



ESPAÑA

10 ES	11 NUMERO 478.537	10 AI
	22 FECHA DE PRESENTACION 12-3-1979	

PATENTE DE INVENCION

El presente documento ha sido
registrado en el Registro de la Propiedad Industrial
con el número 478.537 y el día 12 de marzo de 1979
en el tomo de la clase 71.377.

60 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B63B 27/00	62 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
64 TITULO DE LA INVENCION "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL SISTEMA DE CARGA DE BUQUES DE LA CLASE FRIGORIFICA"		
71 SOLICITANTE (S) D.B.A. PARGA S.L. e IBRAHIM MANSOUR		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE Orfila nº 3-1º izq., Madrid-4 y Paseo de la Habana, 137, Madrid.		
72 INVENTOR (ES) IBRAHIM MANSOUR		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE DON FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ (P.-71.377)		

jga

POOR
QUALITY

1 El objeto de la presente invención es un sistema mejorado de carga y descarga de buques frigoríficos.

5 Los sistemas de carga empleados hasta ahora en los buques frigoríficos, consisten en cargar la mercancía refrigerada bien a través de escotillas dispuestas en la cubierta de intemperie, bien a través de portas dispuestas en el costado, o por una combinación de ambos; con lo que la mercancía refrigerada, que llega al muelle en camiones, después de ser descargada del camión ha de permanecer durante un cierto tiempo expuesta a la intemperie (sol, lluvia) hasta su estiba en la bodega. Por otro lado, dichos sistemas implican un número excesivo de movimientos de la mercancía (descarga del camión al muelle-izado desde el muelle y arriado hasta el plan de bodega-arrastrado lateral hasta el lugar definitivo de estiba), movimientos y exposición a la intemperie que se repiten en sentido inverso al descargar. Lo anterior se puede resumir en: Exposición de la mercancía a la intemperie y movimientos excesivos de la misma, lo cual resulta en un deterioro que es particularmente importante en los productos hortifrutícolas. Además, las operaciones de carga y descarga son lentas y costosas.

10

15

20

25 Por otro lado, los buques frigoríficos existentes, exceptuados los muy pequeños, y por tanto muy cortos y de poco puntal, tienen divididos los espacios de carga no sólo mediante cubiertas sino también mediante mamparos transversales que separan las bodegas y/o entrepuentes en sentido longitudinal.

30 Con el sistema objeto de esta invención se eliminan y/o palían estos inconvenientes mediante la carga y

1 -descarga de la mercancía refrigerada por popa a través de
una rampa de acceso como en los buques Ro-Ro, al final de
la cual se dispone una plataforma de distribución protegi-
da de la intemperie desde la que la mercancía refrigerada
5 es trasladada a la bodega y entrepuentes refrigerados, a
través de rampas de acceso en túneles que parten de la pla-
taforma de distribución. La mercancía refrigerada se pa-
lletiza, y así es transportada desde el centro de expedi-
ción al de recepción, siendo en este caso, en el buque,
10 las bodegas y entrepuentes continuos en sentido longitu-
dinal, esto es, sin división mediante mamparos transversa-
les.

La mercancía palletizada llega en el camión fri-
gorífico directamente a la plataforma de distribución que
15 está protegida de la intemperie, y en dicha plataforma se
descarga del camión por medio de carretillas elevadoras
eléctricas que la trasladan a y depositan en su lugar de
estiba a través de las rampas de acceso a la bodega y en-
trepuentes refrigerados. Para la descarga se procede en
20 sentido inverso.

Con este sistema se evita la exposición de la
mercancía a la intemperie; se reduce el número de movimien-
tos de la mercancía; y se agilizan las operaciones de car-
ga y descarga.

25 Una nueva configuración del invento consiste en
que las rampas que, formando túneles, conducen hacia la
bodega y entrepuentes, partiendo de la plataforma de dis-
tribución, disponen cada una de su propia puerta frigorí-
fica, además de la puerta normal de acero, definiéndose
30 así tantos espacios frigoríficos independientes como bode-

1 ga más entrepuentes existen.

La invención se explica más detalladamente en los dibujos que se acompañan en los que:

- 5
- La figura 1 muestra un corte longitudinal del sistema objeto del invento;
 - la figura 2 muestra una vista en planta del piso del entrepuente superior o cubierta segunda;
 - 10 - la figura 3 muestra una vista en planta del piso del entrepuente segundo o cubierta tercera; y
 - la figura 4 muestra una vista en planta del piso de la bodega, o cubierta del doble fondo.

15 Con respecto a la figura 1, la rampa de popa (1) conduce a la plataforma de distribución (2), desde la cual parten una serie de rampas (3, 4, 5) de acceso a los diferentes entrepuentes y bodega refrigerados (6, 7, 8), poseyendo cada uno de los túneles correspondientes a dichas rampas su puerta frigorífica individual (9, 10, 11), además de las puertas normales de acero (N). El túnel (T)

20 que conduce a la bodega, está debidamente aislado y refrigerado. Con (P), se representan las portas de costado en estribor que se disponen para una eventual carga de pescado congelado en alta mar desde pesqueros.

25 La figura 2 muestra la planta o piso del entrepuente superior (6) al que se accede desde la plataforma de distribución a través de la puerta frigorífica (9) por la rampa (3).

30 En la figura 3 se representa la planta o piso del entrepuente inferior o segundo entrepuente (7) a la

1 - que se accede desde la plataforma de distribución a través de la puerta frigorífica (10) por la rampa (4). En dicha figura se puede observar el túnel aislado (4) correspondiente a la rampa (5) que conduce a la bodega (8).

5 La figura 4 representa la planta de la bodega, la cual como se puede observar es más corta que los entrepuentes debido a la disposición a popa de la Cámara de Máquinas (CM). A la bodega (8) se accede a través de la puerta frigorífica (11) por la rampa (5).

10 A fin de reducir al máximo la altura entre cubiertas, se han dispuesto dos filas de puntales para soporte de la estructura de dichas cubiertas.

1

REIVINDICACIONES

5

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10

1ª.- Mejoras introducidas en el sistema de carga de buques de la clase frigorífica, caracterizadas porque el buque comprende una plataforma de distribución de carga, situada a popa, a la que los camiones frigoríficos tienen acceso por una rampa desde el muelle, y desde la cual es transportada la mercancía, gracias a una pluralidad de rampas, a los entrepuentes y bodega refrigerados, y porque cada entrepuente y bodega posee su propia puerta frigorífica de cierre, definiéndose, así, en el buque tantos departamentos frigoríficos como entrepuentes y bodega refrigerados existen, y porque con ello el tiempo de exposición de la mercancía al medio ambiente es mínimo, reduciéndose además los movimientos y el deterioro de la misma y abaratándose las operaciones de carga/descarga.

15

20

2ª.- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL SISTEMA DE CARGA DE BUQUES DE LA CLASE FRIGORIFICA".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que an-

1 - tccede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

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

5

Madrid, 27 JUL 1979

P.A.

Fernando de Elizaburu
Por P. A.



