

20 NOV. 1978

ES

11

21

22

NUMERO

464.386

FECHA DE PRESENTACION

22-11-77

A1



Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

PATENTE DE INVENCION

ESPAÑA

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B63B	62 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
------------------------	--	--------------------------------------

64 TITULO DE LA INVENCION
PERFECCIONAMIRNTOS EN LA OBTENCION DE CASCOS DE EMBARCACIONES POR MOLDEO

71 SOLICITANTE (S)
D. ENRIQUE XUFRE GODAYOL

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Calle San Ramón, 16.- MATARO (BARCELONA)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
D. 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-
5 dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
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).

15 El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
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 sistema conocido actualmente para la cons-
trucción de embarcaciones en poliéster o material similar
del tipo monocasco, dispone de la necesidad de un molde
para la construcción del casco, que agrava directamente el
5 presupuesto de la embarcación en unos altos costos, por
ser de gran envergadura, difícil construcción, exigir mu-
cho tiempo y mano de obra especializada y ser utilizable
solo para una forma determinada de caso, de modo que pre-
sentan la necesidad de amortizar dicho molde en series muy
10 cortas generalmente.

Constituye la base de esta invención, el con-
seguir la construcción rápida y económica de las embarca-
ciones mediante la construcción de un molde de coste mínimo
adaptable a todo tipo de esloras y con elementos prefabri-
15 cados adaptables a cualquier tipo de casco.

Mediante este sistema obtenemos el montaje de
un molde sencillo, que supone, al tiempo de una rápida cons-
trucción, la poca cantidad de material necesario para ello
y su consecuente reducción en los costos. Además permite la
20 construcción de elementos por separado, siendo solo necesaria
su colocación en la posición adecuada que nos limitará
las formas reales del casco.

El molde consiste en disponer una alineación
de soportes individuales entre sí, similares al representa-
do en la figura 1, los cuales se construyen adaptándose al
25 perfil de la embarcación y su número depende directamente
de la eslora.

Se ha previsto una base central (C) que des-
cansa sobre unos apoyos macizos (D) colocados a una cierta
30 distancia a todo lo largo de la mencionada base central (C)

1 la cual constituye el alojamiento para la quilla prefabricada.

5 Cada uno de los soportes está constituido por un puntal vertical (A) vinculado a un travesaño horizontal (B) que apoya y solidariza su extremo libre sobre la base central (C). El soporte se completa con un tirante inclinado (E) dependiendo su inclinación del perfil de la cuaderna correspondiente, solidarizado al puntal vertical (A) y al travesaño horizontal (B) y actúa como refuerzo y posicionamiento evitando que con el peso del casco pueda abrirse el puntal (A).

10 Sobre el tirante (E) se apoyan y solidarizan las plantillas laminares (F) que determinan con su perfil la forma de la cuaderna correspondiente.

15 Construidos los soportes y alineados a ambos lados de la base central (C), se vinculan entre sí todas las plantillas (F) de un mismo lado mediante unos listones (G) dispuestos a lo largo de lo que será el molde de la embarcación y determinando la forma real del casco en toda su longitud y anchura, tal como se muestra en la figura 2.

20 Para la construcción del casco se dispondrá fundamentalmente de tres elementos prefabricados que serán la roda de proa (1), la quilla (2) y el codaste (3), pero solo en unas primeras capas, las suficientes para tomar forma y a partir de dichos elementos, la realización de las primeras capas del casco (ver figura 3).

25 Estas primeras capas están formadas por finas láminas (4) colocadas preferentemente en diagonal y a partir de la inclinación que nos determina la roda de proa (1).
30 Aunque este se considere como el mejor sistema, estas lám-

1 nas (4) pueden colocarse en cualquier sentido, verticales, horizontales o inclinadas, pues su finalidad es la de permitir el plastificado del casco y el buen acabado exterior.

5 En el sistema de colocación en diagonal, dichas láminas (4) irán situadas desde el alefriz hasta la parte superior del casco y estará sostenida a los listones (G) mediante pequeñas puntas de bronce.

