

386113

386113



SECCION TECNICA
CLASIFICACION I.P.C.
CLASE <u>B 63</u>
SUBCLASE <u>B</u>

## MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un a

PATENTE DE INTRODUCCION

SOLICITANTE: SPA. MONTAJES ELECTRO-NAVALES, de  
nacionalidad española

RESIDENCIA: Marques del Puerto, 6-3º.- BILBAO

CADUCADO

ENUNCIADO: "NUEVO SISTEMA DE FABRICACION DE PORTI-  
LLOS PARA BUQUES"

FUENTE DE ORIGEN: CHANTIERS NAVALES ET INDUSTRIELS  
DE LA MEDITERRANEE-MARSEILLE (Francia)

Prioridad: Patente \_\_\_\_\_ n.º \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_



386113

1                   La presente memoria descriptiva tiene como  
fin la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el pri  
vilegio de explotación industrial exclusivo en el territorio  
nacional de una Patente de Introducción de acuerdo con la vi  
5                   gente Legislación que como el enunciado indica se trata de  
"NUEVO SISTEMA DE FABRICACION DE PORTILLOS PARA BUQUES".

Tradicionalmente los portillos para buques.  
se vienen realizando, con un material anticorrosivo al ambien  
te marino, por fundición y posterior mecanización. Este proce  
10                   so es costoso en si mismo y por el porcentaje relativamente  
elevado de piezas desechadas en el desmoldeado.

En nuestro sistema se emplea un perfil extru  
sionado de núcleo general rectangular con varios accidentes  
configurados en sus cuatro caras para realizar otras tantas  
15                   misiones concretas en la conformación del portillo. Este per  
fil se dobla por procedimientos usuales hasta darle una con  
figuración circular cuyos extremos se fijarán por medios con  
vencionales , dejando en su cara externa una guía, macho o  
hembra según los casos. Antes de realizar esta unión se intro  
20                   ducen en dicha guía las orejas de las bisagras y de los cierres  
las cuales, debidamente posicionadas, se fijarán al perfil.

Realizado de este modo el portillo, resulta  
un procedimiento que precisa poca mano de obra, fácil de lle  
var a cabo y sin perdida alguna de material, obteniendose un  
25                   producto mucho más económico, más ligero, resistente y por to  
do ello mejor que el que se emplea actualmente.

Para comprender mejor la naturaleza del inven  
to en el plano adjunto hacemos una representación esquemática  
de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y suscep  
30                   tible por ello de las modificaciones accesorias que no alteren  
las características esenciales.

386113



1 La figura 1 es una representación ampliada de la sección inferior indicada en la figura 5 mostrando la bisagra y el cierre del marco portacristal.

5 La figura 2 es una vista ampliada de la sección superior indicada en la figura 5 mostrando un cierre de la tapa ciega de acero.

La figura 3 corresponde al cierre de la figura 1 pero con el perfil base poseyendo una guía macho para el asentamiento de las orejas de bisagra y de cierre.

10 La figura 4 muestra el doblado del perfil por medios usuales.

La figura 5 es una vista en planta del portillo cerrado.

15 La figura 6 muestra el perfil con guía hembra en el exterior.

La figura 7 indica el perfil con guía macho. En ellas se anotan las siguientes particularidades:

- 20 N° 1.- Perfil.
- N° 2.- Brazola para soldar al casco del buque (3).
- N° 3.- Casco del buque.
- N° 4.- Orejeta de bisagra sujeta a la brazola (2) o al marco de mamparo (16)
- 25 N° 5.- Orejeta de bisagra ensamblada al perfil (1).
- N° 6.- Juntas de estanqueidad.
- N° 7.- Medio transparente.
- N° 8.- Tapa ciega de acero.
- 30 N° 9.- Palomilla de apriete.



386113



1      ciado que el anterior.

5      De las otras dos caras, la contigua a los  
bordes ya mencionados está rebajada y se prolonga en el citado  
resalterecto conformando un alojamiento (17) para el medio trans-  
patente (7). La cara opuesta lleva una guía (19) macho o hembra  
-ver figura 6 y 7- para acoplamiento de las orejetas de bisagra  
(5) y las de cierre (11).

