

H.V.

24 MAYO 1920



MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por = Mejoras en o relativas a botes, como por ejemplo botes salvavidas de buque = a favor de Don Ivan Rupert FLEMING, residente en Liverpool (Gran Bretaña) Tower Building, Water Street.-

=====

El presente invento se refiere a botes y más particularmente a botes salvavidas de buques. También se refiere a botes salvavidas de buque los cuales se accionan mecánicamente por hélice u otro mecanismo propulsor accionado a mano.

El invento se propone entre otros fines, prever mejoras relativas a botes salvavidas de buques, por medio de los cuales puede transportarse un número relativamente grande de pasajeros, con cierta comodidad con un bote de tamaño determinado y generalmente prever mejoras por las cuales se suministra un mejor asiento para los pasajeros y en el caso de que se emplee un mecanismo propulsor accionado a mano, se preven medios eficaces para el manejo y utilización del mismo.



Respecto al asiento para las personas del bote salvavidas, usado en los buques, los de una cierta dimensión o tamaño dados, tienen certificado o permiso de las autoridades, especificando el número exacto de pasajeros y según se ha establecido, uno de los efectos y objetos principales de este invento es prever un bote de cierto tamaño que permita transportar un número de personas esencialmente mayor y al mismo tiempo cuando el bote ha recibido el número completo en caso de accidente al barco en el mar, no estén tan apretados que no tengan espacio para moverse, sino que por el contrario tengan cierta libertad de movimientos entre sí.

Otro objeto del invento es prever una construcción de bote relativamente fuerte sin que aumente el peso al mismo tiempo pero, en efecto con disminución del peso y generalmente se preve un bote mas ligero en proporción al número de personas que transporta, mientras que además el objeto del invento es disminuir el peso de los botes salvavidas en la toldilla de botes de un barco y también disminuir la congestión o exceso de botes en las cubiertas. Otros objetos y efectos son el permitir a un mayor número de pasajeros salir del buque a una banda de la toldilla de botes y emplear un número menor de pescantes para arriar los botes y tambien poder utilizar mas espacio del puente o sitio para salones etc.

En esta construcción de botes no se emplea, o solamente en menor grado la bancada de la clase usual y en su lugar se emplean como sustitución órganos transversales relativamente estrechos, los cuales están contruidos con el armazón del bote y constituyen baos transversales. Disponiendo así la bancada horizontal se dispone en el bote de mayor espacio o superficie útil y se hace al bote más capaz de transportar un número de pasajeros proporcionalmente y prever al mismo tiempo un mayor número de soportes de aguante transversales.

En algunos casos estos órganos o baos transversales pueden ser

24 MAY 1929



de la forma de baos estrechos y profundos o mamparos parciales y se prevén o disponen asientos en la parte superior de los bordes de los mismos y que sobresalen uno de cada lado de éste y sirve para el asiento de los que han de accionar manualmente el mecanismo propulsor del bote siendo de una anchura que permita un asiento confortable a los operadores.

Para que la tripulación del bote pueda emplear remos si se necesitan estos en lugar del mecanismo propulsor, los toletes pueden colocarse o disponerse en la parte superior de los órganos o baos transversales verticales estrechos a un nivel más alto adecuado para el uso de los remos.

Los órganos transversales o mamparos que se extienden de lado a lado del bote, están unidos o contruidos en los costados del bote y pueden extenderse a través del bote con su regala casi al nivel de los asientos principales superiores y en algunos casos sus bordes superiores entre los extremos pueden disponerse de un modo inclinado o arqueado.

Además, en algunos casos, pueden preverse intercostales laterales o cartetas unidas y contruidas con el casco del bote y formar, junto con los baos transversales o mamparos parciales a los que van unidos, una estructura transversal completamente rígida a través del bote. Algunos mamparos longitudinales pueden extenderse a lo largo de la porción inferior del bote, continua entre los costados en puntos de cada lado del centro del bote.

Los órganos transversales, mamparos o mamparos parciales e intercostales pueden ser de madera o de metal o parte de una y de otro y pueden tambien formar parte del mismo cuerpo del bote.

Con referencia a la forma del bote, sobre la línea de flotación es recta o prácticamente recta, o plana a lo largo de la regala de los pasamanos y costado, como por ejemplo en unos $2/3$ de su longitud, de manera que permita el embarque de las personas que se han



de transportar rápidamente, mientras que esta eslora del bote sea paralela al costado del buque y también aumente mucho la estabilidad del bote. También cualquier golpe de viento que le haga chocar con el costado del barco lo recibe o soporta, un gran número de órganos transversales o baos de manera que la fuerza ejercida por ellos es tal que se obtiene gran resistencia a la rotura por el golpe, y los remos, mastiles, velas, áncoras, etc., pueden en virtud de los largos costados rectos, estar cómodamente estivados a lo largo de la parte de atrás de los asientos superiores exteriores por debajo de la regala de los pasamanos, y trincados o guarnecidos sin estorbar a los asientos.

