

(19) ES (21) (22)	NUMERO 293295	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 1.4.86	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 AGO. 1986

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B63B 39/06, 35/86
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCION

"ESTABILIZADOR PARA EMBARCACIONES DE COMPETICION DE ALTA VELOCIDAD"

(71) SOLICITANTE (S)

D. JOSE CASTAÑO SANCHIS

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

**C/. Ausias March, nº 29-14ª.
TABERNES BLANQUES (Valencia)**

(72) INVENTOR (ES)

D. JOSE CASTAÑO SANCHIS

(73) TITULAR (ES)

D. JOSE CASTAÑO SANCHIS

(74) REPRESENTANTE

D. JUAN LOPEZ SANCHEZ

EXPEDIENTE: MODELO DE UTILIDAD

Titular: D. JOSE CASTAÑO SANCHIS

Nacionalidad: Española

Domicilio: C/. Ausias March, nº 29-14a.
TABERNES BLANQUES (Valencia)

Objeto: "ESTABILIZADOR PARA EMBARCACIONES DE COMPETI-
CION DE ALTA VELOCIDAD"

Prioridad:

.....

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 En el curso de la presente Memoria Descriptiva y con la ayuda del plano adjunto, van a quedar descritas las características que ofrece la estructura de una em-
barcación de competición de alta velocidad, propulsada -
por motores de gran potencia, y que presenta las condi-
ciones de utilidad y novedad que exige el vigente Estatu-
to-Ley de Propiedad Industrial, para que se conceda a su
titular el privilegio de su exclusiva explotación indus-
trial y comercial en España.

10

Las embarcaciones de competición sobre superfi-
cie, impulsadas por potentísimos motores, y de quilla es-
casa, adolecen de un defecto que se pone de relieve con

bastante frecuencia, que no es otro que el de en su velocísima marcha, suelen levantar la proa y por su escaso peso y amplio frente que ofrece el fondo, llegan a volcar, llegando incluso a la vuelta de campana porque el propio viento que se encuentra en su avance llega a producir su volteo por la falta de contrapeso que elimine esta natural tendencia.

El objeto del presente Modelo de Utilidad no es otro que el de proveer a este tipo de embarcaciones de una plancha estabilizadora, que queda situada en la parte inferior y separada de la embarcación y que en su posición inicial paralela respecto a la embarcación, durante el avance de la embarcación esta plancha estabilizadora se desplaza en el seno del mar o lugar en que se desarrolle su marcha, que, como es natural puede ser en ríos o en lagos que permitan el desarrollo de esta competición deportiva.

Por la posición de la plancha estabilizadora, evidentemente, ésta soporta el peso del agua que ejerce la función estabilizadora retentora de la embarcación, cuando ésta tiende a encabritarse en la forma y por las razones antes dichas. Supuestamente, y por la posición regulable de la plancha, no se constituye en freno del movimiento de avance de la embarcación, al menos, de forma ostensible, de modo que su función estabilizadora y a la vez evitadora de posibles vuelcos, es infinitamente más apreciable que la mínima consideración de su acción de freno.

Para mejor comprensión de las características -

de esta embarcación, en cuanto a los medios que constituyen materia de este Modelo de Utilidad, se ha considerado conveniente la aportación de una lámina de dibujos, en la que se recoge un caso práctico de realización, con la natural advertencia de que estos gráficos constituyen solamente un ejemplo y por ello no deberán constituir limitación alguna del alcance del objeto que se reivindica.

En la lámina de dibujos, la figura 1ª nos muestra una vista lateral de la embarcación, posada sobre el mar, siendo la figura 2ª una vista frontal de la misma.

Refiriéndonos a las precitadas figuras, señalamos con -1- a la embarcación, del tamaño y forma que mejor se estime, por cuanto ello no afecta a los elementos que se incorporan y que seguidamente vamos a describir, - si bien estas mejoras se han pensado concretamente en su incorporación a las embarcaciones deportivas, provistas de potentes motores, y que se deslizan sobre aguas relativamente tranquilas y alcanzan grandes velocidades.

Con -2- señalamos sendas planchas, situadas en la parte inferior de la embarcación, en posición vertical y a la vez paralelas, que constituyen a la vez una doble quilla, que adoptan la forma triangular, como la más adecuada para cortar el agua en el movimiento de avance, y constituir la menor resistencia, y en cuyo vértice inferior, se articula en los puntos designados con -3-, la plancha estabilizadora -4-, resistente, y de la longitud más conveniente, y en cuya plancha designamos con -5-, los puntos de articulación de sendos tirantes -6-, que se elevan verticalmente, para pasar al interior de la embarca--

75

ción y quedar los extremos superiores fijados en el elemento de control y accionamiento, comandado por el piloto de la embarcación, de forma que éste pueda actuar sobre la plancha estabilizadora, que bascule de forma que alcance el grado de inclinación necesaria para la retención de la nave, en cada momento de acuerdo con las necesidades que se originen en su movimiento de marcha.

