

Y/Ref: 45020-HW

O/Ref. OG. 23.386.-MI-1

405956



18

405956

PATENTE DE INTRODUCCION

Ini. Cl.<sup>2</sup>: B 63 B, B 63 C

MEMORIA DESCRIPTIVA

Sobre:

" EMBARCACION SALVAVIDAS FLOTANTE "

-----

Solicitante: Don Milton BRUCKER, de nacionalidad norteamericana, domiciliado en 701 N. Palm Drive, BEVERLY HILLS, California (U. S. A.).

-----

405956



5. Esta invención se relaciona con equipo salvavidas y se refiere particularmente a una embarcación flotante -- transportadora de pasajeros, de un tipo capaz de sustituir los botes salvavidas convencionales. La embarcación a que se hace referencia aquí es una adaptada para su montaje en una estación de botes salvavidas completamente equipada y -- dispuesta para su lanzamiento con todas las personas a bordo.

10. Es comúnmente sabido que los botes salvavidas -- convencionales del tipo con que están equipados virtualmente todos los buques de línea de pasajeros y buques de carga resultan funestamente inadecuados cuando más urgentemente se les necesita. Cuando un buque escora en aguas tempestuosas, es virtualmente imposible arriar los botes desde el lado elevado del buque. Los lanzados desde el lado bajo del buque con frecuencia zozobran en el acto del lanzamiento. --

15. Como los botes salvavidas convencionales están suspendidos por un aparejo de cuerdas y poleas en cada extremo, aquellos quedan a menudo suspendidos por un extremo en el acto de su lanzamiento, descendiendo un extremo más aprisa que el otro en medida suficiente para precipitar los pasajeros al mar. --

20. Aún después de un lanzamiento satisfactorio, continúan los peligros al proyectar las olas los botes contra el buque o -- unos contra otros antes de que puedan ser eficazmente controlados. Además, a menos que sean maniobrados por marinos expertos, los botes convencionales se mueven casi indefensos en manos de los pasajeros, que en su mayor parte son -- puramente aficionados en el manejo de un equipo de este género. En aguas tempestuosas, aun cuando el buque naufragado

25. quede ya suficientemente lejos, con frecuencia representa --

30.

40595618



- una considerable hazaña marinera mantener el debido rumbo -  
en los botes salvavidas pesadamente cargados. Asimismo, ---  
como tales botes son abiertos, los pasajeros pueden sufrir-  
considerablemente por su exposición a los elementos cuando-
5. han de sobrevivir durante días antes de ser recogidos por em  
barcaciones de rescate. Cuando un bote salvavidas supervi-  
viente es finalmente alcanzado por un buque de rescate, es-  
extremadamente difícil recuperarlo en aguas tranquilas y, -  
con mar agitado, a menudo es prácticamente imposible. Por -
10. consiguiente, para rescatar los ocupantes, han de ser recogi  
dos uno a uno y bajo circunstancias azarosas. Los botes sal  
vavidas se pierden de vista fácilmente en una mar movida y -  
no son fácilmente detectados en una pantalla de radar. Des-  
pués de su lanzamiento, se desperdigan y a veces algunos de
15. ellos no llegan a encontrarse aun cuando sigan a flote. - -  
Generalmente no disponen de servicios evacuatorios y, cuan-  
do los hay, carecen de intimidad. A pesar de la inadecua- -  
ción de los botes salvavidas, el espacio necesario a bordo-  
de un buque para mantenerlos dispuestos es enorme. El equi-
20. po sustitutivo, tal como el constituido por balsas y dispo-  
sitivos inflables, en la mayoría de las ocasiones es entera-  
mente inadecuado, especialmente en las zonas más frías del-  
mar.

Figura por consiguiente entre los objetos de la -

25. invención la provisión de una nueva y perfeccionada embarca-  
ción que sustituya por entero al bote salvavidas convencio-  
nal.

Otro objeto de la invención es el de proporcionar  
una nueva y perfeccionada embarcación salvavidas que posee-

30. una cámara para el personal completamente protegida y capaz

405956



de acomodar un número relativamente grande de gente con comodidad y seguridad.

5. Otro objeto es proporcionar una nueva y perfeccionada embarcación salvavidas que pueda cargarse completamente con personal, alimentos, agua, combustible y otros servicios necesarios, cerrarse luego por completo a excepción de un aparato de ventilación protegido y elevarse ulteriormente desde la cubierta y arriarse en el mar mediante empleo de un solo aparejo.

10. Otro objeto consiste en ofrecer una nueva y perfeccionada embarcación salvavidas que no pueda zozobrar por acción de las olas, que sea insumergible aun cuando se llene de agua, que no pueda volcar y que permanezca en condición estabilizada relativamente vertical en todo tipo de mar.

15. Figura también entre los objetos de la invención proporcionar una nueva y perfeccionada embarcación salvavidas capaz de acomodar un número máximo de pasajeros en proporción con el tamaño del casco, de un diseño geométrico tal que puede resistir satisfactoriamente los golpes contra el casco del buque y contra otros objetos y que puede ser fácilmente recuperada por una embarcación o helicóptero de rescate, permaneciendo dentro todos sus ocupantes.

