



ESPAÑA jch

(10) ES (11) (21) (22)	NUMERO 254.826/7	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 3.12.80	

MODELO DE UTILIDAD

1 SET. 1981

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60H1/30

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
TOMA DE AIRE AUXILIAR PARA VEHICULOS.

(71) SOLICITANTE (S)
DOÑA MARIA ROSA GARCIA CLEMENTE.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Cuenca, nº 15 - VALENCIA .

(72) INVENTOR (S)

(73) TITULAR (S)

(74) REPRESENTANTE
DON 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 El objeto de la presente solicitud se refiere,
según se deduce del enunciado, a una toma de aire auxiliar
para vehículos. Se ha ideado con la finalidad de proporcio-
5 nar al mercado y al público en general una toma de aire pa-
ra vehículos que presenta notables perfeccionamientos de
construcción y montaje sobre el tipo de toma de aire cons-
tituida por una tapa que se superpone a la rejilla conven-
cional de aireación prevista sobre la capota del motor de
un vehículo.

10 En este sentido, la toma de aire para vehícu-
los que se propone viene caracterizado por el hecho de es-
tar constituida por una placa rectangular, con borde vuel-
to en tres de sus lados, por los cuales acopla superficial-
mente sobre la capota, mientras que el cuarto lado forma
15 una boca ampliada, por la disposición en la tapa de un pla-
no inclinado que constituye una entrada de aire dirigida,
y cuya boca está protegida por una superficie de rejilla
formada con ranuras verticales, que cierra dicha boca en po-
sición atrasada respecto del borde de la boca.

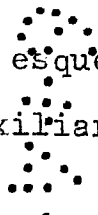
20 En el lado de tapa contrario a dicha boca y
en una posición centrada, se conforma una oquedad aplanada
ciega que constituye un asidero para facilitar el manejo
en apertura y cierre de la capota, para lo cual el cuerpo
de la toma de aire se incorpora fíjamente a través de las
25 rejillas de la capota, mediante lengüetas montadas sobre
torreones que sobresalen de la cara interna de la tapa y
engarzan en los bordes interiores de la rejilla, colaboran-
do asimismo tornillos de cabeza de pomo roscados sobre los
torreones en aquellos lugares a los que se accede facilmen-
30 te por bajo de la capota.

1

Para ayudar a la interpretación de la idea expuesta se ha confeccionado, a título simplemente explicativo, un juego de planos que ilustra la presente memoria como un ejemplo de realización de la toma de aire auxiliar para vehículos que constituye el objeto de la presente solicitud.

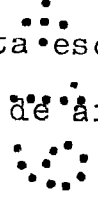
5

La figura 1ª corresponde a una vista esquemática, en planta inferior, de una toma de aire auxiliar para vehículos hecha según el invento.



10

La figura 2ª corresponde a otra vista esquemática, en sección transversal, de la misma toma de aire auxiliar.



15

A la vista de las citadas figuras se observa que la toma en cuestión está constituida por una placa rectangular -1- con borde -2- vuelto en tres de sus lados, por los cuales acopla superficialmente sobre la capota -3- mientras que el cuarto lado -4- forma una boca ampliada por la disposición de un plano inclinado -5- que constituye una entrada de aire dirigida a través de ranuras verticales -6-.

20

En el lado contrario a la disposición del plano inclinado -5- se conforma una oquedad aplanada y ciega -7- que constituye un asidero para facilitar el manejo en apertura y cierre de la capota -3-. Para esto, la toma de aire o placa rectangular -1- se incorpora fijamente a través de las rejillas -8- de la capota -3- mediante lengüetas -9- montadas sobre torreones -10- que sobresalen de la cara interna de la tapa -1- y engarzan en los bordes interiores -11- de la rejilla -8-. En el montaje colaboran, asimismo, tornillos -12- de cabeza de pomo -13- montados

25

30

1 sobre los torreones -10- en aquellos lugares a los que
se acceda fácilmente por bajo de la capota -3-.

