



389736

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B 65</u>
SUBCLASE <u>D</u>

## MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un

### PATENTE DE INVENCION

SOLICITANTE: D. GABRIEL ROBLES MONTORO

RESIDENCIA: Estadella, 54-60 2ª 2ª, Barcelona -16-

ENUNCIADO: "PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES DE  
TRANSPORTE"

Inventor: El solicitante de nacionalidad española

Prioridad: Patente n.º            del           

JH/ts.



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, naciéndola 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 1935).

POOR  
QUALITY

389736



1

El transporte de animales vivos, especialmente polluelos de corta edad y productos perecederos, requieren ciertas condiciones ambientales que mantengan perfectamente el producto transportado durante el viaje.

5

El objeto de la presente invención lo constituyen perfeccionamientos en furgones de transporte destinados a los efectos antes citados. Tales perfeccionamientos consisten en la disposición de un conducto de admisión de aire en un punto favorable a la marcha del furgón, cuyo conducto conecta por un lado con un hueco comprendido entre suelo y un doble fondo dispuesto en el piso del furgón, y por otro lado conecta con el techo y un doble techo.

10

15

El doble fondo y el doble techo están dotados de orificios de aireación y orificios de salida respectivamente, estando ambas series de orificios ventajosamente dotados de deflectores que modulan la entrada y salida de aire, comprendiendo el doble techo un conducto de expulsión de gases.

20

25

En un punto cercano a la boca de admisión se han dispuesto medios de aspiración autónomos y autorregulables y a continuación de la bifurcación que conduce el aire fresco hacia el techo, es decir, en el conducto que va al doble fondo, se han dispuesto medios de calefacción regulados automáticamente y medios productores de vapor; tales medios controlados por un higrómetro ventajosamente dispuesto en el conducto de expulsión formando un conjunto de climatización.

30

La corriente de aire frío aspirada se divide en dos flujos, uno tratado con elementos de ambientación que se filtra bajo el fondo y asciendo hacia el techo y otro -

389736



1 depresor que activa la renovación del interior de la cabina, facilitando la extracción de la atmósfera interior del furgón y forzando su salida por los conductos de expulsión.

5 Los medios de aspiración están constituidos por uno o varios electroaspiradores conectados a un presostato que gobierna a los electroaspiradores según el caudal de aire forzado por la velocidad a que circula el furgón, de manera que cuando el furgón está parado se activan al máximo los electroaspiradores, reduciendo su funcionamiento a medida que va aumentando la velocidad de desplazamiento del furgón, manteniéndose con ello un flujo de aspiración de caudal constante.

10 El conjunto de climatización está constituido - por uno o varios calefactores, activados por el circuito de refrigeración del equipo motor que arrastra el furgón, por un generador de vapor, constituido a su vez por unos conductos recorridos por los gases de escape, sobre los que incide agua pulverizada lanzada por un compresor; y por un termostato conectado eléctricamente al calefactor o calefactores, todo ello controlado por un higrómetro de actuación electroautomática para el ambiente frío-húmedo y calor-húmedo.

15  
20  
25 Con el fin de ilustrar esquemáticamente lo anteriormente expuesto, se acompaña hoja de dibujos en la que se representa un ejemplo de realización, con la disposición de los distintos elementos que constituyen la invención. Dicho ejemplo, puramente ilustrativo no limita las posibilidades del invento que podrá ser llevado a cabo variando la disposición de sus componentes sin que por ello se altere su esencia.

30



1 En el dibujo que se acompaña aparece una vista en  
sección longitudinal del furgón, en el que señalamos: -1-  
cuerpo del furgón; -2- conducto de admisión de aire; -3-  
5 conducto descendente de penetración de aire; -4- doble fon-  
do; -5- orificios de salida de aire dotados de deflectores;  
-6- orificios de penetración de aire del doble fondo; -7-  
corriente de climatización, aire, calor y humedad; -8- con-  
ducto de expulsión de aire; -9- presostato que regula la as-  
piración de aire ambiente; -10- aspirador; -11- elemento su-  
10 ministrador de vapor; -12- medios de calefacción regulados  
automáticamente; -13- higrómetro que controla la climatiza-  
ción, y -14- termostato conectado eléctricamente al calefac-  
tor o calefactores.

