



⑫ **FASCICULE DE BREVET EUROPEEN**

④⑤ Date de publication du fascicule du brevet :
12.01.94 Bulletin 94/02

⑤① Int. Cl.⁵ : **B63B 19/08**

②① Numéro de dépôt : **90911778.0**

②② Date de dépôt : **04.07.90**

⑧⑥ Numéro de dépôt international :
PCT/FR90/00505

⑧⑦ Numéro de publication internationale :
WO 91/00821 24.01.91 Gazette 91/03

⑤④ **BATEAU DE PLAISANCE, A VOILE OU A MOTEUR.**

③⑩ Priorité : **11.07.89 FR 8909660**

④③ Date de publication de la demande :
26.06.91 Bulletin 91/26

④⑤ Mention de la délivrance du brevet :
12.01.94 Bulletin 94/02

⑧④ Etats contractants désignés :
BE DE DK ES GB IT NL SE

⑤⑥ Documents cités :
AU-B- 561 234
US-A- 4 363 349
US-A- 4 833 829
Shipbuilding and Shipping Record, volume
111, No 6, 9 February 1968, (London, GB) page
197 see the whole article

⑦③ Titulaire : **BONNET, Claude**
42, rue des Vals
F-42160 Andrézieux-Bouthéon (FR)

⑦② Inventeur : **BONNET, Claude**
42, rue des Vals
F-42160 Andrézieux-Bouthéon (FR)

⑦④ Mandataire : **Dupuis, François et al**
Cabinet Laurent et Charras, 3 Place de
l'Hôtel-de-Ville, BP 203
F-42005 St. Etienne Cédex 1 (FR)

EP 0 433 441 B1

Il est rappelé que : Dans un délai de neuf mois à compter de la date de publication de la mention de la délivrance du brevet européen toute personne peut faire opposition au brevet européen délivré, auprès de l'Office européen des brevets. L'opposition doit être formée par écrit et motivée. Elle n'est réputée formée qu'après paiement de la taxe d'opposition (Art. 99(1) Convention sur le brevet européen).

Description

L'invention se rattache au secteur technique de la construction de bateaux.

Les bateaux de plaisance sont construits avec une coque (1) réalisée en tous matériaux appropriés tels que le bois, le plastique ou autres, agencée sur sa périphérie pour recevoir par assemblage le pont (2) fabriqué indépendamment. Cet assemblage de la coque et du pont s'effectue le long d'un plan de joint (3), tel qu'illustré figure 1, par collage ou tout autre procédé connu. Le plan de joint peut être plan (4) (figure 2), incurvé vers le haut (figure 3), selon la référence (5), incurvé vers le bas (figure 4) selon la référence (6) ou comporter un décrochement (7) (figure 5).

Cette technique d'assemblage oblige à positionner les hublots (8) et autres ouvertures similaires de part et d'autre de la ligne de plan de joint. Compte tenu du profil de la partie de pont et de la surface de la coque au-dessus de la ligne de flottaison, on limite considérablement la surface et la position des hublots ou autres ouvertures ou panneaux transparents et donc l'agrément intérieur du bateau.

Un tel exemple est connu de US-A-4833829.

L'invention s'est fixée pour but de remédier à ces inconvénients.

Le problème que se propose de résoudre l'invention est de créer un nouveau concept de construction des bateaux en leur conférant une esthétique nouvelle, une plus grande visibilité et un meilleur agrément à l'intérieur du bateau.

Un autre problème que se propose de résoudre l'invention est de donner une plus grande liberté à la conception et à la réalisation des hublots ou autres moyens d'éclairage.

De tels problèmes sont résolus en ce que le bateau, qui, d'une manière connue, comprend une coque et un pont séparés par un plan de joint, présente le long du pourtour périphérique du plan de joint sur la coque et/ou sur le pont, une ou des échancrures profilées aptes à définir en combinaison par le rapprochement et l'assemblage de la coque et du pont, un encadrement pour recevoir des éléments formant châssis et agencés pour constituer des hublots.

Compte tenu de ces caractéristiques, il apparaît donc possible de séparer la fabrication des formes simples, telles que celles de la coque et du pont, des formes plus complexes telles que celles des hublots. On augmente ainsi les conditions de productivité.