JAC

22069

Fig. 1

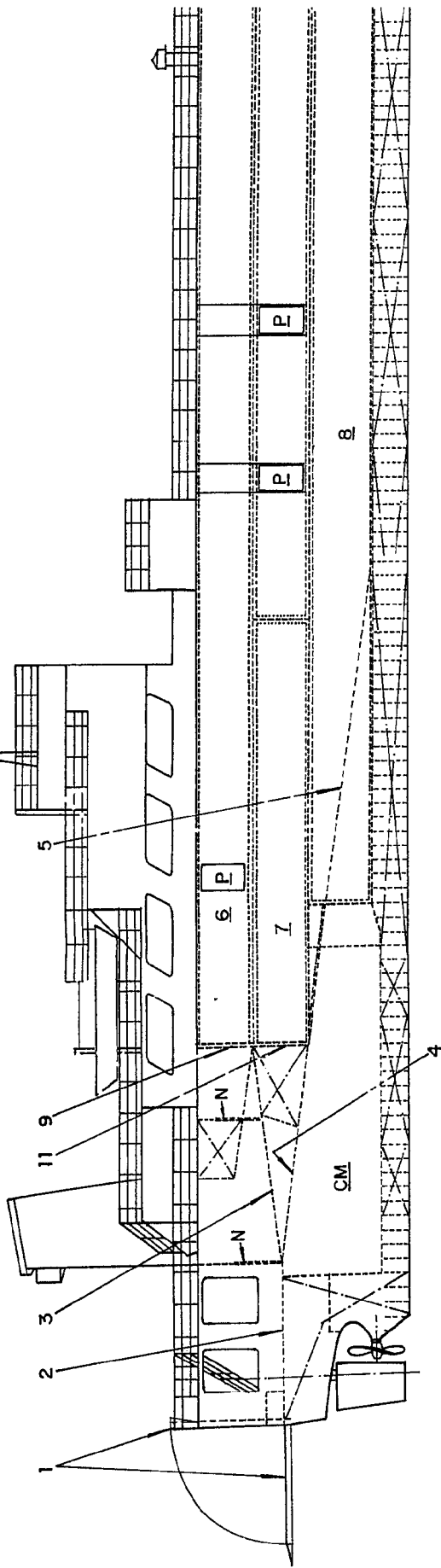
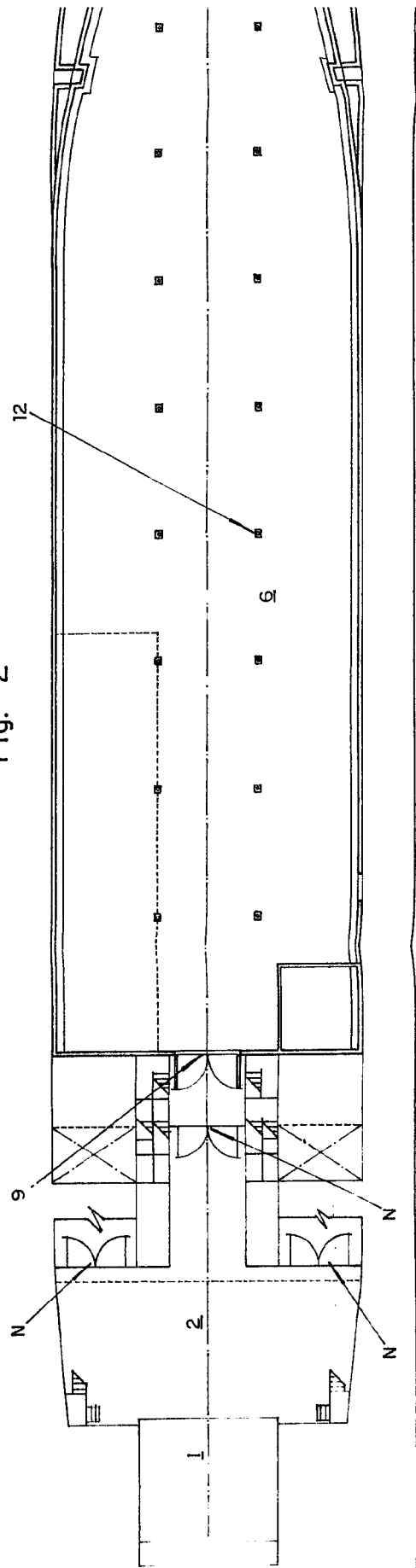
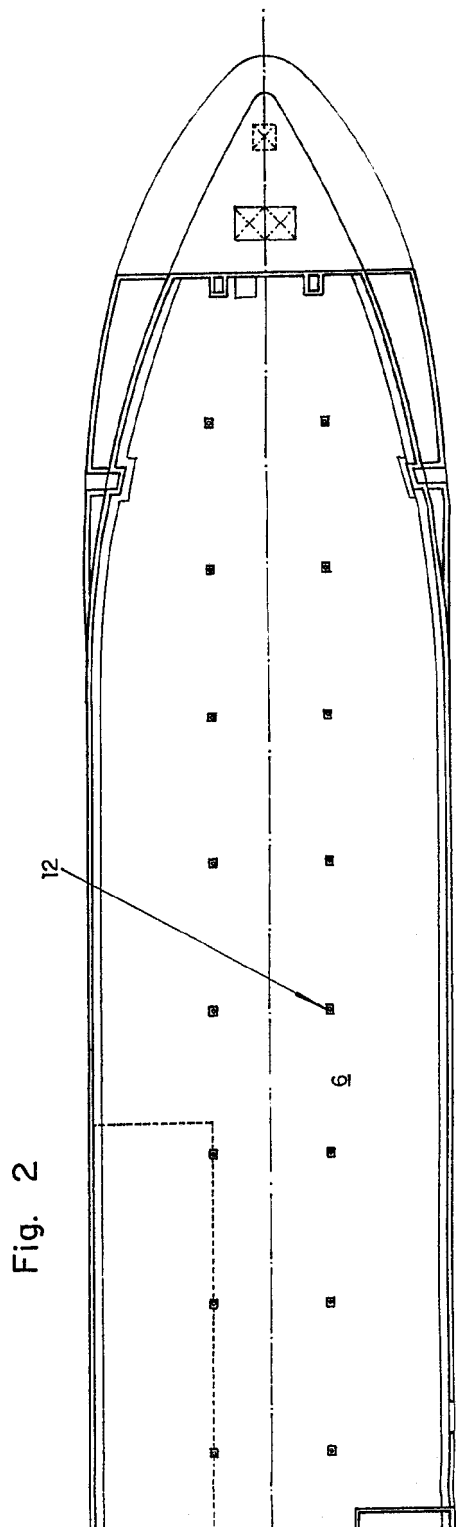