80

Suficientemente descrita la estructura incorporada, objeto de este modelo, sólo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, formas y dimensiones de los mismos, así como el sistema de comando de la inclinación de la plancha estabilizadora, todo ello siempre y cuando no afecte a su esencialidad, que se recoge en la siguiente

85

N O T A
= = = =

Los puntos que se reivindican en el presente Modelo de Utilidad, son:

90

1º.- Estabilizador para embarcaciones de competición de alta velocidad, que se caracteriza por estar constituido por una plancha de longitud y grosor adecuados, que queda situada en la parte inferior de la embarcación, en posición inicialmente paralela a la misma e inmersa en el agua, que queda situada y a la vez articulada en los extremos inferiores de sendas planchas solidarias de la embarcación, que actúan a modo de quillas, paralelas entre sí, y orientadas en la dirección de marcha, y cuya plancha estabilizadora, queda sometida a la acción de dos tirantes paralelos, que se elevan de aquella y penetran dentro de la embarcación y se solidarizan

95

100

con un mando o elemento de control, accionado por el tripulante, que permite establecer el ángulo más conveniente de inclinación de dicha plancha estabilizadora, y con ello ejercer una acción de retención que impida la peligrosa elevación de la proa al alcanzar las máximas velocidades en su desplazamiento. Y

105

2º.- "ESTABILIZADOR PARA EMBARCACIONES DE COMPETICION DE ALTA VELOCIDAD", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva, y gráficamente representado en las figuras del plano adjunto para su mejor comprensión.

110

Esta Memoria consta de CINCO hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 110 líneas.

Valencia, a 24 de Marzo de 1.986

Por autorización del interesado.

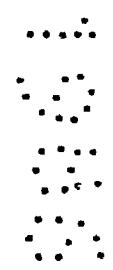
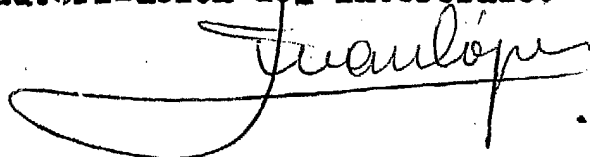


Fig.1

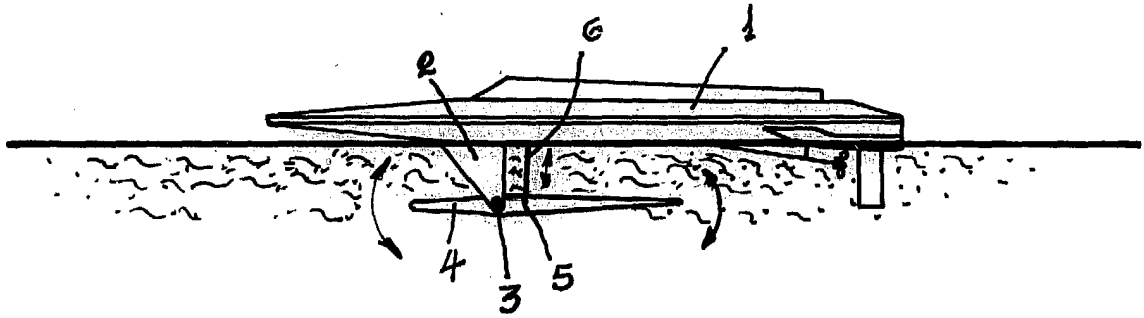
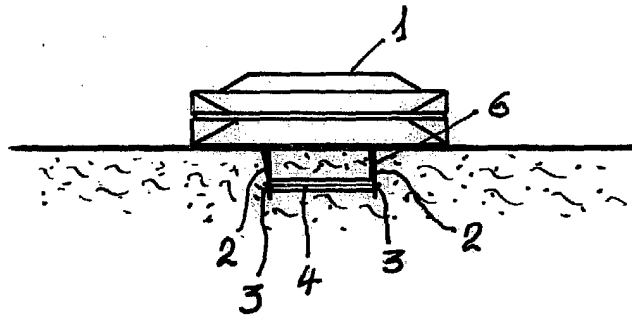


Fig.2



Escala variable.

Madrid, Marzo 1986.

P.A.

Juan López