

19 ES 22 10 Y

NUMERO **47091**

FECHA DE PRESENTACION
27 NOV 1979



ESPAÑA

J-a

MODELO DE UTILIDAD

16 MAR. 1980

30 PRIORIDADES:

31 NUMERO

32 FECHA

33 PAIS

47 FECHA DE PUBLICIDAD

51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
B 62 D 59/00

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

REMOLQUE-EMBARCACION

71 SOLICITANTE (S)

D. JOSE LUIS SAN SEBASTIAN MARTINEZ
D. LEANDRO ITURRALDE GOROSABEL

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Avda. de Satrústegui, San Sebastian
c/ Campanario 7, San Sebastian, respectivamente

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

DON FERNANDO ALVAREZ LOPEZ
Agente Oficial de la Propiedad Industrial

Esta memoria tiene por objeto describir las características y peculiaridades de un remolque adecuado para ser arrastrado por cualquier turismo, por su reducido peso y volumen, y que como tal remolque, puede emplearse en el transporte como maletero, con la particularidad de que posteriormente, puede desplegarse y ser susceptible de convertirse en una pequeña embarcación de recreo.

El transporte de las embarcaciones de recreo hasta el lugar en el que van a ser utilizadas, costa, embalse, etc., aún en el caso de que sean de pequeñas proporciones, exige hasta ahora el empleo de medios auxiliares de apoyo y rodadura, que se enganchan a la parte posterior de los automóviles. Estos medios, constituyen un bastidor adecuado a las características del casco de la embarcación que va a recibir.

Debido a que la embarcación se dispone naturalmente sobre el bastidor mencionado, la longitud de éste debe ser proporcional a la de aquella, lo que en cualquier caso exige un tamaño relativamente grande, que se traduce en dificultades para la conducción.

Además, el hecho de arrastrar un soporte sobre el que se transporta una embarcación, no constituye de por sí una solución de mayor espacio para recibir otros enseres, salvo que se recurra a depositarlos sobre la embarcación y a fijarlos inevitablemente con medios poco racionales.

La realización propuesta, básicamente, se ca-

racteriza por comprender una embarcación constituida básicamente por dos elementos sucesivos, articulados entre sí, por la parte central, es decir, está formada por un casco dividido en dos partes sucesivas que
5 abisagran entre sí.

Con ello, el transporte de la embarcación se realiza disponiendo superpuestas sus dos partes, sobre un bastidor que ocupará la mitad de la longitud que tendría que tener si la embarcación se transporta-
10 ra de una pieza, como es usual.

Además, el hecho de que ambas partes se superpongan en el transporte, hace que el casco conforme implícitamente un habitáculo cerrado por arriba, que puede ser utilizado para albergar y transportar maletas y otros enseres.
15

Físicamente, la adaptación de la embarcación al bastidor se realiza a través de la ventajosa existencia en ésta de una pareja de pequeños largueros, a modo de quillas, paralelas, dispuestas en el fondo, próximas a los costados. Estos elementos tienen una doble misión: se destinan en la navegación, a dar la suficiente estabilidad y, en el transporte, para encajar en perfiles de sección aproximadamente en "U" dispuestos al efecto en el bastidor. Complementariamente se
20 dotará de unos pasadores o medios similares para asegurar la estabilidad de las quillas a los perfiles.
25

La fijación de las dos partes colaterales, para conformar la embarcación, puede realizarse por

cualquier medio convencional, por ejemplo cerrojos de presión, cartolas, etc.

Las particularidades y características más notables de la realización propuesta, se apreciarán con más claridad a través de la explicación que de los dibujos adjuntos se efectuará seguidamente y en los que solo a título de ejemplo se representa una preferente forma de ejecución material.

En dichos dibujos:

10 La figura 1 muestra la embarcación plegada y situada sobre el bastidor de arrastre.

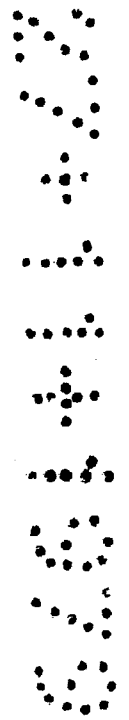
La figura 2 representa una vista lateral de la embarcación ya formada.

