



ESPAÑA

(10) ES	(11) NUMERO 281.681	(10) Y
(22) FECHA DE PRESENTACION 1 octubre 1.984		

MODELO DE UTILIDAD

1- SET. 1985

(30) PRIORIDADES:		
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL A63H 17/25	
(54) TITULO DE LA INVENCIÓN "DISPOSITIVO DE PARO Y PUESTA EN MARCHA, PARA VEHICULOS DE JU- GUETE CON RETROCARGA"		
(71) SOLICITANTE (S) INDUSTRIAS GEYPER S/A.		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE Eduardo Boscá 33 - 46023 - VALENCIA		
(72) INVENTOR (ES)		
(73) TITULAR (ES)		
(74) REPRESENTANTE D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU 308/5		

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial,
de 26 de julio de 1.929, en su texto refundido publicado
el 30 de abril de 1.930, establece los caracteres de paten
5 tabilidad de las invenciones de tipo industrial que tienen
por objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitien
do por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas,
aparatos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La
amplitud de conceptos previstos como patentables, ha lleva
do al legislador a aclarar (Artº.46) que la enumeración
10 contenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa
y no limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descu
brimientos de tipo científico (Artº 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1.947, recogien
do la Orden de 18 de noviembre de 1.935, confirma el crite
15 rio legal de que también serán patentables los instrumen
tos, objetos, o partes de los mismos, que aporten a la --
función a que son destinados, un beneficio o efecto nuevo,
y en definitiva que constituye una mejora sustancial sobre
lo anteriormente conocido.

20 Pues bién, a tenor de lo expuesto, y en base al
articulado que recoge los conceptos expresados, debe consi
derarse, que la invención a que se refiere la presente me
moria, constituye una novedad industrial, con característi
cas y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de
25 explotación exclusiva que por ella se solicita, premiado
así los méritos de quién aporta a la industria del país u
na mejora efectiva y precisamente comprendida entre las -
enunciadas por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en
relación con el 171, en su nueva redacción afectada por la
30 Orden de 18 de noviembre de 1.935).

1

La presente invención, por la cual se solicita el privilegio de modelo de utilidad, según se indica en el enunciado de esta memoria descriptiva, consiste en un dispositivo de paro y puesta en marcha para vehículos de juguete con retrocarga.

5

10

El objeto de la invención es aportar a la industria juguetera y al público consumidor en general, un nuevo dispositivo para vehículos de juguete, destinado a realizar opcionalmente el paro y puesta en marcha del juguete, basándose en la basculación del cajetín contenedor del correspondiente tren de engranajes multiplicadores y cuerda, accionables en carga mediante la fricción de las ruedas traseras motrices.

15

Para tal efecto de basculación del cajetín, se ha provisto al vehículo de juguete, de los medios estructurales y funcionales necesarios para mantener al cajetín en la posición elevada de frenado, así como su descenso que provocará la descarga del mecanismo impulsor y el desplazamiento del vehículo.

20

25

Para esta finalidad, el dispositivo de paro y puesta en marcha, objeto de esta invención, se caracteriza esencialmente porque el cajetín portamecanismos se encuentra montado sobre el chasis del vehículo, con posibilidad selectiva de basculación regulada mediante topes previstos en el chasis, previa presión digital ejercida sobre la parte posterior de la carrocería, cuya posición elevada del cajetín determina el paro del vehículo y el frenado del mecanismo impulsor en situación de carga, a través de una extensión axil del eje del piñón loco, que establece contacto con el tope del chasis constituido por una colisa vertical.

30

1 El descenso del cajetín portamecanismos, se efectua a través de presión digital ejercida sobre el capó, que al efecto presenta un sólo punto de unión con la carrocería, dicho capó desciende y actúa sobre una plaquita longitudinal inferior, interpuesta entre el capó y el chasis a modo de palanca, cuyo extremo ahorquillado modifica la posición elevada del cajetín.

5 En el descenso del cajetín queda libre la extensión axil del eje del piñón loco, provocando entonces la actuación en descarga del mecanismo impulsor y el desplazamiento del vehículo.

10 Para ayudar a la comprensión de la idea expuesta, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, un juego de dibujos en los cuales se ha representado el objeto de la invención, sin que deba entenderse que la representación gráfica aludida constituya una limitación de las características peculiares de esta solicitud.

