

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

(10) ES	(11) NUMERO	(10) Y
	246632	
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	6-11-79	

MODELO DE UTILIDAD

1 FEB. 1980

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60H1/02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

GRIFO PARA LOS CIRCUITOS DE CALEFACCION EN VEHICULOS AUTOMOVILES.-

(71) SOLICITANTE (S)

I.T.W ESPAÑA, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Ctra. de Ribas, Km. 31,7. LAS FRANQUESAS DEL VALLES (BARCELONA).

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU.

AA

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-  
tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-  
10 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  
enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un gri-  
fo para los circuitos de calefacción en vehículos automó-  
viles.

5 El grifo que la invención propone, concretamente,  
es del tipo de los que se conforman a partir de una carca-  
sa que establece una cámara hermética con dos vías de comu-  
nicación al exterior; una de entrada al circuito con brida  
de conexión al circuito, y una de salida que es un apéndice  
cilíndrico para conectar mediante enchufado una tube-  
ría. Entre ambas vías y en el interior de la cámara juega  
una válvula accionable mediante un cable cuya funda es re-  
tenida en un soporte solidario de la carcasa del grifo.

10  
15  
20 La característica original y ventajosa del grifo  
que nos ocupa radica en el hecho de que la válvula es una  
plaquita solidaria de un eje que emerge al exterior para  
su conexión a la correspondiente palanca de accionamiento.  
La plaquita está permanentemente enfrentada a un cuello  
cilíndrico que revierte al interior de la cámara como pro-  
longación de la vía de entrada al circuito, contando fron-  
talmente dicho cuello con una garganta para la instalación  
de una junta elástica en funciones de asiento para la pla-  
quita o válvula propiamente dicha.

25 Al requerimiento de la palanca de accionamiento,  
la válvula realiza un movimiento angular calculado para  
que en una posición extrema abra la vía de entrada al cir-  
cuito y en la otra la cierre. Naturalmente, en posiciones  
intermedias de la válvula se regula la entrada del caudal  
al circuito.

30 Para exponer con mayor claridad las características

1       estructurales y de funcionamiento del grifo que nos ocupa,  
se acompaña a la presente memoria, formando parte integrante de la misma, un juego de planos donde se representa lo siguiente:

5               La figura 1 muestra una vista en alzado lateral del grifo para los circuitos de calefacción en vehículos automóviles que constituye el objeto de la presente invención.

10              La figura 2 es una vista en planta superior del grifo en cuestión. Se ha seccionado la carcasa a fin de mostrar el emplazamiento de la válvula, la cual aparece en la posición de apertura de la vía de entrada al circuito.

15              La figura 3 es una sección en alzado lateral según la línea de corte C-D indicada en la figura anterior.

20              De acuerdo con lo que se ha dicho y como puede comprobarse, el grifo a que se refiere la presente memoria se constituye a partir de una carcasa (1) cerrada mediante la aplicación fuerte de la tapa (2) a fin de establecer la cámara (3).

25              La cámara (3) se comunica al exterior a través de la vía (4) que tiene extremamente la brida (5) para conectar el grifo al circuito, y mediante la vía (6) que es un apéndice tubular cilíndrico donde se enchufa una manguera o tubería.

30              En el interior de la cámara (3) se instala la válvula (7) vinculada al eje (8) sobre el que se monta rígidamente la palanca (9) conectada al cable de accionamiento, no representado, soportado por la pletina (10) solidaria de la carcasa (1).

La válvula (7) es un cuerpo laminar que se enfren-

1 ta a un cuello cilíndrico (11) que es prolongación hacia el interior de la cámara (3) de la vía (4) de entrada al circuito. El cuello (11) cuenta en su frente con una garganta anular (12) que sirve de alojamiento estable para una  
5 junta (13) de naturaleza elástica sobre la que precisamente asienta la válvula (7).

En un caso preferente de realización, se ha previsto que la válvula (7) esté permanentemente solicitada hacia su asiento por mediación de un resorte helicoidal de expansión (16) mantenido en posición entre las patillas (17) pertenecientes a la tapa (2) y las también patillas (18) de un casquillo que siempre esté en alineación con el cuello (11) y, en una posición de la válvula (7), con el orificio (15) de la misma.