10     El perfil descrito (1) se dobla por procedi-  
mientos usuales -ver figura 4- hasta darle una conformación  
adecuada según sea el marco. Los extremos se unirán entre sí  
por medios convencionales: soldadura, atornillamiento, abraza-  
deras, etc, pero antes de realizar esta unión se introducen  
en la guía (19) las orejetas (5 y 11) las cuales, debidamente  
posicionadas, se fijan al perfil (1) por medios comunes

15     En el rebaje (17) de la cara interna se meca-  
niza una rosca, se aloja el medio transparente (7) intercalan-  
do en su borde una junta elástica (15) y se asegura y fija me-  
diante el correspondiente aro roscado (14) de apriete.

20     El resto del portillo ya es tradicionalmente  
conocido y empleado. Según los casos, se fija al casco del bu-  
que (3) una brazola (2) soldada o un marco de mamparo (16) ato-  
nillado. A dichos elementos se fijan las correspondientes ore-  
jetas: de bisagra (4) y de cierre (13) tanto para el marco por  
tacristal (1) como para la tapa ciega de acero (8) sobrepuesta  
25     al anterior. Los cierres también son tradicionales a base de  
un cáncamo roscado (10) y su correspondiente palomilla de aprie-  
te (9).

30     Descrita suficientemente la naturaleza del  
presente invento así como su realización industrial sólo cabe  
añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible

386113



1 introducir cambios de forma, materia y disposición en cuanto  
tales alteraciones no desvirtuen su fundamento.

La Patente de Introducción que se solicita  
por diez años para España, de acuerdo con la vigente Legisla-  
5 ción no se ha dado a conocer en España; la fuente de origen  
es: CHANTIERS NAVALES ET INDUSTRIELS DE LA MEDITERRANEE, MARSEILLE

N O T A

La Patente de Introducción que se solicita  
por diez años en España, deberá recaer sobre "NUEVO SISTEMA  
10 DE FABRICACION DE PORTILLOS PARA BUQUES", en todo de acuerdo  
con las siguientes

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

1ª.- Nuevo sistema de fabricación de porti-  
llos para buques caracterizado porque se emplea un perfil ex-  
15 trusionado que presenta en una de sus caras, ubicado en un  
borde, un resalte longitudinal para aplique de la junta de  
estanqueidad de la tapa ciega de acero; en la cara opuesta tie-  
ne una cajera de boca estrecha para alojamiento de la junta  
de estanqueidad del propio marco portacristal contra la brazo-  
20 la o bien contra el marco de mamparo, presentando en el borde  
análogo al de la otra cara un resalte recto más pronunciado  
que el anterior; la cara contigua a estos dos bordes menciona-  
dos está rebajada y se prolonga en dicho resalte recto sirvien-  
do este rebaje para alojamiento del medio transparente; la ca-  
25 ra opuesta a la anterior lleva una guía macho o hembra para  
acoplamiento de las orejetas de bisagra y las de cierre.

2ª.- Nuevo sistema de fabricación de porti-  
llos para buques, en todo de acuerdo con la anterior reivin-  
dicación, caracterizado porque el citado perfil se dobla por  
30 procedimientos usuales hasta darle una configuración circular

386113



1    cuyos extremos se unen por medios convencionales dejando en  
su cara externa la guía y en la interna el rebaje para aloja-  
5    miento del medio transparente, previa interposición en sus bor-  
des de una junta elástica, realizándose la fijación mediante  
el correspondiente aro roscado de apriete alojado igualmente  
10   en el mismo rebaje; todo ello de modo que antes de unir los  
extremos del perfil, se introducen en la guía exterior las men-  
cionadas orejetas de bisagra y cierre que, una vez posiciona-  
das debidamente, se fijan convencionalmente.

10                   3ª.- "NUEVO SISTEMA DE FABRICACION DE PORTI-  
LLOS PARA BUQUES"

Según queda sustancialmente descrito en la  
presente memoria que consta de siete hojas mecanografiadas  
por una sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

15                   Madrid, 3 DIC. 1913

El Agente Oficial

MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON  
P. P.