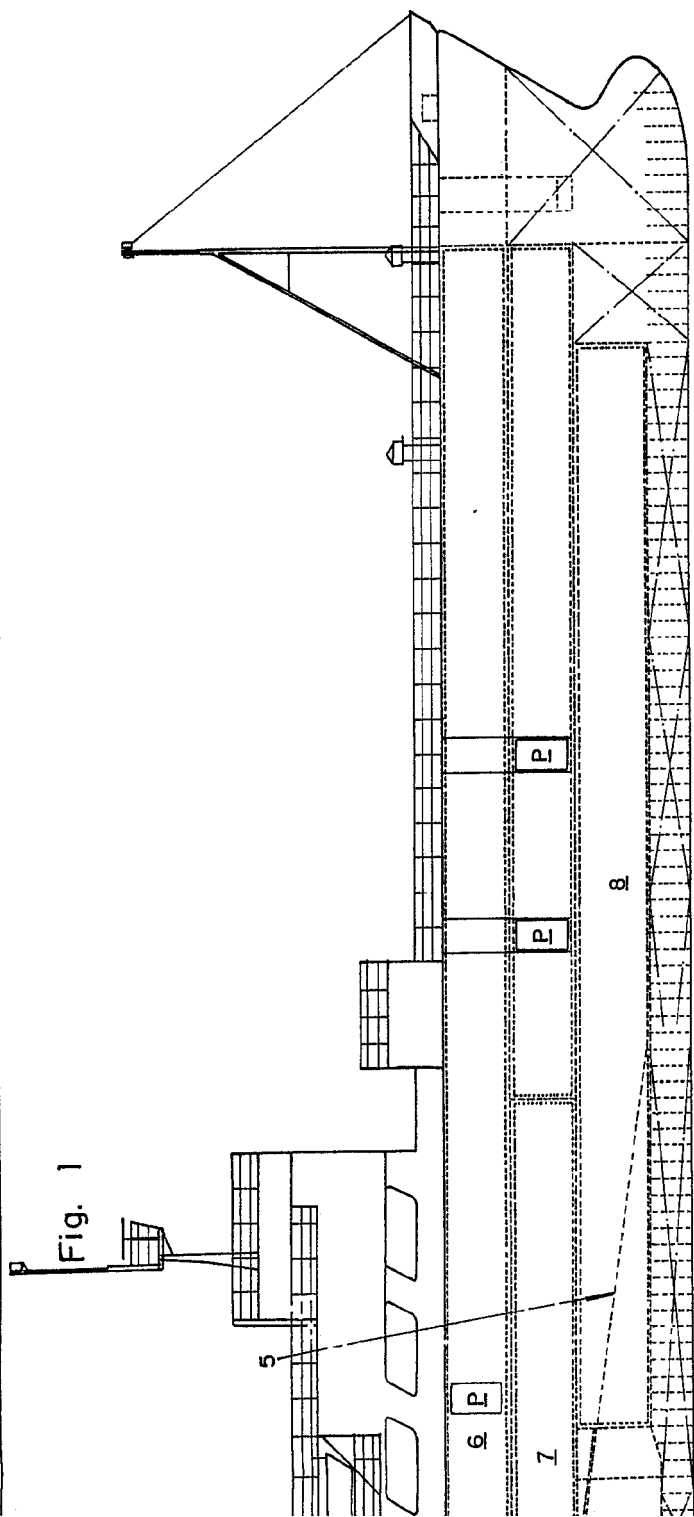
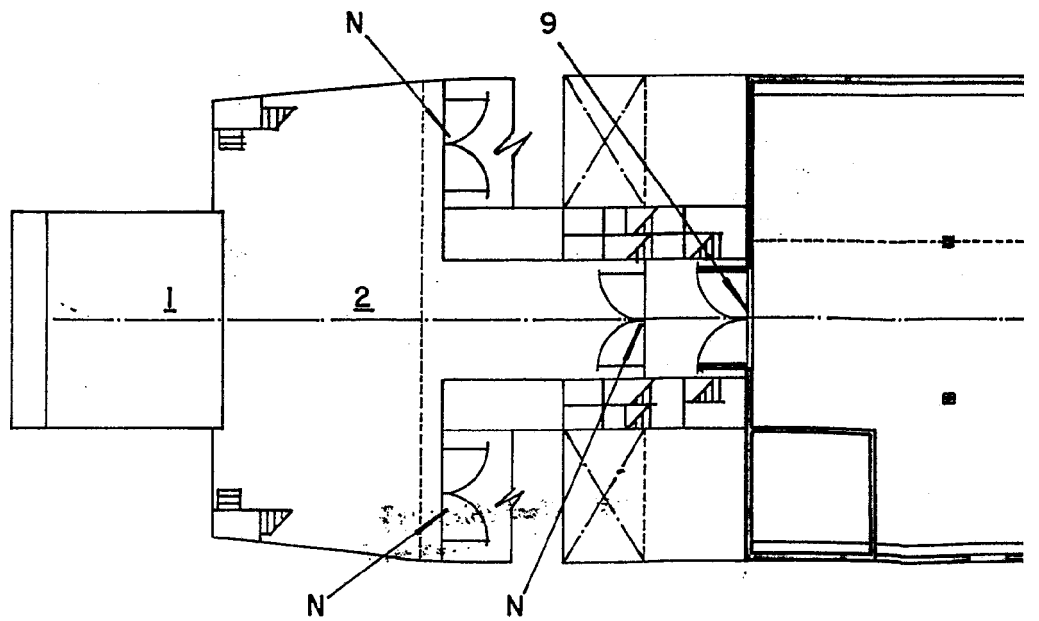
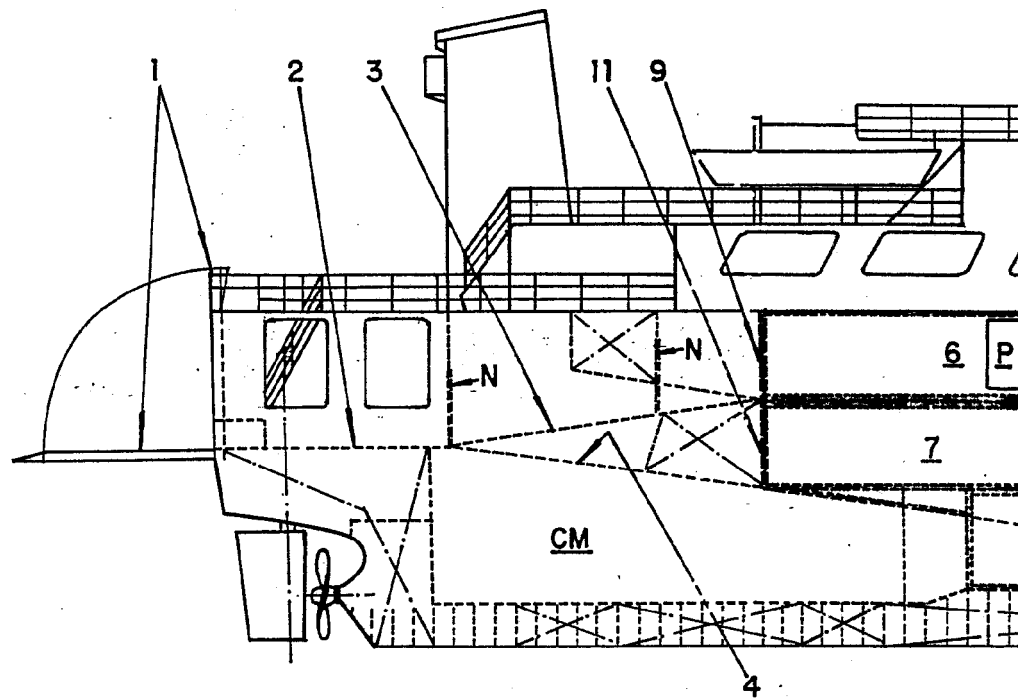