Como antes se ha indicado uno de los principales objetos de esta construcción y disposición del bote es que se obtiene un gran aumento de capacidad de transporte del bote salvavidas; así por ejemplo: en un bote 28'- 0'' x 9'0'' x 3'10'', construido según el invento, podrá transportar de 80 á 90 personas confortablemente y con seguridad, junto con los accesorios y equipos usuales. Esto es, el 50 % sobre lo que las autoridades permiten transportar en un bote de estas dimensiones.

Además por el sistema de asientos y su distribución y la construcción descrita se evita actualmente el exceso de tripulación que hace los botes peligrosos.

En el caso mencionado de un bote de 31'0'' x 10'0 x 4'3, según el invento, dicho bote permitirá sentarse o acomodarse 120 personas cómodamente y con seguridad con por lo menos el mismo grado de estabilidad, costado libre y navegabilidad, como en un bote previsto por las ordenanzas de las autoridades y este número constituye aproximadamente un aumento del 50 % sobre el número permitido por las leyes actuales de las autoridades.

Además por este invento:

- (1) Se necesita llevar un menor número de botes en un buque.



(2) El número de cubiertas superpuestas para los botes, actualmente usado puede reducirse o suprimirse.

(3) El peso total de los botes, soportes y/o choques, etc. de la cubierta de botes, puede ser reducido.

(4) La cubierta de botes puede quedar libre hasta el extremo de poder arriar los botes más fácilmente.

(5) Pueden salir mayor número de personas del buque por la primera línea de botes.

(6) El bote es relativamente fuerte y ligero con relación al número de personas que transporta.

(7) Por la estiva del equipo requerido los mastiles, velas, anclotes, etc., no estorban, pero se pueden hacer accesibles fácilmente y el bote está libre de estorbos, y por tanto puede embarcar un número mayor de personas y al mismo tiempo pueden sentarse fácilmente.

(8) Un bote de esta clase puede retirarse del costado del barco inmediatamente de botado, puesto que el engranaje propulsor de mano está dispuesto para accionarse y por medio de él, la propulsión comienza al momento.

(9) Estando el bote bien aconchado al buque, permitirá el embarque de un número relativamente mayor de personas al mismo tiempo, mientras que también el bote está libre de estorbos para que el embarque se efectúe en el menor tiempo posible.

El invento se describe más detenidamente con referencia a los dibujos adjuntos que lo ilustran.

La fig. 1 es una planta que ilustra generalmente la distribución o sistema de asientos en los botes según el invento con los que se aumenta grandemente la capacidad de alojamiento; y la fig. 2 es una planta de una disposición modificada de los asientos. Estos dibujos ilustran también como se origina este aumento de capacidad de alojamiento sin disponer bancadas como se hace usualmente y em-



pleando transversalmente, en los planos transversales separados en el lugar ocupado por la bancada, baos u órganos transversales estrechos o mamparos parciales, de manera que no solamente se aumenta la capacidad de alojamiento, sino que se hace el bote mas fuerte sin aumentar el peso. Estando contruidos los baos u órganos en el casco del bote sujetándolos directamente a él de un modo adecuado conocido, el bote se hace mas fuerte de manera que el invento consigue este doble efecto.

La construcción o unión de las partes entre sí, efectúase de cualquier manera bien conocida por los constructores de botes ya sean los botes de madera o metal, o parte de madera y parte de metal.

La fig. 3 es una sección longitudinal que presenta un bote por ejemplo de 28' - 0" x 3' - 10'', y adaptado para acomodar de 80 á 90 personas.

La fig. 4 es una planta del bote y

La fig. 5 es una sección transversal.

La fig. 6 es una sección transversal del bote que presenta una disposición ligeramente modificada, en la que las partes y baos transversales son de la forma de un mamparo completo en el que se emplean intercostales.

Con referencia a los dibujos, 1 es el casco del bote, 2 la regala del pasamanos; 3 las cuadernas, 4 es la quilla; 5 la sobrequilla y 6 son los suelos continuos que se extienden através del fondo del bote; 7 son los órganos transversales o baos o mamparos parciales y 8 y 8^x son los choques é intercostales; 10 son tanques de aire.

Con referencia a los asientos del bote y mas particularmente en el primero ejemplo representado en las figs. 1 á 5, 11 son los asientos contínuos superiores exteriores de la proa y la popa; 12 son los asientos contínuos inferiores interiores de la proa y popa; 13 son los asientos más bajos transversales y 14 son los asientos



