

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO <b>26 1801</b>	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 MAYO 1982

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
----------------------------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL <b>B63 H 9/08</b>
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN  "VELA PARA EMBARCACIONES"
--

(71) SOLICITANTE (S)  DON MARCELINO DE LEON MORALES
---

DOMICILIO DEL SOLICITANTE  ESTEPONA (Málaga).- Ronda en el Mar, 19 F
--

(72) INVENTOR (ES)  EL MISMO SOLICITANTE.
---

(73) TITULAR (ES)  EL MISMO SOLICITANTE
---

(74) REPRESENTANTE  DON DOMINGO DIAZ UNGRIA
---

5 La presente solicitud de Modelo de Utilidad se refiere como su título indica a VELA PARA EMBARCACIONES, de diseño completamente nuevo tanto en España como en el extranjero y que presenta importantes ventajas sobre cuantos tipos de velas se han venido empleando hasta la fecha.

10 La más importante de estas ventajas es el hecho de poder reducir la superficie de ataque de la vela según vaya variando la fuerza del viento de un modo sencillo y rápido siendo además aplicable a barcos con una sola vela o a tablas de deporte acuático.

15 En el caso de las tablas de deporte acuático existen actualmente en el mercado velas de distintas superficies (entre 3,5 y 8 metros cuadrados) eligiéndose el tipo de vela con que se navega en cada ocasión según la fuerza del viento. Un aumento de ésta puede resultar muy peligroso, sobre todo si es grande, y puede acarrear el vuelco de la embarcación, con el consiguiente peligro.

20 Una solución sería llevar velas de distintas superficies y cambiar de vela según la fuerza del viento, pero esto es normalmente peligroso e incluso completamente irrealizable si el viento sopla con mucha fuerza.

25 En los buques de velas grandes en caso de emergencia se reduce el volumen o se rizan las velas, en la dirección de abajo hacia arriba. Este método no puede-

utilizarse en los veleros deportivos de poco volumen ó de vela única. Este tipo de embarcaciones incluidas las tablas de deporte acuático, constituye el objeto fundamental de la vela objeto de la presente solicitud.

30 El rizado se efectua de arriba hacia abajo, reduciendo la superficie gradualmente según sea la fuerza del viento mediante el empleo de cinta adhesiva con vellos broches y mosquetones.

35 Para mayor claridad se adjunta hoja única - de planos en la que se muestra con suficiente detalle una de las posibles realizaciones prácticas del modelo, a título de ejemplo y por consiguiente sin carácter limitativo alguno.

40 El ejemplo se refiere a una vela para tabla de deporte acuático, aunque como ya se ha indicado la vela puede aplicarse también a los barcos convencionales.

La figura 1 muestra la vela totalmente desplazada, y en la figura 2 aparece parcialmente recogida.

45 Cuando la vela está completamente desplegada y se desea plegarla parcialmente por haber aumentado la fuerza del viento todo lo que hay que hacer es soltar los broches (1) que sujetan la vela a las gruesas cintas (2) mediante las hembras (3), empezando por arriba.

50 Los broches de palometa (4) permiten sujetar la vela abatida, pues penetran por los ollaos (5) y (6), -

para evitar que la parte de vela abatida pueda flamear al viento.

55 Para realizar la operación basta con arriar la vela adherida a las cintas (2) mediante el cabo sin fin (7). Una vez arriada se despega de las cintas (2) la parte de vela que no se desee utilizar, sujetando ésta parte con los broches (4) y a continuación vuelve a des- plegarse la vela mediante el cabo sin fin (7).

60 Las líneas de trazos (8) representan posibles aristas de doblado de la vela según se vaya prescindiendo de partes de ella cada vez mayores.

65 Al ir reduciendo la superficie útil de la vela por este método resulta evidente que el centro de empuje del viento sobre la superficie útil que va quedando baja cada vez más, con la que el navegante le va resultando cada vez más fácil hacer contrapeso con su cuerpo contra la fuerza del viento, por el doble efecto de la disminución de la superficie de la vela y del descenso del centro de empuje, mientras que si se disminuyera la superficie útil de la vela de abajo hacia arriba el centro de empuje iría subiendo, aunque la superficie disminuiría.

70 Como ya se ha indicado, en las figuras se ha representado solo una de las posibles realizaciones. Existen otras, si bien la esencia es en todas ellas el hecho de poder arriar la vela gradualmente y empujando desde --

arriba. Algunas de estas variantes serían las siguientes:

80 a) Empleo de dos velas, que al estar ambas desplegadas sus superficies suman una vela igual a la re- presentada en las figuras. Al ir recogiendo la vela superior, esta va quedando oculta tras la inferior, con lo -- que la superficie disminuye y el centro de empuje baja.

