

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 658 095**

51 Int. Cl.:

B63B 27/00 (2006.01)

B63B 21/00 (2006.01)

B63B 35/00 (2006.01)

B63B 59/02 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **18.02.2015 PCT/IT2015/000045**

87 Fecha y número de publicación internacional: **17.09.2015 WO15136561**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **18.02.2015 E 15714680 (4)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **01.11.2017 EP 3030482**

54 Título: **Lancha del práctico con plataformas sobresalientes para facilitar el trasbordo a un buque**

30 Prioridad:

12.03.2014 IT NA20140007

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

08.03.2018

73 Titular/es:

**AIELLO, FRANCESCO (100.0%)
Via III Traversa Bagnulo N°1
80063 Piano di Sorrento (NA), IT**

72 Inventor/es:

**CARLOMAGNO, GIOVANNI MARIA;
AMBROSIO, SERGIO;
DL PALMA, MARCO y
AIELLO, FRANCESCO**

74 Agente/Representante:

RUEDA MARTÍNEZ, Leticia Salud

ES 2 658 095 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

Lancha del práctico con plataformas sobresalientes para facilitar el trasbordo a un buque

[0001] La lancha del práctico se utiliza para trasladar a los capitanes hacia el buque o desde el mismo cuando este llega o abandona el puerto. Normalmente, la totalidad de la operación tiene lugar con los dos barcos en movimiento.

5 Durante la fase de aproximación, la lancha del práctico se coloca en paralelo al buque manteniendo una trayectoria ligeramente convergente en cuanto a este último, garantizando el contacto entre los dos barcos. Durante el traslado del capitán desde el barco o hacia el mismo, ambos barcos se desplazan paralelamente el uno al otro con la lancha del práctico apoyándose y/o empujando contra la banda del buque. El estado del arte más cercano se recogió en el documento: WO 00/15489 A1 (AEGIR KONSULT AB [SE] ENGSTROEM STAFFAN [SE] 23 marzo 2000 (23-03-10 2000). Hace referencia a un sistema de anclaje con amarre al fondo o estructura flotante en el mar. No obstante, no hace referencia a la solución al problema que se explicará a continuación. El propósito de la presente invención radica en solucionar el inconveniente de las lanchas de prácticos tradicionales, que suelen aplastar o arrastrar la escalera de gato cuando se lanza muy abajo. Esto supone un problema para el capitán durante el trasbordo desde la lancha del práctico a la escalera de gato y viceversa. En este caso, con la presente invención, la lancha del práctico 15 contará con dos puntos de contacto apoyados contra el buque y no sólo uno como hasta ahora, creando un espacio en el que la escalera de gato está libre por el lado de la lancha del práctico (ver Figura 1). En caso de condiciones meteorológicas desfavorables, con el fin de garantizar el contacto de la lancha del práctico con el buque, dicha lancha debe aumentar el ángulo de aproximación entre los ejes de los dos barcos, girando sobre la zona de apoyo hacia la proa de la lancha del práctico (ver Figura 2). También en este caso, comparado con las lanchas de prácticos 20 tradicionales, se crea un espacio apto para la escalera de gato (ver Figura 2). Para embarcar es necesaria la escalera de gato, que puede medir hasta 10 metros. Está realizada en cuerda y peldaños de madera y se cuelga en la banda del buque. El capitán accede a la escalera de gato directamente desde la cubierta principal o desde una plataforma sostenida en un lado por dos escaleras instaladas en la cubierta principal. Esta disposición se puede utilizar en diferentes alturas. La zona elevada de embarque o desembarque está diseñada con una inclinación para evitar la 25 colisión entre la lancha del práctico y el buque cuando se balancean. Pero cuando la lancha del práctico está en paralelo con el buque, existe un hueco ancho entre la plataforma elevada y el lado del buque. Durante el transbordo, el capitán observa el balanceo y la agitación de ambos barcos y después salta a la escalera. Si se equivoca, puede acabar en el agua. Esto supone un peligro para el capitán quien, durante el transbordo desde la lancha del práctico a la escalera de gato y viceversa, puede perder el control. De hecho, con las lanchas de prácticos tradicionales (cabe 30 mencionar), los riesgos asociados con la fase de transbordo son principalmente:

