

305729
26

SECCION TECNICA
REGISTRACION I. P. C.
CLASE <u>B 63</u>
SUBCLASE <u>B</u>



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

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

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a unos perfeccionamientos llevados a efecto en las embarcaciones motopropulsadas, con la aplicación de los cuales se consiguen importantes ventajas de orden funcional y práctico principalmente en dicho tipo de embarcaciones, mejorando en grado sumo todo lo conocido hasta el momento en tal sentido.

En efecto, estos perfeccionamientos tienen por finalidad primordial aportar una serie de elementos y mecanismos a una embarcación motopropulsada, con el fin

26



5. de conseguir no sólo la eliminación de la ola de propulsión que actualmente va quedando en la parte posterior de las embarcaciones, sino también lograr mejoras de orden funcional en cuanto hace relación al viraje de las mismas, y a su aspecto navegable en general.

10. Así, en primer lugar, la presente invención incluye el hecho de que la embarcación motopulsada en cuestión se prolongue posteriormente en un cuerpo hueco en cuyo interior queden alojados medios de accionamiento tanto para la propulsión de la nave, como para los mecanismos de dirección, estando constituidos los primeros por una hélice encerrada en una envolvente tubular, y accionada por el correspondiente elemento motriz, como
15. puede ser un motor fuera borda, mientras que los mecanismos o timones de dirección los integran sendos alerones partidos salientes inclinadamente de tal envolvente de la hélice, y solidarizados por placas de tirantes con respecto al mismo cuerpo prolongación de la nave. Por otra
20. parte, con respecto a estos alerones de dirección, se ha previsto que sus partes móviles incorporen aletas perpendiculares en las que apoyan por las partes internas pequeños rodillos longitudinales asociados a una placa transversal a modo de patín relacionada también con el precitado cuerpo envolvente prolongación de la parte posterior
25. de la embarcación.

Se extienden igualmente estos perfeccionamientos al hecho de preveer en la quilla de la embarcación un alojamiento a propósito para un patín, de configura-



ción aerodinámica, que es susceptible de quedar oculto debajo de la nave, o de sobresalir de la misma, a cuyo efecto incorpora medios de articulación superior para la posible realización de tales movimientos, siendo la función fundamental de esta patín la de que, cuando está en posición extraída, de conformidad con la velocidad de la embarcación, llega a conseguir la elevación del casco con lo que la nave desliza simplemente sobre tal patín.

10. Los dibujos adjuntos muestran, a título de ejemplo no limitativo del alcance de la invención, una forma preferida de llevarla a la práctica, en representaciones esquemáticas.

15. En dichos dibujos: la figura 1 es una vista en sección longitudinal parcial de una embarcación motopropulsada a la que se han incorporado los presentes perfeccionamientos; la figura 2 se corresponde con un detalle en alzado y posterior de la misma nave, y más concretamente de sus medios de propulsión y dirección; y la figura 3 representa por último un detalle en perspectiva de los propios medios de propulsión y dirección.

20. Según tales figuras, los perfeccionamientos en las embarcaciones motopropulsadas, objeto de la presente invención, comprenden primeramente el hecho de que la nave-1- se prolongue desde su popa -2- en un cuerpo longitudinal -3-, hueco, que encierra en su interior los elementos de correspondiente acción -4- y transmisión -5- y -6-, hacia la hélice -7- que a modo de turbina queda ex-



cerrada en una envolvente -3- de carácter tubular constituyéndose de este modo los medios de propulsión.

5. A su vez, los mecanismos de dirección están constituidos por sendos alerones partidos -9- y -10- mediante las articulaciones -11- y -12- llevan las alas móviles propiamente dichas -13- y -14-, por cuanto las otras mitades de alerones -9- y -10- van fijadas al propio cuerpo -3- mediante placas intermedias a modo de tirantes -15- y -16-.

10. Dichas mitades partidas o alas -13- y -14- se prolongan en unas pestañas superiores -17- y -18- perpendiculares con respecto a las propias alas, sobre las que actúan rodillos longitudinales -19- y -20- que forman parte de una placa transversal -21- a modo de patín que va relacionada por el eje -22- con respecto al cuerpo -23- interior a la envolvente posterior -3- de la embarcación.

