

11 MAR



- 2 -

5
blemente de las actualmente conocidas, aportando indudables ventajas en cuanto a volumen después de plegado, peso de la misma, y facilidad de plegado, por cuanto que puede ser fácilmente manipulada por un niño y transportada por él, ocupando un mínimo espacio permitiendo su transporte por un automóvil hasta el lugar en que ha de ser desplegada para su uso.

10
Esta embarcación deportiva perfeccionada, presenta como característica fundamental, la disposición de unas planchas de fibra de vidrio, dos de las cuales, corresponden al fondo o quilla de la embarcación y se aplican a testa una de otra, con interposición de una banda de tejido impermeable, mientras que las otras dos planchas, corresponden a la cubierta, y llevan practicada una amplia
15
escotadura en el centro, de forma que las escotaduras de las dos planchas de cubierta, quedan enfrentadas, formando una escotilla, que se cubre por medio de un burlete ajustado de goma o material similar, al objeto de que los cantos de dicha escotadura, no puedan dañar en ningún momento al conductor de la embarcación.
20

Entre las dos planchas que forman la cubierta y en las partes correspondientes a proa y popa, se dispone una banda de tejido impermeable, que une dichas planchas, estrechándose según se aproxima a proa y popa, para que, al desplegarse la embarcación, no se produzcan arrugas y al propio tiempo para que la proa y popa, adopte la
25
forma apropiada con la curvatura requerida.

Circundando la embarcación, de forma que se unen las planchas de cubierta con las de quilla, se dis-



sentar únicamente el aspecto de mero ejemplo informativo, deberán ser examinadas con amplio criterio y sin carácter limitativo alguno.

Las figuras representadas en las dos hojas de dibujos que se acompañan, exponen como a continuación se determina:

Figura 1.- Proyección general en perspectiva de la embarcación deportiva perfeccionada, totalmente desplegada y lista para su uso.

Figura 2.- Sección longitudinal en alzado de la figura 1, con la disposición interna de los mamparos encastrados en las muescas practicadas en los nervios de las planchas de cubierta y quilla.

Figura 3.- Sección transversal A-B en alzado de la figura 2, donde se observa frontalmente uno de los mamparos fijados a las muescas de los nervios incorporados en las planchas de la cubierta y quilla, correspondiente a su plano interno, así como los nervios longitudinales externos de las planchas de quilla, en evitación de que la parte de tejido impermeable pueda rozar con el suelo.

Figura 4.- Perspectiva de la tabla que constituye el asiento, con el respaldo articulado plegable.

Figura 5.- Planta general de la embarcación en su primera fase de plegado, quedando alojados los mamparos acostados en uno de los lados, y la tabla de asiento y respaldo debidamente plegada en el otro lado.

Figura 6.- Planta de una de las planchas de quilla, provista de los nervios longitudinales interrumpidos en el lugar apropiado, para el encastre de los referidos mamparos en su operación de desplegado, así como de otros



nervios de mayor longitud situados en el plano externo, para que el tejido que une las dos planchas de quilla, no choque el suelo.

5 Figura 7.- Planta interior de una de las planchas de cubierta, con la escotadura central a la que se le acopla un burlete de goma, así como de los nervios de encaje de los travesaños en su operación de desplegado.

10 Siempre refiriéndonos a las hojas de dibujos que se acompañan, hay que hacer constar que, en sus distintas figuras representadas se han incorporado acotaciones numéricas, relacionadas con las descripciones que se realizan a continuación, facilitando de éste modo su inmediata localización, siendo -1-, las planchas correspondientes a la quilla, las cuales quedan unidas entre sí, por medio de una
15 banda de tejido impermeable -2-, que se estrecha por los extremos correspondientes a proa y popa, para que, al producirse el desplegado de la embarcación, no se formen arrugas.

20 Superiormente, se dispone de las planchas -3-, que corresponden a la cubierta, y llevan practicadas una escotadura central -4-, de forma que las escotaduras de las dos planchas -3-, queden enfrentadas, para montar el burlete -5- de material elástico, en evitación de que el canto de las planchas, puedan dañar al usuario, disponiéndose asimismo en las partes correspondientes a proa y
25 popa de forma que unen las planchas de cubierta -3-, unas bandas de tejido impermeable -6-, que se estrechan por los extremos -7-, imposibilitando la formación de arrugas, al producirse el desplegado de la embarcación.

