

282215



el sistema actualmente en uso, incrementándose asimismo la velocidad de desplazamiento por menor resistencia.

5 La mayor debilidad de la parte medio posterior del barco al choque con las olas, producida por el hecho de no estar esa parte provista de quilla, queda superada por los efectos de doble quilla producidos por las piezas independientes en forma de doble cono o "puro" que se adosan fuertemente a esta zona, susceptibles de montaje, construcción y reparación independientes, en que se colocan los motores de propulsión, ejes
10 de transmisión y hélices.

El lanzamiento de botes o lanchas auxiliares y su asentamiento a bordo son mucho más rápidos y eficaces por el sistema de departamento estanco, con pendiente hacia el mar y compuerta de abertura hacia arriba; asimismo consta de un tunel de
15 absorción para la recogida del pescado atraído hacia al barco por cualquier arte, librándose con él infinidad de inconvenientes, con corriente movida por turbinas, que se abre a popa mediante compuerta que gira hacia abajo, protegiendo a las hélices a la vez; y se completa mediante un sistema de ascensores
20 para izar el pescado a cubierta, y naturalmente consta también de los sistemas complementarios de luces de atracción, tragaluz de observación, etc., etc.,.

No se puntualizan medidas o fuerzas por cuanto dependen éstas de la dedicación específica a una modalidad o especie piscícola o pesquera, arqueo, tonelaje y radio de acción, por su
25 adaptabilidad a cualquiera de ellas.

Para mejor comprensión de la descripción que sigue, se adjuntan dibujos a los cuales se hará constante referencia a lo largo de la misma, siempre a título de ejemplo no limitativo.
30

La figura 1ª, es una vista del barco de costado.



252215

6

Las figuras 2^a, a 5^a inclusive son diferentes vistas en planta del barco que nos ocupa.

Las figuras 6^a, 7^a y 8^a son diferentes proyecciones de uno de los elementos auxiliares que más adelante se hará mención.

5 Las figuras 9^a y 10^a son una vista en alzado y en planta del túnel de introducción del pescado por absorción.

Consiste la presente invención en los perfeccionamientos introducidos en la construcción de buques pesqueros, caracterizados porque han sido dotados de una quilla tan solo hasta el centro de la eslora del casco, quedando libre hasta popa (11). Desde éste punto, el casco sigue hacia popa, por su parte inferior, una línea con ligera curva ascendente y no horizontal como en los conocidos. La popa en sí es recta o ligeramente curvada en los laterales y provista de un sistema de doble compuerta (12 y 13) de funcionamiento y finalidad distintos; la compuerta superior se abre hacia arriba por mecanismo accionado desde el puente, dando entrada y salida a un departamento estanco (14), de suelo ligeramente inclinado con pendiente hacia el exterior, en donde van dispuestos los botes o lanchas auxiliares (15) para las faenas de pesca. La puerta inferior igualmente accionada desde el puente, se abre hacia abajo, y dá paso al túnel de absorción (16) de pescado, al propio tiempo que protege a las hélices de engancharse con la red. Al abrirse la puerta inferior (13) de popa, el pescado, que viene empujado por la red penetra en el túnel (16) que ha abierto la compuerta. En este túnel circula una fuerte corriente de absorción de agua, propulsada mediante dos turbinas (17 y 18) que van situadas a cada costado del buque y con salida al exterior por su parte inferior (19).

30 Se han dispuesto unas grandes cubas-ascensores (20) situadas al final del túnel de absorción que funcionan escalonadamente durante la faena de pesca y que accionan simultáneamente



282215

un sistema de compuerta-estanco que los aislan del túnel, subi-
biendo el pescado a cubierta para recogerlo y llevarlo a las
cámaras.

5 Las turbinas han sido dispuestas en un caparazón especial
de material consistente, perforado para que sin ser obstáculo
a la libre circulación acuosa, impida los golpes del pescado
contra las paletas impulsoras, recibiendo tales turbinas su
fuerza motriz de los motores del barco o de otros auxiliares.

10 En la parte posterior del barco son adosadas dos piezas
susceptibles de construcción y montaje independientes (21)
en forma de doble cono o "puro", una a cada lado e igual dis-
tancia del centro geométrico que seguiría la quilla normal.

