

158640

21 M



SECCION TECNICA

CLASIFICACION I. P. C.

CLASE B.63

SUBCLASE B

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. AURELIO CARRACEDO LORENZO

RESIDENCIA: C/ Santa Lucía, 28. LA BAÑEZA (LEON)

ENUNCIADO: "NUEVO TIPO DE EMBARCACION"

Prioridad: Patente n.º del

/MPR.

21 MAR



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, apa-
ratos, 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 descubri-
mientos 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).



1

La presente invención se refiere, como su enunciado indica, a un nuevo tipo de embarcación, que presenta un original modo de propulsión, a base de al menos una pareja de palas situadas en los laterales de la embarcación, y que han de ir constantemente sumergidas, realizando un movimiento de vaiven, que le es proporcionado a través de un juego de palancas, que a su vez lo recibe desde unas excéntricas montadas en el mecanismo de fuerza.

5

10

Otra característica importante de la invención, viene dada por el original sistema de dirección, que se lleva a cabo mediante una pareja de timones situados en la zona posterior de los costados de la embarcación.

15

Tales timones son de accionamiento independiente, es decir el gobierno de la nave se realiza haciendo actuar uno u otro, según la dirección deseada.

20

La fuerza motriz que ha de mover las paletas de avance, puede ser suministrada mediante cualquier fuente, ya sea un electromotor, motor de explosión, e incluso a base de fuerza muscular, por ejemplo mediante el tradicional juego de pedales.

25

La idea que se pretende proteger, se comprenderá mejor al describirla con ayuda de los planos adjuntos, en los que de un modo esquemático se representa un ejemplo preferente de realización práctica, que no ha de ser tomado como límite en cuanto a las posibilidades de la invención, sino como un complemento que ilustra la descripción.

30

En los planos de mención se muestra:
Figura 1ª.- Alzado lateral de una embarcación según la invención.
Figura 2ª.- Vista en planta superior.

21 MAY 1940



1 Figura 3ª.- Sección longitudinal.

Figura 4ª.- Esquema en planta del acoplamiento de los órganos motrices al casco de la embarcación.

5

Figura 5ª.- Detalle de un órgano propulsor provisto de dos paletas de avance en cada una de las barras de accionamiento.

10

Como puede comprobarse por las distintas figuras comentadas, una embarcación según la invención un mecanismo de fuerza 1, cuyo eje de salida, se prolonga en el sentido transversal del barco, acoplándose a sus respectivos extremos, una pareja de discos 2 y 3. Tales discos, presentan respectivamente, un pivote a cada uno de los cuales se articula una biela 4 y 5, cuyos respectivos extremos libres, se articulan a su vez a una bieleta 6, a la que opuestamente se fija un brazo 7. Estos brazos 7, emergen al exterior, atravesando los costados del casco de la embarcación, de modo que por su extremo libre, se articulan cada uno de los brazos horizontales 7, a otro brazo 8, normal a 7. En el extremo inferior de cada brazo vertical 8, se articula por su zona media, un eje 14, al que se acopla una doble lámina 10, entre la que queda comprendida una placa metálica 15, que por su extremo libre, presenta un entrante en el que se instala una porción 11, a base de, por ejemplo goma espumosa, o cualquier otra materia capaz de flotar en el agua.

15

20

25

Dicha porción 11, queda no obstante, cubierta por la doble lámina 10.

30

De otra parte, se ha previsto que cada brazo vertical 8, comporte en lugar de un solo eje 14 en su extremo libre, una pareja de ellos, tal y como se muestra en la figura 5ª, de modo que entonces, existirá una pareja de palas 10,-

21 MAR 1944



1 superpuestas entre sí.

Independientemente de lo hasta aquí expuesto, se ha dispuesto en cada lateral o costado del barco, y hacia la zona posterior de los mismos, sendas placas metálicas, 12 y 13, que según la figura 1ª, se aprecia que presentan forma de trapecio rectangular invertido, de modo que por su lado recto, se abisagran a un eje que superiormente se articula articulándose a un tirante 14, que opuestamente se articula a su vez, a un mando 5, que puede girar sobre el casco hacia adelante y hacia atrás, en cuyo movimiento, los timones 12 ó 13, según el mando 15, actuado, se abren o cierra, separándose o acercándose del casco de la embarcación.