85 b) Una vela, como la representada en las fi guras, pero unida al mástil, solo en su parte inferior, - de un punto intermedio hasta abajo. El vértice superior - de la vela iría unido al cabo sin fin, con lo que al des- plazar éste quedaría recogido hasta el punto en que co--- mienza la unión al mástil, quedando la parte plegada su-- perpuesta a la aún desplegada.

90 c) Pueden emplearse también dos velas: una- de ellas de forma triangular y superficie mínima (de las llamadas Tormenta en navegación deportiva sobre tabla) y- otra de las llamadas "velas globo", que iría unida por am- bos extremos al cable sin fin, y además al extremo de la- botavara. Para recogerlo se soltaría la sujeción a la bo- 95 tavara y la del extremo inferior del mástil, con lo que - mediante el cable sin fin podría bajarse la vela y, mer- ced al poco peso de este tipo de velas, plegarlo y guar-- darla en el arnés.

100 d) Empleo de una vela partida, cuya parte - inferior puede recogerse parcialmente, quedando plegada -

sobre sí misma. El método de plegado sería el explicado -  
anteriormente (mediante cintas, mosquetones o cualquier -  
otro medio o combinación de medios) y la parte superior -  
de la vela permanecería desplegada, con lo que quedaría -  
105 un hueco o ventana entre la parte superior por un lado y -  
la inferior parcialmente plegada por el otro.

Este Modelo es realizable en cualesquiera -  
de tamaños y materiales adecuados, siendo susceptible de  
toda clase de modificaciones de detalle en tanto que es--  
110 tos no alteren su fundamento.

- N O T A -

Los puntos de invención propios y nuevos --  
que son objeto de la presente solicitud de Modelo de Uti-  
lidad en España por veinte años son los siguientes.

115 R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- VELA PARA EMBARCACIONES, caracterizado--  
porque permite la reducción gradual de la superficie ex--  
puesta al viento en función de la fuerza de éste permi---  
tiendo la navegación bajo distintas circunstancias sin ne  
120 cesidad de cambiar de vela.

2.- VELA PARA EMBARCACIONES, según reivindi-  
cación anterior caracterizado porque está sujeta por la -  
periferia de su zona superior a dos gruesas cintas median  
te mosquetones, broches o cualquier otro método ó combina  
125 ción de métodos, convergiendo dichas cintas en el vértice

superior de la vela.

130

3.- VELA PARA EMBARCACIONES, según reivindicaciones anteriores caracterizado por la posibilidad de ir soltando la vela de las cintas a partir de su vértice superior e ir doblando la vela sobre sí misma, sujetando la parte plegada mediante broches a la zona de vela que no se ha plegado, para evitar que pueda flamear al viento.

135

4.- VELA PARA EMBARCACIONES, según reivindicaciones anteriores caracterizado porque las operaciones en las reivindicaciones anteriores pueden realizarse por una persona sola, sin más que arriar toda la vela mediante el correspondiente cabo, reducir su superficie en la proporción deseada y volverla a izar.

140

5.- VELA PARA EMBARCACIONES, según reivindicaciones anteriores caracterizado por ser de aplicación, tanto a embarcaciones deportivas como a tables de deporte acuático.

145

6.- VELA PARA EMBARCACIONES, según reivindicaciones anteriores caracterizada por poder acoplarse al aparejo ya existente de cualquier barco sin necesidad de hacer modificaciones especiales en éste, por ser el plegado parcial independiente del aparejo de la embarcación y no interferir en absoluto con el arriado e izado de la vela por el procedimiento clásico.

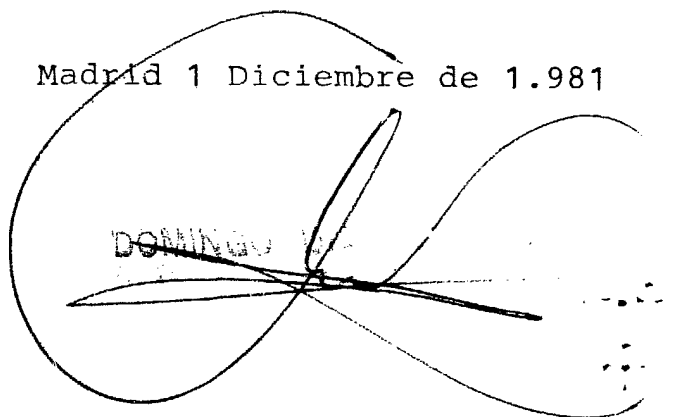
150

7.- VELA PARA EMBARCACIONES.

