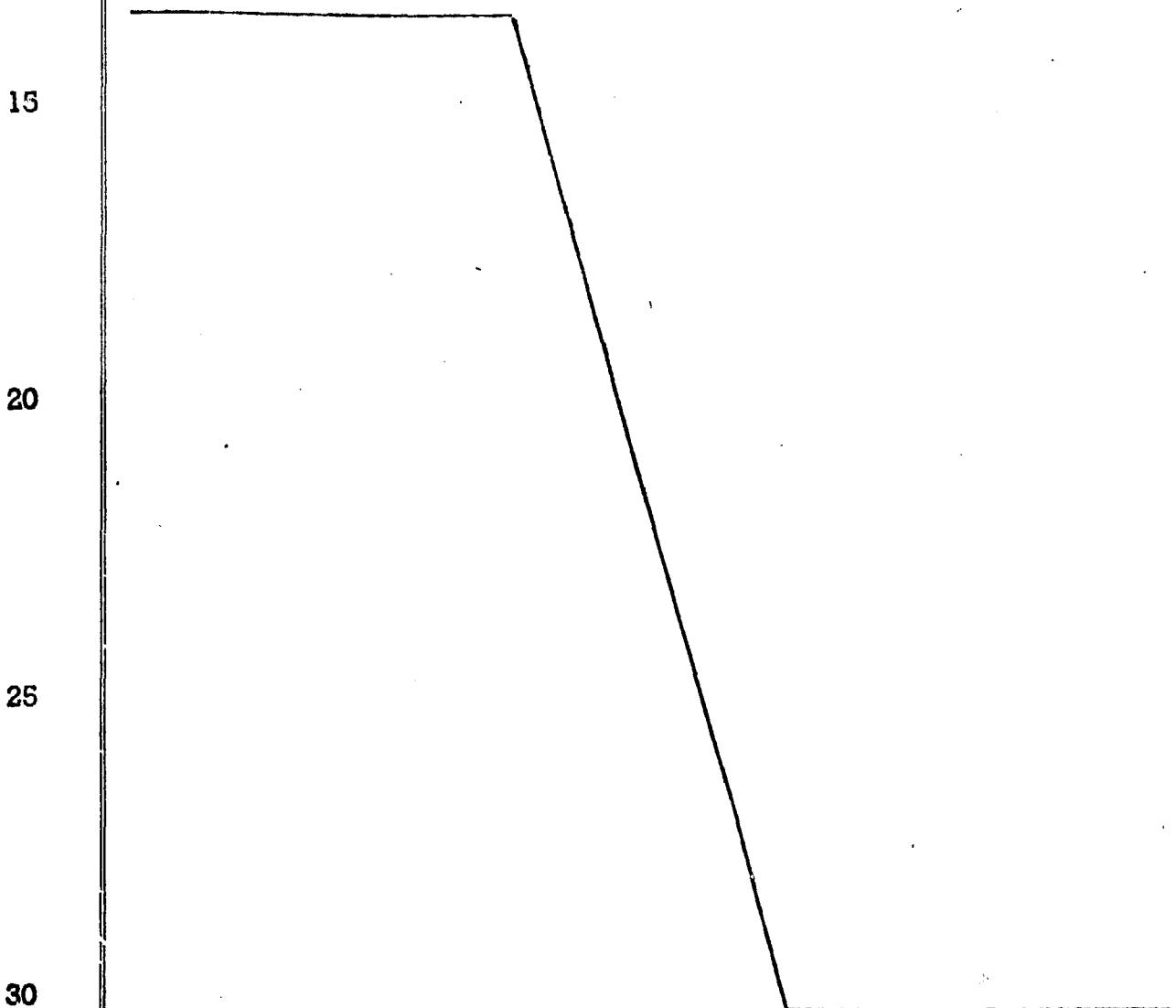
La figura 2ª muestra una vista de alzado, seccionada, del vástago de frenado y su brazo accionador.