15 La figura 3 ilustra los bajos o parte posterior de la embarcación.

La figura 4 es una vista de la popa de la embarcación.

20 Según se aprecia, la realización propuesta consiste en una embarcación cuyo casco está formado por dos partes sucesivas 1 y 2, que articulan transversalmente en la parte central superior 3 del casco, mediante bisagras adecuadas y cuyas partes se unen en la parte central inferior 4 de la embarcación, a través de medios adecuados, de tipo convencional y por
25 tanto no representados específicamente.

Quando la embarcación está plegada, o sea superpuestas sus dos partes 1 y 2, se dispone sobre el bastidor de transporte 5, provisto de una pareja de



ruedas neumáticas 6 y dotada del soporte de enganche usual 7 para su acoplamiento al automóvil del usuario.

Tanto para facilitar el acoplamiento de la embarcación al bastidor de arrastre 5, sobre unas guías en "U" 8 al efecto dispuestas en él, como para conferir estabilidad a la misma cuando se dispone sobre el agua, existen en su parte inferior las dos quillas 9, de sección trapecial y paralelas entre sí. La embarcación puede dotarse con timón, remos, vela, motor fuera borda, etc., y en general con cuantos medios auxiliares se desee.

Aunque este es un detalle que no afecta a la naturaleza ni esencialidad de la realización, es evidente que resulta idónea para ser fabricada preferentemente en materiales termoplásticos, dadas las especiales ventajas en cuanto a resistencia y poco peso.

Descrita suficientemente en lo que precede la naturaleza del Modelo, así como el modo de llevarlo ventajosamente a la práctica y demostrado que constituye un positivo adelanto técnico en la construcción de remolques-embarcación, es por lo que se solicita registro de Modelo de Utilidad, por veinte años en España y Provincias de Ultramar, haciendo constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle, en cuanto no alteren su principio fundamental, siendo lo que constituye la esencia del referido invento, lo que a continuación se especifica en las siguientes:

REIVINDICACIONES

1a.- Remolque-embarcación, que esencialmente se caracteriza por comprender una embarcación constituida por un casco formado por dos partes sucesivas, anterior y posterior, que articulan transversalmente hacia el centro del casco en su parte superior y cuyas partes pueden situarse superpuestas, una encima de la otra, para su transporte sobre un reducido soporte y, situarse desplegadas, vinculándose una a la otra, en cuya posición se unen inferiormente mediante cartolas o cerrojos de presión,

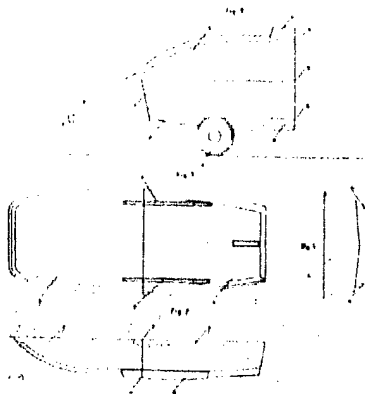
2a.- Remolque-embarcación, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque el casco cuenta inferiormente con dos quillas paralelas, dispuestas respectivamente próximas a sus costados, con una doble función, servir para una mayor estabilidad en la navegación y, permitir el acoplamiento y fijación de la embarcación, sobre una pareja de perfiles de sección aproximadamente en "U" dispuestos al efecto en el soporte de remolque propiamente dicho.

La presente solicitud de registro de Modelo de Utilidad, debe recaer sobre:

3a.- REMOLQUE-EMBARCACION.

Todo ello según queda sustancialmente descrito en la presente memoria y reivindicaciones, la cual consta de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, y representado por los adjuntos dibujos para los fines especificados.

MADRID, 27 NOV 1979
EL AGENTE OFICIAL



ESCALA VARIABLE

MADRID, 27 de Noviembre de 1979

EL AGENTE OFICIAL

A handwritten signature in black ink, written over the typed text 'EL AGENTE OFICIAL'. The signature is stylized and appears to be a set of initials or a name.