15 De la contemplación del dibujo y de todo lo expues-  
to anteriormente se desprende el siguiente funcionamiento:

20 Cuando el vehículo está parado, el aire se obtiene  
mediante la acción de los aspiradores -10-, éstos aspiran  
el aire exterior y lo impulsan hacia el interior del vehícu-  
lo, encauzándose hacia el túnel de descenso -3- y el conduc-  
to de expulsión -8-.

25 Cuando el aire pasa por el conjunto de climatiza-  
ción situado en el conducto descendente de penetración de -  
aire -3-, toma la humedad y el calor, necesarios según las  
necesidades, automáticamente por el generador de vapor -11-  
y el termostato -14- conectado eléctricamente al calefactor  
o calefactores -12-.

30 El aire climatizado circula por el doble fondo -4-  
y penetra en el interior del furgón a través de los orifi-  
cios -6-, formándose una corriente ascendente de aire clima-  
tizado que va saliendo a través de los orificios -5- al con

389736



1 ducto de expulsión, todo ello controlado por un higrómetro electroautomático para el ambiente frío-húmedo y calor-húmedo.

5 Cuando el vehículo circula, la resistencia al aire que produce la parte frontal del furgón crea una presión que, canalizada, penetra en el conducto de admisión, esta misma presión por mediación del presostato -9- detiene los electroaspiradores ya innecesarios, volviéndolos a ponerlos en marcha automáticamente cuando disminuye la velocidad del  
10 vehículo o éste se para, de forma tal que siempre se mantiene un flujo de aspiración de caudal de aire constante.

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 en los principios fundamentales de la idea, que son en esencia los que quedan reflejados en los párrafos de la descripción 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 patentada 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, presentarla como nueva y propia.

5

10

15

20

Este principio, en cuanto al alcance de la protección 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.

25

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 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 exclusiva que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

~~30~~



1

5

10

15

20

25

1ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES DE TRANSPORTE" caracterizados esencialmente porque comprenden la -  
disposición de un conducto de admisión de aire en un punto favorable a la marcha del furgón, cuyo conducto conecta por un lado con un hueco comprendido entre suelo y un doble fondo dispuesto en el piso del furgón, y, por otro lado, con un hueco comprendido entre techo y un doble techo, estando dotado el doble fondo de orificios de aireación y el doble techo de orificios de salida, ambas series de orificios ventajosamente dotadas de deflectores que modulan la entrada y salida de aire y estando el doble techo dotado de un conducto de expulsión de gases, con la particularidad de que en un punto cercano a la boca de aspiración se han dispuesto - medios de aspiración autónomos y autorregulables, y a continuación de la bifurcación que conduce al aire fresco hacia el techo, es decir, en el conducto que va al doble fondo, se han dispuesto medios de calefacción regulados automáticamente y medios productores de vapor, los cuales medios están controlados por un higrómetro ventajosamente dispuesto en el conducto de expulsión formando un conjunto de climatización, todo ello dispuesto de manera tal que la corriente de aire frío aspirada se divide en dos flujos, uno tratado con elementos de ambientación que se filtra bajo el fondo y asciende hacia el techo y otro depresor que activa la renovación del interior de la cabina facilitando la extracción de la atmósfera interior del furgón y forzando su salida - por el conducto de expulsión.

2ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES DE TRANSPORTE" según reivindicación primera, caracterizados esencialmente porque los medios de aspiración están constituidos -

~~30~~



1 por uno o varios electroaspiradores conectados a un presostatato que gobierna a los electroaspiradores según el caudal de admisión de aire fresco forzado por la velocidad a que viaja el furgón, de modo que a furgón parado activa al máximo los electroaspiradores reduciendo su funcionamiento a medida que aumenta la velocidad de desplazamiento del furgón, manteniendo un flujo de aspiración de caudal constante.

