



1932

128621

EB/. =

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención, por veinte años, por " Buque rápido para alta mar " a favor de Don Willy Albrecht, residente en Gera - Alemania - Rudolf Ferberstrasse, ó.

-----

El invento se refiere a un buque rápido para alta mar y la novedad consiste precisamente en la combinación de los efectos de diversas hélices de aletas y cuya nueva construcción y apoyo en y sobre el cuerpo del buque contribuye a eliminar las resistencias frontales de corriente y de rozamiento del agua sobre el cuerpo del buque, por un lado y por otro, a formar un movimiento absolutamente dirigido hacia atrás de las partículas del agua en corriente y de rozamiento, acelerando en múltiple forma este movimiento a lo largo del cuerpo del buque, junto con el movimiento propio progresivo de este último.

Para este objeto se colocan en principio por la parte delantera o proa del buque unos grupos de hélices dirigidos paralelamente entre sí en unos canales y por la popa y precisamente en huecos dispuestos unos tras otros y opuestos entre sí paralelamente, se disponen otras hélices.



5 NOV. 1932

- 2. -

En el adjunto dibujo se ilustra este buque rápido para alta mar; según el invento, en un ejemplo de ejecución, presentando

La fig. 1, el buque en vista de frente.

La fig. 2, una planta, y

5 la fig. 3, una sección por la línea A-B, de la fig. 1.

El casco o cuerpo del buque -a- posee por todas sus partes una forma de las líneas de corriente con el fin de garantizar una uniformidad ideal de la marcha de la corriente en toda la zona de la región de contención, incluso por el cuerpo superior -b-. En la parte inferior de  
10 la proa se prevén por ambos lados los orificios -d-, que se practican de tal manera en el casco del buque que dichos orificios -d- tengan una forma elíptica. Dichos orificios se continúan en los canales -e- los cuales se extienden directamente hasta el diámetro máximo de las cuadernas del buque, y allí se continúan hacia fuera en forma de arco como el codo -e<sub>1</sub>-.

15 En los canales -e- se prevén los grupos de hélices de aletas -f-, los cuales se componen de cualquier número de hélices de aletas que actúan como propulsores, los cuales se desplazan en ángulos correspondientes entre sí y tienen por objeto por una parte el eliminar por efecto de sacarse las hélices del casco -a- las resistencias del agua que se origi-  
20 nan sobre dicho casco por la marcha total, eliminación que se realiza gracias a que la parte saliente -f<sub>1</sub>- de los grupos de hélices divide por ambos lados respecto al casco la resistencia frontal y además comunica a las partículas de agua corriente y rozante un movimiento de aceleración hacia atrás que actúa a lo largo del casco y así suprime la resis-  
25 tencia total del agua ya en el casco de la proa.

La parte de los grupos de hélices -f- situada en los canales -e- tiene por objeto aspirar a los canales el agua no cogida por la parte -f<sub>1</sub>- y por efecto de las acciones de las hélices con velocidad de presión aumentada expulsarla hacia fuera de la parte acodada -e<sub>1</sub>- y por  
30 las trampillas directrices -g- libremente móviles, con lo cual se origina un efecto hidrostático de presión, que se transmite al casco del buque para su movimiento de avance. Las trampilla directrices -g- se disponen de manera que el agua comprimida expulsada contribuya al mismo



5.NOV.1932

tiempo también para la ulterior aceleración del movimiento de las partículas de agua rozante y corriente, movimiento que ya se dirige hacia atrás a lo largo del cuerpo o casco del buque.

Por detrás de los orificios de expulsión del codo <sup>1</sup>-e- existen en el casco -a- unos huecos o cavidades -h- en las que se alojan las hélices -i- y las cuales tienen por objeto eliminar adhesiones exteriores perjudiciales y anular por completo así los torbellinos de agua que producen resistencias contrarias. Pero al mismo tiempo por delante de las hélices -i- se produce un vacío, que también puede aprovecharse para el movimiento de avance del casco del buque.

Por detrás de las oquedades -h- se hallan situadas otras -k- también con hélices de aletas -l- alojadas en ella, las cuales tienen exactamente el mismo objeto que las hélices delanteras -i-. Pero estas hélices, además de los grados indicados de efecto, tienen el ulterior objeto de acelerar más el movimiento ya dirigido absolutamente hacia atrás de las partículas de agua corriente y rozante hasta el extremo libre de salidas de agua del casco y hacer así completamente inofensiva toda resistencia perjudicial de rozamiento del agua, como las que se presentan hasta ahora en todo casco de buque en movimiento y las que se originan por remolinos formados siendo altamente perjudiciales por lo que toca a la velocidad de marcha con relación a la fuerza empleada. Las hélices de aletas -i- y -l- se colocan de tal manera que sobresalgan del cuerpo del buque lateralmente en la mitad del círculo de dichas hélices.

