



ESPAÑA

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 279.592	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 31 de mayo 1.984	

MODELO DE UTILIDAD

1 ENE. 1985

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B27B 25/02
--------------------------	--

(54)	TITULO DE LA INVENCIÓN  "CARRO-GALERA PARA ASERRADO DE TRONCOS, PERFECCIONADO"	
------	--	--

(71)	SOLICITANTE (S)  VERCOM S.L.
------	------------------------------------

(70)	DOMICILIO DEL SOLICITANTE  Pol.Ind.Virgen de la Salud 54 - CHIRIVELLA (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 solicitud consiste en un carro-galera-  
para aserrado de troncos, perfeccionado, que permite y faci-  
lita el corte longitudinal de los troncos dispuestos sobre -  
dicho carro-galera en el espesor deseado, por la actuación -  
5 de una sierra que incide perpendicularmente sobre dichos tron-  
cos en un único sentido o de avance de la trayectoria lineal  
de dicho carro, manteniendo separados los troncos de la línea  
de corte de la sierra en el sentido contrario o de retroceso  
del carro según su trayectoria de movimiento lineal alternati-  
10 vo.

Para mejor comprensión de las características y --  
funcionamiento del carro-galera para aserrado de troncos, se  
acompaña la presente memoria de una hoja de planos en la que  
se ha representado en la figura 1a una vista en alzado de di-  
15 cho carro-galera, y en la figura 2a, una vista en planta del  
mecanismo inferior, responsable de los desplazamientos late-  
rales del carro.

El carro-galera está constituido por una mesa (1),  
preferentemente rectangular, que conforma una plataforma so-  
20 porte de los troncos (2) que posibilita la incidencia perpen-  
dicular de los mismos con una sierra de cinta (3) emplazada-  
de forma fija próxima a un extremo de la mesa (1) y separada  
de la misma, siendo la distancia de separación variable de -  
acuerdo con el desplazamiento lateral de dicha mesa (1). La-  
25 mesa (1) se encuentra sustentada longitudinalmente sobre sen-  
dos soportes (4) inferiores y solidarios a la misma que, a -  
su vez se apoyan solidariamente sobre la superficie igualmen-  
te rectangular de un carro (5) inferior a la mesa (1). Ambos  
extremos del carro (5) se han provisto de elementos de roda-  
30 dura (6), con giro respecto de un eje horizontal, cada uno -

1 de los cuales queda situado sobre sus respectivos carriles -  
guia (7) caracterizado esencialmente porque están constitui-  
dos por sendas superficies planas, cuya amplitud lateral es-  
5 igual al menos, al doble de la amplitud de la superficie de-  
contacto que mantienen dichos elementos de rodadura (6) con-  
los carriles guia (7); permaneciendo los carriles guia (7) -  
dispuestos solidariamente sobre sendos soportes (8) fijos, -  
que mantienen constante su distancia de separación merced a-  
las plataformas (9) rectangulares de sujección y refuerzo ho-  
10 rizontal situadas solidariamente a los laterales próximos a-  
los extremos inferiores de sus respectivos soportes.

Entre el carro (5) y las plataformas (9) se han --  
dispuesto solidariamente sobre un soporte (10) longitudinal-  
un nervio (11) vertical e igualmente longitudinal que se ---  
15 constituye como guia de pares de rulas (2) con giro respec-  
to de un eje vertical, dispuestas en los extremos inferiores  
de sendos soportes (13) circulares y solidarios a la base --  
del carro (5). Dichos pares de rulas (12) quedan por su --  
disposición, en incidencia de su superficie circular (14) --  
20 con los flancos laterales del nervio (11) guia de los mismos.