5 3ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES DE TRANSPORTE", según reivindicación primera, caracterizados esencialmente porque el conjunto de climatización está constituido por uno o varios calefactores activados por el circuito de refrigeración del equipo motor que arrastra el furgón, un generador de vapor constituido a su vez por unos conductos recorridos por los gases de escape sobre los que incide agua pulverizada lanzada por un compresor y un termostato conectado eléctricamente al calefactor o calefactores, todo ello controlado por un higrómetro de actuación electroautomático para el ambiente frío-húmedo y calor-húmedo.

15 4ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invención que se solicita: "PERFECCIONAMIENTOS EN FURGONES DE TRANSPORTE".

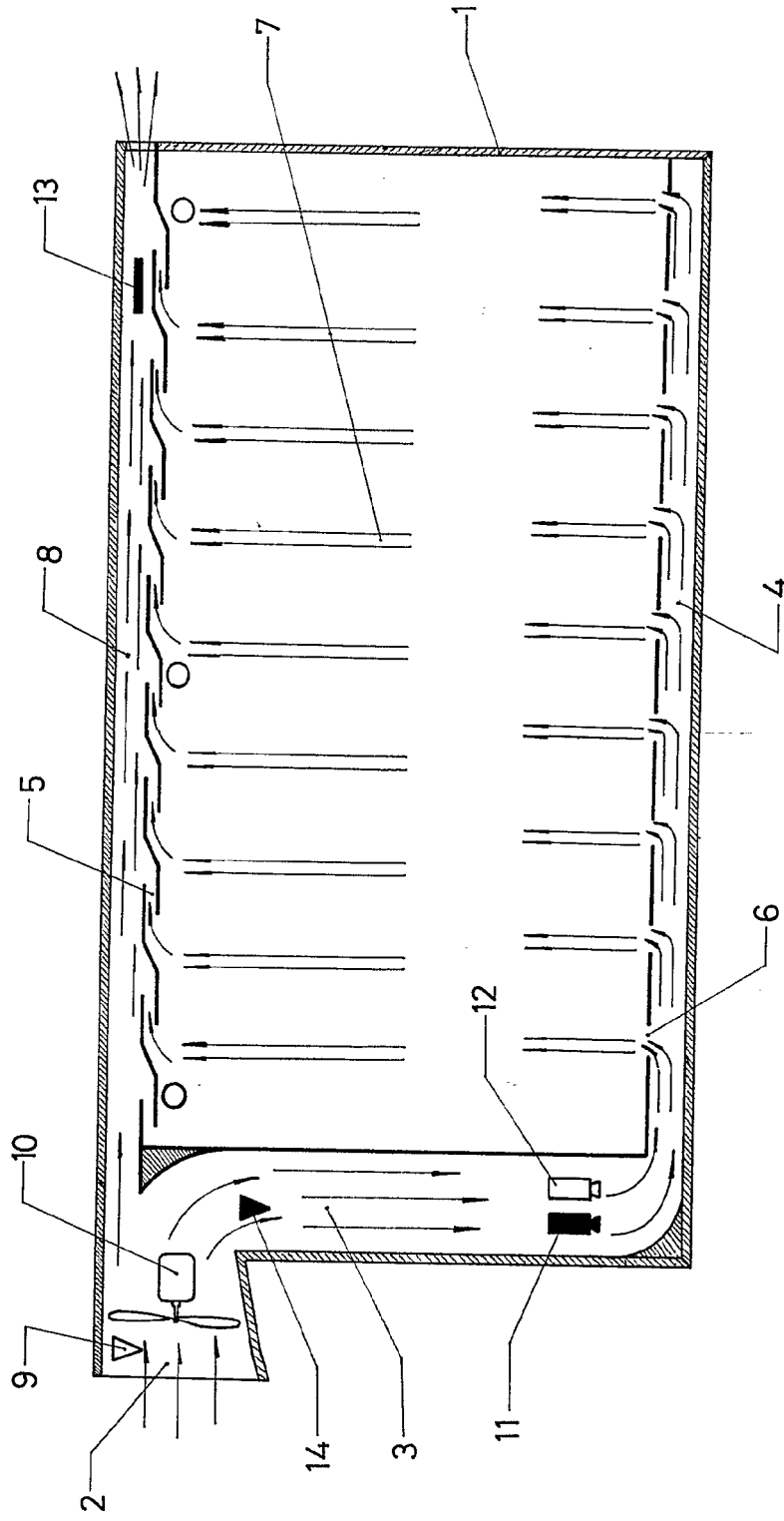
20 Todo ello tal y como queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

