

228683



10 MAY

228683

P A T E N T E
D E
I N T R O D U C C I O N

a favor de Don ALFREDO KLAEBISCH GAMMAN, de nacionalidad alemana, residente en Barcelona, Via Layetana, 149, por "VEHICULO ACUÁTICO".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención tiene por objeto un vehículo acuático, destinado a ser utilizado, especialmente como aparato de baño y para deportes náuticos. Presenta la forma de una embarcación, de dimensiones relativamente pequeñas y de una carga útil de alrededor de 100 a 150 Kg., cuyo casco presenta una cavidad que puede ser cerrada de forma hermética al agua y al aire, y provista de un motor de propulsión.

5.

El casco de la embarcación está construido especialmente a base de resina poliéster, reforzada con te-

10.

228683

12 MAY



jido de vidrio. Según un primer ejemplo de realización, la carga útil es de alrededor de 100 Kg.; el casco está cerrado por una tapa que obtura el puente.

5. Para la propulsión del vehículo, queda previsto un motor eléctrico alimentado por una batería, alojada igualmente en la embarcación, lo que asegura a ésta una marcha silenciosa, exenta de olor y de suciedades y le hace apto para ser utilizado en las piscinas o en los baños de mar.

10/ En lugar del motor eléctrico, puede ser previsto un motor de combustión, de preferencia por gasolina. La embarcación va provista en este caso, de un snorkel. De esta manera el vehículo acuático puede ser utilizado para el desplazamiento sobre las olas, como "acuaplano", sin precisar de embarcación tractora. Al objeto de aumentar la estabilidad del piloto de pie sobre el puente, este último está provisto de caras en hueco (planos).

20. Queda además dotado de empuñaduras que facilitan el transporte y hacen el uso más agradable.

Además, está previsto un botón-pulsador que sirve para el accionamiento del grupo motor y dispuesto, preferentemente, sobre una de las empuñaduras. En el momento en que se libera este botón, el aparato de propulsión se detiene y el vehículo queda inmovilizado, lo que resulta especialmente ventajoso cuando el piloto debe abandonarlo.

35. Sobre el vehículo pueden preverse igualmente guías de sujeción con empuñadura, que permiten el acua-

228683

12 MAY



5. plano. En este caso resulta ventajoso disponer sobre las empuñaduras un botón propulsor del tipo antes indicado. Cuando la propulsión se lleva a cabo por motor de gasolina, es preciso prever una regulación de los gases.

10. Según otro ejemplo de realización, la invención tiene por objeto una embarcación perfeccionada y mejorada del tipo antes descrito. Se ha observado en especial, que es particularmente ventajoso, para el gobierno de la máquina de propulsión instalada vajo el puente, prever un manillar análogo al ya utilizado en las motocicletas y "scooter", efectuándose la regulación de los gases mediante puños giratorios dispuestos sobre dicho manillar. De acuerdo con la invención, la dirección se coloca automáticamente en sentido oblicuo gracias a un tirador elástico incorporado, y los gases son dispuestos automáticamente en posición de marcha lenta gracias a un tirador elástico correspondiente, de forma que, cuando la embarcación se deja sin dirección, se desplaza lentamente en círculo.

15. En este segundo ejemplo de realización, la invención presenta además las características siguientes:

20. Queda prevista una tapa, provista de un sillín, que permite obturar el puente por encima del motor. El sillín es ventajosamente de caucho esponjoso y presenta una forma análoga a la de un sillón de scooter. La dirección atraviesa el puente por un orificio que sirve para la conducción de aire fresco. Este orificio está

25.

228683

12 MAY



sin embargo protegido ventajosamente por un rompe-olas, lo que priva prácticamente cualquier entrada de agua por el mismo.

5. El aire que penetra en el orificio indicado se caliente al ponerse en contacto con el motor y es evacuado por la parte trasera de la embarcación y su circulación está asegurada por un ventilador o un impulsor del tipo ya conocido, que asegura la refrigeración del motor.

10. El casco de resina sintética a base de poliéster es ventajosamente de dos partes, el flotador propiamente dicho y el puente, solidarizados por moldeo o encolado. La estabilidad en la embarcación puede ser asegurada, preferentemente, por unas aletas laterales dispuestas ventajosamente en la popa.

