



1600

105813

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

a favor de Don José MUSSI NEGRI, de nacionalidad italiana,
residente en Barcelona, Avda, Puerta del Angel, 40, por
"EMBARCACIÓN DEPORTIVA".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a una embarcación deportiva, y, más específicamente, a las utilizadas como medio tractor para la práctica de ciertos deportes náuticos, tales como el esquí acuático.

5. En efecto, ya es conocida una pequeña embarcación autónoma, provista de mandos situados fuera de la borda, y más concretamente al extremo de unos tirantes de mando, de forma que un esquiador acuático que los empuña, puede dirigir a su gusto la embarcación remolcada.
10. ra, al tiempo que practica el deporte.



Estos aparatos constituyen, como se comprende, una innegable novedad dentro de la técnica de los deportes náuticos, pudiéndose contar entre sus diversas ventajas la independencia de acción con respecto de otras embarcaciones normales o de los tripulantes de las mismas, el reducido espacio que ocupan y, particularmente, la nueva manera de patinar sobre el agua que hacen posible como consecuencia de sus peculiares condiciones.

La presente invención tiene por objeto unos perfeccionamientos especialmente estudiados para su aplicación a las embarcaciones de esta naturaleza y de acuerdo con : con los cuales resulta posible dar a estas últimas aún más versatilidad de empleo, al tiempo que se mejora ciertas condiciones de su funcionamiento y empleo, según se desprenderá claramente de la descripción que sigue.

Esta embarcación consiste, en sus líneas generales, en un casco flotante, dotado de una escotadura vertical que, partiendo de la pared de su popa, se extiende en una parte de la longitud de dicho casco y está dotada de medios receptores en montaje fácilmente amovible, de un motor fuera borda normal, cuyo casco es dotado a su vez de un tirante que se extiende hacia atrás y está formado por una porción flexible y una porción rígida, terminando en una empuñadura que comprende medios de control para el motor fuera de borda.

De acuerdo con ello se obtiene una doble ventaja que se suma a la de las realizaciones conocidas, mencionadas anteriormente. En primer lugar, el montaje del motor en

10581316 190



- la escotadura prevista en el casco, en disposición fácilmente amovible, hace posible dotar este vehículo de cualquier motor fuera de la borda convencional, generalmente el mismo que equipa una pequeña embarcación que suelen poseer los aficionados a los deportes náuticos, lo que aumenta considerablemente el campo de aplicación del motor. Por otra parte el empleo de un tirante de mando que comprende partes flexibles o susceptibles de ceder bajo esfuerzos transversales con respecto de la marcha del vehículo, confiere una mejor maniobrabilidad al mismo, así como una mayor elasticidad y flexibilidad, con el consiguiente aumento de posibilidades, a los movimientos ejecutados por el deportista.
- 5.
- 10.

- Es evidente que el tipo de controles a utilizar para el mando del motor desde la empuñadura del tirante pueden ser cualesquiera de los usualmente empleados para el mando a distancia de aparatos diversos, de los cuales se encuentran ejemplos abundantes en la literatura especializada, e, incluso, dentro del ramo de las pequeñas embarcaciones deportivas. De acuerdo con otra de las características de la presente invención, no obstante, se prefiere utilizar un sistema de control que comprende unos mandos de embrague del motor y de acelerador del mismo, asociados con un órgano de accionamiento situado en la empuñadura del tirante, de tal manera que dichos embrague y acelerador son soliditados normalmente hacia sus respectivas posiciones de desacoplamiento y marcha lenta, pudiendo no obstante, ser puestos en sus posiciones de acoplamiento y
- 15.
- 20.
- 25.



105813

marcha de régimen por el propio usuario durante el empleo de la embarcación. Ello, como se comprende, hace posible la parada del aparato en el caso que el usuario se viera derribado accidentalmente durante la marcha y proporciona la ventaja adicional de permitir un mejor control durante el arranque.

5. Los dibujos adjuntos muestran a título de ejemplo no limitativo del alcance de la presente invención una forma preferida de llevarla a la práctica, en representación esquemática.

10. En dichos dibujos, la figura 1 es un esquema de principio de las partes mecánicas esenciales de una embarcación remolcadora perfeccionada de acuerdo con la invención; la figura 2 una vista lateral alzada en sección convencional de la misma, y la figura 3 una vista en perspectiva del vehículo en disposición de uso.

15. Tal como se aprecian en las figuras, la embarcación consta de un microcasco -1-, provisto de proa -2- y de popa -3-, cuyas características esenciales pueden responder a cualquier técnica de construcción naval aceptada y susceptible de ser empleada en el caso particular en cuestión.

20. La popa -3- se halla formada por dos ramas -4- que se extienden paralelamente hacia atrás formando entre ellas la escotadura intermedia -5- que desemboca en aquélla. La pared -6- del fondo de dicha escotadura tiene aplicado un soporte -7- de cualquier construcción convencional y que permita el acoplamiento y fácil desmontaje de un motor fue-

25.