De lo hasta aquí expuesto, se deduce prácticamente el funcionamiento de una embarcación según la invención, que en forma resumida, es como sigue:

Al ponerse en movimiento la fuente de energía 1, que como queda dicho puede ser de cualquier tipo, giraran los discos 2, en los cuales existen los pivotes, convenientemente calados entre sí, a los que se articulan las bielas 4 y 5; estas bielas traccionaran entonces alternativamente hacia un lado y otro, de las bieletas 6, las cuales harán girar un cierto ángulo hacia adelante y hacia atrás, a los brazos horizontales 7, de modo que los verticales 8, describiran un ángulo sobre el punto en que se articulan a 7.

Las palas propulsoras 10, debido a la porción esponjosa o similar 11, efectuaran entonces un movimiento de aleteo ascendente y descendete, al tiempo que avanzan y retroceden, debido a que normalmente tratan de estar en posición vertical, debido a la flotabilidad de la materia que constituye la porción 11. Con el movimiento de las palas 10



1

la embarcación avanzará, al tiempo que maniobrando en cualquiera de los timones 12 o 13, o en ambos a la vez, se consigue el gobierno de la embarcación.

5

Una particularidad esencial de la invención, viene dada por el hecho de que las palas de avance o propulsión, pueden plegarse sobre los costados de la embarcación, debido precisamente a la articulación existente entre los brazos verticales 8 y los horizontales 7. Con esta disposición, el bote de que se trate, puede vararse en la arena de la playa sobre un muelle, etc, sin que en tal circunstancia, el peso de la embarcación, gravite sobre las palas, sino por el contrario, el bote se apoyará sobre su quilla.

10

15

20

25

30

21 MAY 1970



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 des-
cripción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vi-
gente sobre Propiedad Industrial, establece como no paten-
tables, en su apartado tercero, "los cambios de forma, di-
10 mensiones, proporciones y materias de un objeto ya patenta-
do" fijando así el criterio del legislador en el sentido
de que patentada una idea que pueda dar lugar a una reali-
dad práctica e industrializable, nadie podrá apoyarse en
ella para, a pretexto de haber introducido ligeras modifi-
15 caciones, presentarla 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 de 1954,
20 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:

21 MAY 1909



1 1ª.- NUEVO TIPO DE EMBARCACION, que pudiendo incor
porar cualquier dispositivo de fuerza motriz, esencialmente
se caracteriza porque el eje de salida de fuerza comprende
una pareja de discos laterales, en los que se calan sendos-
5 pivotes a los cuales se articula una pareja de bielas, que-
opuestamente se articulan a su vez, a sendas bieletas, que-
son normales y fijas a unos tirantes que atraviesan los cos-
tados de la embarcación, articulando cada uno, su respecti-
vo extremo libre, a un brazo vertical, que extremamente se-
10 articula a la zona media de al menos un eje, normal a dicho
brazo vertical, en cuyo eje se dispone una pala compuesta -
por una lámina doblada sobre si misma, con interposición de
una placa metálica, que por su borde libre comprende un en-
trante en el que se dispone una porción de material flota-
15 ble, y que queda cubierto por ambas partes de la lámina ex-
terna de la pala, habiéndose previsto además, en cada costa-
do de la embarcación, por su zona posterior, un timón que-
se abisagra por uno de sus bordes a un eje vertical, superior-
mente acodado, que se articula, por tal acodamiento, a un ti-
20 rante que opuestamente está articulado a la zona media de -
una palanca cuyo punto de apoyo está en el costado de la em-
barcación.

25 2ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el
que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: "NUE-
VO TIPO DE EMBARCACION".

30

21 MA



1 Todo conforme queda descrito y reivindicado en la
presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas me
canografiadas y dibujos adjuntos.

5 Madrid, 21 de Mayo de 1970

BERNARDO UNGRIA

p.p.