El soporte (10) se encuentra sustentado solidaria-  
mente sobre sendas bases circulares (14) introducidas coaxial-  
mente en sus respectivos asientos circulares (15) mediando -  
entre dichas bases circulares (14) y los asientos (15) (se--  
25 gún) sendos cojinetes (16) que además de disponerlos según -  
un mismo eje central vertical, permite el giro de los asien-  
tos (15) respecto de sus bases (14). Dichos asientos (15) tie-  
nen conformadas sus bases en un radio ligeramente mayor al -  
de las circunferencias que definen sus superficies superio--  
30 res determinando un escalonamiento frontal por uno de cuyos-

1 extremos y solidariamente a las bases de los asientos (15), -  
se unen a sendos cuerpos cilíndricos (17) con posibilidad de  
giro respecto de un eje vertical que sobresalen de las plata-  
formas (9) a través de sendos orificios circulares práctica-  
5 dos en las mismas y ajustándose cada uno de los cuerpos ci-  
líndricos (17) a las paredes de sus respectivos orificios por  
mediación de sus respectivos cojinetes (18). Este sistema --  
así descrito, se comporta como un juego de levas de actuación  
simultánea, al situarse por debajo de las plataformas (9) --  
10 sendos brazos ovalados (19) introducidos por la proximidad a  
sus extremos circulares de mayor radio a la base de sus co-  
rrespondientes cuerpos cilíndricos (17), y a su vez estar su-  
jetos mediante pasadores circulares (20) próximos a los ex-  
tremos circulares de menor radio a una regleta lateral (21),  
15 permitiendo el giro de dichos pasadores (20) sobre la regleta  
(21) según ejes verticales y estando provista dicha regleta-  
(21) en uno de sus extremos de un cilindro hidráulico o neu-  
mático (22).

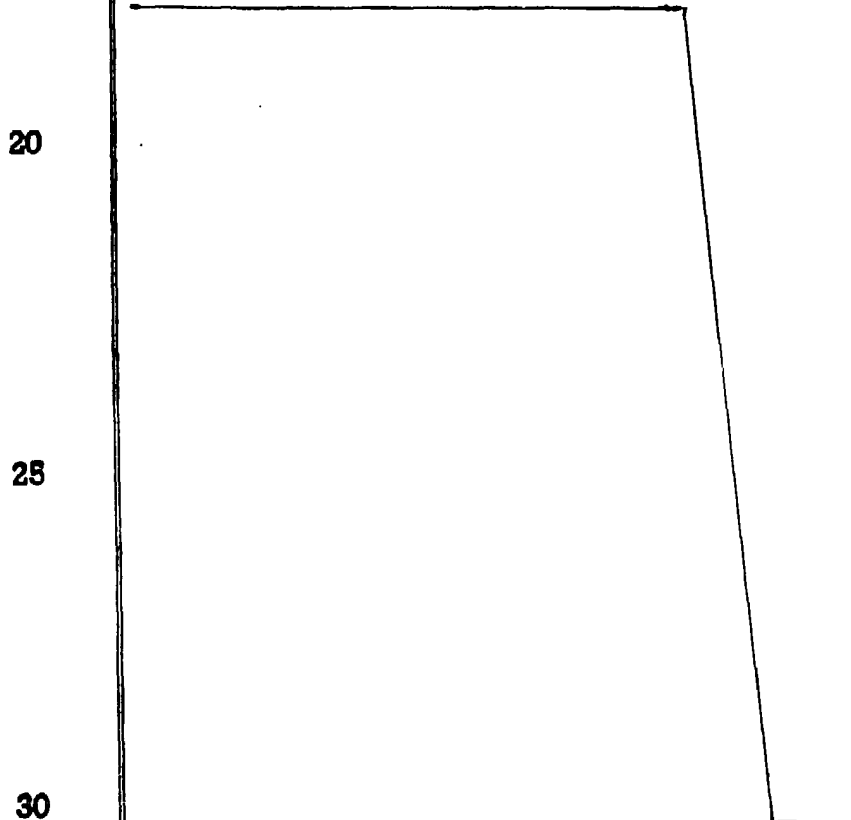
Según todo lo descrito el funcionamiento es como -  
20 sigue: Una vez dispuesto el tronco (2) sobre la mesa (1) en  
posición de incidencia perpendicular de la sierra (3) sobre  
dicho tronco (2) (posición izquierda indicada por la punta -  
de flecha (23)), se iniciará el movimiento lineal de dicha -  
mesa en el sentido de corte de dicha sierra (3), merced al -  
giro de los elementos de rodadura (6) sobre los carriles guía  
25 (7), que desplazan en el mismo sentido al carro (5) constitui-  
do como sustentación de la mesa (1), y manteniendo constante  
la linealidad en dicho avance merced a la incidencia perma-  
nente sobre los flancos de la guía (11) la superficie circu-  
lar de los pares de rulinas (12), a todo su recorrido. De es  
30