15 En cada una de éstas dos piezas se ha dispuesto un motor
de propulsión (22) del barco, y a la vez, protegen los motores
contra las repercusiones de los choques o violencias que, por
cualquier causa sufra el casco del barco, y facilitan por su
independencia, las reparaciones mecánicas de motores, ejes de
transmisión y hélices con sus elementos, ya que éstas carcasas
o piezas (21) son fácilmente montables y desmontables a la par-
20 te baja del casco del buque.

25 Si bien la forma de ejecución aquí descrita constituye
aplicación preferente de la presente invención, podrán introdu-
cirse modificaciones de forma y de detalle sin que por ello va-
rie la esencialidad de la misma, la cual se reivindica en la
siguiente

N O T A

En resumen; la presente solicitud recaerá sobre las siguien-
tes reivindicaciones:

30 1ª.-Perfeccionamientos introducidos en la construcción de
buques pesqueros, caracterizados porque son dotados de una qui-
lla hasta casi la mitad de la eslora, y desde éste punto hasta
la terminación de la popa la estructura exterior seguirá una
ligera curva ascendente.



282215

2^a.-Perfeccionamientos introducidos en la construcción de buques pesqueros, según la reivindicación anterior, caracterizados porque la popa ha sido dotada de un sistema de doble compuerta, la una con apertura hacia arriba y la inferior hacia
5 abajo, dando lugar al acceso a dos departamentos estancos superpuestos.

3^a.-Perfeccionamientos introducidos en la construcción de buques pesqueros, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque la protección de la quilla se sustituye
10 en la parte a que ésta no alcanza, por dos construcciones longitudinales y situadas paralelamente, en forma de doble cono unido por la base que adquiere la de un "puro", yendo en tales construcciones acoplados los motores y accesorios de transmisión, saliendo fuera únicamente las hélices, disponiéndose si
15 es necesario el motor parte de él dentro de la estructura general del barco, a la vez que también se han dispuesto dos departamentos estancos, superpuestos, accesibles desde el mar mediante el sistema de compuertas ya citado.

4^a.-Perfeccionamientos introducidos en la construcción de buques pesqueros, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque son dotados de un compartimento estanco
20 en la popa con una amplia puerta, la cual al abrirse cubrirá las hélices por su parte posterior, en cuyo momento y dada la proximidad del pescado, en virtud de la circulación de agua
25 en forma de corriente dentro de dicho compartimento, se realiza una absorción de tal forma que el pescado se vé obligado a entrar en el túnel o compartimento.

5^a.-Perfeccionamientos introducidos en la construcción de buques pesqueros, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque al final del túnel expresado se han dis-
30 puesto unas cubetas-ascensores que elevarán el pescado hasta cubierta, funcionando éstas escalonadamente.



282215

6 N

6ª.-Perfeccionamientos introducidos en la construcción
de buques pesqueros, según las reivindicaciones anteriores, ca-
racterizados porque la corriente de absorción es originada por
turbinas, lográndose la entrada del pescado en el barco vivo,
5 no siendo necesario izar ningún arte de los empleados para pes-
ca.

7ª.-PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION
DE BUQUES PESQUEROS.

Según se describe en la presente memoria que consta de
10 seis hojas escritas a máquina y dibujos.