10

15

20

25

30

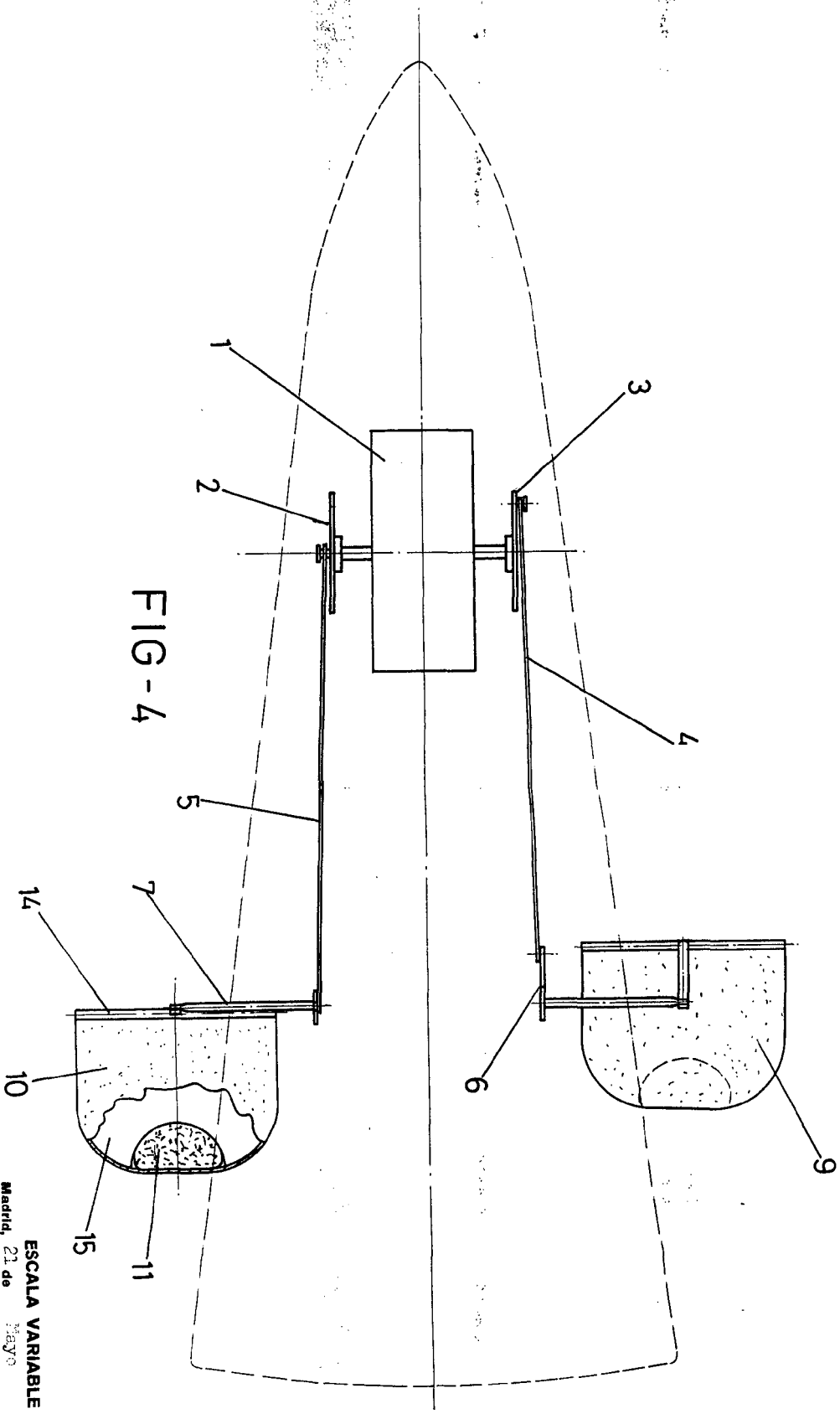


FIG-4

ESCALA VARIABLE
Madrid, 21 de Mayo
BERNARDO UNGRÍA
P. P. de 1930