15 La figura 1ª representa una vista en alzado lateral del vehículo, en sección longitudinal. En ella se observa que el cajetín portamecanismos ha basculado, quedando retenido el extremo del eje del piñón loco por una colisa vertical del chasis del vehículo. En su basculación el cajetín ha arrastrado al extremo ahorquillado de la plaquita que actúa a modo de palanca, y que se encuentra situada entre el capó y el chasis del vehículo.

20 La figura 2ª, representa una vista en alzado lateral del vehículo, en sección longitudinal, en donde se observa que el cajetín ha descendido, quedando dispuesto en actuación de descarga del mecanismo impulsor al haberse liberado-

1 el extremo del eje del piñón loco, del tope con la ventana -
colisa, vertical. En dicha representación, la plaquita que -
ha actuado a modo de palanca para hacer descender al cajetín,
se encuentra en disposición horizontal.

5 La figura 3ª representa una vista en planta del dis
positivo de paro y puesta en marcha. En ella se observa el -
extremo ahorquillado de la plaquita que actúa sobre el caje-
tín, el tope retentor del cajetín en su posición de descenso
y la aleta del chasis que actúa sobre el extremo del cajetín
10 para su basculación.

Una vez detalladas las figuras que integran el jue
go de dibujos, vamos a enumerar los distintos elementos que
constituyen el objeto de la invención. El vehículo está cons
tituido por un chasis (1), la carrocería (2) y el capó (3) -
15 asociado por un sólo punto a la carrocería (4), mientras ---
que el extremo opuesto (5) se encuentra libre o independiza-
do de la carrocería.

El chasis (1) comporta el tope (6) que contacta --
con el eje de ruedas delanteras (7) y hace de punto de apoyo
20 de basculación de la carrocería, cuando se presione sobre la
parte posterior. Asimismo, presenta el tope (8) de retención
del cajetín portamecanismos (9), capacitado para bascular al
rededor del eje de las ruedas traseras (10), para cuyo efec-
to presenta un escalonamiento posterior (11) en donde actúa-
la aleta (12) del chasis, y por cuya zona (13) queda asocia-
do a la carrocería (2).

El chasis presenta asimismo, las ventanas colisas-
verticales (14) y (15) que hacen de guía en la basculación -
del cajetín (9) al tiempo que actúa de tope de la prolonga-
30 ción axial (16) del eje del piñón loco del mecanismo multipli

1 cador de carga.

El chasis presenta una zona arqueada (17) que le da elasticidad al conjunto, facilitando la basculación del cajetín.

5 El citado cajetín (9) presenta un escalonamiento delantero (18), donde apoyan los extremos ahorquillados (19) y (20) de una placa (21), que actúa de palanca (22), apoyada en el chasis y que comporta unos topes verticales (23) y (24) que quedan en el campo de actuación del capó (3), cuando el cajetín se encuentra en posición elevada.

10 Todo ello está dispuesto de forma que, una vez cargado el mecanismo de cuerda por fricción de las ruedas motrices en el desplazamiento hacia atrás del vehículo, el usuario podrá actuar el dispositivo de paro, haciendo bascular el cajetín (9), frenando el mecanismo impulsor en situación de carga.

15 Para ello deberá presionar la zona posterior de la carrocería (2), descendiendo ésta, así como el chasis (1) cuyo tope (6) apoyará sobre el eje de ruedas delanteras (7), basculando la carrocería hacia atrás y determinando que la aleta (12) actúe sobre el escalón (11) del cajetín (9).

20 En dicha actuación de la aleta (12) el cajetín, basculará alrededor del eje de ruedas traseras (10), salvando el extremo en bisel del tope (8) y arrastrando en su basculación a los extremos ahorquillados (19) y (20) de la palanca (21) que quedará apoyada por su extremo (22) en el chasis del vehículo.

25 En dicha elevación del cajetín, el extremo axial (16) del eje del piñón loco, hará tope con la colisa vertical (14), determinándose el frenado del mecanismo impulsor.

30

1

Cuando se quiera poner en marcha el sistema impulsor, el usuario deberá presionar el capó (3), cuyo contacto con los topes (23) y (24) de la placa (21) que actúa a modo de palanca, hará presión por sus extremos ahorquillados, alcajetín (9) que descenderá y quedará retenido en su posición horizontal por el tope (8) del chasis.

