

70272



MEMORIA DESCRIPTIVA
del MODELO DE UTILIDAD, cuyo registro se solici-
ta a favor de D. MANUEL VAZQUEZ MARTIN, domi-
ciliado en Madrid, Montesquinza, nº. 37, por :
"UNA MOTORA" +

En la época veraniega, tanto las barcas
como las motoras, resultan indudablemente la
mejor distracción.

5 Las segundas, tienen la ventaja sobre las
primeras, en que al disponer de un motor, su mo-
vimiento es mucho más rapido; el poseer un mayor
radio de acción, con un peligro mínimo, así como
el no precisar de un esfuerzo manual constante y
en su consecuencia, el que los ocupantes puedan
10 deslizarse plácidamente sentados, tanto en pla-
yas, piscinas, lagos y similares, disfrutando de
un descanso y agradable temperatura. Para los ni-
ños, el aliciente de un paseo en motora, es ma-
yor todavía.

15 Ahora bien, las motoras presentan una serie
de defectos substanciales, la mayor parte de los
cuales, provienen de la tendencia moderna, de
substituir las paletas por hélices.

70272

20

Otro de los defectos que poseen las motoras, es el cabeceo, con el inherente peligro del vuelco, al no disponer, debido a sus reducidas dimensiones, de suficiente estabilidad.



25

Y finalmente, a precisar motores superiores a los adecuados, a los cuales se les castiga, lo que origina un gran desgaste en ellos, debido al excesivo número de revoluciones que al susodicho motor se le exige en su funcionamiento para el accionamiento de la motora.

30

La refrigeración del motor, es igualmente otra de la causa de los defectos que presentan las actuales motoras.

35

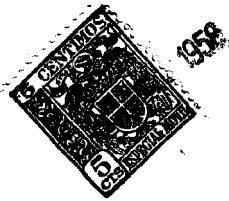
A subsanar todos los anteriores defectos, superándolos, viene la nueva motora objeto del presente Modelo de Utilidad.

40

Consiste la nueva motora en un armazón propio y adecuado a la finalidad de la misma, de líneas sencillas y aerodinámicas, de cualquier material y de dimensiones reducidas, con un peso aproximado de cincuenta Kgs. la cual es propulsada por un motor de combustión de gas-oil ó gasolina, accionado por paletas dobles de rodillos, o sea, de sistema de ruedas, lo que permitirá que el motor no sea de una mayor potencia a sesenta y cinco centímetros cúbicos y no obligando a revolucionarlo, obteniéndose así perfectamente un máximo de rendimiento y evitando asimismo, el cabeceo en la motora.

45

70272



50

Dicho motor, recibe una refrigeración en constante circuito, proveniente de la parte superior de la motora, ó mejor dicho del parabrisas, en el que al chocar el aire, este es recogido por unos tubos que lleva a tal finalidad, conduciéndolos hasta el motor.

55

La motora va provista de un número indeterminado de departamentos estancos, con sus correspondientes registros, en relación directa con las dimensiones y peso a sostener. Por ejemplo, proporcional, de tres departamentos estancos de trescientos decímetros cúbicos cada uno, para una carga del peso propio de la motora y dos personas; lo que le permitirá a la motora, navegar inundada totalmente las partes libres, debido a los referidos departamentos estancos y sin que ello afecte lo más mínimo, el funcionamiento del motor.

60

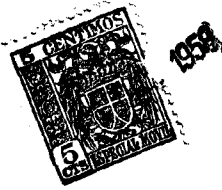
65

Las referidas motoras van provistas de mandos y volante, similares a un coche en su salpicadero.

70

Asimismo va provista la motora, de unos asientos graduables, para dos personas; cuyos asientos, van provistos de unas pequeñas ruedas, las cuales se apoyan sobre unas piezas de especiales características y de forma parecida a una "U", que hacen de carrillos deslizantes, permitiendo acercar ó distanciar a los repetidos asientos, del volante y mandos, teniendo la especial característica dichos asientos, de transformarse, de manera parecida a los que posee el TAF, para así, en caso de avería, poder ser

75



accionada la motora, por remos, cambiando simplemente de posición los ocupantes de la misma.

80

Dichas motoras, por su reducido peso y dimensiones, permitirá el fácil transporte, en cualquier baka de un coche.

Las ventajas que estas motoras presentan sobre las actuales, son fácilmente deducibles y entre las principales cabe que destacar :

85

1ª.- Que con un motor de menor potencia y sin revolucionar al mismo, se consigue la adecuada propulsión, lo que entrañará un menor consumo de carburante, debido ello al sistema de paletas dobles que se emplean, lo que evita igualmente el cabeceo en la motora.

90

2ª.- Que debido a la refrigeración constante que recibe el motor, proveniente de los tubos de que va provista y cuyo aire entra en proporción directa a la velocidad adquirida por la motora e impulsado hacia los tubos, siendo conducido al motor, el que al recibir una refrigeración constante, permitirá el deslizamiento de la motora, aun totalmente sumergida sus partes libres.