20. También se incluye entre los objetos de la invención la provisión de una nueva y perfeccionada embarcación salvavidas de un diseño geométrico tal que todas las embarcaciones arriadas de una vez tiendan a derivar conjuntamente con el mar sin recurrir a ninguna acción voluntaria de dirección y que incluye accesorios tales como radio, reflectores de radar, equipo de confort, energía para el motor y -

25. 30.

405956



equipo de supervivencia permanentemente alojado en condiciones de seguridad en un espacio protegido en el que todo se mantiene caliente, seco y protegido contra los elementos durante todo el tiempo que la embarcación necesite permanecer en el mar.

5.

Con estos y otros objetos a la vista, la invención consiste en la construcción, disposición y combinación de las diversas partes del dispositivo, de manera que se consigan los objetos considerados, tal como más adelante se exponen, se indican en las adjuntas reivindicaciones

10.

y se ilustran en los dibujos, en los cuales:

La figura 1 es una vista en alzado lateral de una forma de la invención en condición dispuesta para su lanzamiento.

15.

La figura 2 es una vista en planta parcialmente interrumpida del dispositivo de la figura 1.

La figura 3 es una vista en sección longitudinal tomada por la línea 3-3 de la figura 2.

20.

La figura 4 es una vista en perspectiva lateral de una segunda forma de la invención.

La figura 5 es una vista en sección longitudinal de otra forma de la invención.

La figura 6 es una vista inferior de la forma de la invención de la figura 5.

25.

En una forma de la invención, seleccionada a efectos ilustrativos, se muestra una embarcación salvavidas indicada en su conjunto por el número de referencia 10, que puede describirse apropiadamente como una embarcación provista de un casco de configuración esferoidal achatada. El

30.

término "casco", tal como aquí se emplea, se refiere al

405956



5. cuerpo completo de la embarción y consta de una porción superior indicada en su conjunto por 11, situada por encima de una aleta estabilizadora 12 en la parte media de la embarcación, y una porción inferior 13 dispuesta debajo de la aleta. En la parte más baja de la porción inferior hay un estabilizador inferior o subsuperficial 14. Por facilidad de la descripción, se entenderá que la aleta estabilizadora 12 de la parte media de la embarcación se extiende perimétricamente alrededor de ésta sustancialmente por el eje horizontal 15 y que el eje vertical 16 es normal al centro geométrico de la aleta estabilizadora dispuesta en la parte media de la embarcación. El estabilizador inferior o subsuperficial puede definirse dotado de la forma de una pirámide truncada relativamente hueca, como aparece en las figuras 3 y 4.

15. La finalidad del estabilizador subsuperficial es impedir el balanceo de la embarcación. Ante la acción de las olas este estabilizador ofrece suficiente resistencia al movimiento para impedir que la embarcación cabalque sobre las olas. El estabilizador de la parte media de la embarcación puede hacer también de baranda para que los nadadores se agarren, actuando también de parachoques para amortiguar los golpes cuando la embarcación choca con cualquier objeto extraño, incluyendo toda acción golpeada durante el lanzamiento.

20. La porción inferior 13 se apoya sobre lo que puede describirse como borde de soporte 17, que comprende el borde inferior del estabilizador subsuperficial. Una pared 18 de este estabilizador tiene su borde anular superior 19 fijado al exterior adyacente de la porción infe-

25. 30.

405956



5. rior 13 por cualquier medio adecuado. Pueden disponerse --  
unas ranuras 26 para interrumpir el vacío que se produce --  
cuando la embarcación se levanta del agua al recuperarse.--  
Dentro de la porción inferior 13 hay un suelo interior 20--  
que define el fondo de una cámara para pasajeros o perso--  
nal 21.

10. La porción superior 11 consta en parte de una --  
banda 22 que forma una porción permanente del casco. Una --  
cubierta 23 de escotilla está móvilmente fijada a la banda  
22 mediante una bisagra 24 a un lado y está diseñada para--  
su fijación en posición en el lado opuesto mediante un --  
pestillo 25, que puede estar construído de manera que sea--  
capaz de trabado y destrabado tanto desde el interior como  
15. el exterior, siguiendo los diseños sustancialmente conven--  
cionales del tipo corrientemente empleado en los aviones.

20. Un material efectivo para la embarción ha resul--  
tado ser uno resinoso plástico sintético reforzado con --  
tejido de fibra de vidrio, comúnmente denominado fibra de  
vidrio del tipo usado de ordinario para la construcción --  
de modernos cascos de embarcaciones, tanto grandes como --  
pequeños. La porción inferior 13 y todas las porciones si--  
tuadas debajo de la línea de flotación serán preferiblemen--  
te de material sustancialmente opaco. Inversamente, una --  
gran porción, si no la totalidad, de la banda 22, se cons--  
25. truye de material plástico o claro pero teñido, que permí--  
ta una visibilidad de 360° a los pasajeros. La escotilla--  
23 puede construirse preferiblemente de un material más --  
intensamente teñido o incluso opaco, como protección con--  
tra el sol. Estas partes últimamente descritas de la por--  
ción superior ofrecen un completo factor de seguridad ade--  
30.

405956



más de proporcionar un amplio confort a los ocupantes. --  
Aparte de la protección que ofrece al permitir una adecuada visibilidad, la banda transparente proporciona a los ocupantes una confianza muy necesaria en circunstancias adversas y tiende a aliviarles el natural sentimiento de claustrofobia.

