



MALA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

176014

176014

MEMORIA DESCRIPTIVA  
de una Patente de Invención por 20 años,  
a favor de: D. León Costa - Fosautovich,  
residente en Vigo, Calle de Reconquista  
nº 1, por: "UN TIMÓN COMPENSADO PARA TODA  
CLASE DE BUQUES".

-----

La presente invención se refiere a un nuevo tipo de timón compensado, que puede ser construido y adaptado con aprovechamiento en todos los tipos de buques de propulsión a una o más hélices, y también en buques a vela.

5 Este trabajo es el fruto de intensos estudios en todos los tipos de timones conocidos hasta el día, de los cuales el timón compensado "Simplex" es, sin duda, uno de los más modernos. Sin embargo, en la idea y construcción del tipo citado, existen algunos inconvenientes fundamentales, como por ejemplo, la extracción  
10 del codaste del timón, que es un particular de esencial importancia para un buque, y que va sustituido por una mecha redonda, la alrededor de la cual gira el timón, que está fijada por medio de un dado en la parte inferior del codaste, y por algunos tornillos en su parte alta.

15 No puede nunca ser comparada ésta construcción con la normal, donde el codaste del timón forma todo una pieza con el de la hélice, y que constituye un bastidor muy fuerte que forma el llamado vano de la hélice. Además, en el caso que el buque entre en un bajo fondo, lo que sucede mucho a los barcos, regularmente con la  
20 popa, porque ésta en la marcha está siempre más baja que la proa, la mecha relativamente débil que sustituye al codaste fijo y fuerte, al tener que soportar todo el efecto del golpe, se tuerce, lo que es natural, y aún cuando sea muy poco, impide girar al timón



25 puesto que los cojinetes de éste están adaptados a dicha mecha.  
Esto pone inmediatamente en peligro al barco, con su carga y tripulación.

30 Frente a éste timón moderno, considerando hasta ahora como bueno, el concebido por el solicitante de ésta patente, suprime los inconvenientes citados, e introduce una serie de ventajas que se desarrollan a continuación:

35 a) El timón está formado por dos partes principales; la de popa que está fijada como usualmente por medio de goznes, al codaste. A ésta parte popel del timón, va adaptada otra parte, que forman en conjunto un timón compensado de perfil hidrodinámico, de máximo rendimiento y mínima resistencia, y que requiere el mínimo esfuerzo para la maniobra.

b) La gran ventaja de éste timón consiste en dejar en su sitio normal el codaste del timón, como si fuera para un timón no compensado, de construcción usual.

40 c) Para llegar a ésto, la parte proel del timón tiene un hueco interior, de arriba a abajo, suficiente para permitirle la maniobra máxima, que es normalmente hasta 36 grados, sin tropezar con el codaste, que está situado dentro de ese hueco.

45 Expuestas sus principales características, pasamos a describir detalladamente el objeto de la presente memoria, en relación con las dos hojas de dibujos que se acompañan, en las cuales se representan, en la primera, una forma de realización para un barco de acero (adjunto 1) y en la segunda, lo mismo para un barco de madera, por ejemplo, de pesca, (adjunto 2).

50 Está compuesto el nuevo timón por ejemplo de dos partes principales D y G, pudiendo eventualmente ser de una sola pieza, unidas entre sí por medio de tornillos, remaches, soldaduras eléctrica, o cualquier otra forma de sujeción. Esta unión puede quitarse cuando haya que hacer una revisión de los goznes. Estas dos partes forman como demuestran los adjuntos dibujos, un modernísimo timón compensado de las cualidades ya expuestas.



176014



usuales, u otro procedimiento, sin ser necesaria la ~~meta~~ de hierro (indispensable hasta ahora en los timones compensados) nada más que hasta la parte superior de éste.