Tal y como se ha descrito en la memoria que antecede y para los fines en ella especificados.

Consta la presente memoria descriptiva de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid 1 Diciembre de 1.981

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'DOMINGO', is written over a circular stamp. The signature is composed of several sweeping, interconnected loops and lines.

DOMINGO

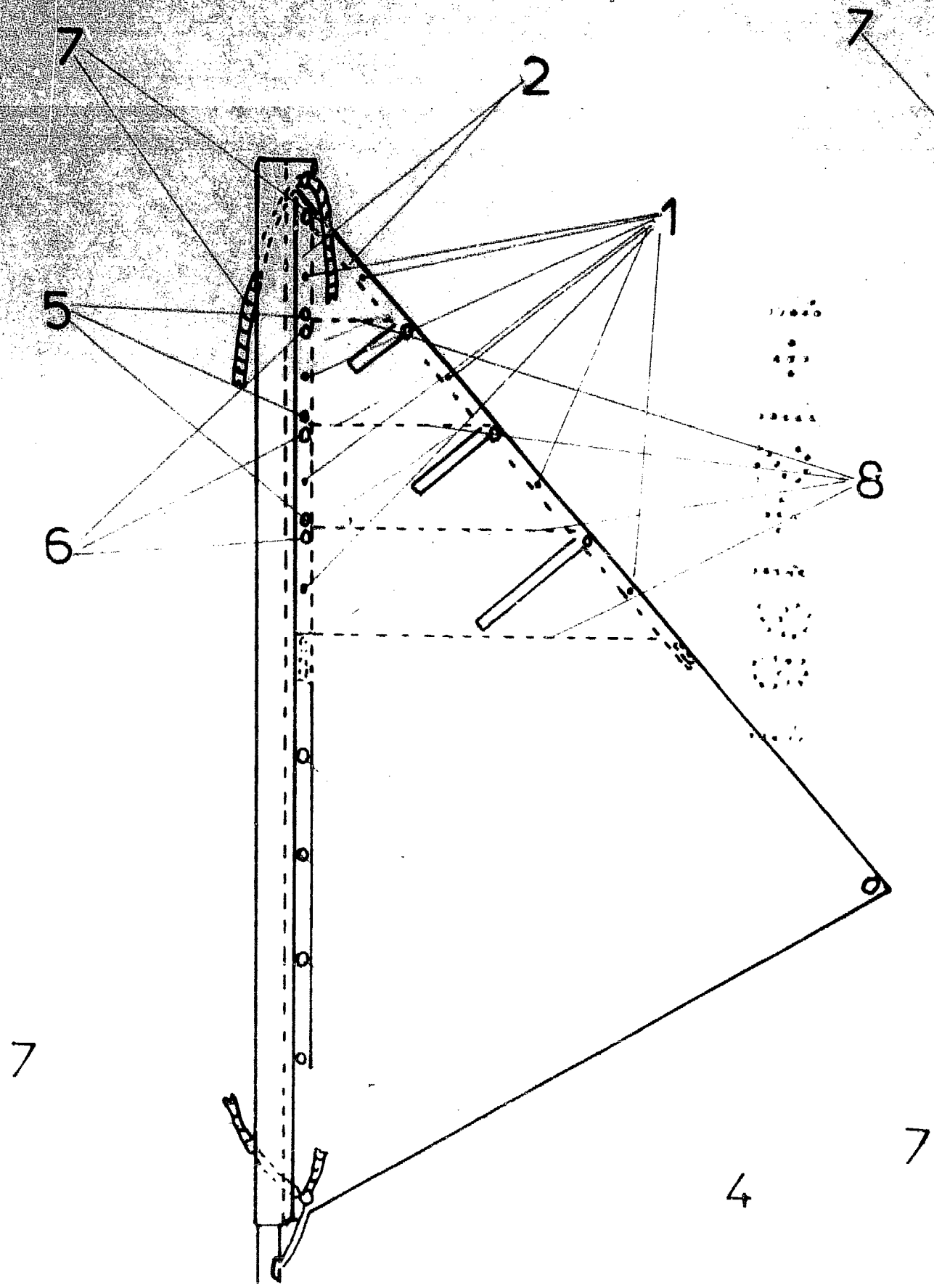


FIG. 1

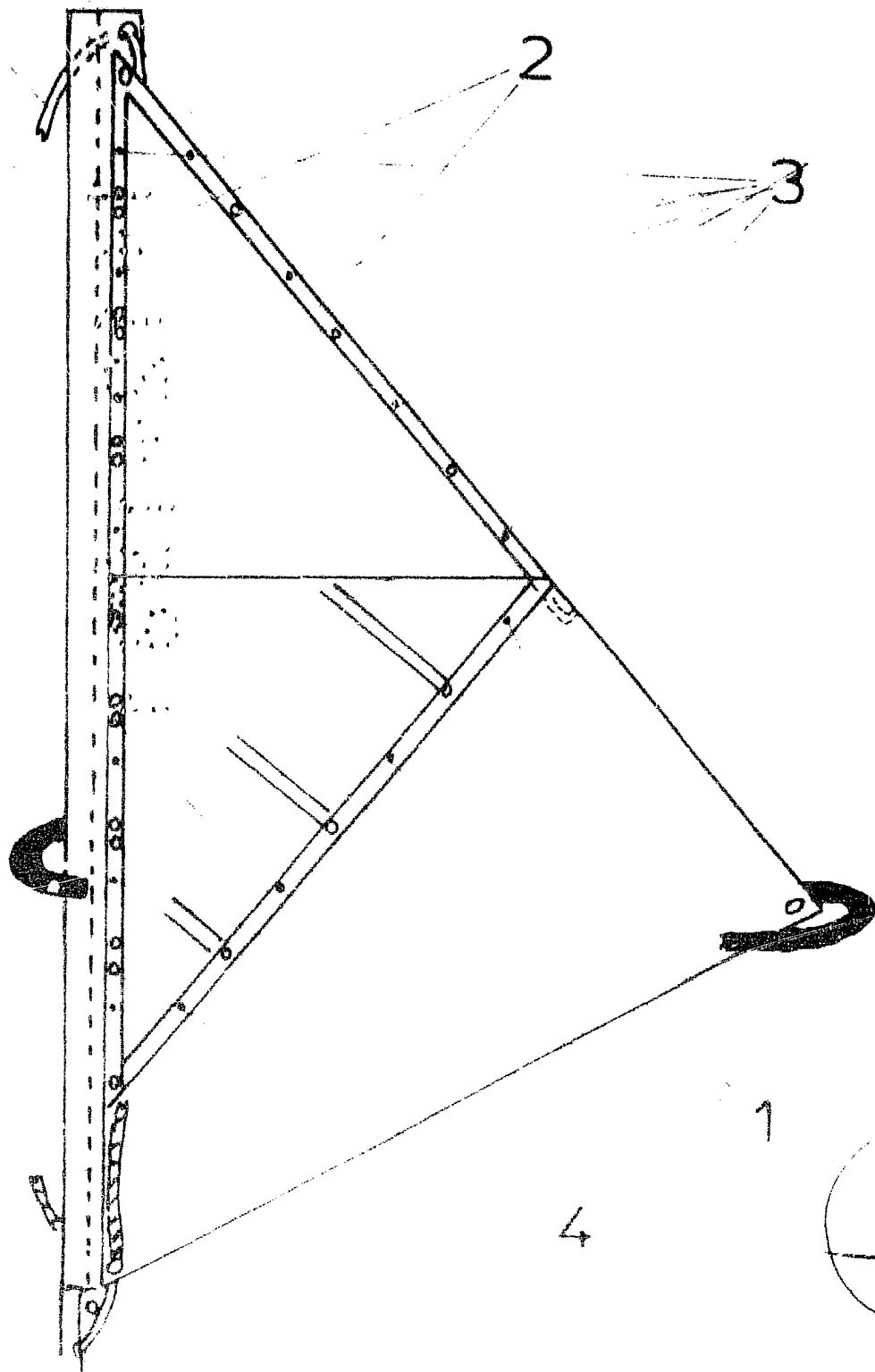
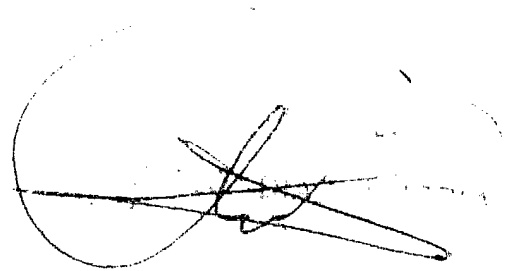


FIG. 2



ESCALA  
VARIABLE