10  
15  
20 La válvula (7), al requerimiento de la palanca (9) y ésta del cable, no representado, se mueve en la cámara (3) entre dos topes (14) que fijan las posiciones extremas de tal válvula (7). Una de tales posiciones extremas, precisamente la reflejada en los planos, hace que coincidan el cuello (11), orificio (15) y casquillo, con lo que se establece comunicación entre la vía de entrada al circuito (4) y la de salida (6).

25 En la otra posición extrema de la válvula (7) se ha desplazado el orificio (15) y se ha cegado la vía (4) de entrada al circuito (3), con lo que se interrumpe el suministro a través de la vía de salida (6).

---

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,  
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-  
sentarla como nueva y propia.

10  
15  
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  
de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

20  
25  
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-  
tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

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

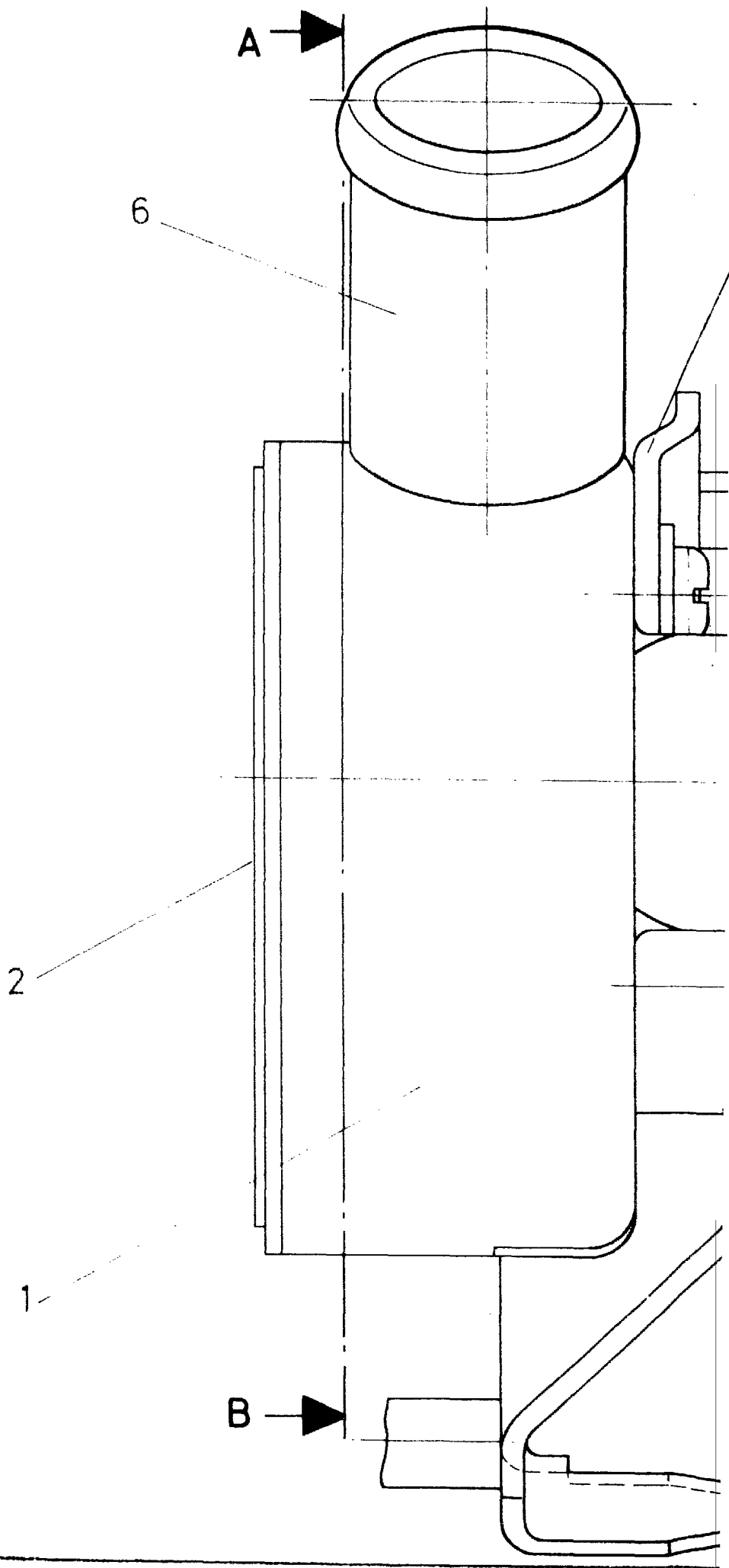
1           1ª.- GRIFO PARA LOS CIRCUITOS DE CALEFACCION EN  
VEHICULOS AUTOMOVILES; que constituyendose mediante una  
carcasa hermética con dos vías de comunicación al exterior,  
una de entrada y otra de salida entre las que se halla ins-  
5           talada una válvula asociada a una palanca accionable median  
te cable; esencialmente se caracteriza porque la válvula  
es un cuerpo laminar que está enfrentado a un cuello cilín-  
drico que hacia el interior de la carcasa es prolongación  
de la vía de entrada a la misma, estando tal cuello provis-  
to al frente de una garganta que sirve de alojamiento esta-  
10           ble a una junta elástica constitutiva del asiento para la  
válvula, la cual, al requerimiento de la palanca de accio-  
namiento, se mueve angularmente con una amplitud de arco  
calculado para que en las posiciones extremas se produzca,  
respectivamente, la obturación de tal via de entrada, y su  
15           apertura al hacer coincidir con la misma un taladro con  
que a tal efecto cuenta la válvula en cuestión.

