

GINDORFF Joseph

(1891 - 1948)

Esch-sur-Alzette

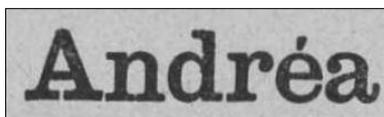
Addendum

Trademarks

1 - LU trademark 3184

Registration date 18 December 1917

Chilot Gindorff & Cie, Fabrique de chaussures et semelles brevetées
Esch-sur-Alzette



Cette marque représente le mot « Andréa ». Elle est employée dans toutes les dimensions et couleurs et de toutes façons pour distinguer des chaussures et semelles et parties de celles-ci.

Public recognition

1935 ¹

A propos des récentes catastrophes sous-marines

Quelques idées d'un Luxembourgeois pour le renflouement des submersibles

Ainsi que nous l'avons déjà dit, il y a quelques jours, nous avons reçu la visite de M. Joseph Gindorff, d'Esch-sur-Alzette qui nous a soumis quelques idées nouvelles pour le renflouement de submersibles. M. Gindorff est un homme désintéressé, ainsi que le prouve la devise qu'il a placée en tête de ses développements: Ni pour l'argent, ni pour l'honneur. Ses propositions découlent toutes de sa pensée: on n'est jamais mieux servi que par soi-même.

Nous n'avons pas la prétention de juger les idées de notre compatriote au point de vue technique, mais le simple bon sens indique qu'elles doivent apporter du nouveau. Aussi les soumettons-nous à nos lecteurs et nous serions heureux si un Luxembourgeois pouvait efficacement contribuer à une oeuvre humanitaire.

Idées nouvelles

1) *Forme nouvelle de la bouée de signalisation dite bouée téléphonique. Sur le milieu de cette bouée est fixée une tige mobile tenue verticale par un contrepoids (fonte ou plomb), cette tige supportant une sirène de signalisation à plusieurs orifices ou des sifflets à ouverture par code électrique.*

2) *Cette première bouée serait suivie par une „bouée suiveuse“ plus grande que la précédente sur laquelle se trouveraient des prises permettant de brancher, du navire de secours, une conduite d'air respirable et du courant électrique destiné à éclairer et à chauffer l'intérieur du submersible. Le tuyau de raccordement serait double et renforcé par une armature métallique.*

3) *Caissons de sauvetage fixés sur le pont du sous-marin de part et d'autre de la passerelle, dans des cadres métalliques garnis aux angles de galets de guidage. Communication de l'intérieur du submersible à l'intérieur des caissons à travers des ouvertures à clapets étanches.*

Le dégagement de ces caissons se ferait soit de son intérieur, soit de l'extérieur du sous- marin.

Fixation du caisson sur la conduite de communication:

- a) *Par des boulons ou des goujons à chapeaux.*
- b) *Par des griffes à pattes mobiles à la partie supérieure.*

¹ *Luxembourg (1935), 26 July 1939, page 4*

Ces griffes seraient soulevées toutes ensemble de l'intérieur du caisson par un excentrique. Sur le fond intérieur du caisson, aux angles, il serait prévu des pistons télescopiques, c'est-à-dire dont les parties s'emboîteraient l'une dans l'autre pour éviter l'encombrement.

Les pistons s'appuyant sur le pont du sous-marin en chassant de l'air comprimé à l'intérieur ceux-ci auraient tendance à prendre leur hauteur maximum, ce qui provoquerait un mouvement ascensionnel aux caissons, les angles guidés par les galets du cadre.

Le submersible occupant au fond de la mer une position penchée l'intérieur du caisson est garni de claies fixées au plancher et de poignées au plafond pour permettre aux occupants de s'y cramponner et d'assurer le maximum d'équilibre au caisson au moment de son dégageant.

A l'extérieur des caissons on pourrait prévoir des chambre en caoutchouc très résistant. Le gonflage à l'air comprimé de ces chambres

augmenterait la surface de portée et permettrait de remonter plus facilement à la surface, éventuellement de naviguer avec plus de sécurité.

Des commandes par accumulateur, piles, moteurs à main, pour actionner les sirènes ou sifflets de la bouée de signalisation se trouveraient également dans les caissons.

4) Au cas où, pris dans un filet, il n'y aurait pas moyen de faire remonter ni les bouées ni les caissons, une bouée de „rapport“ d'un modèle très réduit, contenant les papiers de bord et la correspondance de l'équipage pourrait être prévue.

5) Les câbles ou tuyaux reliant les bouées et caissons au sous-marin ne devraient pas être montés du tambour mais pliés en forme de spires ou boudins (toiles entre spires) pour permettre un déroulage rationnel et éviter aux câbles de se mélanger.

Je suis persuadé qu'avec quelques recherches et essais on trouverait d'autres moyens de signalisation, plus simples et plus rapides; à condition d'employer la bouée de signalisation.

Je remercie à l'avance toute personne compétente qui voudrait bien m'envoyer ses critiques sur l'exposé ci-dessous pour me permettre de le perfectionner le plus possible.

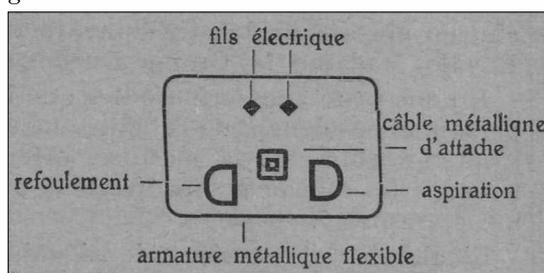
Bouée suiveuse

Cette bouée a la même forme que la bouée de signalisation, mais doit être plus grande et sera attachée au sous-marin pour les premiers essais de plongée avant réception définitive (Cas du „Thétis“).

Cette bouée est attachée au moyen de câbles-tuyau double pour aspiration et refoulement de l'air vicié, branchement sur des vannes fixées au sous-marin.

Un câble électrique pour alimenter en courant l'intérieur du sous-marin (chauffage et éclairage).

Armature métallique pour augmenter la résistance



La bouée suiveuse est déroulée du sous-marin à l'essai avant la plongée et le câble doit avoir une longueur d'environ 120 mètres

Sauvetage du personnel d'un sous-marin coulé

1° Opération: dégager la bouée de signalisation.

2° Opération: dégager la bouée suiveuse.

3° Opération: Les occupants du submersible ouvrent les clapets et passent dans les caissons; referment les clapets, déboulonnent les capots et boulons, dégagent les griffes et envoient de l'air comprimé dans les cylindres.

Le submersible peut être coulé à plat, penché d'un côté ou de l'autre, même à 45° ou 90°, les cylindres pousseront les caissons hors de son cadre et il reviendra à la surface.

Derrière le caisson prévoir des valves pour laisser sortir l'air vicié, à l'extérieur également des chambres en caoutchouc très solide, qui. une fois gonflées à air comprimé (de l'intérieur), forment nageoires.

Co-inventors

GINDORFF applied for a number of patents together with other individuals. In the Patent Register they appear as co-owners, and not necessarily as co-inventors:

WAGNER Ferdinand
SCHEFCHEN Nicolas
HIPPERT Paul
BIMONT Georges
HEDERICH Arno
DUMONT Georges
HURTUT Albert

There was no requirement at the time to designate the inventors. It is therefore not clear whether these individuals were genuine inventors or merely GINDORFF's business partners.

Only SCHEFCHEN, WAGNER, BIMONT and HURTUT obtained patents in their own name.