15. Se comprende que la posición de los alerones es simétrica con respecto al eje virtual vertical de la embarcación, y adopta una inclinación oportuna tanto para una mayor facilidad en el deslizamiento de la nave, como para admitir más fácilmente los correspondientes virajes de ella.

20. También se extienden los presentes perfeccionamientos al hecho de que la quilla de la embarcación presenta unas aletas verticales -24- y -25- con puntos de articulación -26- y -27- para otras aletas -28- y -29- que van solidarias a un patín -30-, de configuración aerodinámica, que cuando no está en servicio puede, a tra-

25.



vés de tales articulaciones, quedar alojado en una localización a propósito tal como el vaciado -31- efectuando en la misma quilla de la referida embarcación.

5. Por su parte la misión específica de este patín -30- es la de conseguir que cuando la nave adquiriera una cierta velocidad se eleve su casco y quede fuera del agua, logrando que el deslizamiento de la embarcación se realice simplemente sobre el precitado patín, disminuyendo rozamientos y ganando por tanto en velocidad y rendimiento del conjunto.
- 10.

- Serán independientes del alcance de la presente invención, los detalles constructivos y demás características que no alteren su esencialidad, utilizados en su puesta en práctica, por quedar todo ello comprendido dentro del espíritu de las siguientes reivindicaciones.
- 15.

- . -

NOTA

Se reivindica como objeto de la presente patente de invención.

1. Perfeccionamientos en embarcaciones motopropulsadas, caracterizados esencialmente porque la embarcación propiamente dicha presenta un cuerpo prolongado posterior, hueco, para albergar mecanismos de accionamiento y transmisión para los medios de propulsión y dirección situados en el extremo posterior de tal cuerpo, incorpo-
- 20.

26



5. rando también la propia embarcación en su quilla, un alojamiento para un patín que, provisto de medios de articulación con la parte inferior de dicha embarcación, puede quedar separado de la misma, y longitudinalmente dispuesto con respecto a ella, colaborando en que a una determinada velocidad consiga la elevación de dicha embarcación efectuándose entonces el deslizamiento de la misma solamente por tal patín.

10. 2. Perfeccionamientos en embarcaciones motopulsadas, de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizados asimismo, porque los medios de propulsión los constituyen una hélice actuante a modo de turbina en el interior de una envolvente tubular, de la que parten los mecanismos de dirección constituidos por sendos alerones partidos, cuyas mitades fijas van asociadas con el cuerpo prolongación posterior de la embarcación por placas inclinadas a modo de tirante, llevando tanto estas partes fijas como las móviles una adecuada inclinación con respecto al cuerpo de la nave, siendo así que las mitades móviles posteriores de dichos alerones presentan aletas perpendiculares a las misma, receptoras de la acción de pequeños rodillos longitudinales solidarios a una placa transversal intermedia asociada a los elementos de acción de este conjunto encerrados en el cuerpo prolongación posterior de la nave.

25. 3. Perfeccionamientos en embarcaciones propulsadas.

Todo ello, según queda escrito y reivindicado



en la presente patente de invención, que consta de siete
hojas foliadas, escritas por una sola cara.

Barcelona, 26 de marzo de 1969

Francisco MARTI SAIBERE
Juan MARTI SAIBERE

p.a.

