



H.V.

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

para una patente de invención por veinte años, por = Timón  
para buques = a favor del Dr. Ing. Max O E R T Z, resi -  
dente en Hamburg (Alemania) An der Alster, 84.-

=====

Con el fin de economizar fuerza en el mando se conocen ya timones de buque contruidos especialmente en la forma del llamado timón de Flettner (timón de balancín) y del timón Oertz (disposición bipartina del timon) con una parte fija y otra móvil. Tambien para aumentar el efecto de la hélice se conocen dispositivos directores por detras de la misma, contruidos de manera que o la cabeza de los timones de balancín se construya con sección transversal simétrica o asimétrica o bien se construya una roda con



superficies directrices asimétricas y en ellas se articule un timón.

Nuevas investigaciones han demostrado que el rendimiento de la hélice puede aumentarse disponiendo inmediatamente por detras del accionamiento del buque, por ejemplo de la hélice, un cuerpo relativamente grueso y que en su sección transversal corresponda a la forma de un pez veloz (forma que corte el agua). Para este efecto, mejor contribuye esencialmente según los hechos en que se funda el presente invento, el que la cabeza del timón permanezca ajustada en su posición lo mas uniformemente respecto al eje de la hélice, condición que no se ha cumplido en los timones de balancín utilizados hasta ahora y contruidos para cortar el agua, pues el canto delantero de la hélice, tan importante para deshacer convenientemente el torbellino del agua de la hélice, varía constantemente en gobierno.

El presente invento consigue que en el mando del timón la cabeza de éste conserve constantemente su posición central respecto a la hélice y que la corriente del agua de ésta se desvíe lo mas posible sin torbellinos.

Una forma de ejecución del invento señalada a título de ejemplo se ilustra en

Las figs. 1 y 4. El cuerpo del timón a con la sección transversal visible en la línea de puntos en b, se halla suspendido en c por detras de la hélice a la distancia mas favorable para deshacer el remolino. El mismo cuerpo del timón, prescindiendo de que tenga una sección transversal que corte el agua, puede limitarse, mirado por detras, por caras paralelas o abultadas (de forma de arco), como se representa en las figs. 2 y 3, (vista trasera del cuerpo a del timón). El punto de giro en el caso de ejecu-



ción ilustrado se encuentra exactamente en el canto delantero del cuerpo a del timón. Una forma de ejecución, en la que el punto de giro se encuentra en la inmediata proximidad del canto delantero del timón, lo presenta esquemáticamente.

La fig. 5 en la que se ve el cuerpo a del timón, en cuyo canto delantero se encuentra un cuerpo d, que representa al eje de giro y que al mismo tiempo puede servir de pieza de refuerzo entre los dos extremos de la roda. El cuerpo a del timón rueda, por ejemplo con su canto delantero interior, en cierta forma sobre el cuerpo d en el mando o maniobra. Así se consigue que el canto delantero del timón conserve en todo momento la posición debida respecto a la corriente del agua de la hélice. La idea del invento en ninguna forma se limita al ejemplo de ejecución ilustrado, sino que comprende todas las formas de ejecución de un timón que corte el agua, suficiente para lo que exigen las líneas de la corriente y adaptado dado el caso para fines especiales, el cual se disponga inmediatamente por detrás del accionamiento del buque (hélice, rueda de paletas, hélice de ~~Wig~~ etc.) y posea un punto de giro en el canto delantero del timón o en su inmediata proximidad.

Por timones de líneas de corriente en el sentido del invento deben entenderse, para señalar otros ejemplos, también los cuerpos de timón que poseen la forma representada en

La fig. 6, o sea que se componen de dos elementos de sección transversal igual, cuya curvatura máxima lateral cae a la altura del eje de la hélice. La fig. 6 representa una sección a la altura de este eje de la hélice.

La fig. 7 presenta una vista lateral.

La fig. 8 una vista trasera de un timón de esta clase. También deben caer dentro de la idea del invento los timones que según

La fig. 9 están contruidos con un cuerpo que en su canto delantero lleva superficies de forma de paletas directrices, mientras que hacia atrás terminan por superficies lisas. Por ejemplo una forma de ejecución de esta clase se representa en

La fig. 10 en vista lateral.

La fig. 11 en vista delantera.

Las formas de ejecución dibujadas en sección se han dibujado en mayor escala en relación a las otras formas de ejecución, solo para mayor claridad.

El cuerpo móvil del timón puede según la fig. 1, terminar en punta hacia atrás o según la fig. 4 estar redondeado por detrás o según la fig. 5 poseer la forma aplastada hacia atrás.

N O T A.-

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

1.- Timón de líneas de corriente dispuesto por detrás del accionamiento del buque, caracterizado porque el punto de giro se dispone en el canto delantero del timón o en su proximidad inmediata, canto que es batido directamente por ( el agua de ) la hélice.