15 A la vista de las mencionadas figuras, y como puede comprobarse, la transmisión para frenos en carritos de arrastre manual queda constituido a partir de un vástago -1- desplazable axialmente y cuya cabeza -2- es susceptible de incidir sobre las respectivas ruedas -3- del carrito, estando el vástago -1- comandado en sus desplazamientos por un brazo -4- desplazable horizontalmente y dotado de un bisel -5- ubicado en correspondencia con la extremidad superior del vástago. Los brazos -4- correspondientes a uno de los ejes del carro están unidos, articuladamente entre sí, mediante rótulas o elementos similares -6- a una palanca común -7- que se articula mediante el punto -8- al bastidor del carro y se prolonga en una extremidad de accionamiento -9-, por parte del usuario.

25
30 Cuando al carrito de arrastre manual se le dota de freno en sus dos ejes, la estructuración descrita anteriormente, se repite en ambos ejes y las palancas comunes

1 -7- y -7'- se relacionan entre sí por una palanca central
-10-, unida articuladamente por su punto medio -11- al bas-
tidor del carro y que por sus puntos extremos se articula
a las palancas -7- y -7'- con el concurso de los pivotes
5 articulados -12- y -13-.

Merced a esta configuración el accionamiento de
una de las palancas -7- ó -7'- conlleva, necesariamente,
a una función análoga de la correspondiente palanca, función
por la cual los diferentes brazos -4- y -4'- por mediación
10 de sus biseles -5-, obligarán a las diferentes cabezas -2-
de los vástagos -1- a enclavarse sobre los elementos de
rodadura -3-, proporcionando la función de frenado deseada.



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

1

1. TRANSMISION PARA FRENOS EN CARRITOS DE ARRAS-
TRF MANUAL, que estando especialmente concebida para dispo-
sitivos de freno en los que existen vástagos desplazables -
axialmente y dotados de cabezas que inciden sobre las res-
pectivas ruedas, esencialmente se caracteriza porque cada -
vástago es desplazado verticalmente por un brazo suscepti-
ble de desplazamiento horizontal y dotado de un bisel en co-
rrespondencia con la extremidad superior del vástago corres-
pondiente, habiendose previsto que los brazos correspondien-
tes a las ruedas de uno de los ejes imaginarios del carro -
estén unidos articuladamente a una palanca común, que uni-
da a su vez articuladamente al bastidor del carro, se pro-
longa en una extremidad de accionamiento por parte del usua-
rio.

5

10

15

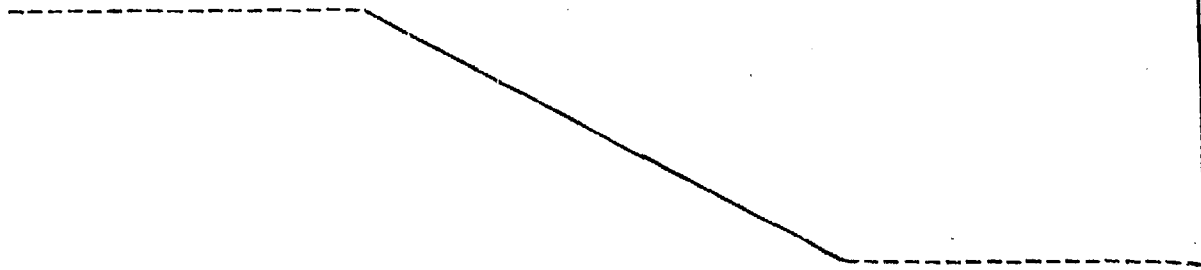
2. TRANSMISION PARA FRENOS EN CARRITOS DE ARRAS-
TRE MANUAL, según reivindicación 1ª, caracterizada porque -
esta estructura, susceptible de repetirse en las dos zonas
extremas del carro, incorpora además una palanca central que
por su punto medio se une articuladamente al bastidor del ca-
rro y que por sus zonas extremas se une también articulada-
mente a los extremos internos de las palancas de accionamiento
estableciendo una transmisión entre las mismas.

20

25

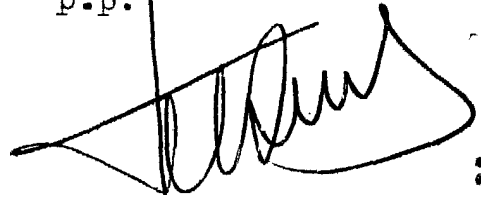
3. Se reivindica por último como objeto sobre -
el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita:
TRANSMISION PARA FRENOS EN CARRITOS DE ARRASTRE MANUAL.