2ª.- GRIFO PARA LOS CIRCUITOS DE CALEFACCION EN  
VEHICULOS AUTOMOVILES, según reivindicación 1ª, caracteri-  
zado porque la válvula está constantemente requerida hacia  
su asiento mediante un resorte helicoidal de expansión dis-  
20           puesto establemente en alineación con el cuello cilíndrico  
o asiento de válvula propiamente dicho.

3ª.- Se reivindica por último como objeto sobre  
25           el que ha de recaerl el Modelo de Utilidad que se solicita:  
GRIGO PARA LOS CIRCUITOS DE CALEFACCION EN VEHICULOS AUTO-  
MOVILES.



0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
+



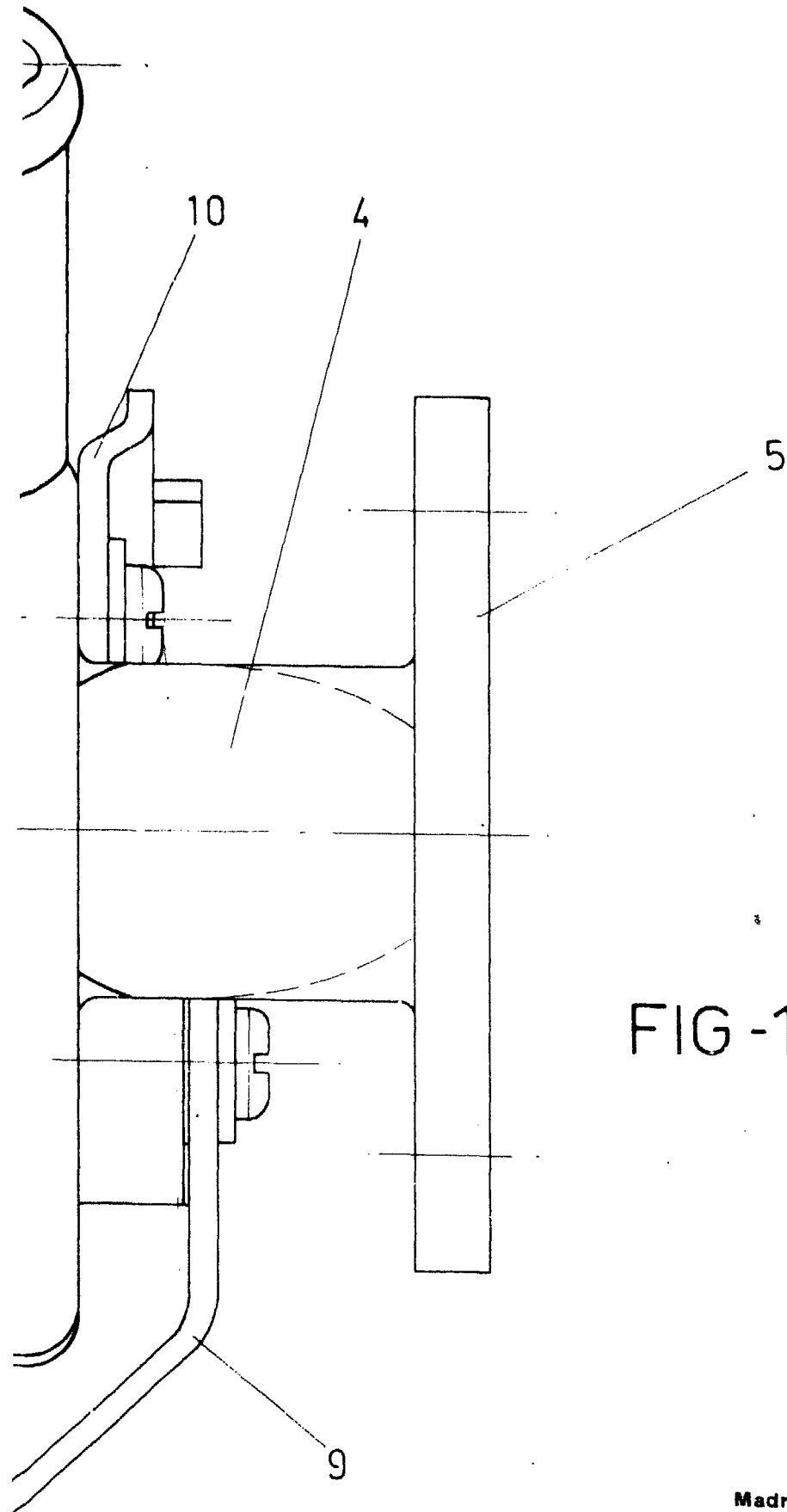


FIG - 1

