



74360

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

del MODELO DE UTILIDAD, cuyo registro se solicita a favor de D. JOSE LUIS TOVAR DE LA FUENTE, domiciliado en Santander, San Javier núm. 6, por; " EMBARCACION NAUTICA ACCIONADA A MOTOR Y BIELA".

- - - - -

Muy variadas son las clases de embarcaciones existentes. Ahora bien, todas las actuales poseen una serie de defectos sustanciales.

5 Unas, las simples barcas de remos, por el esfuerzo manual que supone para el usuario, que va a disfrutar del ocio y descanso, el tener que remar.

10 Otras, las motoras, porque dada la escasa dimensión y lo revolucionado de su motor, tienen que funcionar por un lado, desgasta a éste en demasía y por otro, lleva un cabeceo acusado que puede derivar incluso en el vuelco de la embarcación.

15 Existe igualmente otras dos clases de embarcaciones: el patín, que requiere que la persona tenga que ir de pié y sujeta simplemente a un cable o tirante de arrastre, siempre peligroso ante la fácil pérdida de estabilidad, y otras de pedal, pero el movimiento -
20 -de su pedaleo, estilo bicicleta, resulta al

74360

go incómodo y cansino, adquiriendo agujetas, si no se está muy acostumbrado a realizar ejercicios físicos.

25



A subsanar todos los anteriores inconvenientes y el vacío existente, viene la nueva Embarcación náutica accionada a motor y biela, objeto del presente Modelo de Utilidad.

30

Consiste la susodicha embarcación, en dos balsas longitudinales, con una sección en su parte media, aproximadamente rectangular, yendo tabicadas dichas balsas, al objeto y fin de dar a las mismas una mayor consistencia estabilizadora.

35

Sobre las susodichas balsas, y bien por atornillamiento o mediante unos encajes macho y hembra, practicado a las balsas y a los costados de la cabina, se ajusta ésta última.

40

En la parte central de las repetidas balsas, se asienta y encaja, en la forma descrita, una cabina, que adopta cualquier forma caprichosa, pudiendo ir provista o no, a voluntad, de toldo y parabrisa, constituyendo tres piezas independientes entre sí y enlazables con solo posar la cabina.

45

En la cabina van situados unos asientos con respaldo, de dimensiones variables, para la ocupación de una, dos o más personas. En dicha cabina, y para su dirección, lleva un volante.

50

Debajo de los asientos, lleva igualmente la embarcación, dos turbinas o ruedas de cangilones, de reducido tamaño, las cuales son acciona-

55



60

das por medio de un sistema de biela, que se pone en funcionamiento con el pedaleo por -- parte de los ocupantes, de manera similar a los coches infantiles, o sea pulsando y aflojando el impulso de los pies por sus ocupantes, pudiendo funcionar ante un impulsador independiente o conjunto, de una o más personas.

65

A dicha embarcación, se le ha previsto igualmente de un motor de explosión, sito en la parte delantera de la embarcación, con lo cual se consigue dar a la misma, una refrigeración directa y constante, cuando sea accionado a motor y, cuyo arranque, se realiza por medio de bielas.

70

Con la simetría dada a la embarcación general y especialmente a la cabina y a su reducida dimensión y volumen, se consigue dar, gracias a las balsas, una flotabilidad y estabilidad perfecta, evitativa de todo peligro de accidente, y aún a simple cabeceo de la embarcación.

75

Las ventajas que con la nueva embarcación se consiguen, serán innumerables, y entre ellas cabe de destacar:

80

1ª.- Que posee una estabilidad completa sin peligro de vuelco y aún, molesto cabeceo.

2ª.- Que debido a su sencillez, resulta muy económico su costo.

3ª.- Que siendo desarmable, resulta de fácil y cómodo transporte en la baka de un coche.

85



1959

4ª.- Que cuando es accionada por medio de las bielas, resulta cómoda y no ocasiona cansancio el esfuerzo físico a practicar, para ponerla en movimiento, aprovechando al máximo el impulso dado por el apoyo de la espalda en el respaldo de los asientos.

90

5ª.- Que no precisa apenas agua para cumplir su cometido, ya que no requiere hundir parte alguna en el agua, puesto que flota sobre la superficie practicamente.

95

6ª.- Que su motor, al ir situado en la parte delantera, recibe un perfecta y constante refrigeración, evitando su recalentamiento y desgaste.

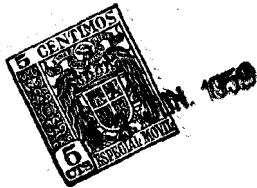
100

7ª.- El escaso peso o fragilidad de la embarcación, puesto que se utiliza principalmente, como material, el poliester o chapa fina de aluminio.

105

A título expositivo pero no limitativo, se acompaña a la presente Memoria descriptiva, unos planos en los que, por sus diversas figuras, se puede apreciar las características esenciales de tal Embarcación.