1 ta manera, la sierra fija (3) iniciará y procurará en dicho-  
recorrido un corte lineal y longitudinal de la superficie --  
del tronco (2) dispuesta para cortar, hasta que la mesa (1)-  
alcance el término de su recorrido de avance; en ese momento,  
5 el cilindro neumático (22) que actúa alternativamente por fi-  
nes de carrera contactados por la mesa (1) en su desplazamien-  
to, actuará sobre la regleta (21) con una fuerza de sentido  
contrario al de avance de la mesa (1), comunicando a dicha -  
regleta un desplazamiento según dicha fuerza que se traduci-  
10 rá en un movimiento de traslación simultánea de los brazos -  
(19) hacia la variación posicional de los ejes de giro de --  
los pasadores (20) desde su posición inferior inicial a la --  
superior, como se representa según los indicados (24). Al --  
mismo tiempo se produce el giro simultáneo de los cilindros --  
15 (17) que por su asociación a la base de los repetidos asien-  
tos (15) les comunica un movimiento de traslación simultánea  
de los respectivos ejes coaxiales de los asientos (15) y las  
respectivas bases (14) desde su posición superior inicial a-  
la inferior como representa los indicadores (25). Hay que re-  
20 saltar que el movimiento de traslación simultánea de los ejes  
de los asientos (15) será siempre antagónico al de traslación  
de los ejes de los pasadores (20) y de la forma que viene re-  
presentada en la figura 2ª por los indicadores (24) y (25).

25 Dado que las bases circulares (14) sufren la misma  
traslación que los asientos (15) y al constituirse como sus-  
tentos del soporte (10) de la guía (11), dicha traslación si-  
multánea conlleva a un desplazamiento lateral (tal y como re-  
presenta el indicador (26)) tanto del soporte (10) como de -  
la guía (11). Este desplazamiento lateral de la guía repercu-  
30 tirá sobre los pares de rulinas (12), obligando al mismo des-

1 plazamiento lateral del carro (5) y la mesa(1) por la parti-  
cular conformación de las guías (7) del carro (5). De esta -  
manera, la mesa queda alejada de la posición de corte de la-  
sierra (3) y se posibilita su retroceso lineal, al final de-  
5 cuyo retroceso, de igual forma se acciona el cilindro hidráu-  
lico o neumático (22) sobre la regleta (21) retornando la me-  
sa (1) a la posición inicial de igual manera y seguir proce-  
sos inversos de retorno del desplazamiento lateral de la guía  
(11). Una vez situada la mesa en dicha posición inicial, bas-  
10 ta con disponer de nuevo el tronco para un nuevo corte repi-  
tiéndose el proceso paracortes sucesivos.

Sus ventajas según la descripción residen en la po-  
sibilidad de formaciones laminares de espesor deseado a par-  
tir de troncos por aserrado de los mismos, procurándose un -  
15 corte de los mismos y por un método que no ofrece riesgos al  
operario de dicho carro-galera. Además reduce los costes de-  
dicho aserrado y aumenta la producción de láminas.