Madrid, 6 de noviembre de 1.962

FIG.1

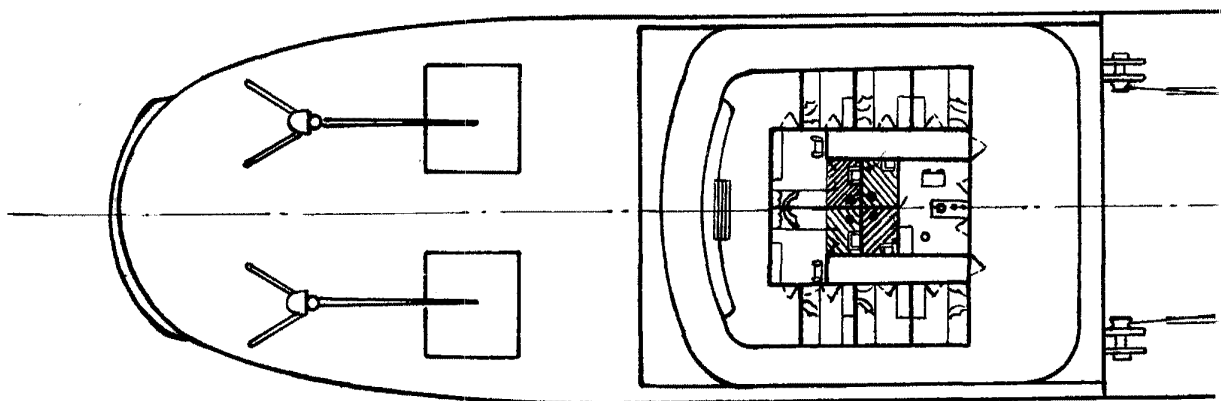
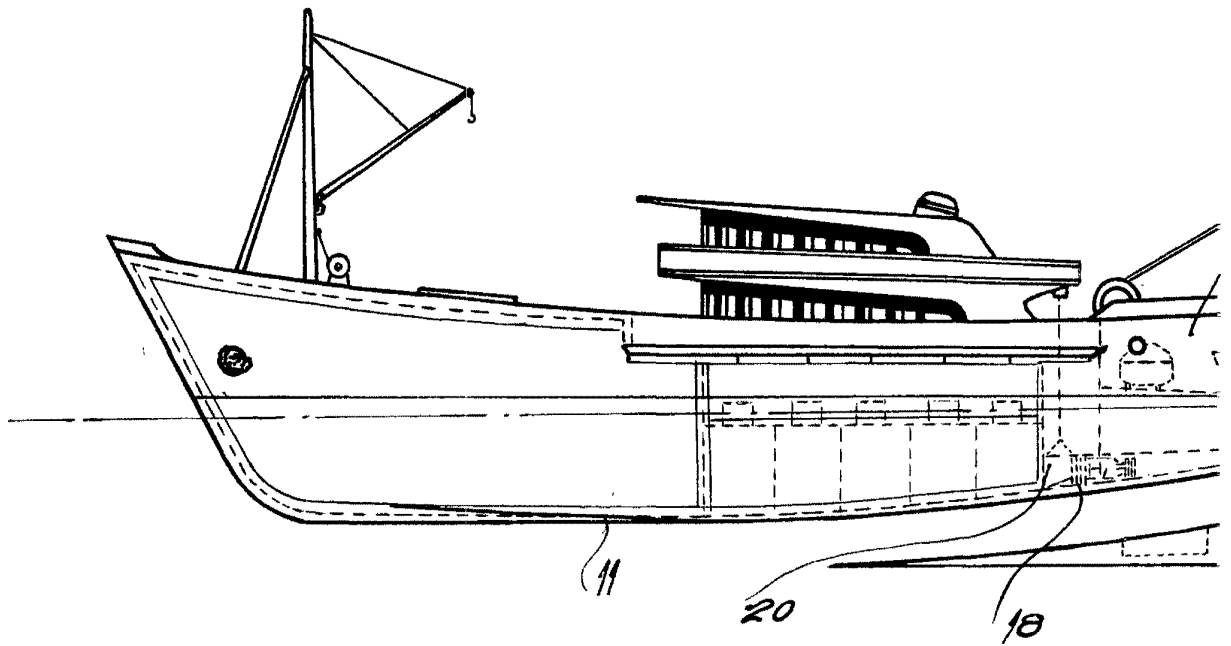


