



338477

338477

P A T E N T E
D E
I N V E N C I Ó N

a favor de Don Francisco MARTI SAMPERE, y Don Juan MARTI SAMPERE, ambos de nacionalidad española, residentes en Barcelona, calle Coronel Sanfeliu, 7, 1º, 1ª por "PERFECCIONAMIENTOS EN EMBARCACIONES MOTOPROPULSADAS".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

Se refiere la presente Patente de invención a unos perfeccionamientos introducidos en las embarcaciones motopropulsadas con la aplicación de los cuales a las mismas se han de conseguir unas mejoras sumamente interesantes cara al aspecto práctico de ellas.

5.

Los resultados más importantes que han de dimanar de la aplicación de estos perfeccionamientos, ha de ser, en primer lugar, el mejorar en grado sumo el carácter navegable de la embarcación, tanto en cuanto se refiere a la eliminación de la ola de propulsión que queda actualmente en la par

10.





338477

te trasera de las embarcaciones, como en cuanto hace relación expresamente a los virajes de ellas.

Para conseguir la primera de las características citadas se ha previsto que la embarcación se prolongue hacia atrás en un complejo de elementos que permita que los

5. medios de propulsión y dirección posterior queden separados con respecto a la popa de aquélla, pudiendo constituirse dicho complejo a base de un bastidor amovible que fijado en la parte trasera de la embarcación, se rebate por su extremo libre en un ala transversal receptora de la transmisión correspondiente por los medios de propulsión, asociándose con ella al propio tiempo los correspondientes timones de dirección.
- 10.

La segunda característica anteriormente citada

15. va encaminada expresamente a dichos timones que, según una realización preferente, irán asociados por mecanismos de rótula a un dispositivo que, recibiendo la correspondiente conexión con la dirección, se encargará de compaginar los movimientos de dichos timones de forma tal que cuando la
20. embarcación efectúa un viraje, el timón que queda al exterior de la curva recibe la orden de inclinación bruscamente, mientras que el timón correspondiente a la parte interior de la curva recibe la orden de movimiento de modo que paulatinamente va a su encuentro, con lo que se mejora extraordinariamente el viraje.
- 25.

Otra característica o faceta de la presente invención radica en el hecho de situar bajo el casco de la embarcación, paralelamente con su eje mayor, un esquí o pa

338477 8



tín que, al adquirir la embarcación una cierta velocidad hace que el casco de la misma se eleve y quede fuera del agua, con lo que ésta desliza simplemente sobre aquel esquí.

5. Se han previsto también en esta Patente medios para permitir la regulación, en cuanto a inclinación del ala portadora de los medios propulsores, así como otros medios que efectúen el acoplamiento de esta misma ala con los timones laterales.

10. Por último, se extienden también estos perfeccionamientos al hecho de disponer sobre el precitado esquí o patín, un mecanismo hidráulico que, adecuadamente mandado desde la dirección de la embarcación, permitirá que dicho esquí pueda adoptar una posición ligeramente inclinada con

15. respecto a la horizontal, en cuanto a cualquiera de sus laterales.

Los dibujos adjuntos muestran, a título de ejemplos no limitativos del alcance de la presente invención unas formas preferidas de llevarla a la práctica, en representaciones esquemáticas.

20. En dichos dibujos: La figura 1 es una vista en perspectiva del conjunto de elementos que integran los perfeccionamientos objeto de la presente Patente; la figura 2 se corresponde con un detalle en alzado lateral del propio conjunto referido; la figura 3 muestra a su vez un detalle parcial, seccionado y lateral del dispositivo de regulación del ala portadora de los medios de propulsión, y de los timones laterales de dirección.

25.

338477



- Según tales figuras, los perfeccionamientos en las embarcaciones motopropulsadas objeto de la presente Patente de invención, comprenden el prolongar hacia atrás el casco de la embarcación 1, en un conjunto de elementos que han sido representados, en primer lugar por una pletina angular 2, que se superpone a la pared trasera de dicho casco y al fondo del mismo, y que recibe a su vez en su tramo vertical una barra 3 que pudiera ser el propio eje de un motor fuera borda, prolongándose a su vez dicha barra 3 en un bastidor 4, y llevando esta misma barra, en su extremo inferior, una oreja 5 que intercalada entre otras dos orejas 6 y 7 que parten de un esquí 8 dispuesto paralelamente al casco 1, bajo el mismo, con una cierta separación entre ellos, y atravesada por un pasador 9 permite la articulación de dicho esquí o patín 8 con la misma barra 3.