10 A continuación y por el interior de las láminas (4) se procede al plastificado total del casco con los gruesos que se determinen, adaptando los refuerzos interiores y las cuadernas que están constituidos por elementos flexibles prefabricados, los cuales se adaptan a la forma adecuada y se integran en el casco en el momento de la plastificación.

15 Para la construcción de la cubierta, se realizarán los baos en forma de piezas modulares (5) prefabricadas, según figura 5, que permitan una rápida colocación en la obra y son adaptables a cualquier tipo de embarcación.

20 Estos módulos (5) se montan preferentemente de babor a estribor, apoyados sobre las cuadernas y remachados entre sí, para conseguir una cubierta uniforme.

25 Una vez ensamblados y situados los módulos que forman la cubierta, se realiza la plastificación de la misma, con los gruesos necesarios y soldandola en todo su perímetro con el casco, consiguiendo así una cubierta resistente y estanca junto con el resto del casco formando una sola pieza.

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

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

1 1ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LA OBTENCION DE CAS-
COS DE EMBARCACIONES POR MOLDEO", caracterizados esencial-
mente porque consiste en disponer una pluralidad de sopor-
5 tes individuales entre sí. alineados y adaptables a todo
tipo de perfiles y esloras, habiéndose previsto una base
central que constituye el alojamiento para la quilla pre-
fabricada y estando cada uno de los soportes constituído
10 por un puntal vertical vinculado a un travesaño horizontal
que se apoya y solidariza su extremo libre sobre la base -
central, completándose el soporte con un tirante, conven-
cionalmente inclinado según el perfil de la cuaderna co-
rrespondiente, solidarizado al puntal vertical y al trave-
saño horizontal que siendo el medio de refuerzo y posicio-
namiento del puntal y travesaño constituye además base para
15 las plantillas laminares que determinan la forma de la cua-
derna correspondiente.

 2ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LA OBTENCION DE CAS-
COS DE EMBARCACIONES POR MOLDEO", según reivindicación an-
terior caracterizados esencialmente porque todas las plan-
20 tillas laminares de un mismo lado se vinculan entre sí me-
diante unos listones que determinan la forma real del cas-
co en toda su longitud y anchura, en los que se solidarizan
finas láminas colocadas preferentemente en diagonal que a-
barcan desde el alefriz hasta la parte superior de la embal-
25 cación, constituyendo el molde para la construcción del cas-
co por plastificación, habiéndose añadido el codaste, la -
quilla y la roda de proa prefabricados que completan el cas-
co.

 3ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LA OBTENCION DE CAS-
30 COS DE EMBARCACIONES POR MOLDEO", según reivindicaciones

1 anteriores caracterizados esencialmente porque los refuer-
zos interiores del casco así como las cuadernas están cons-
tituidas por elementos flexibles prefabricados que se adap-
tan a la forma adecuada y se integran en el casco en el mo-
5 mento de la plastificación.

4ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LA OBTENCION DE CAS-
COS DE EMBARCACIONES POR MOLDEO", según reivindicaciones an-
teriores caracterizados esencialmente porque la cubierta -
está constituida por módulos prefabricados y adaptables a
10 cualquier tipo de embarcación que ensamblados unos a otros
y con posterior plastificado se entrega al casco constitu-
yendo monopieza con él.

5ª.- Se reivindica por último como objeto sobre
el que ha de recaer la Patente de Invención que se solici-
15 ta: "PERFECCIONAMIENTOS EN LA OBTENCION DE CASCOS DE EMBAR-
CACIONES POR MOLDEO".

Todo tal y como se reivindica en la presente me-
moria descriptiva que consta de ocho páginas mecanografía-
das.

20 Madrid, 22 Noviembre 1.977

BERNARDO UNGRIA

P.P.