D. José Luis San Sebastián y D. Leandro Iturralde

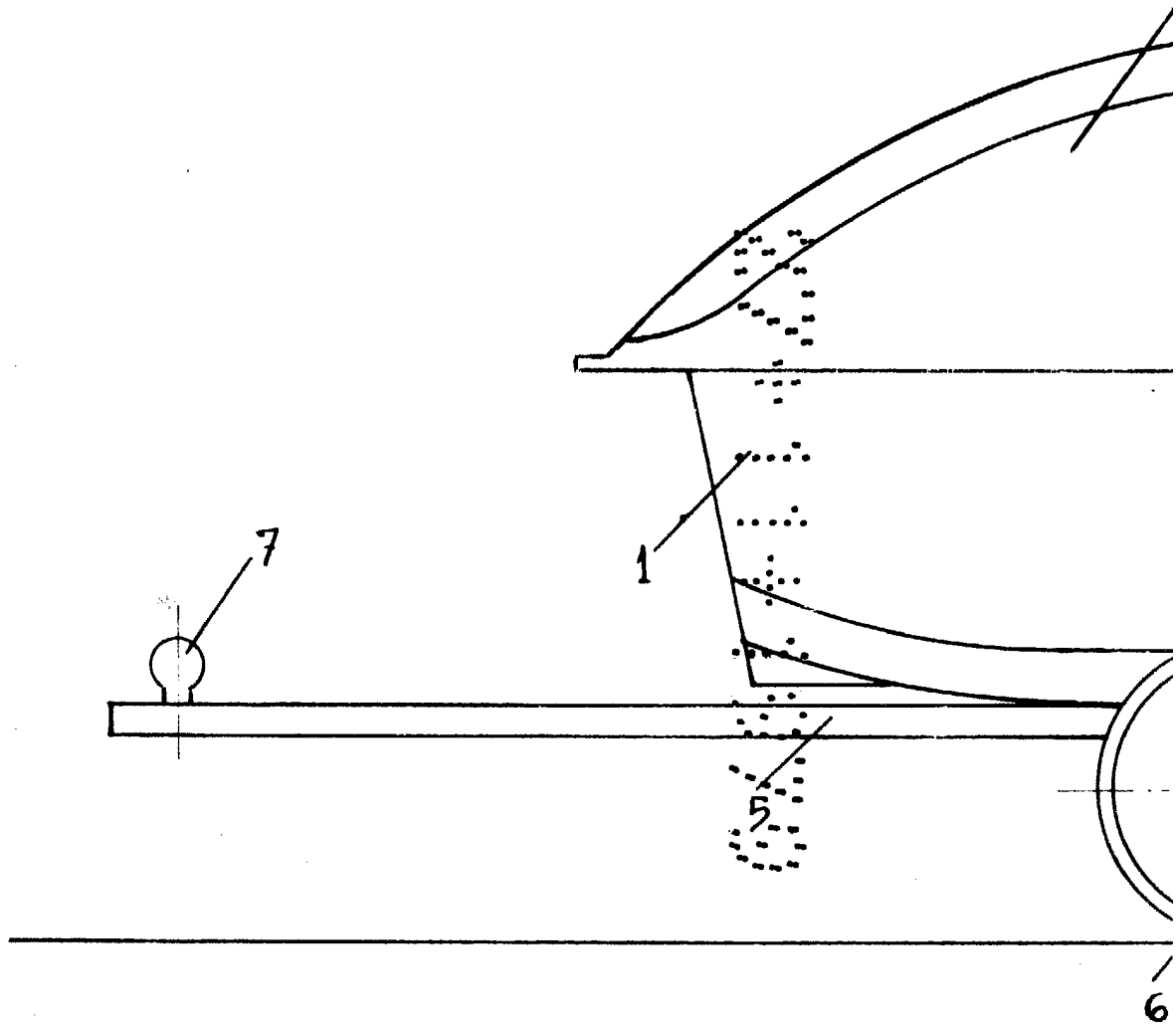
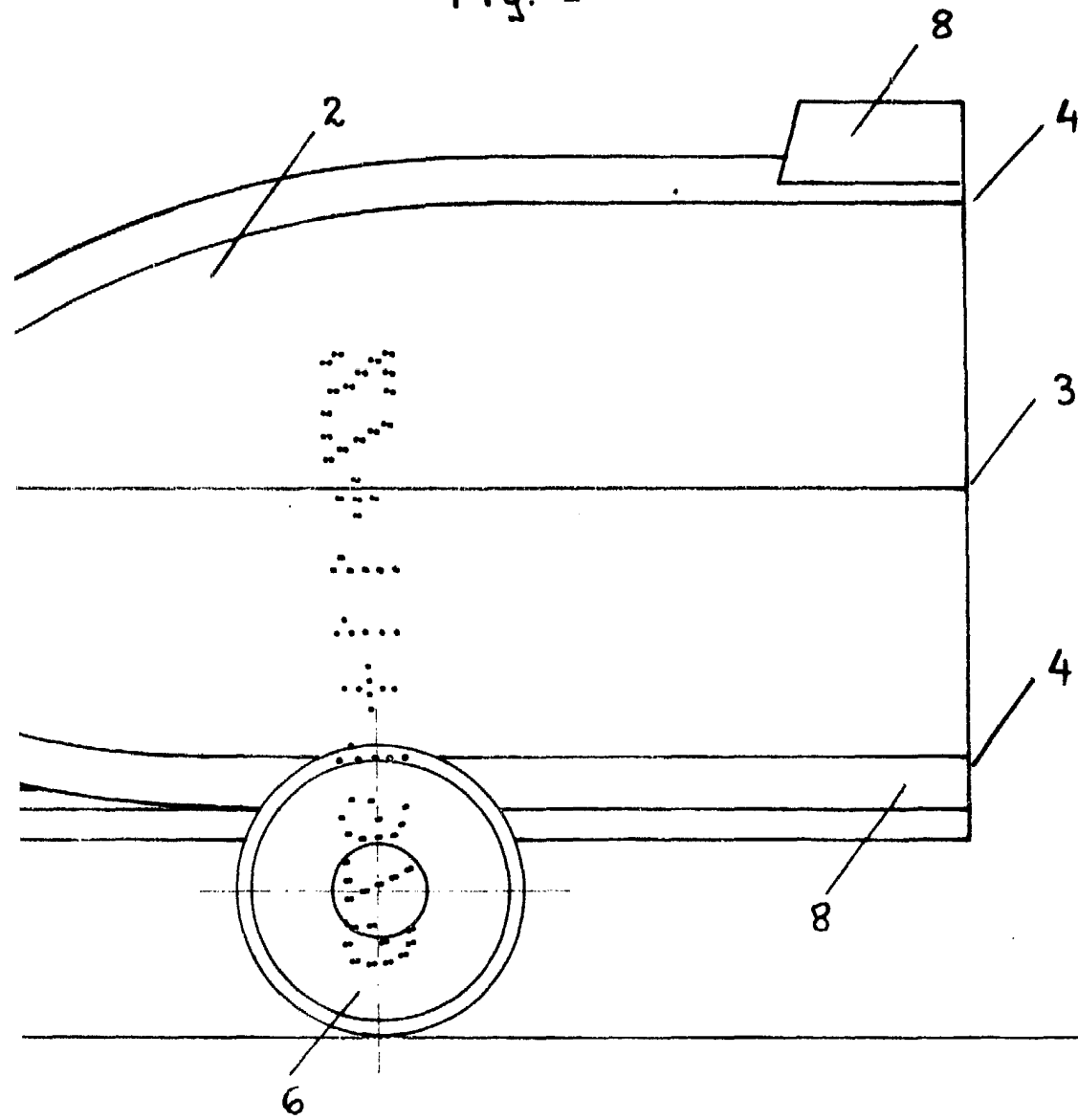