- Por otra parte, el mismo patín 8 lleva hacia su zona media otras dos aletas levantadas 10 y 10a que mediante un eje 11 que recibe la acción de un mecanismo hidráulico 12 alimentado por el tubo 13, se encarga de hacer variar la inclinación del mismo patín 8, de conformidad con el sentido de marcha que se desee.

- En la zona trasera del bastidor 4 es donde van situados los medios de propulsión y dirección de la embarcación, estando constituidos los primeros por una o varias hélices 14 que reciben la acción motriz mediante una junta Cardan 15 o elemento similar y un eje 16, disponiéndose dichas hélices 14 preferentemente en la parte trasera del

338477, 8



- ala transversal 17 que tiene posibilidad de regulación en cuanto a posición con respecto al bastidor, a cuyo efecto de su zona media parte hacia arriba una aleta o placa 18 articulada por 19 con el mismo bastidor 4, y dotada de un
5. orificio coliso 20, en el que mediante una palomilla 21 puede efectuarse la regulación precitada, de conformidad con el ángulo de inclinación que se desee que adopte el ala 17. En lugar del ajuste fijo descrito, también se podría utilizar un mecanismo de regulación continua desde a bordo,
10. por ejemplo hidráulico.
- Por último, la propia ala 17 se prolonga por sus extremos en unas aletas 22 que van a alojarse en ranuras 23 de los timones laterales 24 y 24a, que poseen configuración ovalada y van dotados de nervios transversales 25, lle
15. vando un pasador interior 26 que provoca la fijación de aquellas aletas 22. Estos timones laterales llevan por sus caras enfrentadas sendos dispositivos de rótula 27 para otros tantos ejes 28 y 28a que van conectados a una caja central 29 que recibe la transmisión de la dirección de la
20. embarcación mediante una barra 30 y se encarga de detener o frenar el timón que queda en el interior de la curva haciendo que si bien el otro timón cambie brusacamente de dirección, éste vaya paulatinamente adquiriendo la propia incliclinación cogida por el otro timón.
25. Serán independientes del alcance de la presente invención, los detalles constructivos y demás características que no alteren su esencialidad, utilizadas en su puesta en práctica, por quedar todo ello comprendido dentro

338477

8 MAR



del espíritu de las siguientes reivindicaciones.

- . -

N O T A

Se reivindica como objeto de la presente Patente de invención:

5. 1. Perfeccionamientos en embarcaciones motopulsadas, caracterizados esencialmente porque el conjunto de la embarcación presenta una prolongación trasera que determina que los medios de propulsión y dirección posterior de la misma queden separados de dicha embarcación, con el fin de que su casco quede fuera del alcance de la ola de propulsión correspondiente.
10. 2. Perfeccionamientos en embarcaciones motopulsadas, de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizados asimismo porque en el extremo trasero de dicha prolongación se ajusta verticalmente un ala transversal que es portadora en su parte trasera de los elementos propulsores, y en sus laterales de los adecuados timones, efectuándose preferentemente el precitado ajuste por mediación de una pletina vertical, articulada transversalmente con la mentada prolongación, y dotada de un orificio coliso que permite la variabilidad de inclinación de dicha ala.
15. 20. 3. Perfeccionamientos en embarcaciones motopulsadas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque los timones dispuestos en los laterales del

338477



ala transversal, van convenientemente conectados con la di
rección de la embarcación por intermedio de un mecanismo de
accionamientos de ellos, que permite que en las viradas de
aquélla, uno de los timones quede detenido o frenado paula-
5. tinamente.

4. Perfeccionamientos en embarcaciones motopropul-
sadas, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados
además porque bajo el casco de la embarcación se sitúa, lon-
gitudinalmente con el mismo y a una cierta distancia de él,
10. un esquí que, dotado de un mecanismo hidráulico que le co-
munica el ángulo de inclinación deseado, hece que la embar-
cación se eleve al adquirir una determinada velocidad y que
de fuera del agua, deslizando únicamente sobre dicho esquí.

5. Perfeccionamientos en embarcaciones motopropul-
15. sadas, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, carac-
terizados por el hecho de que la prolongación trasera de la
embarcación está constituida por un bastidor amovible que se
acopla a la misma.

6. Perfeccionamientos en embarcaciones motopropul-
20. sadas.

Todo ello según queda descrito y reivindicado en
la presente memoria descriptiva que consta de ocho hojas fo

338477



liadas escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 8 de marzo de 1967

FRANCISCO MARTI SAMPERE
JUAN MARTI SAMPERE

p.a.

