



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	201994900347279
Data Deposito	09/02/1994
Data Pubblicazione	09/08/1995

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	63	B		

Titolo

BARCA-GOMMONE CON DUE SCAFI AD INCASTRO RICHIUDIBILI

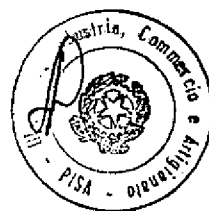
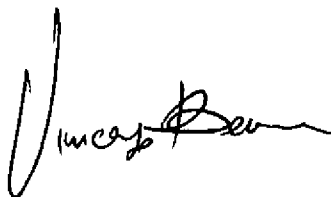
DESCRIZIONE DEL TESTO :

Nel campo della nautica attualmente esistono varie soluzioni per risolvere i problemi della trasportabilità e dell'ingombro. Prendendo in esame quanto avviene per i gommoni e le barche si constata quanto segue:

Per il gommone lo sgonfiaggio dei tubolari rende quanto mai pratici il trasporto ed il rimessaggio dello stesso. Tale vantaggio però risulta poco incisivo nel caso in cui il gommone sia a "chiglia rigida" non essendo possibile l'accorciamento dello scafo.

Per certe barche, invece, la possibilità di ridurre l'ingombro è rappresentata dallo smontaggio o dal ripiegamento di più elementi. Con i sistemi attuali però dimensioni ed pesi sono necessariamente molto contenuti e di conseguenza la sicurezza in navigazione non può essere elevata.

Con lo studio in questione si vuole creare un prodotto sicuro e flessibile da utilizzarsi sia come barca che come gommone, con dimensioni di tutto rispetto, con la prerogativa di potersi "ripiegare" come una conchiglia diventando un capiente contenitore aerodinamico (fig.1).



l'imbarcazione in tal modo sarà trasportata molto più facilmente su di un piccolo rimorchio o appendice (fig.2) con vantaggi di manovrabilità e di parcheggio, ma potrà anche essere sistemata sul portabagagli dell'auto, sul tetto di un camper, su di una barca di altura ecc. Come barca è predisposta a trasformarsi in gommone una volta installato il suo tubolare. Questo dovrà essere gonfiato a barca aperta e sgonfiato prima di richiuderla. Tale operazione potrà essere facilitata avvalendosi di un piccolo compressore allacciato alla batteria dell'auto o della barca.

Come barca è costituita da due scafi incastrabili; in sostanza un semiscafo di prua ed uno di poppa (fig.3) che sono uniti, in basso, da due o più volantini che vanno a stringere le piastre delle paratie centrali (fig.4) tramite bulloni che si avvitano su dadi ciechi fissati alle rispettive contropiastre (fig.5) ed in alto tramite un sistema di cernieratura a doppio incastro con bulloni passanti studiato per non permettere neanche i più piccoli movimenti degli specchi nelle azioni stressanti alle quali sono sottoposti (fig.6).

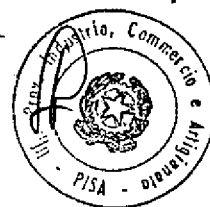
Enzo Berni



Il particolare sistema d'incastro ad "effetto Venturi" dei due semiscafi (fig.7) è stato ideato per assorbire le sollecitazioni torsionali e di scorrimento dovute a mutui movimenti sotto l'effetto di impatti d'onda in navigazione. L'incastro agisce sia in verticale che in orizzontale. Quest'ultimo risulta inclinato rispetto al verso di moto per creare un continuo effetto di aspirazione in navigazione con il vantaggio di evitare l'ingresso di acqua tra le paratie centrali e nel contempo di rendere autosvuotante lo scafo di prua tramite un foro di scarico posizionato nell'incastro.

La trasformazione da barca a gommone avviene tramite l'installazione di un tubolare apposito che viene fissato sia in modo definitivo che smontabile alla sella corrente lungo il bordo superiore del natante, essa funge da supporto rigido (fig.9). Con l'installazione definitiva si ottiene un vero e proprio gommone a chiglia rigida: l'assemblaggio avviene con particolari mastici come ad esempio epossidici o con altri sistemi tipo rivetti, bulloni... Invece l'installazione con possibilità di smontaggio (Fig.10) avviene tramite cinghie/corde che vanno a stringere una o due linguette del tubolare alla sella di supporto inserendosi in fori praticati lungo la stessa.

Lucas Berne



Sarà fondamentale fissare saldamente i tubolari allo scafo, a poppa, impiegando supporti rigidi per evitare rotazioni alle estremità (fig.11).

