



OCT 1929

MEMORIA DESCRIPTIVA

sobre

»Un nuevo sistema de embarcación, a modo de barcaza, para el transporte por mar de los barcos fluviales».

Inventor:- Ing.OTTO POPPER, residente en Viena,XIX,
Austria, Cottagegasse, 53.=

=====

De las dos clases de construcción conocidas de las embarcaciones a modo de barcazas para el transporte por mar de los barcos fluviales, una de ellas presenta unas aberturas que pueden cerrarse herméticamente contra

5. el agua y que están destinadas a que por ellas entren y salgan los barcos fluviales, por lo cual llegan estos a encontrarse en parte debajo del nivel del mar, mientras que en la otra forma de construcción, los barcos fluviales ván colocados durante su transporte sobre una

10. plataforma que sobresale de dicho nivel; pero entonces no están protegidos contra el embate de las olas, por sus costados.

Ahora bién, constituye el objeto del presente invento, una embarcación a modo de barcaza, en la cual



OCT 1929

- 2 -

15. los barcos fluviales, u otros cuerpos flotantes de piso plano, como en la forma últimamente descrita, se colocan sobre una plataforma situada sobre el nivel del mar, pero sin tener que pasar a través de una abertura que requeriría su cierre hermético contra el aire, y
20. estando protegidos, además, contra el embate de las olas.

Esta finalidad se consigue, conforme al presente invento, por el hecho de disponerse en el borde de la plataforma, paredes laterales, tablazones de la borda, cierres del espejo de popa y sus similares, que prote-

25. jan contra las olas a los barcos fluviales, durante su navegación por el mar. Si se construyen las paredes laterales como paredes de dique, servirán al mismo tiempo para la estabilización al subir y bajar la barcaza.

30. Las paredes laterales pueden disponerse en forma desmontable o bien, de preferencia, conectarse en articulación por medio de goznes, bisagras, etc., al cuerpo de la embarcación a modo de barcaza. En este caso será conveniente construir en las paredes laterales
35. unas cámaras de aire que descarguen en todo o en parte dichas paredes laterales cuando esté sumergida, facilitando así la manipulación.

En el adjunto dibujo se representan, por via de ejemplo, dos formas de ejecución del objeto del presente invento, ilustrándose en ellas una embarcación a modo de barcaza con paredes laterales fijas, en la figura 1 en corte longitudinal, en la figura 2 en proyección horizontal y en la figura 3, en corte transversal, mientras que en la figura 4 se representa en corte

40. transversal una forma de ejecución con paredes laterales

45.



articuladas y en algunos casos también desmontables.

En las figuras 1 a la 3, K indica el cuerpo de la embarcación, el cual puede ser sumergido y puesto a flote como un flotador por medio de dispositivos apropiados. Contiene dicho cuerpo las paredes laterales S, unidas a la proa V, pero permitiendo el acceso desde la popa. Estas paredes laterales S pueden construirse como las paredes de un muelle flotante sirviendo al mismo tiempo para la estabilización al subir y bajar la embarcación. Los barcos fluviales F descansan durante el transporte sobre la plataforma D. W indica el nivel del agua cuando la embarcación se halla en su posición de elevación y T dicho nivel cuando aquella está sumergida.

En la forma de ejecución, según la figura 4, en el cuerpo de la embarcación K se disponen los órganos de cierre A, giratorios, alrededor de las articulaciones G, los cuales se cierran por su parte exterior por medio de las paredes de chapa B, conteniendo, además, las cámaras de aire L. Los órganos de cierre A pueden ser oscilados hacia fuera en el sentido de las flechas. V es la proa y D la plataforma sobre la que descansan los barcos fluviales durante su transporte. W es el nivel del agua en estado de elevación, mientras que T representa el nivel de inmersión de la misma.

En esta forma de ejecución con paredes laterales móviles y desmontables antes de sumergir la embarcación a modo de barcaza, y mientras esta permanece en seco, se sueltan los tornillos, cuñas, etc., que conectan los órganos de cierre al cuerpo de la embarcación, de tal manera que no sea preciso realizar ninguna manipulación debajo del agua.



Estando la embarcación completamente descargada, los órganos de cierre correspondiendo a la posición 80. sumergida de la plataforma, llegarán a flotar libremente, pudiendo luego ser separados sobre el agua para después de introducir en la embarcación los botes fluviales, etc, poderlos reintegrar a su sitio y fijarlos en seco después de la correspondiente maniobra en el 85. muelle.

Con la descarga parcial de la embarcación realizada de tal modo que solamente quede una pequeña impulsión inferior, los órganos de cierre se hacen bajar de tal suerte junto a la embarcación por medio de órganos 90. auxiliares apropiados, que ponen en libertad la plataforma; esta inclinación se realiza sobre las articulaciones o charnelas que van dispuestas en el borde de la plataforma.

Las paredes laterales en cuestión, los tablazones 95. de la borda o los cierres del espejo de popa, pueden disponerse y conectarse de tal modo con el cuerpo de la embarcación, que tomen sobre si una parte de los esfuerzos de carga y tensiones del material a que dicho cuerpo está sometido.