135 NOTA . - Se reivindica la propiedad de esta
MODELO DE UTILIDAD, por:



140

PRIMERA. - Embarcación náutica accionada a motor y biela, caracterizada por constar de dos balsas longitudinales, con una sección en su parte media aproximadamente rectangular, yendo tabicadas y sobre las que se asienta en su parte central por medio de unos encajes practicado en las mismas, una cabina, la cual lleva practicado igualmente tales encajes, formando un machihembrado que enlaza a las tres piezas independientes; y cuya cabina va provista, a voluntad, de toldo y parabrisas, llevando en su interior unos asientos, con sus correspondientes respaldos.

145

150

155

SEGUNDA. - La embarcación de la reivindicación anterior, caracterizada porque debajo de los asientos lleva dos turbinas o ruedas de cangilones, que son accionadas por medio de unas bielas, mediante impulsión y levantamiento sucesivo y constante de los pies, de manera similar a los coches en su acelerador, llevando igualmente un volante para darle dirección a la misma.

160

165

TERCERA. - La embarcación de la reivindicación anterior, caracterizada por llevar acoplada un motor, sito en su parte delantera, para su perfecta y constante refrigeración, y cuyo arranque se realiza por medio de las bielas.

CUARTA. - EMBARCACION NAUTICA ACCIONADA A MOTOR Y BIELA

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



Madrid, 13 JUN. 1959

El Agente Oficial de la Propiedad Industrial,

MANUEL GIMENEZ



FIG. 1

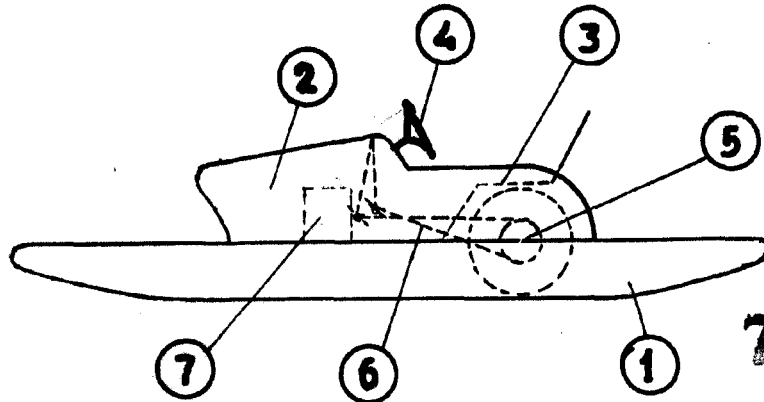


FIG 2

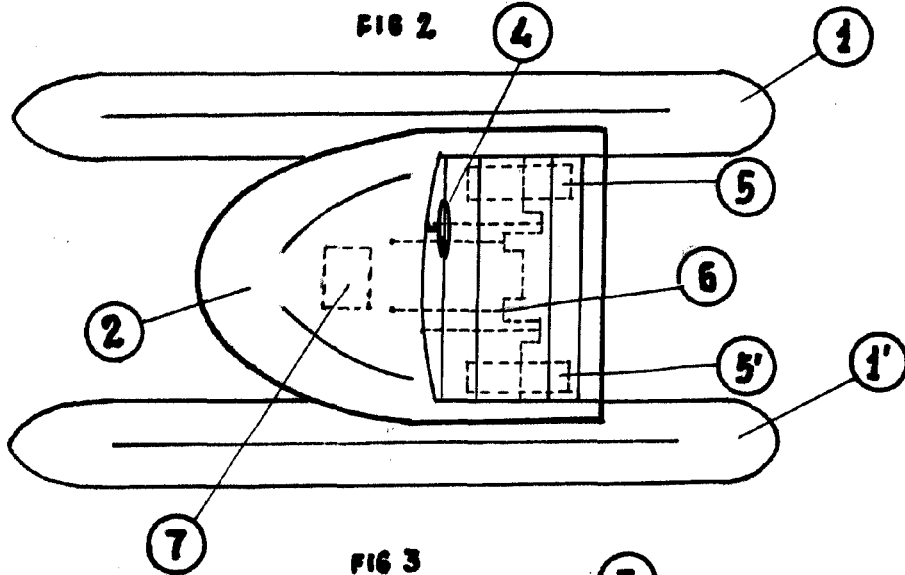
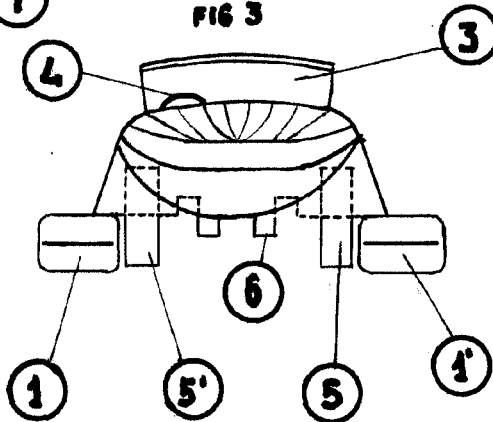


FIG 3



MADRID 13 JUN. 1959

El Agente Oficial de la Propiedad Industrial

Manuel Gimenez

MANUEL GIMENEZ

ESCALA VARIABLE