



(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:
02.04.2008 Bulletin 2008/14

(51) Int Cl.:
B63B 17/02 (2006.01)

(21) Numéro de dépôt: **07291119.1**

(22) Date de dépôt: **20.09.2007**

(84) Etats contractants désignés:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL PL PT RO SE SI SK TR
Etats d'extension désignés:
AL BA HR MK YU

(30) Priorité: **27.09.2006 IT GE20060094**

(71) Demandeur: **Chantiers Jeanneau**
85500 Les Herbiers (FR)

(72) Inventeur: **Garroni Carbonara, Vittorio**
16128 Genova (IT)

(74) Mandataire: **Priori, Enrico et al**
Cabinet Orès
36, rue de St. Pétersbourg
75008 Paris (FR)

(54) **Embarcation de plaisance avec cabine de pilotage**

(57) Embarcation (1) de plaisance de type comprenant un logement (4) de pilotage fermé sur le toit et sur les trois côtés et portant une ouverture (402) d'accès à l'arrière, caractérisée par le fait qu'au niveau de ladite ouverture (402) se trouve un châssis (7) de support d'une plaque (5) coulissante entre au moins une première position totalement abaissée d'accès de ladite ouverture (402) et au moins une seconde position totalement levée

de fermeture de ladite ouverture (402), ladite plaque (5) étant dotée de dispositifs d'actionnement (11, 14) qui en permettent un coulissement rapide entre lesdites première et deuxième positions d'accès et de fermeture et un logement (6) escamotable de ladite plaque (5) étant ménagé dans la coque (101) de l'embarcation (1) dans ladite première position totalement abaissée d'accès à la cabine (4) de pilotage.

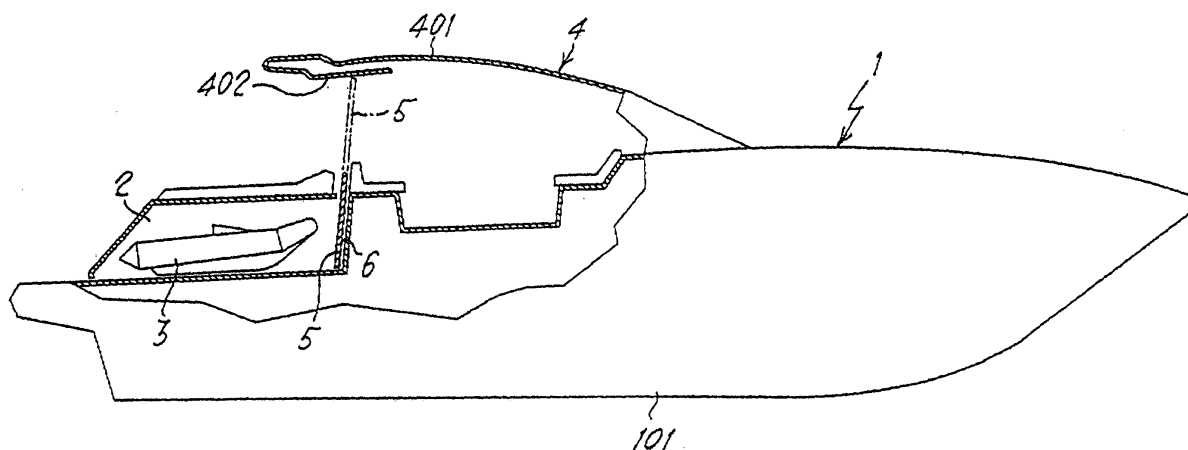


Fig. 1

Description

[0001] La présente invention concerne les embarcations de plaisance du type dit à « semi-cabine » dotées d'une cabine de pilotage, fermée sur trois côtés recouverts d'un « toit » et ouverte à l'arrière. Cette cabine de pilotage, si les dimensions sont suffisantes, peut également abriter des fauteuils, des divans ou similaires. L'un des principaux inconvénients de ces embarcations de plaisance est que la cabine de pilotage, même si elle peut abriter ces divans, est inhabitable, dans la mesure où elle est totalement ouverte à l'arrière.