30



1 Todo conforme queda descrito y reivindicado en la
presente Memoria descriptiva que consta de ocho páginas me-
canografiadas y dibujos adjuntos.

5 Madrid, 13 de Julio de 1979
 BERNARDO UNGRIA
 p.p.



10

15

20

25

30

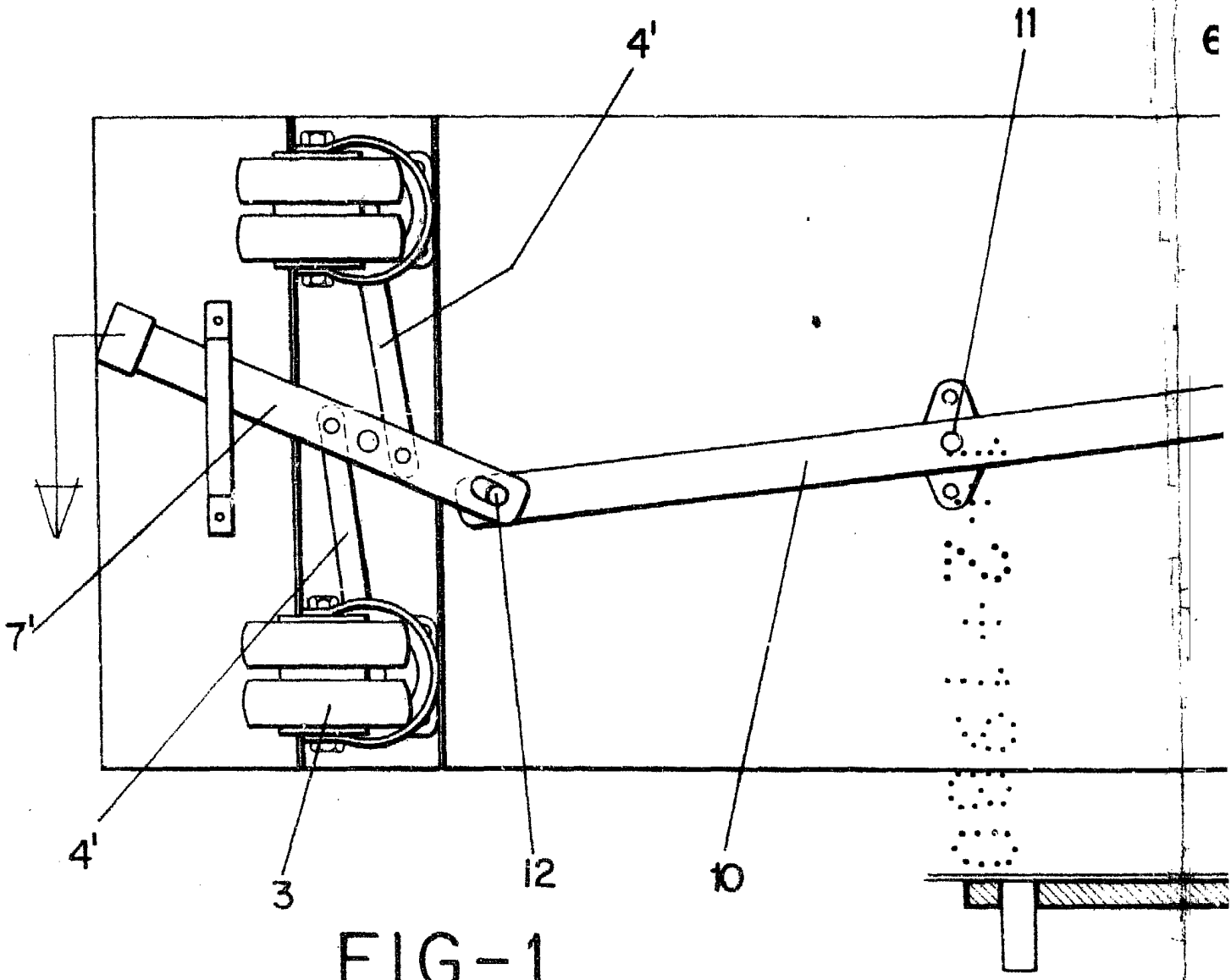


FIG-1

FIG

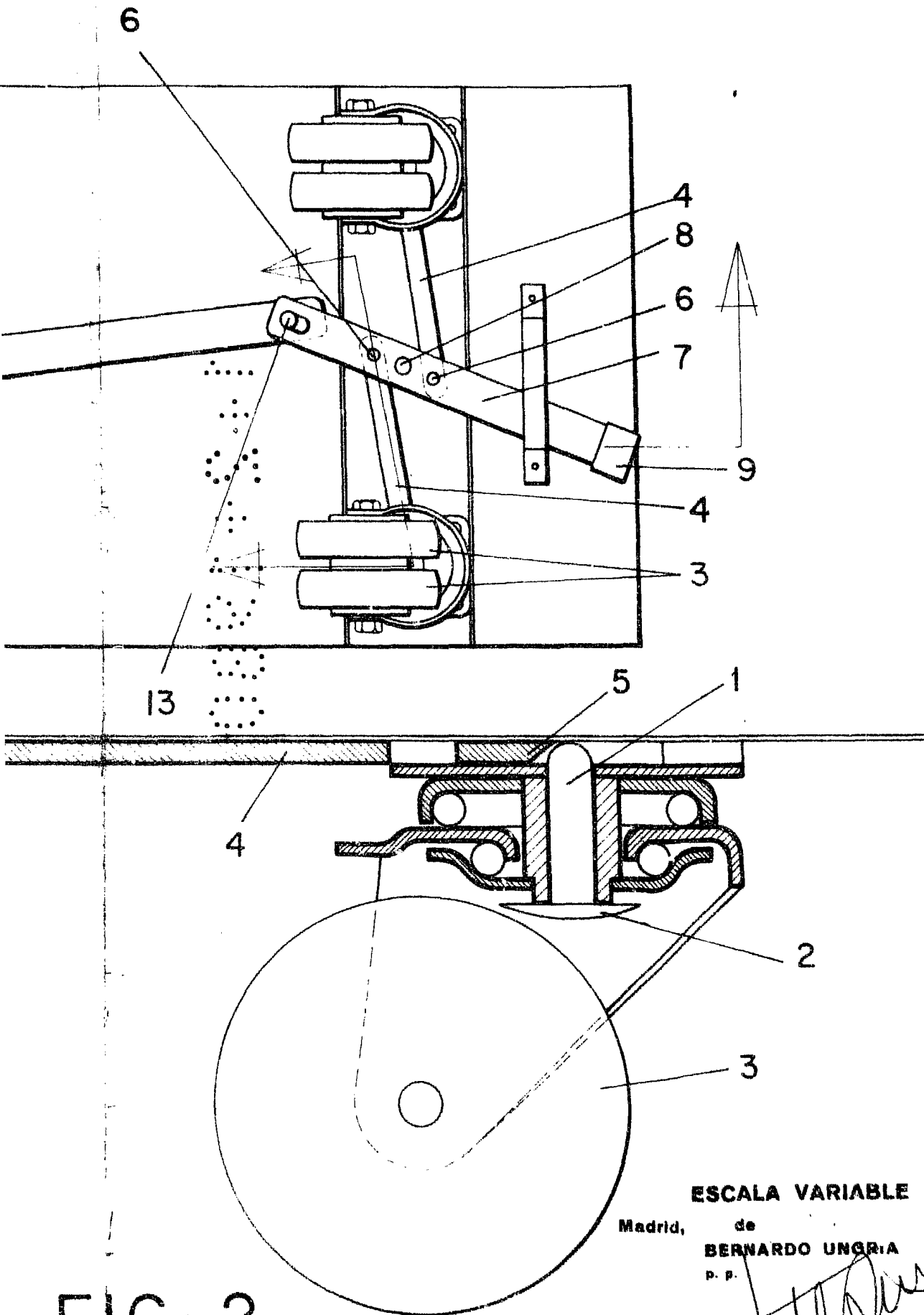


FIG-2

ESCALA VARIABLE
Madrid, de
BERNARDO UNGRIA de 197
p. p.