

147474

181081

181081

56 OCT



P.- 51.159

SECCION TECNICA

CLASIFICACION I. P. C.

CLASE B 63

SUBCLASE B

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar MODELO DE UTILIDAD en ESPAÑA por VEINTE años

A nombre de IBERMAQ, S.A.

entidad española

con domicilio en Avda. del Generalísimo, 87, Madrid.

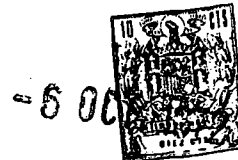
por: "UNA EMBARCACION DEPORTIVA DE ACCIONAMIENTO POR REACCION"

(Clase Internacional B63b)

28-9-72

- 1 -

181081



El presente invento se refiere a una nueva embarcación deportiva, del tipo de reacción, que tiene características mejoradas de velocidad, estabilidad, maniobrabilidad y seguridad, gracias a un diseño especial de la obra viva, que le permite, además, navegar en una profundidad mínima de agua.

La impulsión o accionamiento de la embarcación se efectúa mediante un chorro de agua lanzado hacia atrás por un dispositivo de turbina situado en el interior de un conducto longitudinal trasero. Este sistema de impulsión le confiere una velocidad considerable, de hasta cuarenta y cinco Km/hora, a la vez que con el mismo se evitan los peligros de las hélices sobresalientes de los sistemas de impulsión habituales.

Lo que proporciona a la embarcación sus verdaderas características nuevas y mejoradas es según se ha dicho, el especial diseño de la obra viva, que está constituida por una embarcación de superficies que favorece el deslizamiento de la nave sobre el agua a la vez que refuerza la estructura de la misma.

Para una mejor comprensión del objeto de la presente solicitud se hará referencia en lo que sigue a una realización de la misma, ilustrada en los dibujos que se acompañan, en los cuales:

La figura 1 es una vista en perspectiva de la



embarcación desde abajo;

La figura 2 es una vista en planta desde arriba;

La figura 3 es una sección del perfil de la obra viva, tomada por la línea A-A de la figura 2; y

5 La figura 4 es una sección del perfil de la obra viva, tomada por la línea B-B de la figura 2.

Como se aprecia claramente en la figura 2, el casco 1 de la embarcación tiene una línea de contorno trapezoidal, alargado en sentido de popa a proa, curvándose los costados ligeramente hacia adelante de manera convergente hacia unirse mediante ángulos redondeados a la parte de proa, que está ligeramente curvada de manera convexa.

La configuración externa de la obra viva de la nave, que constituye el objeto esencial del presente invento, está determinada por la siguiente combinación de superficies (figura 1). Dos superficies longitudinales, centrales e iguales, que parten aproximadamente del tercio posterior de la obra viva, cuyas dos superficies se unen en la línea teórica 3 de la quilla y se extienden hacia adelante al tiempo que se ensanchan ligeramente, curvándose hacia arriba y formando entre sí un ángulo curvilíneo muy obtuso que se va cerrando ligeramente a medida que se aproxima a la proa, terminando estas dos superficies en la proa, cerca de la línea de contorno de la misma y ocupando toda la anchura de ésta.

181081



En la figura 4 puede apreciarse con más claridad el ángulo curvilíneo, muy abierto, que forma las dos superficies 2 en su unión con la línea teórica 3 de la quilla.

5 Detrás de las superficies 2 hay otras tres superficies centrales o de fondo, cuyos límites externos están constituidos por las dos aristas 6 en que se prolongan los márgenes externos de las anteriormente citadas, de cuyas tres superficies, la central 4 (figuras 1 y 3) es casi plana, con un ligero abombamiento, y las laterales 5, que
10 son más estrechas, se inclinan hacia dentro desde las citadas aristas laterales 6. Como se puede apreciar en la figura 1, las líneas 7 de unión de la superficie central 4 con las laterales 5 se curvan ligeramente convergiendo hacia dentro y terminando suavemente dentro de la parte trasera
15 de las superficies 2.

Las superficies que se acaban de describir, que forman el fondo propiamente dicho de la embarcación, están limitadas a ambos lados por dos superficies 8 que parten de popa con una inclinación lateral de cerca de 45°
20 (véase la figura 3) y que se estrechan en forma de huso a medida que avanzan hacia proa, hasta terminar en punta junto a los extremos delanteros de las dos superficies 2 primeramente descritas.