**ESCALA VARIABLE**

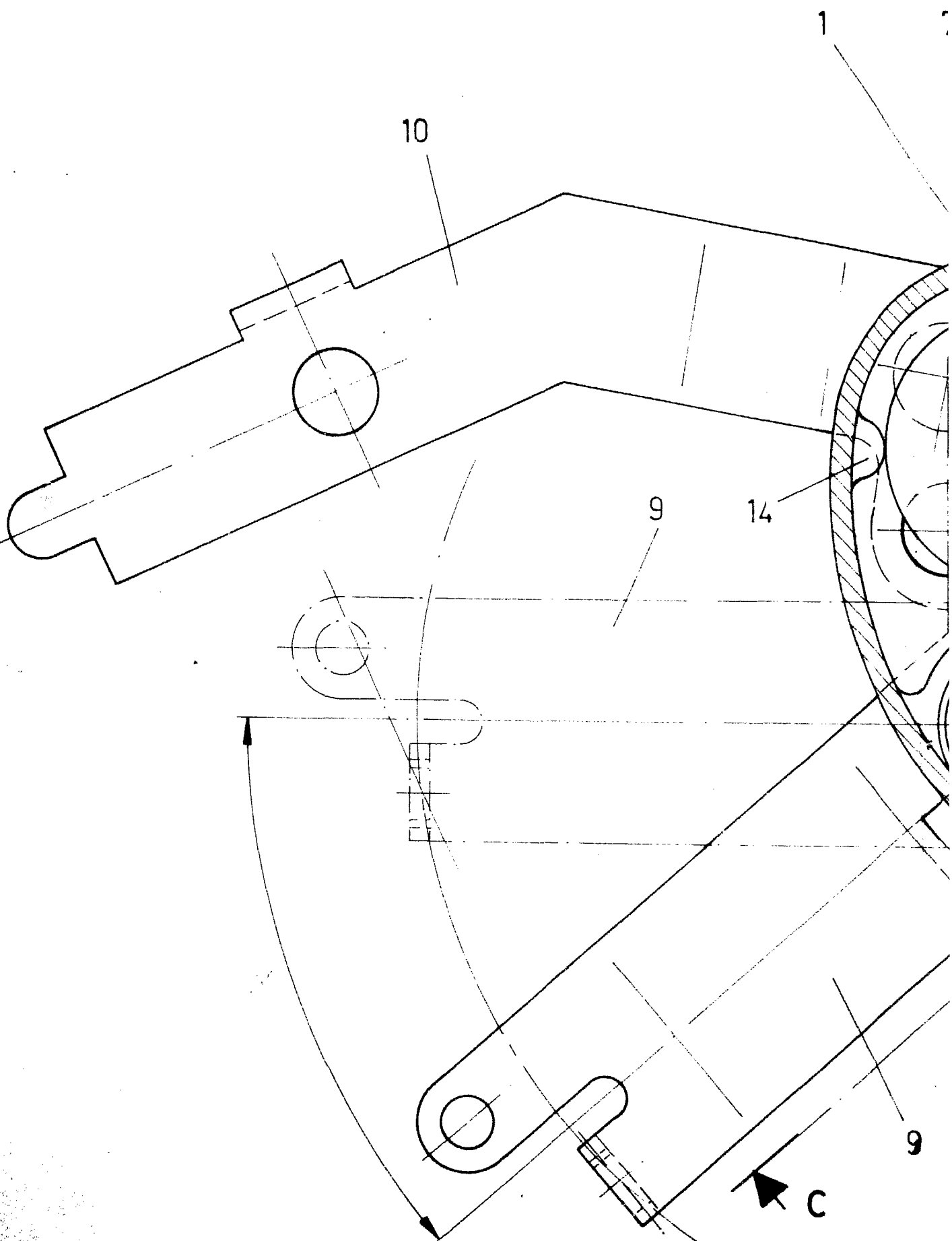
Madrid, 6 de noviembre de 1979

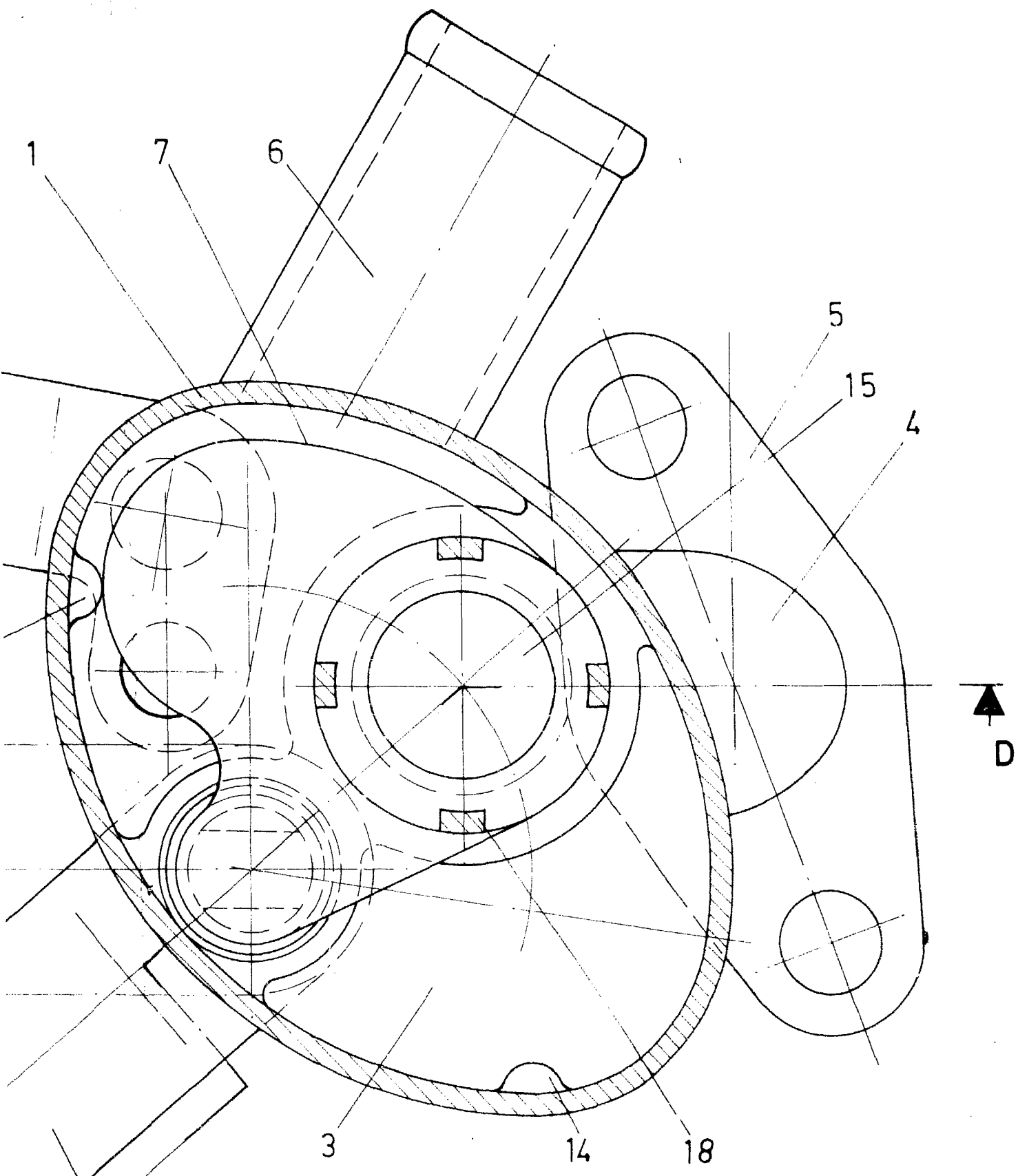
**BERNARDO UNGRIA**

P. P.



ESPAÑA





A - B  
FIG - 2

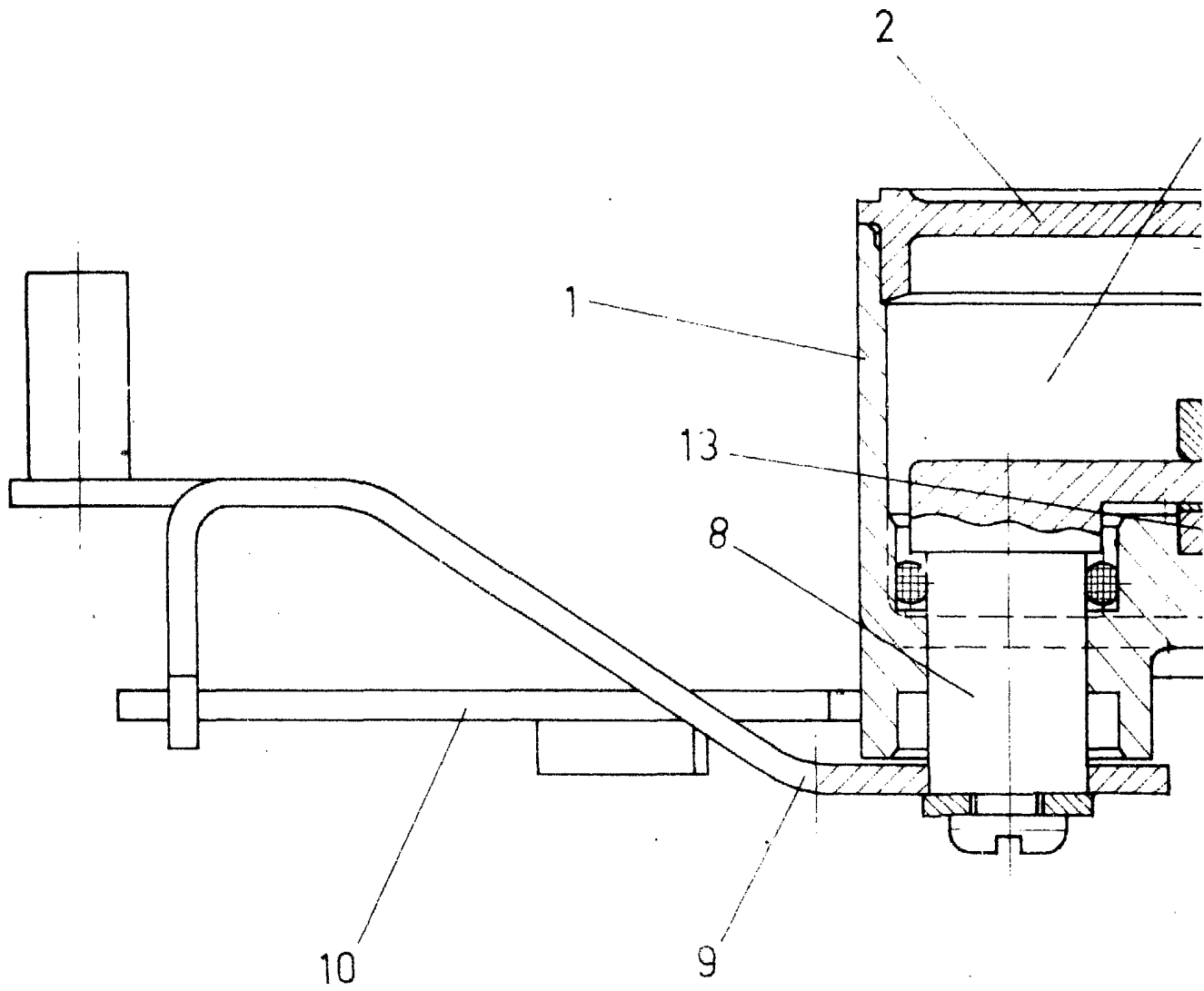