5. En la versión de las figuras 1, 2 y 3 se dispone un banco de asiento 30 sustancialmente anular y orientado hacia el interior, provisto de un respaldo 31 situado contra la cara interior de la porción inferior 13. --  
10. Una estructura de apoyo anular 32 sostiene el borde frontal del banco de asiento 30 y proporciona una cámara de flotación 33 cuyo interior puede llenarse de espuma de poliestireno.

15. Concéntrico respecto al banco de asiento 30, -- hay otro banco de asiento 40 sustancialmente anular y orientado hacia el exterior, provisto de un respaldo 41 y de una estructura de apoyo 42. El banco de asiento 40 y la estructura de apoyo 42 ofrecen un espacio de almacenamiento 43 al que se tiene acceso a través de las aberturas 44.

20. Una pared semicilíndrica 47 contra la que se sitúa el respaldo 41, junto con las extensiones de pared 48 y 49, a lados opuestos, forma un recinto de confort --  
25. 50. Este recinto está cubierto por encima mediante un techo 51 y está cerrado a un lado por una puerta de acordeón 52. Pueden disponerse una taza de water 53 y una cámara 54 de construcción sustancialmente convencional, pudiendo consistir en un water de tipo químico o en un retrete convencional accionado por una bomba, sugerido por el sistema

405956

18 AGO



de tuberías 55.

Un compartimiento 56 situado debajo del suelo interior 20 puede servir de espacio de almacenamiento en el que puede guardarse combustible en sacos de plástico --  
5. 57, llenándose el resto de dicho espacio con espuma de poliestireno.

Se presta una especial atención a la rigidez geométrica inherente a un casco en forma de esferoide achatado del tipo aquí descrito, reforzado además en zonas críticas por la construcción estabilizadora alrededor de la parte media de la embarcación. La aleta estabilizadora 12 de esta parte media puede construirse de material relativamente grueso de manera que sirva de reborde reforzador y rígido, asegurándose firmemente la aleta mediante soldadura plástica u otro medio de fijación adecuado al exterior del casco. El borde superior 19 de la pared troncocónica 18, fijado a la porción inferior aproximadamente en la parte media entre la aleta 12 y el centro inferior, -- refuerza adicionalmente la porción inferior. El suelo interior 20 cumple una finalidad múltiple. Además de actuar como tal suelo y cerrar el compartimiento 56, sirve de medio reforzador estructural o rigidificador en compresión. Este efecto es adicionalmente acentuado llevando la estructura de apoyo 32 hasta o cerca de la unión del perímetro del suelo 20 y el borde superior 19. El respaldo 31 --  
10. 15. 20. 25. actúa además como medio rigidificador y reforzador al fijarse mediante soldadura plástica u otro medio en los bordes superior e inferior a la superficie interna del casco.

30. Aunque varios lugares pueden resultar adecuados

405956



5. para el montaje de un motor 65, por ejemplo dentro del área del recinto de confort 50 ó debajo del suelo interior 20, - se dispone un lugar ventajoso debajo del banco de asiento - 30 en un lado, donde se muestra el motor sostenido por una-
10. plataforma 66 y una estructura de lecho 67. Puede emplearse una cubierta 68 de escotilla del motor para cerrar un com--partimento 69 de éste último a fin de aislarlo, junto con - el olor del mismo, de la cámara de personal. Puede disponer se una adecuada entrada de aire 70 para el motor y expulsar se los gases de éste a través de un escape central 71 situa do en una hélice 72. El motor puede refrigerarse mediante - agua del mar a través de una entrada (no mostrada) extendi da a través del casco. Como se muestra en el dibujo, se su giere una típica unidad propulsora fuera de bordo 73, capaz de elevarse cuando la embarcación está varada o cuando se - apoya sobre la cubierta de un buque o cualquier otra super ficie de soporte. El propulsor de fuera de bordo puede es--tar giratoriamente montado de acuerdo con la práctica con--vencional utilizada para la dirección o bien puede emplear se un timón 74.
- 15.
- 20.

Un factor adicional en la eficacia de la embarca ción es la provisión de una cúpula 75 en el eje vertical 16 encima de la cubierta de escotilla 23, en la que está cu---bierta queda situada en la posición más elevada, como se -- muestra en las figuras 1, 2 y 3. La citada cúpula puede alo jar un transmisor de radio para enviar llamadas de auxilio. Montados también en la cúpula, hay uno o más sistemas de -- ventilación ejemplificados por un tubo de admisión de aire-- 76 y un tubo de expulsión de aire 77. Se considera ventajo--so dotar al tubo de admisión de conductos de aire de entra-

25.

30.

405956



5. da 78, 78' y 79 del conducto ramificado 70 para llevar el -  
aire de entrada al punto más bajo de la cámara de pasajeros  
y al compartimento 69 del motor. La admisión de aire puede-  
situarse en la cámara de almacenamiento 33 bajo el banco --  
de asiento 30. Se muestra un conducto de aire 80 en comuni-  
cación directa con el recinto de confort 50. El tubo de ex-  
pulsión 77 está provisto de una toma de aire 81 junto a la  
parte superior de la cámara de pasajeros para la expulsión-  
del aire que se encuentra a una temperatura superior a la -  
10. del aire de entrada. Una adecuada válvula de retención 82 -  
en el tubo de expulsión y otra válvula de retención 83, - -  
en cirto modo similar y sostenida a resorte, dispuesta en -  
el tubo de admisión, impiden la entrada de agua del mar en  
la cámara de pasajeros. Si se desea, pueden disponerse unos  
15.2 controles de mariposa (no mostrados) en los tubos de aire -  
para controlar la temperatura en tiempo frío, reteniendo --  
así más calor en el interior.