[0002] Le but de la présente invention est donc de réaliser une porte pour cabines d'embarcations de plaisance qui permette à la cabine de pilotage de ces embarcations d'être transformée, le cas échéant, en une pièce fermée et habitable, qui puisse être ouvert et fermé de façon simple et rapide et en outre, dans la position ouverte, qui prenne le moins de place possible dans l'embarcation.

[0003] Cet objectif est atteint par la présente invention, en positionnant au niveau du côté arrière ouvert de la cabine de pilotage, un châssis de support d'une plaque coulissante entre au moins une première position totalement abaissée d'accès à ladite ouverture et au moins une seconde position totalement levée de fermeture de ladite ouverture ; ladite plaque est munie de systèmes d'actionnement qui en permettent un coulisement rapide entre lesdites première et deuxième positions d'accès et de fermeture et dans la coque de l'embarcation, se trouve un logement permettant d'escamoter ladite plaque dans ladite première position totalement abaissée d'accès à la cabine de pilotage.

[0004] Selon des modes de réalisation particuliers de l'invention :

- L'embarcation peut être dotée, vers la poupe par rapport à ladite cabine, d'un logement de remisage d'un canot pneumatique de sauvetage, et ledit logement de la plaque peut être ménagé entre ladite cabine de pilotage et ledit logement de remisage.
- Ladite plaque peut être réalisée en un matériau transparent, comme le polyméthylméthacrylate, le verre ou similaire.
- Ladite plaque peut comprendre, en sa partie inférieure, une traverse de raidissement coopérant avec lesdits dispositifs d'actionnement de levage et d'abaissement de la plaque.
- Ledit châssis de support de la plaque, positionné sur ladite ouverture de la cabine (4), peut comprendre deux montants latéraux reliés, au niveau de leurs extrémités inférieures, à une base, lesdits montants latéraux étant dotés, à l'intérieur, d'une glissière de coulisement de ladite plaque.
- Lesdits montants latéraux et ladite base du châssis de support peuvent être creux à l'intérieur et être traversés par un câble renvoyé sur une série de poulies positionnées à proximité des extrémités supérieures et inférieures desdits montants latéraux, la-

dite traverse de raidissement étant dotée, aux extrémités, de bras perpendiculaires à celle-ci et orientés dans des directions opposées par rapport à celle-ci et ledit câble étant renvoyé sur lesdites poulies de façon à présenter dans chaque montant latéral et dans ladite base une première branche fixée à l'un desdits bras, positionné au niveau d'un des montants latéraux et une seconde branche fixée sur l'autre bras, positionné au niveau de l'autre montant latéral.

- Lesdits dispositifs d'actionnement peuvent comprendre un vérin articulé à une extrémité, au moyen d'un premier axe, à la base dudit châssis de support et à l'autre extrémité, au moyen d'un second axe, à un bras de levage de la plaque portant à une extrémité au moins un rouleau couissant le long de ladite traverse et articulé, à l'autre extrémité, à l'un des montants latéraux au moyen d'un axe correspondant.
- Ladite plaque peut présenter un bord supérieur convenablement arqué de façon à suivre le profil de la structure de couverture de la cabine.

[0005] D'autres caractéristiques et avantages de la présente invention seront mieux compris au cours de la description suivante, donnée à simple titre d'exemple non limitatif et se référant aux dessins joints, dans lesquels :

- la figure 1 illustre une vue en élévation latérale et partiellement en coupe d'une embarcation avec cabine dotée d'une porte de fermeture de la cabine de pilotage selon la présente invention ;
- la figure 2 illustre une vue frontale de la présente porte munie d'une plaque pouvant coulisser, au moyen des glissières et d'un dispositif d'équilibrage du coulisement, dans un châssis de support prévu au niveau de l'ouverture d'accès de cette cabine ;
- la figure 3 illustre une autre vue frontale de la présente porte, munie d'un dispositif de levage et d'abaissement de la plaque coulissante le long du châssis de support correspondant ; et
- la figure 4 illustre une vue en perspective du dispositif d'équilibrage du coulisement de la plaque de la présente porte.