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-  
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 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 -  
25 apartado tercero del artículo 100 de la Ley, sintetizando  
así las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

30 En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
guientes:

1

1a.- CARRO-GALERA PARA ASERRADO DE TRONCOS, PERFECCIONADO, del tipo de los que comprenden una mesa de soporte del tronco, sustentada por un carro inferior provisto de medios de rodadura, por los cuales avanza linealmente

5

en recorrido alternativo sobre carriles de guía, y se caracteriza por el hecho de que los carriles de guía están constituidos por superficies planas de amplitud lateral -- igual, al menos, al doble de los elementos de rodadura, --

10

con lo que se permite a éstos y a la mesa, un desplazamiento lateral al final de cada recorrido lineal, para separar el tronco de la línea de corte de la sierra durante el retroceso del carro, para lo cual se ha dispuesto, debajo de la mesa, un nervio vertical longitudinal que sirve de guía

15

a pares de rulinas solidarias de la base de la mesa, que se apoyan en los flancos de la guía, cuyo nervio está relacionado con un juego de excéntricas, comandadas simultáneamente desde una regleta lateral, impulsada por un cilindro hidráulico o neumático, actuado alternativamente por finales de carrera contactados por la mesa en su desplazamiento.

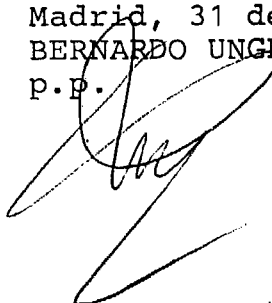
20

2a.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita: CARRO-GALERA PARA ASERRADO DE TRONCOS, PERFECCIONADO.