Fig. 2





Handwritten signature or initials



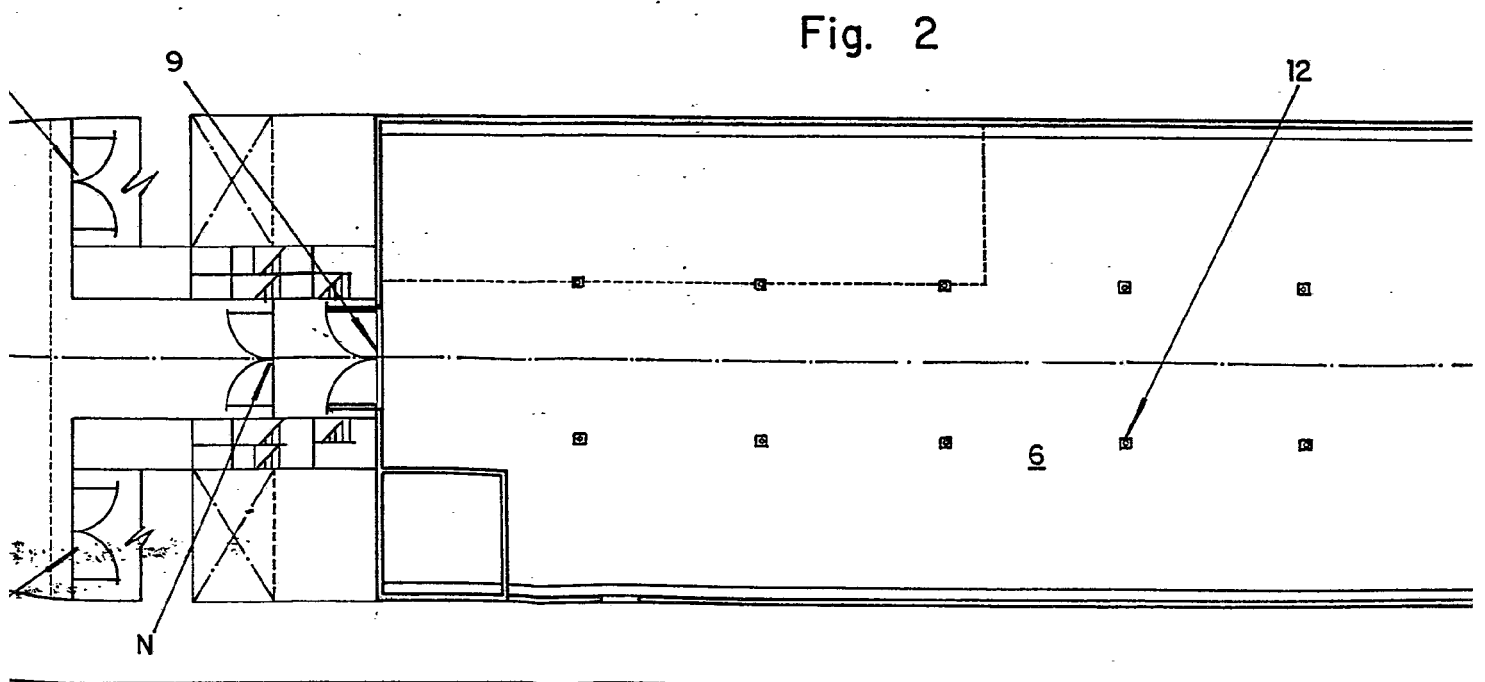
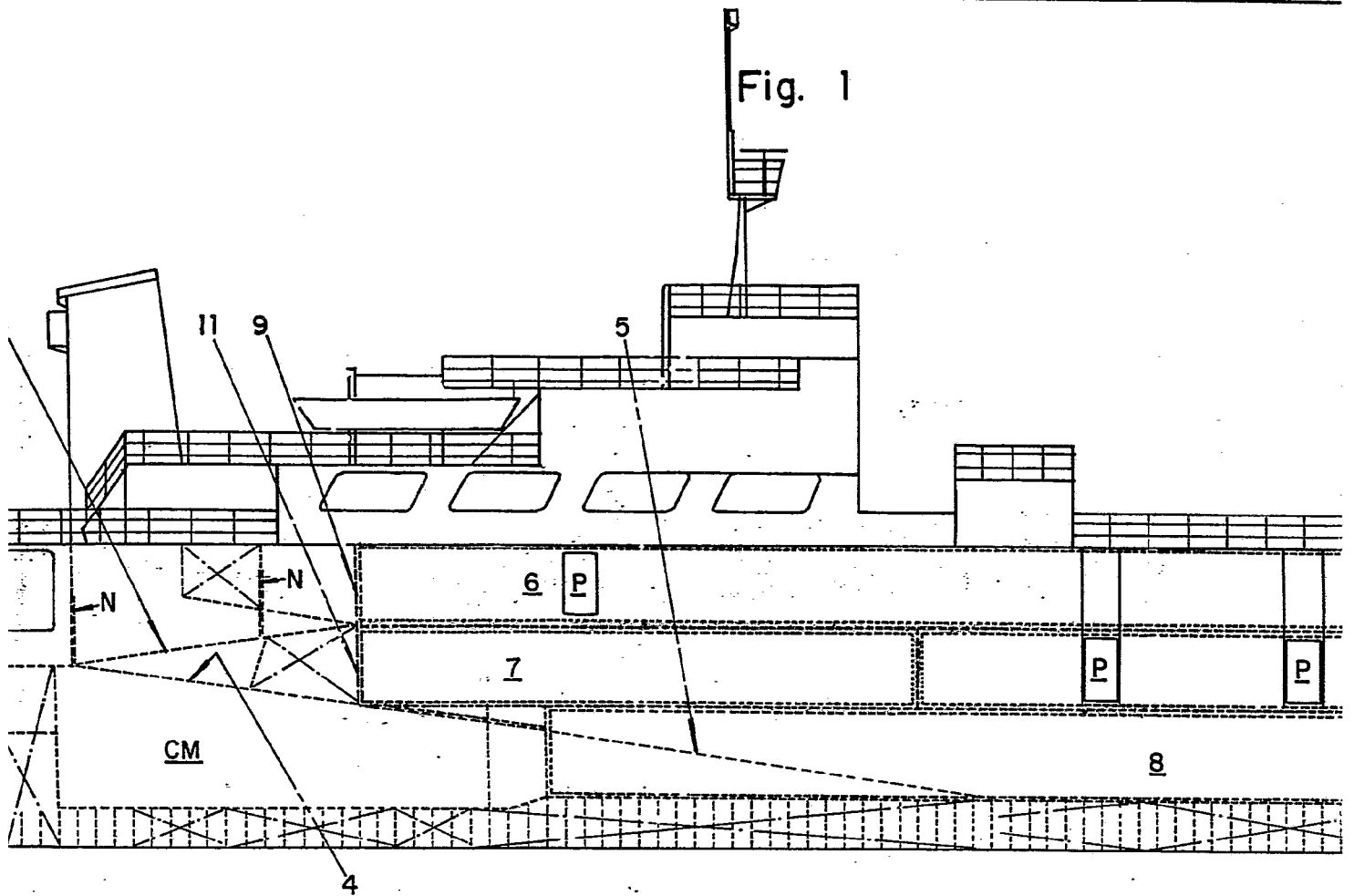