5

En dicho descenso del cajetín, quedará libre la extensión axial (16) del eje del piñón loco, provocando entonces la actuación en descarga del mecanismo impulsor y produciendo se el desplazamiento del vehículo

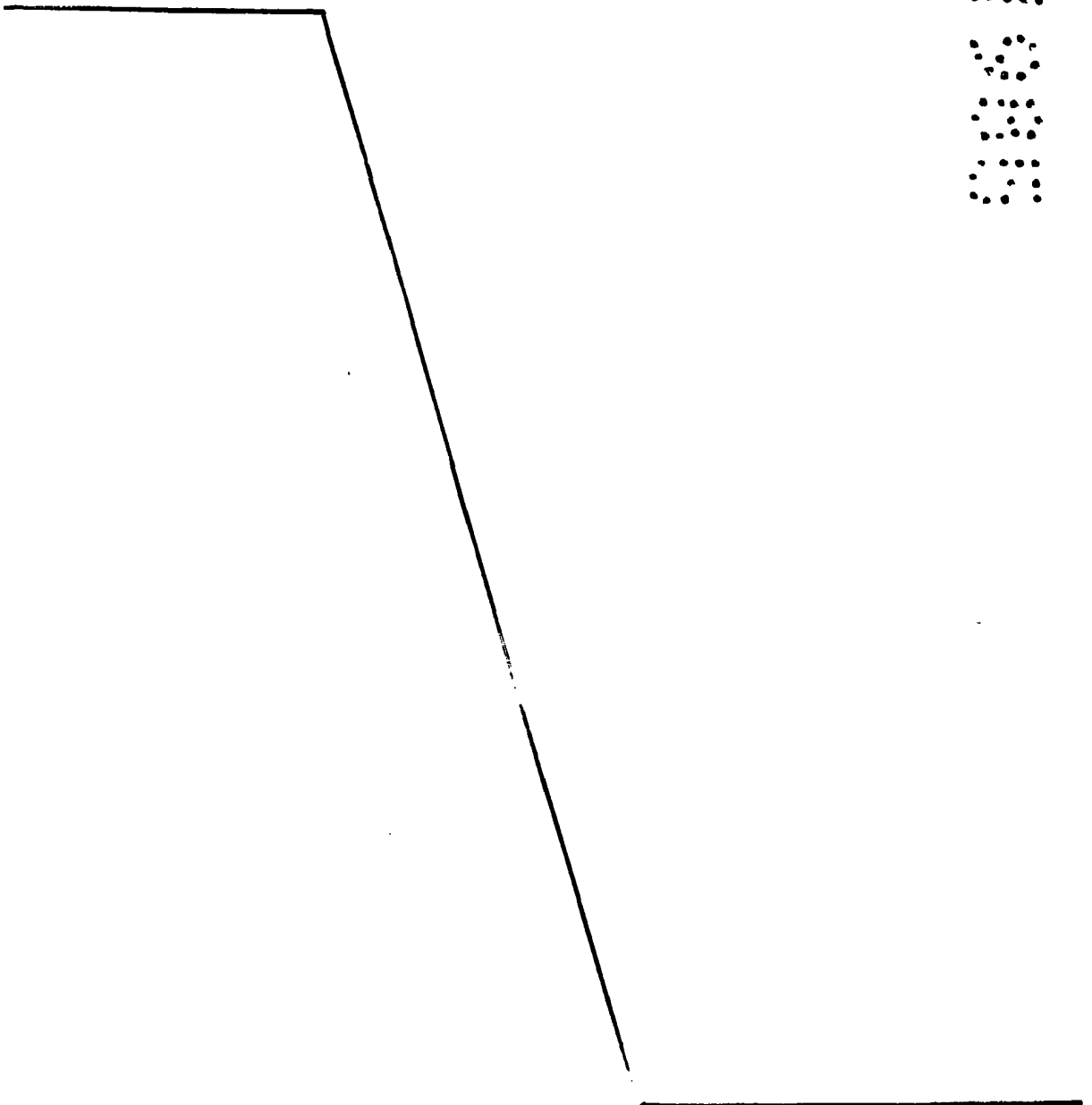
10

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 -
8 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-
16 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 determinantes, en las de fecha 16 de octu-
20 bre de 1954, 23 de enero 1959, 20 de marzo 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a -
la amplitud que debe darse a la protección solicitada, se
redacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de ---
acuerdo con lo que se establece en el último párrafo del -
28 apartado 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.- DISPOSITIVO DE PARO Y PUESTA EN MARCHA, PARA
VEHICULOS DE JUGUETE CON RETROCARGA, que siendo del tipo --
que comprende un cajetín contenedor del correspondiente ---
tren de engranajes multiplicadores y cuerda, accionable to-
5 do ello en carga mediante la fricción de las ruedas trase--
ras motrices, en el desplazamiento hacia atrás del vehícu--
lo, y se caracteriza esencialmente porque el cajetín porta-
mecanismos se encuentra montado sobre el chasis del vehícu-
lo con posibilidad selectiva de basculación regulada median-