El accionamiento de los grupos de hélices -f- y el de los pares de hélices -i- y -l- se realiza en cualquier forma conveniente mediante motores -M-.

Este buque rápido se presta tanto para navegación superficial como submarina. En esta última entra en actividad el timón horizontal -m- ya que gracias al correspondiente ajuste con la conocida carga de agua del buque empuja a éste a la inmersión desde su posición horizontal a la marcha submarina y por efecto de las nuevas condiciones originadas de la corriente de agua a lo largo del casco del buque se obtiene una facultad de maniobra de éste completamente favorable. El mismo efecto



1932

to se obtiene por lo que toca al timón vertical -n-.

N                    O                    I'                    A  
-----

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

1. = Un buque rápido para alta mar, caracterizado porque gracias a la actuación común de grupos de hélices de aletas -f- paralelos entre sí en la proa -c- y a otras hélices de aletas -i- y -l- alejadas en la proa en porciones remetidas o huecos especiales -h- y -k- opuestos entre sí, se eliminan las resistencias de rozamiento y de corriente frontales del agua sobre el cuerpo del buque por un lado y al mismo tiempo, junto con el movimiento de avance del buque las partículas del agua rozante y corriente se llevan por el cuerpo del buque a un movimiento absolutamente de retroceso aceleranolas en forma múltiple a lo largo de dicho cuerpo o casco del buque.

2. = Un buque rápido según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque en la proa -c- se prevén orificios -a- de forma elíptica, los cuales se continúan en canales -e- y en el diámetro mayor de las cuadernas del casco se continúan hacia fuera en forma de arco como codo -e<sub>1</sub>-, alojándose en los canales -e- los grupos -f- de las hélices de aletas.

3. = Un buque rápido según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizado porque los grupos de hélices de aletas se componen de cualquier número de hélices de aletas desplazadas entre sí angularmente y de acción propulsora, saliendo del casco del buque en la proa una parte -f<sub>1</sub>- de las hélices.

4. = Un buque rápido según lo reivindicado en los puntos 1 á 3, caracterizado porque en los orificios acodados se disponen trampillas directrices -g- libremente móviles.



7.1932

- 5. -

5. - Un buque rápido según lo reivindicado en los puntos 1 á 4, caracterizado porque detrás de los orificios de expulsión de los codos -e<sub>1</sub>- existen en el casco del buque porciones remetidas o huecos -h- cada uno con una hélice de aletas -i- alojadas en ellos y salientes en la mitad sobre el casco.

6. - Un buque rápido según lo reivindicado en los puntos 1 á 5, caracterizado porque detrás de los huecos delanteros -h- se prevén en el cuerpo del buque otros cuerpos o porciones remetidas -k-, en las que también se alojan hélices de aletas -l-.

10 7. - Un buque rápido según lo reivindicado en los puntos 1 á 6, caracterizado porque la marcha submarina del buque se favorece extraordinariamente por lo que respecta a la facilidad de maniobra del mismo gracias al influjo de las nuevas condiciones de la corriente de agua en el casco del buque -a- sobre el timón horizontal -m-.

15 8. - " Buque rápido para alta mar " según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva y se ilustra con los planos que a la misma se acompañan.

Consta esta descripción de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, á 15 de Noviembre de 1932. -

Leocadio López y López. =

P.P.=

Fig. 1. 2

Fig. 1.