FIG.2

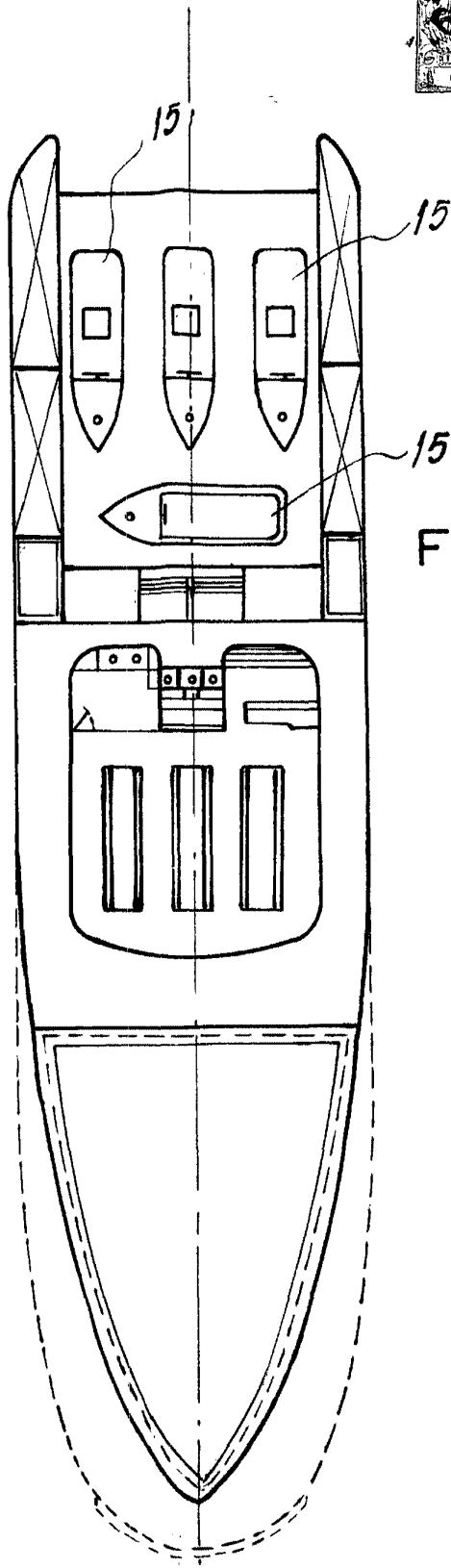
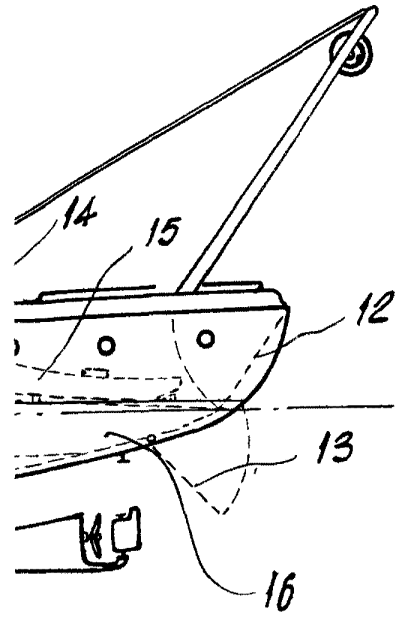
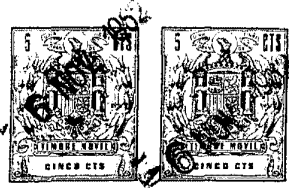
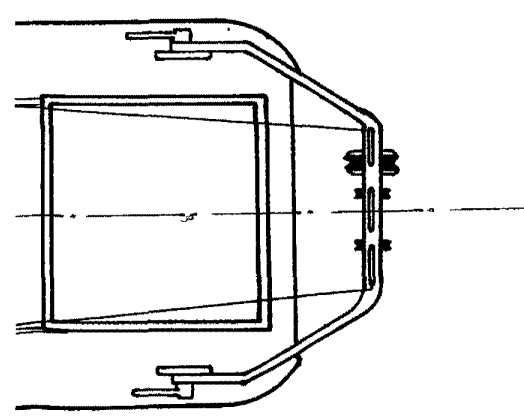