25

30

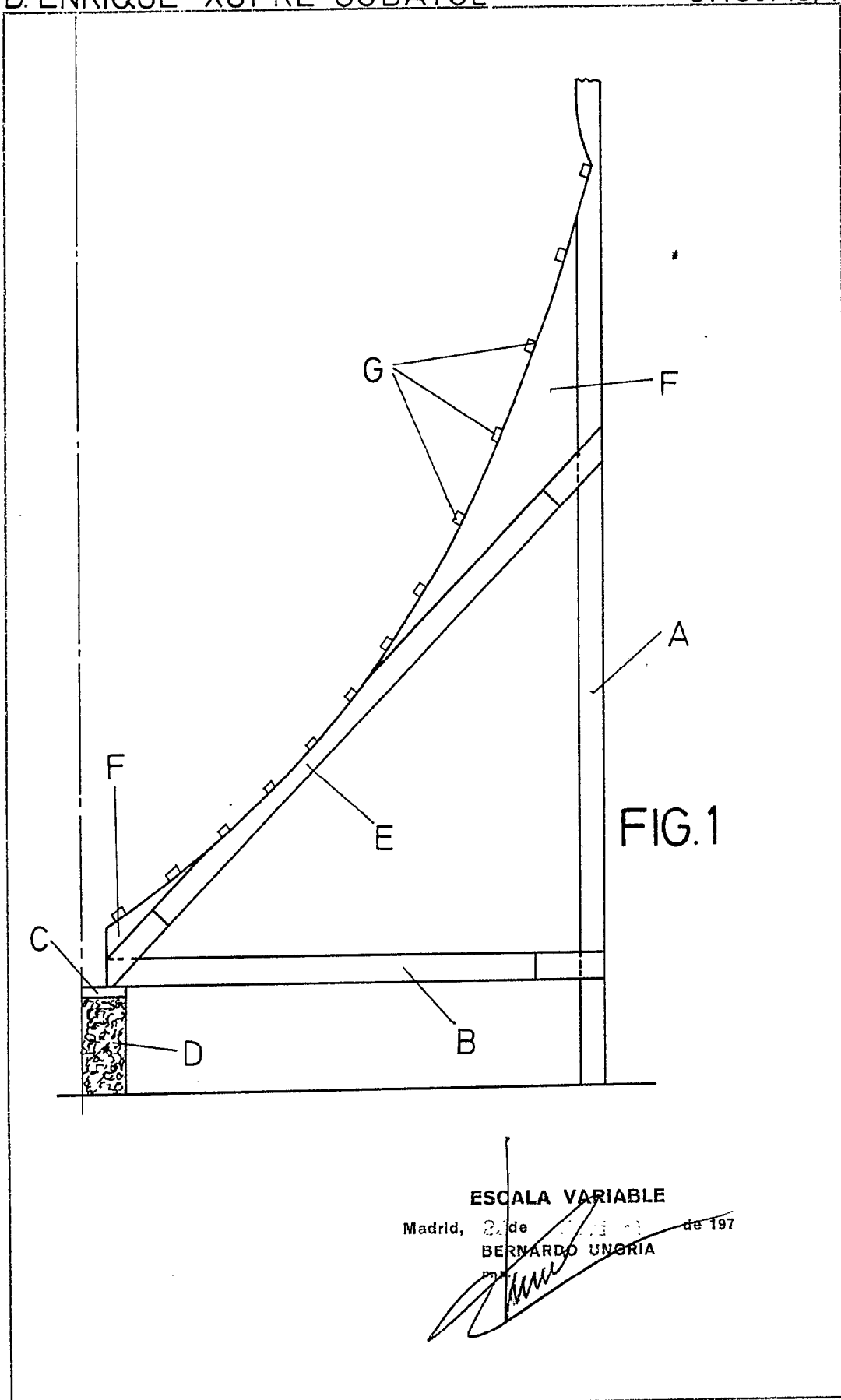


FIG.1

ESCALA VARIABLE

Madrid, 22 de ... de 197

BERNARDO UNGRIA

[Handwritten signature]

