



10 capacidad de sus barcos pesqueros, así como a dotarlos
de medios para ampliar el radio de acción de los mismos,
a fin de serles permitido alejarse bastante mas de su base.

15 Con ello se han multiplicado los inconvenien-
tes en los pesqueros contruidos en madera, que no dis-
ponen de frigoríficos a bordo, y que se han visto obli-
gados por las circunstancias, a extender tan considera-
blemente su radio de acción, que la pesca capturada, lle-
ga al puerto en un estado de conservación deficiente.

20 Se ha podido comprobar que una de las causas
mas destacadas de estos inconvenientes, partía de la di-
ficultad de conseguir hacer totalmente estanco y aislan-
te los tapones de las escotillas de las neveras.

25 Al objeto de buscar una solución a tan impor-
tante problema, como es en esta industria la pérdida de
hielo almacenado, se han hecho varios ensayos, consiguien-
do introducir nuevos métodos en la formación de los cie-
rres de las escotillas, pero a pesar de haber ido mejo-
rando bastante, quedaba aun mucho que hacer, ya que como
hemos señalado, al llegar a puerto y sacar el pescado de
30 las neveras, se observaba que principalmente el pescado
que estaba situado mas cerca de las escotillas, después
de unos días de viaje, se encontraba en deficiente estado
de conservación.

35 Con el tapón de cierre que presentamos a su re-
gistro, quedan paliadas estas dificultades, ya que al
quedar completamente estancos las escotillas de las ne-
veras, el pescado contenido en ellas, se mantiene en in-
mejorable estado de salubridad, conservándose mucho me-
jor el hielo de otra parte, de forma tal, que con el mencio



40 nado cierre, se consigue un ahorro del 40% del hielo que
se almacena en puerto, lo que permite a los barcos pes-
queros que lo adopten, un mayor radio de acción, libre
de preocupaciones.

45 El tapón de cierre de neveras que nos ocupa,
estará constituido por dos planchas metálicas, entre las
que se situará un alma de corcho o cualquier materia al-
tamente aislante, con unos bordillos circundantes cons-
truidos en ángulos de conveniente figura, los cuales en-
cajan en un marco también metálico, acoplado a la boca
50 o escotilla de la nevera, construido en ángulos de forma
parecida a los citados y dispuesta en inversa posición
con respecto a ellos.

Los ángulos de ambas partes, estarán doblados
en forma de U, y en el espacio comprendido entre sus
55 laterales, quedará situado un doble juego de gomas espe-
ciales, de modo que, merced a unos cerrojos de encaje rá-
pido situados en el exterior, se consigue un taponamiento
perfecto de la escotilla, impidiendo la fuga del frío con-
tenido en la nevera, consiguiendo así, que la provisión
60 de hielo se mantenga completa durante bastantes días,
así como el pescado se mantendrá fresco.

Al objeto de facilitar la comprensión al des-
cribir el tapón de cierre para neveras de barcos, hemos
considerado conveniente acompañar a la presente memoria
65 descriptiva, una hoja de dibujos, en la cual, hemos repre-
sentado un ejemplo de realización práctica, bien enten-
dido, que por tener el citado dibujo el aspecto de ejem-
plo, no deberá ser observado con limitaciones de ningún
género, sino en un sentido amplio y general.



70

En la hoja de dibujos adjunta, se halla situada la figura 1 y única, que representa una sección longitudinal total del tapón de cierre, encajado en la escotilla de la nevera.

75

Las acotaciones dispuestas en la hoja de dibujos anexa, han sido señaladas de acuerdo con las descripciones que de las distintas partes que apuntan se hacen a continuación, al objeto de que sea mas cómoda su localización, y así vemos que -1- es el marco convenientemente doblado acoplable a la nevera del barco, siendo -2- la plancha doblada en ángulo que circunda el tapón de la escotilla, constituida por dos planchas metálicas entre las que se situa un alma de corcho -3-, u otro material aislante que reuna las características apetecidas.

80

85

En los espacios existentes en el marco -1- y la plancha -2- después de haberse efectuado los dobleces convenientes, hay sendas juntas elásticas -4- compuestas de un doble burlete de goma o bien otro material elástico o comprimible, para efectuar un cierre estanco provocado por los cerrojos -5- de acción rápida.