FIG.3



50000000
50000000

A



FIG.6

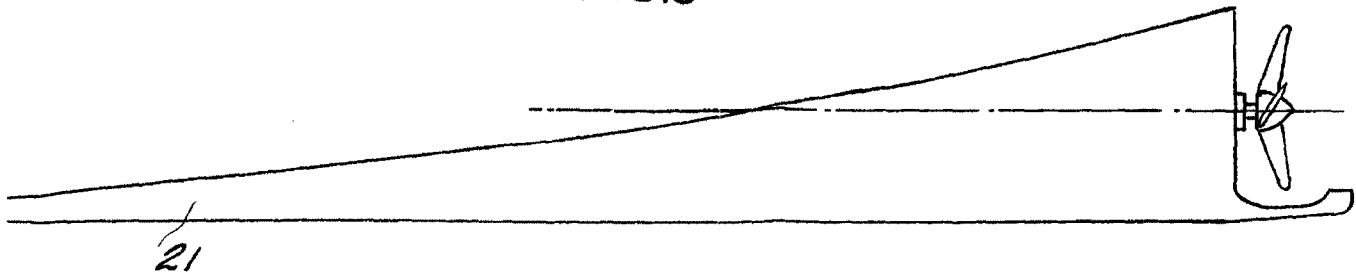


FIG.7