11 MAR 1971



- 6 -

Las planchas de quilla -1- y las de cubierta -3-, se unen por los lados de la embarcación entre la proa y la popa, mediante unas bandas de tejido -8-, que se estrechan los extremos -9-, con el fin de agudizar las partes de proa y popa, produciéndose el plegado por las bandas -2-, -6- y -8-, dada su flexibilidad, mientras que las planchas -1- y -3-, dada su rigidez, únicamente permiten su curvatura hacia los extremos de proa y popa.

Para proceder al desplegado de ésta embarcación, se dispone de unos mamparos -10-, constituidos de plancha y en forma de rombo con los ángulos achaflanados, que se introducen por la escotilla que forma el marco -5-, ajustando sobre los nervios internos -11-, existentes en las planchas de cubierta -3-, y sobre los nervios internos -12- situados longitudinalmente, en las planchas de quilla -1-, de forma que por presión, se desplaza el travesaño apoyado de canto sobre éstos nervios, hasta que se aloja en los encastres -13-, en donde queda situado y enclavado, ocasión que determina el desplegado de la embarcación, presentando dichos mamparos -10-, unos orificios -14-, por donde puedan asirse por parte del usuario, para su manipulación en las operaciones de plegado o desplegado.

Las planchas de quilla -1- en su plano externo y en contacto con el agua, disponen de los nervios longitudinales salientes -15-, que protegen la banda de tejido -2-, evitando rozamientos de ésta sobre el suelo, que pudieran dañarlo o romperlo, constituyendo éstos nervios la verdadera quilla de la barca.

Para permitir acomodarse el usuario en el



interior de la embarcación, se ha dispuesto la plancha -16-, que forma un asiento en el fondo de la escotilla, quedando entre ésta plancha y las de quilla, un a modo de sollado llevando superiormente y articulando por medio de las bisagras -17-, el respaldo -18-, que resulta saliente por la escotilla, y apoyado sobre el burlete que la circunda.

Estimando ampliamente descritas todas y cada una de las partes que forman la embarcación deportiva perfeccionada, a que nos venimos refiriendo, solamente resta consignar la posibilidad de construirse en variedad de materiales, tamaños y formas, pudiendo igualmente introducirse en su constitución, aquellas variaciones de tipo constructivo que la práctica aconseje, siempre y cuando las mismas no sean capaces de alterar los puntos esenciales, puestos de manifiesto en la siguiente

NOTA REIVINDICATORIA

Los puntos no conocidos ni practicados en España que se presentan para su exclusiva reivindicación en este Modelo de Utilidad, son:

1.- Embarcación deportiva perfeccionada, caracterizada por comprender unas planchas rígidas agrupadas dos a dos siendo la pareja de planchas correspondientes a la quilla o fondo de la embarcación, en forma rectangular con el canto longitudinal exterior, redondeado por los extremos, quedando unidas éstas dos planchas, por medio de una banda de tejido impermeable, que se estrecha por los extremos correspondientes a proa y popa, mientras que las planchas superiores correspondientes a la cubierta, presentan una esco-

11 MAR



- 3 -

5 tadura practicada en el centro de uno de los cantos longi-
tudinales, encontrándose las escotaduras de ambas planchas
enfrentadas y unidas por medio de un modo de burlete elás-
tico formando la escotilla de la embarcación, uniéndose las
10 dos planchas superiores de cubierta en sus extremos de proa
y popa, por medio de una banda de tejido impermeable, dis-
poniéndose asimismo en los laterales de la embarcación, unión
de los cantos de las planchas de cubiertas y quilla, de
unas bandas de tejido que discurren de proa a popa, estre-
chándose por éstos puntos, para que al desplegarse la em-
barcación, no se produzcan arrugas en la lona.