de remeros sostenidos por los extremos de los órganos transversales o baos 7. Los asientos 11 y 12 se extienden sin interrupción a lo largo de los costados, 15 es un pasamanos longitudinal en el centro del bote desde la proa o popa, entre la proa y el órgano transversal de proa 7; y 16 es un pasamanos de popa entre el poste de popa y el órgano transversal o bao 7 de popa. 17 son curvatonos angulares metálicos que están sobre los asientos superiores 11 y contra el interior de la estructura superior del costado del bote a los cuales están unidos por pernos o similares y a los asientos superiores e intercostales o choques 8. 18 son tableros que pueden cambiarse fácilmente entre el asiento o banco superior que se extiende entre la proa y la popa y los asientos o bancos inferiores de proa y popa, en los espacios detrás de los cuales, (que se extienden longitudinalmente entre los intercostales o choques 8) están los tanques 10, extendiéndose los choques 8 por debajo del fondo del bote; mientras que por debajo del frente de los asientos inferiores 12 y el fondo del bote hay tableros similares 19; y en los espacios encerrados entre estos asientos inferiores y los tableros hay tanques de aire separados 20, 21; y habiéndose dejado un espacio 22 entre el interior del tanque 20 y el tablero 19 dentro del que están dispuestos y se accionan los extremos inferiores de las palancas de la hélice 26 y las barras 29 de acoplamiento para la transmisión longitudinal del movimiento.

Los tanques o depósitos 23 pueden también colocarse por debajo de los asientos transversales 13, en los que se pueden almacenar artículos de cualquier clase que se necesiten, incluyendo alimentos.

La sobrequilla 5 y los órganos transversales o baos 7 están unidos entre sí por puntales metálicos que constituyen ostagas y tornapuntas de caballete y medios generales de refuerzo.

Con relación al mecanismo propulsor las palancas de mano 26 están pivotadas en 27 a abrazaderas de soporte 28 fijas en la par-

te superior de los asientos inferiores 12, a través de aberturas por las que pasan los extremos inferiores de las palancas y están unidas o acopladas juntas por varillas 29, y se transmiten el movimiento de estas varillas al engranaje de la hélice. Estos extremos de las palancas 26 en las figs. 3 y 4 y las varillas 29 trabajan en espacios frontales de los tanques de aire superiores 20, como se representan.

El movimiento de las varillas 29 al eje transmisor del movimiento transversal 30, se transmite por bielas 31 en el eje, (dispuestas en ángulos convenientes en relación una con la otra para obtener un movimiento de rotación) por varillas de unión 32.

El eje de biela y las bielas 30, 31 están contenidos en una caja 34 fija en la parte superior de la sobrequilla 5, entre la cual y el fondo del casco del bote 1 están los suelos 6, y el movimiento se transmite del eje 30 al eje longitudinal 35 y a la hélice 36 por medio de un piñón cónico u otro engranaje conveniente, habiéndose previsto un engranaje reversible en cojinetes para cambiar la dirección de la hélice, del modo bien conocido.

El aparato de suspensión previsto a cada extremo del bote consiste en ganchos 38 y unas barras 39 las cuales pasan por agujeros hechos en placas metálicas 40 en los pasamanos 16 y se extienden por debajo de una placa 41 asegurada en el extremo de la varilla 39 y entre las cuales y una placa superior 42, hay un fuerte muelle 43 que se mantiene normalmente bajo una alta compresión y está normalmente sin funcionar, y una placa inferior 44 va unida a y soportada por la placa superior 42 por varillas 45 una a cada lado de la placa 42, la cual está asegurada a y soportada por el fondo del bote por varillas o barras 46 de sujeción, inclinadas, aseguradas por pernos 47 a la placa superior 42, y el extremo inferior de una varilla, va asegurado por una abrazadera 48 a la sobrequilla 5 y el extremo de la otra por una abrazadera 48 unida al órgano que



forma ángulo 50, el cual está asegurado a los órganos 51, 52 formando parte de la estructura de popa del bote pasando por el órgano 51 el tubo de popa 53 del eje de la hélice.

Así, cuando el peso del bote está suspendido del aparejo que se puede subir o bajar y por tensiones anormales, como por ejemplo rápidos tirones o sacudidas, actúan sobre el engranaje y el bote, por ejemplo cuando se arria, estas tensiones anormales se impiden grandemente o se hacen de menor importancia por el uso e intervención del dispositivo de muelle.

Refiriéndonos a la construcción del bote, los intercostales o choques 8 como se representa en la fig. 5, pueden suponerse hechos de metal con una brida en ángulo 8^x en los extremos superior y exterior de manera que sean de forma arqueada y en este caso los mamparos o baos profundos transversales 7 pueden asegurarse a él en ambos extremos por pernos o remaches 80; mientras que la tira exterior 8^x está asegurada también al casco del bote o a los refuerzos 3^x sujetos a las cuadernas 3. La estructura completa del bote se hace así más rígida y fuerte y da más fuerza o resistencia a la parte superior del bote por las curvas o abrazaderas 17 que están sobre las tiras superiores 8^x , a las que pueden asegurarse por pernos o remaches.

Con relación a los baos transversales 7, en el caso representado, pueden suponerse constituidos por baos profundos de madera de una clase adecuada por ejemplo de 1 1/2 pulgadas de espesor por 9 á 12 pulgadas de profundidad.