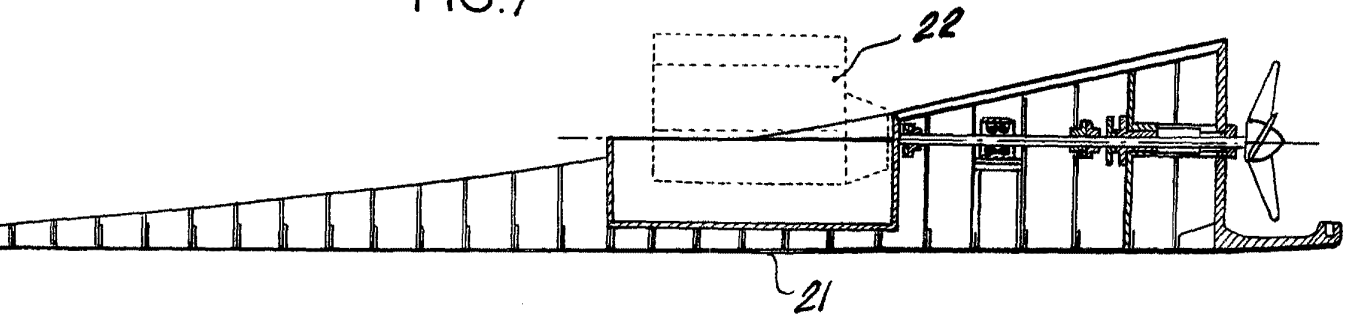


FIG.8

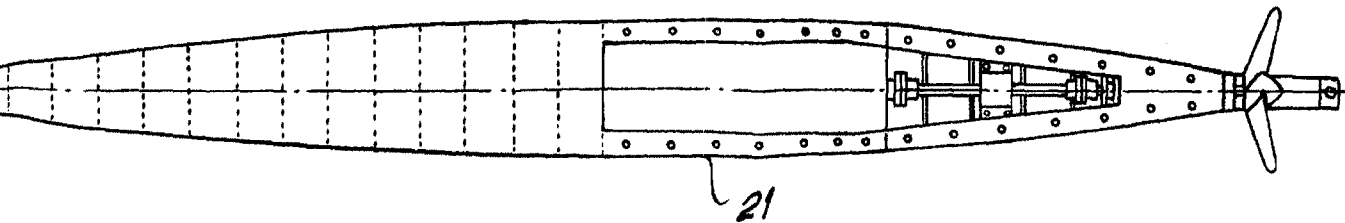


FIG. 4