Saranno anche possibili altri tipi di fissaggi con cinghie, incastri, sistemi avvitamento ed altri. Tutte queste soluzioni presentano notevoli vantaggi: sistemazione interna del tubolare nella barca quando è richiusa e facilità di riparazione o sostituzione in caso di danni, difetti o usura.

Il tubolare sarà scollegato alla sella solo in corrispondenza della zona centrale degli specchi per non ostacolare la rotazione degli scafi una volta sgonfiato il tubolare. Esso conferisce più robustezza e sicurezza all'imbarcazione, va anche ad aumentare le dimensioni concedendo più spazi interni sedibili e funge da paraspruzzi se sistemato in posizione rialzata verso prua. Come variante è possibile applicare alla barca parti del tubolare in modo da poterli rimanere gonfi anche a barca richiusa.

Sostanzialmente le prerogative più salienti sono:

- *Trasformabilità tra barca e gommone e viceversa
- *Riduzione d'ingombro nelle due tipologie
- *Facilità di trasporto grazie anche al suo rimorchio
- *Semplicità e velocità di operazione apertura/chiusura
- *Utilizzo come robusto e sicuro contenitore aerodinamico

Uncas Ben 5



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

*Gommone pieghevole a chiglia rigida, a due scafi, con la possibilità di essere utilizzato come contenitore una volta richiusi gli scafi uno sull'altro.

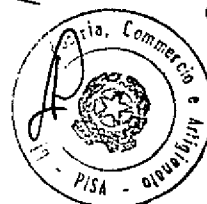
*Barca pieghevole, secondo la rivendicazione precedente, a due scafi, utilizzabile come contenitore. Con la predisposizione ad essere convertito anche in gommone con l'installazione di uno o più tubolari.

*Imbarcazione pieghevole, secondo una o più rivendicazioni precedenti, a due scafi inaffondabili incastrabili con particolare effetto "Venturi" di aspirazione in navigazione.

*Imbarcazione pieghevole, secondo una o più rivendicazioni precedenti, che impiega una o più cerniere a doppio incastro con bulloni passanti per evitare movimenti degli scafi dovuti a sollecitazioni a trazione e torsione.

*Imbarcazione pieghevole, secondo una o più rivendicazioni precedenti, con la possibilità di essere trasportata anche su di un rimorchio o appendice dedicati.

Uncap Beme



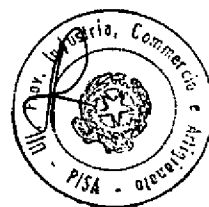
*Imbarcazione pieghevole, secondo una o più rivendicazioni precedenti utilizzabile come contenitore aerodinamico ribaltando e richiudendo i due scafi uno sull'altro ad incastro per evitare infiltrazioni d'acqua a seguito di piogge, escludendo in tal modo l'impiego di guarnizioni di tenuta.

*Imbarcazione pieghevole, secondo una o più rivendicazioni precedenti, con la possibilità di essere prodotta sia come barca che come gommone.