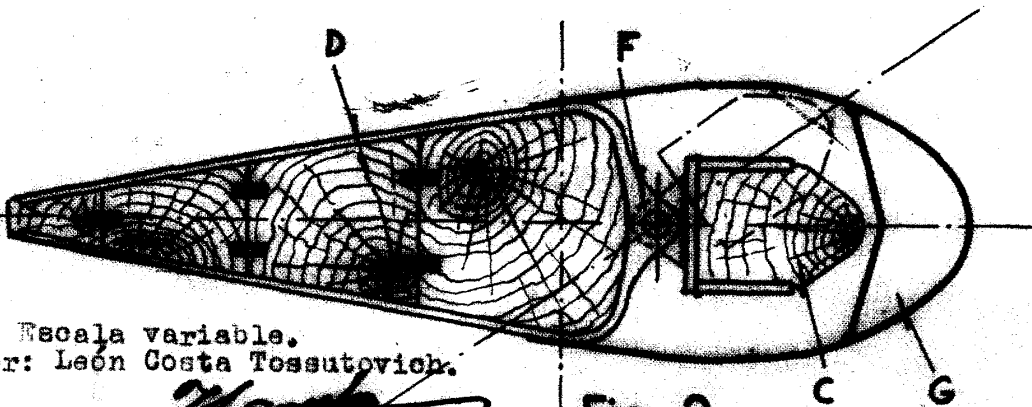
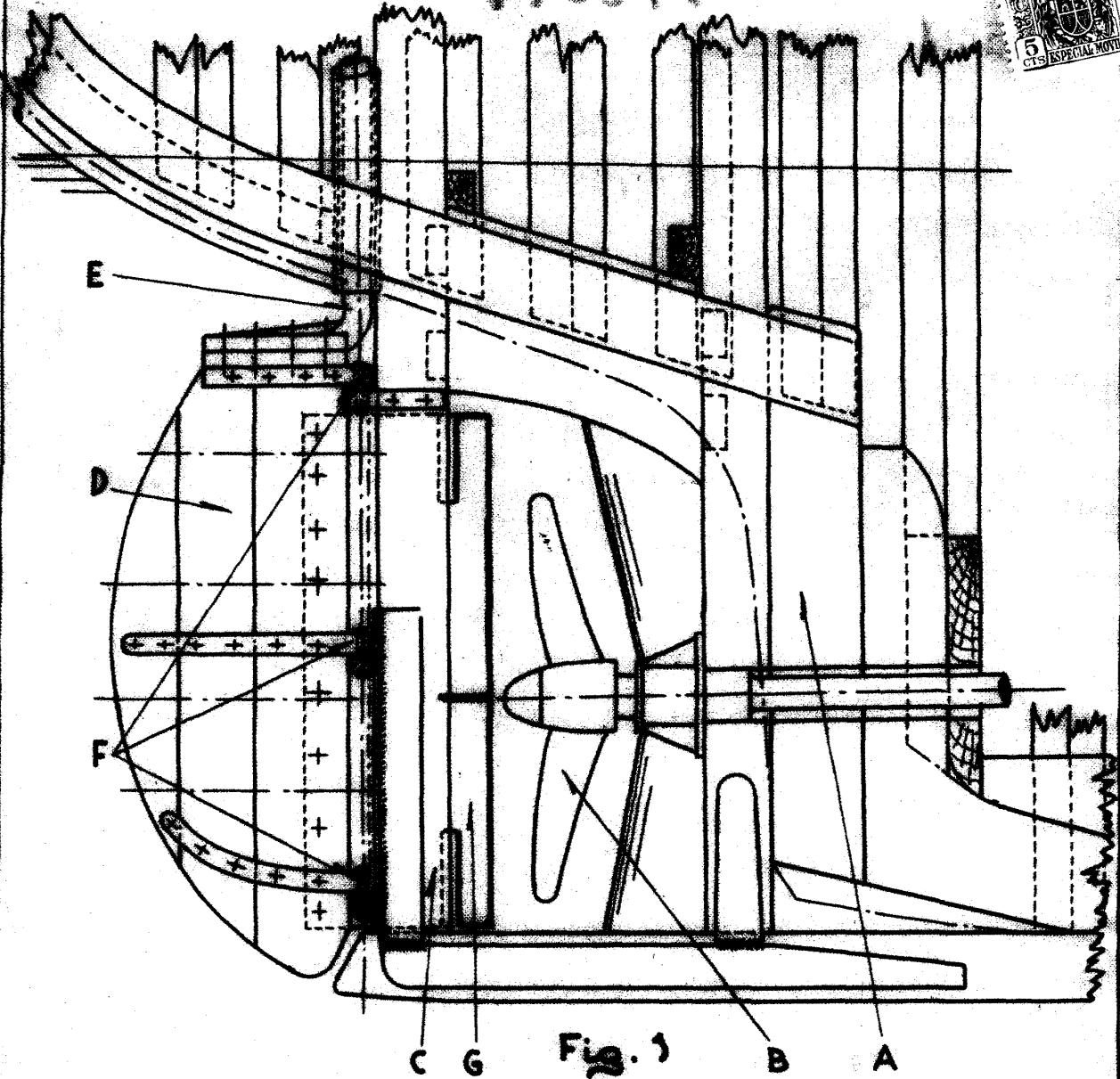
95 3.- Un timón compensado de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque las dos partes constitutivas del mismo, que pueden ser también una sola mencionadas en las anteriores reivindicaciones, van unidas entre sí per cualquiera de los procedimientos usuales, formando un conjunto un perfil hidrodinámico de máximo rendimiento y máxima resistencia.

100 Esta Patente recae sobre "UN TIMON COMPENSADO PARA TODA CLASE DE BUQUES", como queda descrito en la presente Memoria, caracterizado en la anterior Nota y representado en el adjunto Dibujo.

Madrid, 5 de Diciembre de 1946.-

178014

Hoja 1a.



Escala variable.  
Por: León Costa Tessutovich.