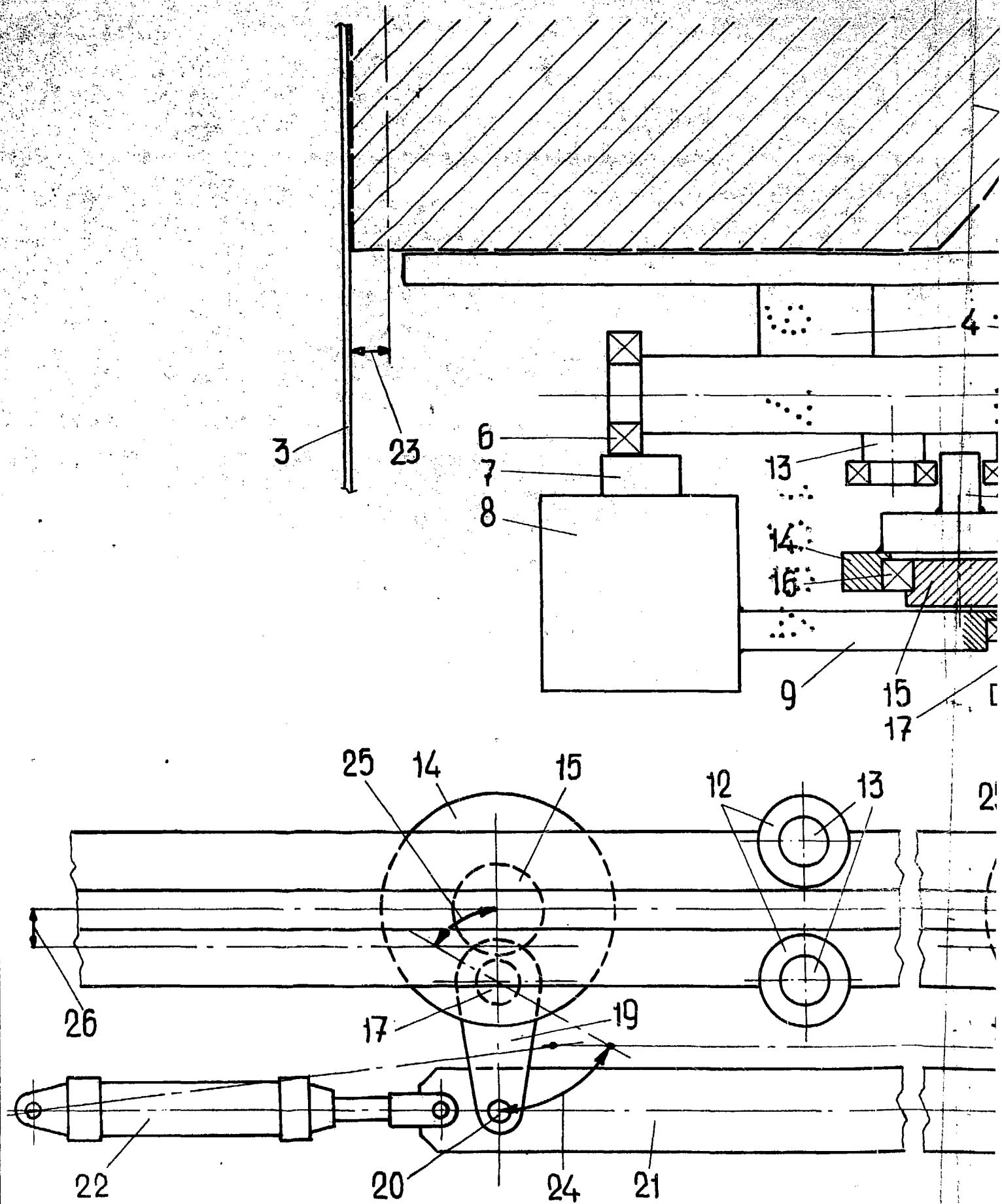
25

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

Madrid, 31 de mayo 1984  
BERNARDO UNGRIA  
P.P.



