

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 284.161	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 25-1-1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- AGO. 1985

(30) PRIORIDADES:			
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS	
84-02724	2-2-84	GB

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B63B 23/00

(54) TITULO DE LA INVENCION
"UN BOTE DE PARACHOQUES"

(71) SOLICITANTE (S)	
KEITH JAMES SHAKESPEARE	(2.B2-469)

(71) SOLICITANTE (S)	
DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
Slough Place Farm, Cuckfield, East Sussex, Inglaterra	

(72) INVENTOR (ES)	
El mismo solicitante	

(73) TITULAR (ES)	

(74) REPRESENTANTE	
DON FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ	(MOD. -7876)

Esta invención se refiere a mejoras en, o relaciona-
das con botes o embarcaciones, y más particularmente se re-
fiere a botes destinados a funcionar como equivalente acuá-
tico de los coches evadibles o de choque de feria. Tales bo-
tes tienen un casco que es sustancialmente circular visto
5 en planta, y está destinado a soportar colisiones menores
con otros botes similares. La propulsión es proporcionada
por una hélice montada bajo el casco, y el control de direc
ción se logra haciendo girar el eje de accionamiento de la
10 hélice alrededor de un eje vertical, o alterando de otro mo-
do la dirección del empuje ejercido por la hélice. Tales bo-
tes serán denominados de aquí en adelante "botes de paracho-
ques".

Los botes de parachoques anteriores comprenden una por-
15 ción de casco, moldeado por ejemplo en polietileno, circun-
dado por un collar de flotación separado que proporciona flo-
tabilidad y absorbe el impacto de las colisiones. El collar
de flotación en general es inflado con aire bajo presión po-
sitiva. Tales collares inflados pueden ser propensos a daño
20 accidental en condiciones de uso violento, pero han sido
considerados previamente esenciales para aislar al usuario
del impacto de las colisiones.

En un aspecto, esta invención proporciona un bote de
parachoques en el que el casco y al menos una parte sustan-
25 cial de la superestructura están en una pieza moldeada de
material plástico, estando diseñado el casco para proporci-
onar suficiente flotabilidad y destinado a absorber el impac-
to de las colisiones durante el uso para el que se le desti-
na.

Por lo tanto, en el bote de esta invención, no es ne-

cesario proporcionar un collar de flotación separado. La totalidad del bote resulta de fabricación económica, lo que no es usual, y es verdaderamente más robusto y de uso más seguro que los de la construcción de la técnica anterior.

5 No se da la posibilidad de desinflado accidental del collar de flotación. Los impactos de las colisiones son absorbidos en virtud de las propiedades mecánicas y construcción del casco, en vez de serlo por la elasticidad del collar de flotación empleado anteriormente. Mediante una adecuada elección de la configuración y grosor de pared del casco, la elasticidad natural del material plástico que constituye el casco es suficiente para proporcionar una completa capacidad operativa como bote de parachoques.

15 Preferentemente, la totalidad en esencia de la superestructura, está moldeada formando una sola pieza con el casco. Por ejemplo, el asiento del pasajero o pasajeros puede formar parte del moldeo de una pieza, así como también las paredes laterales, las cuales deben ser suficientemente altas como para impedir que el bote embarque agua durante su uso. La adición de una o más barandillas de asido cerca de la parte superior de la superestructura, para ayudar al pasajero a entrar y salir del bote, así como para rodearlo contra el efecto de las colisiones, completa virtualmente la estructura del bote. Puede montarse un motor fuera-borda en una abertura en forma de T en el casco, dispuesto para girar en un ángulo de la menos 180°, por ejemplo, de 270° aproximadamente.

25 Se prefiere que el calado del casco bajo el espacio de acomodación de pasajeros (normalmente de uno o dos asientos) esté aumentado, para asegurar que el bote queda apro-

5 aproximadamente nivelado en el agua. La base del casco puede tener por tanto forma de cuña aproximadamente, según corte transversal vertical. Normalmente, el mayor grosor de la cuña queda hacia la popa, donde está situado el espacio de acomodación de pasajeros.

10 El bote de acuerdo con esta invención puede ser construido mediante moldeo centrífugo o rotacional de un material plástico adecuado. Tales materiales incluyen poliolefinas (por ejemplo, polietileno o polipropileno; poliamidas tales como nilón; polímeros vinílicos tales como poli(cloruro de vinilo) o copolímero de acetato vinílico de etileno; o ésteres de celulosa tales como butirato acetato de celulosa. Es esencial, por supuesto, controlar el grosor de pared durante el procedimiento de moldeo, con objeto de obtener una estructura que tenga la necesaria distribución de elasticidad y resistencia mecánica.