I. PONTI

P. P.

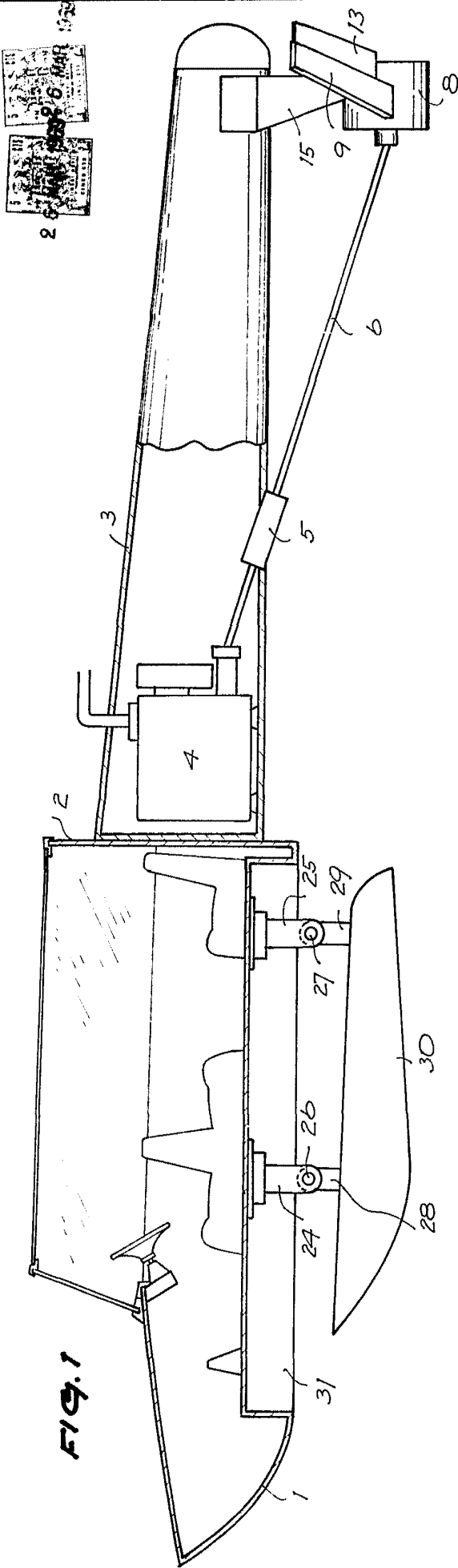


FIG. 2

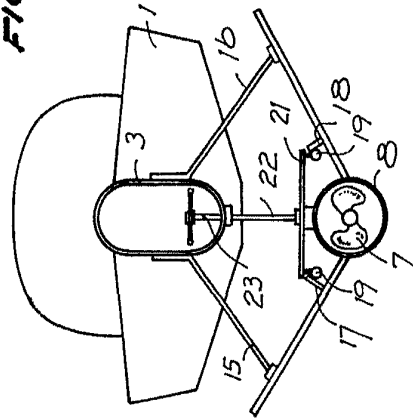