20. Aunque se ha sugerido que la cúpula 75 puede em-  
plearse para alojar un transmisor de radio, el exterior de  
tal cúpula e igualmente el exterior de la porción superior-  
11 del casco pueden construirse, si fuese necesario, inyec-  
tando partículas de aluminio en el material resinoso duran-  
te la construcción para formar un blanco reflector de radar  
más grande y más seguro, aunque si se prefiere dicho blanco  
25. puede confinarse en la cubierta de escotilla 23.

30. Cuando puede prescindirse de un máximo confort, -  
se dispone una versión modificada de la embarcación, como -  
se muestra en la figura 4. En la forma de la invención últi-  
mamente identificada, se mantiene el esquema estructural --  
general descrito en relación con las figuras 1, 2 y 3, con-

405956 18



cretamente la provisión del casco 90 en forma de esferoide-  
achataado, dotado de una aleta estabilizadora 91 en la parte  
media de la embarcación y de un estabilizador subsuperficial  
92. Una banda transparente 93 se extiende a través de 360°-  
5. del casco por encima de la citada aleta estabilizadora 91 -  
y una cubierta de escotilla 94 corona la banda 93. En este-  
caso también, una cúpula 95 cumple la misma finalidad que -  
la cúpula 75. En este último caso, puede disponerse un apa-  
rejo de elevación (no mostrado) en la aleta 12, mediante el-  
m10. cual puede elevarse el casco por un adecuado aparejo de - -  
cuerdas y poleas para el lanzamiento y recuperación de la -  
embarcación .El mismo medio de elevación puede disponerse -  
en la forma de la invención mostrada en las figuras 1, 2 y-  
3.

15. En la versión de la figura 4 se muestra un banco-  
de asiento 100 orientado hacia el interior y sustancialmente  
de forma anular, provisto de un respaldo sensiblemente anu-  
lar 101 y una estructura de apoyo también anular 102. Se --  
dispone análogamente un espacio de flotación 93 debajo del-  
20. banco. En este último caso se hace uso de un banco de asien-  
to 105 concéntrico y orientado hacia el interior, de diáme-  
tro más pequeño que el del banco 100. El banco 105 está - -  
provisto de un respaldo 106, una estructura de apoyo fron-  
tal 107 y otra estructura de apoyo posterior 108 que forman  
25. un espacio de almacenamiento 109 al que se tiene acceso - -  
mediante las aberturas 110. Hacia el interior respecto al -  
banco de asiento 105 se dispone un espacio relativamente --  
grande 111 para las piernas. Un espacio anular 112 para las  
piernas acomoda a los pasajeros sobre el banco de asiento -  
30. 100.

405956 18



Un suelo 115 se extiende debajo de ambos bancos -- de asiento y sirve en el último caso también de miembro de -- compresión y medio rigidificador del interior del casco. -- Cuando el banco de asiento 105 y sus asociadas estructuras --

5. de apoyo son completamente anulares se obtiene una mayor rigidez, pero puede existir una adecuada solidez cuando se dispone un paso entre los espacios 111 y 112 para las piernas. -- Esto es especialmente ventajoso cuando se utiliza una porción de uno u otro de los bancos de asiento como retrete. Un

10. dispositivo como el de la figura 4 disfruta sustancialmente de todas las características de seguridad y ventajas estructurales del dispositivo de las figuras 1, 2 y 3 y es perfectamente adecuado para embarcaciones de tamaño relativamente pequeño, para esferas salvavidas empleadas en buques de carga y bajo circunstancias en las que puede prescindirse de un

15. máximo grado de confort.

Aunque se sugiere un motor como un accesorio, dicho motor es principalmente útil para llevar a la embarcación al costado de un buque de rescate o para varar en la playa o entrar en un dique. En alta mar, el motor representa una

20. escasa ventaja en una embarcación del tipo aquí considerado. No hay necesidad de dirigir la embarcación con ningún rumbo particular debido a su forma esferoidal achatada. En cualquier caso, los botes salvavidas derivan ordinariamente muchos centenares o miles de millas en alta mar hasta que son recogidos

25. por buques de rescate y de ahí la escasa necesidad de propulsión. En la construcción de embarcaciones de la forma aquí -- considerada, su configuración simétrica es ventajosa en el -- sentido de que todas las embarcaciones, tras su lanzamiento desde un buque naufragado, tenderán a derivar uniformemente-

30.

