



1926

H.V.

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por Coordinación mecánica o artificio apropiado para disminuir la resistencia a la marcha en los buques = a favor de Don Gustavo Fernandez - Bastos y Rodriguez, con residencia en Madrid, calle de Claudio Cuello, nº 30 y 32, 3º derecha.-

=====

La presente solicitud de patente se refiere a una coordinación mecánica o artificio para disminuir la resistencia a la marcha de los buques.

Este artificio admite dos disposiciones distintas según que se aplique (a) en buques ya contruidos ó



OCT. 1926

- 2 -

(b) en buques cuya construcción se proyecta.

En el caso (a) el artificio se compone de una serie de guarniciones o aletas (z,z....), formadas, como acusa la figura 1, por barras de sección rectangular una de cuyas franjas(d,d...) de ancho constante e igual en todas se adosa y remacha a la superficie externa del forro en la obra viva o región sumergida del casco del buque en que se quiera utilizar el artificio. Van, además, situadas estas guarniciones como las cuadernas ordinarias, esto es, paralelamente unas a otras y a determinadas distancias, conservandose las franjas (z,z....) no adaptadas al casco, en planos transversales del buque o sea perpendiculares al diametral. Tan solo se apartan de esta regla las correspondientes a varias guarniciones o aletas de los extremos de la región en que se las aplique y entonces esas franjas (m,m...) ofrecen inclinaciones apropiadas para facilitar en proa y popa las respectivas entradas y salida del agua sin formación de violentos remolinos.

Esta coordinación de las aletas ocupa en cada costado debajo de la flotación (F L) una porción de la superficie del mismo mas o menos considerable limitada en su parte alta por la barra (s) de sección angular una de cuyas franjas descansa o se apoya sobre las cabezas de las guarniciones a manera de tejadillo o tope de las mismas. Las guarniciones pueden arrancar de la quilla o a una distancia variable de ella, según conviniere.

En el caso (b) figura 2, al construir el buque en que se quiera utilizar el artificio de que se trata, es necesario reservar en cada banda y en toda la extensión que aquel haya de ocupar, un rebajo a manera de caja



1926

(h,h,h,....) de profundidad igual a la anchura constante de las franjas de las guarniciones resaltantes sobre los costados.

Según lo expuesto, queda en ambos casos (a) y (b) por debajo de la flotación, tanto en una banda como en la otra, una serie de canales. Cada una de ellas se halla limitada lateralmente por dos guarniciones contiguas, siendo de notar que a todas las guarniciones las caracteriza el rebordeado de sus cantos exteriores.

En determinados buques, principalmente en los que han de pasar, como los mercantes, por estados de carga bastante diferentes, podrá convenir establecer a diversas alturas, entre las guarniciones, algunos angulares horizontales a manera de vagras, de suerte que cuadriculando con ellas la instalación descrita para los dos casos (a) y (b), formaran en los fondos como una especie de artesonado.

Es de advertir que las guarniciones pueden instalarse ya en las condiciones expuestas y representadas en las figuras, y a también en otras distintas formando zig-zags u ondulaciones sobre el forro a que se adaptan.

Las coordinaciones mecánicas de que se trata nunca han sido aplicadas a los buques, en los que de modo contrario al expuesto, se ha pretendido siempre y no sin razón, disminuir su resistencia a la marcha mediante la adopción exclusiva de especiales formas curvas en los cascos y de la mayor tersura posible de los fondos.



N O T A.-

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

1.-Coordinación mecánica o artificio apropiado para disminuir la resistencia a la marcha en los buques caracterizado por la originalidad de la idea y hecho de adaptar y remachar sobre las obras vivas de los buques una serie de guarniciones metálicas formadas por barras (z,z,...) -figuras 1 y 2 - de cualquier sección recta, resaltantes sobre los costados y dispuestas a distancias constantes una de otras ya transversalmente al plano diametral de los buques en que se instalen, ya en otras direcciones, como por ejemplo formando zig-zags, ondulaciones, etc. ya por último, en los buques de nueva construcción, en rebajos (h,h,.. figura 2) reservados en sus cascos y que abarquen toda la extensión superficial destinada a las guarniciones.

2.- Coordinación mecánica o artificio apropiado para disminuir la resistencia a la marcha de los buques, caracterizado no tan solo según la reivindicación anterior sino también además por la adopción en combinación con las guarniciones cuando se conceptue oportuno, de barras horizontales, a manera de vagras, afirmadas a los fondos entre aquellas cuadriculando de este modo las canales que sin las vagras resultarían entre cada dos guarniciones contiguas.

3.- Coordinación mecánica o artificio apropiado



- 5 -

para disminuir la resistencia a la marcha en los buques según se ha descrito y reivindicado en esta memoria descriptiva, y se ilustra con el plano que a la misma se acompañan.