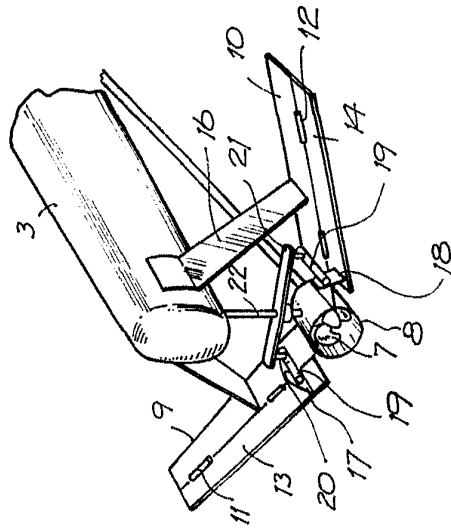
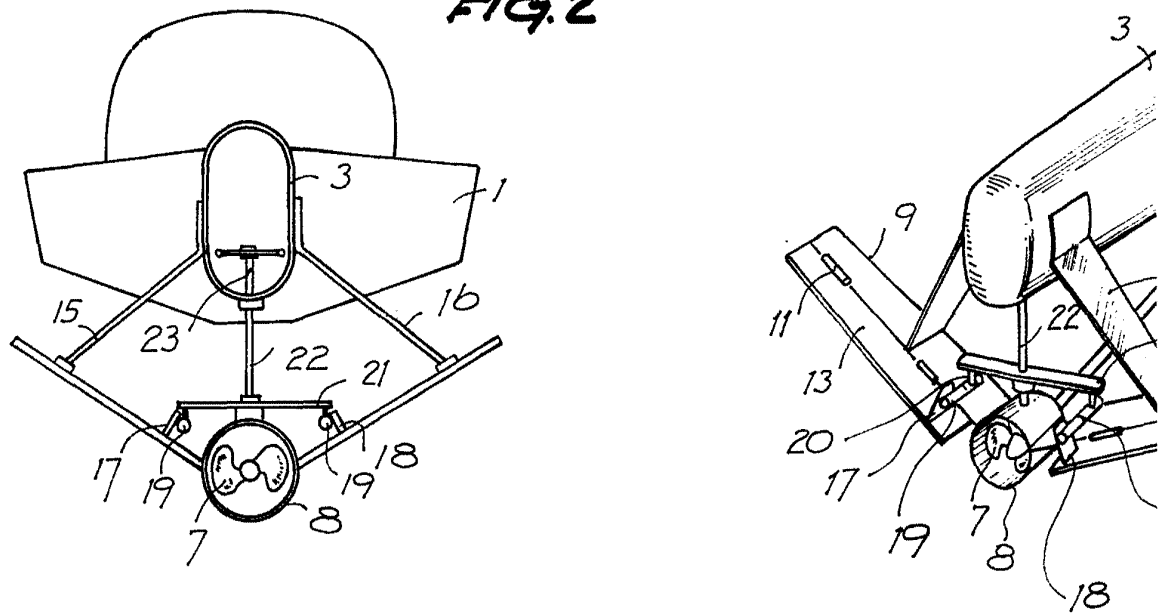
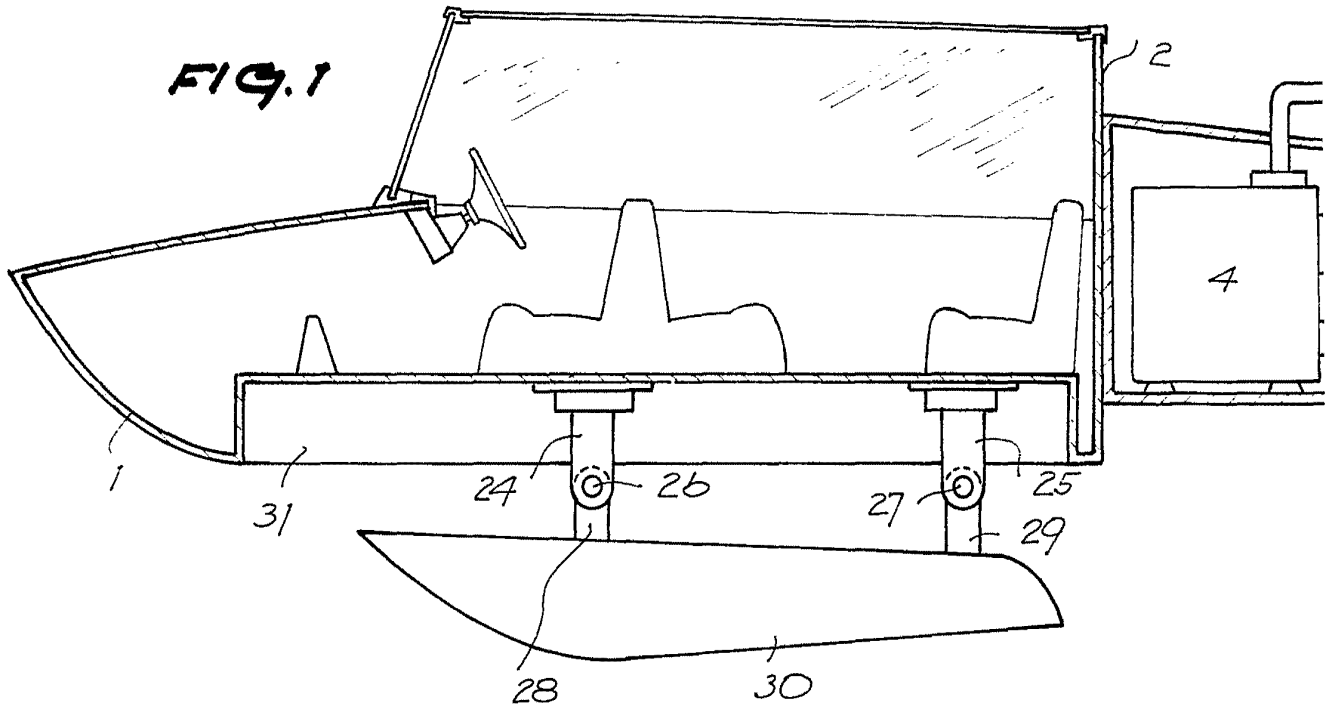