15. La máquina de propulsión puede estar constituida igualmente por un motor fuera-bordo, dispuesto en la parte trasera de la embarcación, En este caso, el gobierno del motor se efectúa igualmente, por medio de tirantes, por el conductor sentado sobre un sillín en el sentido de la marcha. Es ventajoso dotar a una tal embarcación de un capó antiproyecciones.

20. El motor fuera-bordo giratorio está montado en un entrante previsto en la parte trasera de la embarcación. Puede ser dispuesto igualmente, en las mismas condiciones, en un vaciado previsto en la parte anterior de la embarcación.

25. La parte anterior del puente puede estar en un

228683

12 MAY.



plano más elevado, así como la parte media.

Finalmente, puede estar dotado de un mecanismo de arranque por tirador, cuya empuñadura sobresalga lateralmente sobre el puente de la embarcación, así como de un botón de corta-circuito o de paro, situado sobre el manillar, que obra sobre el circuito eléctrico del motor para la detención de éste.

5.

Otras particularidades de la invención se desprenderán en el curso de la descripción que sigue, hecha con referencia a los diseños anexos, establecidos solamente a título de ejemplos ilustrativos.

10.

En dichos dibujos, la figura 1 es una vista en planta del vehículo acuático, según el primer ejemplo de realización de la invención; la figura 2 es una vista de perfil; la figura 3 es una vista en alzado de perfil de una embarcación según el segundo ejemplo de realización de la invención, con secciones parciales; la figura 4 es una vista en planta de una embarcación según la figura 1; las figuras 5 a 9 representan diversas variantes de la invención, parte en perfil, parte en planta y vista por la parte trasera para la figura 9; la figura 10 es una vista esquemática en planta de la dirección; y la figura 11 representa una articulación a mayor escala.

15.

20.

25.

Según el ejemplo de realización representado en las figuras 1 y 2, el casco -1-, del vehículo está construido ventajosamente con resina poliéster y materia sintética análoga, lo que la hace muy resistente a

228683 12 MAY.



5. los choques a pesar de su excepcional ligereza. El casco cerrado por todos lados, presenta sobre el puente, una escotadura obturada, de forma hermética al agua y al aire, por una tapa -2-. El puente presenta unos planos en hueco -3-, destinados a mejorar la estabilidad del piloto de pie.
10. Al puente quedan fijadas, por cualquier motivo, unas empuñaduras -4-. Estas llevan los botones pulsadores de gobierno -5- que están previstos también sobre las empuñaduras -7- del guía -6-.
15. El motor eléctrico acciona la hélice -9- que puede estar protegida por una caja, no representada en el diseño. El motor está alimentado por una batería #10-.
20. En el caso en que el accionamiento se realice por motor de gasolina, está previsto un anorquel -11- sobre el capó -12-.
25. El casco de la embarcación comprende una parte inferior -10- que constituye el casco propiamente dicho y un puente -102-. Las dos partes están ensambladas según la línea -103-. El casco están fijadas las aletas estabilizadoras -105-. El puente presenta en la parte anterior una elevación -104-, a la que sigue una prolongación de anchura decreciente -106- en la que se acopla el asiento -107- que obtura la abertura -108- de la cámara interior. El asiento -107- puede ser retirado y está fijado al puente por unos órganos -109-. Quedan previstos en la parte anterior y posterior unos rom-

228683

12 MAR 5



pe-olas -110- y -111-. El -110- protege el orificio de admisión de aire -112-, y el -111- el orificio de evacuación de aire -113-.

5. A través del orificio de admisión de aire -112- pasa el manillar -114- que lleva, en el lado derecho el puño de mando de los gases -115-, y en el lado izquierdo una empuñadura -116-, al lado de la cual queda dispuesto el botón -117- que permite cortar la alimentación eléctrica del motor.

10. Sobre un asiento -118-, dispuesto en el interior de la embarcación, reposa el motor -119-, refrigerado por el ventilador -120-, y cuyo arranque se efectúa por un mecanismo -12- accionado por una manivela -122-. El motor acciona la hélice -123- por el árbol -124-.

