

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 810 376**

51 Int. Cl.:

B63C 13/00 (2006.01)

B66C 1/18 (2006.01)

B64D 1/22 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **19.07.2017 PCT/FR2017/051968**

87 Fecha y número de publicación internacional: **15.02.2018 WO18029406**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **19.07.2017 E 17748549 (7)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **17.06.2020 EP 3497009**

54 Título: **Dispositivo de transporte con eslinga de un barco neumático en configuración de funcionamiento bajo helicóptero, y conjunto que lo comprende**

30 Prioridad:

11.08.2016 FR 1657699

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

08.03.2021

73 Titular/es:

**ZODIAC MILPRO INTERNATIONAL (100.0%)
32bis boulevard Haussmann
75009 Paris, FR**

72 Inventor/es:

**CASSANAS, MARC;
MARION, BRUNO;
DERLET, YANN y
LACOSTE, GUILLAUME**

74 Agente/Representante:

VEIGA SERRANO, Mikel

ES 2 810 376 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Dispositivo de transporte con eslinga de un barco neumático en configuración de funcionamiento bajo helicóptero, y conjunto que lo comprende

Sector de la técnica

La presente invención se refiere a un dispositivo de transporte con eslinga de un barco neumático en configuración de funcionamiento bajo helicóptero, siendo el barco neumático del tipo general conocido que comprende dos flotadores laterales, cada uno de los cuales comprende al menos un reborde hinchable, y que están separados entre sí, en la parte trasera de los flotadores laterales, a nivel de la popa del barco, por un tablero trasero rígido, adecuado para soportar al menos un motor de propulsión, aproximándose los dos flotadores entre sí hacia la parte delantera, en dirección del eje central longitudinal del barco, a nivel de la proa del barco, que comprende del mismo modo una quilla que conecta las partes inferiores de los dos flotadores laterales y un fondo que se extiende entre los dos flotadores laterales.

Estado de la técnica

El documento US 5 791 281 A describe un ejemplo de dispositivo de transporte de un barco neumático con eslingas flexibles. Por configuración de funcionamiento, hace falta comprender que el barco neumático está inflado y totalmente equipado para una intervención en medio marino, es decir una deposición y/o una recuperación en el mar, con un interés particular en la recuperación en el mar, estando al menos un motor de propulsión con preferencia estacionado sobre el tablero trasero, o por lo menos almacenado en el barco, estando embarcado al menos un depósito de carburante en el fondo del barco, si el motor es de combustión interna, o estando embarcadas baterías eléctricas si el motor es eléctrico, diversos materiales tales como remos, sacos estancos con lote de borde, botellas de aire comprimido así como un conjunto de accesorios de gestión de la quilla, si esta última es al menos en parte hinchable, estando del mismo modo embarcados, con los materiales de pasajeros, mientras que estos pasajeros así como el equipaje de al menos una persona serán transportados en el helicóptero y se unirán al barco después de su lanzamiento al agua, y, abandonarán el barco siendo elevados por cabestrante en el helicóptero antes de la elevación del barco fuera del agua por el helicóptero, con el fin de una intervención rápida, por ejemplo para una operación de salvamento o rescate. A título de ejemplo, para un peso en vacío de un barco de 160 kg, el peso máximo del barco en configuración de funcionamiento puede alcanzar 680 kg.

Para poder efectuar las intervenciones rápidas del tipo mencionado anteriormente, el dispositivo de transporte bajo helicóptero de embarcación hinchable/plegable según la invención debe permitir a la vez el despliegue en el mar, o posiblemente en tierra, lo que supone una aproximación por transporte del barco con eslinga bajo helicóptero, y después dispuesto sobre el agua, o sobre tierra y a continuación liberado de su conexión con el helicóptero, pero del mismo modo la recuperación en el mar, lo que supone poder volver a poner en posición el sistema de eslingado mientras que el barco está sobre el agua, y restablecer la conexión del barco flotante sobre el agua con un helicóptero, y después la elevación del barco por el helicóptero y su evacuación rápida.