95

3ª.- que debido a los departamentos estancos, la motora poseerá una total estabilidad.

100

4ª.- Que debido al reducido peso y dimensiones de la motora, esta podrá ser transportada cómodamente en la baka de un coche.

105

52.- Finalmente, en que debido a la transformación que se le puede dar a los asientos, en caso de avería del motor, podrá ser propulsada la motora, mediante remos.



110

A título expositivo pero no limitativo, se acompaña a la presente Memoria Descriptiva, unos Planos, en los que por sus diversas figuras, se pueden apreciar las características esenciales de la motora, las cuales, naturalmente, pueden ser objeto de pequeñas modificaciones, siempre que no alteran la esencialidad de este Modelo de Utilidad.

115

La figura 1ª. consiste en una vista en corte, sección longitudinal, de la motora, señalándose con (1) (1') y (1''), a los departamentos estancos; con (2), al motor; con (3), a una de las paletas; con (4), a uno de los tubos, que en número indeterminado va provista y que recogiendo el aire del parabrisas (5), lo introduce al interior, permitiendo una constante y perfecta refrigeración al motor. Con (6), se señala al volante y mandos; con (7), a los asientos provistos de sus ruedas (8), las que se deslizan sobre las piezas en "U" de que va provista la motora.

120

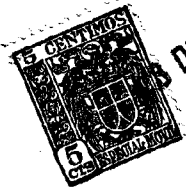
125

La figura 2ª. representa una vista en corte y de frente de la parte posterior de la motora, señalándose con (3 y 3'), a las paletas y con (4 y 4'), a los tubos de refrigeración.

130

La figura 3ª. es una vista en planta de la motora, señalándose con (1, 1' y 1''), a los departa-

70272



DIC. 1958

mentos estancos; con (2), al motor; con (3 y 3'), a las paletas; con (4 y 4'), a los tubos; con (5), al parabrisa; con (6) al volante y mandos y con (7), a los asientos.

135 N O T A . - Se reivindica la propiedad de este MODELO DE UTILIDAD, por :

140

PRIMERA . - Una Motora, caracterizada por consistir, por su parte externa, en un armazón de líneas sencillas y aerodinámicas, propias de tales embarcaciones, de reducidas dimensiones y de un peso aproximado a unos cincuenta kilogramos; la cual, va provista o dividida en varios departamentos estancos, con sus correspondientes registros, en relación directa naturalmente, con las dimensiones y peso, lo que le permitira navegar, incluso, inundadas sus partes libres, así como evitar el cabeceo de la motora.

145

SEGUNDA . - La Motora de la reivindicación anterior, caracterizada por ir provista de mandos y volante, similares a un coche en su salpicadero.

150

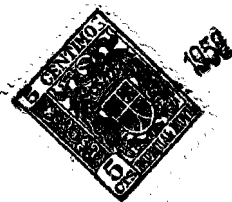
TERCERA . - La Motora de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por llevar unos asientos graduables, cuyos asientos van provistos de unas pequeñas ruedas, las cuales se apoyan sobre unas piezas de especiales características y de forma parecida a una "U", que hacen de carrillos deslizantes de las ruedas, permitiendo así acercar o distanciar los asientos, al volante y mandos; y teniendo la especial característica dichos asientos, de transformarse adoptando una forma parecida a los que posee el TAF,

155

70272

160

para en caso de averia, poder ser accionada la motora por remos, cambiando simplemente de posición, los ocupantes de la misma.



165

CUARTA . - La Motora de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por ser propulsada por un motor de combustión, de gasoil o gasolina, accionado por paletas dobles de rodillos, o sea, de sistema de ruedas, lo que permitira la instalación de motores reducidos y no revolucionandolo, obteniendose sin embargo, un maximo de rendimiento y evitandose todo cabeceo a la motora.

170

QUINTA . - La Motora de las anteriores reivindicaciones, caracterizada porque el motor recibe una refrigeración en constante circuito, proveniente de unos tubos de que va provista la motora, que aspiran el aire al chocar con el parabrisas, por lo que recibirá una refrigeración, en proporción directa a la velocidad de la motora, causa por la que permitirá el funcionamiento del motor y por lo tanto el deslizamiento de la motora, aún yendo sumergidas o inundadas, las partes libres de la misma.