Selon une première forme de réalisation, les problèmes posés sont résolus en ce que les échancrures sont réalisées en regard en chevauchement sur la coque et sur le pont en définissant un double décrochement et sont agencées pour recevoir le ou les éléments formant châssis support de hublot ou de panneaux transparents.

Dans une autre forme de réalisation, les échancrures sont réalisées sur le pont, le ou les éléments

formant châssis venant affleurer sur le plan de joint de la coque.

Toujours selon une autre forme de réalisation, les échancrures sont réalisées sur la coque, le ou les éléments formant châssis venant affleurer sur le plan de joint du pont.

Pour résoudre le problème posé d'assurer la fixation des éléments formant le châssis des hublots, ces derniers sont assemblés dans les échancrures correspondantes de la coque et/ou du pont, par collage.

Avantageusement, pour résoudre le problème posé de rationaliser les fabrications, les éléments formant châssis, sont intégrés sous forme d'inserts lors de la fabrication du pont ou de la coque selon le profil de ces derniers pour constituer avec l'un ou l'autre une seule pièce avant l'assemblage final de la coque et du pont.

Un autre problème que se propose de résoudre l'invention est de pouvoir assurer l'ouverture du ou des hublots. Un tel problème est résolu en ce que la partie d'encadrement formant châssis est agencée avec une partie hublot articulée à sa base par charnière autorisant une ouverture par le haut et une ventilation.

Pour fixer l'objet de l'invention illustré d'une manière non limitative aux dessins où :

- la figure 1 est une vue en perspective avant assemblage du pont sur la coque d'un bateau selon l'art antérieur,
- les figures 2, 3, 4 et 5 sont des vues de côté à caractère schématique illustrant différentes positions du plan de joint d'un bateau selon l'art antérieur,
- la figure 6 est une vue en perspective avant assemblage de la coque et du pont selon l'invention,
- la figure 7 est une vue de côté selon la figure 6 après assemblage,
- la figure 8 est une vue partielle en coupe transversale au droit d'un hublot tel que conçu selon l'invention.

Selon l'invention, le bateau présente le long du pourtour périphérique de jointement sur la coque (10) et/ou sur le pont (11) une ou des échancrures (10.1) (11.1) profilées disposées en regard et susceptibles de définir entre elles un encadrement pour recevoir des éléments (9) formant châssis, disposés à chevauchement ou alignement sur le plan de joint (12) défini par le rapprochement et assemblage de la coque et du pont. Les éléments (9) forment un châssis et sont agencés pour constituer et recevoir la partie hublot ou panneaux transparents du bateau.

Ainsi qu'il apparaît aux dessins dans une mise en oeuvre où les échancrures sont disposées sur le pont et sur la coque, le double décrochement, défini par les échancrures du plan de joint entre la coque et le pont, permet une adaptation du profil de l'encadrement ou

châssis. Ce profil peut être très varié et permet une augmentation très nette de la surface potentielle de visibilité en étant réparti simultanément sur la coque et sur le pont. Ainsi, en fonction du profil et des caractéristiques du bateau, celui-ci peut comprendre une ou plusieurs zones de décrochement avec ou non des profils variés.

Comme le montre la figure 6, l'élément d'encadrement (9) ou châssis présente selon le profil du pont en particulier, une forme sensiblement en L ou une forme sensiblement plane et régulière (figure 7) ou curviligne ou autres. La forme de l'encadrement peut être cylindrique ou définir une surface rectangulaire ou autre. Le hublot ou panneau transparent est directement intégré à la pièce à l'élément d'encadrement ou châssis selon les techniques connues. L'encadrement ou châssis est fixé par collage ou autres moyens d'assemblage et peut former éventuellement dépouille pour son assemblage avec la coque et le pont. Selon les figures 6 et 7, la pièce l'élément d'encadrement vient à chevauchement sur le plan de joint.

Il apparait donc que l'élément d'encadrement ou châssis peut être réalisé avec une grande précision et être agencé avec divers aménagements tels que hublots ouvrants, protections solaires intérieure ouies de ventilation, dispositif d'éclairage électrique intégré et autres.

Dans une mise en oeuvre particulière, le ou les éléments d'encadrement ou châssis, fabriqués séparément peuvent être intégrés sous forme d'inserts lors de la fabrication du pont ou de la coque selon le profil de ces derniers pour constituer avec l'un ou l'autre un seul élément avant l'assemblage final de la coque et du pont.

