

325598

PATENTE DE INVENCION

Case No. W-6039
=====

325598



Memoria Descriptiva
sobre

"Embarcación de carga para el transporte de barcazas cargadas".

Solicitante: JEROME LEE GOLDMAN, de nacionalidad norteamericana, residente en 5724 Bancroft Drive, New Orleans, Louisiana, EE. UU. de A.

Este invento se refiere a un tipo de embarcación de carga para el transporte de barcazas cargadas, y tiene por objeto proporcionar una nueva construcción de bodega de una embarcación de carga dividida, de proa a popa, en una serie de sec-

5.



5. ciones receptoras de carga, de una longitud, con respecto a la eslora del barco, adecuada para recibir pilas amontonadas de barcazas dispuestas en la bodega de carga, con el eje anterior-posterior de las barcazas situado atravesado en el casco principal de carga de la embarcación.

10. Otro objeto de este invento es el suministro de una embarcación de carga, para recibir barcazas de gran capacidad, susceptibles de llevar grandes cantidades de cargamento y que puedan cargarse rápidamente en la embarcación, y descargarse de ella, para permitir que ésta funcione con un mínimo de estadía en puerto o en muelle.

15. Otro nuevo objeto de este invento es el suministro de un casco de carga de construcción tal que una grúa móvil encabalgue la superficie de la bodega de carga, al desplazarse desde la bodega de carga más a proa, hasta un paso de descarga de barcazas situado a popa y solo recibe la barcaza y se desplace con ella y no vuelva a orientar el eje principal de la misma con respecto al eje principal de la bodega de la embarcación de carga, y que no precise un dispositivo de desplazamiento transversal hacia el costado de la embarcación.

20. La construcción de la técnica anterior de embarcaciones de este tipo, como se representa en la Patente Norteamericana, nº 2.988.036, a R. E. Mooneyhan y otros, aunque se refiere a una embarcación para barcazas de carga, tiene acoplado un principio físico completamente distinto para disponer
- 25.
- 30.

325598

- 3 -



las barcazas con respecto al eje de la embarcación y para transportarlas desde la bodega de carga de la embarcación a los puntos de descarga de la misma. - En la construcción indicada en la técnica anterior, no existen dispositivos para proteger o almacenar las barcazas una encima de otra sin aplastarlas ni deteriorar la carga, o para proporcionar espacios sin interrupción para colocar dichas barcazas en la bodega, sin menoscabo, desde luego, de la integridad de impermeabilidad de la embarcación.

En la Patente Norteamericana a Lovfald nº 2.363.797, aunque la carga se representa transportada en masas, en este caso unidades desplazables, este invento elimina todas las grúas secundarias y accesorios de puente, precisos en una embarcación para el manejo de las masas previamente preparadas.

Teniendo presentes estos objetos, y otros, este invento va a describirse a continuación y haciendo referencia a los dibujos adjuntos, - puntualizándose en las reivindicaciones finales.

En los dibujos en cuyas figuras las referencias iguales indican partes correspondientes,

la figura 1 es una vista en alzado lateral de una embarcación de carga en combinación con barcazas, todo ello construido de acuerdo con este invento y con las barcazas representadas en líneas de trazos y continuas,

la figura 2, es una vista en planta de la embarcación de la figura 1, y

325598

- 4 -

16 ABR.



la figura 3 es un corte transversal de la embarcación de las figuras 1 y 2, a través de una bodega de carga con barcazas cargadas en ella.

Con referencia especial a los dibujos,

5. la parte superior de la figura 1 representa el extremo anterior o de proa de la embarcación de carga, con un casco 10 dotado de la caseta del timón 11 en el extremo anterior, y en la parte posterior del barco, o sea después de la caseta del timón, dicha embarcación está dividida en bodegas de carga 12 a 17, entre cada una de las cuales se disponen mamparos impermeables al agua, 18 a 23. Cada una de las secciones de la bodega de carga está ininterrumpida, como mejor se observa en la figura 3, desde la pared interna del depósito lateral 24 hasta la pared interna del depósito lateral 25. La embarcación tiene un puente principal 26 con brazolas de escotilla alrededor de una superficie abierta 27, para el apoyo de una tapa 28 de escotilla encima de cada sección de bodega.
- 10.
- 15.
- 20:

