

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

19 ES

11

21

22

NUMERO

252.077/X

10 Y

FECHA DE PRESENTACION

15.7.80

MODELO DE UTILIDAD - 1 AGO. 1981

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. B60T7/10

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

PALANCA DE FRENO PARA VEHICULOS, PERFECCIONADA

71 SOLICITANTE (S)

FABRICACION DE BISAGRAS S.A. (FABISA)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Poligono Industrial Villayuda, calle 4 - BURGOS

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. BERNARDO 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-
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-
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 una pa-
lanca de freno para vehículos, perfeccionada.

5 La palanca de freno que la invención propone,
concretamente, es del tipo de las que se constituyen mediante
una primera y una segunda pieza. Una de las piezas está ple-
gada en forma de U y tiene una proyección tubular para re-
cibir la correspondiente empuñadura de accionamiento, y en
10 el interior de esta pieza se instala con cierta holgura la
segunda pieza a la que se articula la primera. Ambas piezas
están relacionadas funcionalmente por una uña de trinquete -
que actúa selectivamente sobre un sector dentado previsto
en la segunda pieza, siendo a través de ésta por la que el
conjunto se instala en el piso del vehículo.

15 La característica original y ventajosa de la
palanca de freno que ahora nos ocupa radica en el hecho de
que cerca del punto de articulación entre las referidas pie-
zas se ha previsto que la segunda pieza o pieza interna dis-
ponga de un taladro pasante en donde se acopla un taco com-
20 plementario de naturaleza elástica, por ejemplo, de goma.
Ambas bases de dicho taco elástico contacta contra las ca-
ras internas de las ramas paralelas de la pieza externa ple-
gada en forma de U, ello en virtud de que dicho taco presen-
ta una altura ligeramente mayor que el grosor de la pieza
25 que lo recibe.

 En las palancas de freno convencionales del
tipo señalado ni que decir tiene que no existe el referido
taco de naturaleza elástica, y en consecuencia se produce
un movimiento de la pieza externa contra y sobre las pare-
30 des de la pieza interna, dando lugar a que cuando la palan-

1 ca de freno está más o menos en la posición horizontal -
(freno quitado) se produzca un intermitente choque entre -
ambas piezas con lo consiguiente molestia para el conductor
del vehículo.

5 Sin embargo, en la palanca de freno que ahora se propone, la presencia del taco de goma cumple las -
funciones de, por así decirlo, un auténtico amortiguador -
que evita que durante la marcha del vehículo tenga lugar el
más ligero contacto entre una pieza y otra componente de la
10 palanca de freno, evitandose el molesto ruido a que anteriormente
hemos hecho alusión.

Con el fin de exponer con mayor claridad las
características de la palanca de freno para vehículos que
nos ocupa, se ha confeccionado un juego de planos en donde
15 se ha representado lo siguiente:

La figura 1 muestra una vista en alzado lateral de la palanca de freno para vehículos que constituye el
objeto de la presente invención. Se ha representado la palanca de freno en la posición fuera de uso del freno propiamente dicho, y en línea de trazo discontinuo la posición operante de tal palanca. En esta misma figura se ha representado un detalle en sección, indicado por la línea de corte A-B, que muestra el punto de emplazamiento del taco de naturaleza elástica cuya finalidad se ha expuesto anteriormente.
20
25

La figura 2 representa una vista en alzado lateral de la pieza interna a través de la cual se lleva a cabo la sujeción de la palanca al piso del vehículo. La sección C-D indicada en esta figura muestra el taladro que ha de comportar esta pieza para la inserción del taco elástico.
30

1 De acuerdo con lo que se ha dicho y como pue-
de comprobarse, la palanca de freno para vehículos a que se
refiere la presente memoria se constituye a partir de una
5 primera pieza, referencia 1, plegada en forma de U para cons-
tituirse en envolvente de la segunda pieza referenciada en
general con 2. La pieza 3 cuenta con una proyección tabular
en donde se instala la empuñadura 4, por cuya parte frontal
emerge el botón 5 que mueve una varilla 6 conectada a la
10 uña de trinquete 7 que actúa selectivamente en el sector den-
tado 8 perteneciente a la pieza interna 2.

