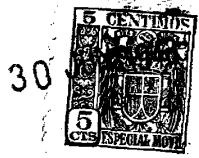


18 4358



184358

EB/. -

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de Invención, por veinte años, por: Mejoras en la construcción de botes salvavidas : a favor de Don Ivan Rupert Fleming y Don Frank Elder Fleming, residente en Liverpool 3 - Inglaterra - Tower Building - Water Street -

Este invento se refiere a mejoras en o relativas a botes y concierne particularmente a las mejoras en o relativas a botes salvavidas (a los que se hace referencia en lo que sigue como a bote salvavidas de la clase especificada) del tipo ordinario tales como se conocen oficialmente bajo las Regulaciones del Ministerio de Comercio como botes de la clase 1. Tales botes están provistos a cada lado de tanques de aire u otros medios de flotación debajo de los bancos laterales de proa a popa, envoltura de tanque que está asegurada inmediatamente en frente de dichos bancos definiendo los límites laterales de lo que pudiera denominarse sentina del bote.

Un objeto del presente invento es el de mejorar la capacidad de transporte de pasajeros de los botes salvavidas o alternativamente el de proveer más espacio y comodidad para los pasajeros y al mismo tiempo facilitar el movimiento de pasajeros por el bote.

Segun el presente invento se ha previsto un bote teniendo su interior sin estar obstruido por bancos de remeros e similares piezas transversales que se extienden de lado a lado del bote, por



2. -

lo que se facilita el movimiento de extremo a extremo del bote, es -
tando enfrentada la acomodación en el bote para los ocupantes senta -
dos del mismo a lo largo de la longitud del bote.

Según otra característica del presente invento se ha pre -
5 visto un bote salvavidas de la clase especificada y teniendo una sen -
tina no obstruída por bancos de remeros o similares miembros transver -
sales, por lo que el movimiento de extremo a extremo del bote es fa -
cilitado y teniendo también acomodación para sentarse en dicha sen -
tina para los ocupantes sentados del mismo enfrentados a lo largo
10 de la longitud del bote.

En lugar de los asientos normales de los bancos de remeros,
el bote, según el presente invento, puede tener un asiento longitu -
dinal o una fila de asientos longitudinalmente espaciados soportada
por puntales desde las vigas del piso o sobrequilla o desde una cu -
15 bierta de sentina en la sentina del bote, preferentemente al nivel
normal de los asientos de remeros. En el caso de un asiento común
longitudinal, los ocupantes serán capaces de sentarse a horjacadadas
de manera que pueden dar cara a lo largo de la longitud del bote.

La acomodación de asiento para los ocupantes dando cara a
20 lo largo de la longitud del bote está destinada a ser ocupada, lo
menos parcialmente por personas que utilizan remos o manejan un dis -
positivo propulser a mano del tipo Fleming.

Es conveniente disponer una cubierta de sentina en el bote
sobre la que los ocupantes puedan moverse por el bote y esta cubier -
25 ta de sentina puede disponerse interponiendo parte de la estructura
del bote entre la misma y los lados del bote, para compensar por lo
menos en parte cualquier pérdida de rigidez transversal o resisten -
cia a la compresión debida a la eliminación de los bancos de reme -
ros. Durante el descenso del bote pueden disponerse bancos provisio -
30 nales de remeros o riestrar portátiles o vigas para reforzar el bote



contra daños debidos a choques contra el costado del buque.

El invento se describirá ulteriormente a título de ejemplo, con referencia a los adjuntos dibujos. En los dibujos:

5 La figura 1 es una vista en perspectiva de un modo de realización de un bote salvavidas del tipo especificado incorporando las mejoras según el presente invento.

La figura 2 es una vista en sección transversal del bote mostrado en la figura 1.

10 La figura 3 es una vista en sección transversal semi-esquemática de otra forma de ejecución del invento como se aplica a un bote salvavidas contruido principalmente de metal, y

La figura 4 es otra vista en sección transversal del bote mostrado en la figura 3.

15 El bote mostrado en las figuras 1 y 2 comprende un casco 10, bancos 11 laterales de proa a popa debajo de los cuales están situados tanques 12 de flotación, estando cerrada la delantera del espacio debajo de los bancos en la parte superior por la envoltura de tanque 13. La envoltura de tanque define los límites laterales de una sentina 14. Unos bastidores 15 laterales de hierro en ángulo están asegurados al costillaje 16 del casco a intervalos espaciados
20 a lo largo de la longitud del bote debajo de los bancos laterales 11 y entre los vecinos tanques 12 de flotación. Unas barras 17 longitudinales de enlace están aseguradas a estos bastidores y miembros 18 transversales de hierros en ángulo para extenderse entre los bastidores 15. Otras barras de enlace 19 están fijadas a los lados inferiores de los miembros transversales 18. Los miembros transversales 18 soportan a una cubierta 20 portátil alojada en la sentina del bote y situada a alguna distancia sobre el piso 21 del bote. Un soporte adicional para los miembros transversales 18 está previsto
25 por pilares 22 montados sobre la sobrequilla 23.
30