D. FRANCISCO MARTÍ SAMPERE
D. JUAN MARTÍ SAMPERE

NOVA ÚNICA



8 MAR 1987
338477

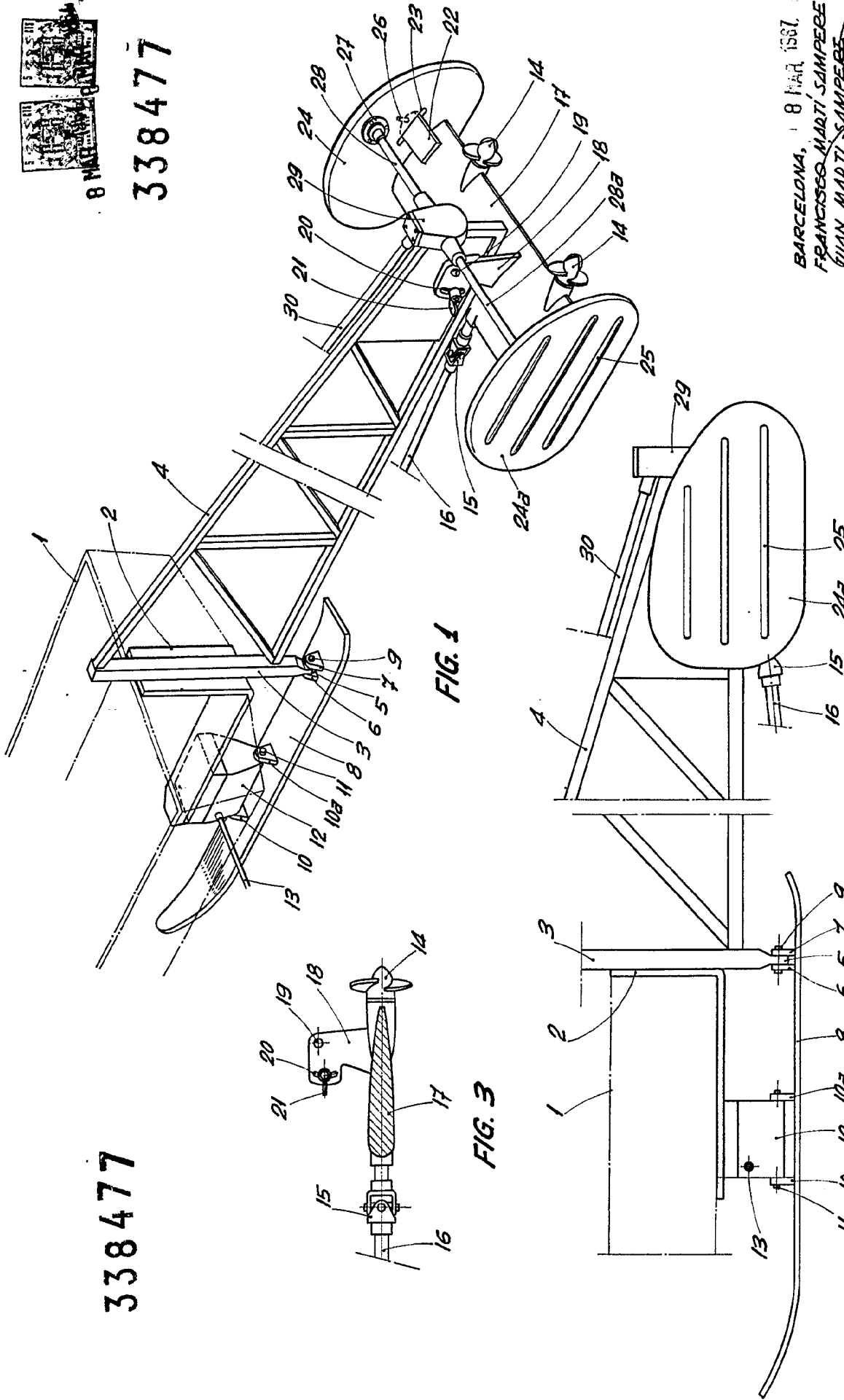


FIG. 1

FIG. 3

FIG. 2

BARCELONA, 8 MAR 1987
FRANCISCO MARTÍ SAMPERE
JUAN MARTÍ SAMPERE
P.A.