Fig. 1

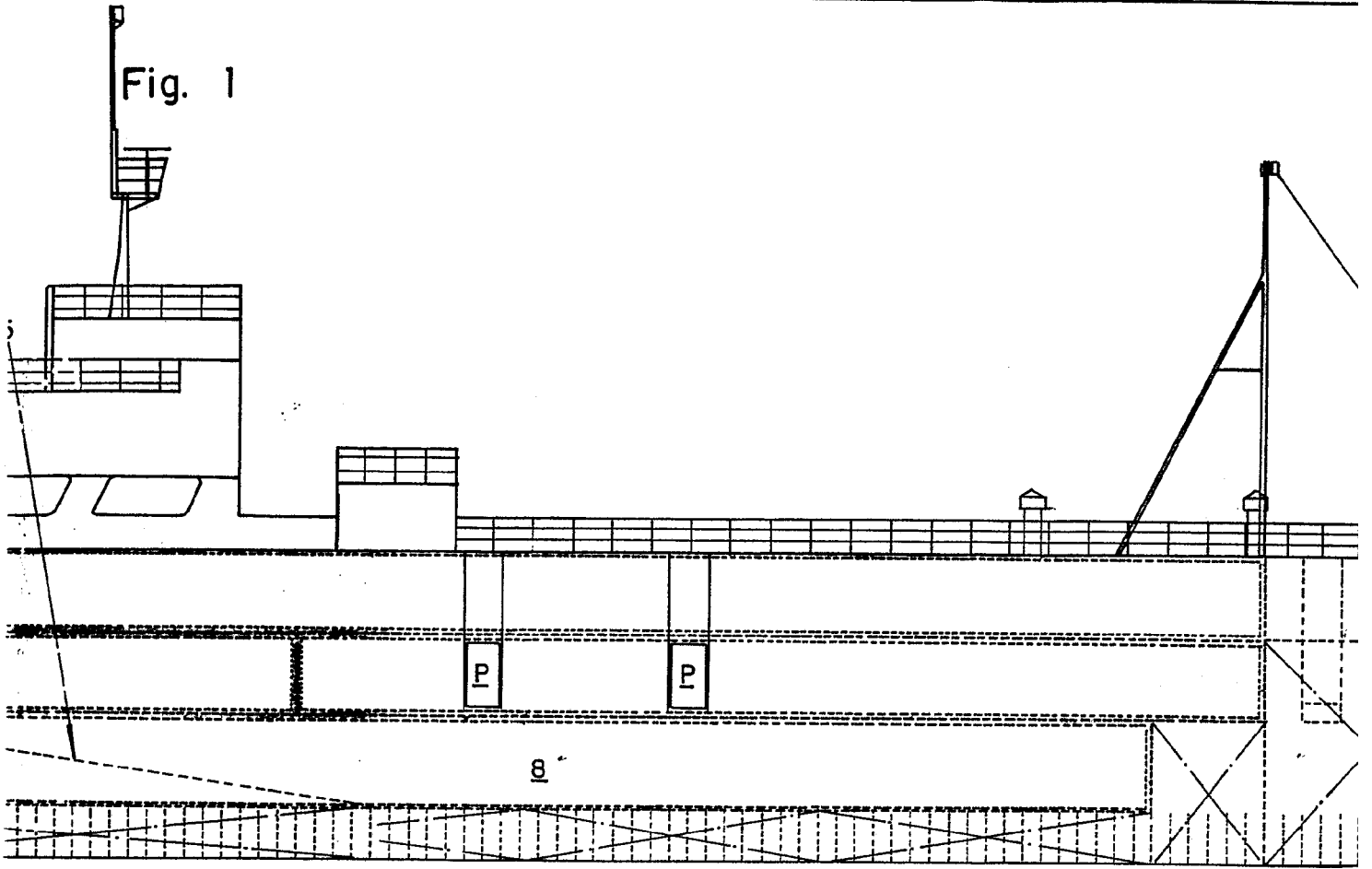
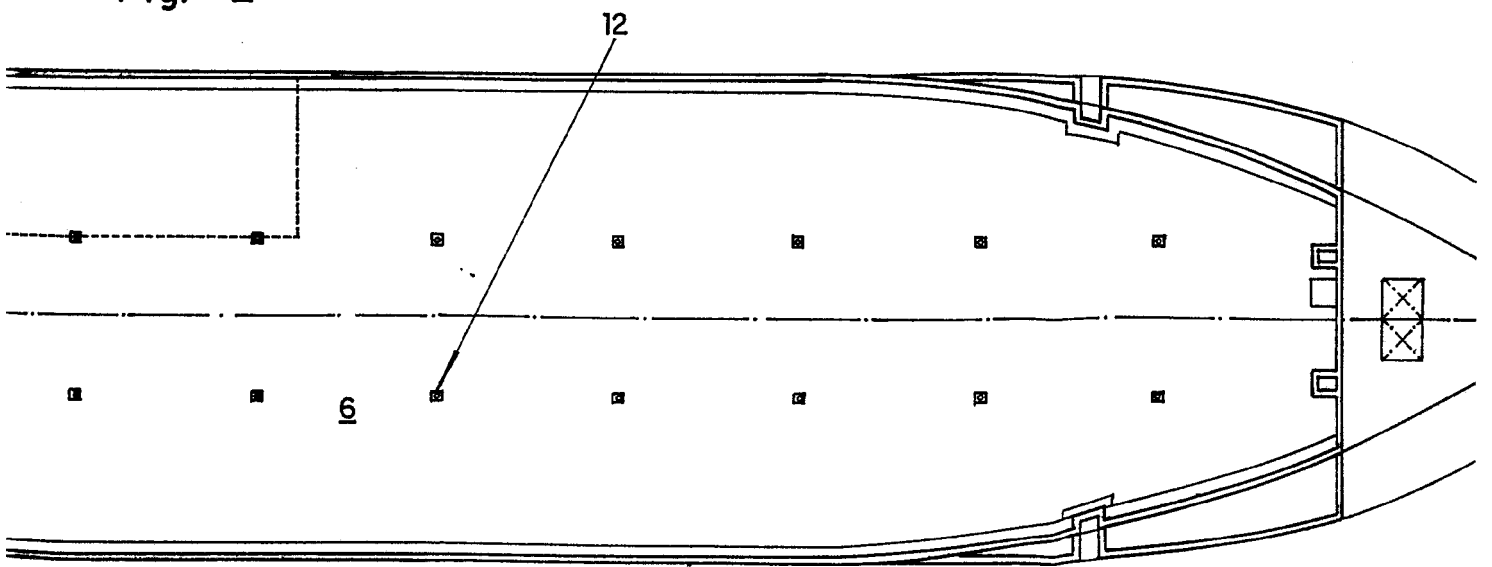
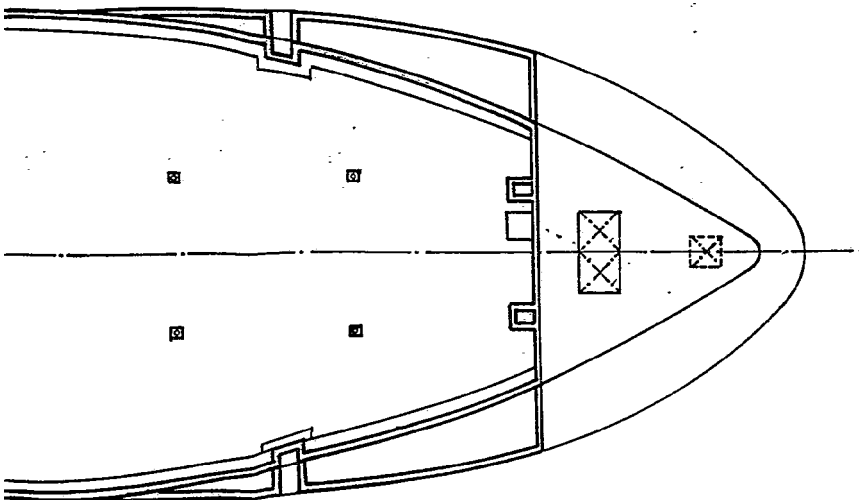
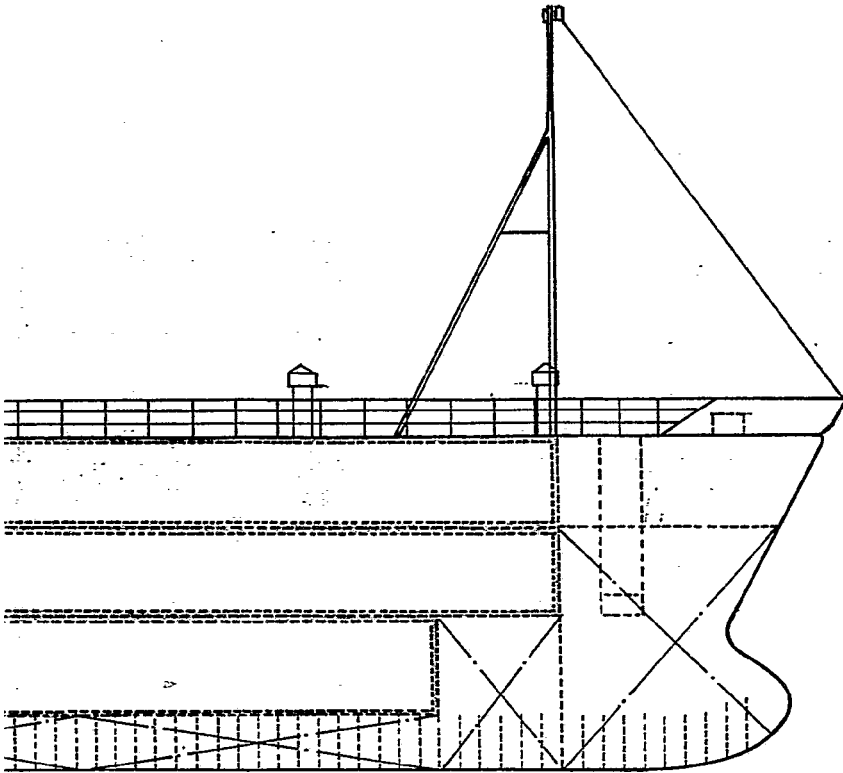


Fig. 2





Fernando de Izaberru
For P...

