

209944



3

209944

INSTRUMENTO	B 63 B

**EXPEDIENTE:** MODELO DE UTILIDAD

**Titular:** D. ANTONIO BARDER ALOMAR

**Nacionalidad:** Española

**Domicilio:** C/. Aragón, nº 600 - PALMA DE MALLORCA

**Objeto:** "EMBARCACION DEPORTIVA PERFECCIONADA"

**Prioridad:**

### MEMORIA DESCRIPTIVA

5 /  
En el cuerpo de la presente Memoria Descriptiva y con la ayuda del plano adjunto, van a quedar expuestas las características que posee una nueva embarcación deportiva perfeccionada, en la que concurren las condiciones de utilidad y novedad, en España, por lo que se solicita a favor de su titular el privilegio de su exclusiva explotación industrial y comercial, que se otorga al amparo de la vigente Ley de Propiedad Industrial.

10 /  
Esta nueva embarcación posee notables ventajas frente a las de su misma clase, por cuanto resulta infinitamente más ligera, lo que supone que puede ser accionada



15 por un motor de menor potencia para alcanzar igual o su  
perior velocidad; ofrece la considerable ventaja de que  
por su estructura no puede hundirse, y por último, y tam  
bién por su peculiar estructura y construcción, supone un  
precio sensiblemente inferior a las de su clase. Además  
de estas cualidades, posee las propias de toda embarca  
ción deportiva, resistencia, solidez de estructura, nave  
gabilidad, facilidad de manejo y comodidad para la ubica  
ción de sus usuarios.

20 Para facilitar la comprensión de la descripción  
general que sigue, hemos considerado oportuno acompañar  
una lámina de dibujos, en la que se recoge un caso prácti  
co de realización, con la natural advertencia de que es  
25 tos gráficos, se aportán a título de ejemplo y por ello  
deberán ser estimados y considerados en su más amplio sen  
tido.

La figura 1ª constituye una vista en planta se  
perior de la embarcación; la figura 3ª es una vista late  
ral de la misma; en cuanto a la figura 2ª constituye una  
30 vista en alzado de la embarcación vista por popa; la fi  
gura 4ª supone una sección, según C-C de la figura 3ª, la  
figura 5ª constituye una vista a mayor escala y en pers  
pectiva del detalle A y al de la figura 1ª y por último,  
35 la figura 6ª constituye una vista en perspectiva y a ma  
yor escala del detalle B en la figura 4ª.

Haciendo referencia a las figuras del plano, ve  
mos que la embarcación, primordialmente se destaca por el  
detalle de que está integrada por un casco liviano, de ma  
40 terial plástico, cuyo moldeo se verifica por medios con



45

vencionales, y la unión a este casco, de dos cuerpos tubulares hinchables, tal como de goma o cualquier otro material apropiado, que señalamos con -2-, y que integran los laterales de la embarcación, y a la vez constituyen, en colaboración con el casco, el elemento de flotación de aquella.

50

La embarcación queda completada con un panel -3- que constituye la popa, y que se monta sobre los elementos tubulares como más adelante indicaremos, y que por su naturaleza queda solidariamente unido al casco, y por la parte anterior, dispone la embarcación de otro panel -4-, de proporciones más reducidas que constituye la proa. Se completa esta estructura, con un larguero -5- que se subtiende desde el panel -4- de proa, hasta un puente -6- en el que se hallan montados los dispositivos de gobierno de la embarcación, y cuyo puente se apoya sobre los elementos tubulares hinchables -2-, mediante la misma disposición de elementos que seguidamente describimos.

55

60

Los elementos tubulares hinchables, disponen en lugar apropiado de las válvulas que facilitan su hinchado y ofrecen, completado éste, la forma ligeramente ahusada e incurvada hacia la proa, que se pone de manifiesto en la figura -1-, y en ambos extremos posee unos reguesamientos a modo de fortísimos tapones, que designamos con -7- y -8-, aquel mucho más grueso, por cuanto su situación al exterior lo haría más vulnerable, y éste más fino, y de corte o perfil achaflanado, de forma que apoya perfectamente contra la cara interna del panel -4- de proa.

65

El montaje solidario de elementos hinchables y



70 casco (véase figura 6ª) se verifica mediante la división  
del panel que constituye el casco -1-, en sus bordes la  
terales, en dos aletas -9- diametralmente opuestas y cuyo  
conjunto ofrece una suave curvatura o acanalamiento, para  
su adaptación sobre la superficie de revolución del tubo  
75 hinchable -2-, adaptación que se hace a todo lo largo de  
éste, y cuyo afianzamiento, se consigue mediante unas ti  
ras -10- de goma, adheridas en parte -11- sobre el elemen  
to hinchable, y en parte -12- sobre la aleta -9-, montaje  
por pegamento prácticamente indestructible, con lo que se  
80 consigue la unión de ambos elementos -2- al casco, en to  
do su recorrido o extensión.