405956



5. en la misma dirección y a la misma velocidad, determinadas por el estado del mar. Por consiguiente, las embarcaciones tenderán a derivar conjuntamente en el mar agrupadamente en lugar de separarse unas de otras, lo cual de por sí representa un notable factor de seguridad adicional, por cuanto que un grupo de tales embarcaciones puede ser mucho más fácilmente localizado por una misión de rescate, que cuando están individualmente separadas. La deriva en grupo no ofrece ningún peligro por choque o golpeamiento de las embarcaciones entre sí. En el primer caso la tendencia a la deriva conjunta es reducida al mínimo. En las ocasiones en que se produce cierta deriva conjunta, las aletas estabilizadoras de la parte media de la embarcación sirven de defensas y parachoques efectivos.

10. Además, si se presentase la necesidad de rescatar del mar un solo pasajero, la aleta estabilizadora sirve no sólo de elemento de agarre sino también de soporte para los pies al subir a la embarcación desde el agua, al abrirse la cubierta de escotilla 23.

15. Aunque los conductos de aire 78, 78' 79 y 80 se sugieren como conductos continuos que salen del tubo de admisión 76, se entenderá que este tubo puede dotarse de una junta separable 85 para replegar telescópicamente los conductos de aire agrupadamente, o bien estos conductos de aire agrupados pueden unirse permanentemente al tubo y colocarse simplemente el extremo de entrada de éste de modo que coincida con una adecuada abertura complementaria 120 practicada en la pared de la cúpula 75, en el caso de las figuras 1, 2 y 3, o una abertura similar 121 dispuesta en la cúpula 95 de la figura 4.

20. En la forma de la invención de las figuras 5 y 6, se establece un casco indicado en su conjunto por el número de 25. 30.

405956 8 AGO



- referencia 25, provisto de una aleta estabilizadora 126 dis--  
puesta en la parte media, que divide al casco 125 en una por--  
ción superior 127 y una porción inferior 128. De esta manera--  
se proporciona una estabilización subsuperficial mediante - \_
5. empleo de las cuatro secciones estabilizadoras 129, 130, 131--  
y 132. Se ha comprobado que para ciertos usos la estabiliza--  
ción subsuperficial no precisa siempre de un estabilizador --  
completo anularmente dispuesto y que puede conseguirse una --  
suficiente estabilización mediante las secciones sugeridas a--
10. modo de ejemplo en las figuras 5 y 6. Esto presenta la adicio--  
nal ventaja de que cuando se eleva el casco desde el agua, no  
se produce ningún efecto de vacío que haya de interrumpirse -  
inmediatamente antes de elevarse el caso de la superficie del  
agua.
15. Un banco de asiento 133 orientado hacia el interior,  
de forma sustancialmente semianular, está dotado de un respal--  
do 134 y una sección de apoyo 135. Debajo del banco hay una -  
cámara de almacenamiento 136 a la que se llega a través de las  
aberturas 137.
20. Un banco de asiento 138 sustancialmente semianular--  
y orientado hacia el exterior, está provisto de un respaldo -  
139 y de estructuras de apoyo interna y externa 140 y 141 - -  
respectivamente. Para mejorar la flotabilidad, puede disponer  
se una masa 142 de espuma de poliestireno en un espacio 143 -  
situado debajo del banco 138.
25. A un lado del casco hay un recinto de confort 143 -  
formado en parte por una pared terminal 144, un techo 145 y -  
paredes laterales como la 146 observable en la figura 5. En -  
cada pared lateral como la 146 hay una puerta 147, de manera--  
que puede entrarse en el recinto citado desde cualquier lado.
- 30.

405956



Una taza de water 148 se encuentra situada sobre una porción del banco 138 que se extiende al interior del recinto y queda acomodada por una cámara 149.

5. Un suelo 150 que se extiende a través de todo el interior de una cámara de pasajeros 151, proporciona un compartimiento 152 en el que se halla situado un motor 153 y un tanque de combustible 154. Un alojamiento 155 de hélice se extiende sustancialmente horizontal hacia el exterior a través de la porción inferior 128 del casco 125, en cuyo extremo exterior hay una hélice 156. Es oportuno indicar --  
10. que la hélice gira en un lugar situado encima de los bordes inferiores 157 de las secciones estabilizadoras.

En esta forma de la invención, la porción superior 127 es en cierto modo seccional y consta de un techo 160 --  
15. sostenido por cuatro paneles como el 161, de material plástico transparente teñido, siendo el techo 160 relativamente opaco para la protección contra el sol. Se disponen cuatro cubiertas de escotilla como las 162 y 163. Estas cubiertas se adaptan al contorno de la porción superior 127 entre el --  
20. techo 160 y la aleta estabilizadora 126 de la parte media. En la parte superior se disponen bisagras 164 y en la inferior un pestillo interior y exterior 165. Los bordes de las cubiertas de escotilla son eficazmente sellados con cierres-  
(no mostrados) herméticos al agua.