Fig. 3

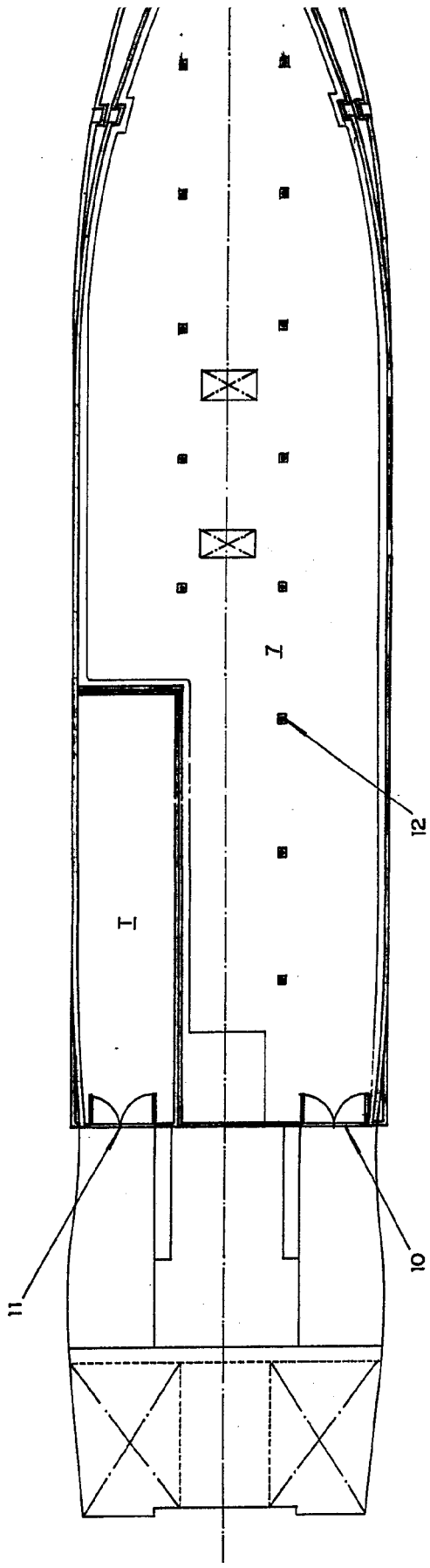


Fig. 4

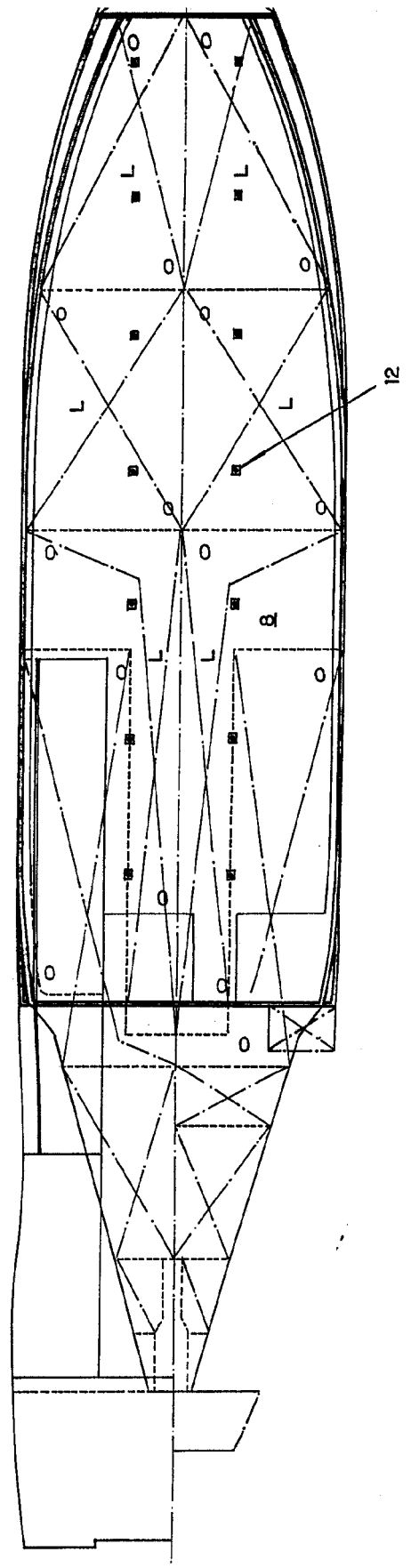


Fig. 3

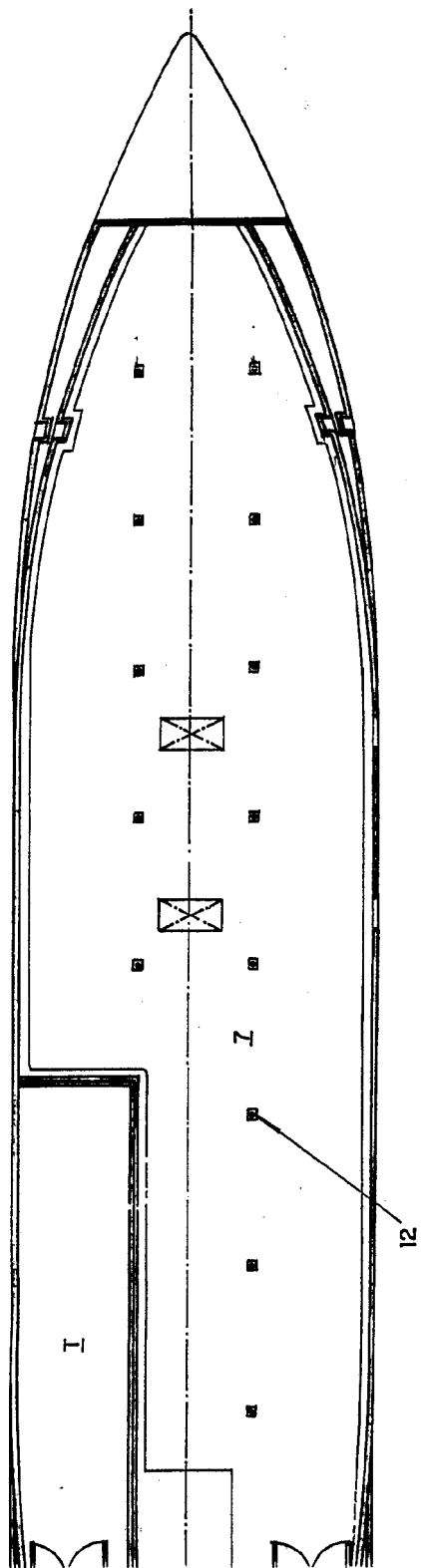
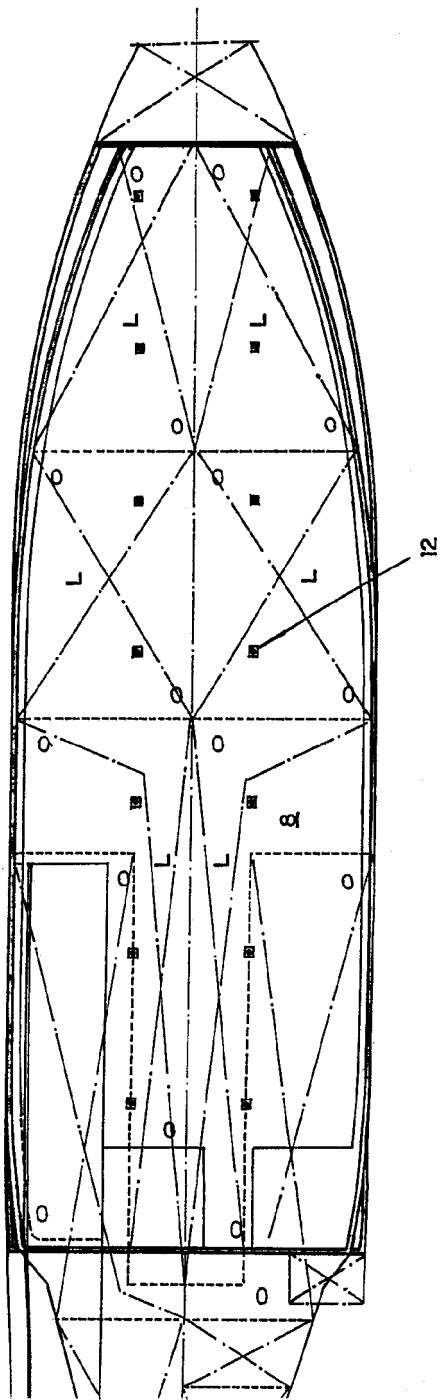