- Las unidades de carga o barcazas 29 tienen una proa 30 y una popa 31. Cada barcaza tiene un grupo de pares de pilares 32 separados, situados cerca de la proa y un par de pilares 33 en su popa. La carga contenida en las barcazas 29, se representa en 34. Se observará en la figura 3 que la parte inferior de las barcazas por encima de la primera, almacenada en la embarcación, se apoya sobre los pilares de la barcaza inmediatamente inferior, para impedir el aplastamiento de la carga contenida en las
- 25.
- 30:

325598



demás barcazas cargadas. Como se representa mejor en las figuras 1 y 2, las barcazas 29 están situadas en la bodega de recepción de la carga, con su eje mayor perpendicular al eje longitudinal de la embarcación de carga 10. Esta orientación de las barcazas separadamente, con respecto a la bodega principal de la embarcación, permite una mayor capacidad de carga y la admisión de barcazas mayores a fin de acelerar la descarga reduciendo el tiempo de la misma con respecto al de la técnica anterior.

Para el desplazamiento longitudinal, como mejor se observa en la figura 3, por encima del puente principal, se disponen carriles 35, 36 sobre las cuales se mueve una grúa 37 que encabalga las secciones o bodegas de carga y que está dotada de dispositivos de elevación 38, 39 para izar una barcaza 29 desde la bodega, como se representa en líneas de trazos en la figura 3, y para transportarla a la popa de la embarcación que, como se indica en la figura 2, tiene una parte recortada para el movimiento de las barcazas 40 a fin de permitir que la grúa 37 descargue aquéllas, para recogerlas al depositarlas en una gabarra para llevarlas a una superficie del muelle o para ulterior transporte hasta una orilla que puede no ser navegable para una embarcación de mayor calado.

Las distintas barcazas 29, pueden cargarse en cualquier puerto y, mediante cualquier gabarra dirigirse al mar libre o al muelle donde el remolcador las colocará en la parte 40 de transferen

325598



cia de las barcazas al casco principal 10, y luego la grúa 37 las elevará para desplazarlas por encima del puente principal y de cualquier otra obstrucción que pueda existir, como se representa en las figuras 1 y 3 y a continuación la grúa 37 se desplazará a lo largo de los carriles 35, 36 con la barcaza a la que permitirá descender a su posición de transporte, con el eje anterior-posterior de dicha barcaza atravesado -

5. con respecto al casco principal 10 de la embarcación.

10. En un mínimo de tiempo y con un mínimo de manejo, es posible cargar o descargar un número superior de barcazas.

Aunque se ha descrito el mejor modo de este tipo de embarcación a que el invento se refiere, el solicitante se reserva el derecho a todas las modificaciones y cambios que puedan estar comprendidos en el alcance de las reivindicaciones siguientes.

15.

N O T A

20. 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, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita Patente de Invención por 20 años en España sobre:

25. "EMBARCACION DE CARGA PARA EL TRANSPORTE DE BARCAZAS CARGADAS"; caracterizándose por lo siguiente:

30. 1ª.- Embarcación de carga para el

325598

- 7 -



- transporte de barcazas cargadas, del tipo de carga y descarga rápida, caracterizada por comprender un casco principal con bodegas de carga a lo largo de su eje longitudinal, la popa del casco citado tiene un
5. paso abierto terminal para el traslado de las barcazas, las superficies de contención de la carga son de un tamaño apropiado, a lo largo del eje anterior-posterior del casco para recibir dos pilas de barcazas de carga con el eje anterior-posterior de las mismas
10. atravesado con respecto al casco principal, una grúa de transporte de barcazas que encabalga las superficies de las bodegas de carga y puede moverse a lo largo del eje longitudinal del casco, desde la superficie de carga más próxima a la proa del casco principal hacia y por encima del paso abierto terminal para el traslado de las barcazas, y barcazas de carga susceptibles de manejarse por dicha grúa, con el eje anterior-posterior de las mismas situado transversalmente al eje longitudinal del casco.
20. 2ª.- Embarcación de carga, según reivindicación 1, en la que las barcazas tienen una proa y una popa con dos pilares de soporte inmediatos a la proa y a la popa con objeto de que las barcas puedan amontonarse una sobre otra sin peligro de aplastamiento de la carga en ellas contenida.
25. 3ª.- Embarcación de carga, según reivindicación 1, en la que la superficie del casco destinada a la carga, es continua y abierta desde el mamparo interior del depósito de estribor, al mamparo interior del depósito de babor, y desde el fondo de
- 30.

325598

- 8 -

16 ABR



la bodega hasta el puente principal.