Con relación a los asientos de remeros 14, en el caso representado están soportados en los extremos superiores de los órganos o baos 7 por medio de barras angulares 14^x las cuales pueden ir una a cada lado del bao.

En algunos casos en lugar de órganos transversales o baos, en lugar de ser de madera pueden ser de metal o de otra cualquier cla-



se o sección para dar la fuerza necesaria, pero en todo los casos necesitarán ser relativamente estrechos de manera que ocupen muy poco espacio a proa y popa y reservar este espacio para los asientos de alojamiento.

Se comprenderá que no solamente pueden estar espaciados a distintas distancias los baos transversales u órganos 7 sino que los asientos de remero 14 pueden estar dispuestos a distancias diferentes entre los costados del bote y el centro, para accionar el mecanismo operado a mano de cualquier clase que sea y la aplicación y transmisión del accionamiento a mano, y mientras que en el caso representado la colocación de los asientos 14 en la parte superior de los órganos transversales o baos 7 es conveniente y sencilla también pueden soportarse de otro modo. En todo los casos son de una anchura suficiente para sentarse un operario, y está lejos o espaciado de los otros asientos y así permite a los pasajeros colocar las piernas en los asientos próximos a ellos para adoptar una posición natural cuando se sienten.

Por el sistema de asientos descrito, se hace en efecto el bote capaz de transportar un número de personas cómodamente, mucho mayor del número permitido en los botes construidos hasta ahora de iguales dimensiones.

Si se necesita usar remos, los asientos de remeros pueden adaptarse para levantarse sobre el nivel normal conveniente para el accionamiento a mano de los medios propulsores.

Como los asientos de remeros son estrechos, y están colocados como se ha descrito, dejan espacios entre ellos para recibir las piernas de los pasajeros en los asientos de proa y popa del bote y la disposición representada en las figs. 1 y 2 ilustran dos modos de como este principio de hacer los asientos para los operarios y pasajeros, permite el transportar en un bote de dimensiones dadas el mayor número de personas.



El bote que se representa en los dibujos es de 28' - 0'' x 9' - 0'' x 3' - 10'' y está adaptado para transportar de 80 á 90 personas. Los baos u órganos 7 están en este caso distanciados entre sí 3 pies, que es un espacio adecuado para un bote de este tamaño.

Con referencia a la construcción del bote en el caso representado los suelos continuos 6 están espaciados como se representa y la sobrequilla 5 está sobre los mismos, y ésta, la quilla y los suelos están todos unidos entres sí, y proporcionan una construcción longitudinal central muy fuerte y las tensiones verticales del bote en el exterior de su estructura se reciben por ella y los suelos, las sobrequillas gemelas 5^x y las cuadernas 3.

Los refuerzos 3^x están previstos a lo largo del casco entre las cuadernas 3 y los intercostales o choques 8 según se ha representado.

En algunos casos, el órgano longitudinal 19 -véase la fig. 5- puede con las sobrequillas gemelas 5^x, constituir baos de refuerzo a proa y a popa y por medio de barras angulares verticales 18^x en los baos u órganos 7 unidos a los órganos de proa y popa 18 el último forma los intercostales de proa y popa.

La fuerza transversal del bote contra la rotura o presión lateral, es debida a las cuadernas 3, espaciados 9'' y los suelos 6 que están separados cerca de 18'' de los centros. Estos sirven para impedir que se curve la sentina, mientras que el órgano o bao del espacio transversal 7, que está aproximadamente a 3' 0'' de distancia dá, como es natural, fuerza lateral, estando el último sujeto al entablado del bote por las placas de cuaderna intercostales triangulares 8, que pueden ser de acero galvanizado extendiéndose por debajo de las tiras de sentina o refuerzo 3^x. Todo se une por pernos o sujeciones similares.

Siendo el embarque un elemento esencial para el salvamento de vidas, un bote que tenga gran longitud de costado paralelo al centro cuando se encuentra al costado de un barco un número mayor de



gente podrá entrar en él al mismo tiempo.

Mientras que en el caso representado en los dibujos los bancos de remeros 14 en los baos transversales 7 se han representado en la fig. 1 como para alojar a dos personas sentadas espalda con espalda pueden disponerse en escalonados, uno dispuesto mas cerca del centro y del costado que el otro o en cualquier disposición requerida o modificada convenientemente.

Pueden emplearse defensas en el exterior del bote para evitar o amortiguar los choques contra el costado del buque y se indican por 57 y puede ser de la forma representada, esto es, sacos de lona llenos de filástica o similares, pero ligeramente asegurados al bote, de manera que puedan quitarse fácilmente sin dañar al bote ni inclinarlo pesadamente cuando se hayan de quitar. Si se quitan una o dos defensas como el costado del bote es recto se obtiene la protección por otras defensas.

En la modificación representada en la fig. 6 los intercostales 58 están previstos por debajo de los mamparos parciales transversales u órganos 7 y se extienden de lado a lado del bote. Estos intercostales junto con los mamparos u órganos parciales 7 forman mamparos completos a través del bote, de manera que en este caso los espacios entre los mamparos 7, 58, constituyen compartimientos separados en el interior de los cuales pueden conservarse en recipientes convenientes todos los artículos necesarios como comida, botiquín, agua y similares para los pasajeros.