15. El timón está indicado en -125-. El escape se efectúa por la tubería -126- y el silenciador -127- a través del orificio -113-.

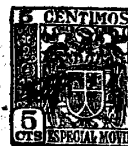
20. Como muestra la figura -5-, la embarcación puede ir equipada por un motor fuera-bordo -128-, alojado, como representa la figura 6, en un vaciado apropiado -129- de la embarcación.

25. En el ejemplo de realización de las figuras 7 y 8, el motor fuera-bordo -128-, montado de cualquier forma para la tracción delantera, está dispuesto en una escotadura -130- de la embarcación. La embarcación representada en la figura 9 presenta dos cascos acoplados -13- y -132-.

Tal como se desprende de la figura 10, la embar-

228683

12 MAY.



5. cación es gobernada, desde la columna de dirección, por medio de dos cables Bowden cruzados -133-, que accionan el timón -135-. Los topes -134- de los cables -133- están articulados al motor -118-. Un tope principal -136- queda previsto en el extremo opuesto de las coberturas de los cables -133- y sirve igualmente para los otros dos cables -135-.

10. Cuando el timón -135- se abandona a sí mismo, es llevado a una posición normalmente oblicua por un resorte -137-, de forma que la embarcación se desplaza entonces al círculo. Los cables -135- están unidos a unas guías -138-, que sirven para gobernar la embarcación cuando el piloto está de pie sobre ésta.

15. La salida de cable -139- está representada a mayor escala en la figura 11. El ánima -140- del cable Bowden es mantenida permanentemente en tensión por un resorte de retención -141-. La hermeticidad de la abertura es asegurada por un manguito de caucho -142-. El empalme -143- lleva un ojete -144- para el engarce del guía -138-. El puente de la embarcación sirve de tope a la extremidad de los cables Bowden -135-.

20. La invención no queda limitada a los ejemplos de realización representados y descritos que no han sido dados más que a título de ejemplo.

12 MAY



N O T A

Se reivindica como objeto de la presente patente de introducción:-

5. 1. Vehículo acuático, que se caracteriza por tener forma de embarcación de pequeñas dimensiones, con una carga útil del orden de 100 a 150 Kg., cuyo casco presenta una cavidad que puede ser cerrada de forma hermética al agua y al aire y provista de un motor de propulsión.
10. 2. Vehículo acuático, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que el casco es de resina artificial, preferentemente de resina poliéster, reforzada con fibras de vidrio.
15. 3. Vehículo acuático, que se caracteriza esencialmente por el hecho de que el motor es un motor eléctrico alimentado por una batería.
20. 4. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 3, que se caracteriza por el hecho de que el motor es un motor de combustión, preferentemente de gasolina, que permite un desplazamiento rápido sobre las olas sin precisar una embarcación tractora especial, presentando dicho vehículo en este caso, un snorkel o dispositivo de admisión de aire equivalente.
25. 5. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 4, que se caracteriza por el hecho de que el puente está dotado de caras en hueco, que aumentan la estabilidad del piloto.

228683

12 MA



5. 6. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 5, que se caracteriza por el hecho de que dicho vehículo presenta unas empuñaduras, destinadas a facilitar su transporte y a permitir al piloto sostenerse durante la marcha.

10. 7. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 6, que se caracteriza por el hecho de que queda previsto sobre el casco, preferentemente sobre una de las empuñaduras, un botón de contacto, que corta la corriente cuando se suelta.

15. 8. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 7, que se caracteriza por el hecho de que para el desplazamiento por las olas, quedan previstas unas abrazaderas, sobre las que está dispuesto el botón interruptor.

20. 9. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 8, que se caracteriza por el hecho de que según otra forma de realización, dicho vehículo, utilizable para una o dos personas, presenta una máquina de propulsión alojada bajo el puente y la dirección se efectúa por un manillar y la regulación de los gases por medio de empuñaduras giratorias, dispuestas sobre el manillar, como sobre las motocicletas o "scooter".

25. 10. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 9, que se caracteriza por el hecho de que queda previsto un cable elástico que, cuando la dirección se abandona a sí misma, coloca a la misma en forma que asegura la marcha lenta de la embarcación en círculo.