105813 16 00



ra borda indicado con la preferencia general -8-, provisto de la correspondiente orza -9- y hélice propulsora -10-.

5. En la cara superior de los extremos posteriores de las dos ramas -4- de la popa se encuentran sendos sopor-
tes -11- de los que parten respectivos tirantes flexibles -12-, continuados, a partir de cierta distancia del microcasco -1-, en las barras rígidas -13- que termina en el cabezal de mandos -14- provistos de las empuñaduras de manejo -15-.

10. El empleo de este microcasco es el mismo que en el caso de la forma conocida, mencionada anteriormente, con la diferencia de que el motor fuera borda -8- puede ser retirado cuando convenga para utilizarle en una embarcación convencional o para facilitar el transporte o el guardar del equipo.

15. El esquema de principio de la figura 1 indica que el motor -6-, provisto de carburador u otro dispositivo alimentador de combustible -16-, acciona por intermedio del embrague -17- la transmisión -18- por la que se comunica el movimiento a la hélice -10-. De acuerdo con una característica de la invención los mandos de dichos carburador y embrague, indicados con las referencias 19 y 20 respectivamente, son solicitados mediante dispositivos elásticos no representados hacia sus respectivas posiciones de
20. marcha a velocidad mínima y de embrague desacoplado, de forma que, en ausencia de otra acción externa, el motor tiende a mantenerse girando a la velocidad mínima o de relenti y
25. el embrague se mantiene abierto de manera que no transmite

105813¹⁶ 00



- movimiento a la hélice. El accionamiento de estos mandos se realiza, convenientemente, por medio de las transmisiones flexibles -21- y -22- que, pasando por el interior de los tirantes -12- y -13-, terminan en el cabezal de mandos,
5. donde se hallan combinados con los órganos de control oportunos para que el conductor pueda accionarlos y de manera que al soltar éste dichos mandos, los dispositivos elásticos descritos ponen automáticamente la planta motriz en la posición de reposo o espera.
10. Se comprende que la velocidad de régimen del motor podrá ser regulada por cualquier dispositivo de ajuste independiente del funcionamiento del embrague, a condición de que el mismo no altere la posición de marcha lenta cuando el motor se halla desembragado.
15. De acuerdo con lo descrito se comprende que la marcha normal del vehículo se obtiene mientras el esquiador mantiene oprimido el mando conjunto que actúa sobre el embrague y el acelerador del motor. En caso de caída del usuario la planta motriz se pone automáticamente en posición de espera,
20. sin que el motor llegue a pararse, y en estas condiciones el usuario puede alcanzar fácilmente el aparato para iniciar nuevamente la marcha en la forma usual.
- Serán independientes del objeto de la invención los detalles accesorios y características constructivas empleadas en la puesta en práctica de la misma, tales como los
25. sistemas de motor, montaje del mismo y de accesorios que le son propios para el funcionamiento, los tipos de transmisiones de control y, en general, todo cuanto no altere fundamen-

165813 160



talmente el espíritu de las siguientes reivindicaciones.

- . -

N O T A

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

5. 1. Embarcación deportiva, caracterizada esencialmente por el hecho de comprender un casco flotante, provisto de una escotadura vertical que, partiendo de la pared de popa, se extiende en una parte de la longitud de dicho casco, cuya escotadura presenta medios receptores en montaje fácilmente amovible, de un motor fuera borda normal, estando dicho casco provisto, a su vez, de tirantes que se extienden hacia atrás y están formados por una porción flexible y una porción rígida, terminando en una empuñadura que comprende medios de control para el motor fuera borda.
10. 2. Embarcación deportiva, de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada esencialmente por el hecho de que los medios de control comprenden unos mandos de embrague y de acelerador del motor, asociados con un órgano de accionamiento situado en la empuñadura del tirante, de tal manera que dichos embrague y acelerador son solicitados normalmente hacia sus posiciones de desacoplamiento y marcha lenta, pudiendo, no obstante, ser puestos en sus posiciones de acoplamiento y marcha de régimen por el propio usuario al empuñar los mandos.
15. 20.

105813⁶



3. Embarcación deportiva.

La presente memoria consta de ocho hojas foliadas, escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 16 de octubre de 1963

José MUSSI NEGRI

p.a.