En este caso tambien puede extenderse a lo largo del bote un asiento longitudinal o central 13^x en vez de los asientos transversales o bancos 12.

Los extremos inferiores de las palancas 26, en este caso por fuera de los órganos o intercostales 19, y las placas de blindaje 12^x cubren los extremos inferiores de las palancas 26 y se mantienen por debajo mediante los apoyos 19^x.

En algunos casos las superficies de los asientos superiores



son discontinuas y forman longitudes o trozos separados, correspondientes a las distancias de separación de los baos transversales 7, y los trozos se aseguran por debajo en posición debida de un modo desplazable, de manera que quitándolos, las limeras de aire bajo estos asientos y bajo los asientos de proa y popa pueden inspeccionarse fácilmente quitarse y reemplazarse si se quiere.

En el caso representado en las figs. 3 á 5 dichas longitudes de tableros de asiento 11 pueden asegurarse por tornillos o similares 11^x a la parte superior del borde de los mamparos longitudinales u órganos 18, y los órganos 18^x en la popa; y entre los extremos de estos tableros adyacentes separados se colocan tiras de madera o similar con el fin de tener una superficie corrida de los asientos a lo largo estando dichas tiras situadas entre el fondo de las abrazaderas 17 y la brida superior 8^x de los choques o intercostales 8, a la cual se unen mediante pernos atravesados por todas estas partes, de manera que se establezca una unión rígida entre los baos 7, los choques 8 y el casco del bote, tanto por arriba como por debajo de los asientos 11.

N O T A.-

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

1.- Un bote de salvamento en el que la capacidad de asientos del mismo se aumenta suprimiendo los asientos de bancada transversal empleada usualmente y obteniendo el refuerzo transversal por medio de baos transversales espaciados que se extienden entre y se unen a los lados del casco del bote bien directa o indirectamente, o mediante mamparos completos transversales que se extienden y se unen al casco del bote.

2.- Un bote del tipo de salvamento que tiene a proa y popa asientos o bancos, baos u órganos transversales adaptados para pro-



porcionar la resistencia o refuerzo transversal del bote y "suelos" contínuos y espaciados sostenidos entre un órgano longitudinal o sobrequilla por arriba y la quilla por abajo.

3.- Un bote del tipo de salvamento que posee asientos o bancos exteriores superiores e interiores inferiores de proa y popa y baos u órganos transversales relativamente profundos y adaptados para proporcionar un refuerzo transversal cuyas partes adyacentes a las traseras de los asientos o bancos inferiores forman órganos de división.

4.- Un bote del tipo de salvamento que posee asientos o bancos superiores e inferiores de proa y popa y órganos transversales relativamente estrechos adaptados para proporcionar un refuerzo transversal y mamparos u órganos longitudinales que se extienden entre los costados y el centro del bote y se adaptan para dar a éste un refuerzo o resistencia longitudinal.

5.- Un bote del tipo de salvamento, en el que la capacidad de los asientos se aumenta suprimiendo las bancadas transversales ordinariamente empleadas y proveyendo refuerzos transversales por medio de baos transversales espaciados o mamparos transversales completos y adaptándose los asientos para que sirvan a los que manejan el mecanismo impulsor del bote o los remos estando dichos asientos separados de los otros para pasajeros, de manera que los que manejan el mecanismo de impulsión o los remos no sean estorbados por los pasajeros y al mismo tiempo dichos asientos y remeros no estorben tampoco para los asientos de los pasajeros por lo cual por un bote de dimensiones dadas puede transportarse un número mayor de personas o pasajeros.

6.- Un bote del tipo indicado en el que la línea superior de flotación es una recta o prácticamente recta o plana a lo largo del costado por ejemplo en $2/3$ de su longitud, para los fines que se han explicado.

7.- Un bote del tipo de salvamento el cual lleva órganos de agua o refuerzos transversales y relativamente estrechos y asientos



o bancos superiores exteriores e inferiores interiores de proa y popa.

8.- Un bote del tipo de salvamento el cual lleva baos u órganos transversales de refuerzo (asientos superiores exteriores e inferiores interiores de proa y popa) y asientos separados para los que manejan el mecanismo propulsor del bote o los remos, adaptados para sentarse una sola persona o dos personas espalda contra espalda, según el caso, y sustentados por o sobre los baos u órganos transversales.

9.- Un bote del tipo de salvamento según lo reivindicado en el punto 7, en el que los asientos inferiores transversales se extienden a través de espacios entre asientos inferiores de proa y popa.

10.- Un bote del tipo de salvamento, con asientos dispuestos esencialmente según se ha descrito e ilustrado en los adjuntos dibujos.