30



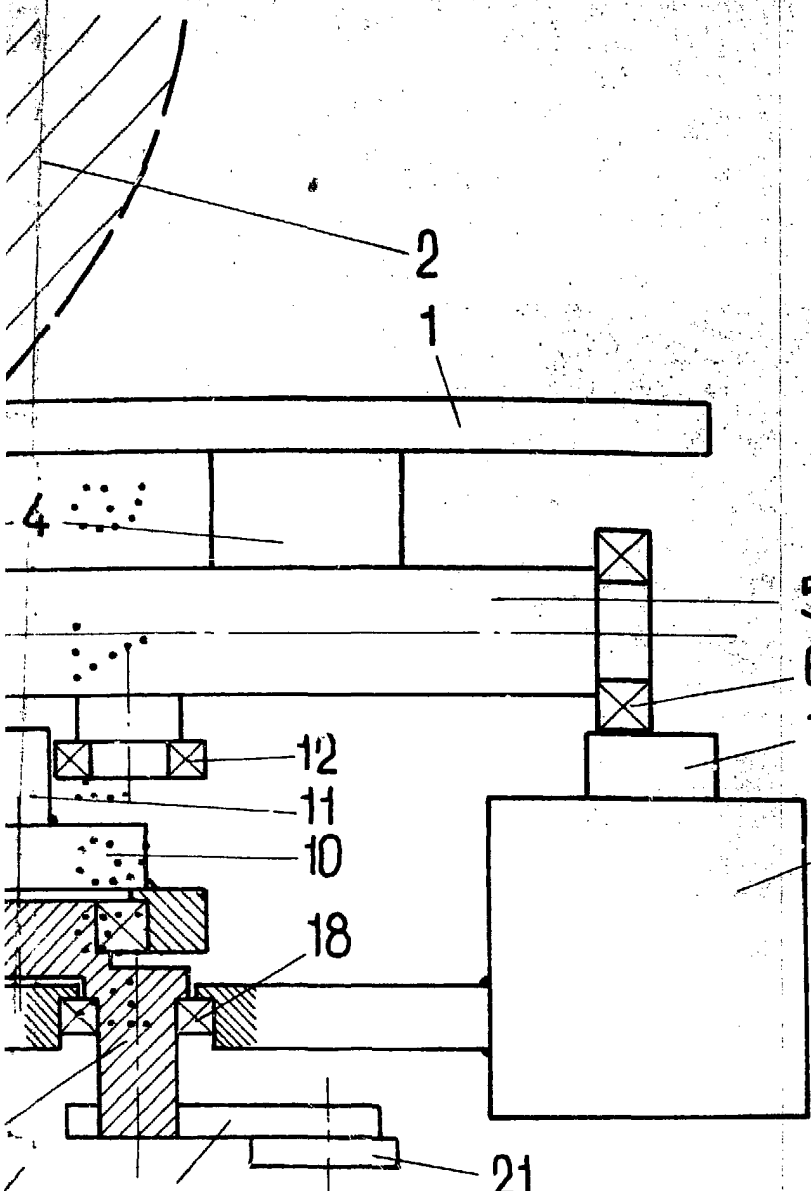


FIG. 1

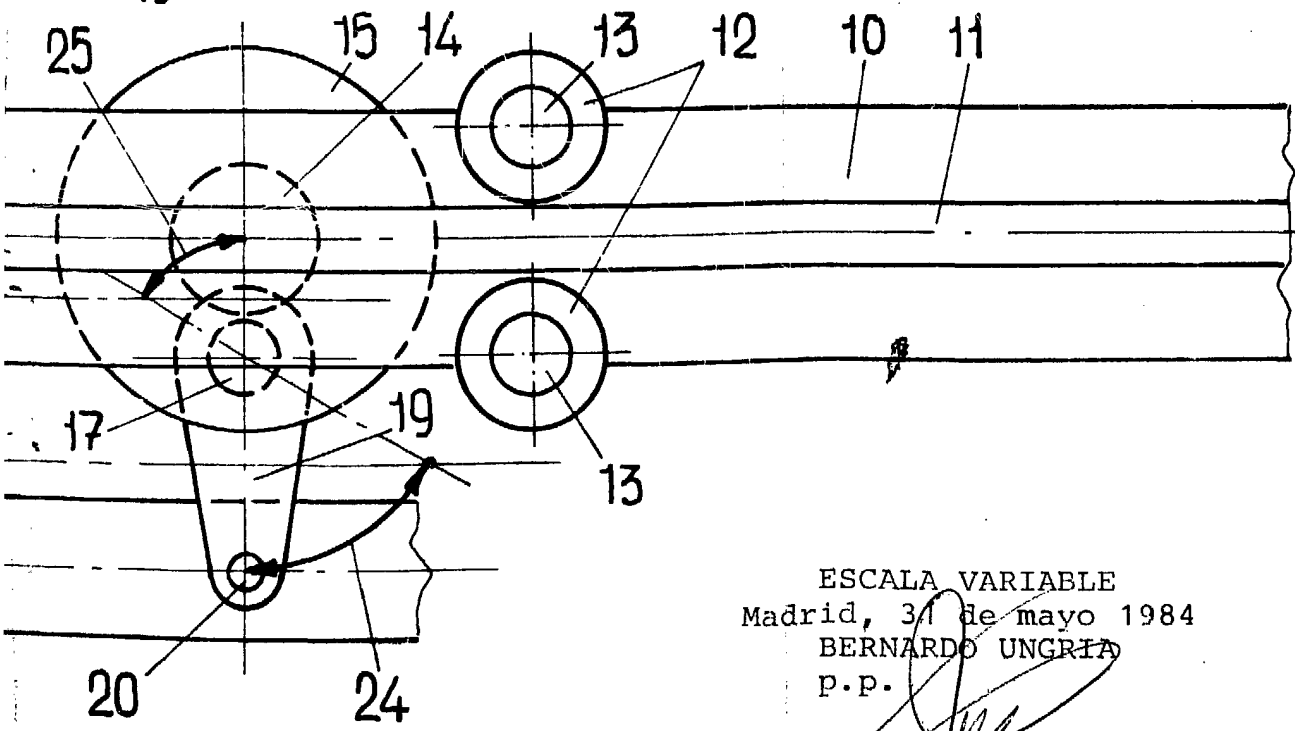


FIG. 2

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 31 de mayo 1984  
BERNARDO UNGRIA  
P.P.