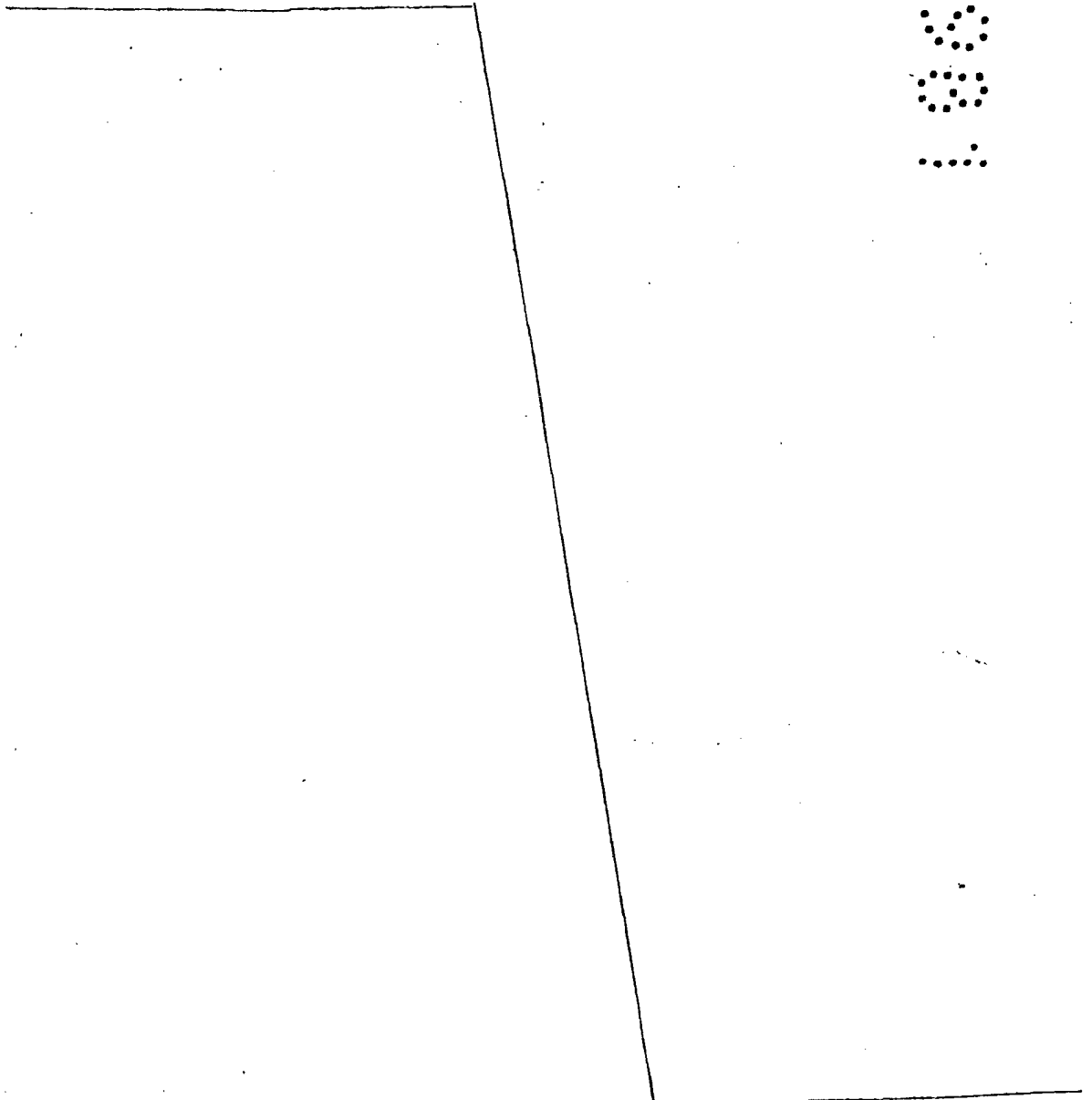
5 Las ventajas que se derivan de la realización
industrial de la toma de aire descrita son evidentes si se
considera, de una parte, la facilidad de su proceso de fa-
bricación que supone ahorros importantes de tiempo, ener-
gía y mano de obra y, de otra, que la estructura de la ta-
pa dirige con toda precisión el aire hacia las zonas idó-
neas del motor, aportando una utilidad y un beneficio o
10 efecto nuevo a la función a que se destina.