15 Una realización de la invención se ilustra, a título de ejemplo, en los dibujos que se acompañan, en los que:

20 La figura 1 es una vista de un alzado lateral de un bote de parachoques, de acuerdo con la presente invención, habiendo sido desmontado el motor;

La figura 2 es el bote de la figura 1 mostrando el motor en su sitio; y

25 La figura 3 es una vista en planta superior del bote de la figura 1.

Haciendo referencia ahora a los dibujos, el bote comprende una porción de casco 1 y una porción de superestructura 2. La porción de casco es de forma circular, visto en planta (figura 3) y está carenado o recubierto en 3. El lado inferior del casco comprende una porción de cuña 4, de

modo que el calado de dicho casco es mayor en la popa que en la proa (figuras 1 y 2). El perfil interior de la porción de casco se muestra en líneas de trazos en 15 (figura 2). Puede apreciarse por tanto que el casco y la superestructura son de pared doble y encierran un volumen de aire suficiente como para hacer al bote insumergible.

Como se aprecia en la figura 3, la superficie superior de la porción de casco, en los costados del bote, está dotada de unas ondulaciones 5, para impedir que haya personas de pie sobre estas partes del casco. La parte inferior del casco está provista de una ranura 6 en forma de T (figura 3), dentro de la cual se coloca un bloque de apoyo 7 (figura 2). El bloque de apoyo 7 proporciona apoyo para el motor fueraborda 8, que gira alrededor de un eje vertical en un ángulo de 270º aproximadamente, con objeto de modificar la dirección del empuje proporcionado por la hélice 9. Por razones de seguridad hay dispuesta una guarda (no mostrada) alrededor de la hélice 9.

La superestructura 2 comprende un asiento 10 el cual, como se muestra en la figura 3, está dotado de una superficie nervada 11. La superestructura, vista en planta, tiene una sección transversal en general ovoidal, estando el asiento 10 acomodado en el extremo más ancho del ovoide, y el motor en el extremo más estrecho. Las paredes laterales 12 proporcionan una altura adecuada de francobordo, para impedir que el bote embarque agua. Una pluralidad de salientes de refuerzo 13 aseguran que la superestructura sea sostenida firmemente sobre el casco, y ayuda a distribuir las tensiones del impacto. Delante del motor 8 hay montado una barandilla metálica tubular 14.

La totalidad de la estructura, aparte del motor 8 y de subbloque de apoyo 7, y de la barandilla 14, está construida de una sola pieza mediante moldeo rotacional o centrífugo de polietileno de alta densidad.



REIVINDICACIONES

5 Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10 1ª.- Un bote de parachoques que tiene un casco de forma sensiblemente circular visto en planta, caracterizado porque el casco y al menos una parte sustancial de la superestructura, están constituidos por una pieza moldeada de material plástico, estando diseñado el propio casco para proporcionar flotación suficiente y estando destinado a absorber el impacto de choque durante su uso.

15 2ª.- Un bote según la reivindicación 1ª, que tiene sustancialmente la totalidad de la superestructura moldeada en una pieza con el casco.

20 3ª.- Un bote según las reivindicaciones 1ª o 2ª, caracterizado porque tiene un motor fueraborda montado en una abertura del casco, y que puede girar en un ángulo de al menos 180º.

25 4ª.- Un bote según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en el que el casco tiene un calado mayor por debajo del espacio de acomodación de pasajeros.

5ª.- Un bote según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, construido por moldeo rotacional de polietileno de elevada densidad.

6ª.- Un bote según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, en el que la superficie superior de la parte del casco, en los costados del bote, está provista de

ondulaciones para impedir que estén personas de pie sobre estas partes del casco.

7ª.- "UN BOTE DE PARACHOQUES".

5

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

P.A.

21.FEB.1985

Fernando de Elzaburu
For. Podes.

