



15

pueda ser más fácilmente comprendida en la descripción que sigue nos vamos a referir a la lámina de dibujo que se acompaña, que nos muestra un caso de realización práctica naturalmente que tratándose de un ejemplo aclaratorio el dibujo en cuestión deberá interpretarse en su más amplio sentido y sin carácter limitativo alguno.

20

25

30

En la figura -1- se representa una vista lateral del bote, en la figura -2- una vista en planta, en la figura -3- una sección por A-B, en la figura -4- una vista frontal, en la figura -5- una sección por A-B, en las figuras -6- y -7- unas vistas frontales del bote con los dos brazos de flotación y en la figura -8- una vista en planta del bote con los dos brazos de flotación, en los cuales -1- indica los estabilizadores, -2- el perfil interno de la embarcación, -3- la línea de flotación, -4- los asientos de la embarcación, de los cuales -5- es la caja de la deriva.

35

La realización que se describe, se refiere a una embarcación construida bajo los principios anunciados, pudiéndose construir en cualquier dimensión y utilidad. Su perfil especial queda evidenciado claramente en las figuras 3, 4 y 5.

40

Debajo de la línea de flotación -3- y en la parte sumergida, la cuaderna se presenta de gran finura hidrodinámica, larga y estrecha, encontrando menor resistencia en el avance. Por encima de la línea de flotación el perfil se ensancha formando dos estabilizadores laterales -1- que en posición normal aflora el agua y en el balanceo por su fuerte desplazamiento efectúan su acción estabilizadora de gran eficacia.



45

Este diseño de cuaderna ofrece también una mayor robustez, rigidez y ligereza, consistiendo en aumentar la anchura del bote sin perder velocidad con gran ventaja para su estabilidad y seguridad.

50

Siendo la cuaderna sutil y de notable inmersión, se obtiene el peso muy bajo. Por consiguiente también su flotación es ventajosa teniendo en cuenta que su cuaderna sumergida tiene una notable profundidad se obtiene una gran velocidad incluso en una mar agitada.

55

Los lados de la embarcación respecto a los asientos se encuentran más altos y sirven para apoyo de los brazos y también de los hombros.

La cuaderna puede ser más o menos delgada hacia la proa en relación a la velocidad prevista a vela o a motor, ensanchándose notablemente hacia la popa.

60

Colocando la carga según la fuerza del viento, más hacia adelante o más hacia atrás, se obtiene un efecto cortante del agua o un efecto aplanante.

65

Los estabilizadores forman una doble pared que constituye una estructura hueca que confiere gran resistencia y ligereza al bote así como una notable reserva de flotación, que girando alrededor del borde de la embarcación la mantiene en posición normal, en caso de estar llena de agua. La cámara de aire puede ser rellena con espuma plástica.

70

Para aumentar todavía más la estabilidad de dicho bote y hacer que la embarcación sea autoenderezadora, incluso bajo inclinaciones de 90 grados, se han previsto cuatro brazos -6- que saliendo lateralmente del bote pre-



75 sentan en su extremidad dos flotadores hidrodinámicos,
-8-. Estos brazos -6- no son rígidos, sino elásticos, es-
tando montados sobre barras de torsión -7- o sistemas
elásticos equivalentes. Su esfuerzo elástico corresponde
a la flotación máxima cuando los brazos están plegados a
90 grados; al producirse una inclinación los brazos elás-
ticos se plegan hasta 90 grados, efectuando su máxima so-
80 ción enderezadora cuando el bote tiene la inclinación máxi-
ma.

Dichos brazos pueden ser desacoplados del bote y
puestos en posición vertical para causar un mínimo de en-
vergadura en la navegación.

85 Descrita suficientemente la naturaleza y consti-
tución de este procedimiento de fabricación de bote esta-
bilizado, se ha de hacer constar que podrá realizarse en
diversidad de formas, tamaños y materiales, así como que
podrán introducirse variaciones secundarias que no alte-
ren la esencialidad de su objeto que se pone de manifies-
90 to con la siguientes:

N O T A

Los puntos nuevos no conocidos ni practicados en
España sobre los cuales se desean recaigan las reivindi-
95 caciones de la presente Patente de Invención son:

1^ª.-Un procedimiento de fabricación de bote esta-
bilizado, caracterizado por presentar un perfil especial
de notable finura hidrodinámica bajo la línea de flota-
ción, ampliándose por ambos lados sobre la línea de flo-
100 tación con dos flotadores hidrodinámicos estabilizadores,



que afloran en el agua y que en su inclinación lateral dan al bote una gran seguridad y estabilidad especialmente a vela, confiriéndose una estabilidad y maniobrabilidad optima en el mar y siendo apto para vela, motor y a remo con superiores dotes de velocidad y estabilidad.