15

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 1ª.- TOMA DE AIRE AUXILIAR PARA VEHICULOS,
del tipo de las que están constituidas por una tapa que
se superpone a la rejilla convencional de aireación pre-
vista sobre la capota del motor, y se caracteriza por el
5 hecho de estar constituida por una placa rectangular, con
borde vuelto en tres de sus lados, por los cuales acopla
superficialmente sobre la capota, mientras que el cuarto
lado forma una boca ampliada, por la disposición en la ta-
pa de un plano inclinado, que constituye una entrada de
10 aire dirigida y cuya boca está protegida por una superfi-
cie de rejilla formada con ranuras verticales, que sierra
dicha boca en posición atrasada respecto del borde de la
boca; con la particularidad, además, que en el lado contra-
rio a dicha boca, y en una posición centrada, se conforma
15 una oquedad aplanada ciega que constituye un asidero, para
facilitar el manejo en apertura y cierre de la capota, para
lo cual el cuerpo de la toma de aire se incorpora fijamen-
te a través de las rejillas de la capota, mediante lengüe-
tas, montadas sobre torreones que sobresalen de la cara in-
20 terna de la tapa, y engarzan en los bordes interiores de
la rejilla, colaborando asimismo tornillos de cabeza de
pomo roscados sobre los torreones en aquellos lugares a
los que se acceda fácilmente por bajo de la capota.

25 2ª.- Se reivindica por último como objeto so-
bre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se soli-
cita: TOMA DE AIRE AUXILIAR PARA VEHICULOS.

1


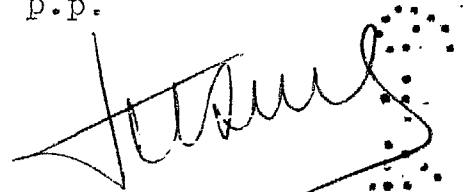
Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de ocho páginas mecanografiadas y dibujos que se acompañan.

5

Madrid 3 de Diciembre de 1.980

BERNARDO UNGRIA

P.P.



