



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 282.485	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 8.11.84	

MODELO DE UTILIDAD

1- SET. 1985

(30) PRIORIDADES	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	A01K74/00

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
MALLETA PARA ARTES DE PESCA

(71) SOLICITANTE (S)
DON JUAN CARDENAS LOPEZ DON RAMON CARDENAS LOPEZ

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
29010 MALAGA.- Juan Villarrazo, 31-33

(72) INVENTOR (ES)
LOS MISMOS SOLICITANTES

(73) TITULAR (ES)
LOS MISMOS SOLICITANTES

(74) REPRESENTANTE
DON JOSE PONS TORRES

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una malleta para artes de pesca, y mas especificamente a una malleta para la perfecta adaptación de las redes en la pesca de arrastre.

5 En la pesca de arrastre, esencialmente - en el sistema de arrastre de fondo, se utiliza una serie de elementos cuyas características y correcta disposición son fundamentales para lograr un resultado óptimo. Estos elementos son el cable de pesca, las puertas, las malletas, los vientos y la red, y
10 constituyen el conjunto del tren de arrastre.

El cable de pesca sirve para la conexión de las puertas a la embarcación. Las puertas consisten en dos paneles de especial configuración y constitución que serán los que provoquen la apertura de la red, al ser arrastradas por el barco. A estas puertas van fijadas las malletas y sirven para fijar la red y las puertas. La principal función de las malletas es adaptar la red al fondo del mar, manteniendo la abertura de dicha red.

15 Los diferentes elementos del tren de arrastre deben formar un conjunto homogéneo. Las características de cada elemento dependerán, no solo del resto de los componentes que entran a formar parte del tren de arrastre, sino también de la potencia de la embarcación utilizada, de las características de la misma, tipo de fondo en que se va a trabajar, etc. En definitiva,
20 es necesario conseguir una máxima sincronización entre todos los elementos y variables que intervienen en la operación, para lograr un equipo que, puesto en las manos del patron de la embarcación, permitiran obtener el máximo rendimiento del barco.

La longitud del cable, entre embarcación y puertas, es fundamental para la abertura de dichas puertas, las
30

cuales, a través de las malletas, influirán finalmente en la abertura, tanto horizontal como vertical, de la red de arrastre.

Partiendo de una práctica común, cada patrón ha ido modificando o variando las características del cable utilizado tanto en su diámetro como en su longitud, de modo que hoy día todos los patrones poseen sus normas especiales.

Lo mismo puede decirse de las puertas, en cuanto a su constitución y superficie.

Dependiendo, en cada momento, de que la embarcación se dedique a la pesca de arrastre de fondo, o se desee llevar a cabo la pesca de arrastre de gran abertura vertical, se largará más o menos cable para que las puertas, a su vez, abran más o menos, consiguiéndose a través de las malletas una mayor o menor abertura de la boca de la red.

Otro de los elementos básicos que intervienen en el control de la abertura de la red son las malletas. en teoría, al servir las malletas solo como elemento de conexión entre las puertas y la red, la posición de dichas malletas debería ser simétrica, al utilizar puertas de iguales características y cables de longitud y diámetro iguales en uno y otro lado. Sin embargo en la realidad no sucede así.

Todas las malletas utilizadas en la pesca de arrastre están fabricadas con torsión a derechas, denominada torsión "Z". Debido a que las dos malletas tienen idéntica torsión, se produce el siguiente efecto: mientras que la malleta situada a la derecha del eje de simetría del tren de arrastre, según el sentido de arrastre de la embarcación, tiende a abrir la red y puerta correspondiente, la malleta situada a la izquierda tiende a cerrarla.

Este efecto indeseable se ha tratado de sub

sanar utilizando puertas de mayor dimensión, que aumentan la resistencia de arrastre, reduciendo la velocidad de avance y exigiendo mayores potencias de motores, todo lo cual se traduce en una disminución en el rendimiento de la embarcación.

5 El objeto de la presente invención es conseguir una malleta que evite los inconvenientes antes apuntados, y permita obtener un correcto posicionado de las puertas y una apertura óptima de la red, lo cual permite reducir la superficie de las puertas y con ello reducir la resistencia al avance.

10 Como puede comprenderse, todo esto supone que cualquier embarcación, con igual potencia y número de revoluciones del motor, podrá efectuar un mayor recorrido en igual período de tiempo.