1. La incapacidad del piloto para estar de pie con seguridad en la cubierta principal con mal tiempo, debido al fuerte balanceo y agitación de la lancha del práctico.
2. El riesgo de ser azotado por las olas o salpicado fuertemente por el mar mientras sube por las escaleras y cuando se baja del buque.
- 35 3. La posibilidad de aplastar la escalera de gato o arrastrarla si la lanzan muy abajo.
4. El inconveniente de la inclinación y el hueco entre el buque y la plataforma elevada.

[0002] La presente invención se muestra en detalle en las siguientes figuras, únicamente a modo de ejemplo, tal y como se recoge en las siguientes reivindicaciones:

40 La Figura 1 muestra una vista de la planta de la lancha del práctico en paralelo al buque en condiciones climáticas favorables. En esta figura, aparecen identificadas varias zonas: la plataforma sobresaliente en la

izquierda de popa (10), la plataforma sobresaliente en la derecha de popa (11), la plataforma sobresaliente en la izquierda de proa (12), la plataforma sobresaliente en la derecha de proa (13), la escalera de gato (14), la plataforma elevada fija (15), el elevador de tijera (16), el perfil lateral del buque (17), el puente de mando (18), el elevador hidráulico para rescatar a un caído por la borda (19), los topes de goma (20) y la plataforma deslizando en el elevador de tijera (22). En esta figura, la plataforma deslizando del elevador de tijera se muestra cuando se desliza.

La Figura 2 ilustra una vista de la planta de la lancha del práctico junto con el buque con la plataforma sobresaliente en la izquierda de proa y la proa empujando contra la banda del buque, en condiciones climáticas desfavorables. En esta figura, se identifican diferentes zonas: la plataforma sobresaliente en la izquierda de popa (10), la plataforma sobresaliente en la derecha de popa (11), la plataforma sobresaliente en la izquierda de proa (12), la plataforma sobresaliente a la derecha de proa (13), la escalera de gato (14), la plataforma elevada fija (15), el perfil lateral del buque (17), el puente de mando (18), el elevador hidráulico para rescatar a un caído por la borda (19), los topes de goma (20), la plataforma deslizando en el elevador de tijera (22). En esta figura, la plataforma deslizando del elevador de tijera se muestra en posición de reposo.

La Figura 3 recoge una vista lateral de la lancha del práctico y la oportunidad de utilizar o bien la plataforma elevada fija, o bien el elevador de tijera para un fácil acceso a la escalera de gato en una situación meteorológica buena. En esta figura, se muestran diferentes partes: la plataforma sobresaliente en la derecha de popa (11), la plataforma sobresaliente a la derecha de proa (13), la plataforma elevada fija (15), el elevador de tijera (16), el puente de mando (18), el elevador hidráulico para rescatar a un caído por la borda (19), los topes de goma (20), los propulsores azimutales (21) y la plataforma deslizando en el elevador de tijera (22).

La Figura 4 presenta una vista desde la proa de la lancha del práctico y la opción de utilizar tanto la plataforma fija como el elevador de tijera para facilitar el acceso a la escalera de gato en buenas condiciones meteorológicas. En esta figura se pueden identificar muchas zonas: la plataforma sobresaliente en la izquierda de proa (12), la plataforma sobresaliente a la derecha de proa (13), la plataforma elevada fija (15), el elevador de tijera (16), el puente de mando (18), los topes de goma (20), la plataforma deslizando en el elevador de tijera (22) y la línea de flotación (23). En la figura, la plataforma deslizando del elevador de tijera se muestra en una posición cercana al buque.