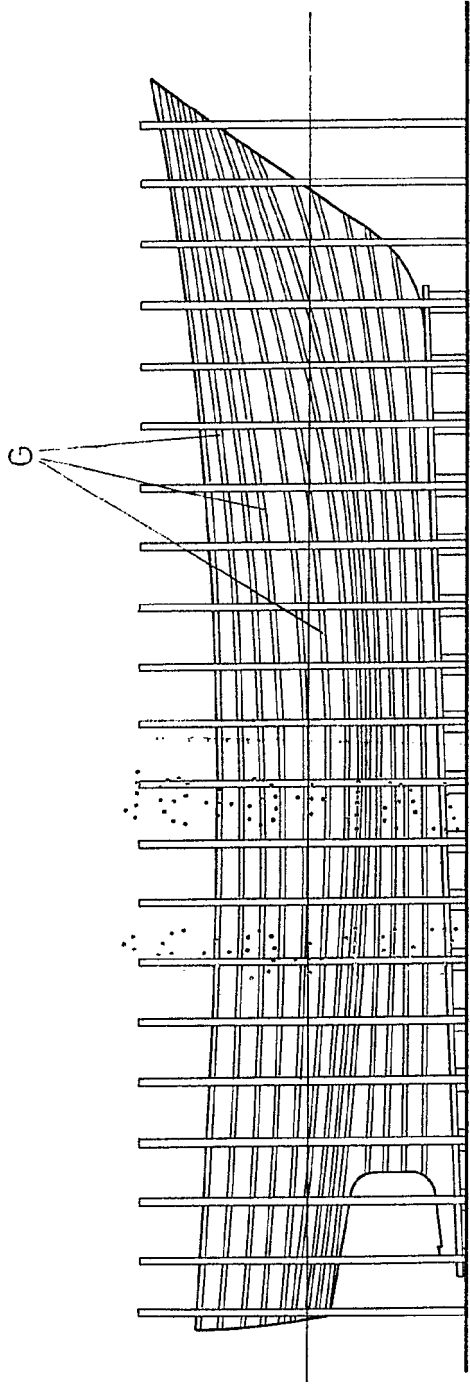


FIG. 2

ESCALA VARIABLE
de
BERNARDO UNGRIA
de 1917

Madrid,

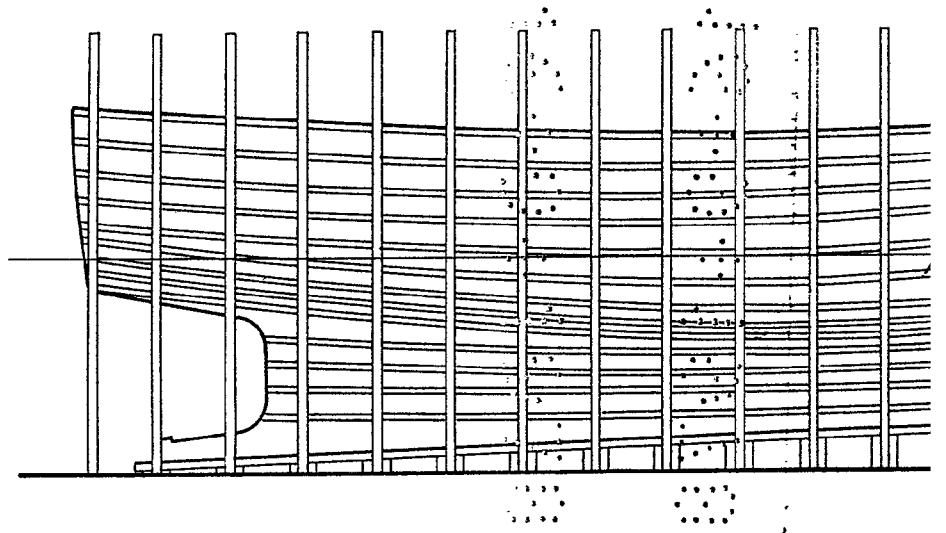
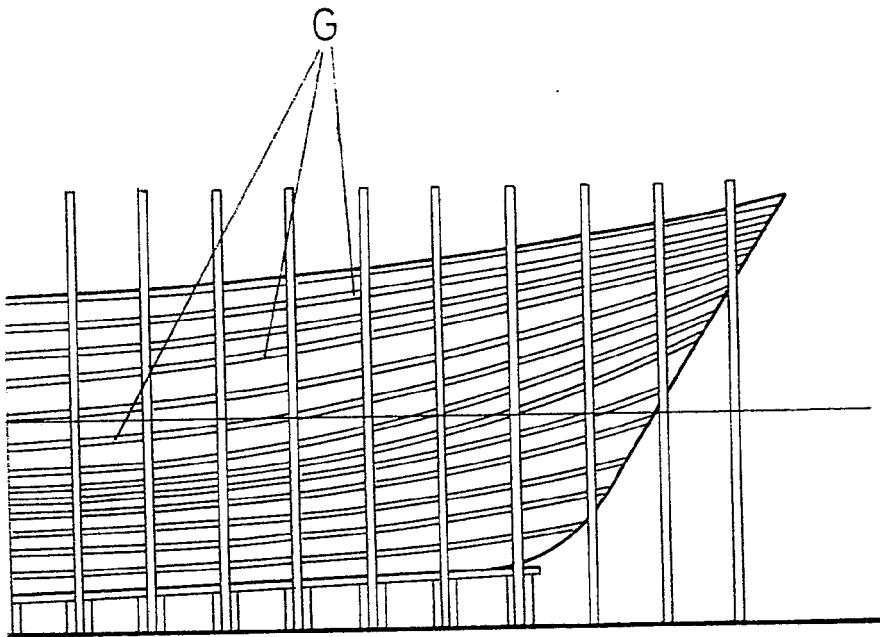