D. FRANCISCO MARTÍ SAMPERE
D. JUAN MARTÍ SAMPERE

338477

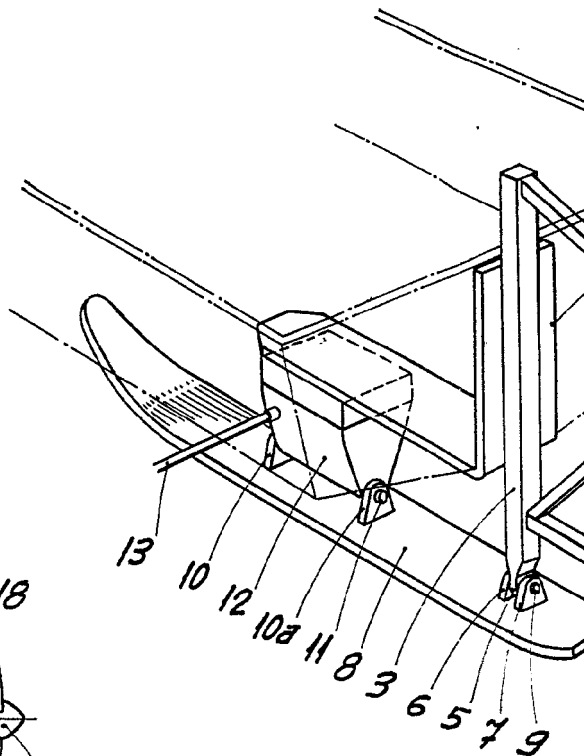


FIG. 1

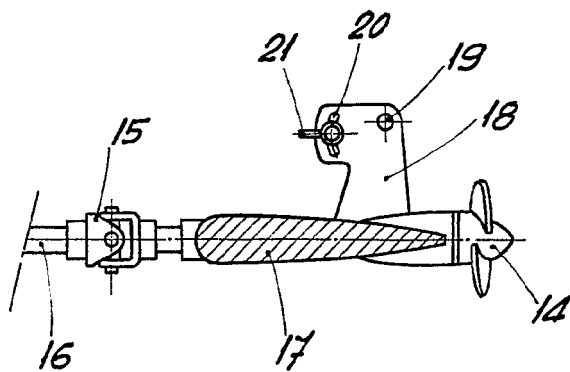


FIG. 3

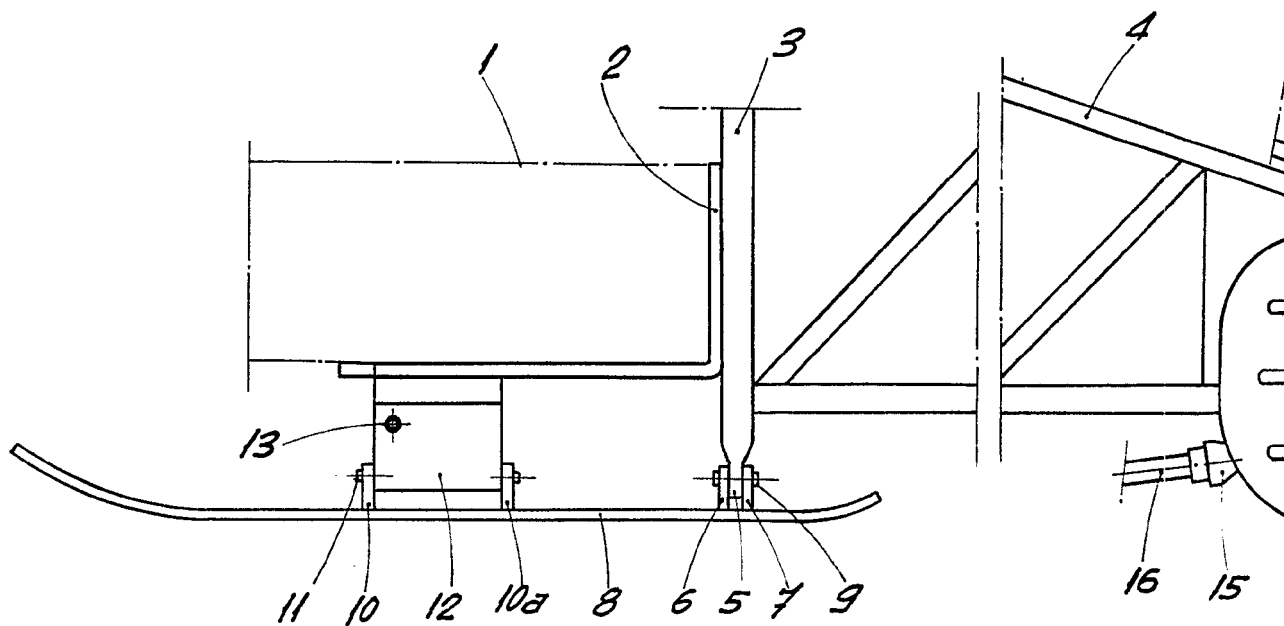


FIG. 2

17001