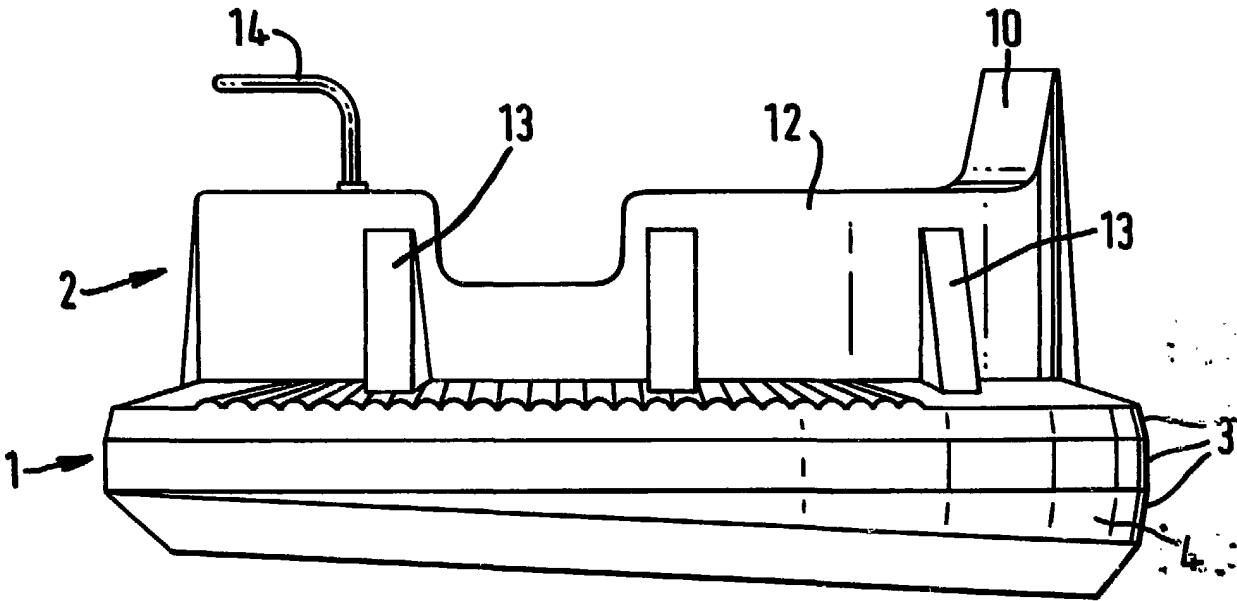


FIG. 1

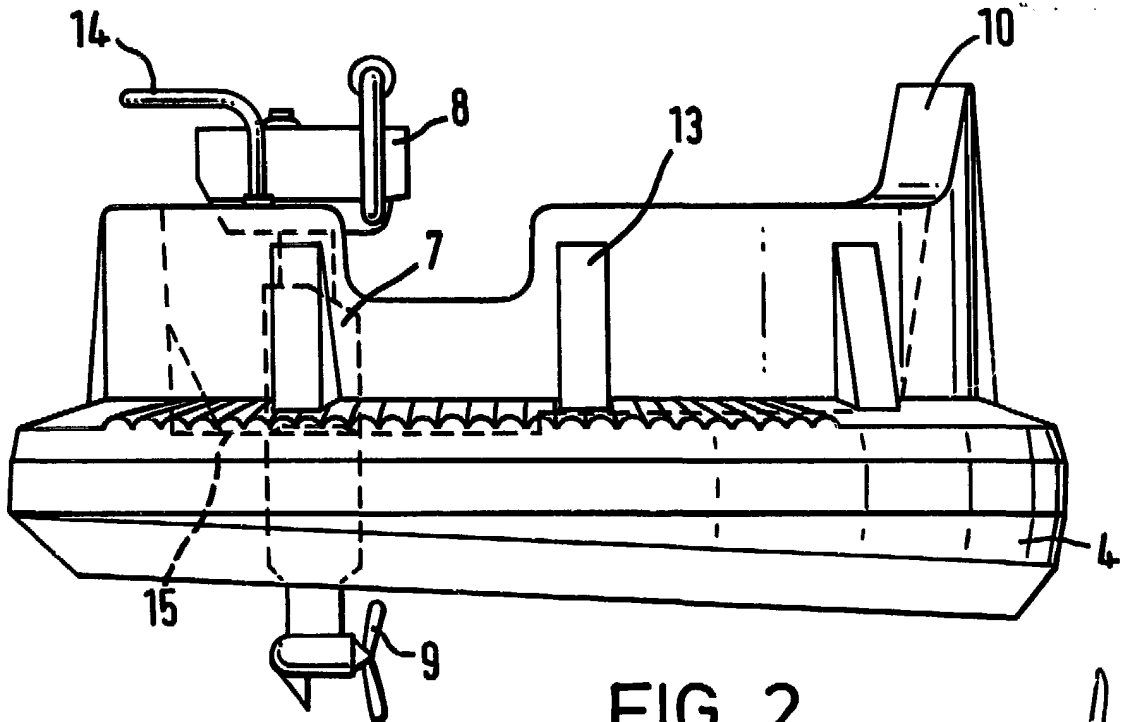


FIG. 2

Fernando de Elizaburu
Por Poder.