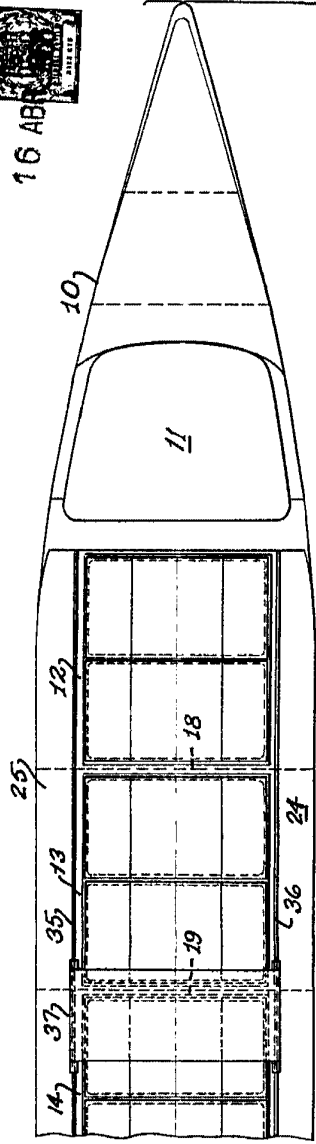
- 4ª.- Embarcación de carga para el transporte de barcazas cargadas; tal y como queda - sustancialmente descrito en la presente Memoria y en
5. los adjuntos dibujos.

Esta Memoria consta de ocho hojas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 16 ABR. 1966

JEROME LEE GOLDMAN,

J. GÓMEZ ACEBO Y MODER
p. Firmador: F. Hernández Ruiz.



ESCALA VARIABLE

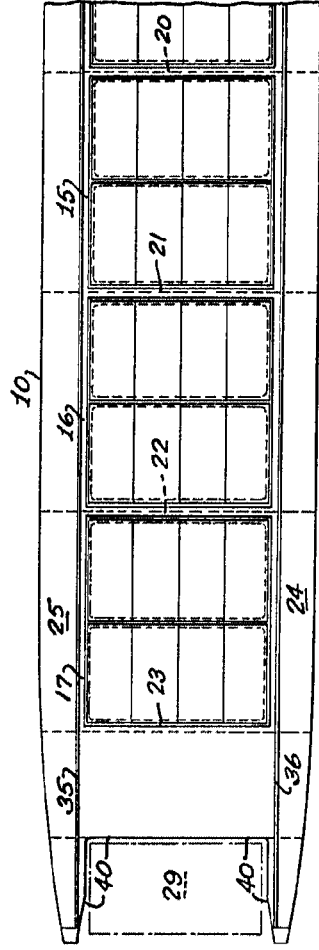


FIG. 2.

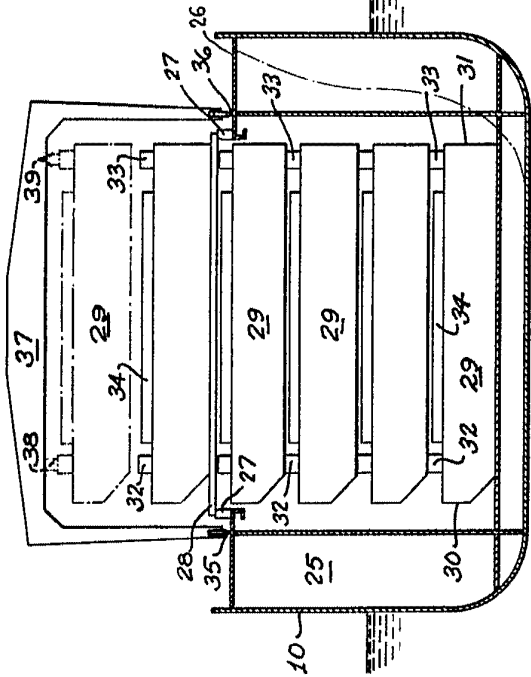


FIG. 3.