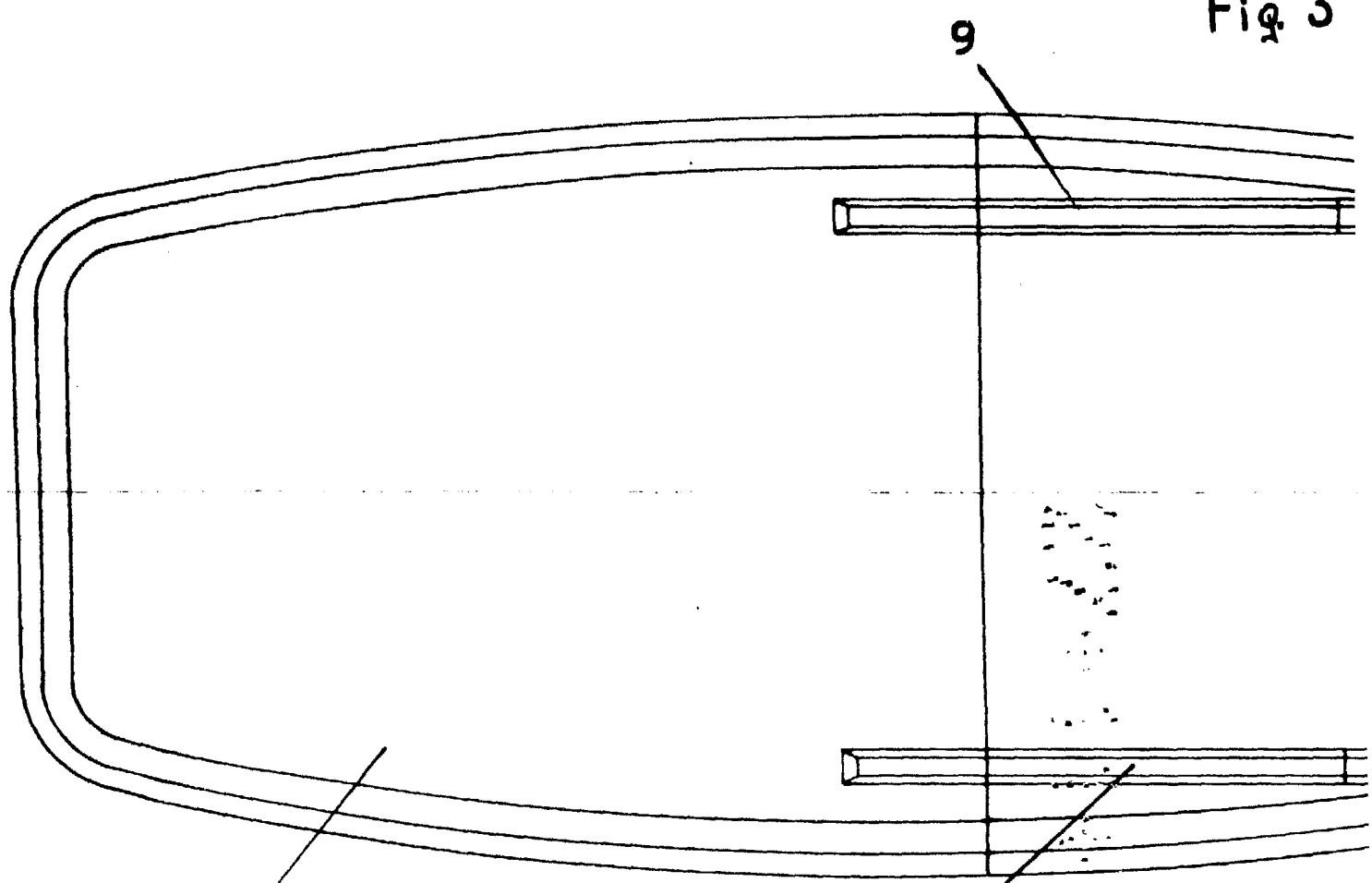
Fig. 1



Escala Variable
Madrid, 27-11-79
El Agente Oficial

FERNANDO ALVAREZ