175

180

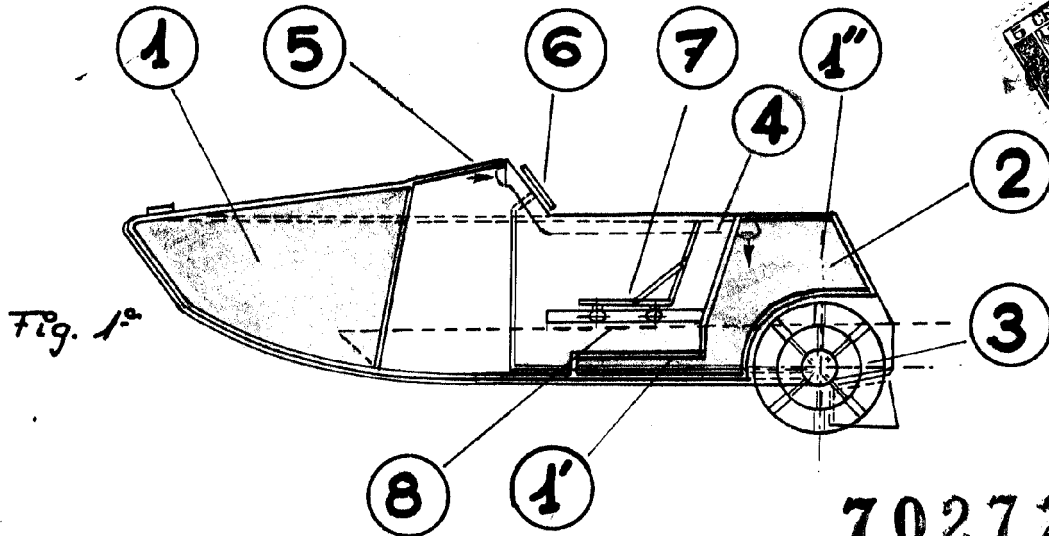
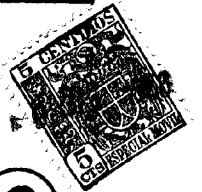
SEXTA . - UNA MOTORA. -

Esta Memoria Descriptiva consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una hoja simple de Planos.

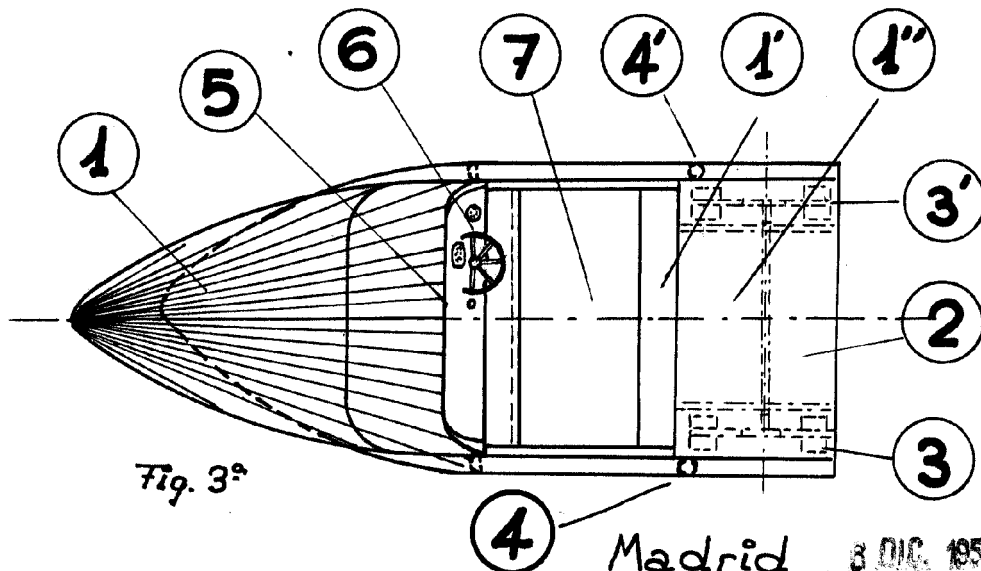
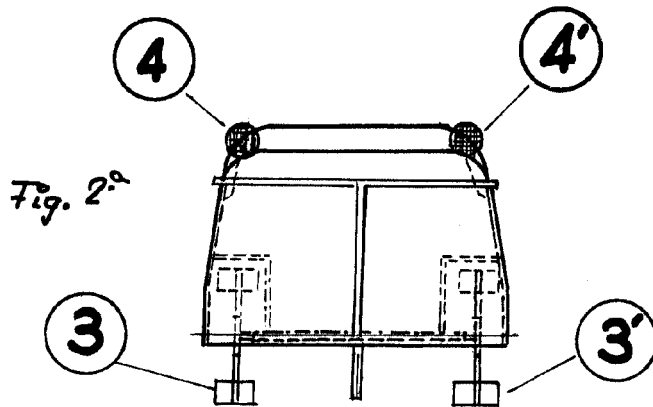
Madrid, 6 de Diciembre de 1.958.-

El Agente Oficial de la Propiedad Industrial,


MANUEL GIMENEZ



70272



Escala variable

Madrid 8 DIC. 1950
El Agente Oficial de la Propiedad Industrial,

MANUEL GIMÉNEZ