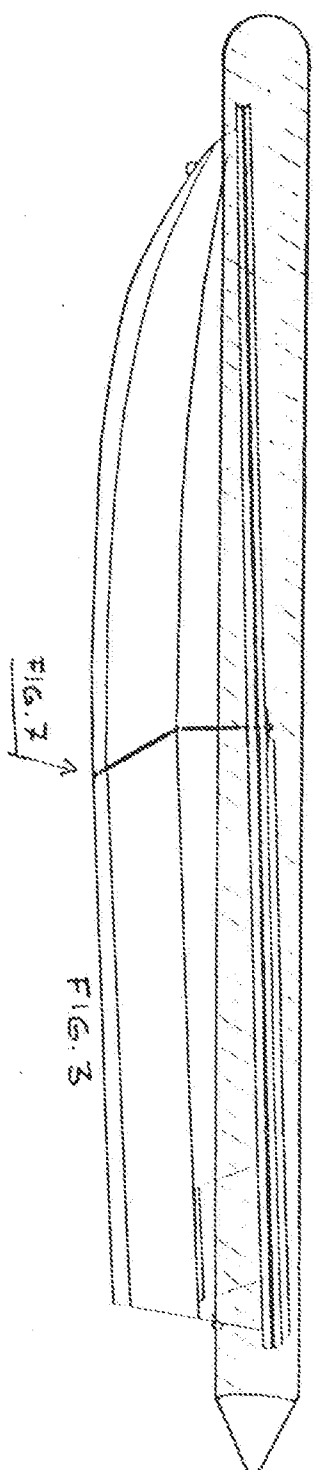
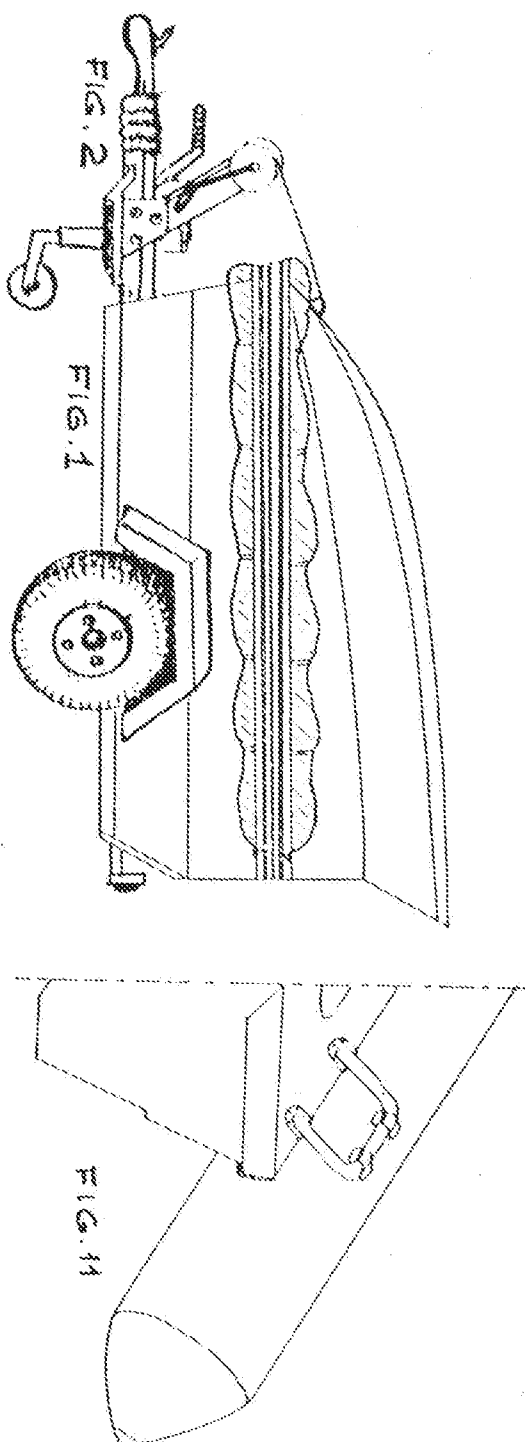
*Imbarcazione pieghevole, secondo una o più rivendicazioni precedenti, con la possibilità di essere trasformata facilmente da barca a gommone e viceversa.

Tutto quanto descritto, illustrato e rivendicato per i compiti e gli scopi specificati.