Para permitir este tipo de intervención, se ha propuesto ya un sistema voluminoso y costoso, esencialmente constituido de una plataforma metálica rígida suspendida bajo helicóptero y sobre la cual se enrolla el barco con un sistema de inflado automático. Disponiendo se el conjunto del barco y de la plataforma sobre el agua, de manera que el barco puede soltarse de la plataforma que es a continuación elevada y transportada por el helicóptero. Otro sistema conocido comprende un arnés, que es muy específico de un tipo de helicóptero y con el cual el barco es inflado fijado bajo el helicóptero. Pero no está contemplada una configuración de funcionamiento con estos sistemas conocidos, de plataforma o de arnés.

Además de ser voluminosos y costosos, dichos sistemas son incompatibles con todas las misiones completas que pueden ser conferidas a un barco neumático, su equipaje y sus pasajeros, como se indicó anteriormente.

El problema que subyace a la invención es proponer un dispositivo que permite el transporte y el lanzamiento al agua, así como la recuperación en el agua de un barco neumático en configuración de funcionamiento con eslinga bajo helicóptero, y que remedie los inconvenientes citados anteriormente de los sistemas del estado de la técnica, siendo además compatible con cualquier tipo de helicóptero.

Objeto de la invención

Con el fin de remediar los inconvenientes presentados por los dispositivos conocidos de transporte de un barco neumático en configuración de funcionamiento bajo helicóptero, la invención propone un dispositivo de transporte que comprende una eslinga de cuatro cabos flexibles de soporte, uno de cuyo par de cabos en el cual cada uno es adecuado para ser enganchado por un extremo denominado "inferior" a respectivamente uno de los dos puntos de elevación, y cuyo extremo denominado "superior" de cada uno de dichos cabos está conectado a al menos un miembro de anclaje, adecuado para cooperar con un gancho suspendido bajo un helicóptero, y dos cabos flexibles de soporte, que forman cada uno un bucle adecuado para pasar alrededor de los contornos externos e inferiores

laterales y bajo la quilla del barco, y cada uno de cuyos dos extremos está fijado a dicho al menos un miembro de anclaje, uno de los dos cabos en bucle denominado "delantero" siendo adecuado para rodear el barco a nivel de la proa de este último, y que se caracteriza porque el otro cabo en bucle denominado "medio", es adecuado para rodear el barco a nivel de la parte central del barco, y porque dichos cabos adecuados para estar conectados a los dos puntos de elevación son cabos traseros adecuados, cada uno, para ser enganchados a un punto de elevación dispuesto en respectivamente una de las dos partes extremas laterales del tablero trasero, comprendiendo el dispositivo además un cabo inferior frontal, que conecta el bucle del cabo delantero en la parte delantera del barco, y es adecuado para evitar la aproximación de dicho cabo delantero hacia el cabo medio, siendo dicho cabo inferior frontal una correa plana de proa, cuyo extremo denominado "delantero" es adecuado para ser fijado de manera desmontable a un punto de fijación sobre la proa del barco, y cuyo otro extremo denominado "trasero" es solidario al medio del cabo delantero, y se va a situar sensiblemente a nivel de la arista de la quilla en posición de utilización del dispositivo.

Este dispositivo de transporte tiene por ventaja que sus elementos constitutivos esenciales son flexibles, y pueden por tanto ser plegados y enrollados en un saco, y que el conjunto del dispositivo es por tanto compacto, y puede conservarse durante la misión, en el barco, y por tanto ser recolocado fácilmente en su lugar para la fase de elevación y de evacuación por helicóptero.

Otra ventaja que se desprende de la naturaleza flexible de los componentes esenciales de este dispositivo es que estos últimos se pueden adaptar perfectamente a la forma y a la concepción de un barco neumático hinchable y/o plegable, utilizando puntos de elevación existentes a nivel del tablero trasero, y asegurando un excelente reparto de los esfuerzos sobre la parte hinchada del barco. La eslinga de cuatro cabos característica de la presente invención permite ajustar las posiciones de los cabos en función del tamaño de la embarcación, y con preferencia del mismo modo mantenerlos en posición por medios que limitan la separación de los cabos de la eslinga unos con respecto a otros. Además, dicho dispositivo con eslinga de cuatro cabos puede estar dimensionado y realizado conforme a los estándares existentes, civiles y militares, para este tipo de material.