Selon une autre mise en oeuvre en variante de l'invention illustrée figure 8, l'élément d'encadrement vient affleurer sur le plan de joint (13) en particulier de la coque tandis qu'une échancrure a été réalisée sur le pont. L'élément d'encadrement ou châssis (15) est assemblé par les moyens précités. La partie hublot (16) peut être montée articulée à sa base par une charnière (17) autorisant ainsi une ouverture par le haut et une bonne ventilation. Le châssis récepteur du hublot est profilé curviligne en réduisant son débord par rapport à la coque lors de son ouverture.

En variante, l'encadrement peut venir s'adapter dans une échancrure formée sur la coque et venir affleurer et en appui sur la partie en regard du pont.

Les avantages ressortent bien de l'invention. On souligne le nouveau concept de fabrication du bateau qui offre une esthétique nouvelle, un meilleur agrément de l'intérieur, une plus grande visibilité, une fabrication plus adaptée en optimisant la fabrication des formes simples (coque et pont) de celles de pièces plus complexes et de plus petites dimensions constituées par les structures d'encadrement.

Revendications

1. Bateau de plaisance, à voile ou à moteur, comprenant une coque (10) et un pont (11) séparés par un plan de joint, caractérisé en ce que :
 - une ou des échancrures profilées (10.1) (11.1) sont formées le long du pourtour périphérique du plan de joint, sur la coque et sur le pont,
 - cette ou ces échancrures définissent en combinaison, après rapprochement et assemblage de la coque et du pont, un encadrement destiné à recevoir des éléments rapportés (9) formant châssis et agencés pour constituer des hublots.
2. Bateau selon la revendication 1, caractérisé en ce que les échancrures (10.1) (11.1) sont réalisées en regard en chevauchement sur la coque et sur le pont en définissant un double décrochement et sont agencées pour recevoir le ou les éléments formant châssis support de hublot ou de panneaux transparents.
3. Bateau selon la revendication 1, caractérisé en ce que le ou les éléments formants châssis support des hublots ou panneaux transparents sont assemblés par collage.
4. Bateau selon la revendication 1, caractérisé en ce que les éléments formant châssis sont intégrés sous forme d'inserts lors de la fabrication du pont ou de la coque selon le profil de ces derniers pour constituer avec l'un ou l'autre, une seule pièce avant l'assemblage final de la coque et du pont.
5. Bateau selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'élément d'encadrement formant châssis est agencé avec une partie hublot (16) articulée à sa base par charnière (17) autorisant une ouverture par le haut et une ventilation.

Patentansprüche

1. Sportboot, ausgeführt als Segel- oder Motorboot, bestehend aus Rumpf (10) und Deck (11), die an einer Trennebene geteilt sind, dadurch gekennzeichnet, daß:
 - ein bzw. mehrere profilverstärkte Ausschnitte (10.1) (11.1) vom äußeren Umfang der Trennebene her in den Rumpf und ins Deck eingearbeitet sind,
 - dieser Ausschnitt bzw. diese Ausschnitte nach Zusammenführung und -bau von Rumpf und Deck miteinander einen Rahmen zur Aufnahme von Einsatzteilen (9) be-

stimmen, die eine Einfassung bilden und lukenförmig angeordnet sind.

2. Boot nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausschnitte (10.1) (11.1) an Rumpf und Deck einander gegenüberliegend und überlappend als doppelter Absatz ausgeführt und so angeordnet sind, daß sie das bzw. die Bauelemente, die die Einfassung zum Aufsetzen von Luken bzw. durchsichtiger Platten bilden, aufnehmen können. 5 10
3. Boot nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das bzw. die Bauelemente, die als Einfassung zum Aufsetzen von Luken bzw. durchsichtiger Platten ausgebildet sind, beim Zusammenbau geklebt werden. 15
4. Boot nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Bauelemente der Lukeneinfassung bei der Herstellung des Rumpfs bzw. des Decks entsprechend deren Formgebung in Form von Einlege­teilen (Inserts) so eingearbeitet werden, daß sie vor dem endgültigen Zusammenbau von Rumpf und Deck fest mit einem von beiden verbunden sind. 20 25
5. Boot nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß am Rahmenteil der Lukeneinfassung ein unten durch ein Scharnier (17) gelenkig verbundenes Lukenteil (16) angeordnet ist, das zum Lüften nach oben hin geöffnet werden kann. 30