10 te topes previstos en el chasis, previa presión digital ---
ejercida sobre la parte posterior de la carrocería, cuya po-
sición elevada del cajetín determina el paro del vehículo y
el frenado del mecanismo impulsor en situación de carga, a
través de una extensión axil del eje del piñón loco, que es-
15 tablece contacto con un tope del chasis constituido por una
colisa vertical mientras que, a través de presión digital -
ejercida sobre el capó, que al efecto presenta un sólo pun-
to de unión con la carrocería, dicho capó desciende y actúa
sobre una plaquita longitudinal inferior, interpuesta entre
20 el capó y el chasis a modo de palanca, cuyo extremo ahorqui-
llado en su movimiento modifica la posición elevada del ca-
jetín portamecanismos que desciende, dejando libre la exten-
sión axil del eje del piñón, provocando entonces la actua--
ción en descarga del mecanismo impulsor, y el desplazamien-
to del vehículo.

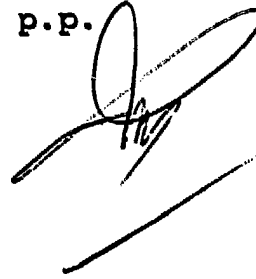
25 2a.- Se reivindica, por último, como objeto sobre
el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita:-
DISPOSITIVO DE PARO Y PUESTA EN MARCHA, PARA VEHICULOS DE -
JUGUETE CON RETROCARGA.

1 Todo conforme queda descrito y reivindicado en la
presente memoria descriptiva que consta de diez páginas
mecnografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 1 de octubre 1984

5 BERNARDO UNGRIA

P.P.