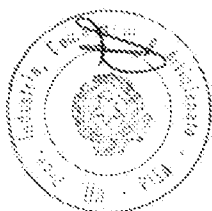
Giuseppe De... 7



PI9 4U 000004



TAN I
John Brown



PI9 4U 000004

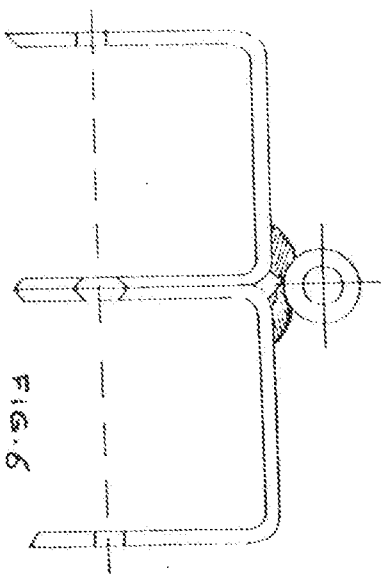


FIG. 6

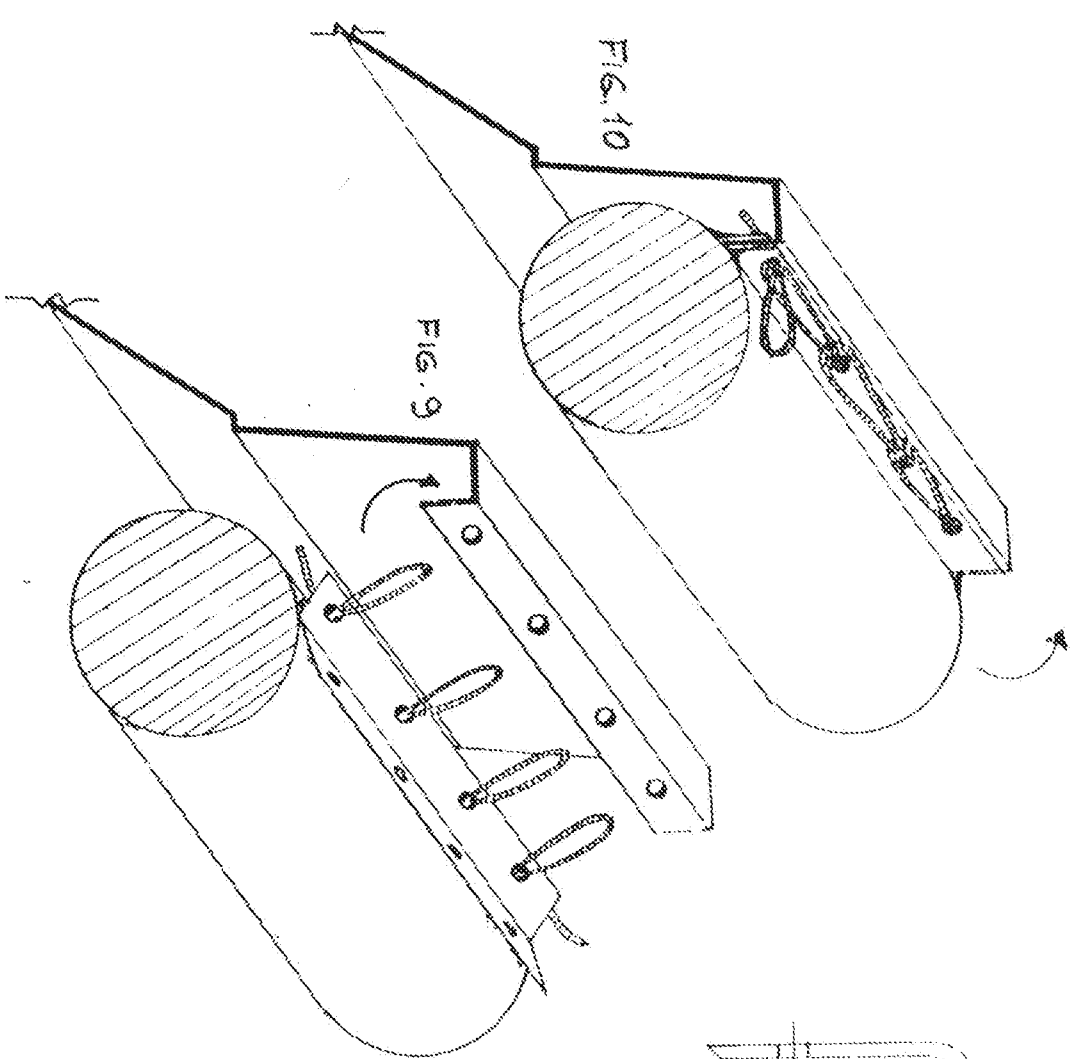


FIG. 10

FIG. 9

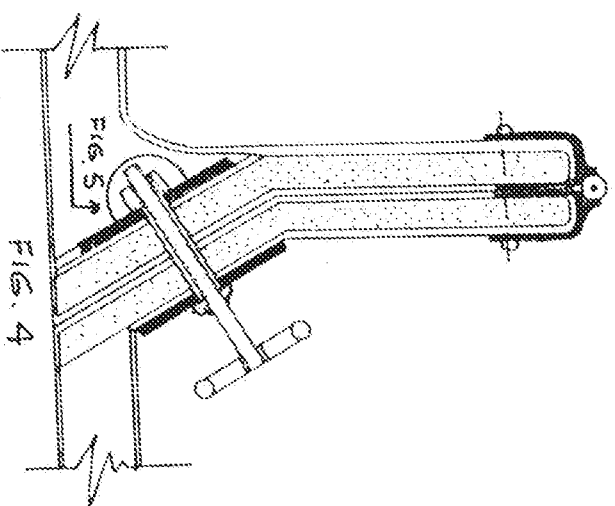
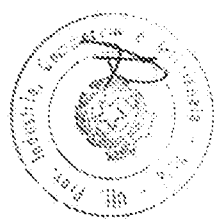


FIG. 5

FIG. 4



Wap. B. 75V II