105

2ª.- Un procedimiento de fabricación de bote estabilizado, según la reivindicación anterior, caracterizado por comprender un segundo casco que se solda en el borde de la embarcación y sobre el cual se disponen los asientos de manera que entre el bote y este segundo casco, resulta formada una cámara de aire, confiriendo esta estructura vacía a doble pared, una gran rigidez, ligereza y robustez a la embarcación, constituyendo una gran reserva de flotación.

115

3ª.- Un procedimiento de fabricación de bote estabilizado, caracterizado porque en relación con el diseño de la cuaderna los asientos resultan notablemente más bajos dando una posición confortable ya sea para el apoyo de los brazos o para el apoyo de los hombros resultando el peso más bajo con ventaja para la estabilidad.

120

125

4ª.- Un procedimiento de fabricación de bote estabilizado, caracterizado porque la estabilidad puede aumentarse hasta transformarla en autoenderezante, incluso bajo fuertísimas inclinaciones a vela, por estar provisto de brazos elásticos que en su extremidad presentan dos flotadores hidrodinámicos, cuyo aumento de flotación corresponde al esfuerzo elástico de los brazos, aumentando los brazos elásticos su acción enderezadora cuanto más el bote se inclina.

130



135

5º.- Un procedimiento de fabricación de bote estabilizado, caracterizado porque los brazos de flotación de la reivindicación 4ª, pueden descoplarse a voluntad del casco del bote y colocados en posición vertical para una mínima envergadura en la navegación.

140

6º.- Un procedimiento de fabricación de bote estabilizado, de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y graficamente representado en el adjunto plano para su mejor comprensión.

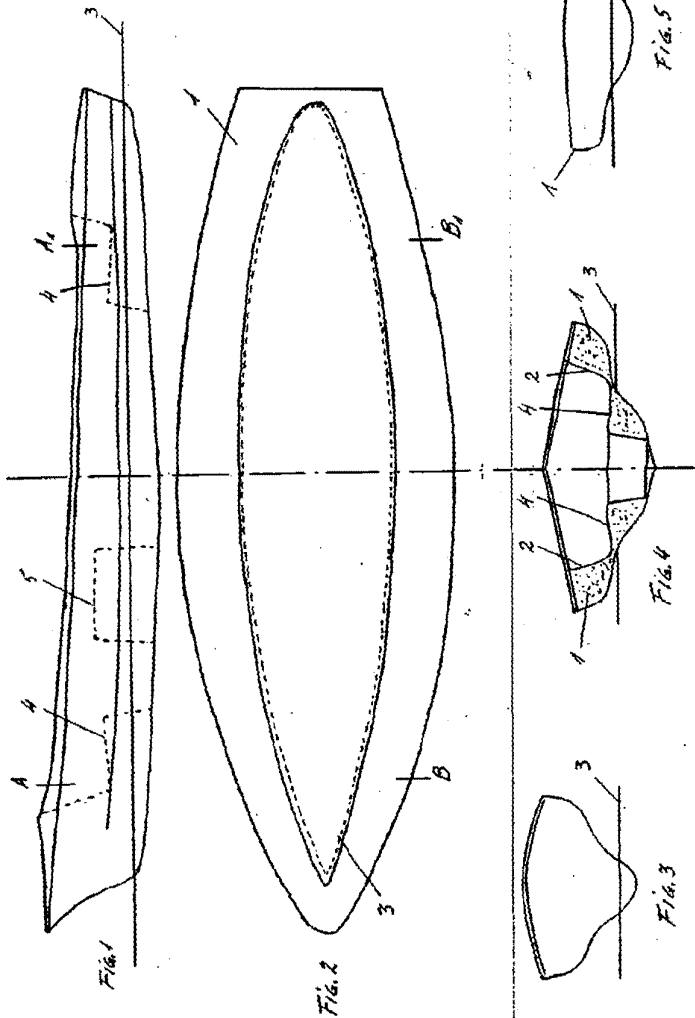
Esta Memoria consta de SEIS hojas mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 144 líneas.

Madrid, 11 de Junio de 1.963

Por autorización del interesado.