100. Los barcos fluviales son transportados en la embarcación a modo de barcaza sumergida; son después elevados como en un muelle flotante, conducidos al lugar de su empleo y puestos de nuevo a flote.

N O T A . =

105. Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta patente de invención por veinte años en España, son los siguientes:



110. 1ª. = Un nuevo sistema de embarcación a modo de barcaza para el transporte por mar de los barcos fluviales, en la cual estos últimos v^{an} colocados libremente sobre una plataforma situada sobre la línea de flotación, la cual embarcación se caracteriza por el hecho de disponerse en las bordas unas paredes laterales (S,A), tabiques, etc, que protegen a los barcos fluviales (F) durante su navegación contra el embate de las olas, estando construidas estas paredes laterales (S,A), como paredes de muelle, y pudiendo servir para la estabilización del barco durante la subida y bajada del mismo.
120. 2ª. = Un nuevo sistema de embarcación a modo de barcaza, según la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que las paredes laterales (A) son desmontables o v^{an} de preferencia conectadas de tal modo al cuerpo de la embarcación (K) en forma de barcaza, por medio de articulaciones (G), charnelas o sus similares, que pueden ser sumergidas dentro del agua.
130. 3ª. = Una forma de ejecución de la embarcación en forma de barcaza, según la reivindicación 2ª, caracterizada por el hecho de disponerse en las paredes laterales móviles (A) unas cámaras de aire (L), las cuales estando sumergida la embarcación descargan total o parcialmente las paredes laterales.
135. 4ª. = "Un nuevo sistema de embarcación a modo de barcaza, para el transporte por mar de los barcos fluviales"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en el dibujo que se acompaña.



OCT 1929

- 6 -

Esta memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

140.

Madrid 26 de Octubre 1929.=

Ing. Otto Popper.

P.A.=



Fig.1

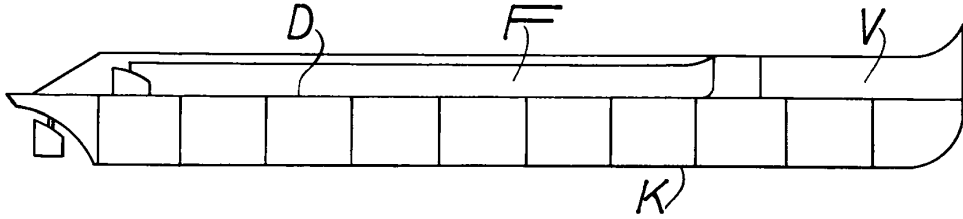


Fig.2

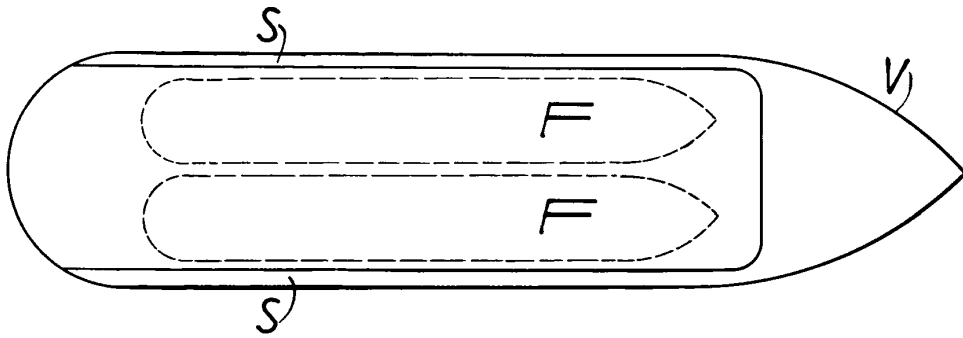


Fig.3

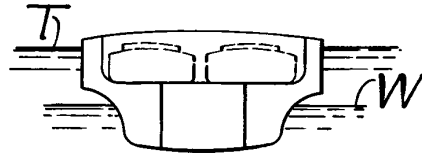
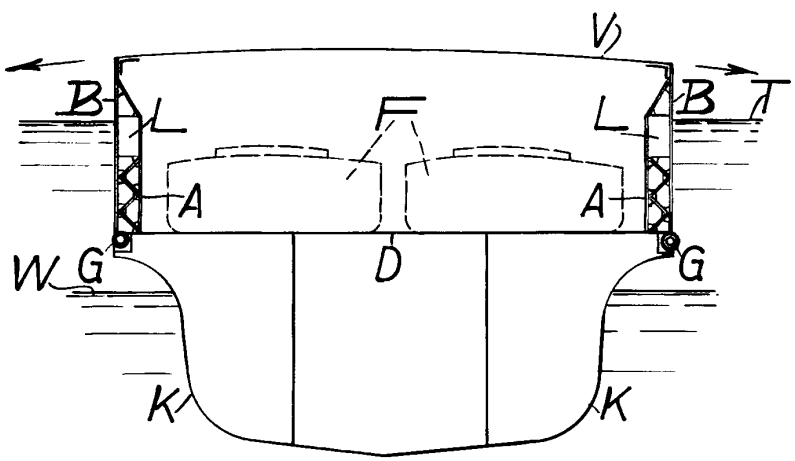


Fig.4



Handwritten signature or mark at the bottom center of the page.