



①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

①1 Número de publicación: **2 322 335**

⑤1 Int. Cl.:
B63B 35/44 (2006.01)

⑫

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

⑨6 Número de solicitud europea: **02292410 .4**

⑨6 Fecha de presentación : **01.10.2002**

⑨7 Número de publicación de la solicitud: **1306298**

⑨7 Fecha de publicación de la solicitud: **02.05.2003**

⑤4 Título: **Navío de crucero o de ocio de gran anchura.**

③0 Prioridad: **23.10.2001 FR 01 13652**

④5 Fecha de publicación de la mención BOPI:
19.06.2009

④5 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
19.06.2009

⑦3 Titular/es: **Laurent Mermier**
65, rue Galilée
44100 Nantes, FR
Joel Bretecher y
AKER YARDS S.A.

⑦2 Inventor/es: **Mermier, Laurent y**
Bretecher, Joel

⑦4 Agente: **Curell Suñol, Marcelino**

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

Navío de crucero o de ocio de gran anchura.

5 La presente invención se refiere a un navío de crucero o de ocio de gran anchura. Este navío posee un espacio público central abierto o semiabierto bordeado por unas superestructuras longitudinales. Se entiende en este caso por espacio público un espacio compuesto por una o varias zonas dedicadas principalmente al uso de los pasajeros.

10 Los navíos destinados al ocio son tradicionalmente unos monocascos compuestos por cubiertas cuya anchura es idéntica o próxima a la anchura del navío en la línea de flotación. Los espacios públicos exteriores están generalmente situados sobre la cubierta superior. Algunos conceptos innovadores de navío han sido desarrollados para responder a una demanda siempre creciente de aumentar el número de cabinas y de locales que dan en el exterior. Así, algunos conceptos de navío poseen un espacio público principal longitudinal de grandes dimensiones situado sobre una cubierta inferior, espacio bordeado por superestructuras longitudinales verticales a babor y estribor en las que están alojadas unas cabinas u otros locales. Estos conceptos de navío tienen una anchura demasiado pequeña para obtener una distancia suficiente entre las superestructuras longitudinales: la sección transversal en forma parecida a la U de estos conceptos de navío no permite obtener un volumen de aire por encima del espacio público principal suficientemente ancho para que el espacio público y las cabinas y locales que dan al espacio público sean de convivencia, agradables y suficientemente soleados. Ensanchar completamente el navío no es viable, principalmente por razones de 20 incomodidad al balanceo y de sobrecostes de construcción y de explotación.

El documento GB-A-2 083 415 describe una embarcación que realiza la función de hotel flotante. Su casco soporta unas estructuras desplazadas en toda su circunferencia en dirección a su centro, a la manera de una pirámide con escalones.

25 El documento US-A-4.046.092 se refiere a un navío cuya parte del casco que se eleva por encima de la línea de flotación va aplastándose. La anchura de la superestructura más baja es igual a la del casco. En cuanto a las otras superestructuras, las mismas están “apiladas” unas sobre las otras, de manera similar a la descrita en el documento citado.

30 El documento GB-A-1 297 245, que comprende las características del preámbulo de la reivindicación independiente 1, describe una embarcación que consiste en un hotel flotante. La misma comprende un espacio libre central que puede estar desprovisto de fondo, de manera que constituya una piscina de agua de mar.

35 El documento FR-A-2 478 017 se refiere a un complejo flotante cuya forma se parece a la de un casco de buque. Este casco aloja unos equipos de los cuales por lo menos uno es una piscina bordeada de pequeñas playas de estructura en escalones.

40 El tipo de navío según la presente invención permite responder a las demandas de espacios exteriores numerosos y de convivencia respondiendo al mismo tiempo a las exigencias de confort y de seguridad. Comprende un espacio público principal de grandes dimensiones situados sobre una cubierta inferior, espacio bordeado por superestructuras longitudinales a babor y estribor. Las obras vivas del navío son de proporciones clásicas, adaptadas a las exigencias de comodidad, de estabilidad y de resistencia al avance. La sección transversal del navío tiene una forma parecida a la V, poseyendo las superestructuras longitudinales una inclinación transversal de conjunto. Esta inclinación de conjunto da al espacio público principal situado al pie de las superestructuras longitudinales un mejor soleado y crea un espíritu de grados de estadio. En caso de inundación, la forma de conjunto del navío provoca un aumento de la anchura en la línea de flotación cuando el navío se hunde y mejora así sustancialmente la estabilidad del navío, dependiendo ésta directamente de la inercia transversal de flotación. Además, esta forma de conjunto, alejando las masas del eje longitudinal, aumenta el periodo de balanceo del navío y mejora así el confort de los pasajeros.