Fig. 4



Ferruccio d'Elzaberry
Per
FdM

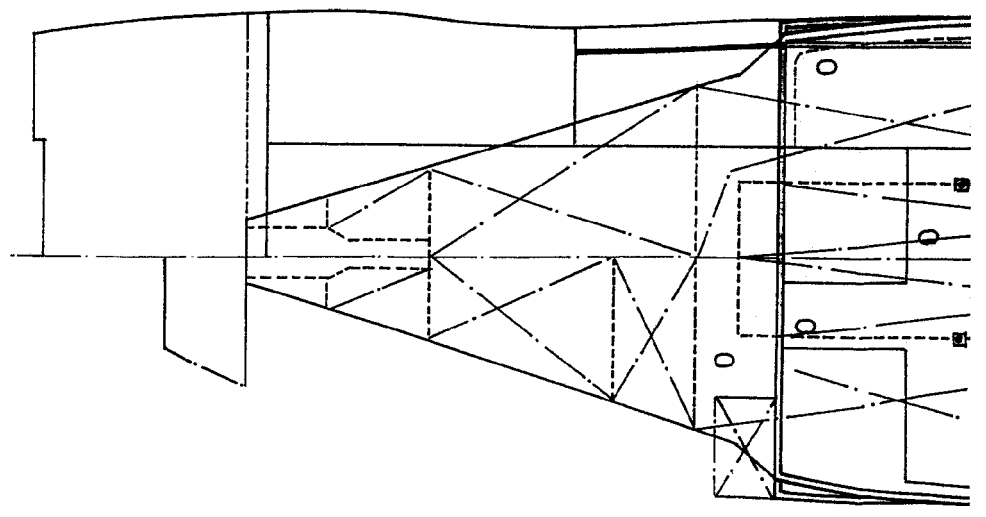
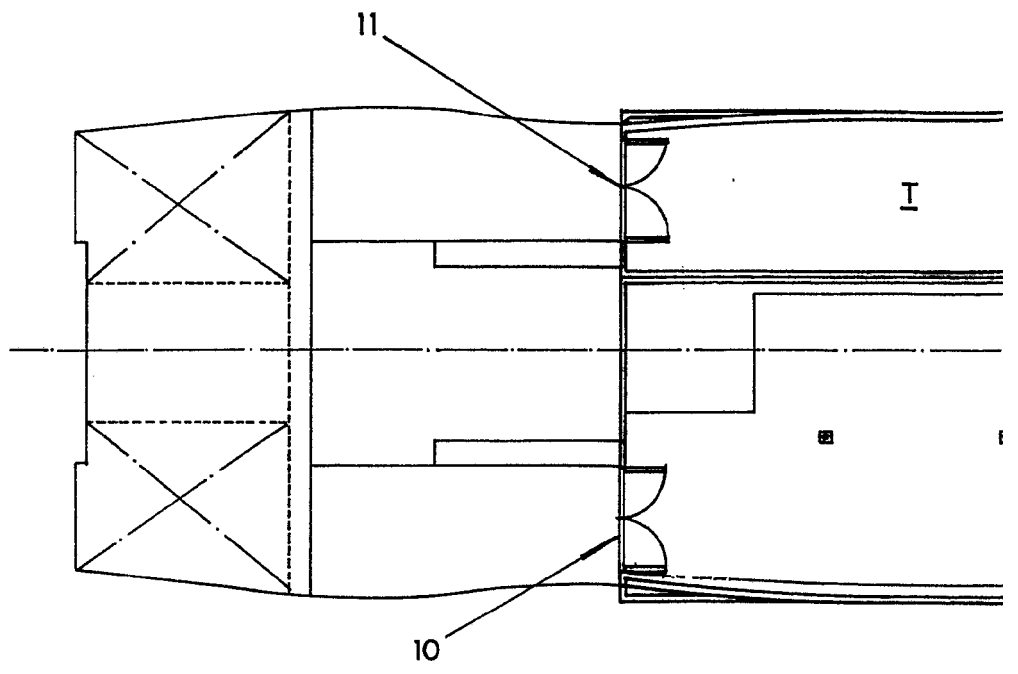