ESCALA VARIABLE

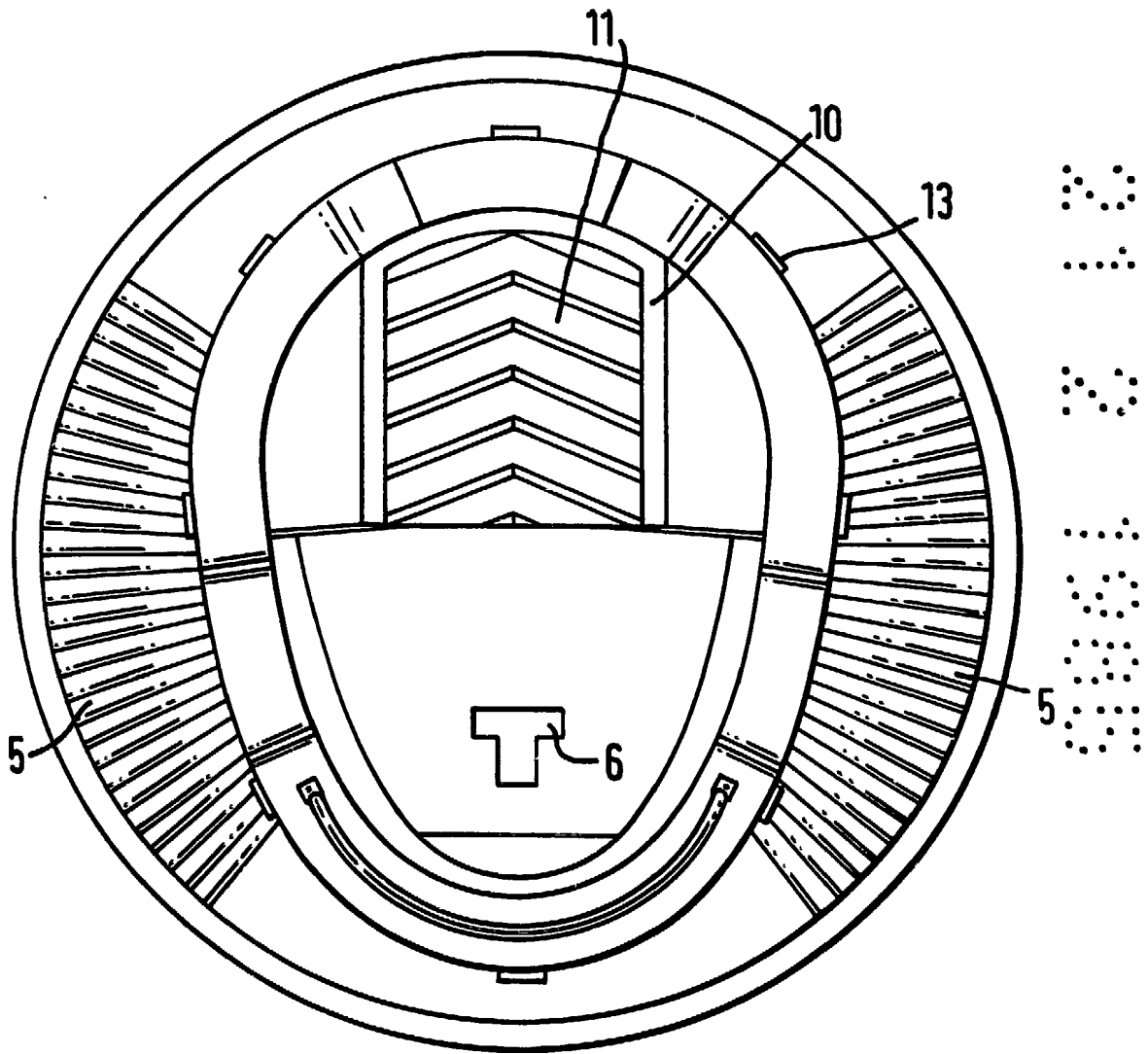


FIG. 3

Fernando de Elizaburu
Por Poder,
[Signature]