



326610

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

por "UN MECANISMO DE ACCIONAMIENTO PARA PATINES NAUTICOS",
a favor de Don Alfredo Albert Sanjosé, de nacionalidad es-
pañola, residente en Cabrils (Barcelona), calle Llobatera,
nº 31.-----

MEMORIA D E S C R I P T I V A

La presente solicitud tiene por objeto garantizar el
derecho de fabricación y explotación, en exclusiva, para to-
do el territorio nacional, de un mecanismo de accionamiento
para patines náuticos, que constituye un dispositivo mecáni-
co apto para ser aplicado a cualquiera de las versiones exis-
5 tentes y conocidas de los patinadores náuticos, basados en
el aparejamiento paralelo de dos flotadores, suprimiéndose
totalmente el timón y utilizando para la dirección del patín
el movimiento de la propia hélice.

10 Cabe hacer constar que el dispositivo de que vamos a
tratar atiende particularmente a los elementos de conducción
y de orientación del vehículo, independientemente de que los
medios de propulsión de la hélice sean a motor o a pedales.

15 La característica esencial del dispositivo mecánico,
se concreta en el hecho de que, la hélice está vinculada a
una pieza soporte y está articulada a una varilla de trans-

326610



misión que finaliza en una palanca de mando instalada al máximo y cómodo alcance de la mano del usuario.

La resolución de dicha movilidad acarrea una estructuración adecuada del resto de los elementos mecánicos, que para su amplio y detallado conocimiento se describe seguidamente con la ayuda del gráfico que se adjunta.

En el citado plano: la Fig. 1, es un esquema del mecanismo visto seccionalmente, en parte, en el sentido longitudinal del vehículo. La Fig. 2, es la representación del mismo visto en planta, y, la Fig. 3, esquematiza la visión frontal del mismo.

Según se diseña, en la primera figura que es vista con sujeción al plano cortado por la línea MN que se señala en la figura siguiente, muestra solamente la cara interna del flotador -4-, que es el que permanece visible, señalándose la línea aproximada de flotación -5-, para relacionar con ella los elementos que van sumergidos y los que deben figurar entre la obra muerta superior.

Entre los primeros está ineludiblemente, la hélice -6-, con el tramo terminal del eje transmisor, que aparece envainado en una carcasa cobertora -7- de la que es solidaria firmemente, una breve pala -8- de protección del timón, y en cuyo borde superior se inicia el soporte tubular ahuecado, -9-, que empalma en un punto de articulación con el soporte vertical -10- que asciende hasta solidarizarse con el montante transversal -11- del chasis, que constituye el armazón que fija al mecanismo con las dos superficies planas y superiores de ambos flotadores.

Del indicado soporte vertical -10-, parte en posición oblicua, adelantándose, un ramal de soporte que se solidariza y es el punto de sustentación con la cubierta tubular -12-, por la que asciende el eje transmisor -13-, el cual,

326610



finaliza en un piñón cónico -14-, que penetra en la caja de engranajes -15-, para quedar engranado con la corona dentada -16-, alojada en el interior de dicha caja.

5 Dicha caja -15-, aparece seccionada por su diámetro vertical para mostrar la presencia en su estructura externa, y sobre el cubo de los semi-ejes -17-, que sobresalen por ambos lados, de dos repisas salientes y horizontales -18-, que son las que se fijan y vinculan a un segundo montante del chasis.

10 Por lo tanto, estos dos montantes -11- y -18-, son los dos elementos extremos y sólidos que sustentan a todo el dispositivo mecánico.

15 Respecto a la movilidad que debe poseer el eje -13- transmisor de la capacidad de giro para la hélice, ésta, viene determinada por el empalme de la cruceta -19-, que a modo de cardán, articula a dicho eje, con su último tramo finalizado en la hélice, haciendo posible con ello, no solo la angularidad de la trayectoria ascendente, sino las naturales oscilaciones en el plano horizontal, que debe efectuar
20 la totalidad de la hélice.

Los dos semi-ejes -17- se muestran interrumpidos, por estar supeditados en último término a conectar con el sistema motriz, cualquiera que sea el tipo que se adopte.

25 En la Fig. 2, vista en planta superior, se representa el tramo -7- portador de la hélice, en una de las posiciones de trabajo -dibujada en trazo fuerte- mientras que, la posición normal o pasiva queda señalada en línea de trazos. Se observa, como de su complemento el soporte -9-, se prolongan unas aletas -20, superpuestas y paralelas, entre las que se aprisiona el extremo de la varilla -21- que conduce
30 hasta la articulación de la caña sustentadora de la hélice. Dicha articulación consiste en que la barra metálica que

326610



constituye dicha caña, enlaza mediante una horquilla con el extremo de la indicada varilla transmisora -21-, y asciende para describir una doble angularidad, calando su corto tramo horizontal por el interior de un cojinete-bisagra -22-, em-
5 plazado sobre la cara superior del flotador al nivel aproximado de uno de los asientos -23- del patín, para finalizar en la manivela de mando -24-, dispuesta para efectuar el movimiento basculante, que se señala en la Fig. 1, por medio de un arco. La amplitud de dicho arco es el que se traduce en
10 la inclinación que la hélice adopte ya sea hacia la derecha o izquierda.

Descrito suficientemente el objeto de la invención, es de hacer notar que al ser llevado a la práctica podrán variar las formas, dimensiones, proporción y disposición de
15 los distintos elementos, así como los materiales utilizados, sin que por ello se altere, ni modifique, su esencialidad.