25. Se dispone una cúpula 170 montada encima del techo o dosel 160, en la que se encuentra un tubo de expulsión de aire 171 y otro de entrada 172. El conducto 173 y la prolongación 174 del tubo de admisión de aire se extienden hacia-  
abajo a lo largo de la pared terminal 144. Una salida 175 --  
30. del conducto proporciona aire al recinto de confort 146 y --

405956 18



otra salida 176 proporciona aire a la cámara de pasajeros -  
151. Se comprenderá naturalmente que esto es meramente ejem-  
plificativo, en el sentido de que para suministrar aire su-  
ficiente a la cámara de pasajeros 151 puede resultar prefe-  
5. rible una serie de conductos como el 173. La prolongación -  
174 tiene una salida 177 en el compartimento 152 a fin de -  
suministrar aire de combustión al motor 153. Puede disponer-  
se un conducto de refrigeración por agua del mar para el mo-  
tor (no mostrado), que se extienda a través de la porción -  
10. inferior del casco. Encima de la cúpula 170 se coloca una -  
anilla de elevación 178. Cuando se precise algún medio de -  
dirección, puede disponerse un timón 179 provisto de una --  
abertura 180 para acomodar la hélice 156, fijándose el ti-  
món a un árbol 181 giratoriamente montado en la porción in-  
15. ferior 128 del casco y el suelo 150, disponiéndose una barra  
de timón 182 manipulable por un pasajero o miembro de la tri-  
pulación sentado en el banco 133.

Aunque la invención se ha mostrado y descrito - --  
aquí en lo que se considera la versión más práctica y prefe-  
20. rida, se reconoce que pueden establecerse desviaciones de la  
misma dentro del ámbito de la invención, que no ha de limi-  
tarse a los detalles aquí descritos, sino que ha de incorpo-  
rar todo el ámbito de las reivindicaciones de modo que abar-  
que todos y cualesquiera de los dispositivos equivalentes.

25. N O T A

La Patente de Introducción, que se solicita por --  
diez años para España, de acuerdo con la vigente Legislación,  
deberá recaer sobre: "EMBARCACION SALVAVIDAS FLOTANTE", citán-  
dose como Fuente de Procedencia: Patente en U.S.A. nº 3.259.926  
30. según las características esenciales de las siguientes:

*Re*

405956



R E I V I N D I C A C I O N E S

- 1ª.- Embarcación salvavidas flotante, que comprende un cuerpo esferoidal achatado, hueco y de pared relativamente delgada, que forma una cámara de personal y tiene un eje horizontal y un eje vertical, cuyo cuerpo comprende una sección superior por encima de dicho eje horizontal y una sección inferior por debajo del mismo, una estructura estabilizadora sustancialmente central extendida alrededor del exterior del cuerpo en un plano intermedio a dichas secciones superior e inferior, y una estructura estabilizadora superficial que comprende una proyección sustancialmente anular extendida hacia el exterior desde la parte inferior de la citada sección inferior, un banco de asiento sustancialmente arqueado y orientado hacia el interior en la cámara, que se extiende alrededor de la cara interna de la mencionada sección inferior, un banco de asiento sustancialmente arqueado y orientado hacia el exterior, concéntrico y espaciado radialmente hacia dentro respecto al banco orientado hacia el interior, una pared alrededor del lado interno del banco orientado hacia el exterior, que en parte forma un recinto de confort, y un paso hacia dicho recinto que se extiende a través del banco orientado hacia el exterior, presentando la referida sección superior una escotilla centralmente situada en la porción superior y una cubierta desmontable para dicha escotilla, una estructura de cúpula sobre la mencionada cubierta de escotilla, que se extiende hacia arriba desde ella, medios de paso para entrada y salida de aire en dicha estructura de cúpula, que se extienden entre la cámara de personal y el exterior, medios conductores del aire de entrada extendidos desde los medios de paso para la entrada
- 5.
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
- 30.

405956



da del aire hasta un lugar adyacente a dichos bancos de --  
asiento, y medios de conexión desmontables entre los medios-  
de paso de entrada y los medios conductores del aire de en--  
trada, cuyos medios de conexión están en posición conectada-  
5. cuando se cierra la cubierta de escotilla, siendo transparente  
por lo menos una parte de la citada sección superior en --  
un lugar situado por encima de los bancos de asiento.

2ª.- Embarcación salvavidas flotante, que compren-  
de un cuerpo sustancialmente esferoidal achatado, hueco y de-  
pared relativamente delgada, que forma una cámara de personal  
10. y tiene un eje horizontal y un eje vertical, una aleta estabi-  
lizadora perimétrica dispuesta en la parte media de la embar-  
cación, que se extiende alrededor del exterior del cuerpo en  
un plano adyacente al eje horizontal, comprendiendo dicho --  
15. cuerpo una sección superior por encima de dicho eje horizon-  
tal y una sección inferior por debajo del mismo, un estabi-  
lizador subsuperficial que comprende una aleta sustancial-  
mente anular que se proyecta hacia el exterior desde la par-  
te inferior de la citada sección inferior, un banco de asiento  
20. to sensiblemente anular y orientado hacia el interior en la-  
cámara, que se extiende alrededor de la cara interna de di-  
cha sección inferior, un banco de asiento sensiblemente anu-  
lar y orientado hacia el exterior, concéntrico y espaciado --  
hacia dentro respecto al banco orientado hacia el interior,  
25. una pared alrededor del lado interno del banco orientado ha-  
cia el exterior, que forma parte de un recinto de confort, y  
un paso hacia dicho recinto que se extiende a través del ban-  
co orientado hacia el exterior, presentando la referida sec-  
ción superior una escotilla centralmente situada en la por-  
ción superior y una cubierta desmontable para la misma, y me

*Acg*

30.

405956



5. dios de paso para entrada y salida de aire a través de dicha cubierta de escotilla entre la cámara de personal y el exterior, siendo transparente por lo menos una parte de dicha sección superior en un lugar situado por encima de los referidos bancos de asiento.

