

⑫

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

⑳ Numéro de dépôt: **88401732.8**

⑤① Int. Cl.⁴: **B 63 G 13/00**
B 63 B 27/14

㉔ Date de dépôt: **04.07.88**

③① Priorité: **09.07.87 FR 8709745**

④③ Date de publication de la demande:
11.01.89 Bulletin 89/02

⑥④ Etats contractants désignés: **GB NL SE**

⑦① Demandeur: **SOCIETE NAVALE FRANCAISE DE
FORMATION ET DE CONSEIL (NAVFCO)**
2, Place Rio de Janeiro
F-75008 Paris (FR)

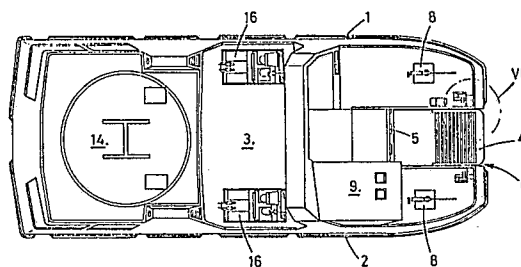
⑦② Inventeur: **Dolivet, Michel Paul Raymond**
28 rue Vignon
F-75009 Paris (FR)

⑦④ Mandataire: **Barnay, André François**
Cabinet Barnay 80 rue Saint-Lazare
F-75009 Paris (FR)

⑤④ **Embarcation d'assaut polyvalente.**

⑤⑦ Cette embarcation est du type catamaran, comprenant deux coques parallèles espacées (1, 2), reliées par un plancher (3) apte à recevoir une charge, et en ce que ladite rampe mobile (4) est constituée par une partie avant dudit plancher (3) comprise entre les deux coques (1, 2), et ledit plancher ou pont (3) constitue une surface continue d'un bord à l'autre de l'embarcation.

FIG. 5



Description

Embarcation d'assaut polyvalente.

La présente invention est relative à une embarcation d'assaut.

Les embarcations d'assaut connues jusqu'à présent sont du type péniche ayant à l'avant une rampe articulée autour d'un axe horizontal pour pouvoir s'abaisser et se relever et s'étendant sur à peu près toute la largeur de l'embarcation, qui présente une section transversale de forme en U sur à peu près la totalité de sa longueur.

Cette forme a été adoptée afin de disposer à l'intérieur de l'embarcation d'un espace dégagé maximum pour la troupe et/ou le matériel à transporter.

Cette conception présente des inconvénients, d'une part en ce qui concerne la rigidité, car une telle forme de coque en U non pontée est facilement déformable en torsion et d'autre part en raison des qualités marines très médiocres de ces formes de coques.

En outre la machinerie et la timonerie se trouvent obligatoirement reléguées à l'extrémité arrière. Ceci ne présente pas d'inconvénient en ce qui concerne la machine, mais est par contre beaucoup plus gênant en ce qui concerne la timonerie, car toute la longueur et la largeur de l'embarcation nécessairement haute de l'avant masquent la vue à l'homme de barre, gênant ainsi considérablement la manoeuvre.

Enfin, le seul emplacement disponible pour l'armement de l'embarcation est également situé au même endroit, à l'arrière, ce qui limite non seulement sa puissance en raison du manque d'espace et de la proximité de la timonerie, mais également son efficacité.

Il est en effet nécessaire de pouvoir couvrir le débarquement, par exemple d'un commando, ou la mise à terre d'un matériel, par un appui-feu le plus efficace possible, qui ne peut être assuré par une pièce située à l'arrière, dont le champ de tir est réduit et pour laquelle la zone de plageage est masquée.

L'invention a pour but de remédier à ces inconvénients en réalisant une embarcation d'assaut polyvalente ayant d'excellentes qualités marines, pouvant également se déplacer sur des plans d'eau difficiles, et constituant également une excellente plate-forme de tir.