Finalmente, todo el conjunto de superficies descritas está rodeado por una estrecha superficie periférica
25

181081



vertical 9 que termina en la línea de contorno formando los costados y la proa, terminando estas superficies por atrás en una popa del denominado tipo de espejo.

Como se puede apreciar en la figura 1, la obra viva aparece dividida transversalmente en cinco partes cuyas líneas de separación determinan en cada una de las superficies que se han descrito en lo que antecede aristas de cambio de dirección muy obtusas y suaves, de manera que la curvatura de las superficies citadas que forman la obra viva no es continua, sino que varía ligeramente en cada una de las citadas aristas, aunque éstas apenas son visibles en la embarcación real.

15

REIVINDICACIONES

20

Los puntos que como característica de novedad que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los siguientes:

25

1.- Una embarcación deportiva de accionamiento por reacción, mediante la impulsión de un chorro de agua hacia atrás lanzado por un dispositivo de turbina situado



en el interior de un conducto longitudinal trasero, cuyo casco tiene una línea de contorno trapecial alargado en sentido de popa a proa curvándose los costados ligeramente hacia adelante de manera convergente hasta unirse mediante ángulos redondeados a la parte de proa ligeramente curvado, caracterizada porque la configuración externa de la obra viva está constituida por una combinación de superficies que favorece el deslizamiento de la nave sobre el agua a la vez que refuerza la estructura del casco, determinada por las siguientes partes: dos superficies longitudinales centrales e iguales que parten de aproximadamente el tercio posterior de la obra viva, que se unen en la línea teórica de la quilla y que se extienden hacia adelante ensanchándose ligeramente y curvándose hacia arriba mientras forman entre sí un ángulo curvilíneo de lados cóncavos que se cierra ligeramente a medida que avanza hacia la proa, terminando estas dos superficies en la proa cerca de la línea de contorno de la misma, ocupando toda la anchura de ésta; tres superficies centrales, posteriores, cuyos límites externos están constituidos por las dos aristas en que se prolongan los márgenes externos de las anteriormente citadas, de cuyas tres superficies la central es casi plana, con un ligero abombamiento, y las laterales, más estrechas, se inclinan hacia dentro desde las citadas aristas laterales;

181081



dos superficies laterales que parten de popa con una inclinación lateral de cerca de 45° y que se estrechan a medida que avanza hacia proa en forma de huso hasta terminar en punta junto a los extremos delanteros de las dos superficies primeramente citadas; y finalmente, una estrecha superficie periférica vertical que rodea la obra viva que termina en la línea de contorno formando los costados y la proa, terminando estas superficies en una popa del tipo de espejo.

2.- Una embarcación según la reivindicación 1, caracterizada porque la obra viva está dividida transversalmente en cinco partes que determinan en cada una de las superficies citadas aristas muy obtusas de cambio de dirección, de modo que la curvatura de las superficies que forman la obra viva no es continua sino que varía ligeramente en cada una de las citadas aristas.

3.- Una embarcación deportiva de accionamiento por reacción.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

P.A.