[0003] La presente invención hace referencia a una lancha del práctico con una cubierta principal modificada con cuatro plataformas sobresalientes (véase las Figuras 1 y 2), dos a cada lado, en proa y popa, formando un único cuerpo con el resto de la cubierta (10) y (12) para babor y (11) y (13) para estribor. Las plataformas sobresalientes aumentan, sobre todo, el espacio a disposición del capitán en la cubierta principal para un transbordo seguro del mismo. Cuando la lancha del práctico se sitúa al lado del buque (véase Figura 1), las plataformas sobresalientes de cada lado crean un espacio en el que la escalera de gato, aunque sea arrojada muy abajo en el agua (como a veces ocurre), no corre ningún riesgo. En unas condiciones meteorológicas desfavorables (véase Figura 2), la plataforma sobresaliente de proa también permite a la lancha del práctico mantenerse firme al lado del buque con su proa creando un espacio en el que la escalera de gato (14) podrá moverse libremente. La posición de la lancha del práctico también permite que la proa mantenga un ángulo constante de incidencia evitando deslizamientos y rotaciones entre los dos barcos, típicos de esta fase. En condiciones climáticas favorables, el transbordo del capitán puede realizarse con mayor seguridad mediante el uso alternativo de las dos plataformas, la fija (15) y el elevador de tijera (16) y, además, dado que la banda de la lancha del práctico está a una distancia adecuada del buque, la escalera de gato (14) no corre ningún peligro (véase Figura 1). En particular, con la lancha del práctico posicionada en paralelo con el buque (véase Figuras 1-3-4), el transbordo puede realizarse con un elevador de tijera (16). En buenas condiciones

meteorológicas, permite un transbordo mecánico, más rápido y seguro sin necesidad de la escalera de gato. El elevador de tijera está situado delante del puente de mando con el fin de que esté siempre visible para el timonel de la lancha del práctico. El elevador de tijera puede estar equipado con una plataforma deslizante (22) que servirá para disminuir la distancia entre el buque y la lancha del práctico. En la zona de proa, se puede disponer una plataforma elevada fija con el fin de permitir el transbordo mientras la lancha del práctico está en paralelo con el buque o con la popa despegada de la banda del mismo y con la proa empujando contra él (Figura 2). La disposición de las dos estructuras, una fija y la otra móvil (elevador de tijera), también puede invertirse. En popa, además, la lancha del práctico puede estar equipada con una camilla sumergible (19) para la recuperación de un hombre caído por la borda. Este elevador puede descender por debajo del nivel del agua para un rescate más rápido y fluido. Deberá haber dos plataformas para los rescatadores y dos juegos de peldaños empotrados en el travesaño, a babor y estribor, que supondrían un agarradero fácil para las manos. En la presente invención, el puente de mando (18) está localizado al mismo nivel que la cubierta principal. Esta solución no sólo mejora la visibilidad del timonel, sino que también le permite salir corriendo del puente de mando para una operación de rescate más rápida al no haber diferencia de nivel.

Reivindicaciones

1. Una lancha del práctico que presenta cuatro plataformas (10-13), que sobresalen de la cubierta principal, dos a cada lado, dos situadas en proa y dos en popa, formando un único cuerpo en la cubierta principal.
2. Una lancha del práctico de acuerdo con la reivindicación precedente que presenta un elevador de tijera (16).
- 5 3. Una lancha del práctico según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, que dispone de plataformas deslizantes (22) hacia la banda del barco, una a cada lado, para facilitar el transbordo del capitán.
4. Una lancha del práctico según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, equipada con una plataforma elevada fija (15) para facilitar el transbordo del capitán.
- 10 5. Una lancha del práctico según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, que cuenta con una camilla sumergible (19) para el rescate de un hombre que haya caído por la borda.
6. Una lancha del práctico según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, que presenta dos propulsores azimutales (21).