15 2.- Embarcación deportiva perfeccionada, caracte-
rizada por comprender unos mamparos lumineros en forma sen-
siblemente romboédrica, con los ángulos achaflanados, que se
disponen por la escotilla, introduciéndolos verticalmente
en el interior de la embarcación y apoyando por sus cantos
sobre unos nervios longitudinales practicados en los pla-
nos internos de las planchas de cubierta y quilla, según
la precedente reivindicación, hasta que encastran en unas
20 muescas practicadas en dichos nervios, permaneciendo en -
este punto retenidas, mientras la embarcación permanece -
desplegada, presentando las planchas de quilla en su plano
externo en contacto con el agua, otros nervios longitudina-
les, que resguardan la banda de lona contra posibles roces
25 con el suelo, disponiéndose de una tabla alojada en el fon-
do de la embarcación introduciéndola por la escotilla, que
sirve de asiento, con un tablero articulado para el respal-
do, saliente de la escotilla.

3.- " EMBARCACION DEPORTIVA PERFECCIONADA ", de



conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de OCHO hojas escritas ó mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Madrid, 11 MAR 1902

Por autorización del interesado.



Fig. 1

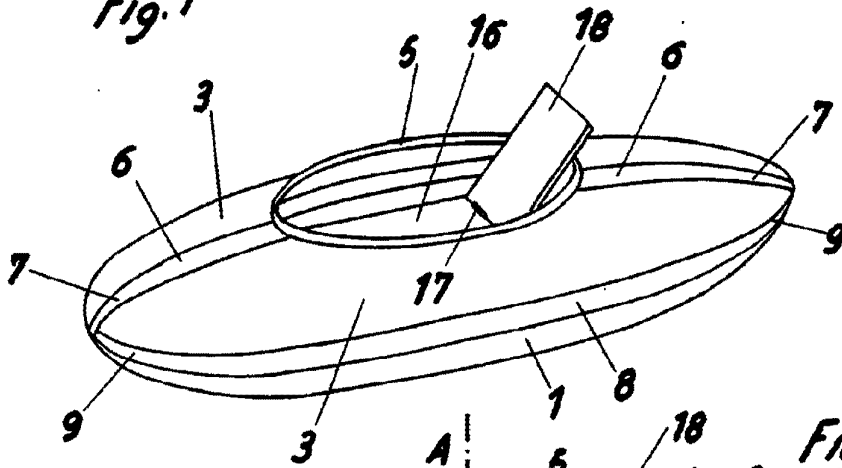


Fig. 2

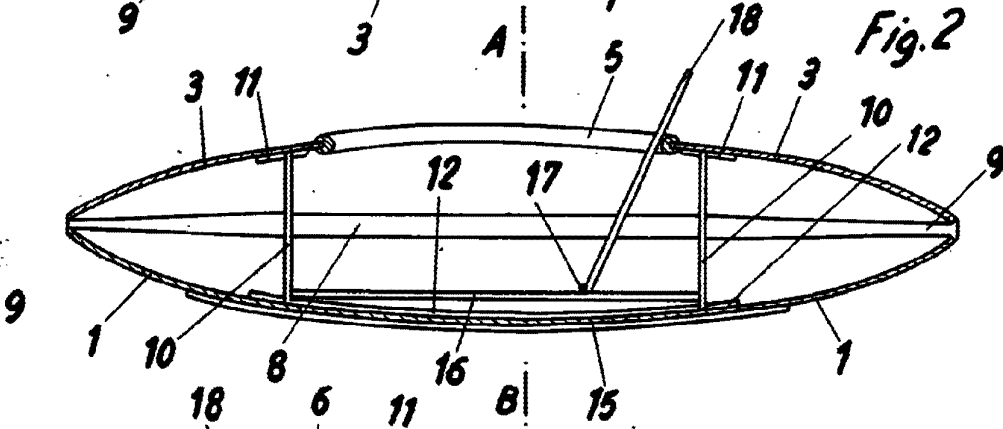


Fig. 3
Sección A-B

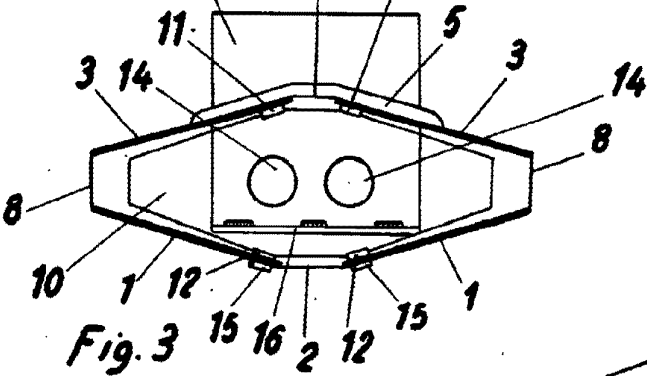
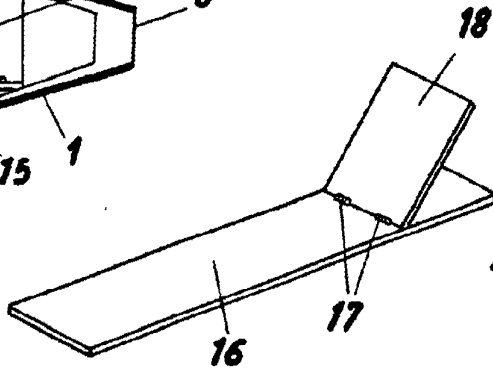


Fig. 4



Escala variable

MADRID 11 MAR 1912



11 MAR

Fig. 5

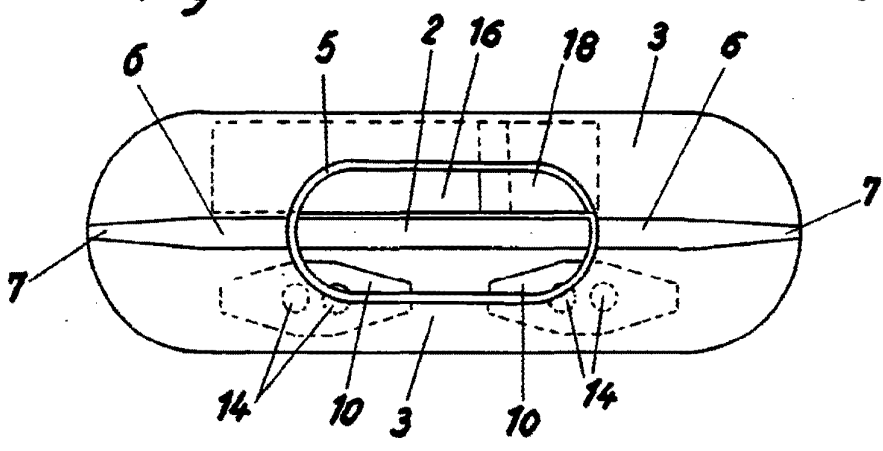


Fig. 6

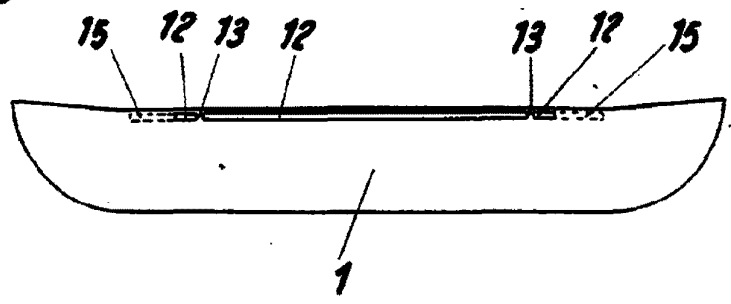
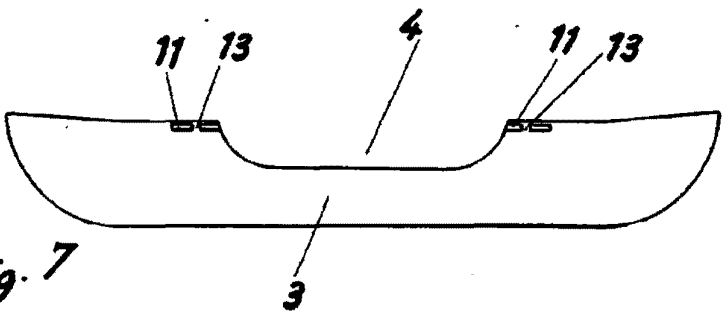


Fig. 7



Escala variable

MADRID 11 MAR 1972