Alberto de la Torre
Per Pousa

26 OCT 1972

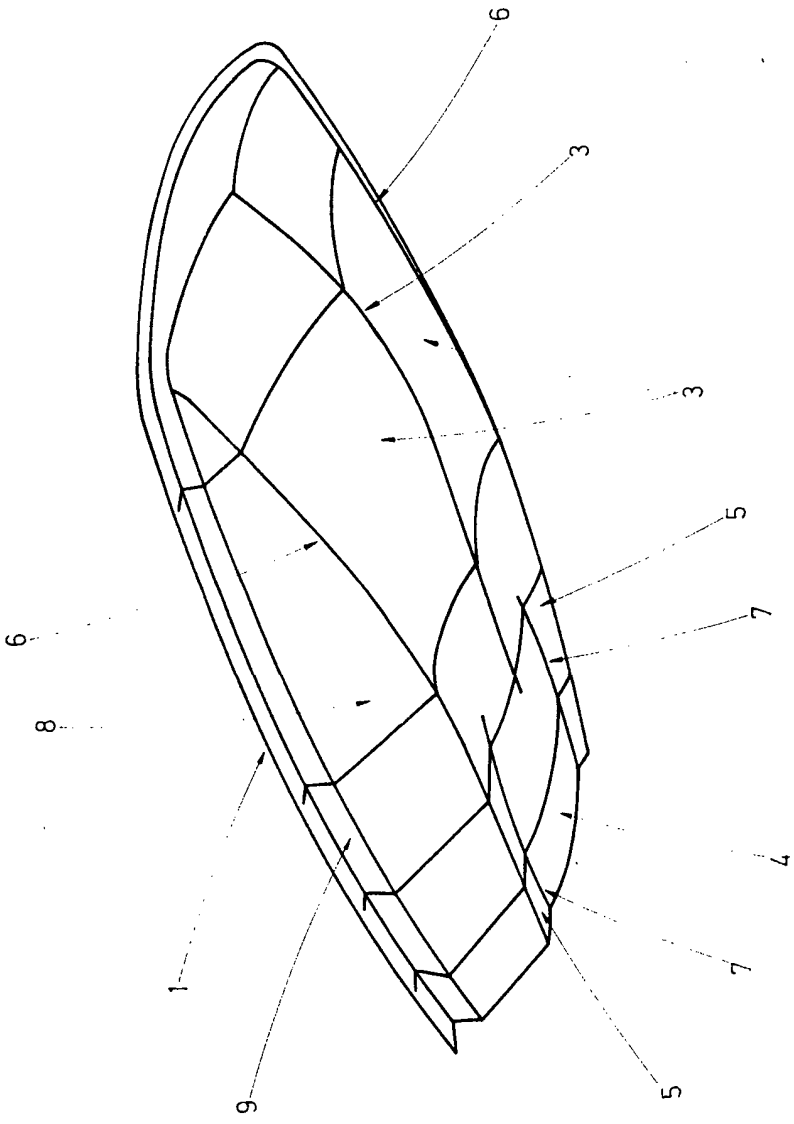
28-9-72
MCM

101091



601

FIG.1