20

25

30

386113

Fig. 1

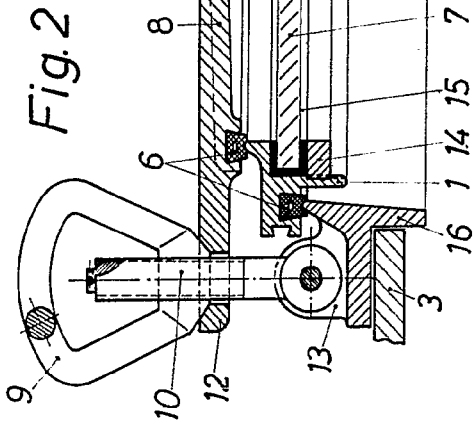
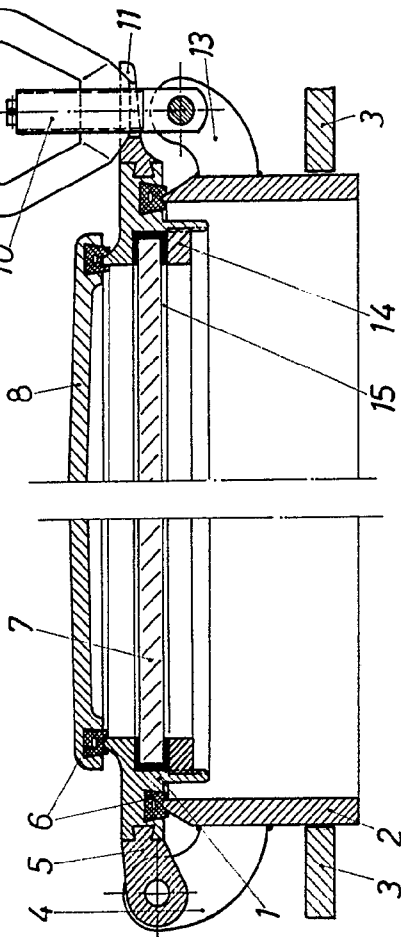


Fig. 2

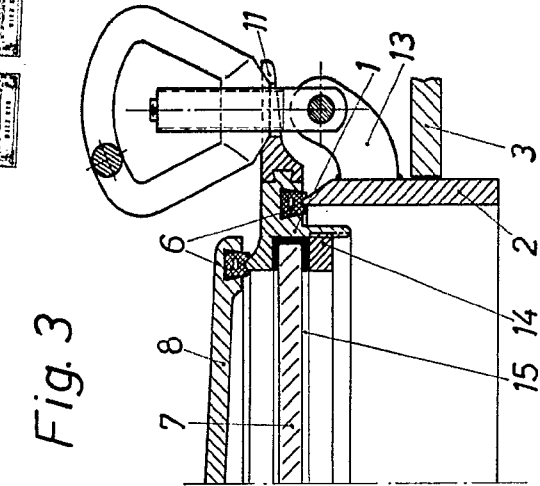


Fig. 3

Fig. 4

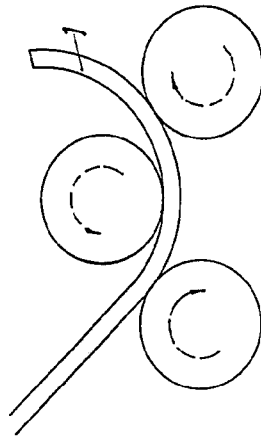


Fig. 5

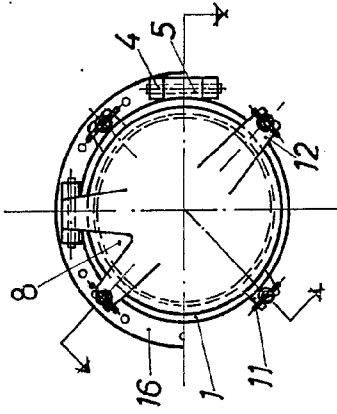


Fig. 6

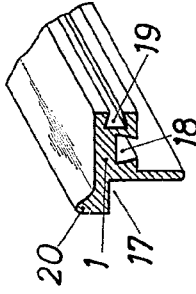
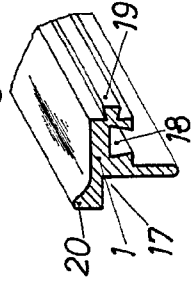


Fig. 7



Escala variable  
 Madrid 13 DIC. 1949  
 El Agente Oficial  
 MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON  
 P. P.