105813

Fig. 1

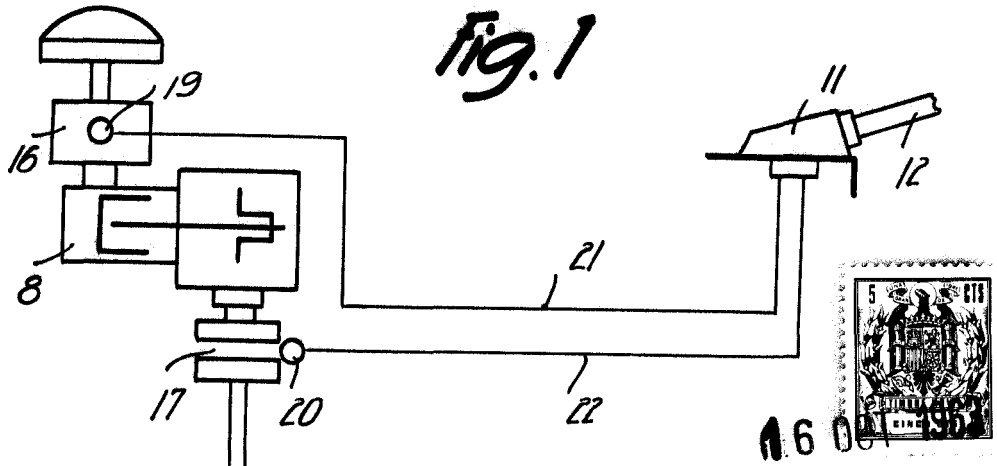


Fig. 2

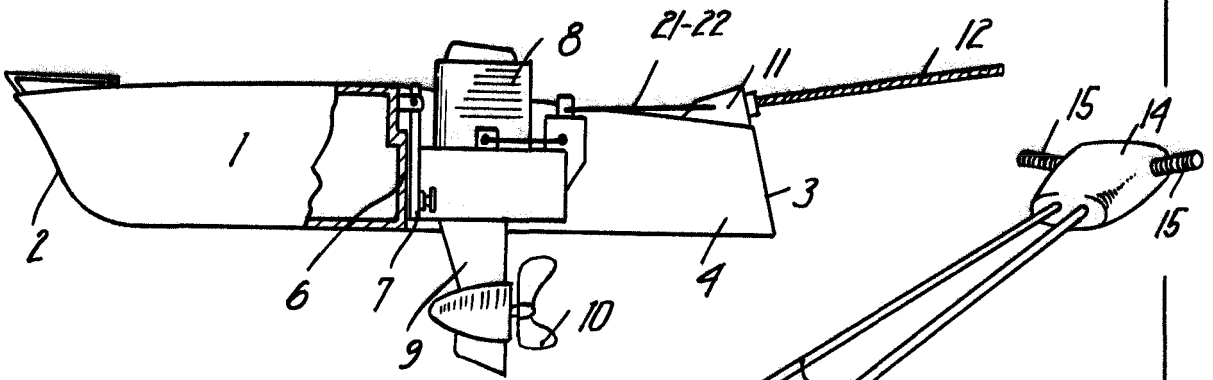
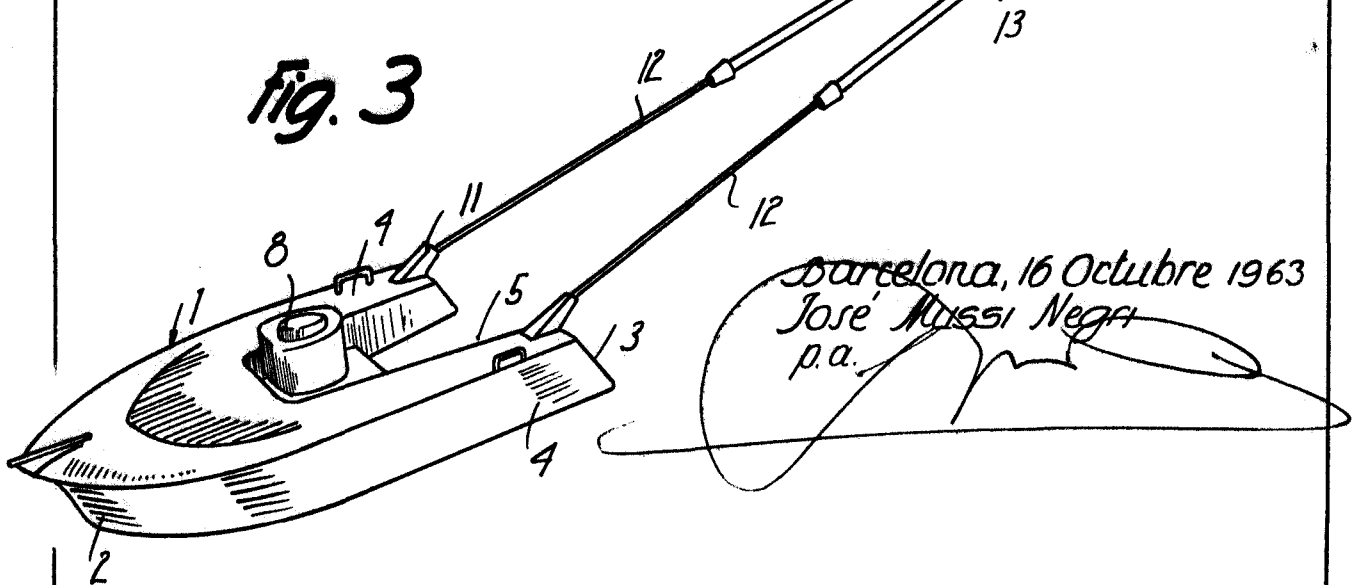


Fig. 3



Barcelona, 16 Octubre 1963
 José Mussi Negri
 p.a.

11412