De forma ventajosa, a este efecto, el dispositivo de transporte según la invención presenta del mismo modo una de al menos las características siguientes:

- los cabos "mediano" y "delantero" son cada uno una correa grande, lo que permite repartir los esfuerzos de elevación del barco de una manera apropiada para la obtención de presiones suficientemente limitadas para no conllevar el plegado y el daño de los rebordes inflados, en especial;
- el cabo "medio" es ventajosamente de longitud ajustable mientras que el cabo delantero y los dos cabos traseros son de longitud fija, siendo elegidas estas longitudes fijas para dar un ligero ajuste positivo al barco, es decir que el barco esté ligeramente arqueado;
- el dispositivo comprende además conexiones flexibles antiseparación entre los cabos de soporte delantero, medio y trasero, a cada lado del barco, y con preferencia, las conexiones flexibles antiseparación comprenden, a cada lado del barco, una conexión trasera, que conecta el cabo trasero del lado considerado al cabo medio, y una conexión delantera, que conecta el cabo medio al cabo delantero, y con preferencia las longitudes regulables de estas conexiones flexibles antiseparación se pueden regular después de que se hayan definido las separaciones entre los cabos, para cada embarcación, con el fin de que las masas soportadas por cada cabo sean equivalentes;
- el miembro de anclaje es un anillo rígido superior, por ejemplo metálico, adecuado para ser enganchado al gancho de una instalación de elevación por cabrestante de un helicóptero;
- el dispositivo comprende, del mismo modo, al menos una conexión desmontable de posicionamiento, que comprende un gancho o mosquetón y una banda elástica de recuperación, uno de cuyos extremos es solidario a una parte del cabo delantero o medio que se aproxima y por encima de un flotador lateral del barco, en posición de utilización, de manera que la conexión de posicionamiento es adecuada para conectar de manera desmontable, dicho cabo delantero o medio a un anillo de retención sobre dicho flotador del barco; y
- el dispositivo comprende además al menos dos conexiones de posicionamiento desmontables, adecuadas para conectar a cada uno del cabo medio o delantero, el cual es solidario por un extremo, a respectivamente uno de los dos anillos de retención sobre un flotador lateral del barco, uno de los cuales está hacia la parte delantera y el otro está hacia la parte trasera del barco con respecto a dicho cabo medio o delantero, comprendiendo cada una de las dos conexiones de posicionamiento un gancho o mosquetón y una banda elástica de recuperación.

Por tanto, los cabos delantero y medio pueden, cada uno, mantenerse y posiblemente devolverse, a su posición más apropiada en función de las dimensiones del barco, y dichas conexiones desmontables de posicionamiento permiten garantizar un posicionamiento apropiado de estos cabos delantero y medio.

La invención tiene también por objeto un conjunto que comprende un barco neumático del tipo definido anteriormente, y un dispositivo de transporte con eslinga de dicho barco neumático en condición de funcionamiento bajo helicóptero, siendo el dispositivo de transporte con eslinga tal como se definió anteriormente.

Descripción de las figuras

Otras ventajas y características de la invención se desprenderán de la descripción dada a continuación, a título no limitativo, de un ejemplo de realización descrito con referencia a los dibujos adjuntos en los cuales:

- la figura 1 es una vista esquemática en perspectiva de la parte delantera y del lado de un barco neumático inflado y equipado de un dispositivo de transporte según la invención, representado en posición de transporte bajo helicóptero, estando suspendido en un gancho (no representado) de una instalación, del mismo modo no representada, de elevación por cabrestante de un helicóptero,
- la figura 2 es una vista, del mismo modo en perspectiva, pero desde la parte trasera, desde el lado y desde encima, del barco representado suspendido en la figura 1, y
- la figura 3 es una vista aumentada de un detalle de la figura 1.

Descripción detallada de la invención

El barco 1 neumático representado inflado en las figuras 1 y 2 tiene una estructura clásica bien conocida, y comprende dos flotadores 2 laterales, que comprenden un reborde hinchable de forma general cilíndrica, un tablero 3 rígido trasero, destinado a soportar al menos un motor de propulsión y fijado, transversal mente con respecto a los flotadores 2 laterales, a las partes traseras de estos flotadores 2, entre estos últimos, a nivel de la popa del barco, aproximándose las partes delanteras de los flotadores 2 entre sí hacia el eje central longitudinal del barco y uniéndose en la parte delantera del barco para formar su proa, una quilla 4 que conecta las partes inferiores de los dos flotadores 2 laterales entre sí, y un fondo 5 que se extiende entre los dos flotadores 2.

