

1 0 0 2 8 2



1 0 0 2 8 2

M O D E L O     D E     U T I L I D A D

por "UN VEHICULO NAUTICO ARTICULADO", a favor de Don Jacinto  
Enfruns Roca, domiciliado en BARCELONA, Avda. Virgen de Montse-  
rrat, nº 105, 2º, 5ª A. -----

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

El presente Modelo de Utilidad hace referencia a un  
vehículo náutico articulado, con el que se realiza una nueva  
modalidad de "patín" afecto de ventajas que atañen por igual  
al desarrollo de su función navegadora y a la facilidad de su  
5 transporte en tierra.

Presenta este nuevo "patín", la particularidad fundamental  
de estar integrado por dos partes dotadas de movilidad bascu-  
lante sobre un punto de apoyo común a ambas, que se caracte-  
riza por ser un eje pasador en el que se vinculan dichas par-  
10 tes de tal modo que pueden llegar a la superposición o plega-  
do que disminuye notablemente la longitud verdadera del "pa-  
tín", reduciéndolo a la circunstancia de un objeto perfecta-  
mente transportable en la "baca" de un vehículo automóvil.

La circunstancia expuesta del plegado articular, influye  
15 asimismo, en las condiciones náuticas o marineras del "patín",  
puesto que una vez situado en su líquido elemento, dispone de

100282



una longitud o eslora apta para su maniobra de deslizamiento sobre el agua, comprobadamente mejorada porque la articulación a que se ha hecho referencia que permite al vehículo tener una libertad de flexión solo en el ángulo de 180 grados, inferior al plano de la línea de flotación, dá como consecuencia una mejor y constante adaptación a las sinuosidades de la superficie del agua, aumentando su estabilidad.

Las características enunciadas radican particularmente en la estructura de este "patín", y por lo tanto se facilitará su exacto conocimiento y comprensión por medio de la descripción detallada de un ejemplo gráfico, que aparece consignado en la hoja adjunta.

En la misma: su Fig. 1, esquematiza la vista del "patín", en alzado lateral longitudinal. La Fig. 2, es la vista en alzado posterior del mismo "patín". Y, las restantes figuras, completan diversos detalles que facilitan la exposición.

Así, en líneas generales y visto en planta superior (Fig. 4), el "patín" consta de dos partes; un cuerpo amplio en la popa -6-, y una proa aguda -7-, que se unen ambos y relacionan por medio de un eje pasador -8-, que cala simultáneamente las partes macizas de ambos elementos, como son, las dos puntas de los flotadores laterales -9- y -9a-, con la base -7a-, de la proa, concediéndoles la libre facultad de basculación solo en el sentido que señala la flecha en la Fig. 1. Indicándose, además, en línea de trazos, una de las posiciones que la proa adopta en el arco de 180 grados que describe hasta situarse completamente rebatido bajo el cuerpo de la popa, semi-oculto en el espacio entre los dos flotadores -9- y -9a-, en la forma que se dibuja en la Fig. 3, y en la cual, disminuyendo tan notablemente su longitud, demuestra su cualidad de plegable.



La movilidad indicada se produce únicamente en el sentido reseñado, no pudiendo la proa, sobrepasar el plano horizontal en que coinciden ambos elementos, por el hecho mecánico de presentar el bloque posterior -7a-, de la indicada  
5 mitad anterior, una arista saliente a manera de pestaña o reborde -10-, que apoyándose sobre el borde delantero de la plataforma o cuerpo -6-, establece un tope de retención que impide la prolongación del movimiento basculante en su dirección ascendente.

10 Por ello, la misma fuerza de la flotación mantiene siempre la rigidez y adaptación a la horizontal de la superficie, brindando no obstante una flexión acomodativa a las irregularidades del oleaje, que mejora las condiciones de estabilidad flotadora del vehículo.

15 En la Fig. 2, como en la perspectiva de la Fig. 5, se aprecia la separación inferior existente entre los dos núcleos flotadores -9- y -9a-, así como la uniformidad de la plataforma superior -6-, que cierra el patín, brindando el máximo espacio disponible.