FIG. 2



ESCALA VARIABLE
Madrid, de BERNARDO UNGRIA de 197

A handwritten signature in black ink, written over the printed name 'BERNARDO UNGRIA'.

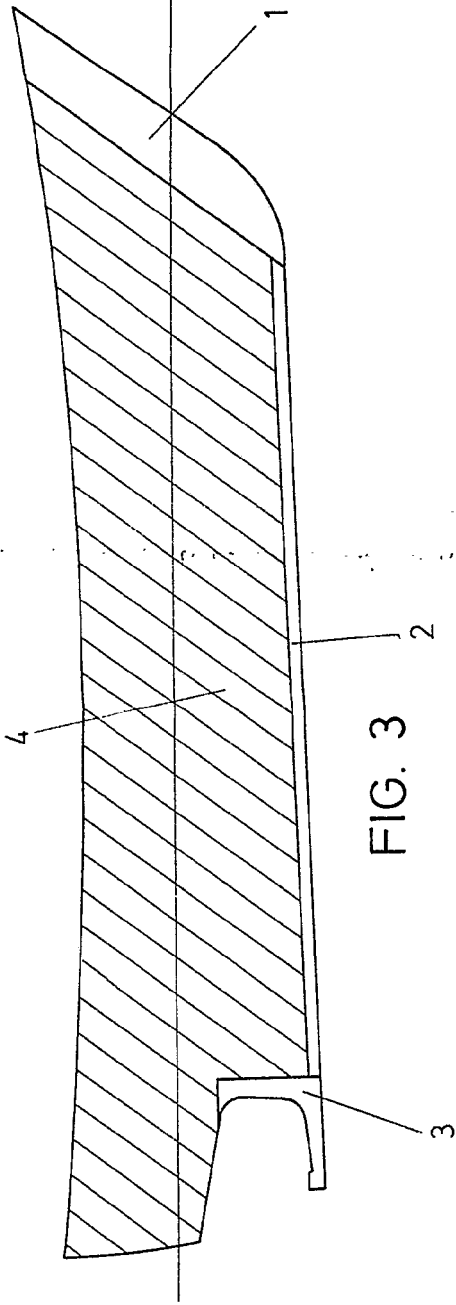


FIG. 3