11.- Un bote del tipo de salvamento con asientos o bancos de proa y popa y baos u órganos transversales adaptados para dar al buque una resistencia o refuerzo transversal y en los que los órganos de sustentación para el bote están constituidos por ganchos, cuyas barras pasan a través de órganos horizontales que les sirven de guía y sostienen un extremo de un muelle por debajo, mientras que el extremo superior de dicho muelle está sostenido por un órgano asegurado a la estructura en el fondo del bote por medio de barras de manera que esfuerzos anormales o choques bruscos se impiden que sean comunicados al bote o a sus mecanismos de suspensión.

12.- Un bote del tipo de salvamento en el que la resistencia transversal y longitudinal se proporciona por medio de órganos o baos transversales, "suelos" continuos y mamparos longitudinales y una quilla y sobrequilla, esencialmente según se ha descrito.



13.- Un bote del tipo de salvamento según lo reivindicado en el punto 1, en el que los órganos transversales son de forma de baos profundos relativamente estrechos y se prevén choques o intercostales a los costados del bote, a los cuales se unen los extremos de los baos y los cuales se aseguran al casco del bote.

14.- Un bote según lo reivindicado en el punto 1, en el que el peso se transmite al aparejo o piñón de compresión por medio de mecanismos de muelle según se ha descrito, de los cuales los muelles se sostienen en los mismos bajo tal compresión o tensión de manera que permanecen inactivos a menos que tenga lugar un esfuerzo brusco o excesivo sobre el buque y el aparejo o mecanismo.

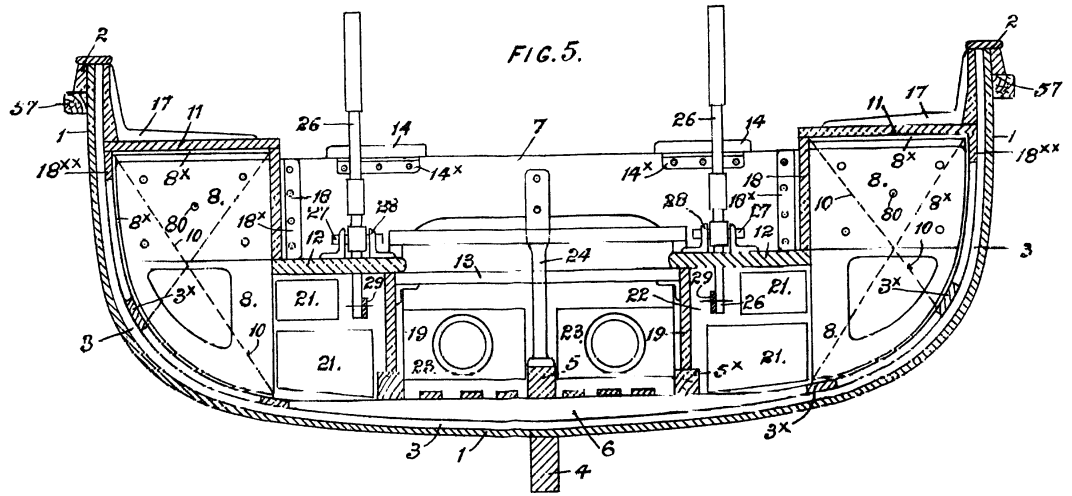
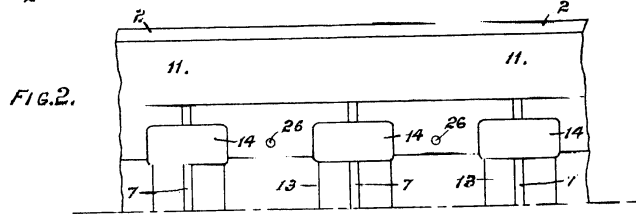
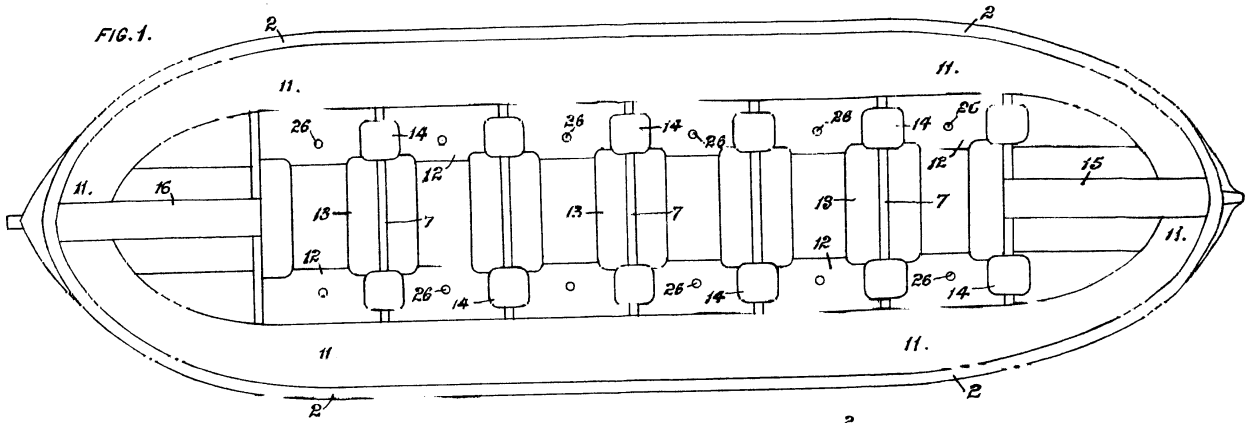
15.- Mejoras en o relativas a botes, como por ejemplo botes salvavidas de buque.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