50 Los planos adjuntos ilustran la invención:

La figura 1 representa en sección transversal el principio de la invención.

55 La figura 2 representa en sección transversal una variante de este principio.

Haciendo referencia a estos planos, el navío comprende una estructura principal (1) cuya parte situada bajo el nivel de la línea de flotación (2) constituye las obras vivas. Las proporciones de las obras vivas son clásicas, adaptadas a las exigencias de confort, de estabilidad y de resistencia al avance. Un espacio público principal abierto o semiabierto de grandes dimensiones (4) está situado sobre la estructura principal (1). El navío comprende unas superestructuras a babor y estribor longitudinales (3) que se elevan con una inclinación transversal de conjunto. Esta inclinación debe ser tal que aumente el soleado del espacio público principal inferior (4) y que aumente sustancialmente la anchura total del navío por encima de la línea de flotación. La relación entre la anchura del navío (5) y la anchura en la línea de flotación (6) puede estar comprendida entre 1,3 y 3, pudiendo el ángulo de abertura medio de la fachada interna (7) estar comprendido entre 15 grados y 60 grados.

65 El navío puede ser fabricado con los materiales y equipos utilizados habitualmente en la construcción de navíos de crucero.

ES 2 322 335 T3

A título de ejemplo no limitativo, el navío puede tener una anchura en la línea de flotación de 32 metros y una anchura total de 58 metros, para una longitud total de 250 metros. Las superestructuras longitudinales y el espacio público principal puede extenderse sobre los 3 cuartos posteriores del navío, estando el cuarto delantero constituido por una zona maciza de cualquier anchura dedicada a unos espacios públicos y al puente. La parte posterior de esta zona maciza que une las superestructuras longitudinales de babor y de estribor puede estar constituida por escalones que creen la forma de conjunto de un anfiteatro. La parte posterior de navío puede estar dispuesta como puerto deportivo.

El navío según la invención está particularmente destinado al crucero.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

1. Navío de crucero o de ocio, que comprende una estructura principal (1) cuya parte situada bajo el nivel de la línea de flotación (2) constituye unas obras vivas de proporciones clásicas, y un espacio público principal (4) situado sobre la estructura principal (1) bordeado por superestructuras longitudinales de babor y estribor (3), **caracterizado** porque estas superestructuras (3) poseen una inclinación transversal de conjunto tal que aumenta el soleado del espacio público principal (4) y aumenta sustancialmente la anchura del navío por encima de la línea de flotación (2).

2. Navío según la reivindicación 1, **caracterizado** porque la relación entre la anchura del navío (5) y la anchura (6) en la línea de flotación (2) está comprendida entre 1,3 y 3.

3. Navío según una de las reivindicaciones 1 y 2, **caracterizado** porque el ángulo de abertura medio de la fachada interna (7) de las superestructuras (3) está comprendido entre 15 grados y 60 grados.

4. Navío según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado** porque dicho espacio público principal (4) está abierto.

5. Navío según una de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado** porque dicho espacio público principal (4) está semiabierto.

FIGURA 1

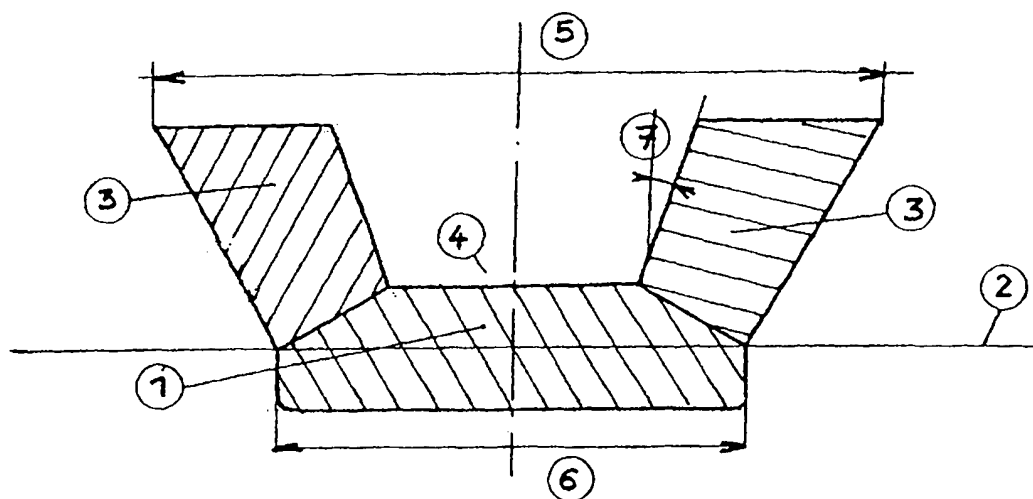


FIGURA 2