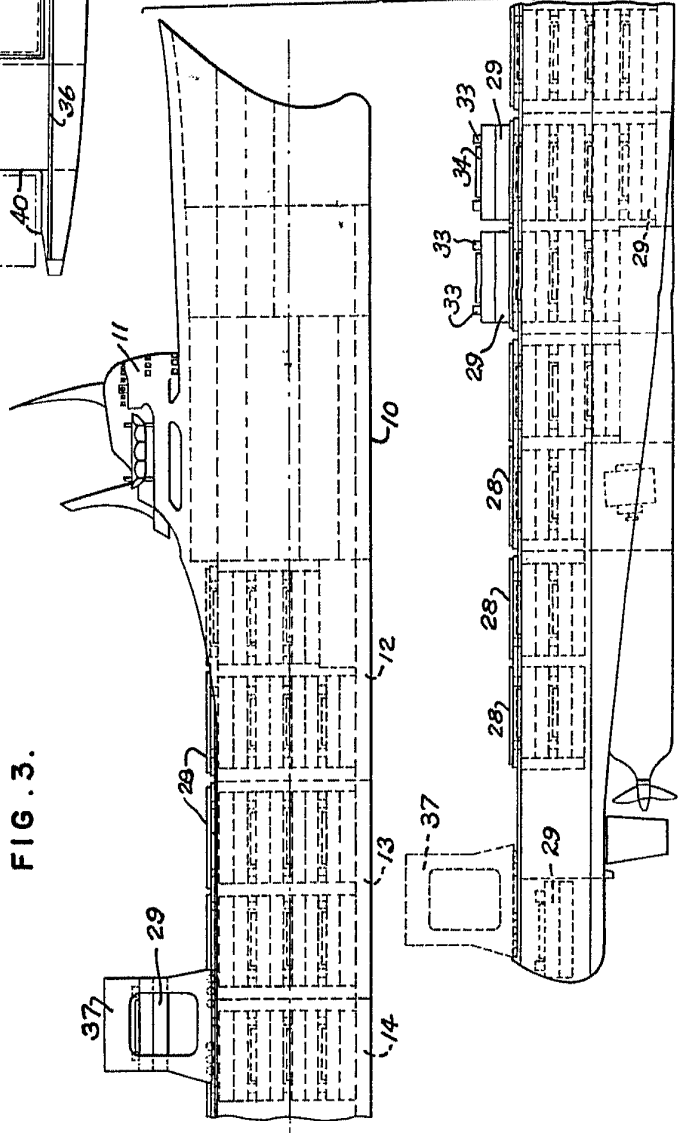


FIG. 4.

325598

16 ABR. 1968

Handwritten signature and stamp area.