228683

12 MAY 1965



5. 11. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 10, que se caracteriza por el hecho de que el puente está obturado, por encima del motor, por una tapa amovible portadora de un asiento, preferentemente un asiento de "scooter" de caucho esponjoso.
10. - 12. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 11, que se caracteriza por el hecho de que la dirección atraviesa un orificio de admisión de aire, practicado en el puente y protegido por un rompe-olas.
15. - 13. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 12, que se caracteriza por el hecho de que queda previsto, en la parte posterior del vehículo un orificio de evacuación de aire, protegido por un rompeolas.
15. 14. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 13, que se caracteriza por el hecho de que el casco, de resinas sintética, a base de poliésteres, es de dos partes, el flotador y el puente, ensambladas conjuntamente, preferentemente por encolado.
20. 15. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 14, que se caracteriza por el hecho de que quedan previstas unas aletas estabilizadoras, preferentemente en la popa.
25. 16. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 15, que se caracteriza por el hecho de que el vehículo presenta un puente levantado por la parte anterior, al que sigue una prolongación media más estrecha, de altura creciente hacia atrás y que recibe el asiento.
17. Vehículo acuático, según las reivindicaciones

228683



- nes 1 a 16, que se caracteriza por el hecho de que el motor es un fuera-bordo, dispuesto en la parte trasera, y cuyo gobierno queda asegurado por el piloto sentado sobre el asiento en el sentido de marcha, por medio de tirantes correspondientes, preferentemente a base de cables Bowden.
- 5.
18. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 17, que se caracteriza por el hecho de que el vehículo presenta, en la parte trasera, un vaciado que recibe el motor fuera-bordo.
- 10.
19. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 18, que se caracteriza por el hecho de que el vehículo presente en la parte anterior un vaciado en el que queda dispuesto el motor fuera-bordo orientable.
- 15.
20. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 19, que se caracteriza por el hecho de que queda previsto un mecanismo de arranque por tirador, cuya empuñadura sobresale por el lado del puente.
- 20.
21. Vehículo acuático, según las reivindicaciones 1 a 20, que se caracteriza por el hecho de que queda previsto sobre el manillar, un botón de paro del motor.

23. Vehículo acuático.

La presente memoria consta de doce hojas foliadas, escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, a 12 de mayo de 1956.

Alfredo KLAEBISCH CAMMAN

p. a.