10. 3ª.- Embarcación salvavidas flotante que comprende un cuerpo de planta sustancialmente circular y de forma ovalada en sección vertical, cuyo cuerpo tiene una sección inferior por debajo de su eje horizontal, una estructura estabilizadora subsuperficial en dicho cuerpo, en forma de medio estabilizador arqueado que se extiende hacia el exterior desde la parte inferior del casco de dicho cuerpo en dirección comprendida entre la horizontal y la vertical, medios de asiento para pasajeros dentro del cuerpo y espaciados del eje vertical de aquél, y medios de entrada y salida de aire en la parte superior del cuerpo, que comunican con espacios dispuestos en el interior de dicho cuerpo.

15. 4ª.- Embarcación salvavidas flotante, según la reivindicación 3ª, en la que dichos medios estabilizadores presentan la forma de un miembro circular continuo dotado de un eje que coincide con el eje vertical de la embarcación y asegurado a la parte inferior del casco de dicho cuerpo.

20. 5ª.- Embarcación salvavidas flotante, según la reivindicación 3ª, en la que dichos medios estabilizadores comprenden miembros en forma de secciones arqueadas con un centro que coincide con la línea central vertical del cuerpo, espaciadas entre sí y aseguradas a la parte inferior del casco de dicho cuerpo.

25. 6ª.- Embarcación salvavidas flotante, según la reivindicación 3ª, en la que los bordes más externos de di-

*Re*

30.

405956 18



chos medios estabilizadores están situados a un nivel tan-- inferior por lo menos respecto al eje horizontal de cuerpo-- como la parte más baja de la sección inferior de tal cuerpo.

5. 7ª.- Embarcación salvavidas flotante, según la -- reivindicación 4ª, en la que los citados medios estabiliza-- dores presentan la forma de un cono truncado y presenta unas superficies extendidas hacia el exterior desde la parte infe-- rior del casco de dicho cuerpo, sustancialmente en la parte-- media entre la vertical y la horizontal.
10. 8ª.- Embarcación salvavidas flotante, portadora de pasajeros según la reivindicación 3ª, que incluye primeras y segundas instalaciones de asiento circularmente dispuestas - y medios en el referido cuerpo que forman un recinto de con-- fort y un paso que conduce al mismo.
15. 9ª.- Embarcación salvavidas flotante, portadora de pasajeros según la reivindicación 3ª, en la que hay una sec-- ción superior que incluye una cubierta de escotilla cuyo cen-- tro coincide con el eje vertical del cuerpo, estando situados dichos medios de entrada y expulsión de aire en la parte cen--
20. tral de la mencionada cubierta de escotilla.
- 10ª.- Embarcación salvavidas flotante, portadora - de pasajeros, según la reivindicación 3ª, en la que el casco de dicho cuerpo tiene una sección superior que está normal-- mente por encima de la línea de flotación e incluye una por-- ción que comprende una banda de material transparente.
25. 11ª.- Embarcación salvavidas flotante, portadora - de pasajeros según la reivindicación 3ª, que incluye un com-- partimiento formado en la misma y en el que hay un motor - - provisto de un árbol extendido a través del casco del cuerpo y que sostiene una hélice.
- 30.

*Ry*

405956



5. 12ª.- Embarcación salvavidas flotante, portadora-  
de pasajeros según la reivindicación 3ª, en la que dichos -  
medios estabilizadores comprenden medios proyectados que --  
abarcen una parte de la mencionada sección inferior y se fi-  
jan a ella en una posición proyectada hacia el exterior, y-  
una aleta de refuerzo perimétrica extendida alrededor del -  
exterior de dicho cuerpo por el plano del eje horizontal.

13ª.-"EMBARCACION SALVAVIDAS FLOTANTE".

10. Según queda sustancialmente descrito en la presen-  
te Memoria Descriptiva que consta de, veintidos hojas, escri-  
tas a máquina por una sola cara y acompañada de dibujos.

Madrid, 18 AGO. 1972

D. MILTON BRUCKER

P.P.