20 El cuerpo delantero o proa -7-, dispone a cada lado de su masa aguda principal, de una aleta más saliente -11-, de bordes descendentes y ensanchados con los que se establecen unos puntos de apoyo o descansapiés, que completan junto con el indeterminado asiento -12-, para el tripulante, la comodidad del emplazamiento del usuario. Dichas aletas presentan un  
25 moleteado en su superficie, con el fin de afianzar mayormente la fuerza que sobre ellas ejerzan los pies durante la práctica de la boga a remo, impulsora del patín.

30 Describas las particularidades del patín como vehículo a remo, en su aspecto escueto, cabe consignar la posibilidad de que el mismo, sea ampliado en sus posibilidades motrices,

100282



aplicándole, sin complicadas dificultades, un pequeño motor en el borde posterior, complementándose con un timón y el correspondiente volante o caña adecuados para su conducción.

5 Estas últimas particularidades, así como todo lo concerniente a la flotabilidad y aspecto último de acabado del "patín", serán hechos variables que no alterarán la esencialidad por que se rige el modelo.

- N O T A -

Se reivindica como objeto del presente Modelo de Utilidad:

10 1ª.- Un vehículo náutico articulado, que se caracteriza por estar constituido por dos elementos independientes y distintos, una proa aguda y un cuerpo posterior o popa, que se relacionan y vinculan entre sí, por medio de un eje-pasador que los cala a ambos de tal modo que en el momento práctico o  
15 activo de la navegación, se mantienen como prolongaciones de un mismo conjunto de cubierta superior completamente plana, en tanto que durante su pasividad permite su basculación y plegado que, disminuyendo la longitud del mismo, facilita y resuelve su transporte por tierra.

20 2ª.- El propio vehículo, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque el elemento de popa que se cita, está compuesto por dos núcleos flotadores cerrados, dispuestos paralelamente separados, pero vinculados y unidos a una plataforma o cubierta plana, determinando inferiormente un espacio libre,  
25 en el que coincide por su dimensión el cuerpo central y agudo de la proa cuando ha girado en un arco de 180 grados, apoyado en el citado eje-pasador como centro de giro y punto de articulación.

30 3ª.- El propio vehículo, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque la proa basculante que se cita, presenta en