- N O T A -

Se reivindica como objeto de la presente Patente de invención:

20 1ª.- Un mecanismo de accionamiento para patines náuticos, que se caracteriza por unificar en esta clase de embarcaciones, la labor giratoria necesaria para los cambios de rumbo, vinculando la hélice con la solidaridad del último tramo de su eje transmisor, al soporte en que existe una
25 pequeña pala inferior de protección de la hélice, los cuales en conjunto son accionados a la distancia del lugar en que se halla el asiento ocupado por el conductor del patín.

30 2ª.- El propio mecanismo, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque el soporte del timón, que se cita, se halla vinculado por medio de una articulación libre al eje vertical de otro soporte complementario, con el que se fija



3266 10

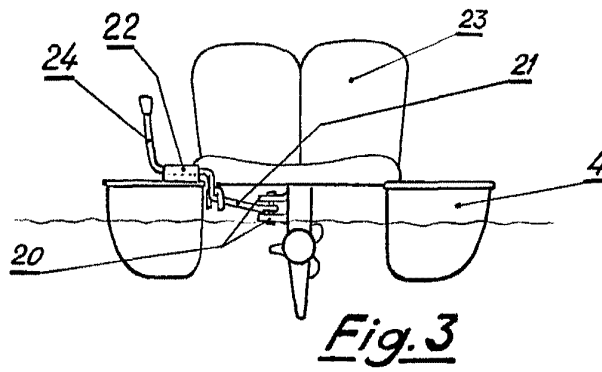
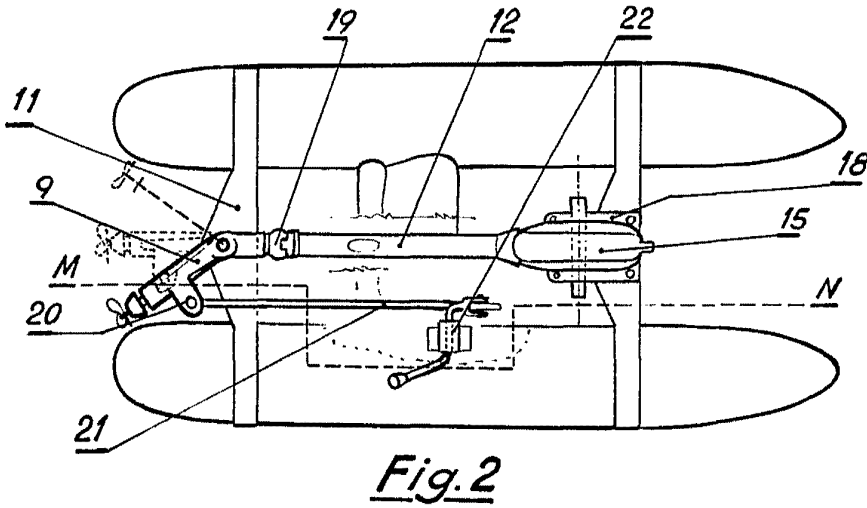
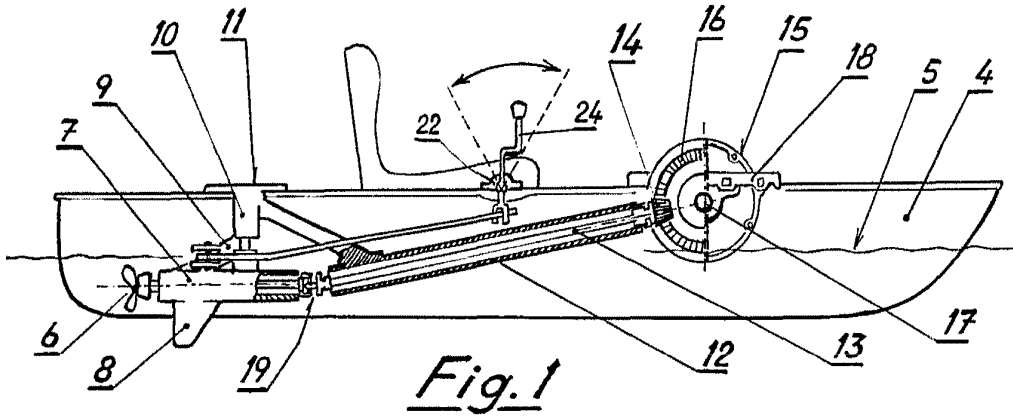
al chasis de la embarcación, presentando en la brida que une a ambos soportes los medios de enlace también articulado en donde se inicia la varilla de transmisión que, en su extremo terminal, se articula nuevamente a la barra que constituye la palanca de mando, emplazada en un punto de basculación en el borde de uno de los asientos y sobre la superficie del flotador correspondiente.

5
10
15
3º.- El propio mecanismo, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el citado tramo último y libre del eje transmisor, permanece articulado por medio de un enlace de cardán, al resto del árbol transmisor, estabilizado fijamente, que finaliza empalmándose a la caja delantera donde se aloja el engranaje de corona y piñón cónico determinantes del giro que reciben desde su propio eje transversal, accionado por cualquier medio motriz; estando dicha caja, estabilizada por fijación al montante anterior del chasis del patín.

4º.- UN MECANISMO DE ACCIONAMIENTO PARA PATINES NAUTICOS.

Madrid, // de Mayo de 1966.-

326610



P.A.
Fernando Peraire

Escala variable