J. GOMEZ Y MODESTO
Ingeniero F. Hernández Rúa

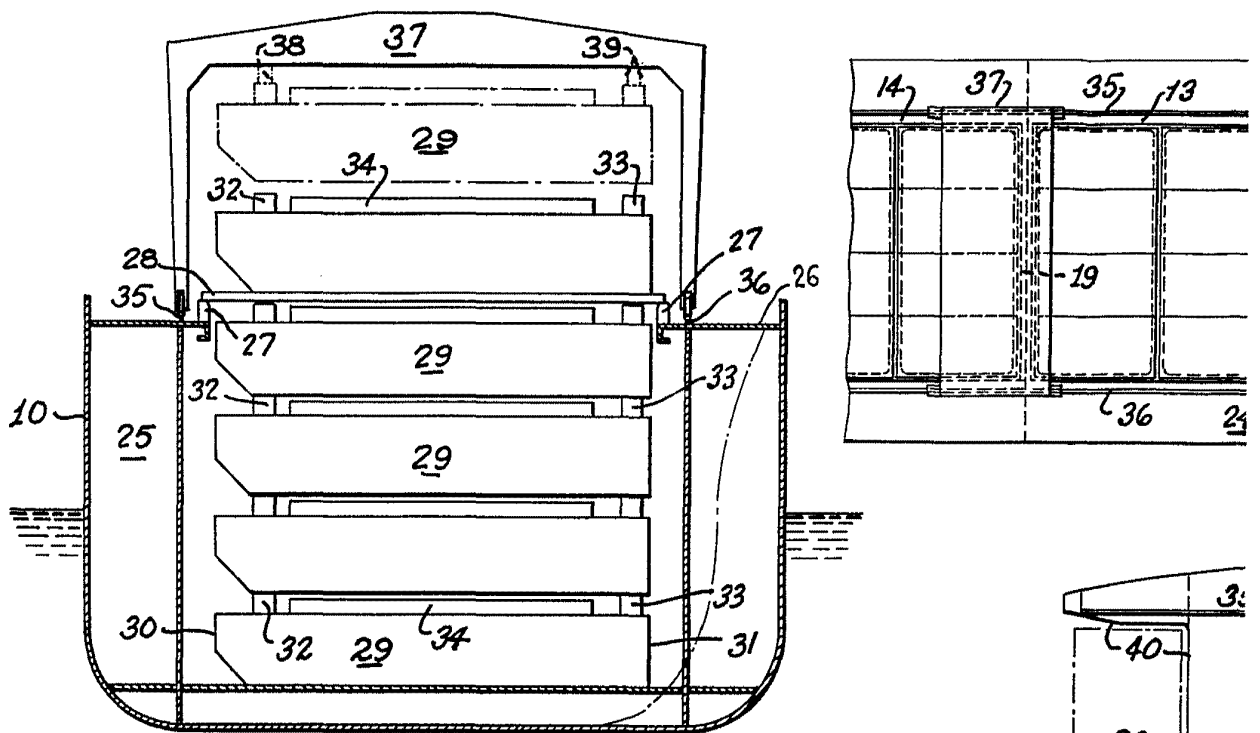
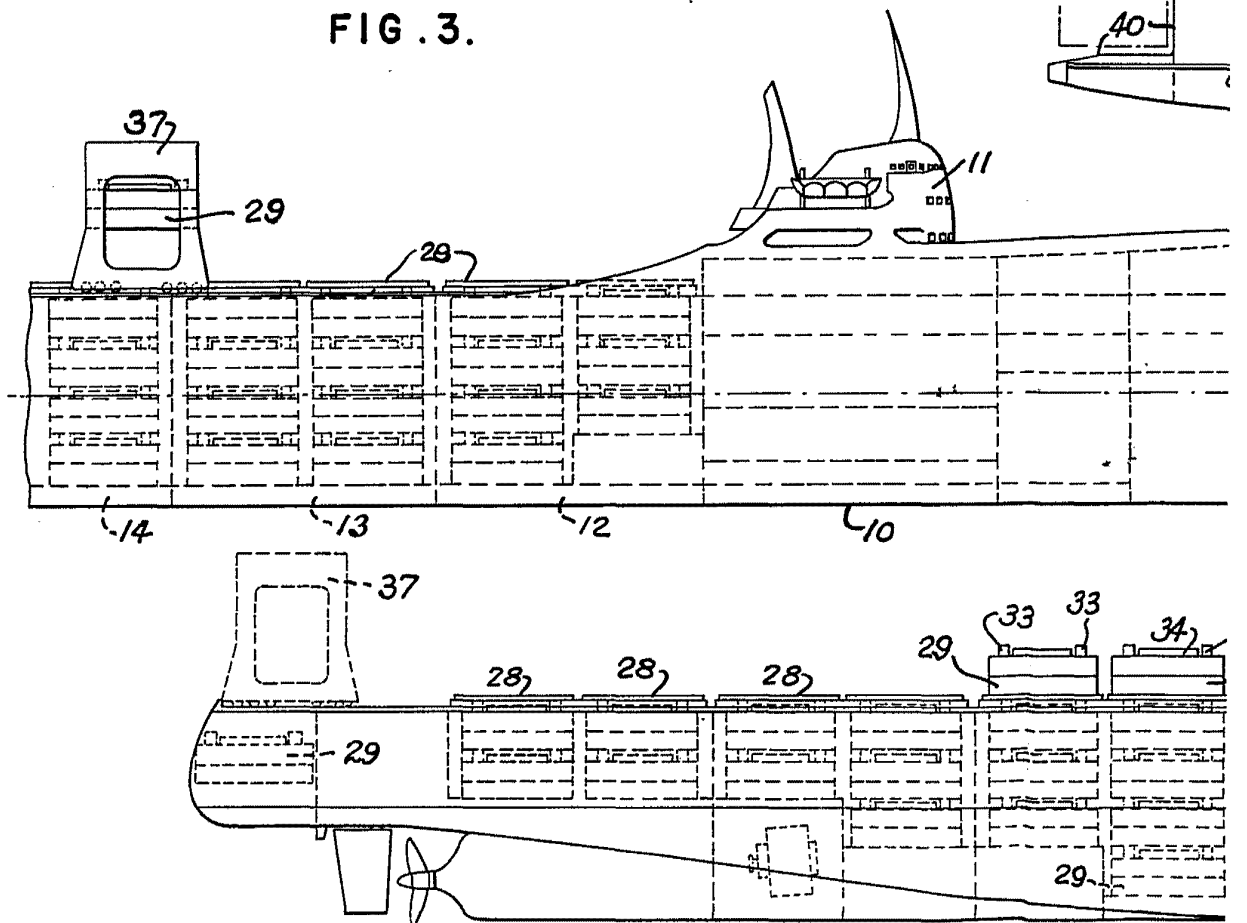
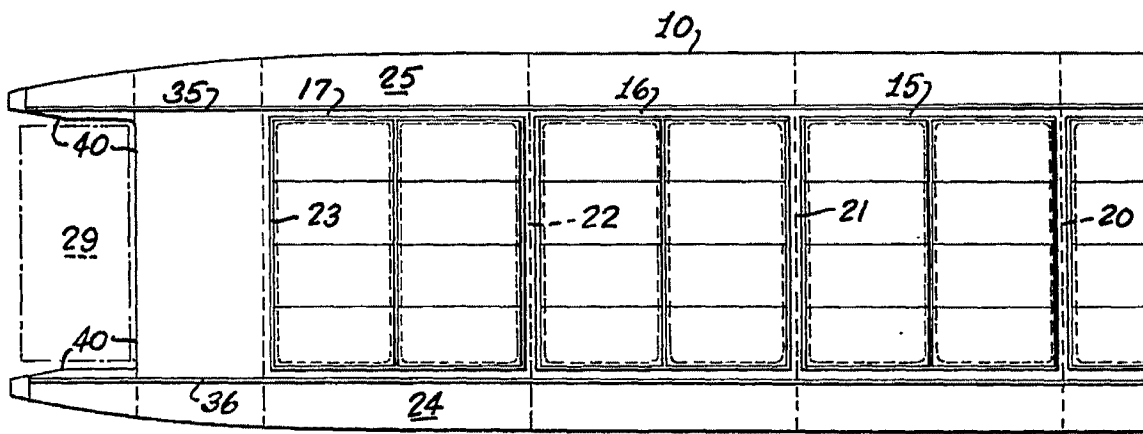