2.- Timón para buques .- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

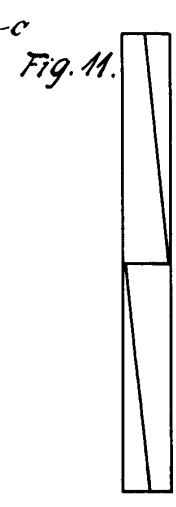
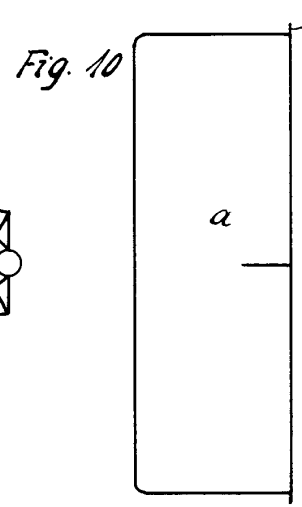
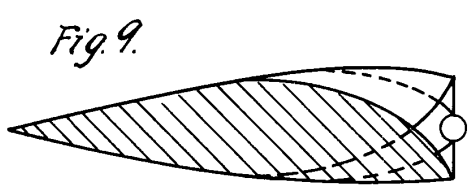
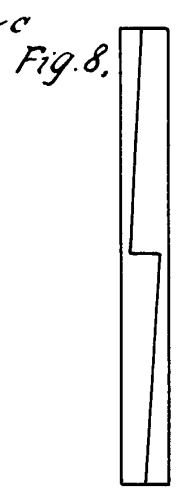
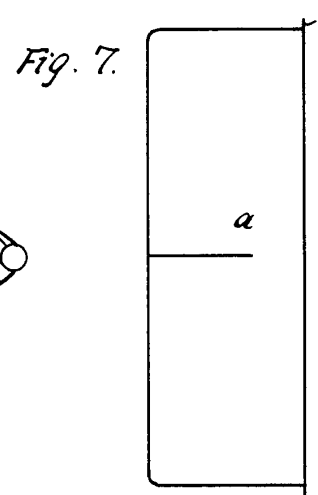
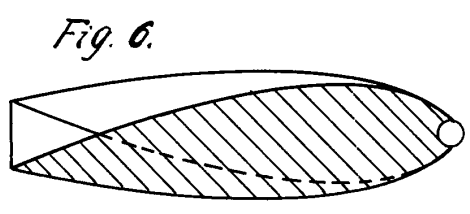
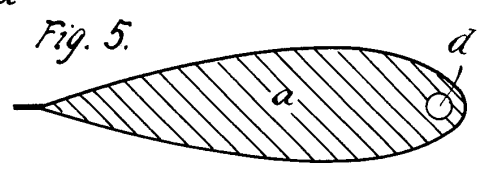
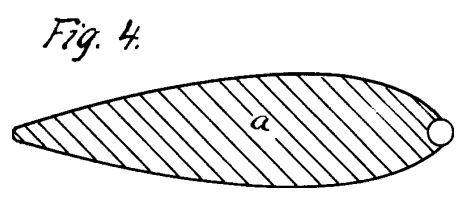
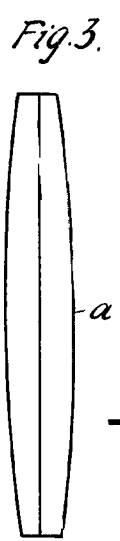
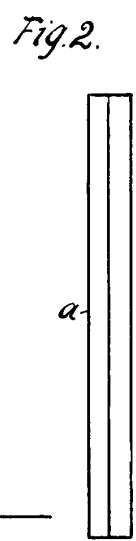
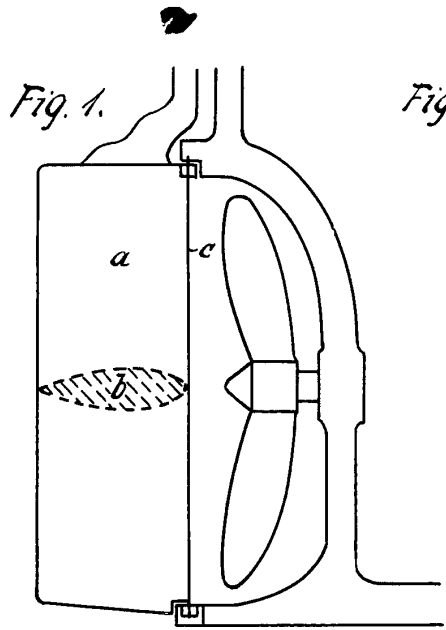
Consta esta memoria de cinco páginas foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, a 23 de febrero de 1928.

Leocadio López y López

P.P.=

23 JUL 1928  
ESPECIAL MOVIL



ESCALA VARIABLE  
LEOCADIO LOPEZ  
7-22  
*Lopez*