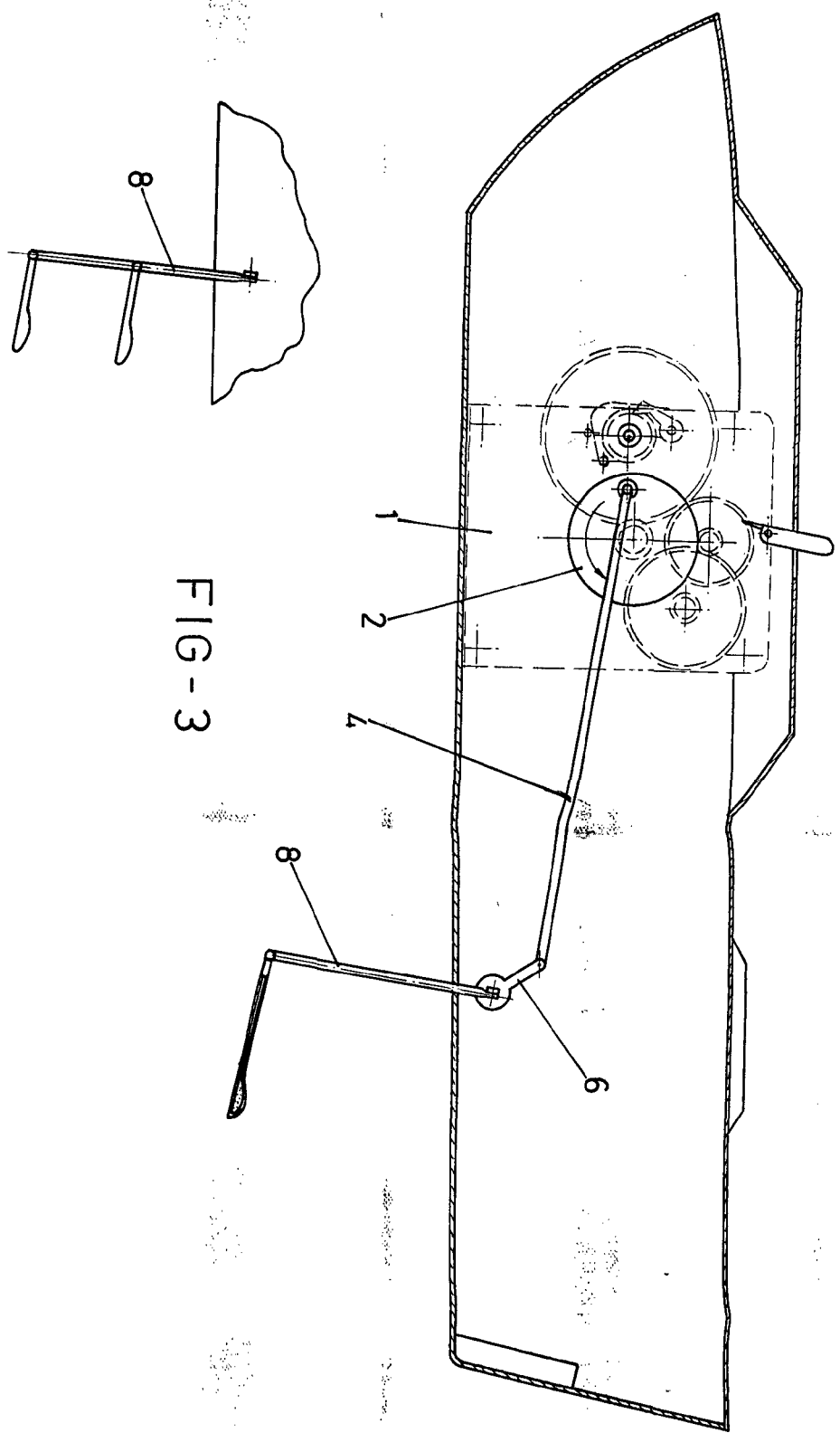


FIG - 3

FIG-5

ESCALA VARIABLE
Madrid 21 de Mayo
BERNARDO UNGRINIA
de 19 70

P. P.

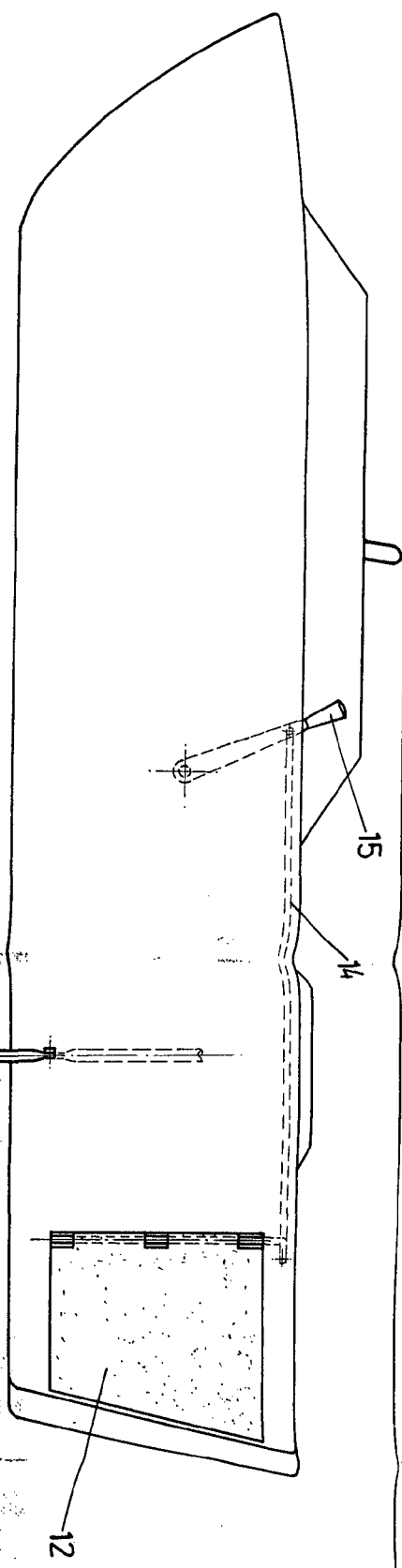