En las figuras 1 y 2, el barco 1 neumático no se representa en configuración de funcionamiento, con el fin de dejar aparecer mejor las posiciones relativas de las partes constitutivas del barco 1 y de los componentes del dispositivo de transporte según la invención, que comprende esencialmente una eslinga 10 de cuatro cabos flexibles de soporte, un par de cuyos cabos 11 se denomina "trasero", un par 12 se denomina "medio" y un cabo 13 se denomina "delantero".

Los dos cabos 11 traseros son idénticos entre sí, en dimensiones y en estructura, y cada uno de ellos está equipado, en un extremo denominado "inferior" 11a, de una argolla 14 de fijación respectivamente a uno de los dos puntos de anclaje y de elevación dispuestos cada uno sobre una de las dos partes laterales del tablero 3 trasero, y materializados por una cadena 15 que sobresale sobre la cara trasera del tablero 3 (véase la figura 2). Cada cabo 11 trasero está del mismo modo enganchado por su otro extremo, denominado "superior" 11b a un anillo 16 flexible, textil, el cual a su vez está enganchado a un anillo 17 principal, rígido y de forma ovalada, por ejemplo de acero inoxidable, compatible con los ganchos que equipan las instalaciones de elevación por cabrestante de los helicópteros para el transporte con eslinga bajo helicóptero.

Cada uno de los cabos 12 mediano y 13 delantero forma un bucle de ida y vuelta entre dos extremos denominados "superiores", respectivamente 12a y 13a cada uno de los cuales está conectado indirectamente al miembro de anclaje principal denominado "superior" que constituye el anillo 17, por medio de otro anillo 18 flexible textil, para los extremos 13a superiores del cabo 13 delantero, y por medio de un mosquetón 19 y de un trozo 20 de cabo de conexión para cada uno de los dos extremos 12a superiores del cabo 12 medio (véase la figura 1).

Los dos cabos 12 medio y 13 delantero en bucle pueden por tanto pasar alrededor de los contornos externos e inferiores de los dos flotadores 2 y bajo la quilla 4 del barco 1, para soportar las partes delantera y central de este último, cuya parte inferior está soportada por los dos cabos 11 traseros, siendo soportada toda la carga sobre el anillo 17 principal y superior, destinado a cooperar con un gancho bajo helicóptero, para permitir el transporte del barco 1 en configuración de funcionamiento por eslinga bajo helicóptero, su depósito en el mar así como su elevación a partir del mar y su transporte suspendido con la eslinga 10 como se representa en las figuras 1 y 2. Por tanto, el cabo 13 delantero rodea al barco 1 a nivel de la proa del barco, y el cabo 12 medio rodea al barco 1 a nivel de la parte central de este último.

Si los dos cabos 11 traseros puede cada uno ser realizado en forma de una correa de anchura reducida o media, por ejemplo de 50 a 70 mm de ancho, por el contrario los cabos 12 medio y 13 delantero en bucle están constituidos por correas grandes, de una anchura superior a 100 mm, por ejemplo de 150 mm con el fin de que la presión de contacto contra el barco 1 no sea dañina, a la vez que se asegura con toda seguridad, el soporte de la carga del barco 1 en configuración de funcionamiento, como se indicó anteriormente.

La longitud de cada cabo 11 trasero es fija y muy inferior a la longitud fija del cabo 13 delantero en bucle, la cual está próxima a la longitud del cabo 12 medio en bucle, que es con preferencia ajustable. A título de ejemplo, para un barco de 4,70 m o 5,30 m de largo, cada uno de los dos cabos 11 traseros puede tener una longitud de 467 cm, el cabo 13 delantero ser de 1180 cm, y el cabo medio de 1173 cm de longitud, y ajustable ± 150 cm.

La separación entre los cabos 13 delantero y 12 medio así como entre el cabo 12 medio y los cabos 11 traseros se define para cada barco, de manera que las masas soportadas por cada cabo sean equivalentes. Para mantener las separaciones apropiadas, se instalan conexiones flexibles antiseparación entre los cabos de soporte 13 delantero, 12 medio y 11 trasero, a cada lado del barco 1.