4. -

Se observará que el bote no está provisto de bancos de remeros pero para proveer una acomodación de asiento para los remeros o para los operadores de un mecanismo de propulsión a mano del tipo Fleming que necesitan sentarse enfrentándose a lo largo de la longitud del bote, está prevista una fila de asientos 24 a modo de tablas, estando espaciados dichos asientos a lo largo del centro del bote y estando al mismo nivel que los bancos laterales 11. Los asientos 24 están soportados sobre los pilotes 25 montados sobre los miembros transversales 18. Se observará que la eliminación de los bancos para remeros facilita grandemente el movimiento de los ocupantes del bote de extremo a extremo del mismo sobre la cubierta 20. Los miembros transversales 18 y la cubierta de sentina 20 conjuntamente con los bastidores 15 compensan lo menos en parte la pérdida de la resistencia contra la compresión debida a la eliminación de los bancos de remeros. La envoltura 13 de tanque puede ser utilizada para ampliar los bancos laterales 11 hasta los asientos 24 de manera que se convierten dichos bancos y asientos en una cubierta superior, como se muestra en líneas de puntos en la figura 2, y puede ser desmontable al bajar así por lo menos algunas de las tablas de envoltura del tanque durante la botadura del bote y en tiempo tormentoso para conferir una fuerza adicional contra la compresión o el aplastamiento. Los tanques de alimentos 26 y los tanques para agua 27 pueden situarse debajo de los asientos 24 que pueden tener una porción central portátil, mientras que se provee abundante espacio adicional de almacenaje debajo de la cubierta 28 de sentina. El mástil M, los remos O, etc., pueden almacenarse contra los pilotes 25.

El bote mostrado en las figuras 3 y 4 es similar en algunos aspectos al que acaba de describirse con referencia a las figuras 1 y 2, y en el que se han utilizado letras de referencia apropiadas semejantes para indicar partes análogas. En esta forma de ejecución



5. -

del invento, sin embargo, los asientos 24 están soportados sobre pilotes 25 montados sobre vigas 29 transversales del piso longitudinalmente espaciadas y la cubierta portátil de sentina es soportada parcialmente sobre barras 19 de enlace longitudinales aseguradas a dichos pilotes. En este caso también se ha previsto un refuerzo transversal contra el aplastamiento, mediante la cubierta 20 de sentina y los bastidores 15 y también por las vigas 29 del piso, que están aseguradas a los bastidores 15 mediante placas 30 de escudete y los pilotes 25 y asientos 24. Las palancas 31 de un mecanismo propulsado a mano del tipo Fleming, véase la figura 4 pueden estar pivotadas sobre las barras 19 longitudinales de enlace.

El bote mostrado en las figuras 3 y 4 también tiene una forma de construcción de casco de metal que comprende una quilla 32 de metal, una traca 33 vertical de arrufo, que es recta en una considerable porción de su longitud, de manera que el bote tiene en efecto costados rectos en la mayor parte de su sección en el centro del bote, una traca 34 de pantoque que es plana (excepto en sus extremos en que forma la proa y la popa del bote) y se extiende hacia dentro en un ángulo relativamente pequeño desde el borde inferior de la traca de arrufo a la que está soldada la misma en 35, y finalmente una traca 36 ancha del fondo (que puede comprender una o más secciones soldadas entre sí en sus bordes longitudinales) se extiende desde el borde inferior de la traca de pantoque hasta la quilla 32, estando soldada a ambas como se indica en 37 y 38 respectivamente.

El revestimiento del bote que acaba de describirse está soldado a los bastidores 15, que en este caso están en forma de mamparos transversales, y unos mamparos 39 longitudinales están soldados a los bordes interiores de dichos bastidores 15, mientras que unas placas de cierre 40 están soldadas a los bordes superiores de



3. - Mejoras en la construcción de botes salvavidas, según las reivindicaciones precedentes, caracterizadas porque dicha acomodación de asiento se halla al nivel normal del asiento del banco de remeros o próximo a dicho nivel.

5 4. - Mejoras en la construcción de botes salvavidas, según las reivindicaciones precedentes, caracterizadas porque tienen una cubierta de sentina que está espaciada encima de las vigas del piso o fondo del bote y está montada en la estructura del bote para reforzar el bote contra el aplastamiento.

10 5. - Mejoras en la construcción de botes salvavidas, según las reivindicaciones precedentes, caracterizadas por bancos laterales de proa a popa, bastidores laterales, longitudinalmente espaciados debajo de dichos bancos y asegurados al revestimiento del bote, y una cubierta de sentina espaciada sobre el fondo del bote y soportada entre dichos bastidores laterales.