25

Madrid, 30 de Marzo 1.971

BERNARDO UNGRIA

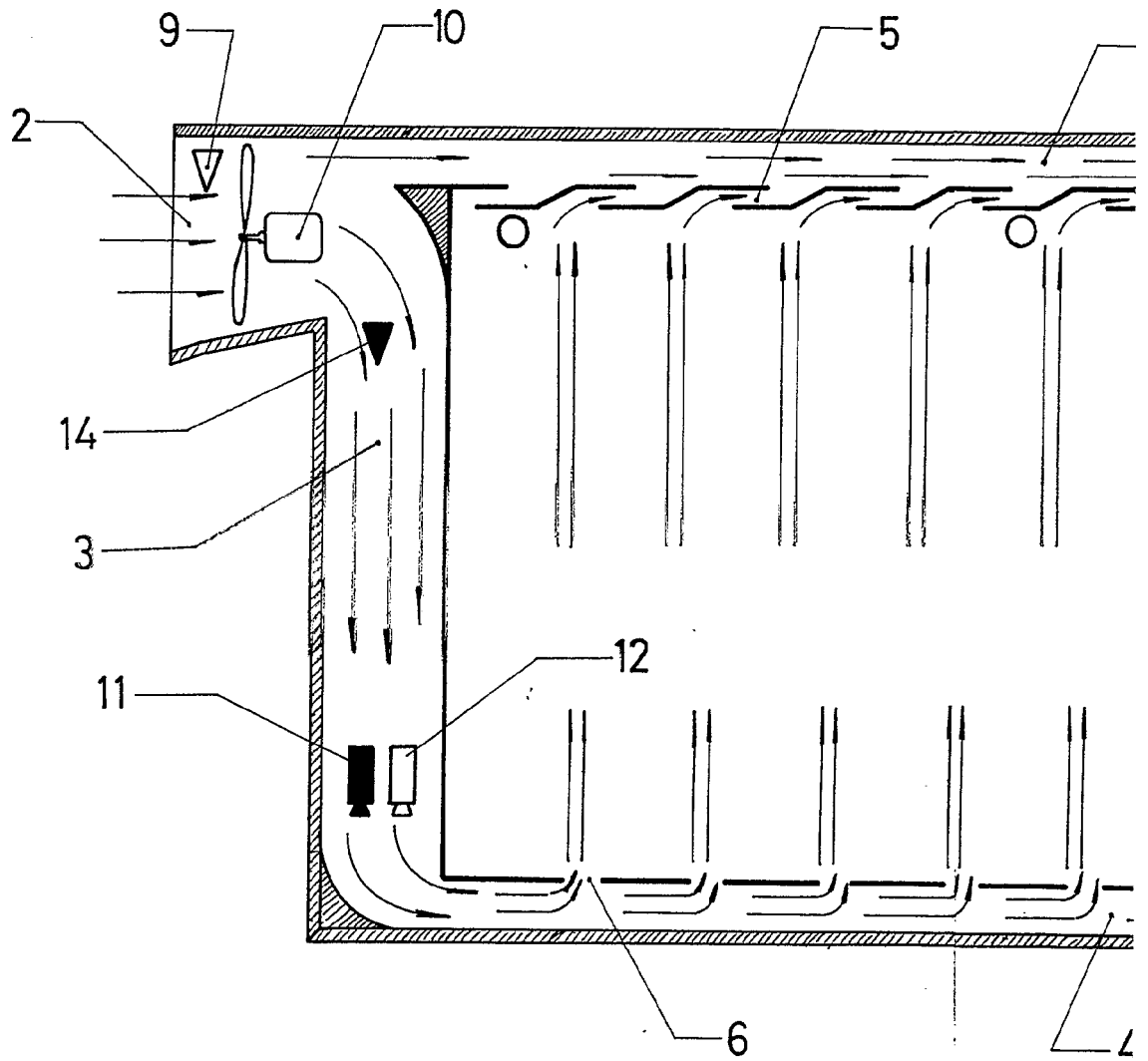
P.P.