*Handwritten signature*

Fig. 2

176014

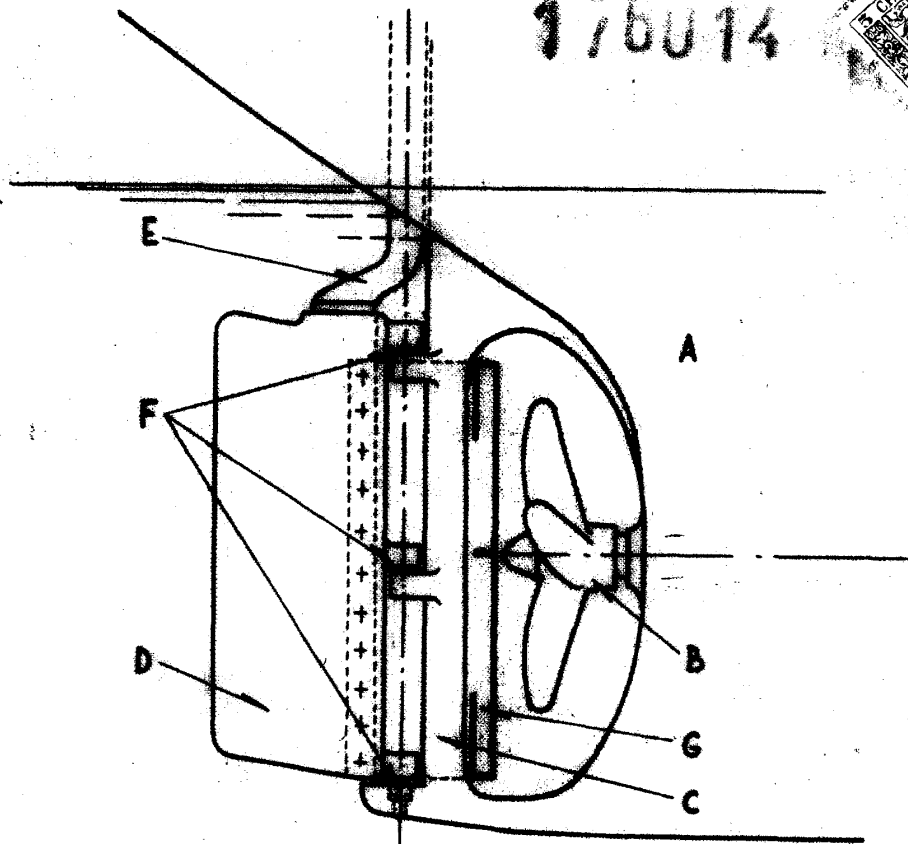


Fig. 1

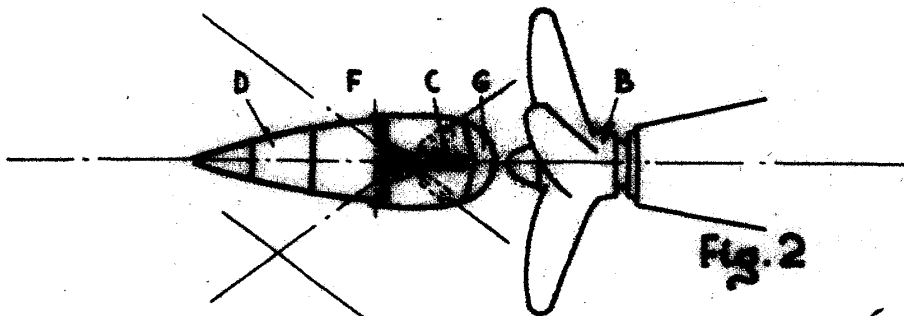


Fig. 2

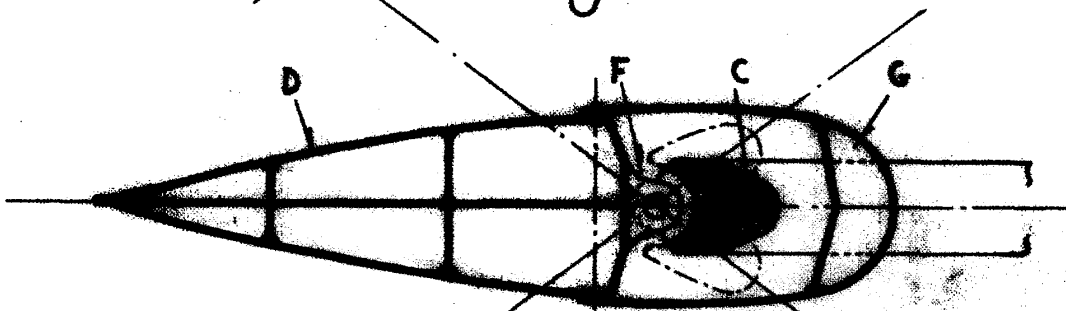


Fig. 3

Escala variable.  
por: León Costa Tessutovich.