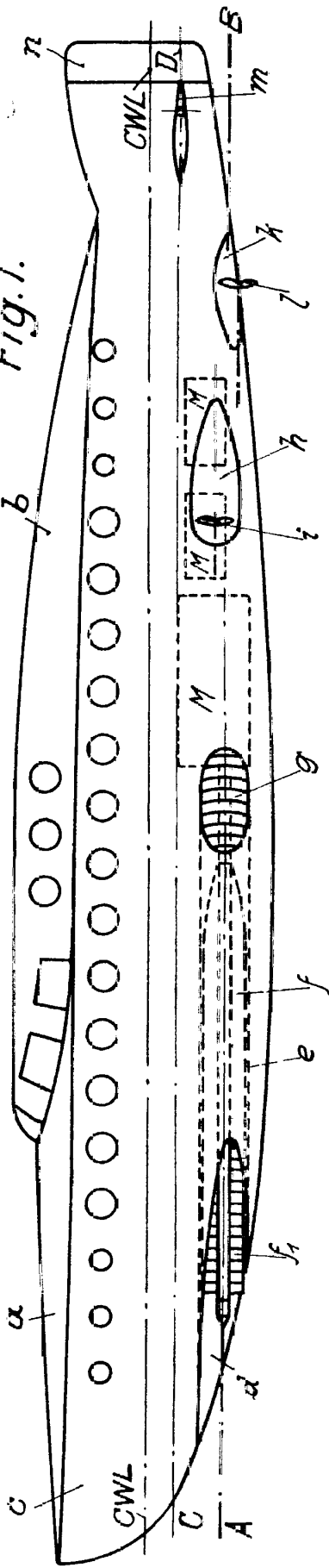


Fig. 2.

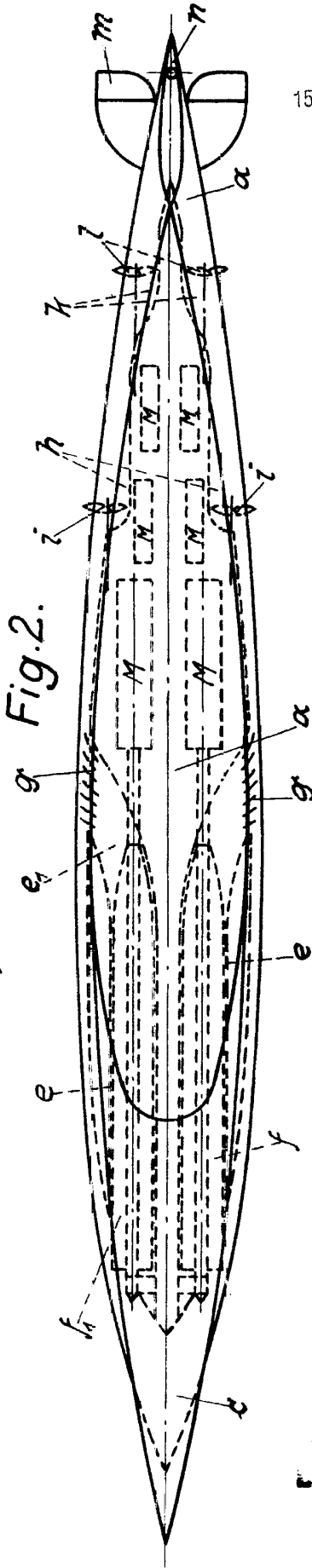
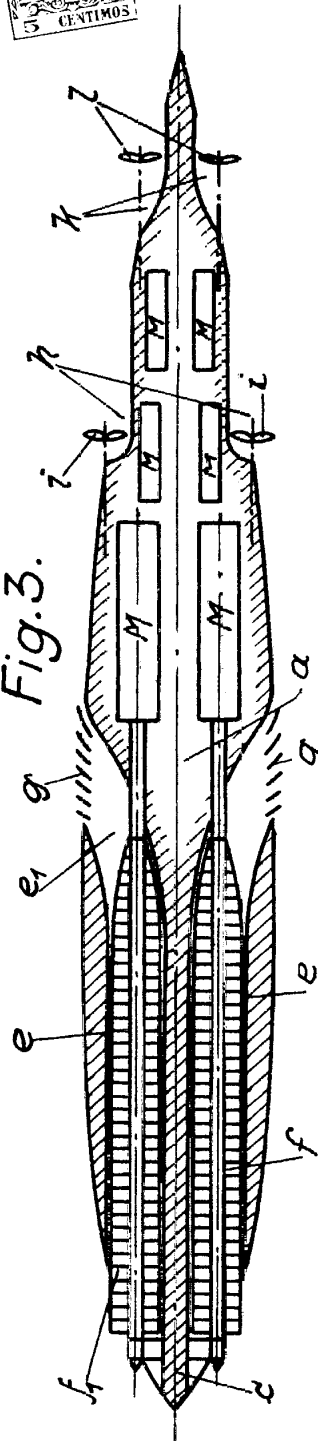


Fig. 3.



LEONARDO LOPEZ  
P.P. *Leonardo*