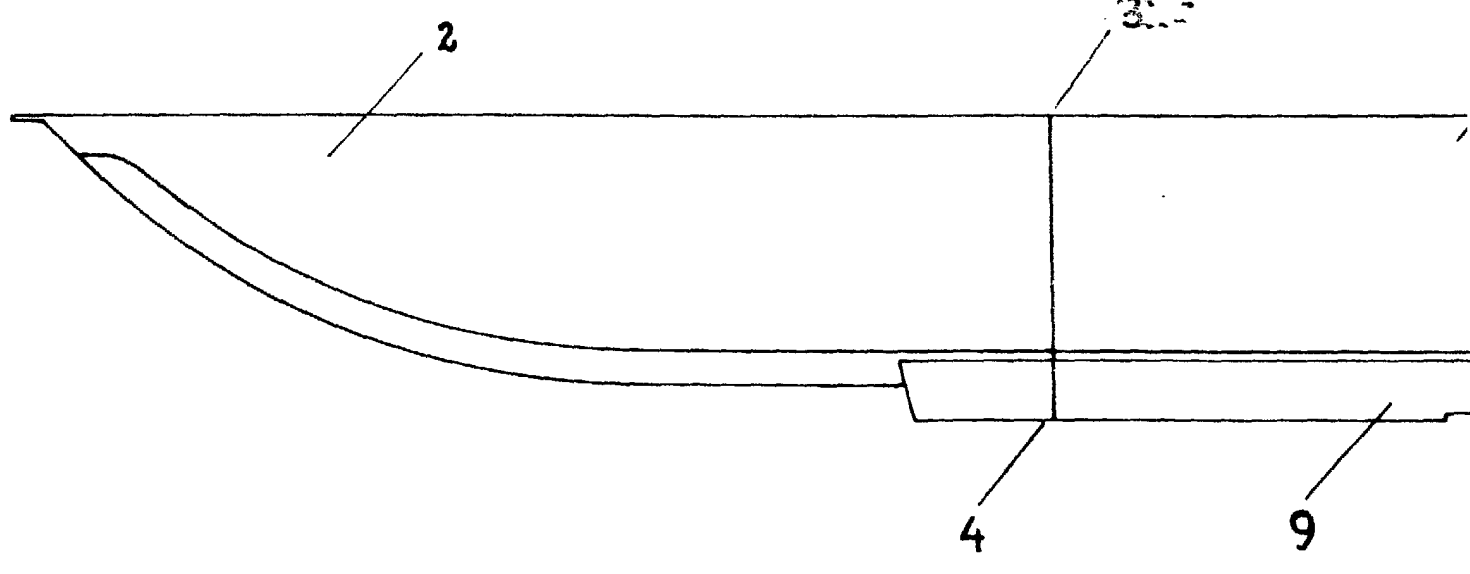
Fig. 3



2

9

Fig. 2



2

4

9

Fig 3

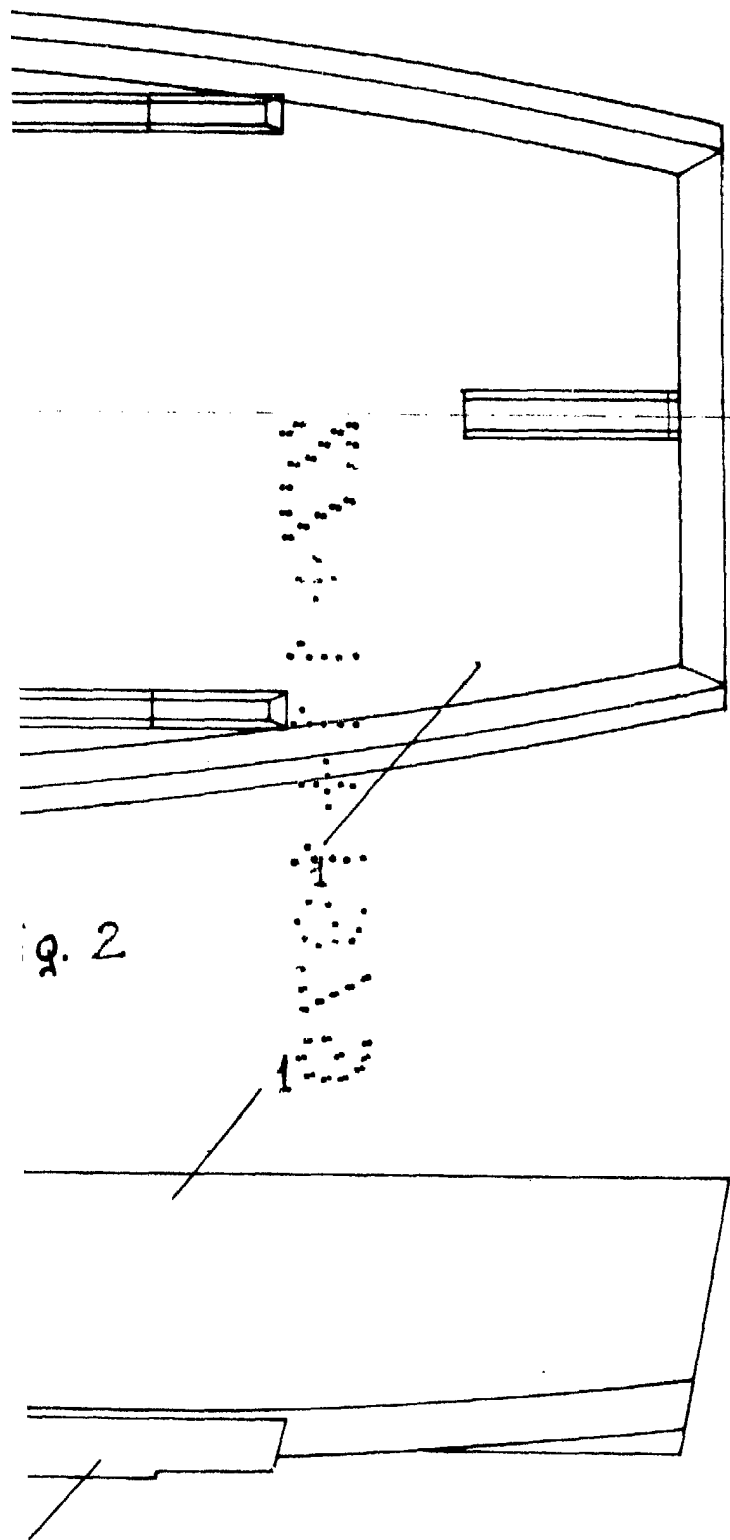