100282

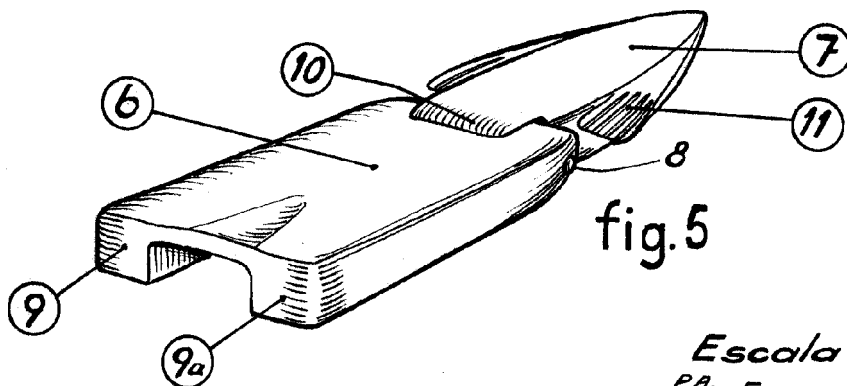
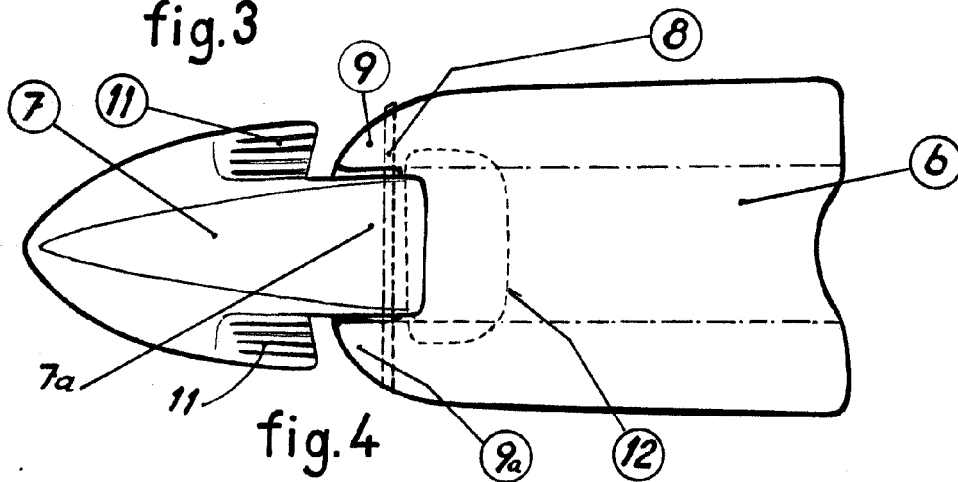
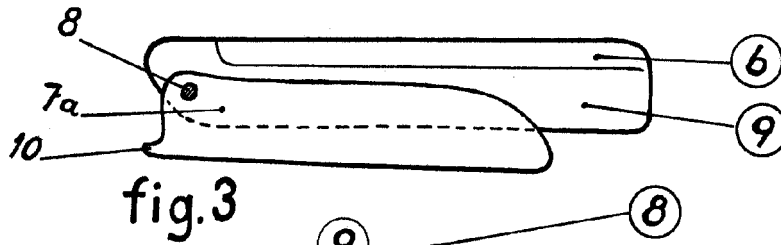
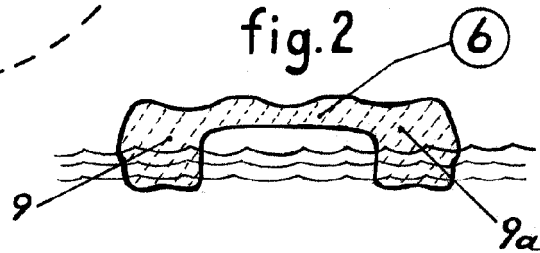
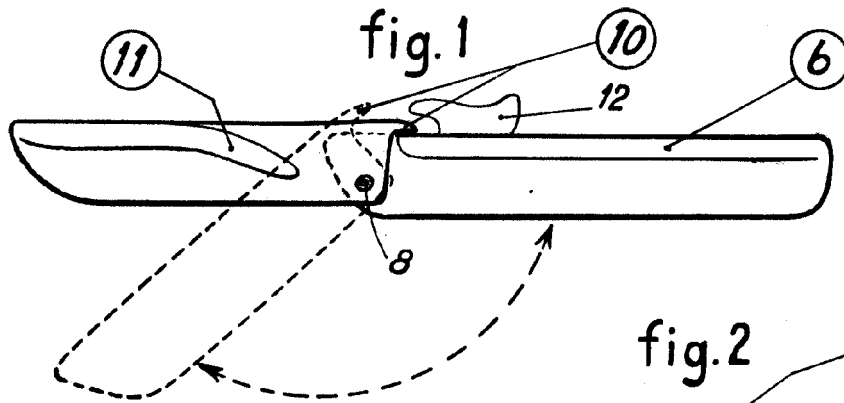


5 ambos bordes laterales de cuerpo central y agudo, unos salientes en forma de aletas, que se inclinan oblicuamente descendiendo hacia atrás, destinados a servir de descansapiés y semitinos de guía para el tripulante, al mismo tiempo que en su borde superior y posterior, experimenta un pequeño saliente transversal que asentándose sobre el borde anterior del cuerpo de la cubierta, actúa de tope de contención para mantener la regularidad horizontal de la cubierta.

10 4º.- El propio vehículo, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque todos los detalles complementarios de los accesorios de navegación, timón, fuerza motriz, y mando del vehículo, serán indeterminada y variablemente adaptables a las condiciones ya reivindicadas.

5º.- UN VEHICULO NAUTICO ARTICULADO.-

Madrid, 27 de Junio de 1963.



Escala variable  
P.A. Fernando Peraire

Estela