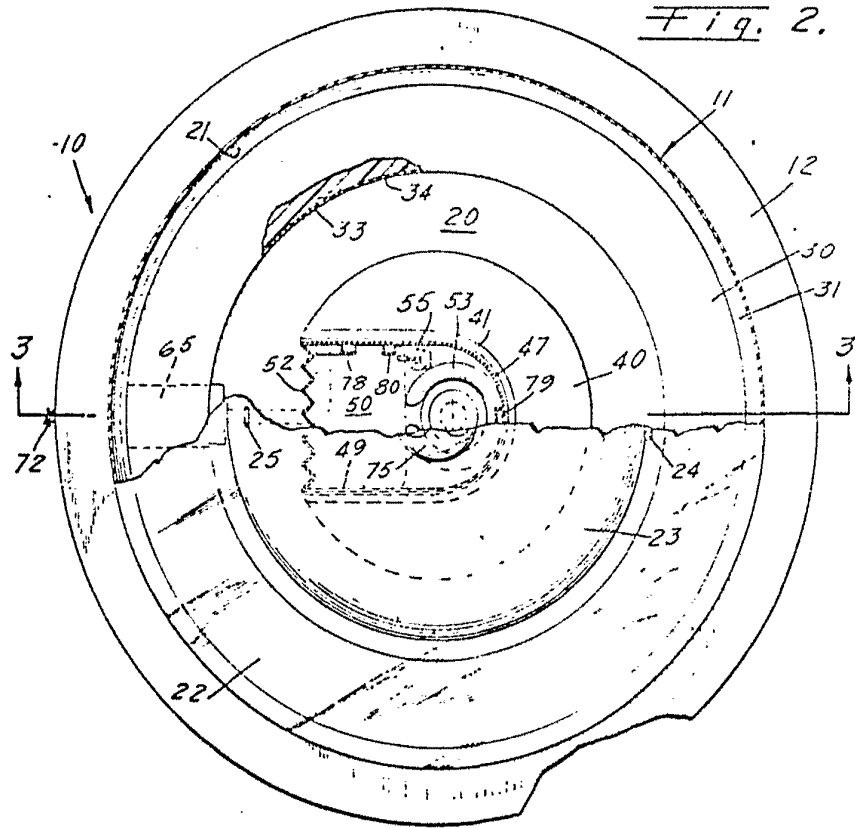
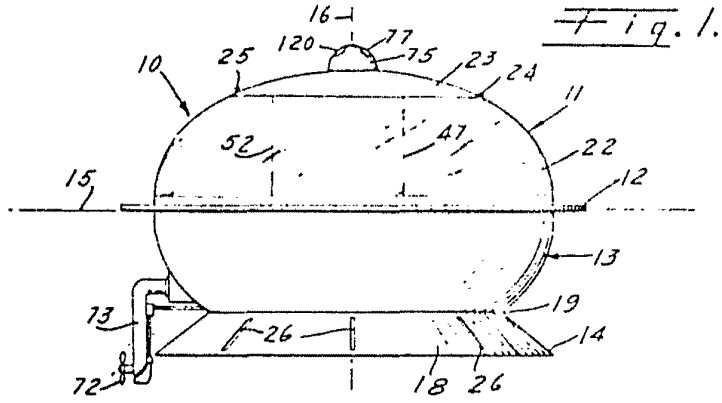
15.

*Rey*

405956

MILTON BRUCKER

3 HOJAS. Hoja 1



Madrid 18 AGO. 1972

MILTON BRUCKER

P. P.

Escala variable



18

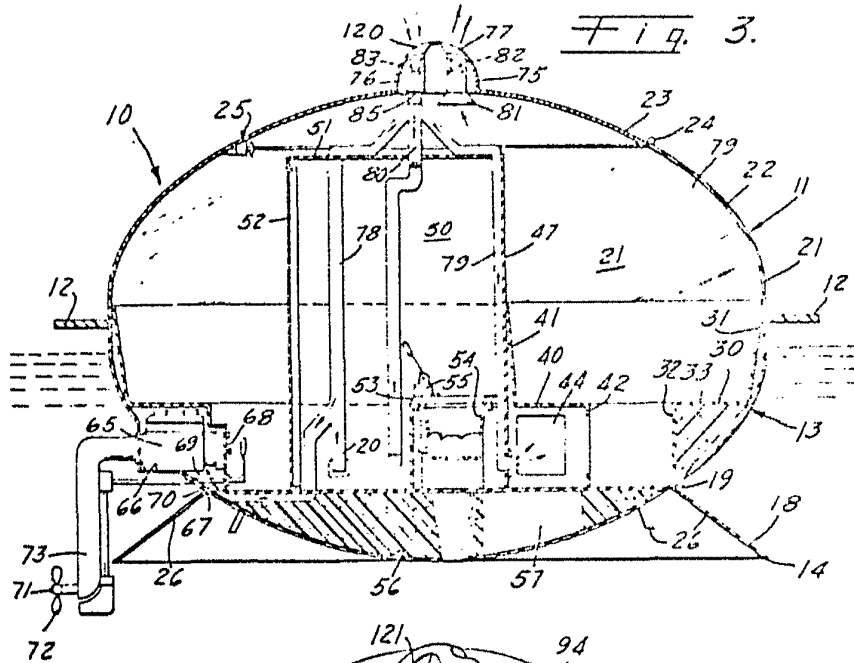


Fig. 3.

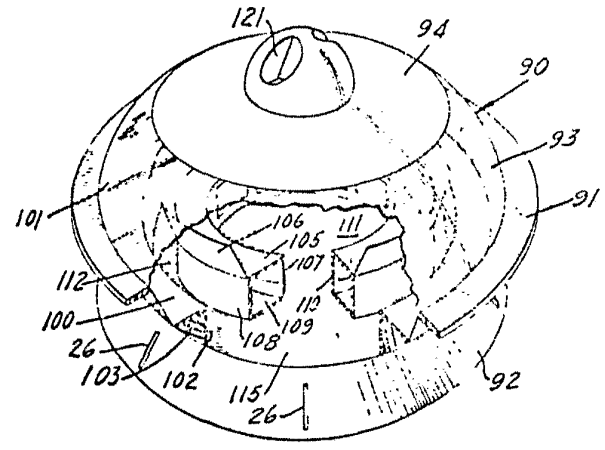


Fig. 4.

Madrid, 18 ABR 1972  
 MILTON BRUCKER  
 P. P.

Escala variable