En proximidad al punto de articulación entre
ambas piezas se ha practicado un taladro 10 que afecta úni-
ca y exclusivamente a la pieza interna 2, tal como se señala
15 en la figura 2 y en la sección C-D de tal figura.

15 Precisamente en el mencionado taladro 10 es
donde se inserta el taco de naturaleza elástica 11 que, tal
como ya se ha expresado, tiene una altura ligeramente mayor
que el grosor de la pieza que lo recibe. Como se observa en
el detalle en sección A-B de la figura 1, lo que anterior-
20 mente se ha expresado se hace así para que las bases del ta-
co 11 contacten permanentemente con las caras internas de la
pieza 1 que envuelve a la pieza 2, ello para que en ningún
momento exista contacto físico entre ambas piezas y se evi-
te el movimiento de la externa respecto de la interna para
25 que no se produzcan los ruidos molestos que ya hemos comen-
tado anteriormente y que si se producen en las palancas de
freno convencionales al no contar con el taco que en el caso
que ahora nos ocupa hace las veces de un amortiguador en-
tre las piezas constitutivas de la palanca.

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.

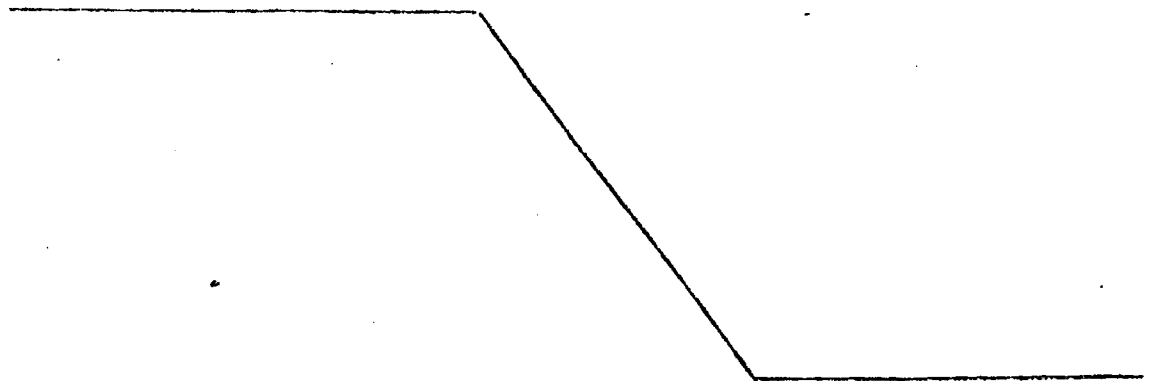
Establecido el concepto expresado, en cuanto a la
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así
las novedades 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. 1.- PALANCA DE FRENO PARA VEHICULOS, PERFECCIONADA, que constituyéndose mediante una primera pieza, plegada en forma de U, con una proyección tubular a la que se adapta la empuñadura de accionamiento, y en el interior de cuya pieza se ubica con cierta holgura una segunda pieza a la que se articula la primera, y se relacionan funcionalmente ambas mediante una uña de trinquete que actúa selectivamente sobre un sector dentado de la segunda pieza, a través de la que se vincula el conjunto al piso del vehículo; esencialmente se caracteriza porque en proximidad al punto de articulación entre ambas piezas constitutivas de la palanca de freno, se ha previsto que la segunda pieza o pieza interna, conformada por un cuerpo pletinar, presente un taladro pasante, preferentemente circular, que es zona de acoplamiento para un taco complementario de naturaleza elástica, de goma por ejemplo, que por ambas bases contacta contra las caras internas de las ramas paralelas de la pieza externa en forma de U, en virtud de presentar dicho taco una altura mayor que el grosor de la pieza que lo recibe.

2.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:
PALANCA DE FRENO PARA VEHICULOS, PERFECCIONADA.