10

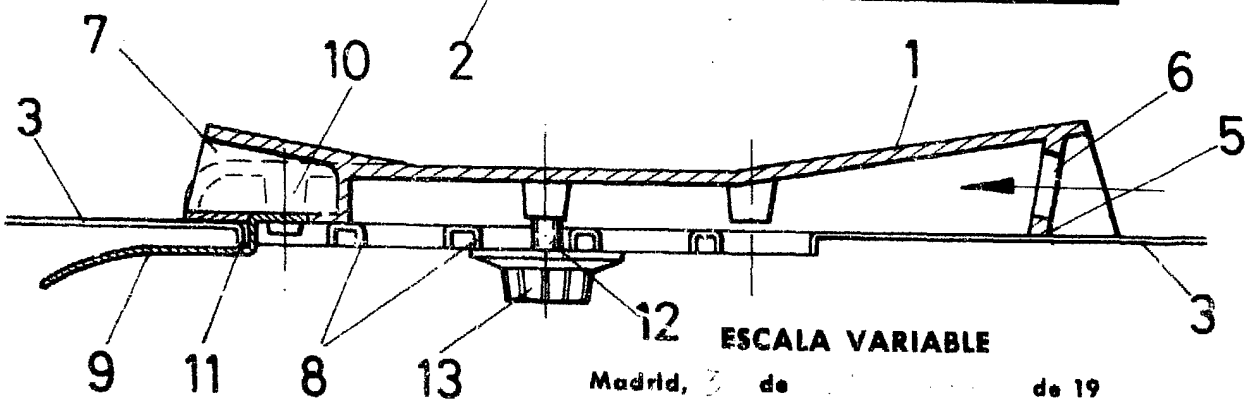
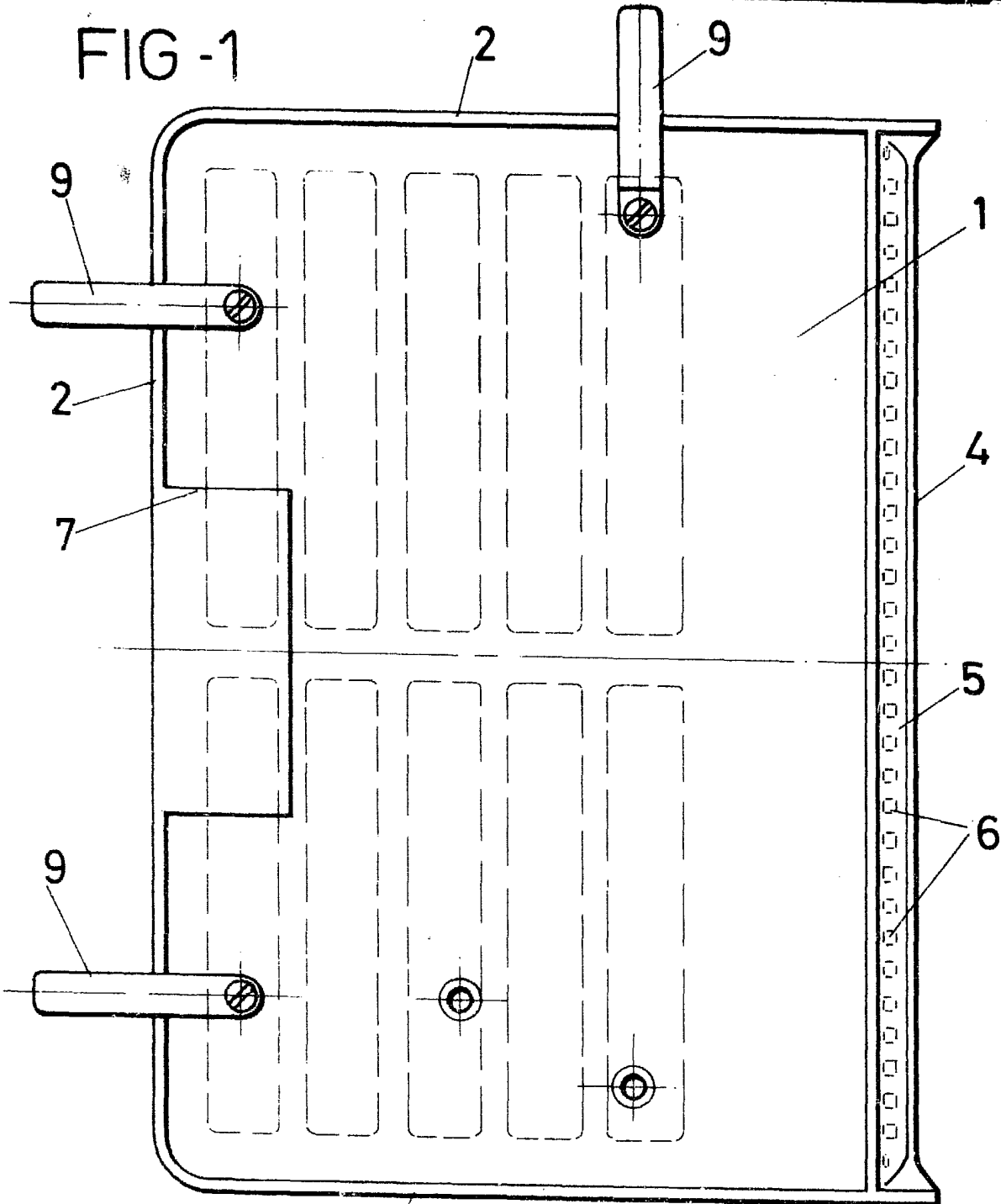
15

20

25

30

FIG - 1



ESCALA VARIABLE

Madrid, 3 de de 19

BERNARDO UNGRIA

P. P.

FIG - 2