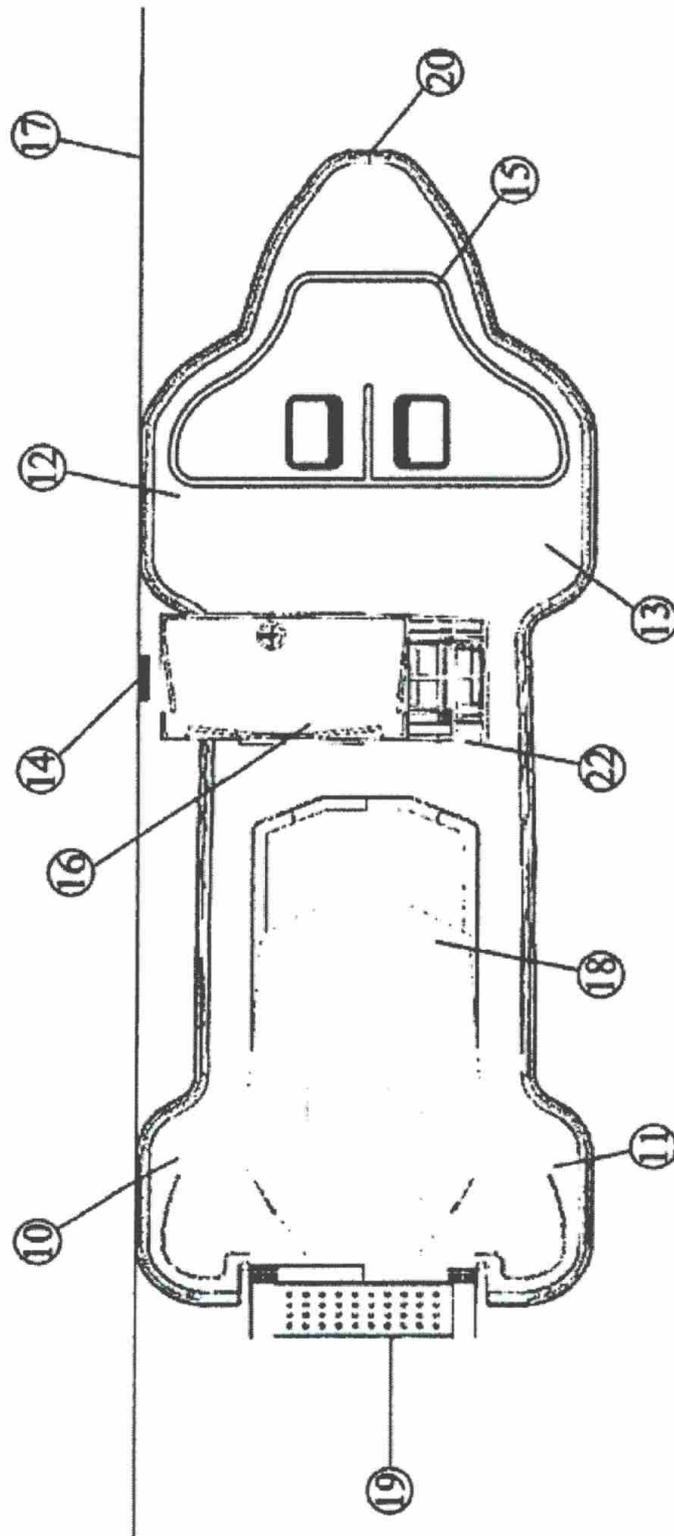


Figura 1

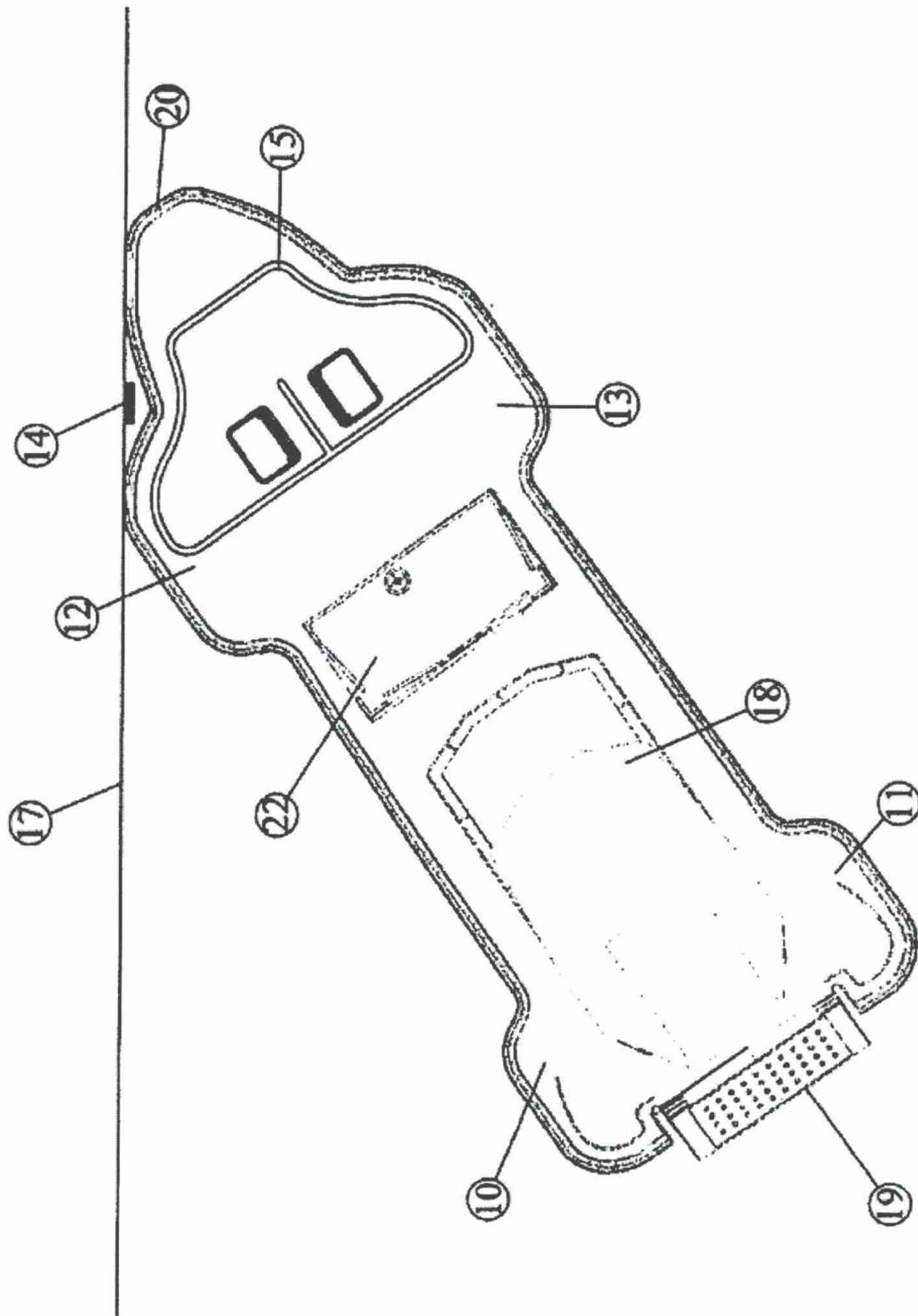


Figura 2

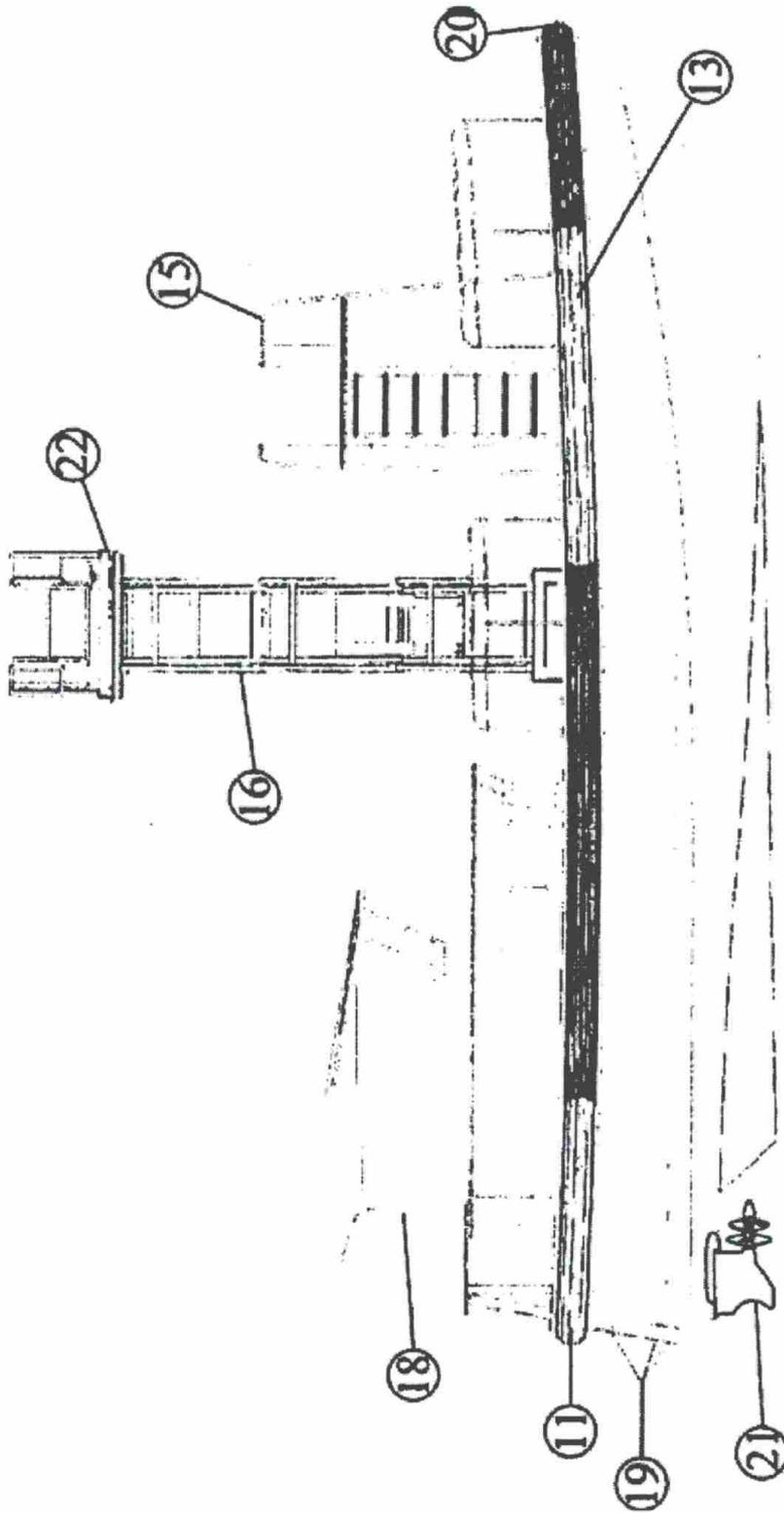


Figura 3

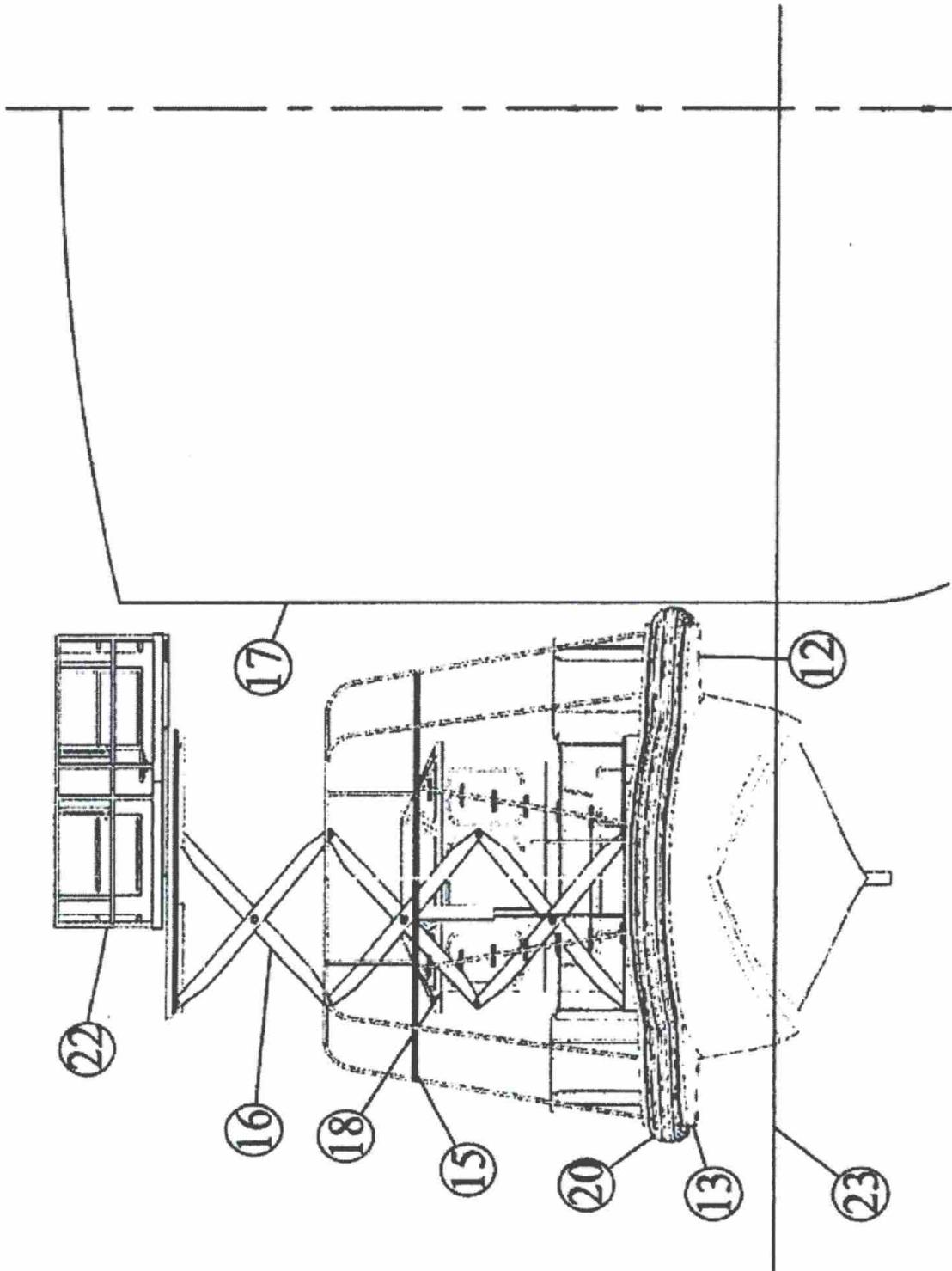


Figura 4

REFERENCIAS CITADAS EN LA DESCRIPCIÓN

La lista de referencias citadas por el solicitante es únicamente para el interés del lector. No forman parte del documento de patente europea. Pese a que se ha llevado sumo cuidado en cumplir con las referencias, cualquier error u omisión no podrá excluirse y la EPO renuncia a cualquier tipo de responsabilidad al respecto.

5 Bibliografía citada en la descripción que no pertenece a la patente

- WO 0015489 A1 [0001]

Doña Lorena Rodas Mazón, Traductora-Intérprete Jurada de Inglés nombrada por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, certifica que la que antecede es traducción fiel y completa al español de un documento redactado en inglés.

*Elche, a 24 de enero de 2018
La Traductora Jurado*