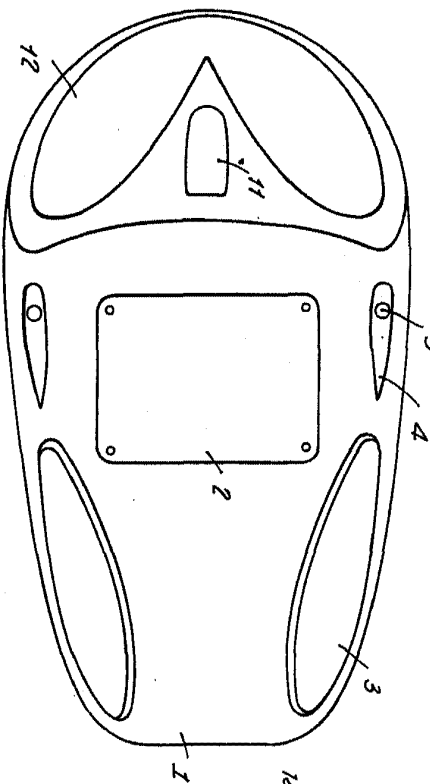


FIG. 1

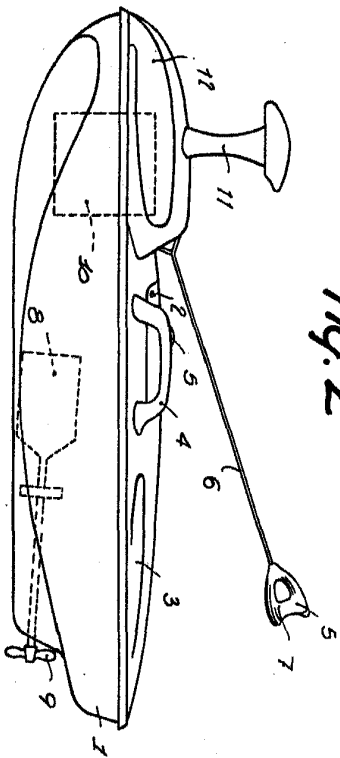


FIG. 2

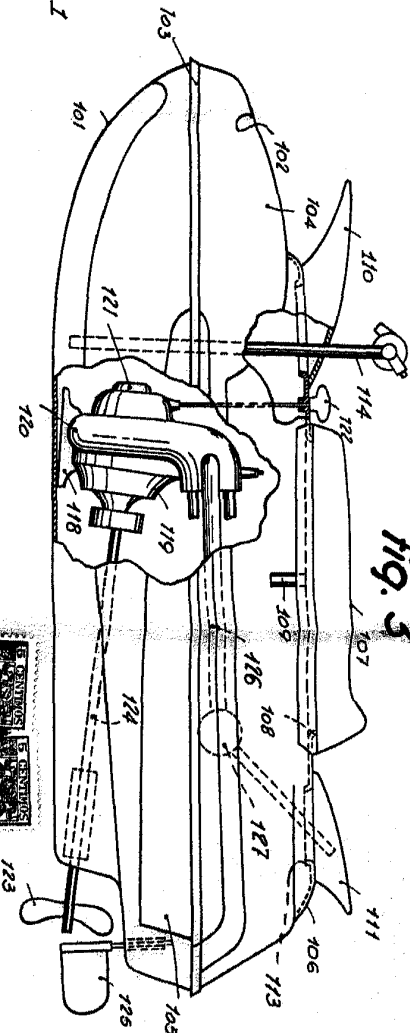


FIG. 3

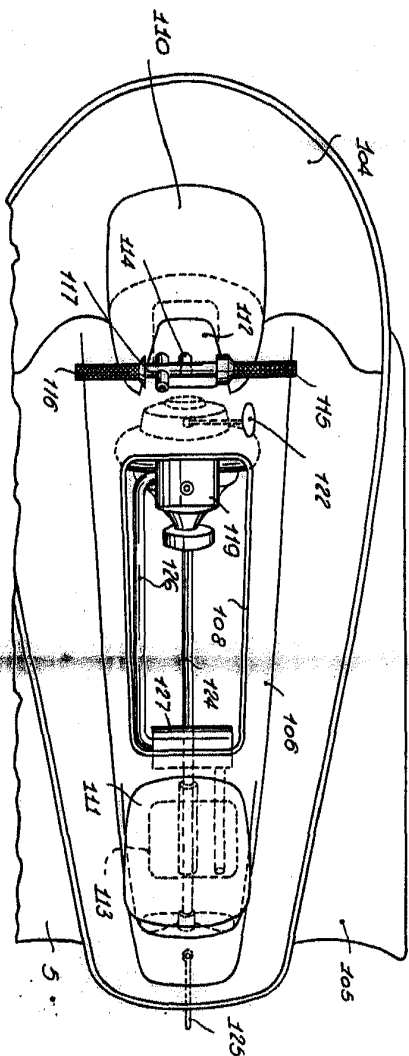


FIG. 4

Barcelona, Mayo 1956
 Alfredo Klaebisch Camman
 P. A.
 1 PUNTI

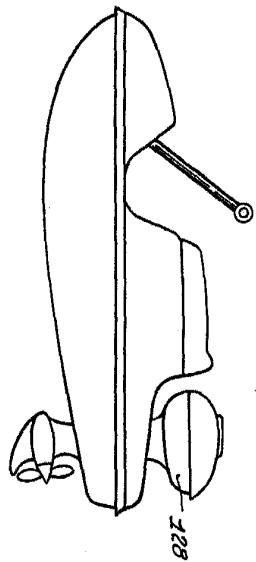


Fig. 5

Fig. 6