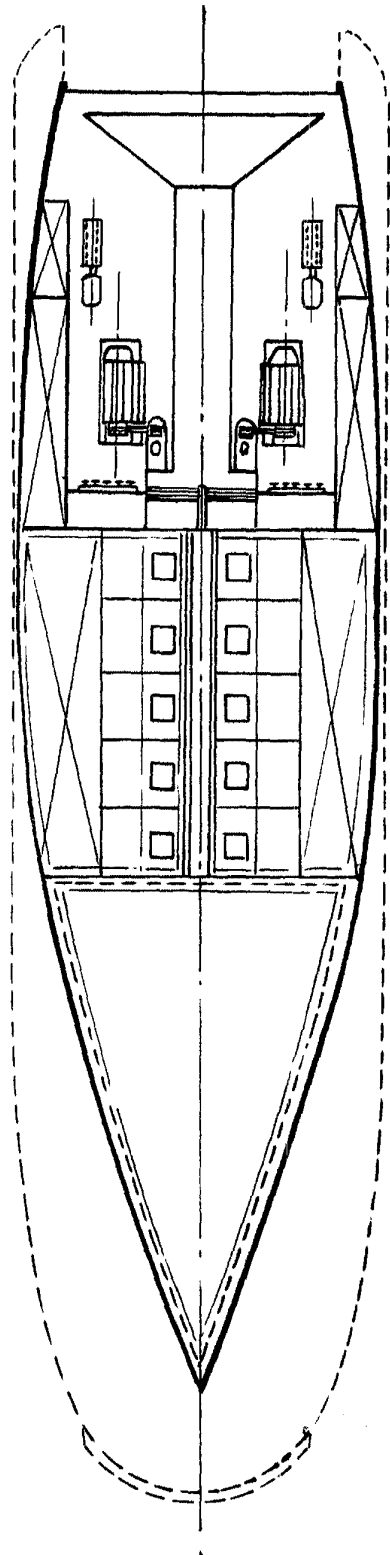
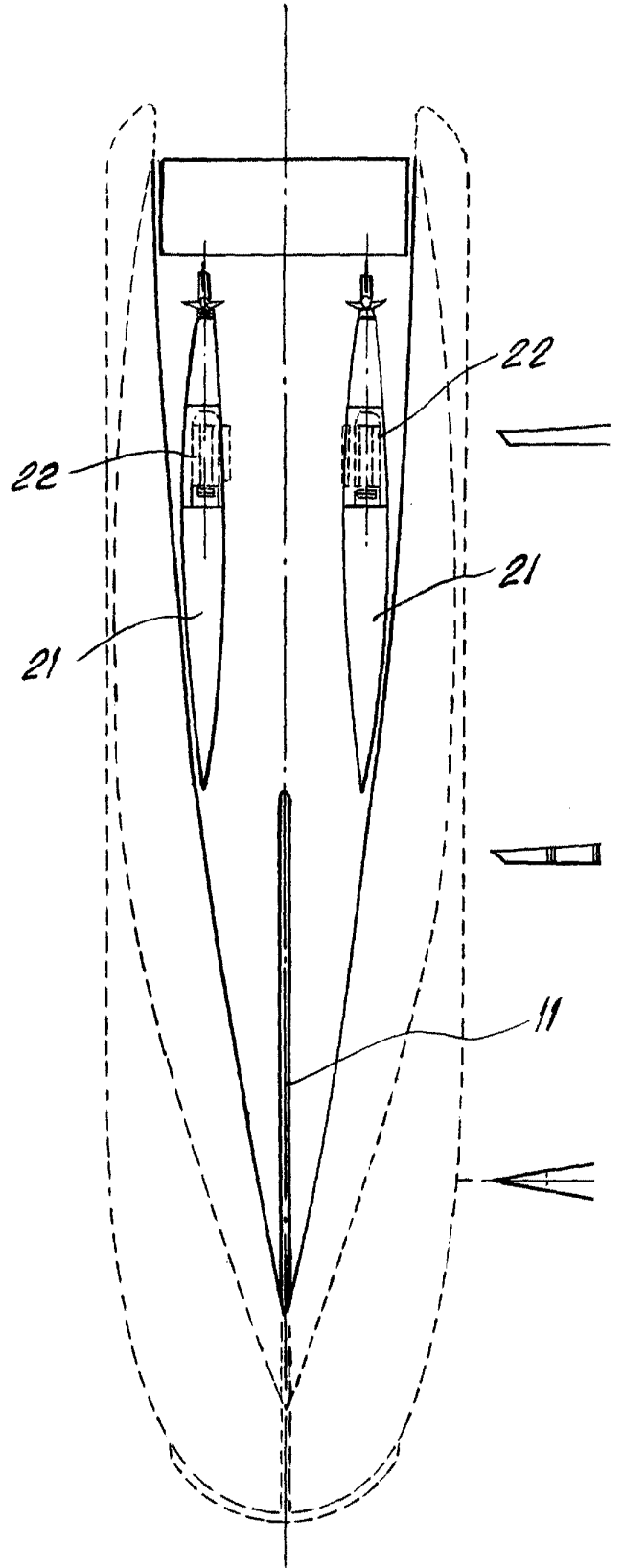
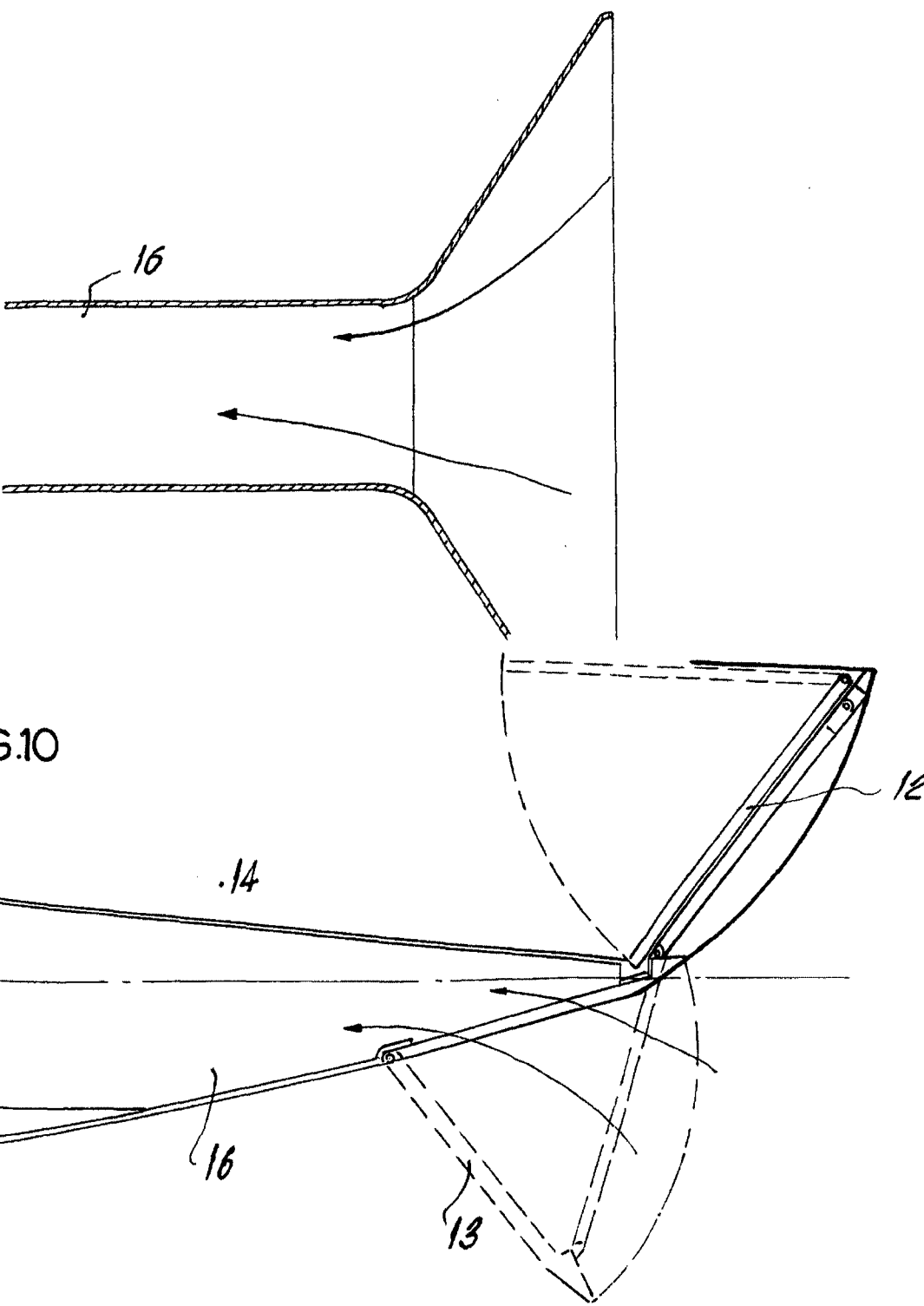