35

Claims

1. Pleasure craft of the sailboat or motorboat type comprising a hull (10) and a deck (11) separated by a flash line, characterized in that: 40
 - one or more profiled openings (10.1) (11.1) are recessed in the flash line periphery of both the hull and the deck,
 - when the hull and the deck are fitted together and assembled, the openings thus formed are fitted with the separate parts (9) acting as frames for lodging portholes. 45
2. Boat as claimed in claim 1, characterized in that the recessed hull and deck openings (10.1) (11.1) are made to face and mate so as to be fitted with one or more parts constituting a porthole or transparent hatch frame. 50
3. Boat as claimed in claim 1, characterized in that the parts constituting the porthole or transparent hatch frame are assembled by glueing. 55
4. Boat as claimed in claim 1, characterized in that

the parts constituting the frame are incorporated as inserts mating the profile of the deck or the hull during the construction of the latter components to form an integral part with either prior to the final assembly of the hull and the deck.

5. Boat as claimed in claim 1, characterized in that the framing part is fitted with a porthole (16) hinged at the bottom (17) so that it can be opened at the top and be used for ventilating purposes.

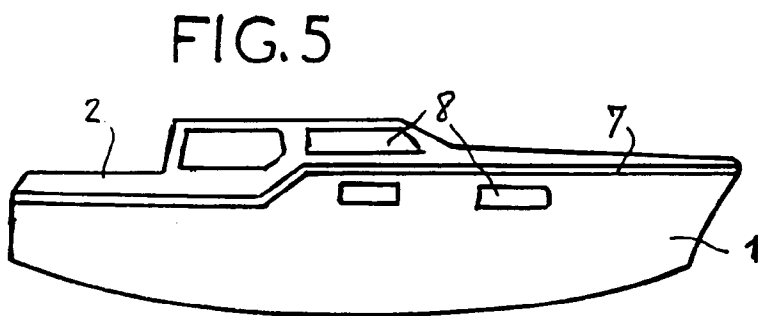
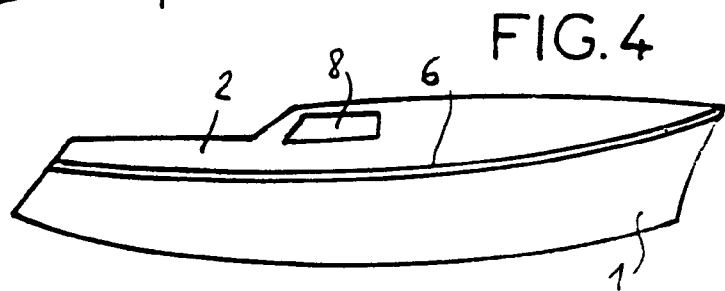
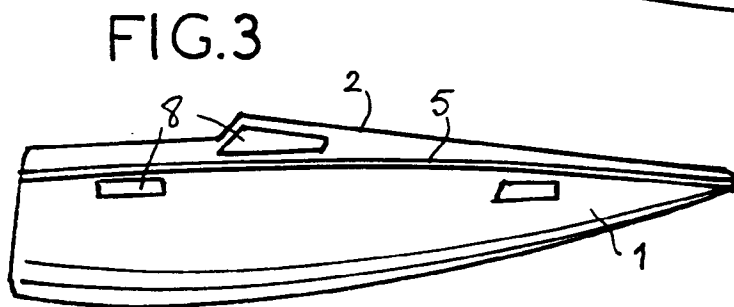
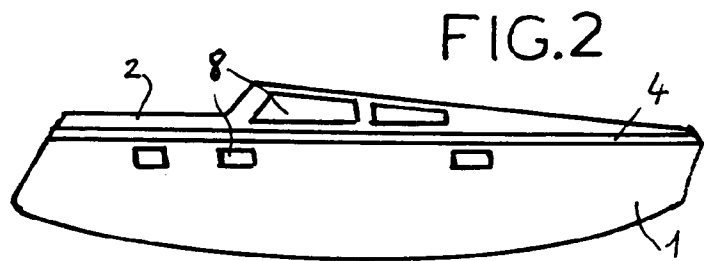
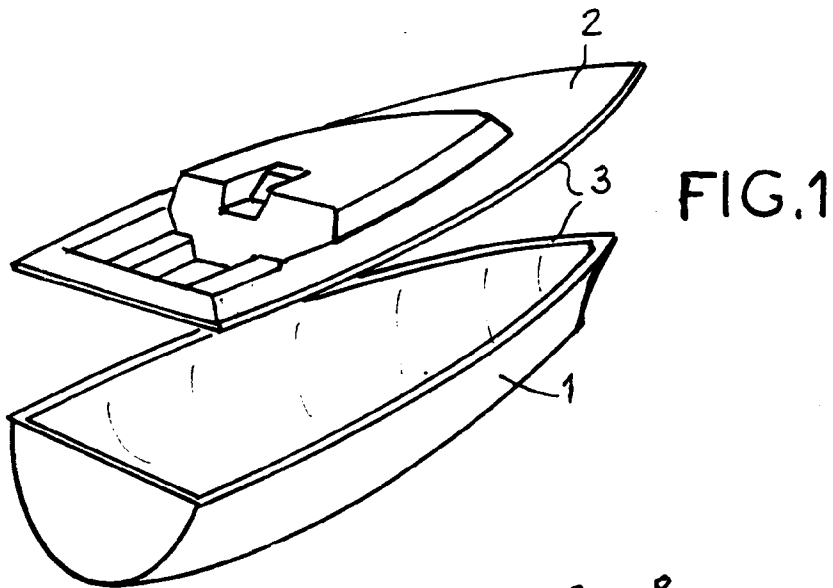