ESCALA VARIABLE

Madrid, 6 de noviembre de 1979

BERNARDO UNGRIA

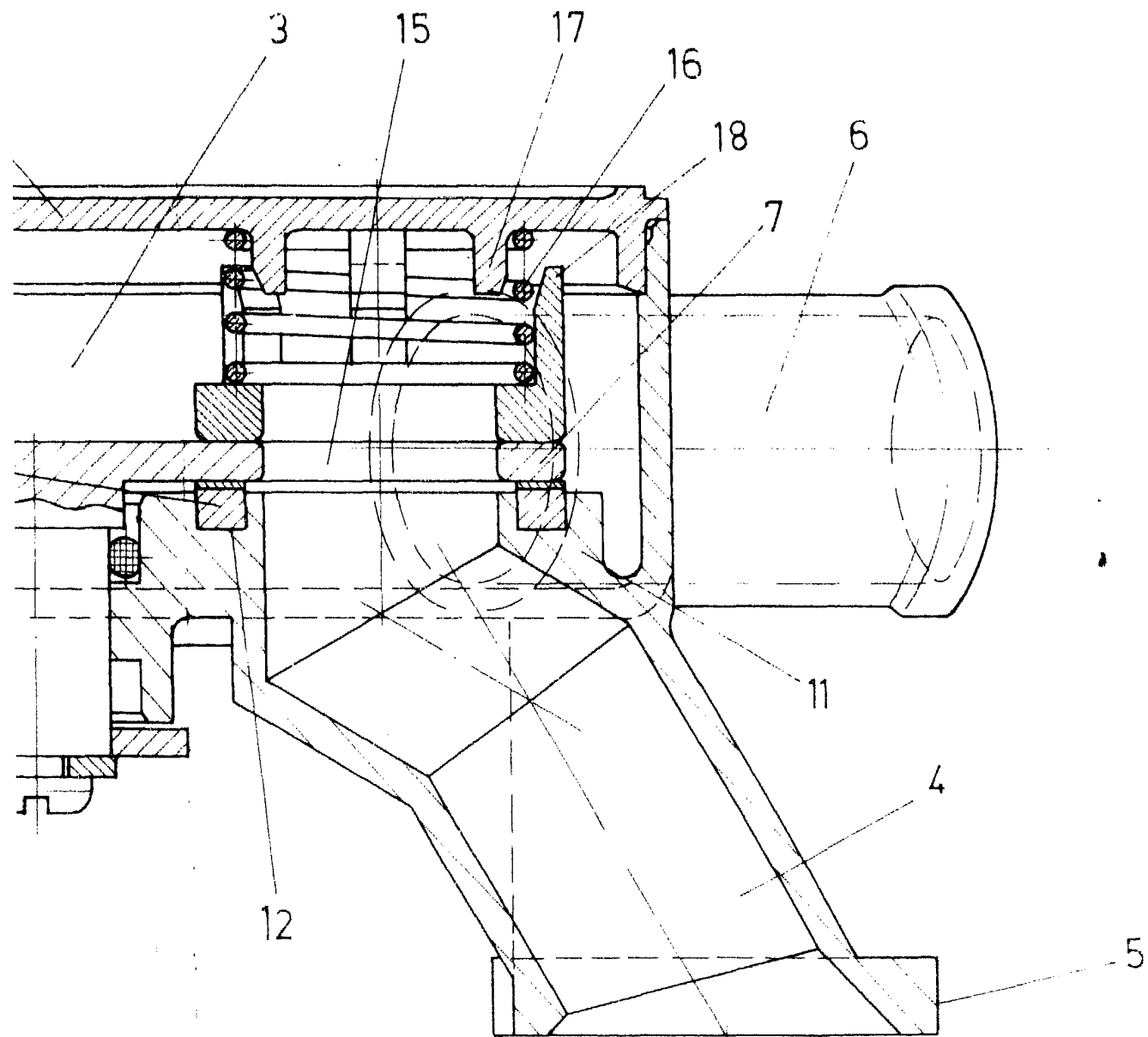
P. P.

C



C

FIG - 3



C - D

G - 3

ESCALA VARIABLE

Madrid, 6 de noviembre de 197

BERNARDO UNGRIA

P. P.