90

Suficientemente descrito el tapón de cierre para escotilla de nevera a bordo de barcos, solo nos resta manifestar que sus distintas partes podrán ser fabricadas en variedad de materiales, tamaños y formas, con la posibilidad de introducir en su constitución cuantas variaciones de detalle aconseje su puesta en práctica, siempre y cuando éstas, no sean capaces de alterar su esencialidad, la cual, queda reflejada en la siguiente

95

N O T A

En el presente Modelo de Utilidad, se reivin-



100 dicen como no conocidos ni practicados en España, los si-
guientes puntos:

105 12.- Tapón de cierre para escotilla de nevera
a bordo de barcos, caracterizado por constar de dos plan-
chas planas entre las que hay una cámara rellena de ma-
110 terial térmicamente aislante, quedando todo ello circun-
dado por una plancha doblada en forma de U con uno de
sus lados mas largo que el otro, al objeto de que el la-
do corto descansa sobre un burlete situado en el espacio
que queda después de doblada una plancha en forma de mar-
115 co situada en la escotilla de la nevera, la cual adopta
asimismo forma de U, con un lado mas largo que el otro,
estando dispuesta en posición encontrada con la plancha
que circunda el tapón, de modo que el borde del lado cor-
to, apoya en otro burlete que cubre el espacio en el fon-
120 do de la U de la plancha circundante del tapón, el cual
tiene a su vez, situados en su cara exterior, unos ce-
rrojos de encaje rápido que, al cerrar el tapón, obligan
a presionar los bordes dispuestos en posición encontrada,
sobre los burletes situados en el fondo de los canales
que forman los dobleces de los perfiles, que constituyen
ambos marcos, efectuando un cierre hermético y estanco
de la nevera. Y

125 2º.- "TAPON DE CIERRE PARA ESCOTILLA DE NEVERA
A BORDO DE BARCOS", de conformidad en un todo en lo esen-
cial y fines industriales a lo descrito en la precedente
memoria descriptiva y gráficamente representado en los
adjuntos planos para su mejor comprensión.

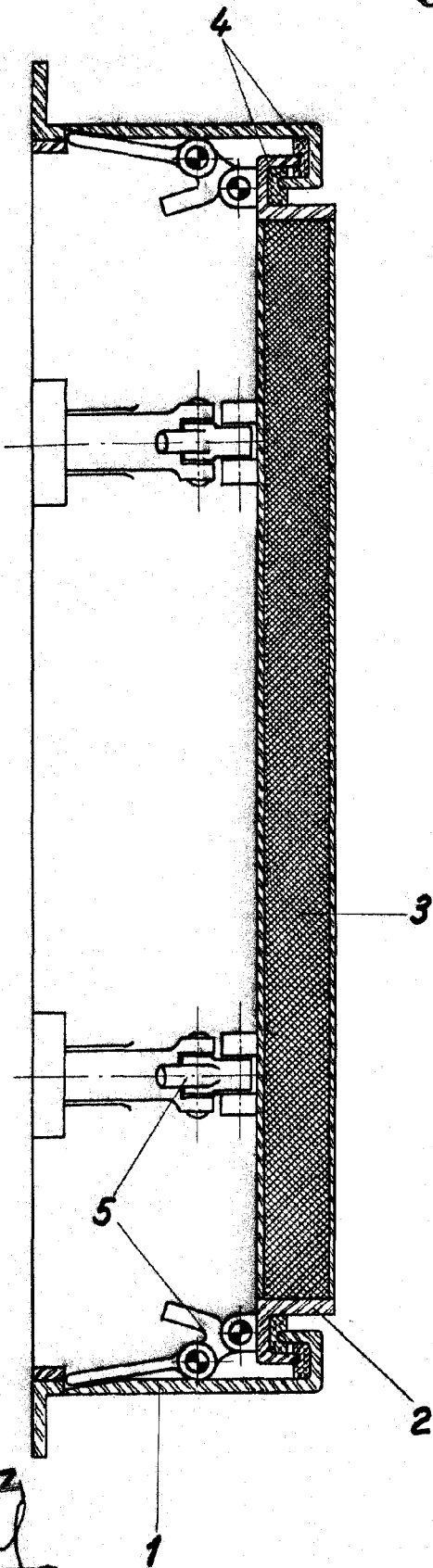
Esta memoria consta de CINCO hojas mecanogra-
fiadas por una sola cara a doble es-pacio en 127 líneas.

Madrid, 17 de Febrero de 1962
Por autorización del interesado.

91743



Fig.1



Escala variable

JOSE LOPEZ
P.R. *[Signature]*