15 En definitiva, la invención permite un conseguiente ahorro de combustible, un mayor desahogo del motor, por la menor resistencia del tren de arrastre, un incremento en las capturas con menos tiempo de trabajo, debido a la mayor apertura de la red, y en definitiva un considerable aumento en el rendimiento de la embarcación.

20 La malleta de la invención es del tipo que comprenden un alma central, generalmente constituido por un cable de acero, y una serie de cordones periféricos.

25 De acuerdo con la presente invención, los cordones citados están formados por un torsionado a derechas o torsión "Z", y están dispuestos alrededor del alma, mediante una torsión a izquierdas o torsión "S".

30 De este modo, la malleta de la invención presenta una estructuración contrario a la de las malletas normalizadas tradicionales, en las cuales los cordones tienen un torsionado a izquierdas, o torsionado "S", y están dispuestas alrededor del al

ma con un torsionado a derechas o torsionado "Z".

La invención permite así utilizar, para el lado izquierdo del tren de arrastre, una malleta con torsionado opuesto al de las malletas tradicionales, mientras que en el lado derecho del tren de arrastre se utiliza una malleta con torsionado tradicional.

Mediante una profunda investigación de los motivos que podían originar el efecto indeseable producido en el tren de arrastre al utilizar las malletas tradicionales iguales, se pudo comprobar que el sentido del torsionado de dichas malletas era el que producía la tendencia a la apertura de la red y puertà de un lado, mientras que provocaba el cierre en el opuesto.

La malleta de la invención permite utilizar malletas con torsionado opuesto en uno y otro lado del tren de arrastre, con lo cual, situando cada malleta en el lado adecuado, se consigue el mismo efecto o tendencia a la apertura de la red y puertas en ambos lados. Así las torsiones diferentes de las dos malletas cooperan con las puertas en la apertura de la red.

Con el fin de que las características y ventajas de la invención puedan comprenderse más fácilmente, seguidamente se hace una descripción más detallada de la misma, con referencia a los dibujos adjuntos, donde se muestra un ejemplo de ejecución.

En los dibujos:

La figura 1 es una vista lateral de una malleta obtenida de acuerdo con la invención.

La figura 2 es una sección esquemática, según la línea II-II de la figura 1.

La figura 3 es una vista lateral de uno de los cordones que forman la malleta de la figura 1.

La figura 4 es una sección esquemática, según la

línea IV-IV de la figura 3.

La figura 5 es un esquema de un tren de arrastre con malletas tradicionales.

La figura 6 es un esquema del mismo tren de arrastre con las malletas de la invención.

Como pueden verse en las figuras 1 a 4, la malleta comprende un alma central 1 y una serie de cordones periféricos 2. Los cordones periféricos 2, como mejor se aprecia en la figura 4, comprenden una serie de hilos centrales 3, por ejemplo de naturaleza metálica, y un cuerpo 4 formado por una infinidad de hilos naturales, artificiales o de acero, dependiendo de las características deseadas. Los cordones 2, como se muestra en la figura 3, están formados por un torsionado de los hilos 5 a derechas o torsionado "Z". Estos cordones 2, a su vez, se disponen alrededor del alma 1 con un torsionado a izquierdas o torsionado "S", con lo cual, la malleta obtenida tiene una constitución con torsionados opuestos a las utilizadas tradicionalmente.

Los cordones 2 pueden estar formados por un solo cable de acero galvanizado, del diámetro necesario para sufrir las tensiones a que va a estar sujeta la malleta. Este cable se cordonea con una torsión a derechas o torsión "Z", asignando el número de pasos del cordón correspondiente al diámetro empleado en el cable. Seguidamente se procede al corche de los cordones sobre el alma 1, con un torsionado a izquierdas o torsión "S". El alma 1 sirve así como eje central de los cordones 2.

En la figura 5 se representa un tren de arrastre que utiliza malletas tradicionales.

En esta figura, con el número 6 se referencia la popa de la embarcación de arrastre, indicándose con la referencia 7 el sentido de movimiento de dicha embarcación. A la popa 6

van anclados los cables 8 y 9 que sujetan las puertas 10 y 11. A su vez, de las puertas parten las malletas 12 y 13 que se fijan a la red 14 para su arrastre y control. Las dos malletas utilizadas en este caso son de características tradicionales, es decir con los cordones torsionados a izquierda y, a su vez, con los cordones dispuestos sobre el alma con una torsión a derechas o torsión "Z", con esta constitución la malleta 13 de la derecha, según el sentido 7 de arrastre, tiende a desplazar hacia afuera a la puerta 11 y a abrir la red 14. Por el contrario la malleta 12 tiende a desplazar a la puerta 10 hacia el interior, cerrando la red 14.