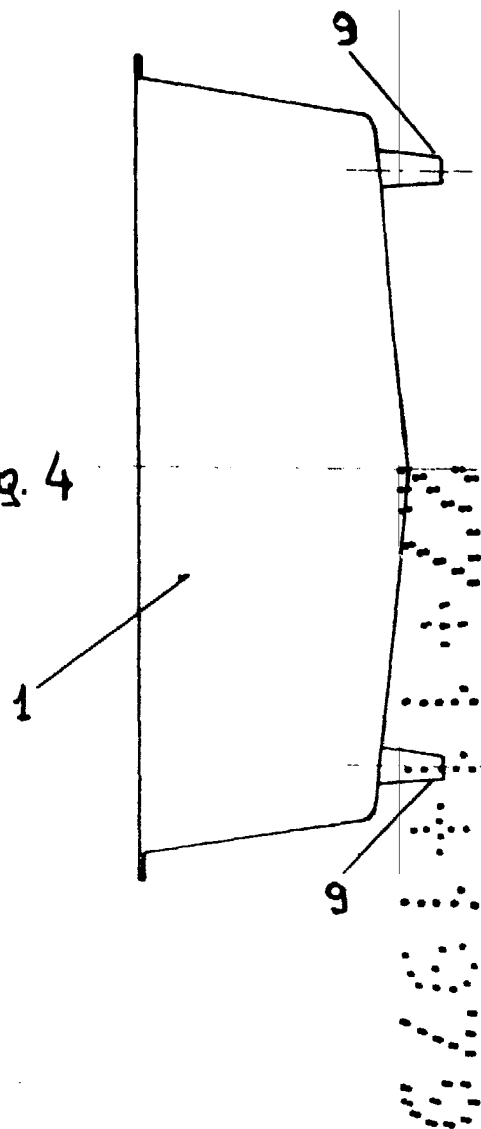


Fig. 4



Escola Variable
Madrid, 27-11-79
El Agente Oficial

FERNANDO ALVAREZ