Elle a pour objet à cet effet une embarcation d'assaut à rampe avant relevable caractérisée en ce qu'elle est du type catamaran, comportant deux coques espacées reliées par un plancher, et en ce que ladite rampe relevable est constituée par une partie avant dudit plancher comprise entre les deux coques.

Suivant une autre caractéristique de l'invention, chaque coque comporte un pontage avant adapté pour recevoir une ou plusieurs armes automatiques ou une pièce d'artillerie légère.

La description qui va suivre, en regard des dessins annexés à titre d'exemples non limitatifs, permettra de bien comprendre comment l'invention peut être mise en pratique.

La figure 1 est une vue en élévation latérale d'une embarcation d'assaut suivant l'invention.

La figure 2 est une vue en coupe longitudinale de l'une des coques de l'embarcation.

La figure 3 est une vue de face de l'embarcation, montrant la rampe abaissée.

La figure 4 est une vue d'arrière.

La figure 5 est une vue en plan.

La figure 6 est une vue partielle montrant l'agencement d'un exemple de mécanisme de manoeuvre de la rampe.

En se référant au dessin, l'embarcation d'assaut suivant l'invention est du type multicoques "catamaran" comportant deux coques parallèles espacées 1 et 2 réunies par un plancher, ou pont 3 s'étendant d'un même niveau du côté babord de la coque babord 1 au côté tribord de la coque tribord 2, fournissant ainsi une surface utile de chargement qui représente la surface totale, en plan de l'embarcation, à l'exception de la seule partie du plancher située entre les étraves des deux coques, qui constitue la rampe mobile 4 de l'embarcation.

La rampe mobile 4 est articulée autour d'un axe horizontal transversal 5 et est formée par la partie avant du pont 3 située entre la ligne d'étrave 6 et la partie où les coques atteignent la plus grande largeur hors-tout de l'embarcation (maitre-bau).

La partie du pontage avant de chaque coque 1, 2, sur une longueur à peu près égale à celle de la rampe mobile 4, est renforcée comme représenté en 7 (figure 2) pour recevoir un affût d'une pièce d'artillerie légère 8, ou autre arme automatique.

D'une façon avantageuse un abri de navigation 9 est aménagé, par exemple sur la coque tribord, sur un plancher surélevé 10 au-dessus du plancher 3 de charge, immédiatement en arrière de la pièce 8, dégageant ainsi un champ de vision panoramique très étendu.

Un compartiment moteur 11 est également aménagé à l'arrière de chaque coque, l'embarcation étant de préférence propulsée par un dispositif à réaction de fluide du type "hydrojet" 12 permettant à l'embarcation de circuler même dans les marécages.

On comprend bien entendu que l'invention n'est pas limitée à ce mode de propulsion, et que la machine motrice de l'embarcation peut être d'un type quelconque.

Les volumes des coques 1 et 2 peuvent être utilisés suivant les besoins des missions, soit comme soutes, soit comme logement pour l'équipage et/ou les passagers comme représenté en 13.

La partie arrière du pont S est par exemple couverte par une plate-forme 14 renforcée pour permettre le transport et/ou l'atterrissage d'un hélicoptère 15, tout en ménageant au-dessus une hauteur suffisante pour loger des camions 16.

De préférence, il est prévu des quilles d'échouage 17 sous les deux coques.

La figure 6 montre un exemple d'un système de relevage 18 pour la rampe 4, qui comprend un petit

treuil (par exemple électrique) 19 enroulant ou déroulant sur son tambour une chaîne 20 dont une extrémité est frappée sur un angle avant de la rampe mobile 4. Un treuil 19 est prévu sur l'avant de chaque coque 1, 2.

L'embarcation d'assaut suivant l'invention est apte à circuler dans les eaux peu profondes, en mer comme en rivière, comme en eaux profondes en raison de son faible tirant d'eau et de sa stabilité intrinsèque et de ses qualités marines, ainsi même que dans les marais grâce à un système propulseur sans hélices.