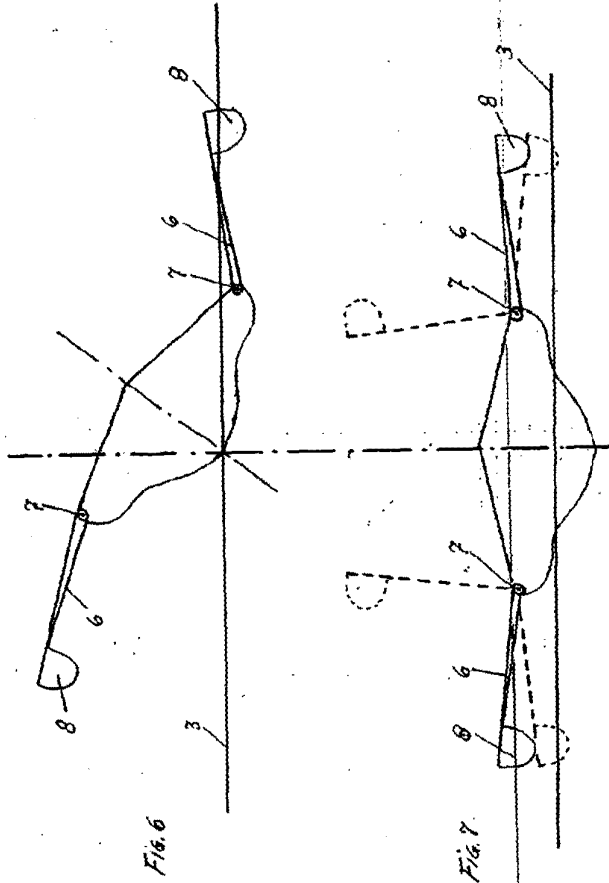
288953



Escola variable



258053



Errata variable

D. Elia Olivetti

Tres hojas - Hoja n°3



288953

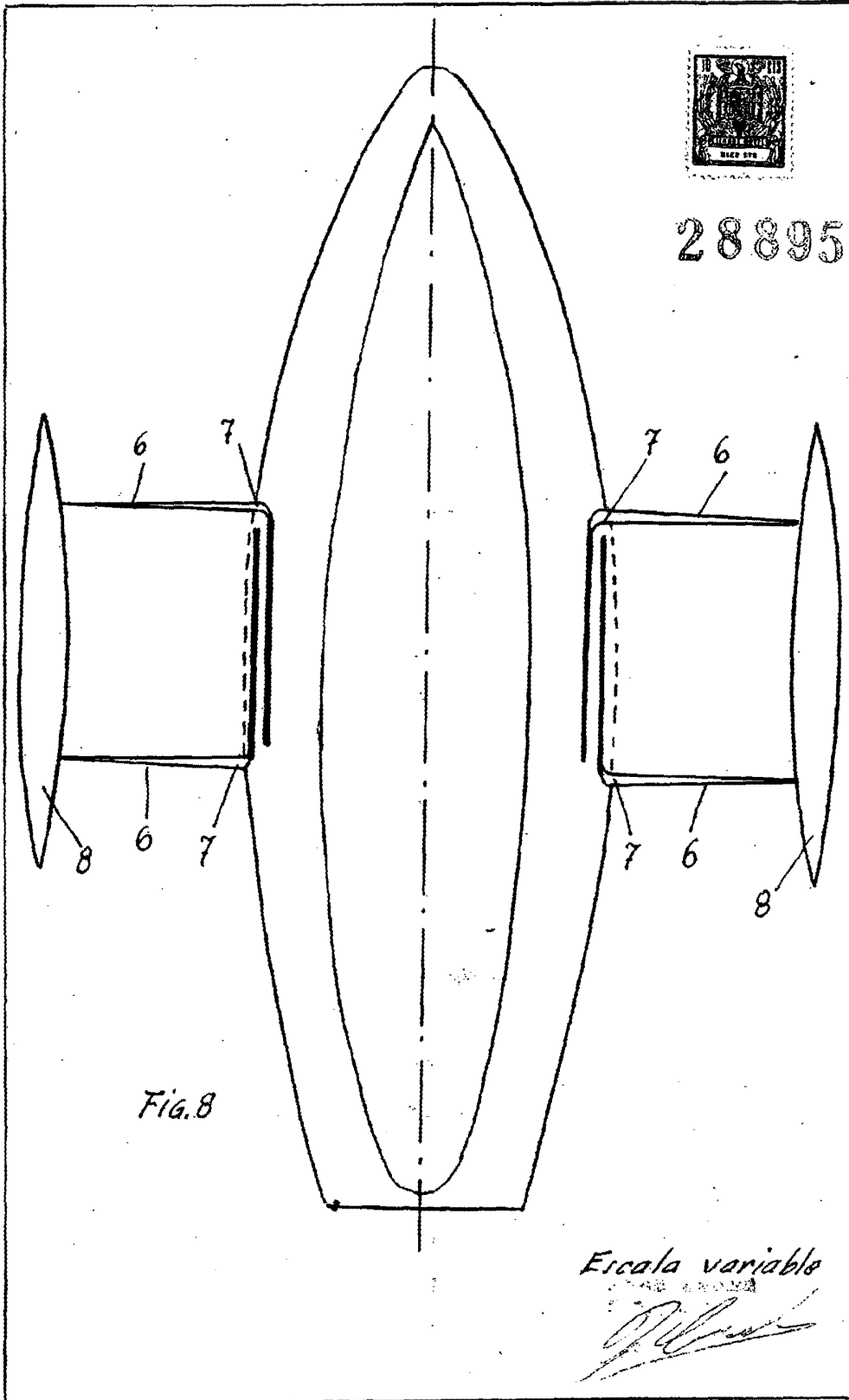


Fig. 8

Escala variable

[Handwritten signature]