Como se representa en las figuras 1 y 2, y en detalle en la figura 3, a cada lado del barco 1, las conexiones flexibles antiseparación comprenden una conexión 21 trasera, que es solidaria por un extremo 21a delantero del cabo 11 trasero del lado correspondiente, y su extremo 21b trasero, a nivel del cual esta conexión 21 trasera se puede regular en longitud, está conectado por un mosquetón 23 a la parte 22a extrema trasera, fijada al cabo 12 medio del lado correspondiente, de la conexión 22 antiseparación delantera, la cual está, en su parte 22b extrema delantera por la cual se puede regular en longitud, a su vez conectada a otro mosquetón 23 desmontable retenido sobre una lengüeta 24 textil fijada contra la correa plana del cabo 13 delantero.

Además, para evitar la aproximación del cabo 13 delantero hacia el cabo 12 medio, un cabo 25 inferior frontal, del mismo modo realizado en forma de una correa plana y ancha, conecta el cabo 13 delantero, a nivel del medio del bucle formado por este último, a la parte delantera del barco 1. De forma más precisa, este cabo 25 inferior frontal se extiende, en posición de utilización del dispositivo, sobre la parte delantera de la arista de la quilla 4, y un extremo denominado "trasero" 25a de este cabo 25 inferior frontal está fijado al medio de la correa del cabo 13 delantero, y el otro extremo 25b superior y delantero del cabo 25 inferior frontal está fijado, de manera desmontable, por un mosquetón sobre un anillo fijado sobre la proa del barco 1, no siendo visibles en las figuras adjuntas este mosquetón desmontable y el anillo.

Para asegurar una buena sujeción de los cabos 12 medio y 13 delantero en las posiciones lo más apropiadas con respecto, respectivamente, a la parte central y la parte delantera del barco 1, además están previstas, sobre estos cabos 12 y 13, conexiones 26 desmontables de posicionamiento, representadas esquemáticamente en las figuras 1 y 2, y que comprenden, cada una, un gancho o mosquetón 27 y una banda elástica de recuperación (*sandow*), cuyo extremo del lado opuesto al gancho o al mosquetón es solidario al cabo 12 medio o al cabo 13 delantero, en una zona de este cabo que se sitúa a una distancia reducida por encima y en el exterior del flotador 2 lateral del lado correspondiente, cuando la eslinga está en posición de utilización, de manera que el gancho o mosquetón 27 de la conexión 26 de posicionamiento pueda engancharse sobre un anillo 28 solidario al reborde hinchable del flotador 2 lateral correspondiente, sobre su parte superior e interna. Con preferencia, se pueden fijar dos conexiones 26 de posicionamiento sensiblemente sobre la misma parte de un cabo 12 o 13 y engancharse una a un anillo 28 hacia la parte delantera y la otra a un anillo 28 hacia la parte trasera sobre el barco 1, con respecto a la posición apropiada del cabo 13 delantero o del cabo 12 medio con respecto al barco 1.

Los puntos de elevación del barco 1 que constituyen los dos cadenotes 15 de obenque del tablero 3 trasero así como las porciones de correa en los cabos 13 delantero y 12 medio que pasan por encima de la quilla 4 y los flotadores 2 se distribuyen por tanto sabiamente para asegurar un transporte apropiado del barco 1 en configuración de funcionamiento.