Esta estructura, precisa de una coherencia, que  
se la proporciona en la popa el montaje del panel -3-, el  
cual unido al casco en todo su borde inferior, se monta  
85 sobre los elementos hinchables mediante unas planchas so  
lidarias del panel de popa, que designamos con -13-, que  
adoptan una forma incurvada, de radio similar al de aque  
llos elementos tubulares, para su más perfecta adecuación.  
Montaje que queda asegurado mediante una gran banda rec  
90 tangular de goma, que señalamos con -14-, que se superpo  
ne sobre el dorso de las planchas -13- y a la vez sobre  
los elementos tubulares hinchables -2-, tal y como queda  
expuesto en la figura 5ª. A este efecto, el panel de popa  
ofrece lateralmente unas escotaduras cuya curvatura, na  
95 turalmente permite el montaje de las planchas incurvadas  
-13-. y su adaptación a los tan repetidos elementos tu  
bulares hinchables. La incidencia del panel de popa sobre  
estas planchas incurvadas es completamente perpendicular.



100

El mismo sistema utilizado para el montaje de la popa sobre los elementos tubulares laterales de la embarcación, es el que adopta el puente -6- en sus extremos, tal y como se pone de manifiesto en las figuras 1ª y 5ª.

105

Por último, aún cuando no se halla representada, la embarcación queda completada con la superposición de una lona que se subtiende desde el panel de proa, y sobre el larguero -5-, hasta fijarse en el puente -6-, quedando así constituida una cámara delantera.

110

En cuanto al piso de la embarcación está formada por unos tableros -15-, que se apoyan sobre largueros -16- que se ubican en los planos horizontales -17-, obtenidos por moldeo en el propio casco.

115

Es sencillo el montaje de la embarcación, así como las operaciones de hinchado y puesta a punto de los elementos laterales hinchables, con la consiguiente ventaja de que aún deshinchados dichos elementos, siguen constituyendo cámaras flotables que contribuyen a la estabilidad de la embarcación, aún en casos de emergencia.

120

Suficientemente descrita la estructura objeto de este Modelo, sólo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, siempre y cuando ello no afecte a su esencialidad, que se manifiesta en la siguiente

N O T A  
= = = =

125

Los puntos que se reivindican en el presente Modelo de Utilidad, son:

1ª.- Embarcación deportiva perfeccionada, que se caracteriza porque dispone de un casco de poca alzada de



130

135

140

145

150

155

material rígido moldeado, que comporta como laterales, sendos elementos tubulares hinchables, que se extiende de popa a proa, adoptando dentro de su estructura tubular, un ahusamiento y ligera incurvación proyectada hacia la proa disponiendo los bordes del casco de una doble aleta que conforman un perfil en T, cuyas aletas adoptan en su conjunto una suave curvatura, para su adaptación sobre la superficie de revolución de los elementos tubulares hinchables, sobre los cuales quedan afianzadas formando un todo solidaria, mediante dos bandas de material idóneo, tal como goma, cuyas bandas quedan pegadas en parte sobre el elemento tubular y en parte sobre el dorso de la aleta correspondiente, constituyendo una firmísima unión de ambos elementos.

28.- Embarcación deportiva perfeccionada, que se caracteriza porque se complementa, mediante un panel de popa y una menor de proa, disponiendo aquel de unas entallas laterales en forma incurvada, capaz de acoger a la curvatura del elemento tubular hinchable, constituyendo su unión mediante unas láminas solidarias del precitado panel que adoptan la misma curvatura de la entalla, y las cuales quedan sujetas mediante bandas de goma o de otro material idóneo, y también mediante pegamento, que parcialmente se montan sobre el elemento tubular y sobre las láminas incurvadas, adoptando igual estructura para el montaje de un puente que comporta los dispositivos de mando de la embarcación, y en cuanto al panel de proa, rígido, sirve de apoyo a los finales de los elementos hinchables tubulares, y se complementa con una lona que arranca de este panel



de proa, y sobre un puente o larguero, se extiende hasta el puente de mando para conformar la cámara anterior de la embarcación. Y

160

32.- "EMBARCACION DEPORTIVA PERFECCIONADA", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente prepresentado en las figuras del plano adjunto para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de SIETE hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 164 líneas.

Valencia, a 8 de Febrero de 1975

Por autorización del interesado.