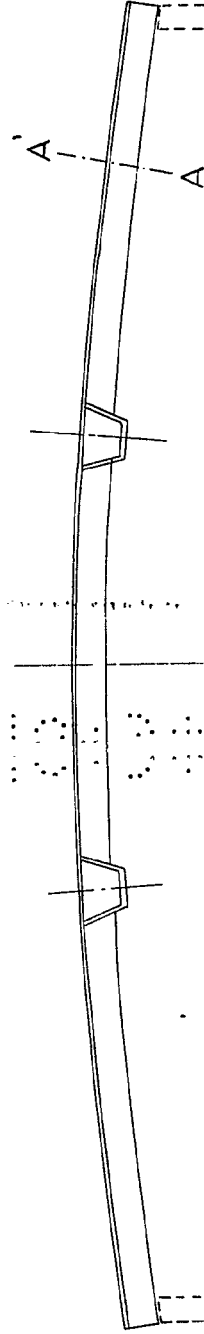


FIG. 4

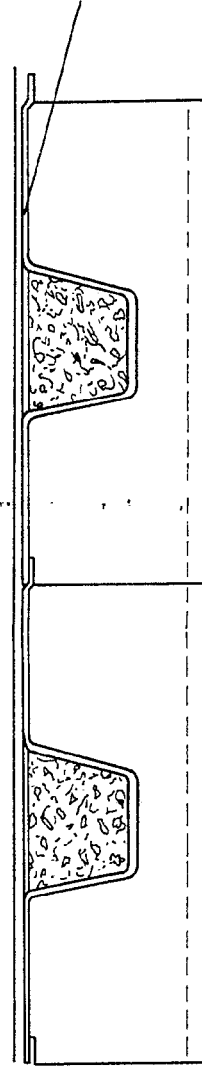
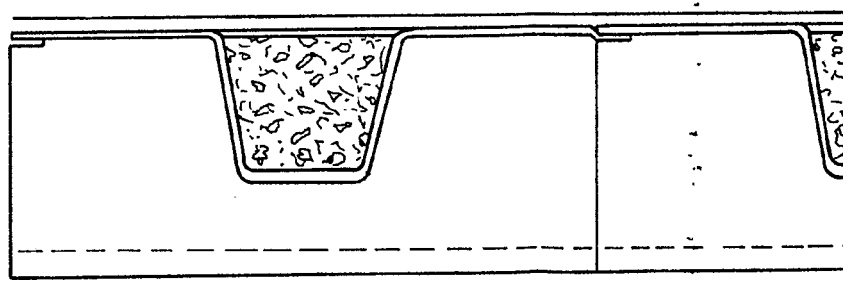
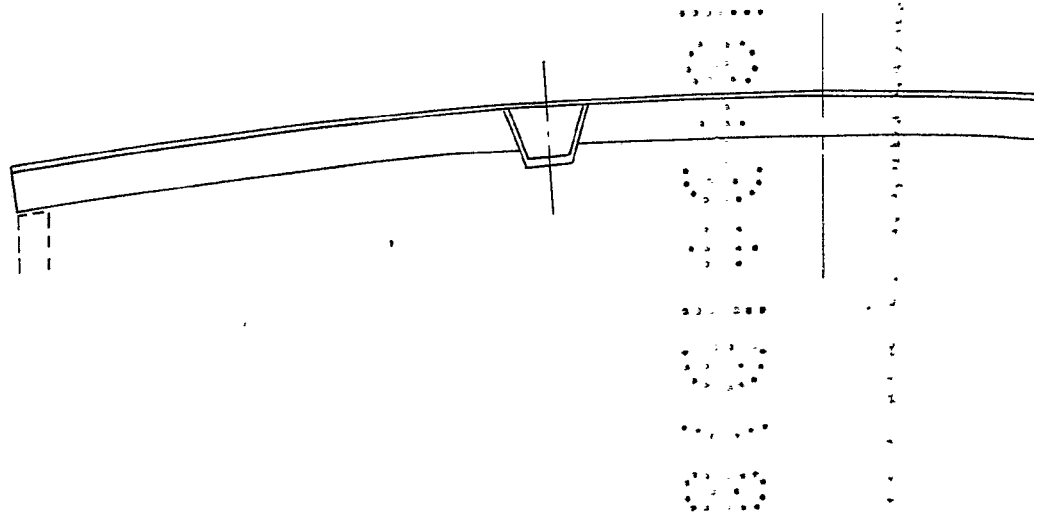
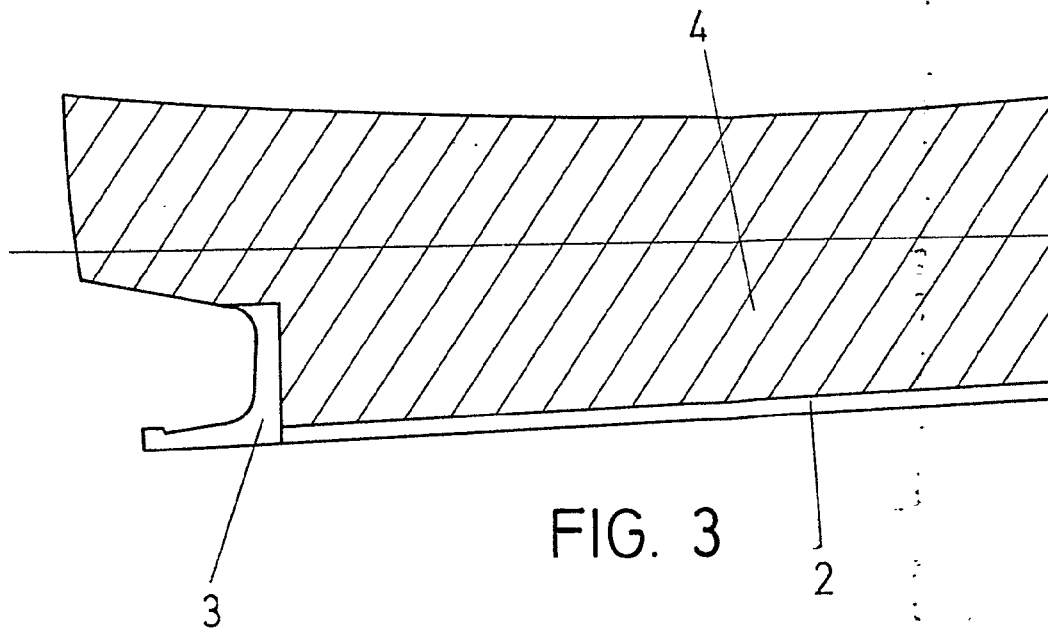


