

tomáticamente la velocidad de descenso en el mar de los botes salvavidas, dando también al mismo tiempo el medio de variar dicha velocidad, reduciéndola a cero, si es necesario, con adecuada maniobra a mano.

Con la presente modificación se obtiene además de una notable simplificación de la disposición descrita en la patente principal y su precedente adición, una robustez mayor de los órganos que la componen y una importante disminución del espacio ocupado a consecuencia de la mayor compacidad que adquiere el conjunto.

En la siguiente descripción se hace referencia a los adjuntos dibujos, en los cuales:

La figura 1 es la vista longitudinal de la nueva disposición del freno.

La figura 2 es la sección por un flanco horizontal que pasa por el eje de rotación.

La figura 3, es la sección transversal por la línea III-III de la figura 2.

El cilindro ya conocido 1, lleva en su superficie exterior los tambores acanalados destinados a recibir los cables que sostienen los botes directamente o indirectamente, según la patente principal, y en la parte interior está perforado cilíndricamente a fin de que pueda deslizarse con cierre hermético un pistón 2, con sus guarniciones 3.

El cilindro lleva en uno de sus extremos un fondo cerrado 4 del cual sale un perno de acero 5, siguiendo el eje y que puede girar dentro de un cojinete 6 el cual forma parte de un soporte 7. En el extremo opuesto el cilindro lleva el fondo abierto y está dispuesto para recibir una tapa 8 oportuna-



namamente fijada en el cilindro; esta tapa 8 lleva en su centro un manguito 9 que gira alrededor de un perno hueco 10, que penetra en el interior del cilindro y que esté sostenido por un soporte 11 de modo que aquel no pueda girar.

El cierre hermético de la junta entre el manguito 9 y el perno 10 se obtiene por medio de un prensa-estopa 12 aplicado a una cámara anular existente en el manguito 9 alrededor del perno 10.

El pistón 2 lleva un vástago central 13 que forma una sola pieza con su corona y que se prolonga por un lado de esta y va fileteado exteriormente de modo que se atornilla dentro de una tuerca 14 practicada en el perno hueco 10.

El vástago 12, como también la corona del pistón 2, está perforado interiormente en casi toda su longitud de tal manera que en esta cavidad entra una barra cilíndrica 15, la cual mediante un apéndice 16 y una chaveta 17 penetra en el perno 5 y, solidario con él, lo acompaña en su rotación.

La barra 15 lleva también, en toda su longitud, una chaveta 13 que entra en una ranura abierta en la superficie de la cavidad interior de la barra de manera que girando ésta, arrastra en su movimiento al pistón 2 dejándolo libre, sin embargo, de correr en sentido longitudinal dentro del cilindro 1.

El perno fijo 10 tiene, más allá de la tuerca interior, una cavidad 19 de un diámetro un poco mayor que el del vástago 13: dicha cavidad está en comunicación con la cámara contigua del cilindro 1 por medio de orifios 20. La otra cámara del cilindro,



por la otra parte del pistón 2, comunica por medio de otros orificios con el interior del perno 5 y este a su vez, con medios ya conocidos, con el exterior a través del soporte 7.

Un tubo 21 comunica la cavidad 19 del perno 10 con la apertura del soporte 7 y, también por consiguiente, las dos cámaras entre ellas, en las que el pistón 2 divide el interior del cilindro 1. Una válvula de interceptación 22 cierra, cuando es necesario, dicha comunicación.

Durante el funcionamiento, según la patente principal y adición, el interior del cilindro se llena completamente de glicerina, aceite u otro líquido, o de una mezcla de líquidos convenientes.

Cuando por el peso del bote el cilindro 1 gira en virtud de la tensión de los cables de la barra 15 y de la acción de la chaveta en el perno 5 y en el pistón 2, este está obligado también a girar y el vástago 13 del mismo se atornillará entonces en la tuerca fija 14, obligando al pistón a moverse según el eje, dando lugar a que el líquido pase de una cámara a otra atravesando el tubo 21. Abriendo más o menos la válvula 22 se regula el paso de dicho fluido y, por tanto, la velocidad de rotación de los tambores, es decir, la velocidad de bajada del bote; cerrando dicha válvula se detiene la rotación y la bajada.

Algunas modificaciones y variaciones de construcción pueden hacerse, evidentemente, a la disposición descrita sin salirse por ello del campo de la patente principal, de la precedente adición y presente solicitud, con tal que dichas modificaciones



y variaciones se inspiren en los principios contenidos en la "Nota" que sigue:

-o- N O T A -o-

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de este CERTIFICADO DE ADICION, son los siguientes:

1º - Un dispositivo para lanzar al agua los botes salvavidas, según se reivindica en la patente principal española número 95.304, expedida el 29 de enero 1926, caracterizado por un nuevo tipo de freno hidráulico constituido esencialmente por un cilindro metálico que lleva en su superficie exterior los tambores destinados a recibir los cables de maniobra de los botes y en el interior la cámara cilíndrica torneada en la que se mueve un pistón que sirve de freno; estando provisto, en uno de sus extremos, de un perno giratorio dentro de un cojinete y llevando en el otro extremo unida una tapa con una caja de prensa-estopas, colocada en la dirección del eje y que gira dentro de un perno hueco fijo en un soporte; llevando dicho pistón, según dicho eje y en el interior del cilindro, un apéndice que emerge de una de sus caras y que está fileteado al exterior de modo que puede atornillarse en una tuerca practicada en la cavidad del perno fijo; estando dicho apéndice perforado internamente al objeto de alojar en él una barra fijada al perno giratorio del cilindro y provisto de una claveta longitudinal que entra en una ranura de la perforación interior del apéndice, de modo que el pistón está obligado a girar con el cilin-



dro y atornillándose así al exterior del apéndice en la tuerca del perno fijo queda obligado también a correr longitudinalmente dentro del cilindro; forzando el líquido que llena éste a pasar de una cámara a otra del mismo, mediante un tubo exterior que lleva una válvula de interceptación, cuya mayor o menor apertura o cierre, determina la acción frenadora o la cesación completa del funcionamiento del mecanismo

2º Un nuevo freno hidráulico, según lo reivindicado en el punto 1º, esencialmente como el descrito y representado en los adjuntos dibujos.

3º - Modificaciones introducidas en el objeto de la patente de invención número 95.304, expedida el 29 de enero de 1926, que recae sobre "Un dispositivo para lanzar al agua los botes salvavidas".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid 23 de Julio de 1927.

P. A.

Alberto de Elizaburu
Por Poder

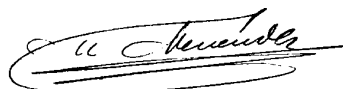




Fig. 1

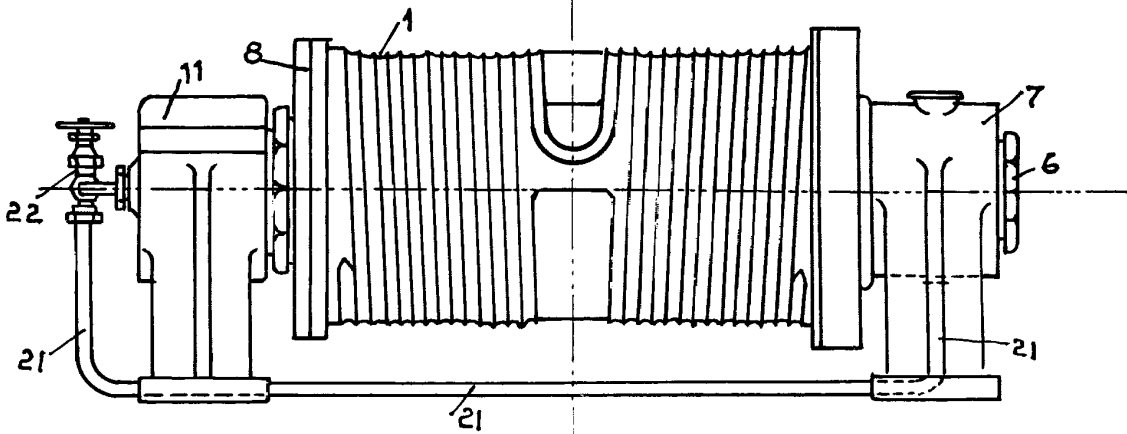


Fig. 2

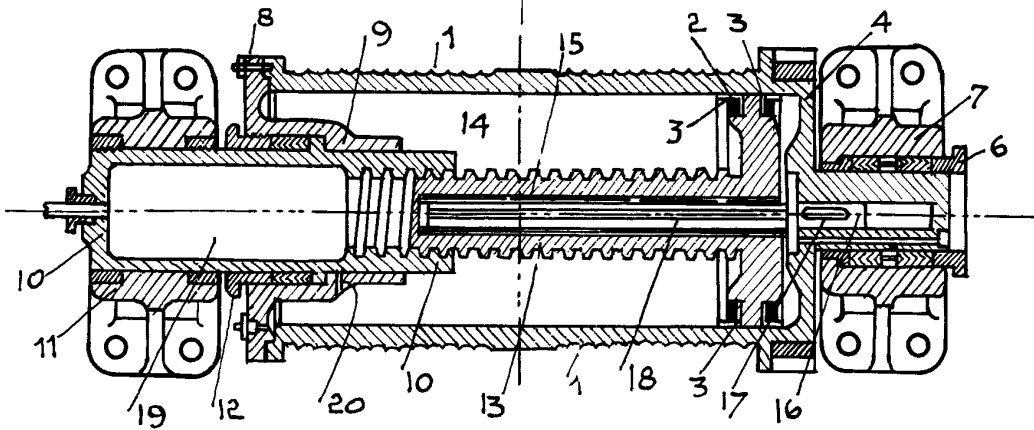
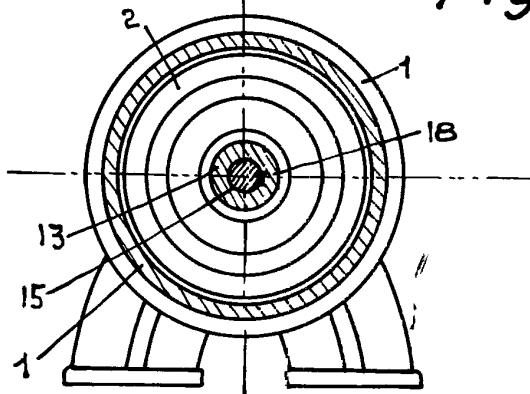


Fig. 3



P.A.

U. Venturi