





Entre las características esenciales que se pre-  
conizan, cabe destacar, que el balandro navega a im-  
pulsos de vientos ligeros, dado el poco peso del mis-  
mo, y aun con olas de regular tamaño en mar abierta.  
10 No precisa de muelle de atraque y puede ser botado  
por solo dos personas, tanto en playa como en rios e  
lagos. En cuanto a sus medidas se refiere, tiene de  
eslora 4 metros, manga máxima 86 centímetros, manga  
15 mínima 44 centímetros, puntal 27 centímetros, super-  
ficie de velamen 6 metros cuadrados, con un peso to-  
tal del conjunto de unos 60 kilogramos aproximadamen-  
te, pudiendo por ello ser fácilmente transportado en  
la baca de un automovil.

20 Este balandro va montado sobre un espinazo, en  
el que encajan siete cuadernas, la roda y el espejo  
de popa; a ambos laterales de este armazón, van suje-  
tas las bandas de babor y estribor que enlazan la ro-  
da o proa con el espejo de popa; sobre este armazón,  
25 se coloca, encajando los rebajes ya efectuados en las  
cuadernas, la sobrequilla que corre paralela al espi-  
nazo a todo lo largo de la eslora del balandro.

El interior de este armazón, va pintado todo él  
para evitar el bromado o podrido de la madera, segui-  
damente se coloca la caja de la orza, debidamente en-  
30 samblada y calafeteada con tela de algodón, igualmen-  
te pintada en todas su partes, tanto interior como  
exteriormente, uniendo la cubierta con el fondo del  
balandro (casco), y tanto en aquella como en el espi-  
nazo, sobrequilla, casco y quilla, con el fin de dar  
35 paso a la orza, van provistas de una afogonadura rec-  
tangular. A continuación y en la sexta cuaderna, va  
colocado el taco o carlinga donde se encaja el mastil,



40

llevando la cubierta para dar paso al mismo una afo-  
gonadura cuadrada, quedando la carlinga encajada en-  
tre el espinazo y la sobrequilla; el espinazo va pro-  
visto así mismo de una afo-  
gonadura igual a la de cubierta.

45

El mastil y las botavaras, son redondas, de ma-  
dera de álamo, y el primero en su parte superior lle-  
vará un motón o polea por el que pasa la driza para  
facilitar el izamiento o armamento de la vela, el m as-  
til en su base diferirá en diámetro y será cuadrado,  
para evitar que ruede.

50

Las botavaras irán unidas en el angulo que am-  
bas ferman hacia la proa, por una bisagra de metal;  
la botavara que hace de percha, llevará dos roldanas  
de metal, por las cuales pasará la escota mayor, que  
irá sujeta por medio de un grillete con su correspon-  
diente guardacabos, a la guía fija de popa; esta guía  
está formada por dos fracciones iguales de cáñamo  
formando triangulo, de forma que su vértice precisa-  
mente llevará un gardacabos donde se fija el grillete  
de la escota mayor. Los dos extremos de la guía, con  
sus correspondientes guardacabos y grilletes, van su-  
jetos a dos hembrillas metálicas fijas en la cubierta  
hacia popa; el otro extremo de la escota mayor es el  
que empuña el piloto de la embarcación, para así, ca-  
zar y embalsar el aire en la vela.

55

60

65

Para facilitar el achique del agua que con el  
tiempo pudiera llegar a filtrarse, se ha previsto en  
el espejo de popa un tapón, como así mismo todas las  
cuadernas, al efecto, van dotadas de taladros, comu-  
nicandose así el casco interiormente.

70

La percha o botavara horizontal, girará librem-  
mente sobre el mastil y a una altura sobre cubierta



de cincuenta centímetros, por medio de una abrazadera de cuero firmemente sujeta a la percha que hace las veces de cangrejo.

75 La orza será de una sola pieza y pasará a través de una afogonadura que atraviesa todo el casco del balandro holgadamente para retirarla a voluntad, en su parte superior llevará unos listones como topes para evitar su deslizamiento total.