Fig. 3

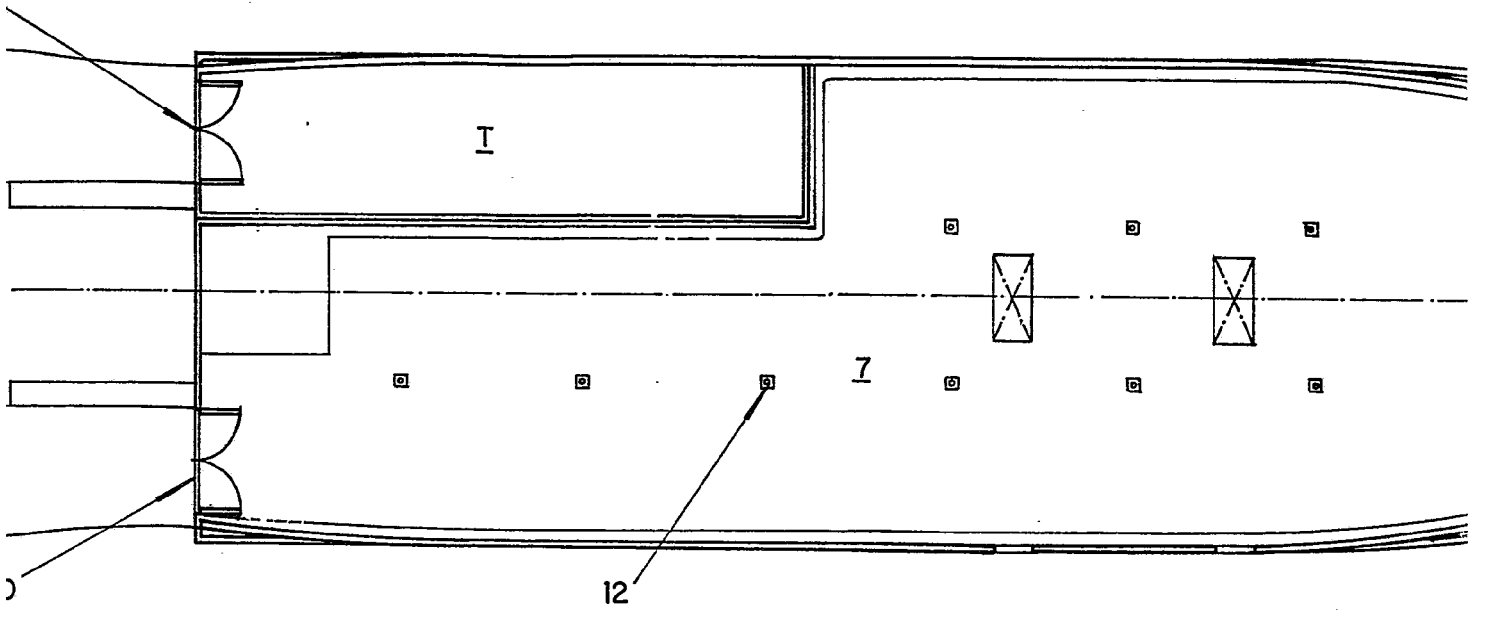


Fig. 4

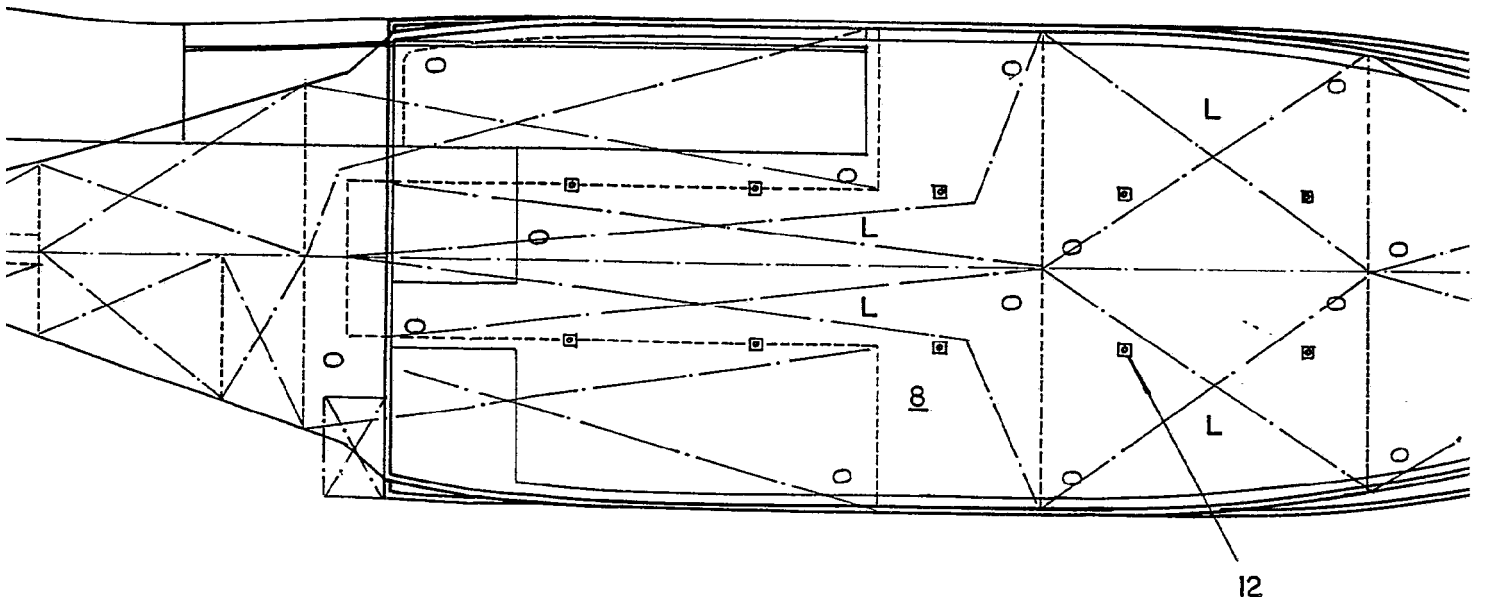


Fig. 3

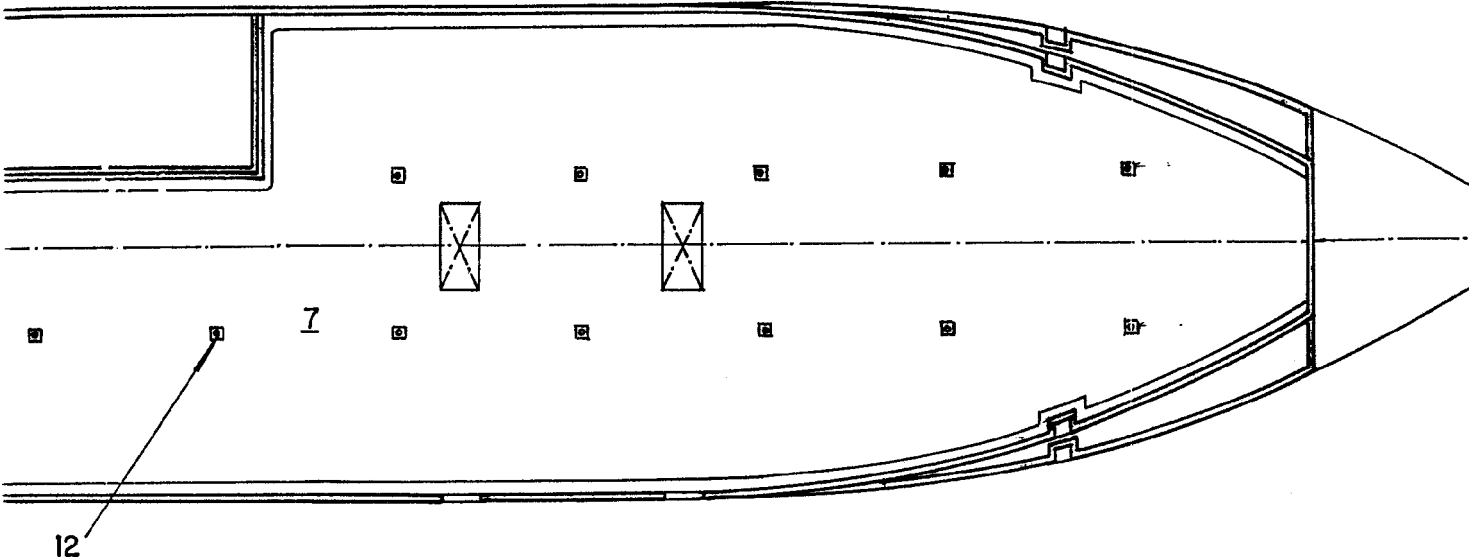
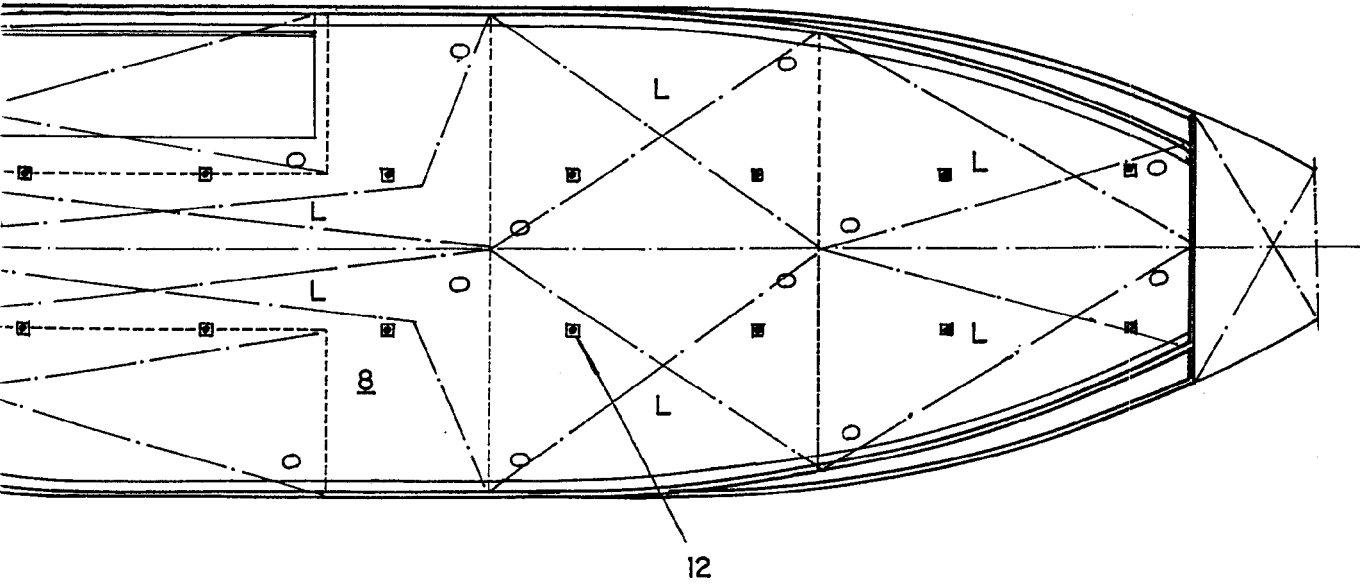
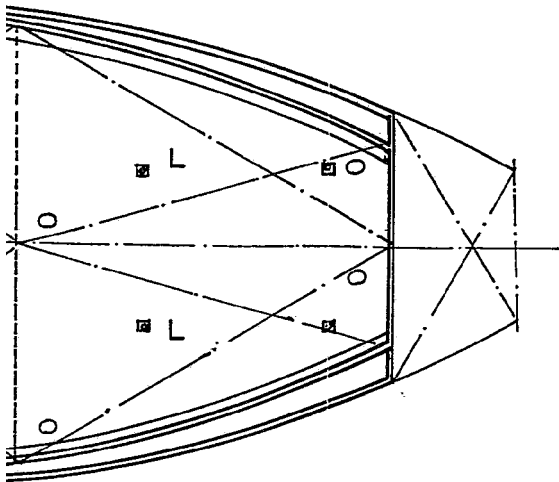
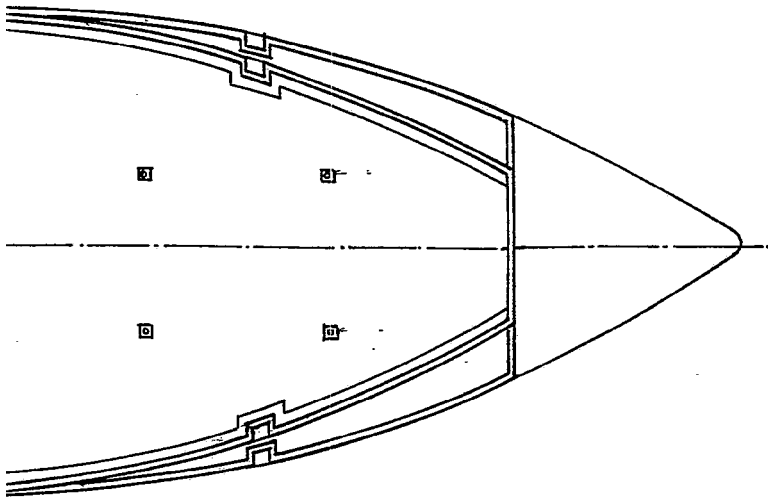


Fig. 4





Fernando de Elzabure
Por