8. Embarcation suivant la revendication 7, caractérisée en ce que chaque coque (1, 2) comporte une soute et/ou un logement d'équipage (13).

Revendications

1. Embarcation d'assaut du type à rampe avant abattante, caractérisée en ce qu'elle est du type catamaran comportant deux coques parallèles distinctes espacées (1, 2) reliées par un plancher (3) formant un pont principal s'étendant d'un même niveau du côté babord de la coque babord (1) au côté tribord de la coque tribord (2) et adapté pour recevoir une charge à transporter et représentant la surface totale en plan de l'embarcation, ladite rampe mobile (4) étant constituée par une partie dudit pont (3) comprise entre les deux coques (1, 2).

2. Embarcation suivant la revendication 1, caractérisée en ce que ladite rampe mobile (4) est articulée sur un axe horizontal transversal (5) sur le pont (3) et est constituée par la partie avant de celui-ci située entre la ligne d'étrave (6) et le maître-bau des coques (1, 2).

3. Embarcation suivant la revendication 1, caractérisée en ce que ledit pont (3) comporte un renforcement (7) dans sa partie recouvrant l'avant de chaque coque (1, 2) sur une longueur égale à celle de la rampe (4).

4. Embarcation suivant la revendication 3, caractérisée en ce qu'elle comporte une arme automatique ou une pièce d'artillerie légère (8) montée à l'avant de chaque coque sur ladite partie renforcée (7) du pont (3).

5. Embarcation suivant la revendication 4, caractérisée en ce qu'elle comporte un premier plancher ou pont supérieur (10) au-dessus du pont de chargement (3), situé immédiatement en arrière de ladite pièce (8) et un abri de navigation (9) monté sur ledit plancher surélevé (10).

6. Embarcation suivant la revendication 5, caractérisée en ce qu'elle comporte un second plancher, ou pont, supérieur formant une plate-forme (14) renforcée, au-dessus de la partie arrière du pont (3), adaptée pour permettre le transport et/ou l'atterrissage d'un hélicoptère (15).

7. Embarcation suivant l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisée en ce que ladite rampe (4) est relevée et abaissée au moyen d'un treuil (19) ou autre appareil approprié monté sur l'avant de chaque coque.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