*M. La Valle*



FIG. 1

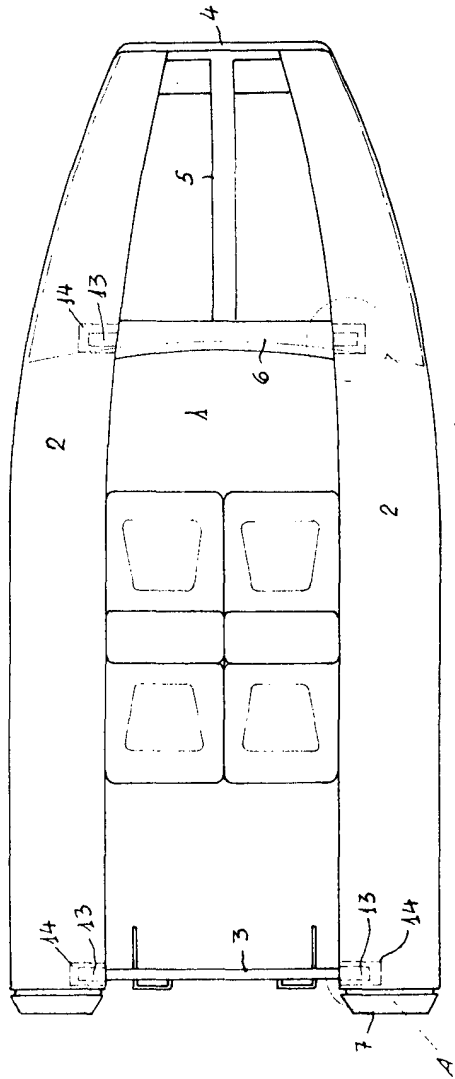


FIG. 2

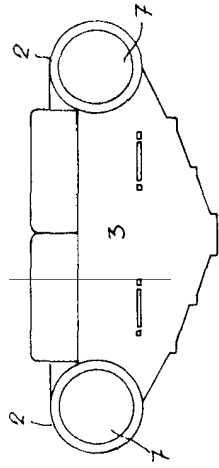
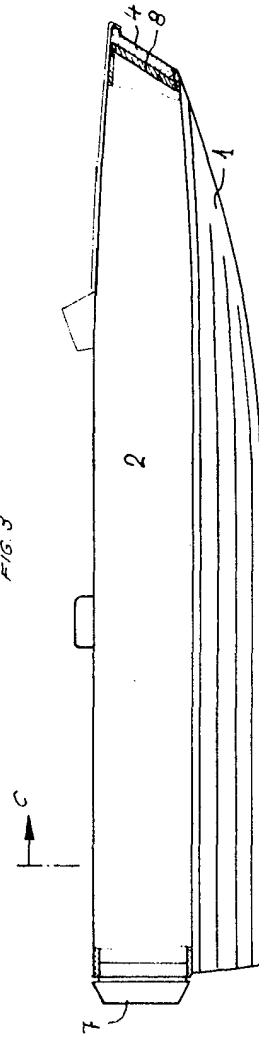


FIG. 3



8

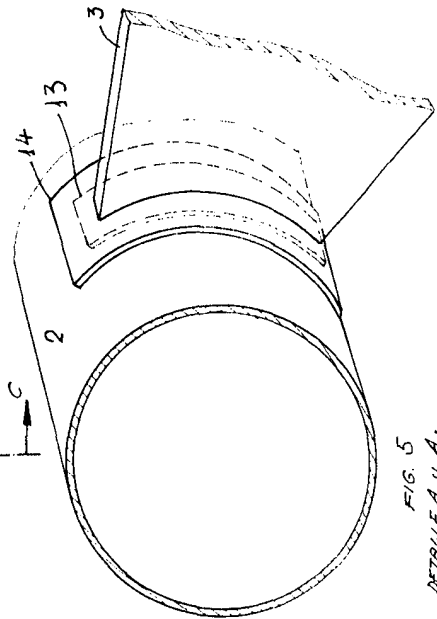
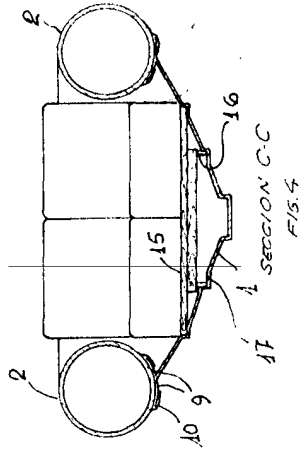


FIG. 5  
DETALLE A-A

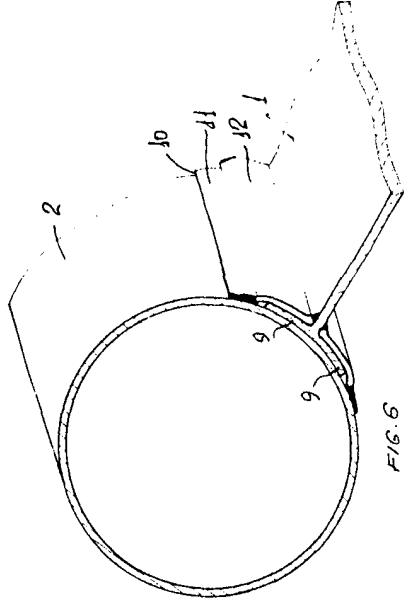


FIG. 6  
DETALLE B

ESCALA VARIABLE  
VALENCIA FEBRERO 1975

P. A.  
M. J. Barber