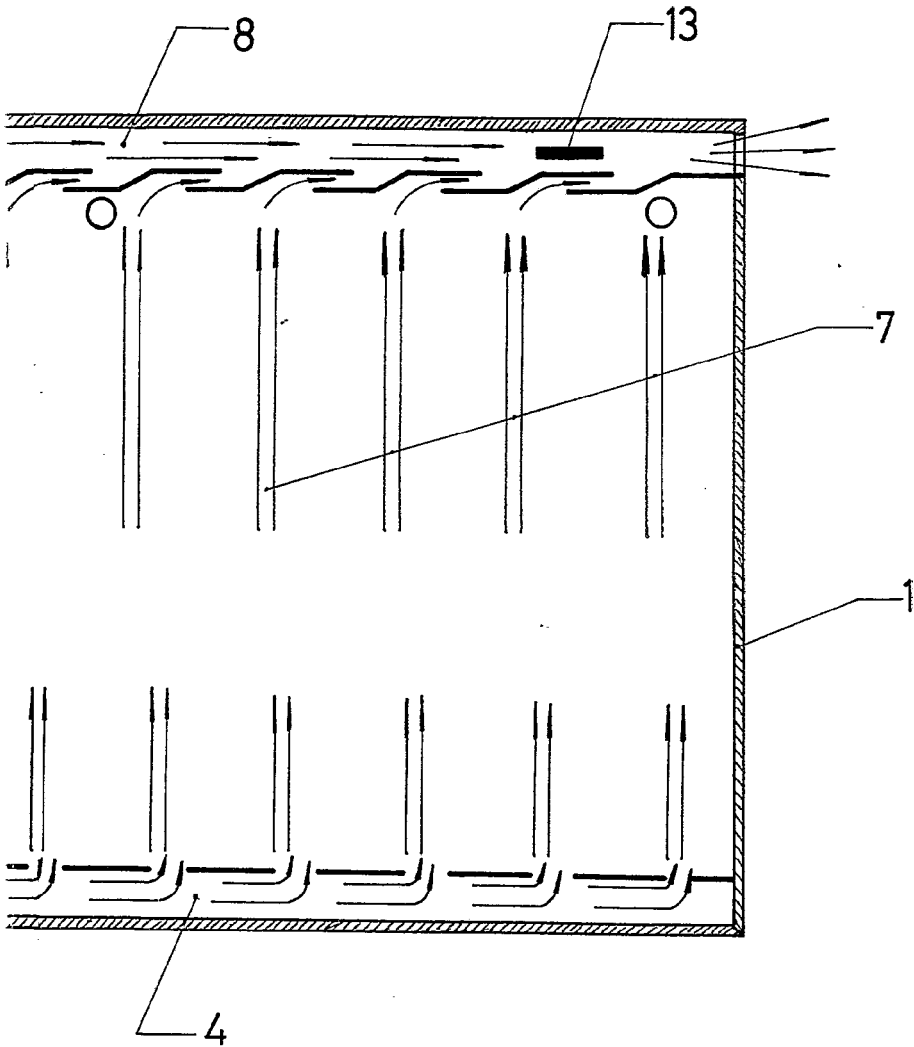
ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Mayo de 1971  
BERNARDO UNGRIA  
P. P.

D. GABRIEL ROBLES MONTORO

**389736**



389736



**ESCALA VARIABLE**

Madrid, 30 de Marzo de 1971

**BERNARDO UNGRIA**

P. P.