*LOAYSA*

386113

Fig. 1

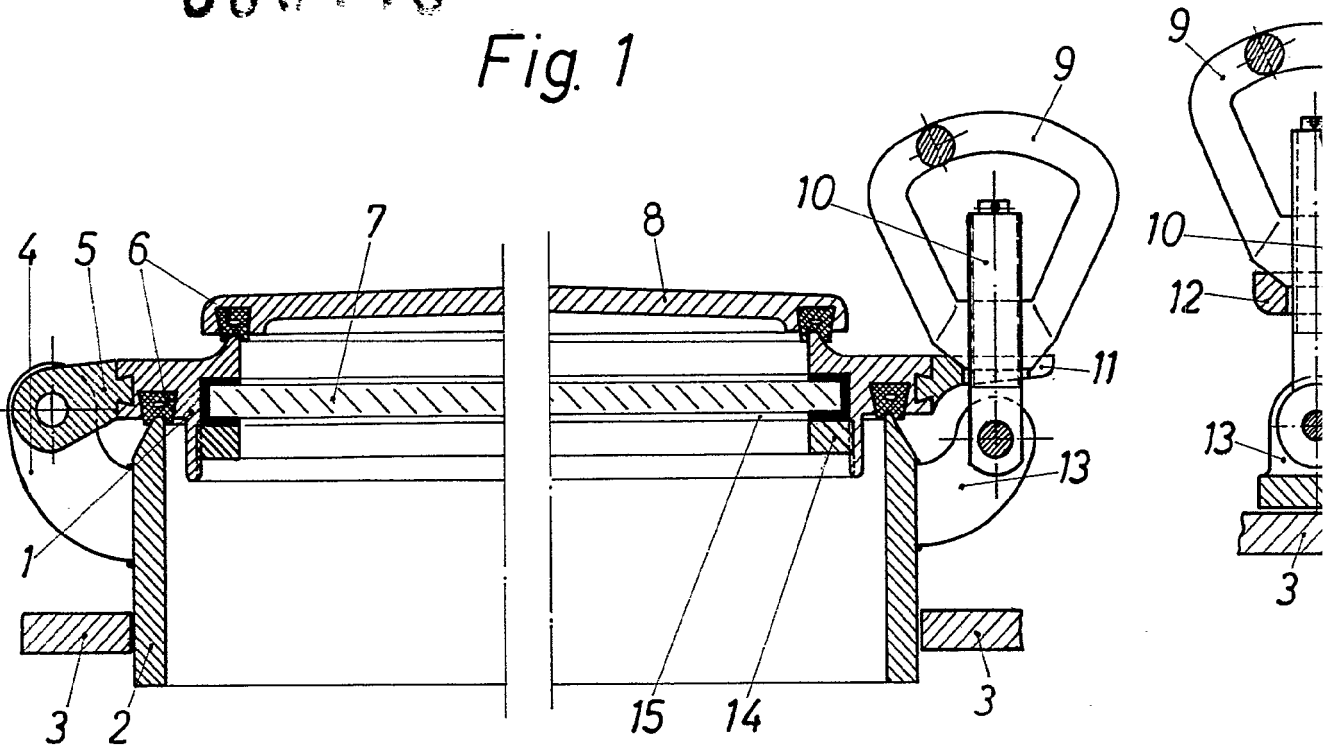


Fig. 4

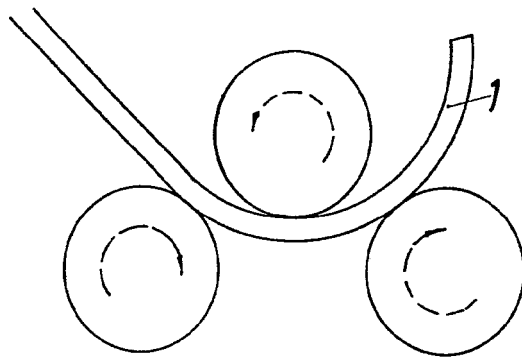
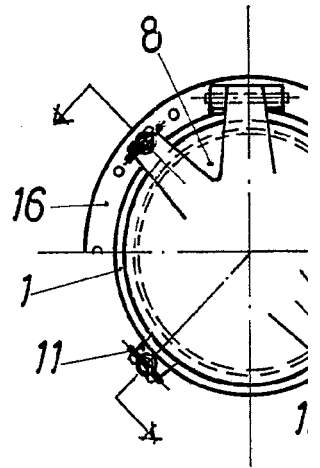