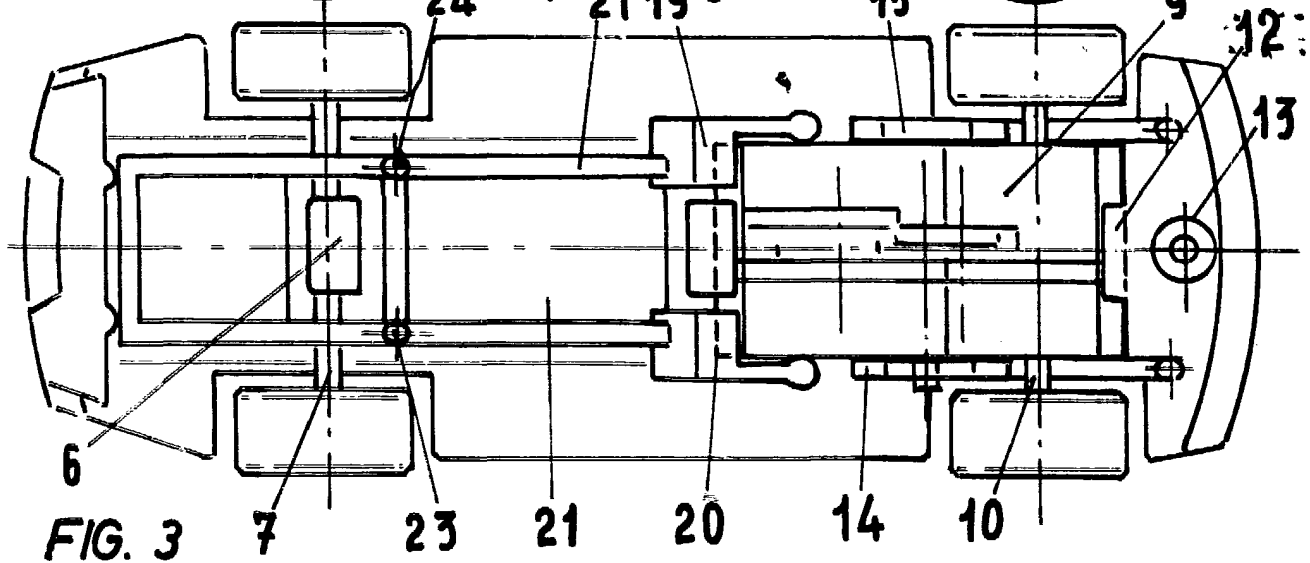
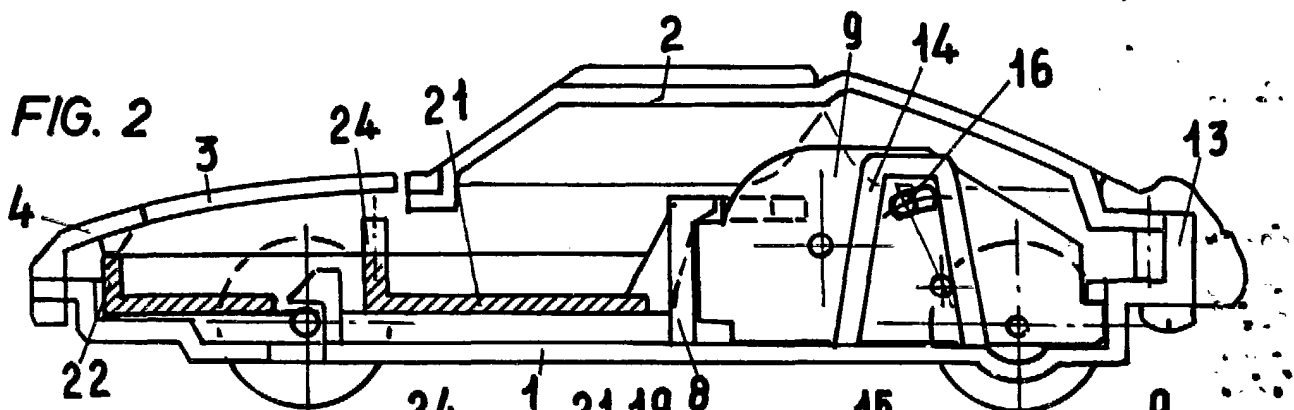
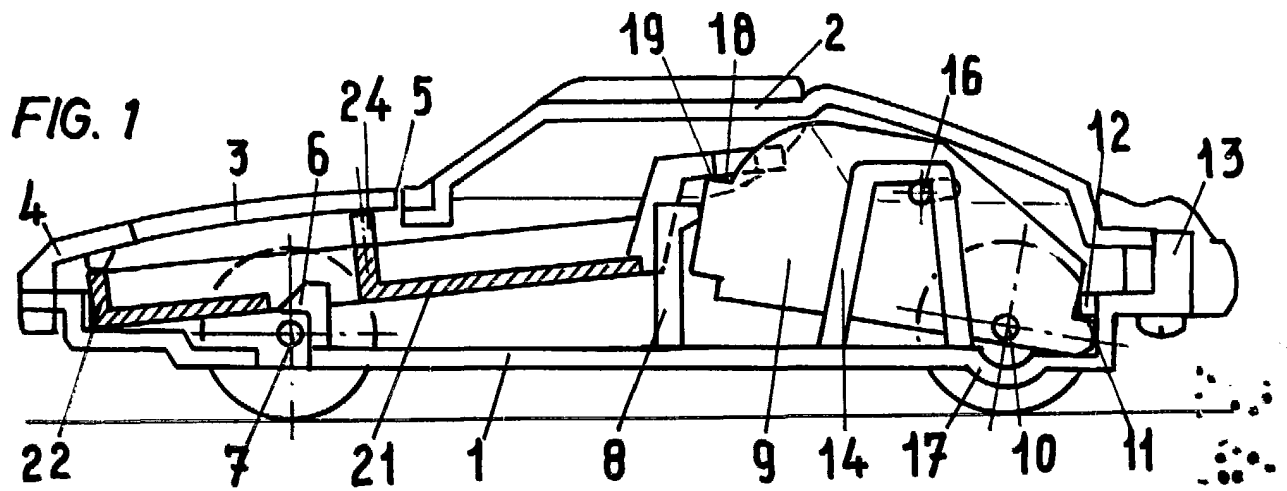
10

15

20

25

30



ESCALA VARIABLE

Madrid, 1 de Octubre de 1984

BERNARDO UNGRIA

P. P.