80 El timón girará sobre pernos dispuestos convenientemente para facilitar la maniobra, en un arco de 180 °, llevando también un dispositivo tipo bisagra que permite izar o sumergir el timón a voluntad. La caña del timón está formada por dos tramos, uno mas largo que por medio de dos pletinas sujeta la pala del timón por su parte superior y la otra mas corta que va unida a aquella mediante un perno con tuerca y arandelas sobre el que gira a discreción. El fin de este sistema a adaptar en la caña del timón, es  
85 originado por la eslora del balandro para prestar mayor resistencia lateral, al tiempo que la manga es la mínima en su estrechamiento en la popa y los movimientos del piloto se realizan al ser la caña de dos tramos largos en el centro de la embarcación.

90 La vela será una sola, mayor, estando formada por cuatro paños con una bastilla para su refuerzo. Tanto el lado inferior, pujamen, como los laterales caída de proa y popa, llevarán una vainilla y en esta  
95 incrustados los ollaos para fijar por medio de la cu-lebra de cáñamo la vela a la botavara y a la percha.

100 Sobre cubierta y situados una a cada banda de babor y estribor, irán colocadas unas barandillas que constituyen agarraderos cortos de madera que servirán de sosten a los tripulantes en las maniobras rápidas.



105 En la cubierta se refuerza la afogonadura del mástil, con un taco apropiado para tal fin y sobre él va colocada una pequeña cornamozza de metal o hierro galvanizado, a la que se ata la driza de la vela cuando está izada. En la proa lleva un asa de amarre para atar la embarcación en el varadero.

110 La botaveras tanto la oblicua como la percha, será un poco mas larga que la botavara oblicua, y en los extremos de las mismas, en el pico y caída de popa, serán agudizadas con el fin de facilitar el amarre de la culebra.

115 La caja de la orza será ensamblada y unirá la cubierta, espinazo, sobrequilla casco y quilla, haciendo de caja estanque, en relación al resto del interior del casco del balandro y de tal forma construida que impide toda filtración de agua.

120 Dada la especial disposición de los elementos que integran el balandro, puede alcanzar velocidades con vientos de hasta 56 Km. hora., siendo al mismo tiempo insubmersible ya que se trata de un casco completamente cerrado.

125 Se adjunta una hoja de planos en ella, las figuras representan como sigue:

-1- quilla, -2- obra viva y sobrequilla, -3- banda de estribor, -4- banda de babor, -5- espinazo de cubierta, -6- botavara oblicua, -7- botavara horizontal, -8- mástil, -9- taco del mástil, -10- refuerzo del mástil cubierta, -11- roldana botavara, -12- roldana mástil, -13- roldana para escota mayor, -14- cornamozza, -15- abrazadera y botavara, -16- timón, -17- caña del timón, -18- bisagra del timón, -19- falleba del timón, -20- abrazaderas, -21- orza, -22- caja de

135





170

TERCERA.- Por " Balandro ", segun precedentes reivindicaciones, e aracterizado porque se ha dotado al conjunto objeto de la reivindicacion anterior de una botavara oblicua y otra horizontal, que uniendose entre sí por su dos extremos, se fijan a la vela y esta a su vez sobre el mastil, teniendo este un taco de refuerzo para su fijación sobre cubierta,

175

CUARTA.- Por " Balandro ", segun anteriores reivindicaciones, caracterizado porque el timón va dotado para su giro de una bisagra que va a su vez unida sobre la parte exterior de popa, habiendose previsto para su manejo desde el interior del balandro, una caña de timón que permite una autonomia de 180º de circunferencia.

180

QUINTA.- Por " B A L A N D R O "

Todo ello tal y como se describe en el cuerpo de la precedente Memoria Descriptiva, que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas a dos espacios por una sola de sus caras, acompañandose otra de planos, en forma y tamaño reglamentarios.

185

Madrid, cinco de enero de 1.966.

P.A. de D. Jose Luis Gonzalez Saavedra.