15 6. - Mejoras en la construcción de botes salvavidas, según las reivindicaciones 1 á 4, caracterizadas por tener bancos de proa a popa a lados opuestos del bote, mamparos transversales longitudinalmente espaciados debajo de dichos bancos, vigas del piso conectadas entre mamparos transversales opuestos, mamparos de proa a popa conectados a una prolongación entre los bordes interiores de los respectivos juegos de mamparos transversales en lados opuestos del bote, así como una cubierta de sentina espaciada encima del fondo del bote y alojada entre dichos mamparos de proa a popa.

20 7. - Mejoras en la construcción de botes salvavidas, según las reivindicaciones precedentes, caracterizadas porque dicha acomodación de asiento para los ocupantes enfrentados a lo largo de la longitud del bote comprende asientos a modo de tablas soportados sobre pilotes montados en el fondo o cubierta de sentina del bote.

25 8. - Mejoras en la construcción de botes salvavidas, se -

18 4358



30 J

FIG. 1.

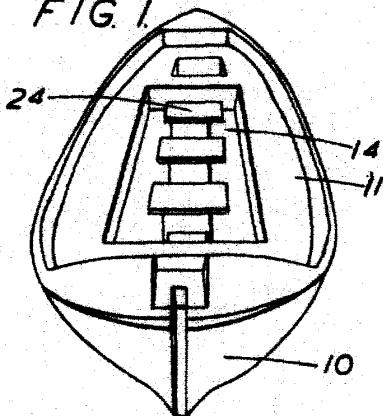


FIG. 2.

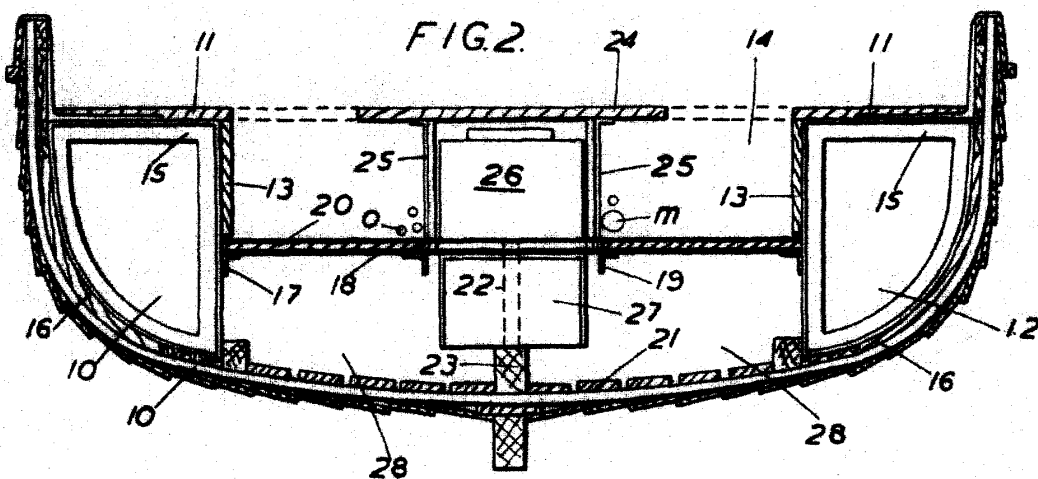


FIG. 3.

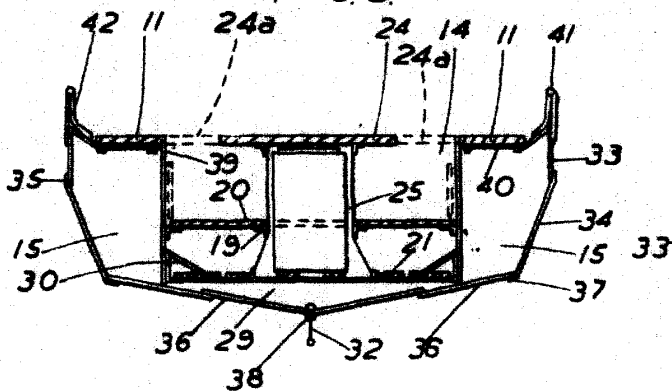
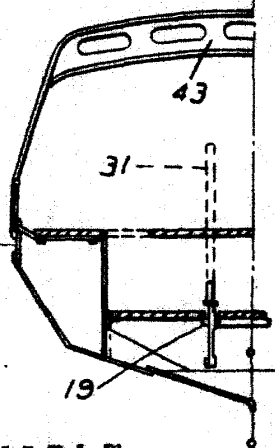


FIG. 4.



ESCALA VARIABLE

Cluny