FIG-1

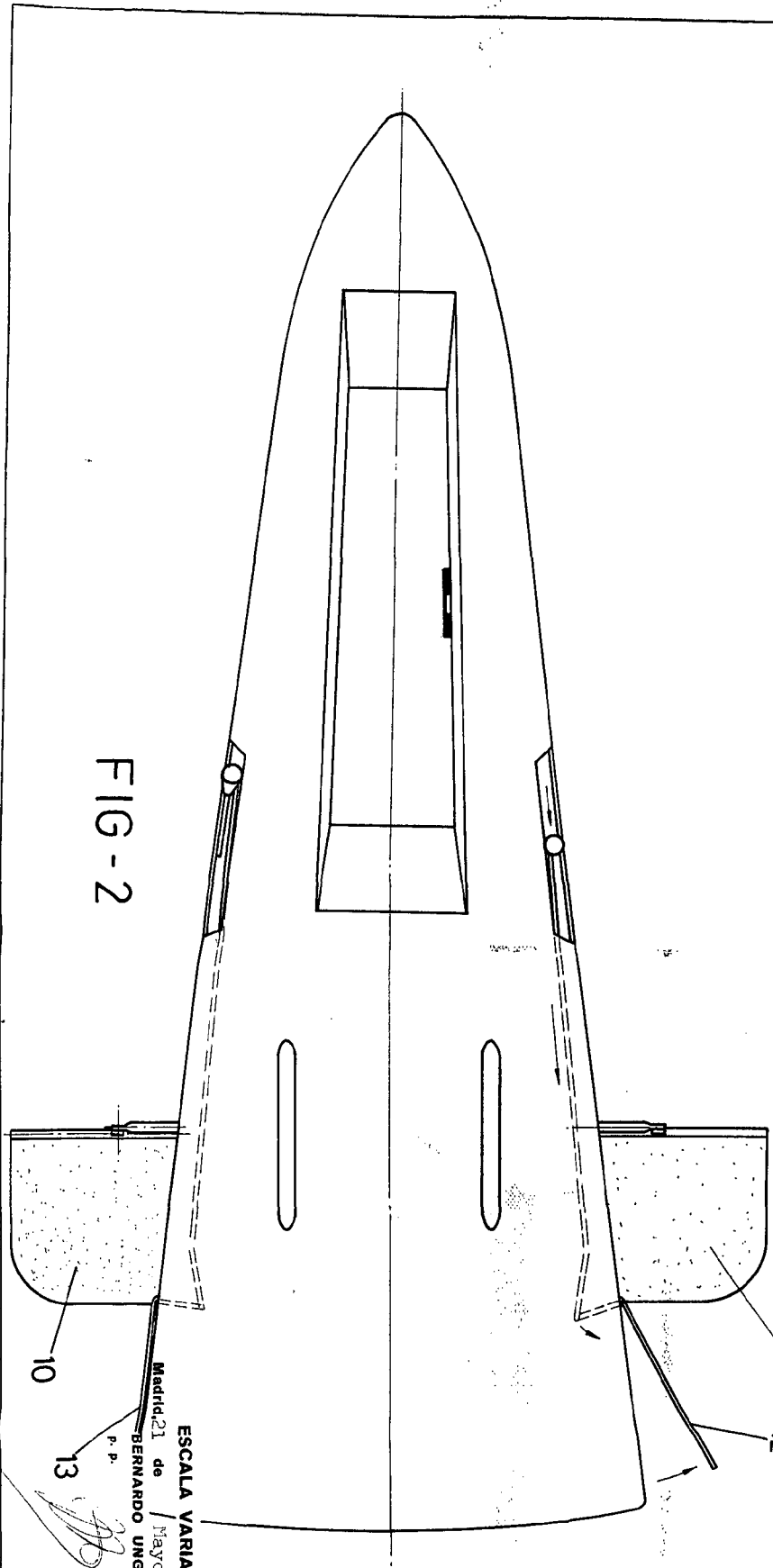


FIG-2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 21 de Mayo

BERNARDO UNGRIA

de 19 70