190.-

E. Rodriguez Rivas.



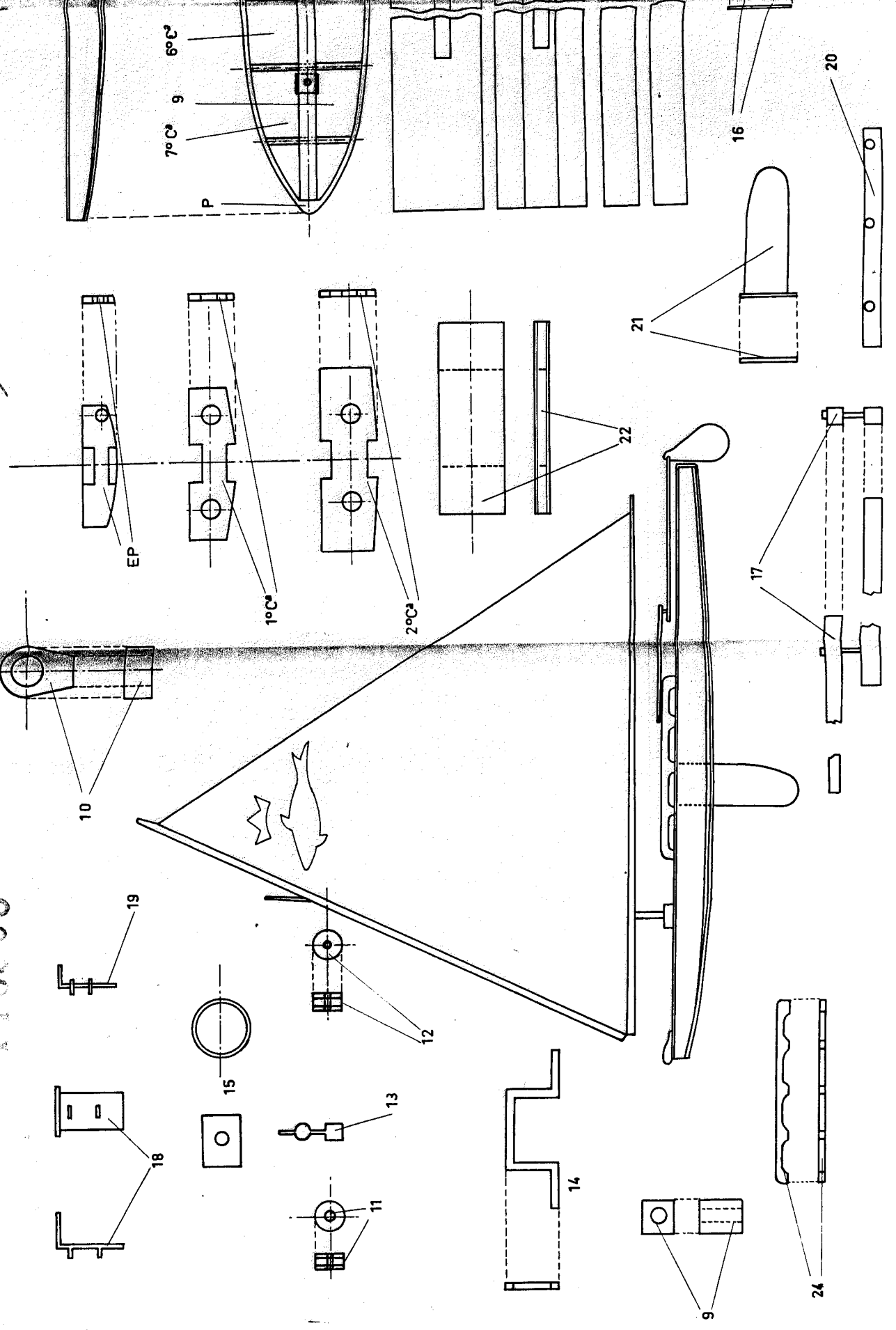
1/2

D. JOSE LUIS GONZALEZ SAAVEDRA

18608

18608

6