REIVINDICACIONES

1. Dispositivo de transporte con eslinga de un barco (1) neumático en configuración de funcionamiento bajo helicóptero, siendo el barco (1) neumático del tipo general conocido que comprende dos flotadores (2) laterales, cada uno de los cuales comprende al menos un reborde hinchable, y que están separados entre sí, en la parte trasera de los flotadores (2) laterales, a nivel de la popa del barco, por un tablero (3) trasero rígido, adecuado para soportar al menos un motor de propulsión, aproximándose los dos flotadores (2) entre sí hacia la parte delantera, en dirección del eje central longitudinal del barco, a nivel de la proa del barco, que comprende del mismo modo una quilla (4) que conecta las partes inferiores de los dos flotadores (2) laterales y un fondo (5) que se extiende entre los dos flotadores (2) laterales, comprendiendo el dispositivo de transporte una eslinga (10) de cuatro cabos flexibles de soporte, uno de cuyo par de cabos (11) en el cual cada uno es adecuado para ser enganchado por un extremo denominado "inferior" (11a) a, respectivamente, uno de los dos puntos (15) de elevación y cuyo un extremo denominado "superior" (11b) de cada uno de dichos cabos (11) está conectado a al menos un miembro (17) de anclaje, adecuado para cooperar con un gancho suspendido bajo un helicóptero, y dos cabos (12, 13) flexibles de soporte, que forman cada uno un bucle adecuado para pasar alrededor de los contornos externos a inferiores laterales y bajo la quilla (4) del barco (1), y uno de cuyos dos extremos (12a, 13a) está fijado a dicho al menos un miembro (17) de anclaje, siendo adecuado uno (13) de los dos cabos en bucle denominado "delantero" para rodear al barco (1) a nivel de la proa de este último, caracterizado por que el otro cabo (12) en bucle denominado "medio", es adecuado para rodear el barco (1) a nivel de la parte central del barco, y porque dichos cabos (11) adecuados para ser conectados a los dos puntos (15) de elevación son cabos (11) traseros adecuados, cada uno, para ser enganchados a un punto de elevación dispuesto en respectivamente una de las dos partes extremas laterales del tablero (3) trasero, comprendiendo el dispositivo además un cabo (25) inferior frontal, que conecta el bucle del cabo delantero a la parte delantera del barco, y es adecuado para evitar la aproximación de dicho cabo (13) delantero hacia el cabo (12) medio, siendo dicho cabo (25) inferior frontal una correa plana de proa, uno de cuyos extremos denominado "delantero" (25b) es adecuado para ser fijado de manera desmontable a un punto de fijación sobre la proa del barco (1), y otro de cuyos extremos denominado "trasero" (25a) es solidario al medio del cabo (13) delantero, y se va a situar sensiblemente a nivel de la arista de la quilla (4) en posición de utilización del dispositivo.
2. Dispositivo de transporte según la reivindicación 1, caracterizado porque los cabos "medio" (12) y "delantero" (13) son, cada uno, una correa ancha.
3. Dispositivo de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque dicho cabo (12) "medio" es de longitud ajustable, siendo el cabo (13) delantero y los dos cabos (11) traseros de longitud fija.
4. Dispositivo de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque comprende además conexiones (21, 22) flexibles antiseparación entre los cabos de soporte delantero (13), medio (12) y trasero (11), a cada lado del barco (1).
5. Dispositivo de transporte según la reivindicación 4, caracterizado porque a cada lado del barco (1), las conexiones flexibles antiseparación comprenden una conexión (21) trasera, que conecta el cabo (11) trasero al lado considerado al cabo (12) medio y una conexión (22) delantera, que conecta el cabo (12) medio al cabo (13) delantero.
6. Dispositivo de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizado porque dicho miembro de anclaje es un anillo (17) rígido superior, por ejemplo de metal, adecuado para ser enganchado al gancho de una instalación de elevación por cabrestante de un helicóptero.
7. Dispositivo de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado porque comprende del mismo modo al menos una conexión (26) desmontable de posicionamiento que comprende un gancho o mosquetón (27) y una banda elástica de recuperación, uno de cuyos extremos está fijado por un lado al cabo (13) delantero o (12) medio que se aproxima y por encima de un flotador (2) lateral del barco (1), en posición de utilización, de manera que la conexión (26) de posicionamiento es adecuada para conectar, de manera desmontable, dicho cabo (13) delantero o (12) medio a un anillo (28) de retención sobre dicho flotador (2) del barco (1).
8. Dispositivo de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado porque comprende además al menos dos conexiones (26) de posicionamiento desmontables adecuadas para conectar cada uno del cabo medio (12) o delantero (13), el cual es solidario por un extremo, a respectivamente uno de los dos anillos (28) de retención sobre un flotador (2) lateral del barco (1), uno de los cuales está hacia la parte delantera y el otro hacia la parte trasera del barco (1) con respecto a dicho cabo medio (12) o delantero (13), comprendiendo cada una de las dos conexiones (26) de posicionamiento un gancho o mosquetón (27) y una banda elástica de recuperación.
9. Conjunto que comprende un barco (1) neumático del tipo que comprende dos flotadores (2) laterales, cada uno de los cuales que comprende al menos un reborde hinchable, y que están separados entre sí, en la parte trasera de los flotadores (2) laterales, a nivel de la popa del barco, por un tablero (3) trasero rígido, adecuado para soportar al menos un motor de propulsión, aproximándose los dos flotadores (2) entre sí hacia la parte delantera, en dirección del eje central longitudinal del barco, a nivel de la proa del barco, que comprende, del mismo modo, una quilla (4) que conecta las partes inferiores de los dos flotadores (2) laterales y un fondo (5) que se extiende entre los dos

flotadores (2) laterales, y un dispositivo de transporte con eslinga de dicho barco (1) neumático en configuración de funcionamiento bajo helicóptero, caracterizado porque dicho dispositivo de transporte con eslinga es según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8.