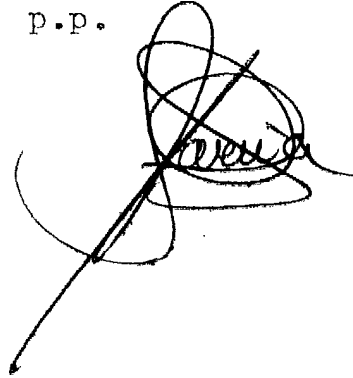


25

30

1 Todo conforme queda descrito y reivindicado
en la presente memoria descriptiva que consta de ocho pá-
ginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

5 Madrid, 15 de Julio 1980
BERNARDO UNGRIA
P.P.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernardo Ungria', is written over the typed name. The signature is highly stylized and somewhat illegible.

1

5

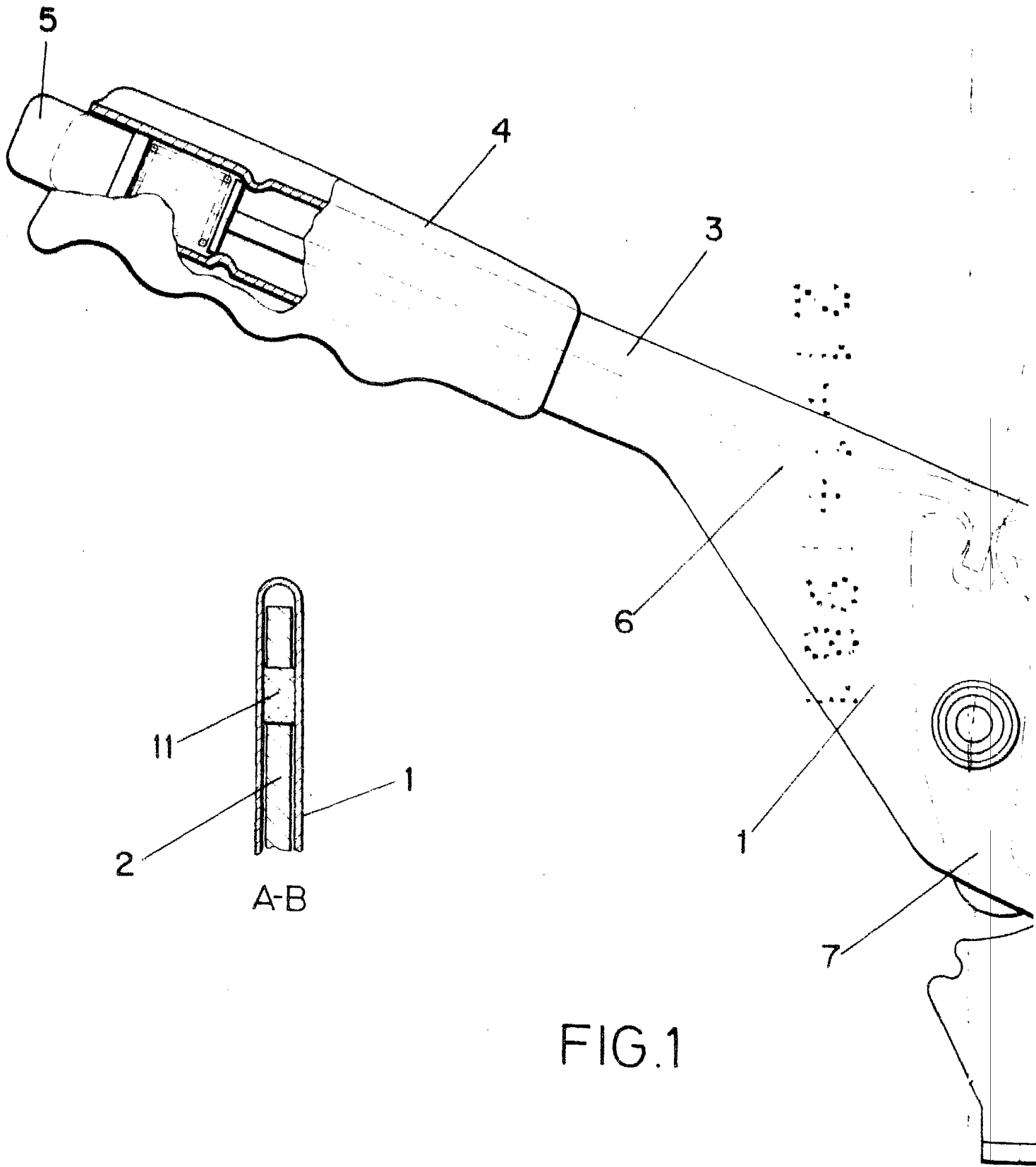
10

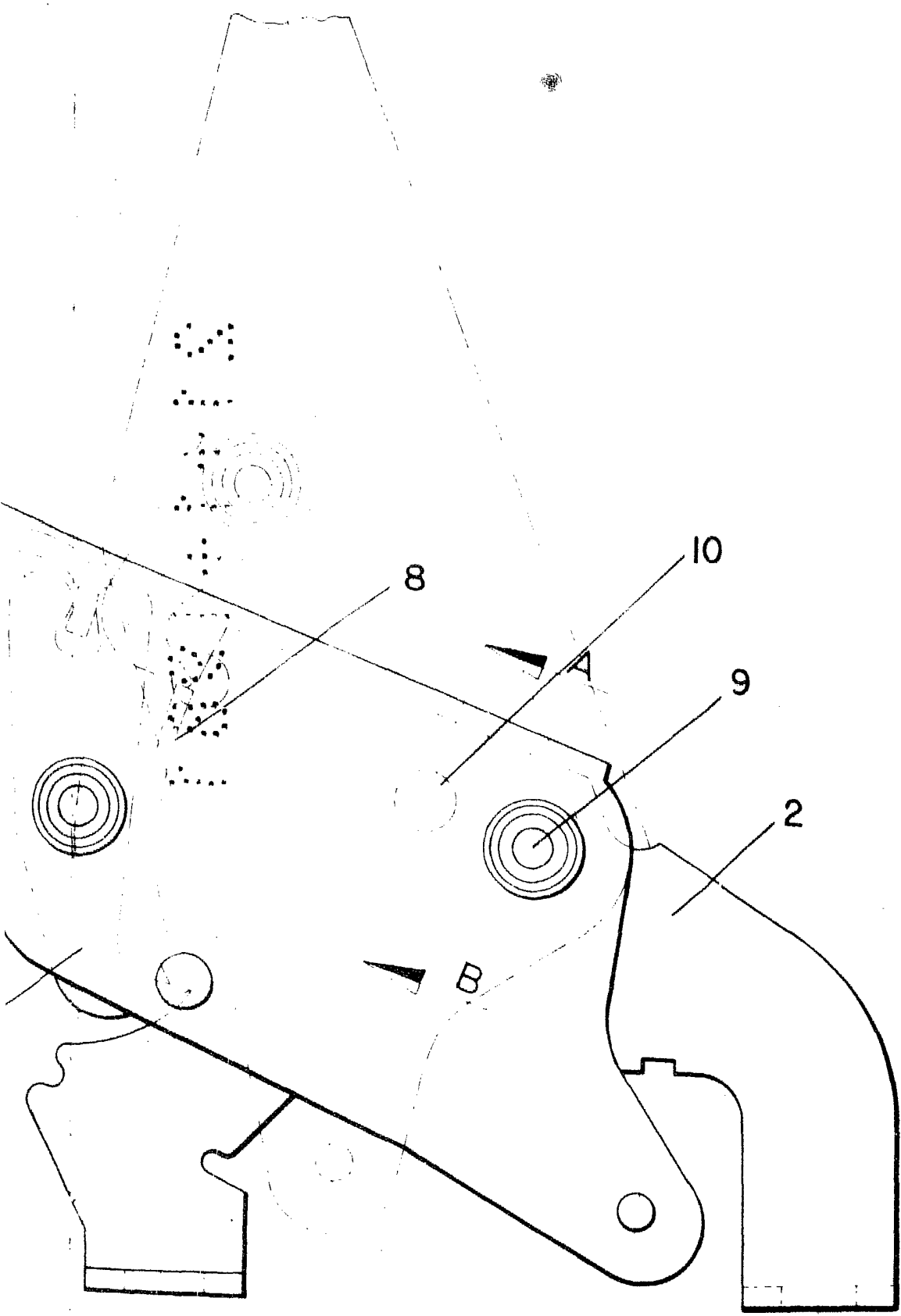
15

20

25

30





ESCALA VARIABLE

Madrid, de BERNARDO UNGRIA de 19

P. P.

A handwritten signature in cursive script, which appears to be 'Bernardo Ungria', is written over the printed name and extends across the bottom right corner of the page.