Alberto de Elizaburu
Per Focsa



181081

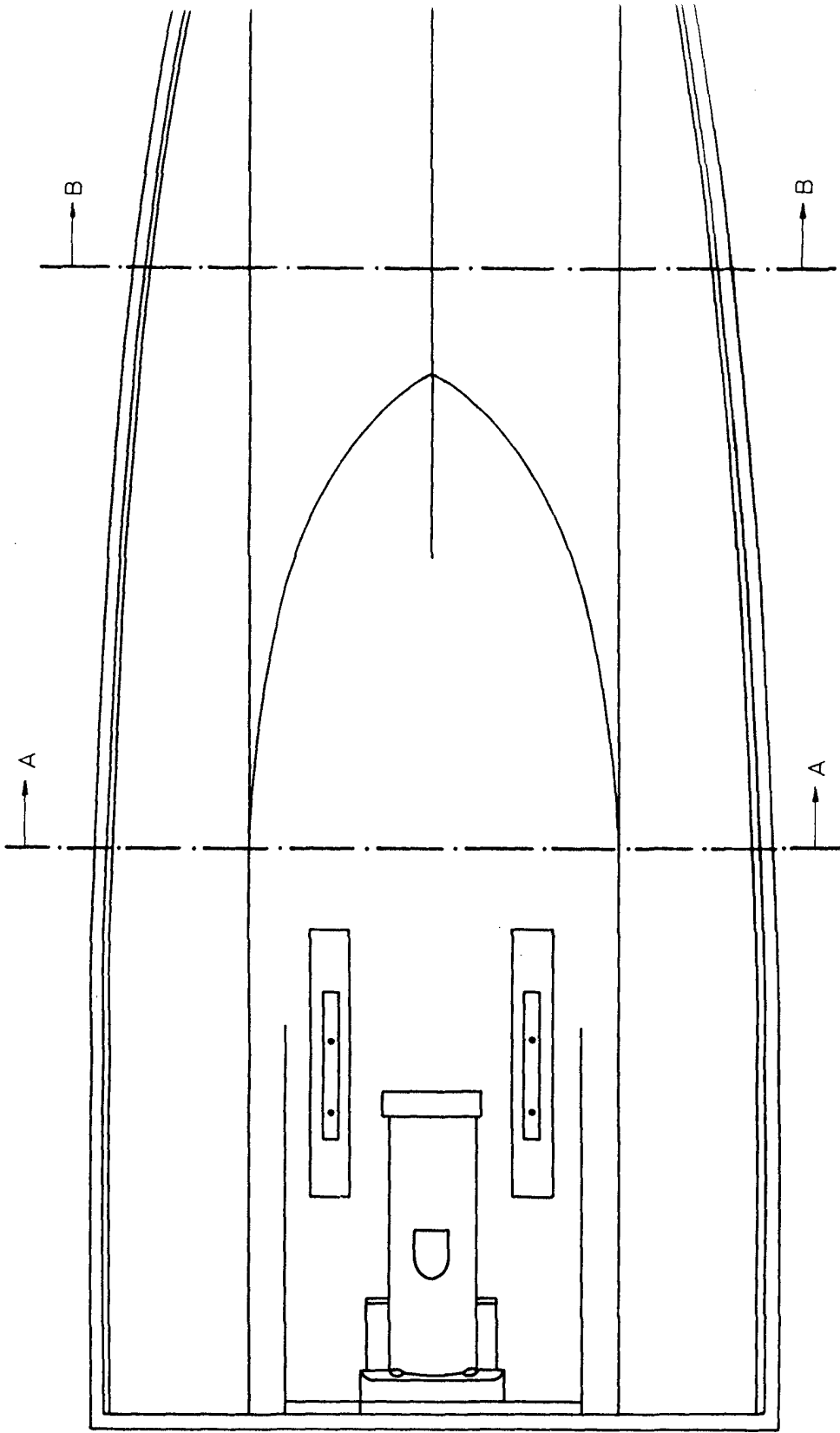


FIG.2

10.0.77



Prof. K. K. K.
Prof. K. K. K.