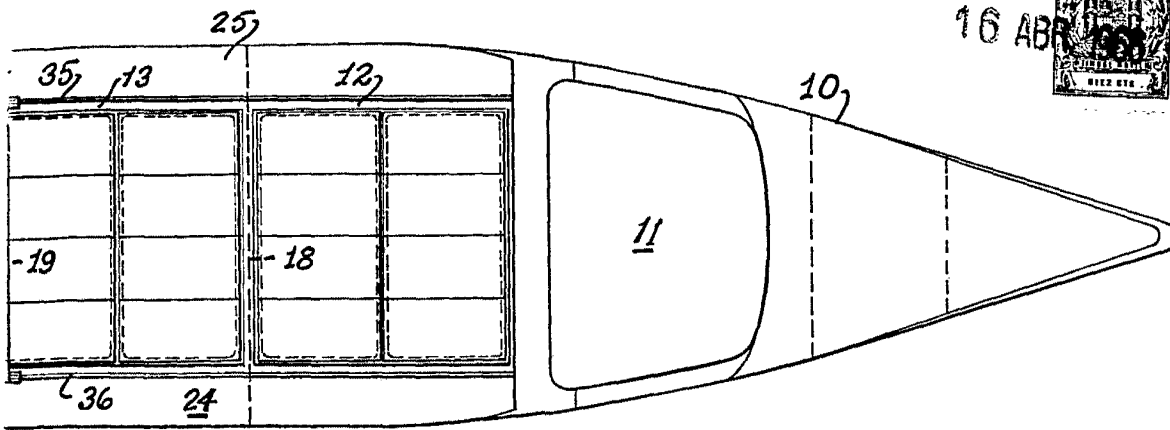


FIG. 3.





ESCALA VARIABLE

FIG. 2.

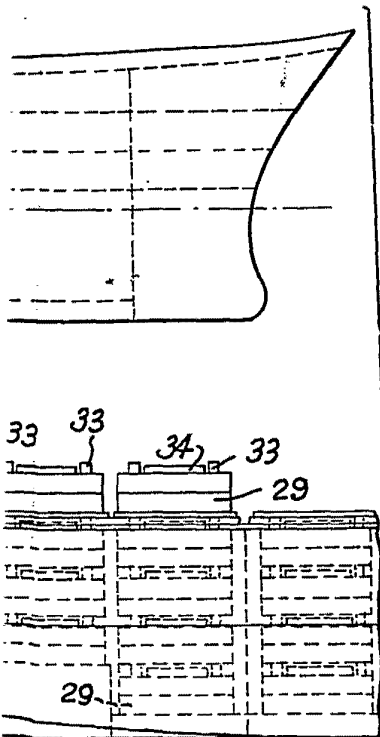


FIG. 1.

325598

16 ABR. 1966

J. GOMEZ Y MODET
p. p. Firmador F. Hernández Ruiz