FIG.6

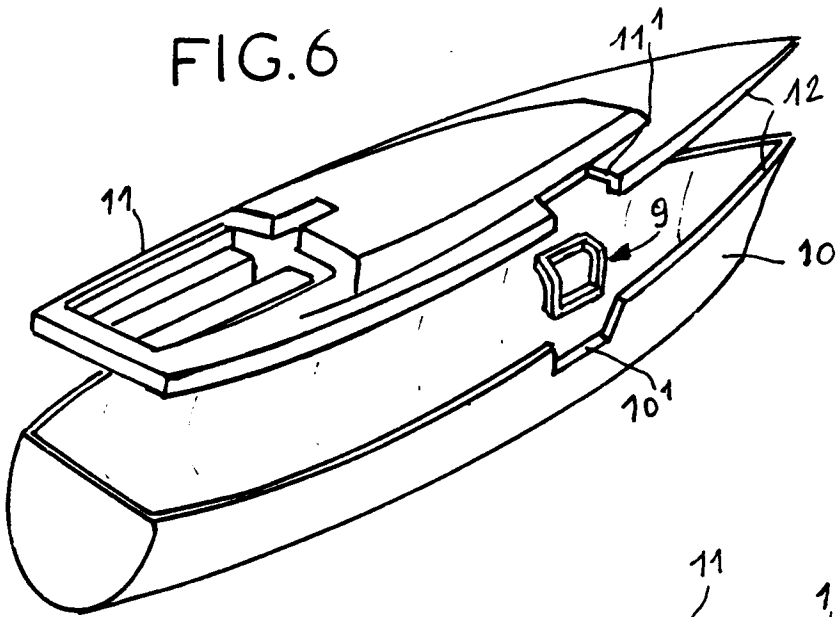


FIG.7

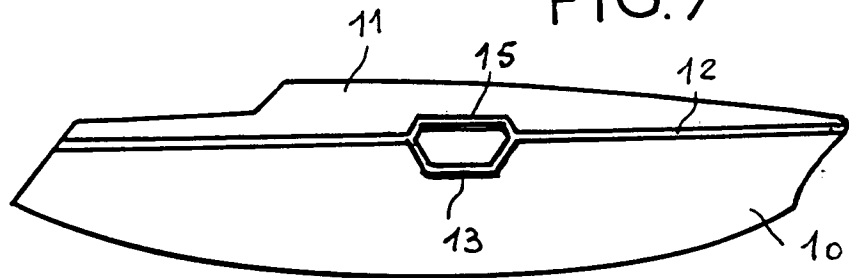


FIG.8