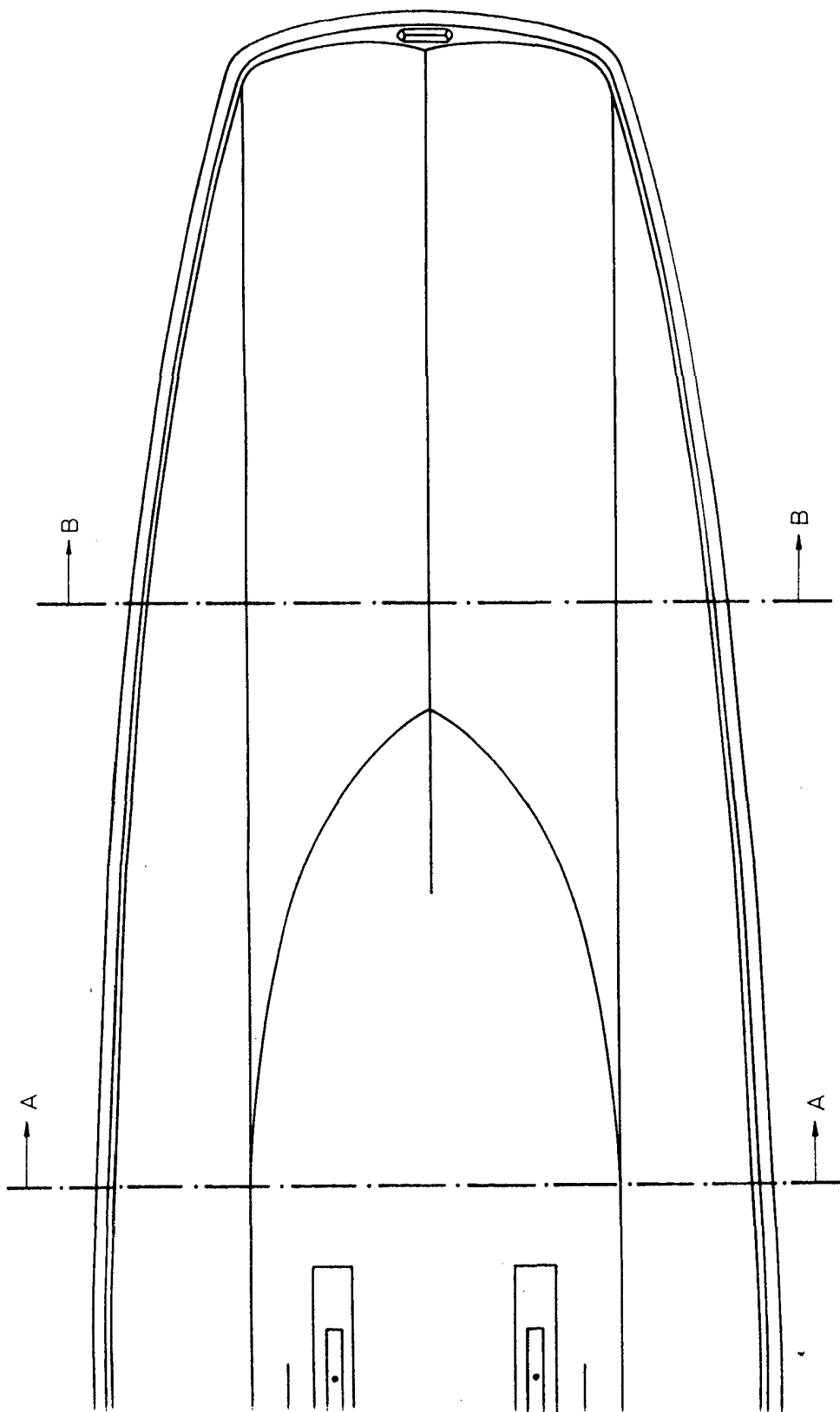


FIG.2

781004



FIG.3

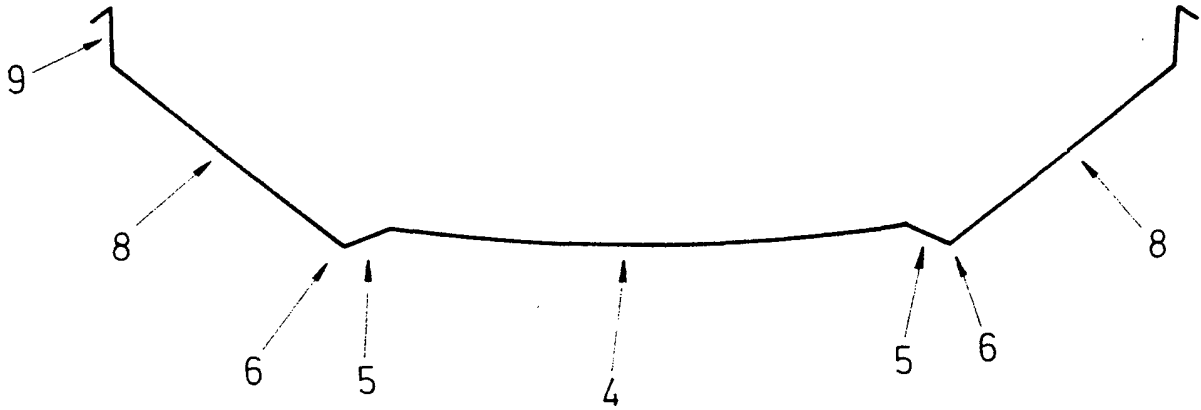
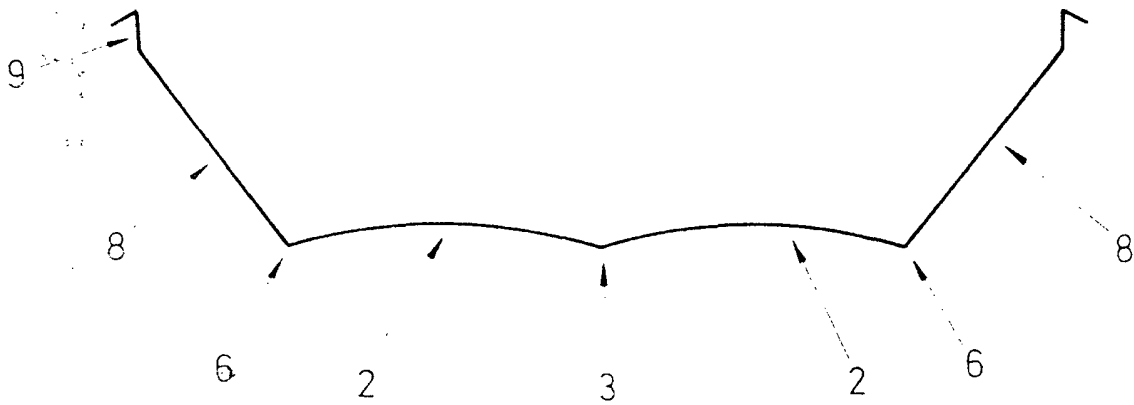


FIG.4



Alberic de Bazzani,
Per Feden. *[Signature]*