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

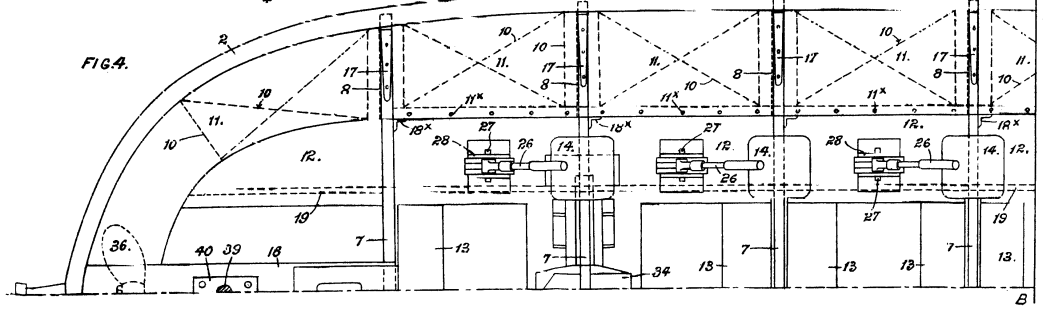
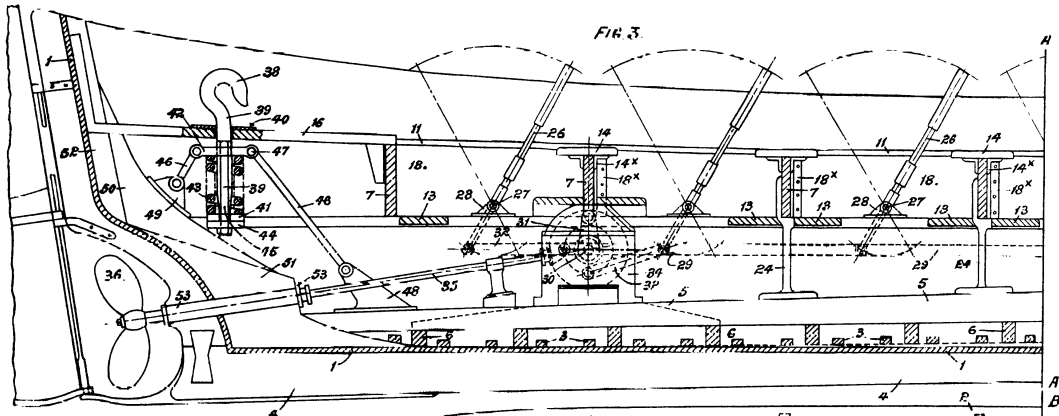
Madrid, á 24 de mayo de 1929.

Leocadio López y López

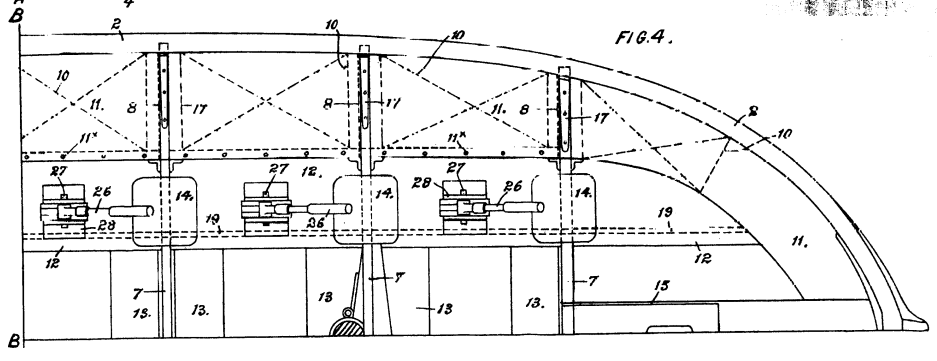
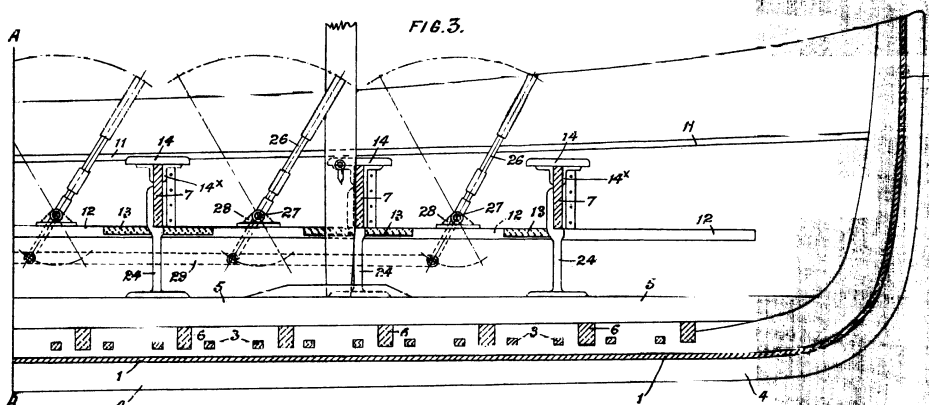
P.P.=