FIG. 5

ESCALA VARIABLE
de
Madrid,
BERNARDO UNGRIA

de 197

D. ENRIQUE XUFRE GODAYOL



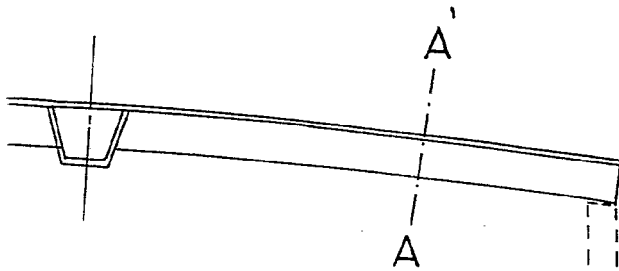
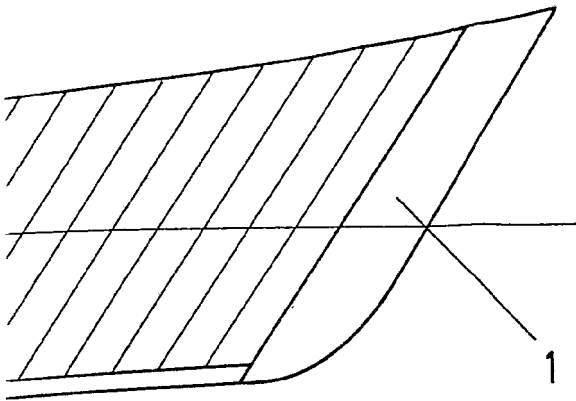


FIG. 4

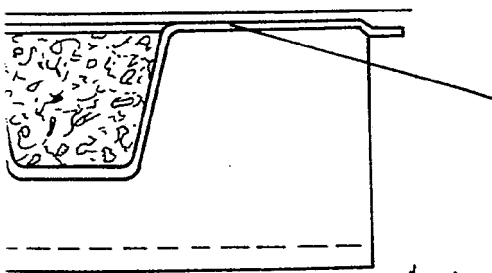


FIG. 5

A'-A

ESCALA VARIABLE
Madrid, de *10* de 197
BERNARDO UNGRIA