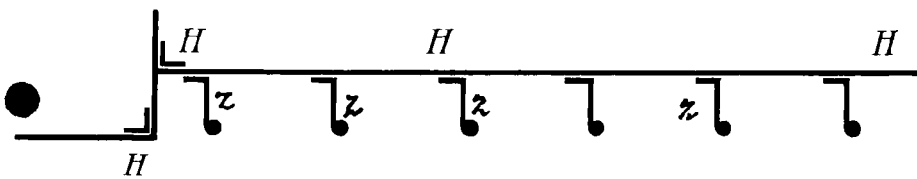
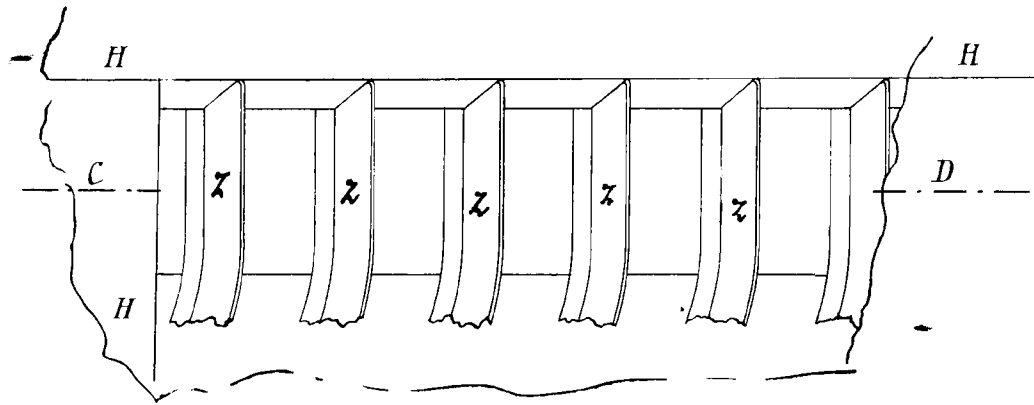
Consta esta memoria descriptiva de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, a 15 de Octubre de 1926.

Leocadio López y López

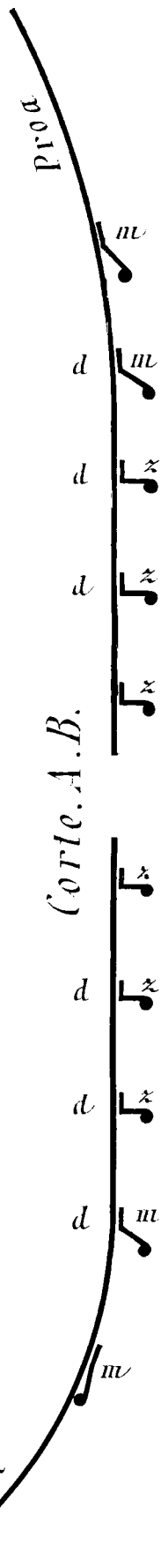
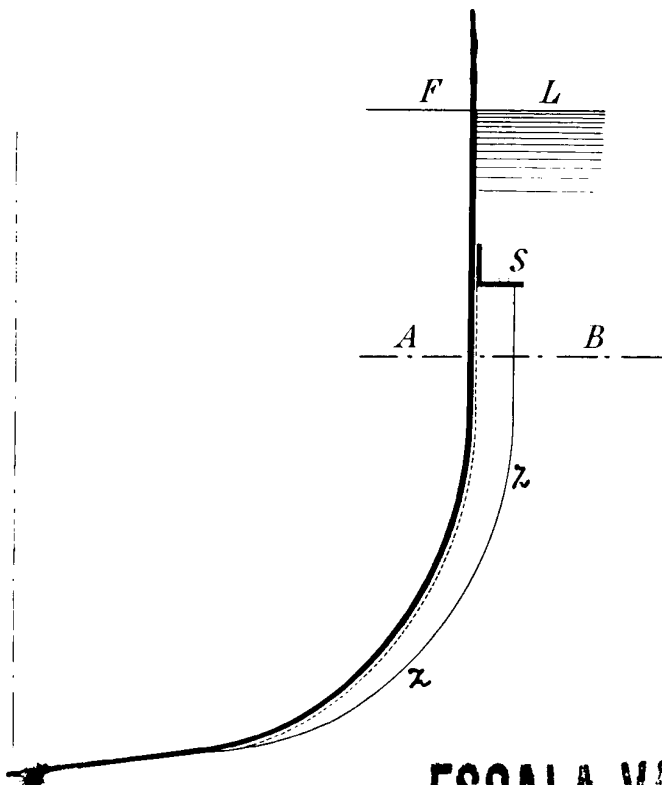
P.P.=

Figura 2^a



Corte C.D.

Figura 1^a



Corte A.B.

ESCALA VARIABLE

LEOCADIO LOPEZ

P.P.

Mano de Leocadio Lopez

Pipa