ESCA
LEOC



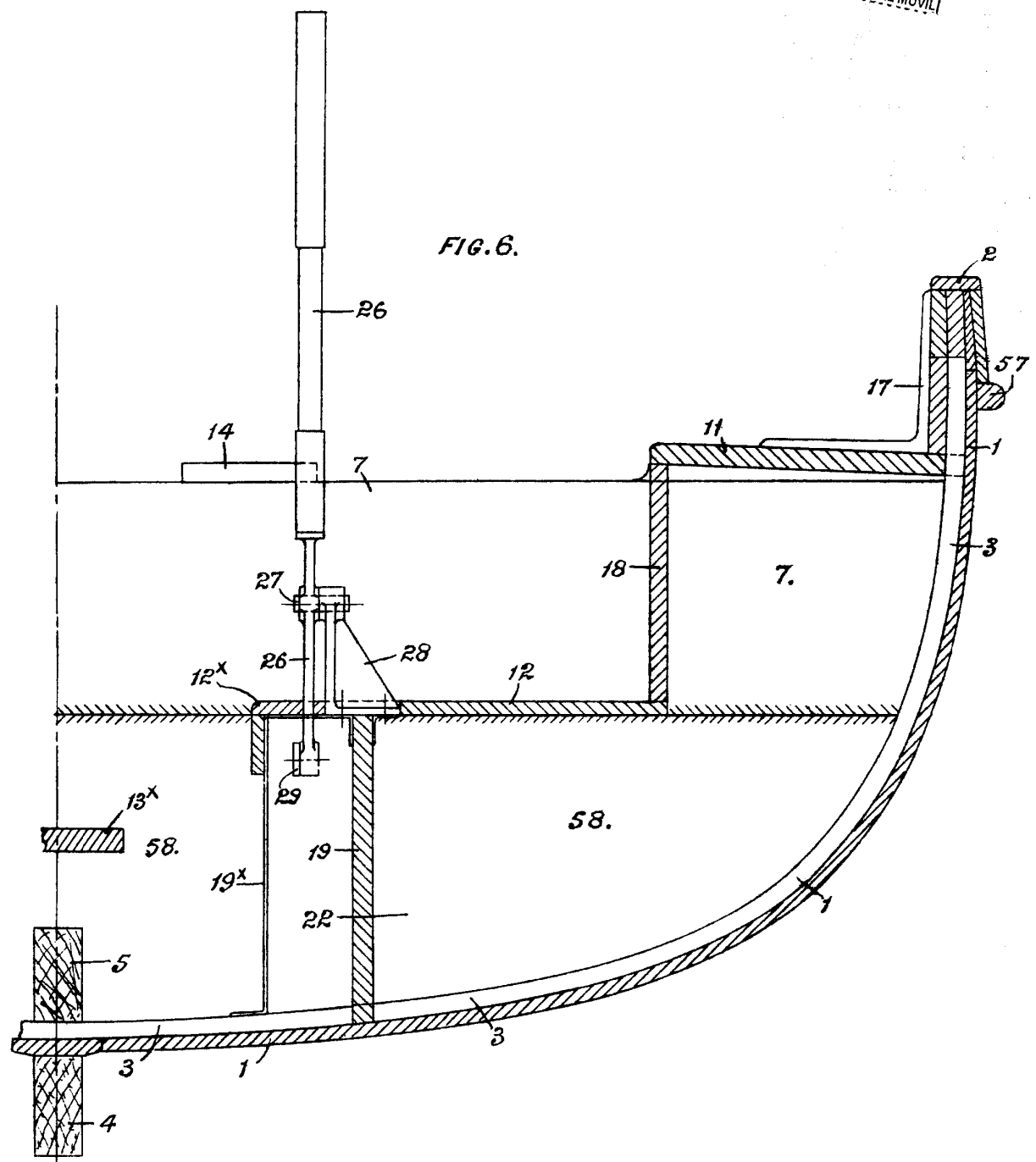
ESCALA VARIABLE
LEOCADIO LOPEZ



ESPECIAL VARIABLE
LEOCADIO LOPEZ
P. P.

25 710 197
ESPECIAL MOVIL

FIG. 6.



ESCALA VARIABLE
LEOCADIO LOPEZ
D. P.