FIG. 5





16

5.10

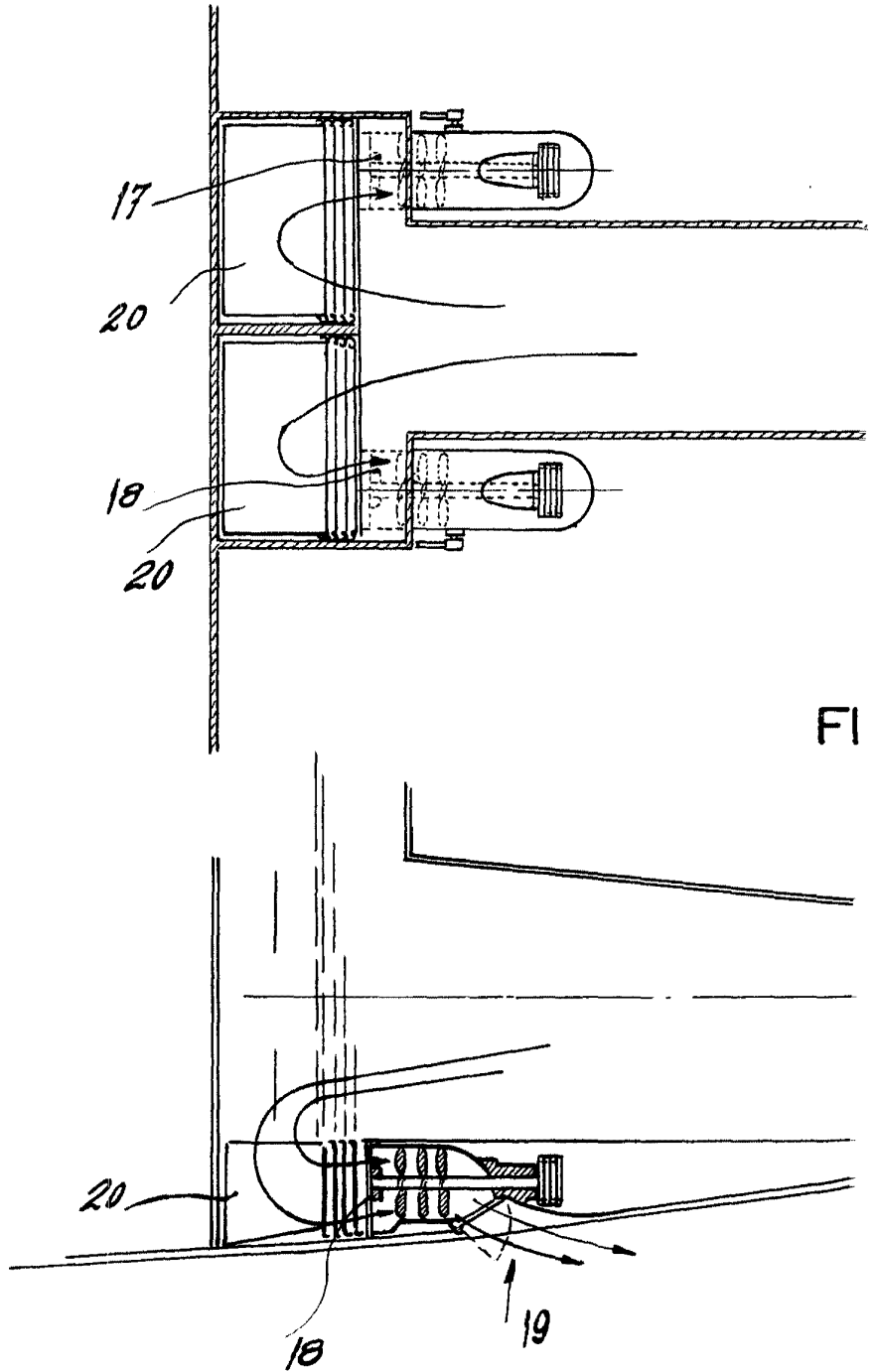
14

12

16

13

FIG.9



FI