FIG. 3

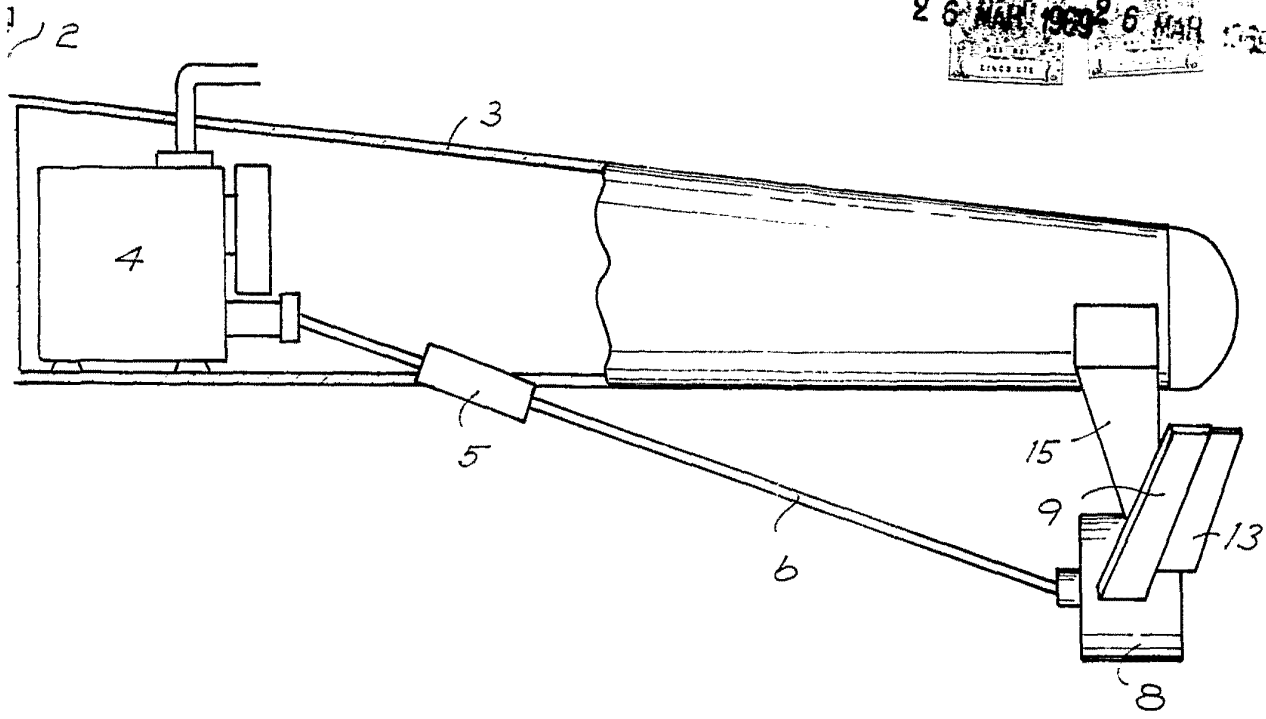


BARCELONA, 26 MAR. 1969
 FRANCISCO MARTÍ SAMPERE
 JUAN MARTÍ SAMPERE
 P.A. I. PONTI
 (P.P.)

D. FRANCISCO MARTI SAMPERE
Y. JUAN MARTI SAMPERE

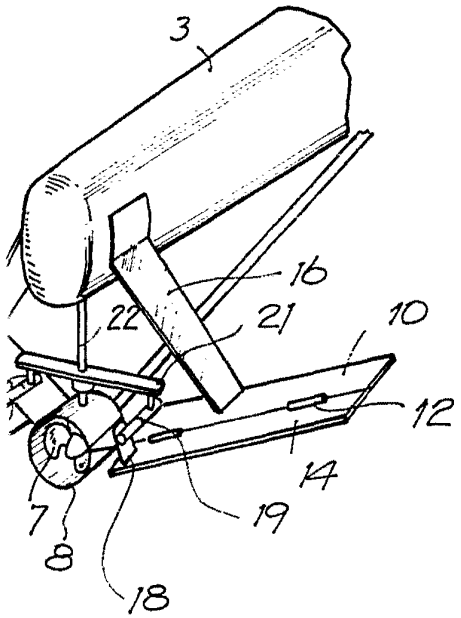


17402/1



26 MAR 1969 6 MAR 1969

FIG. 3



BARCELONA, 26 MAR. 1969
FRANCISCO MARTÍ SAMPERE
JUAN MARTÍ SAMPERE
P.A. I. PONTI
P. P.