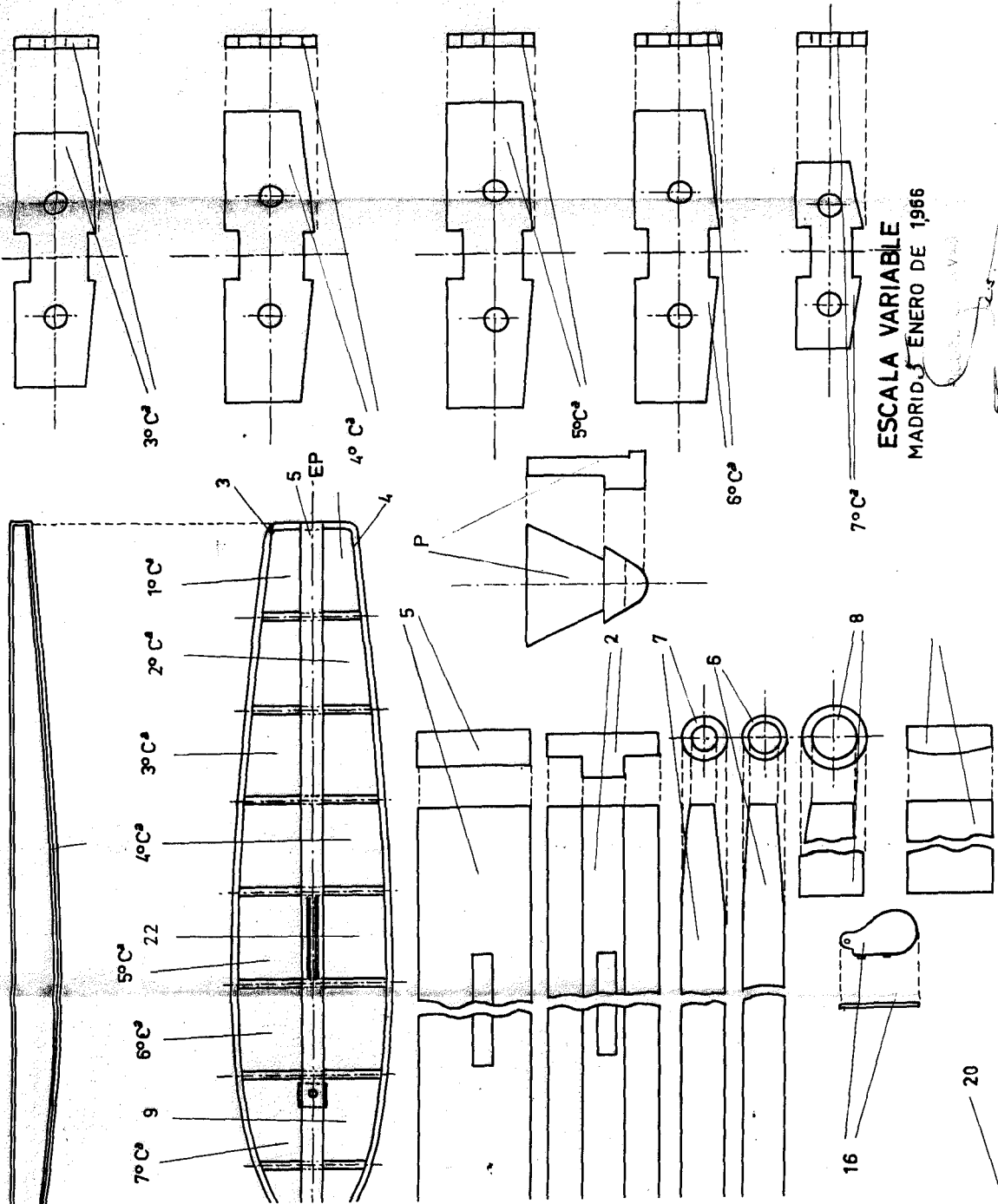
0-11

2/2

118608

HOJA UNICA (TRIPLE)

23



ESCALA VARIABLE  
MADRID, ENERO DE 1966

*[Handwritten signature]*