En la figura 6 se representa un tren de arrastre en el que se aplica la malleta de la invención. En esta figura se utilizan las mismas referencias que en la figura 5 para designar los mismos elementos.

En el caso de la figura 6, la malleta 13 de la derecha es de constitución tradicional, mientras que la malleta 12 de la izquierda presenta un torsionado opuesto, obtenido según la presente invención.

La malleta 13 de la derecha tiende, como en el caso de la figura 5, al desplazamiento hacia afuera de la puerta 11 y a la apertura de la red. Por su parte, la malleta 12, al contrario de lo que sucede en la figura 5, no provoca el cierre de la red, sino que impulsa también a la puerta 10 hacia afuera y tiende a aumentar la apertura de la red 14.

El problema que ha existido siempre, provocado por la tendencia al cierre en uno de los lados del tren de arrastre, se ha visto subsanado mediante el uso de malletas torsionadas en sentido contrario, utilizando cada una de ellas el lado adecuado, en el cual dicho torsionado tiende a aumentar la separación de las puertas y la apertura de la red. El torsionado de las malletas

origina unas fuerzas que son las que permiten obtener el efecto deseado, al utilizar la malleta de la invención.

El efecto beneficioso obtenido con el uso de la malleta de la invención permite reducir el tamaño de las puertas, con las ventajas ya señaladas que ello supone.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.



5

10

REIVINDICACIONES

5 1.- Malleta para artes de pesca, que comprende un alma central y una serie de cordones periféricos, caracterizada porque los cordones citados presentan un torsionado a derechas o torsionado "Z", y están dispuestos alrededor del alma, mediante una torsión a izquierdas o torsión "S".

2.- Malleta para artes de pesca, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

Madrid, 8 de Noviembre de 1.984

~~JOSE PONS TORRES~~



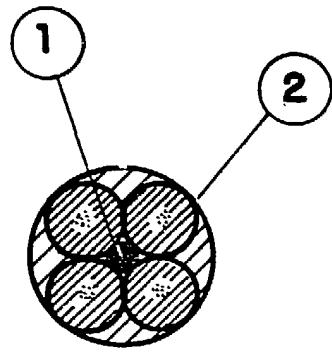


FIG. 2

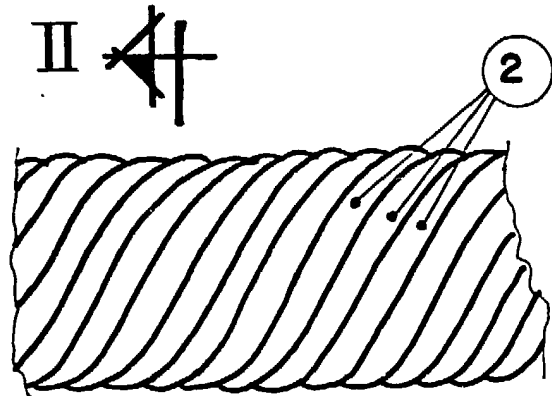


FIG. 1

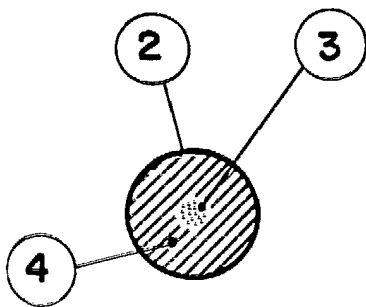


FIG. 4

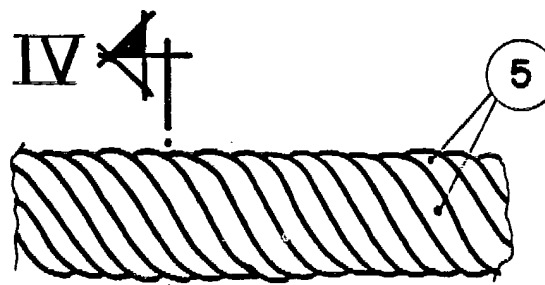


FIG. 3