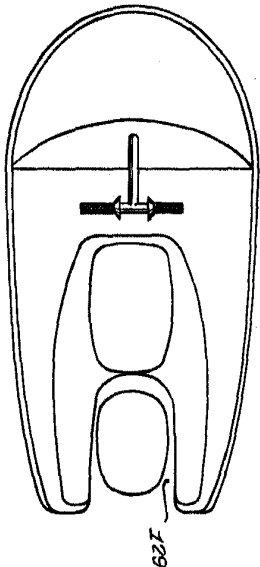


Fig. 7

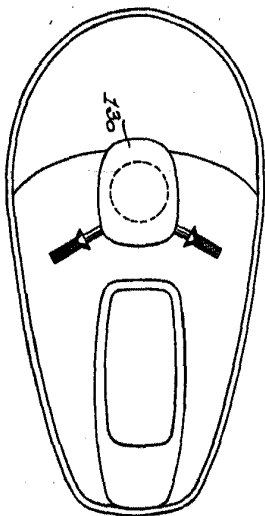
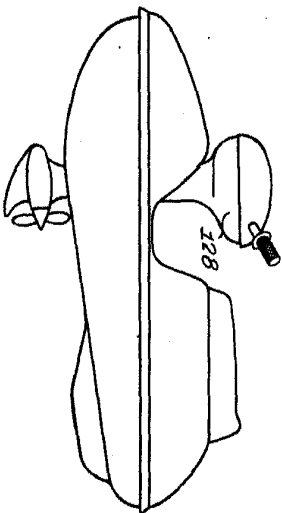


Fig. 8

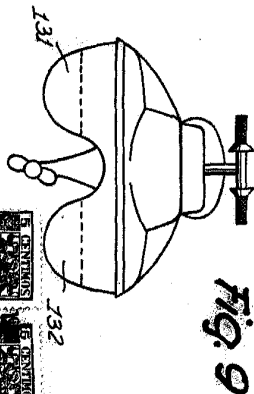


Fig. 9

Fig. 10

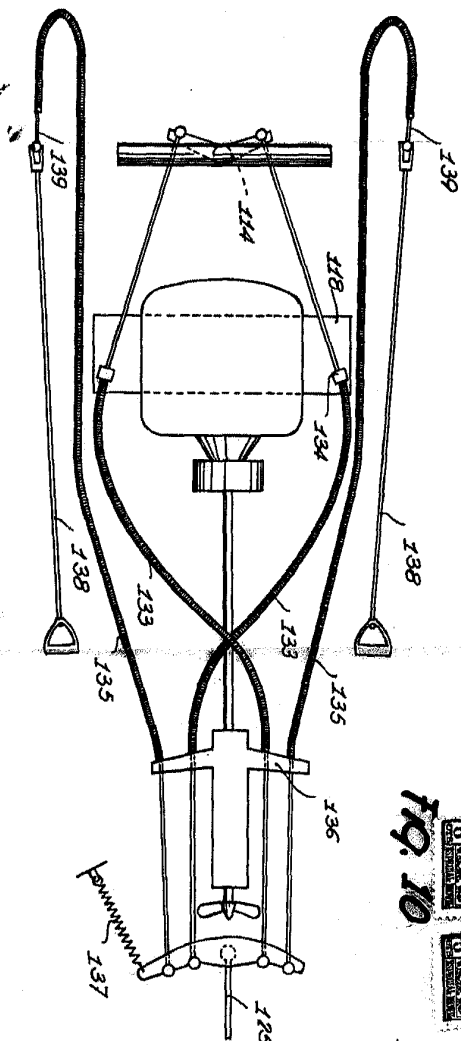
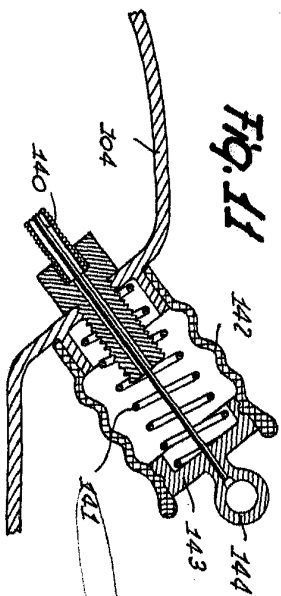


Fig. 11



Barekara, 12 Mayo 1966
Alfredo Klabisch Camman
A.A.
I. PONTI
P.P.