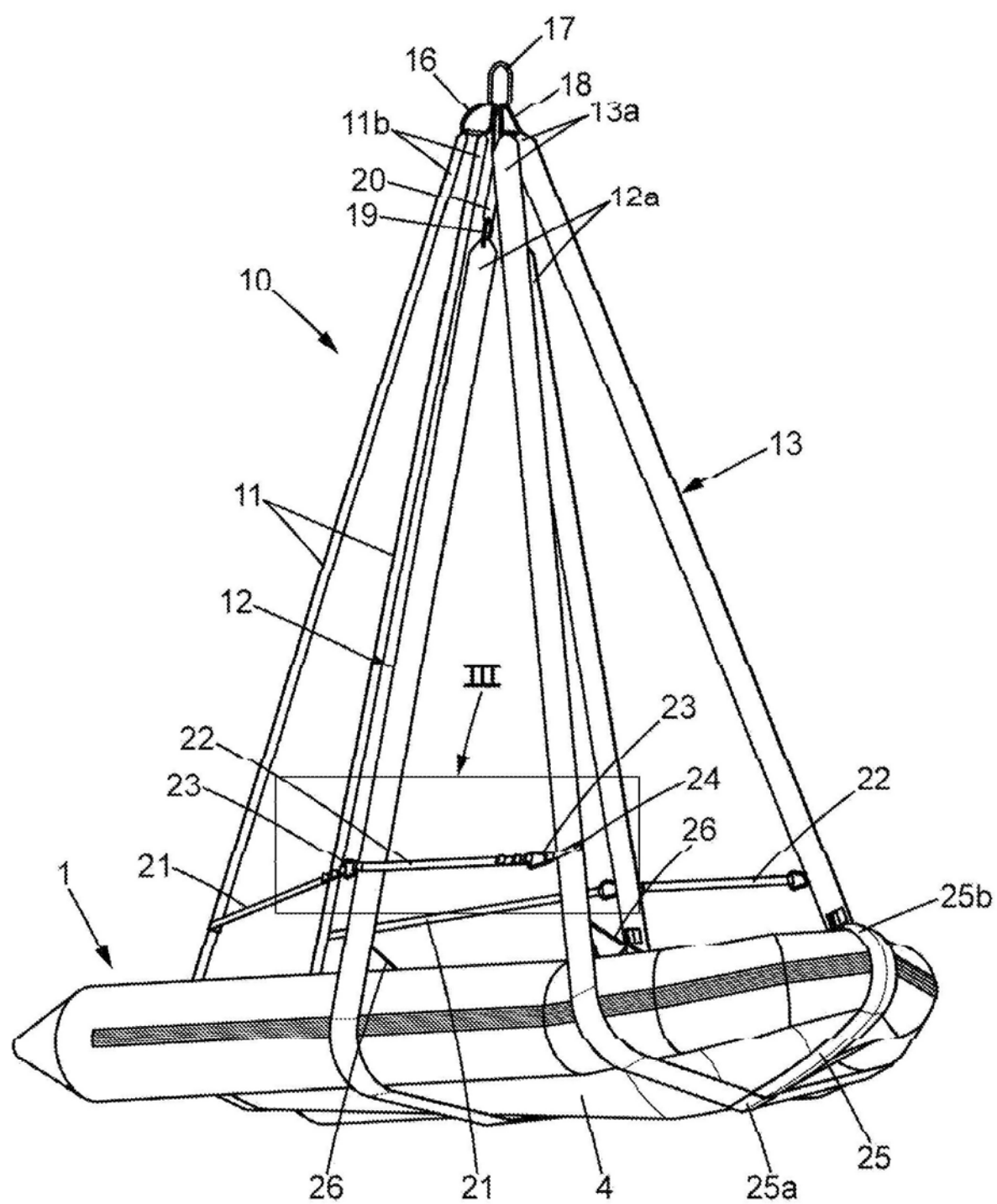


FIG. 1