Fig. 5



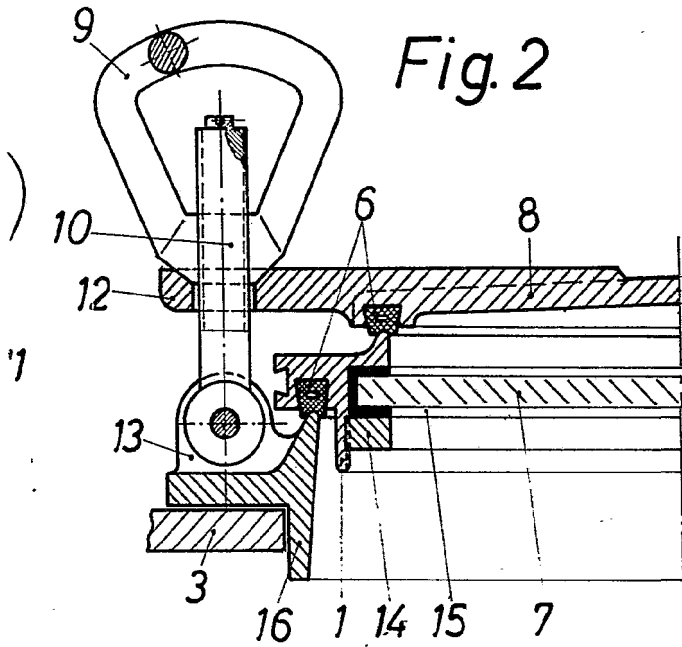
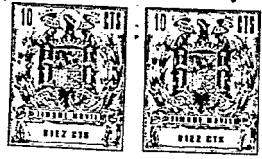


Fig. 2

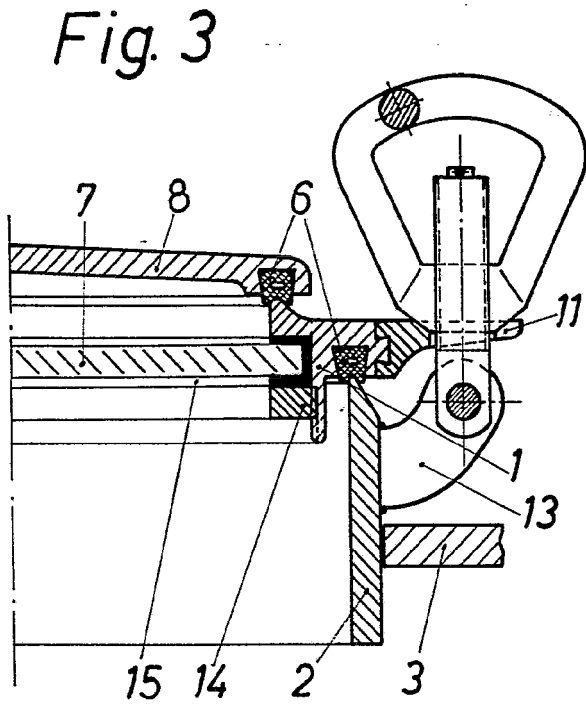


Fig. 3

Fig. 5

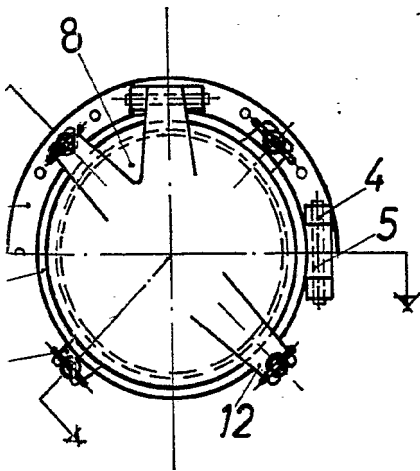


Fig. 6

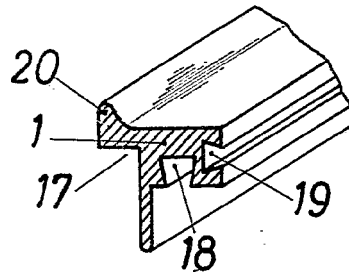
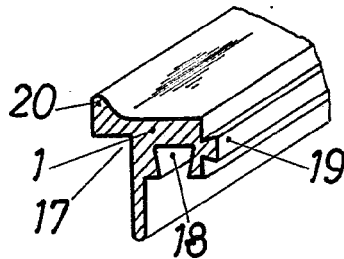


Fig. 7



Escala variable  
Madrid 3 DIC. 1970

El Agente Oficial  
MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON  
P. P.