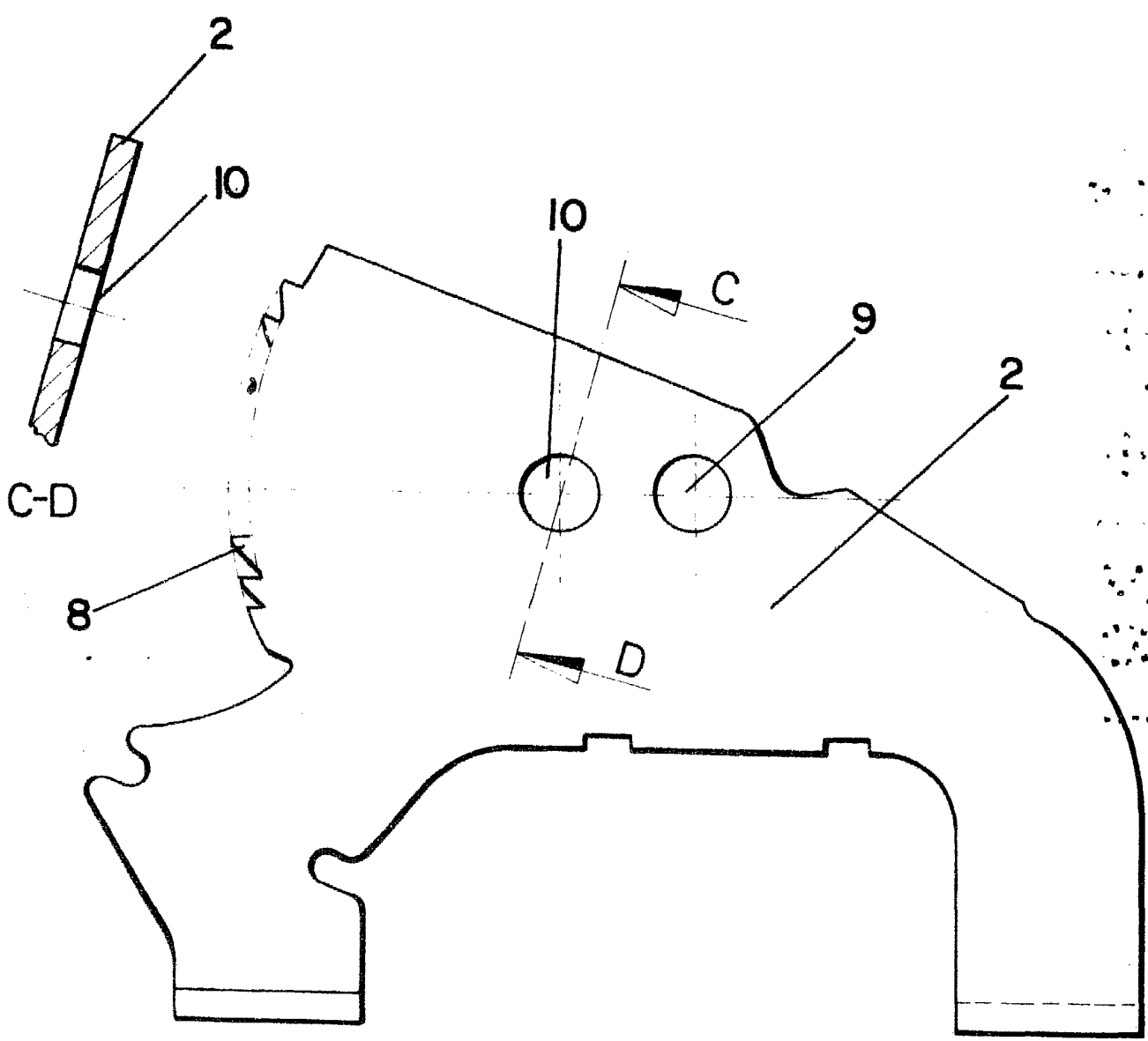


FIG.2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 15 de Julio de 1940

BERNARDO UNGRIA

P. P.