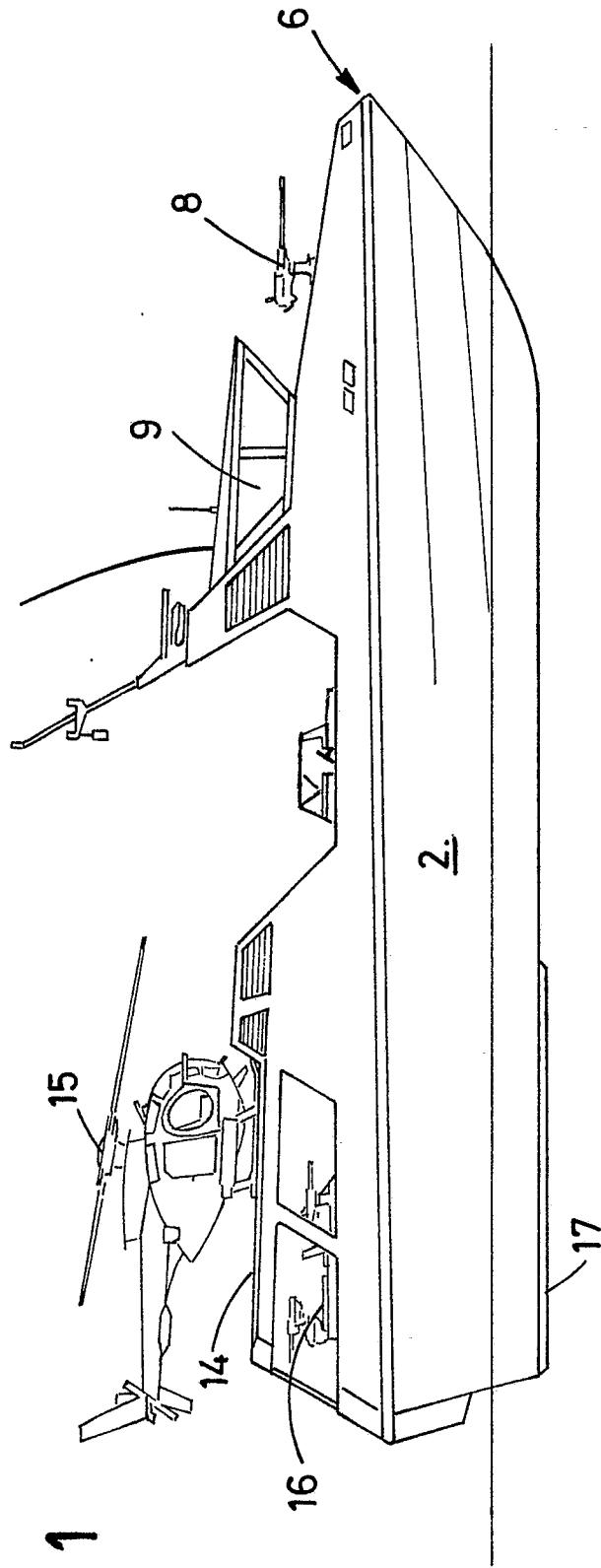


Fig. 1

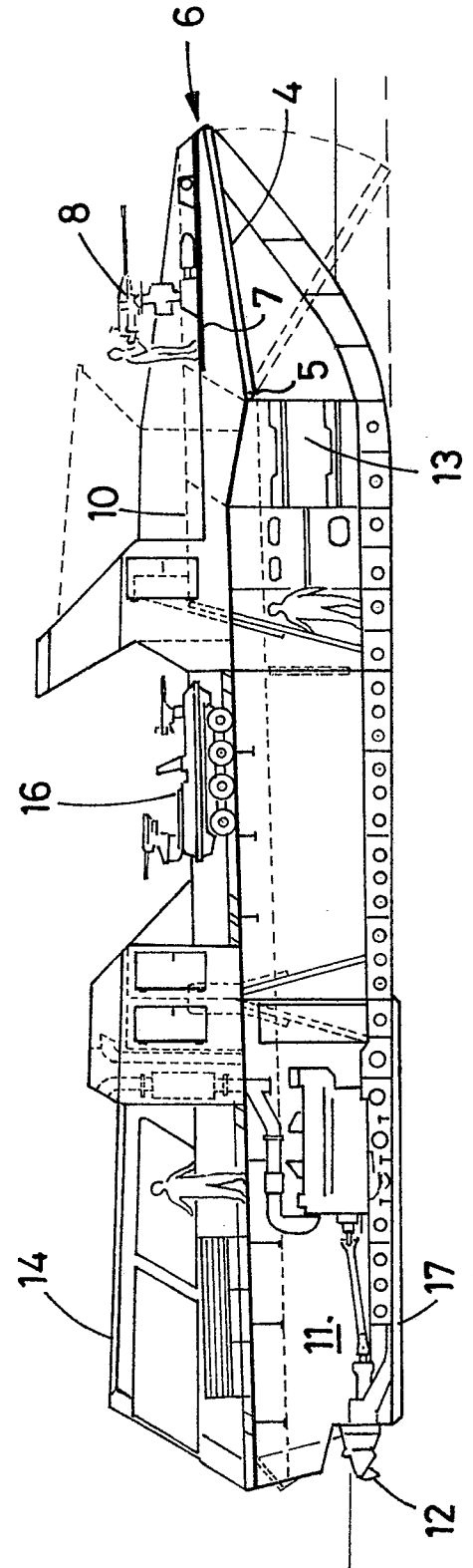


FIG. 2

FIG. 3

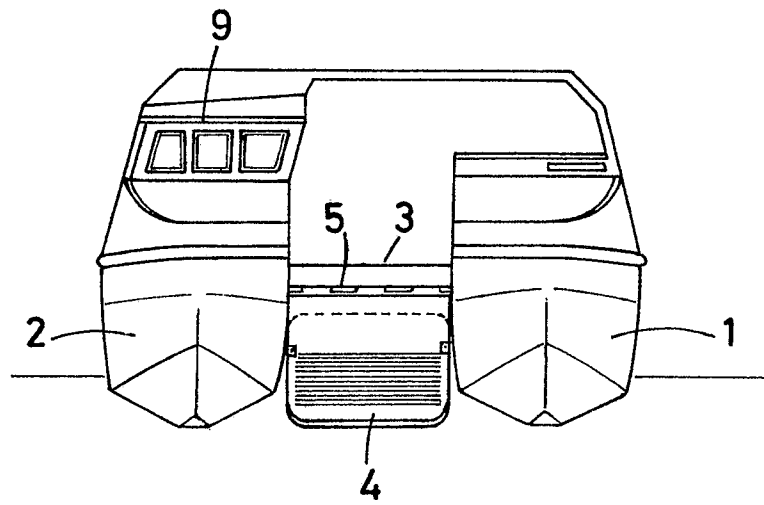


FIG. 4

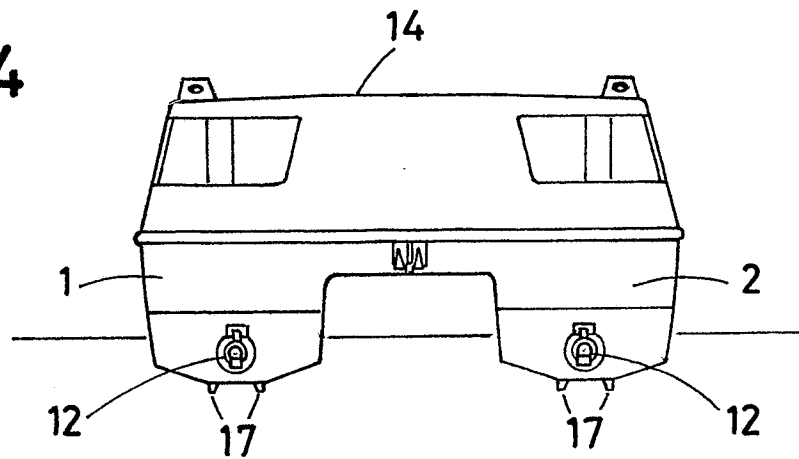


FIG. 6

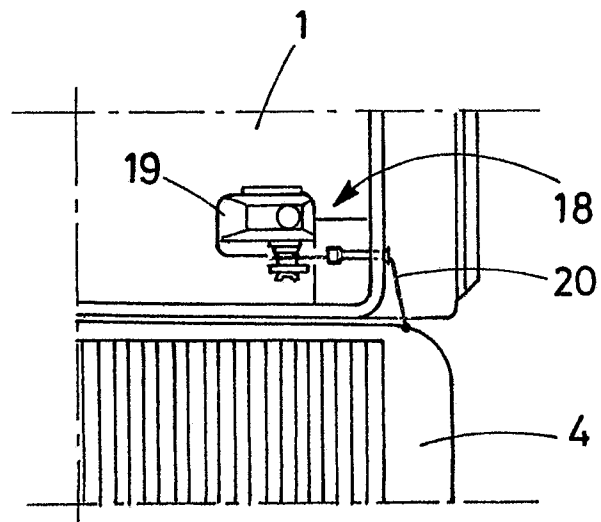
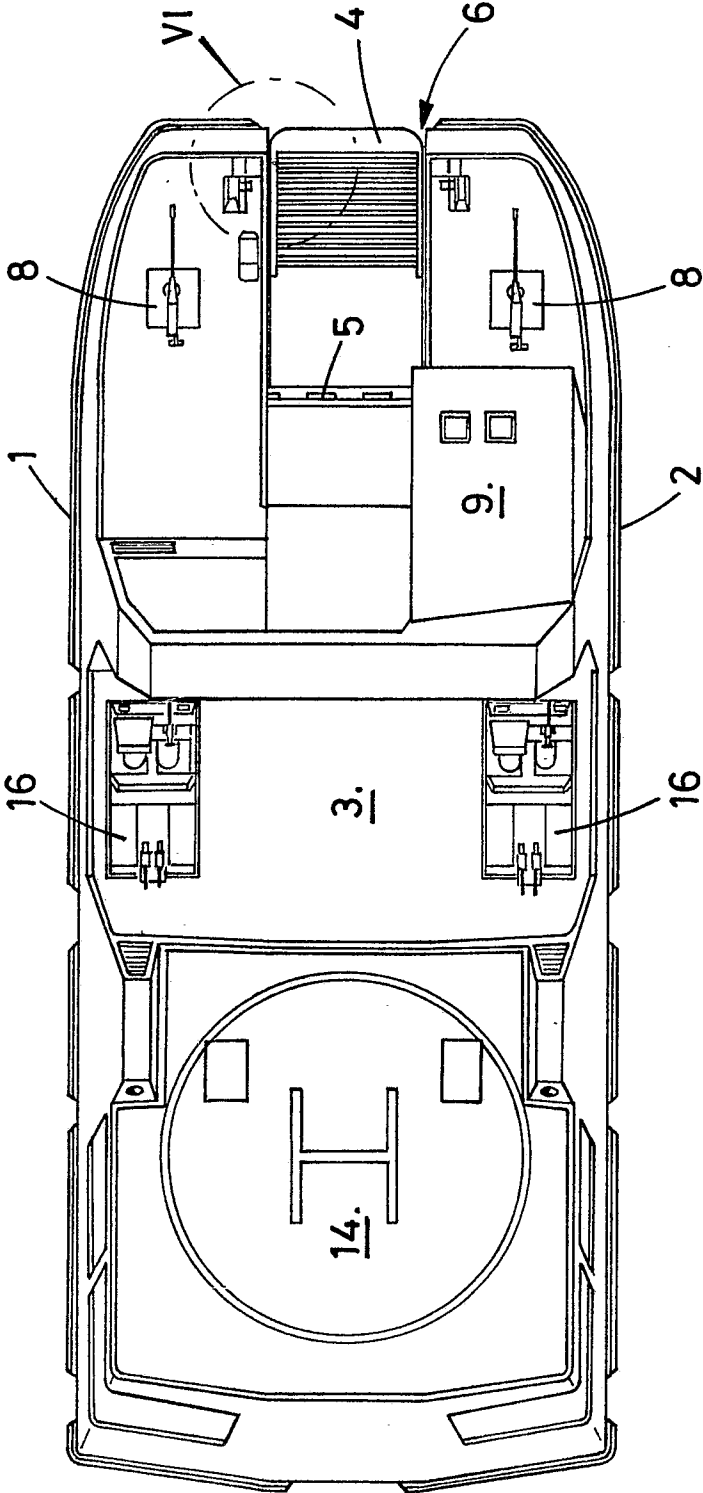


FIG. 5





Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande

EP 88 40 1732

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl.4)
Y	FR-A-2 076 846 (CHANTIERS NAVALS FRANCO-BELGES) * En entier * ---	1-3	B 63 G 13/00 B 63 B 27/14
Y	US-A-3 470 839 (FAUL) * En entier * ---	1-3	
A	FR-A-2 418 147 (MARTEC INT.) * En entier * ---	5,6	
A	GB-A-1 402 735 (GREEN) ---		
A	US-A-3 677 212 (GREGOIRE) ---		
A	SHIPBUILDING AND SHIPPING RECORD, vol. 116, no. 10, 11 septembre 1970, page 26; "Workboat with integral buoyancy" -----		
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.4)
			B 63 G B 63 B
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 22-09-1988	Examineur DE SCHEPPER H.P.H.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			