[0006] En se référant aux dessins joints et en particulier à la figure 1, on indique par 1 une embarcation de plaisance comprenant une coque 101 sur laquelle, vers la poupe, est ménagé un logement 2 de remisage d'un canot pneumatique 3 de sauvetage. Sur cette coque 101 est en outre positionnée une cabine 4 de pilotage, fermée à l'avant, supérieurement et latéralement par une structure 401 de couverture et présentant à l'arrière une ouverture 402 d'accès. Au niveau de cette ouverture 402, est prévue une plaque coulissante 5 de fermeture et d'ouverture de la cabine, selon la présente invention. Sur la figure, sont illustrées les deux positions limites de cette

plaque coulissante 5, à savoir la position totalement abaissée, illustrée par des traits continus et en coupe, et la position totalement levée, illustrée en pointillés. Dans la position illustrée en pointillés, la plaque 5 permet de transformer la cabine 4 en une pièce fermée et habitable, tandis que dans la position abaissée, cette plaque 5 disparaît dans un logement ad hoc 6, ménagé dans la coque 101 de l'embarcation et de préférence entre le logement 2 de remisage du canot pneumatique 3 et la cabine 4.

[0007] La plaque 5, visible frontalement sur la figure 2, est de préférence transparente, réalisée par exemple en polyméthylméthacrylate, en verre ou similaire. Cette plaque 5 présente un bord supérieur 501 convenablement arqué pour s'adapter à la forme de la structure 401 de couverture de la cabine 4, au niveau de l'ouverture d'accès 402 correspondante. Cette plaque 5 est insérée dans un châssis 7 de support comprenant deux montants latéraux 701 et une base 702. Chacun de ces montants latéraux 701 est doté vers l'intérieur d'une glissière, dans laquelle est inséré le bord latéral correspondant de la plaque 5. Ladite plaque 5 est fixée au niveau inférieur à une traverse 8 de raidissement à laquelle est fixé, comme sera montré ci-après, un câble de traction 9, qui traverse les montants latéraux 701 et la base 702 du châssis 7 de support, au moyen de poulies 10 de renvoi, positionnées au niveau du sommet et de l'extrémité inférieure des deux montants latéraux 701.

[0008] Sur la figure 3 est illustré le dispositif d'abaissement et de levage de la plaque coulissante 5, le long des glissières du châssis 7 de support. Ce dispositif comprend des systèmes d'actionnement, comme par exemple un vérin 11 à air comprimé relié à l'extrémité inférieure à la base 702 du châssis 7 grâce à un axe 12 par rapport auquel ce vérin 11 peut tourner selon un certain angle et à l'extrémité supérieure, au moyen d'un autre axe 13, à un bras 14 de levage de la plaque 5. Ce bras 14 est doté, à une extrémité, d'un rouleau 15 couissant le long du bord inférieur de la traverse 8 de raidissement de la plaque 5 et à l'autre extrémité, il est relié, au moyen d'un axe 16, qui en permet une certaine rotation, au montant 701 du châssis le plus proche de l'axe 12 de fixation de l'extrémité inférieure du vérin 11. Cet axe 16 de rotation du bras 14, en outre, est positionné sur ce montant 701 à une hauteur inférieure par rapport à la traverse 8 de raidissement. Par des traits continus, le dispositif de levage et la plaque 5 sont illustrés avec la traverse correspondante 8 en position totalement soulevée, tandis qu'en pointillés sont illustrés le dispositif de levage et la plaque 5 avec la traverse correspondante 8 en position totalement abaissée. Ce vérin 11 peut être, comme on l'a dit, à air comprimé, hydraulique ou similaire et en outre il peut être relié à des moyens électromécaniques qui en commandent l'actionnement, même à distance.

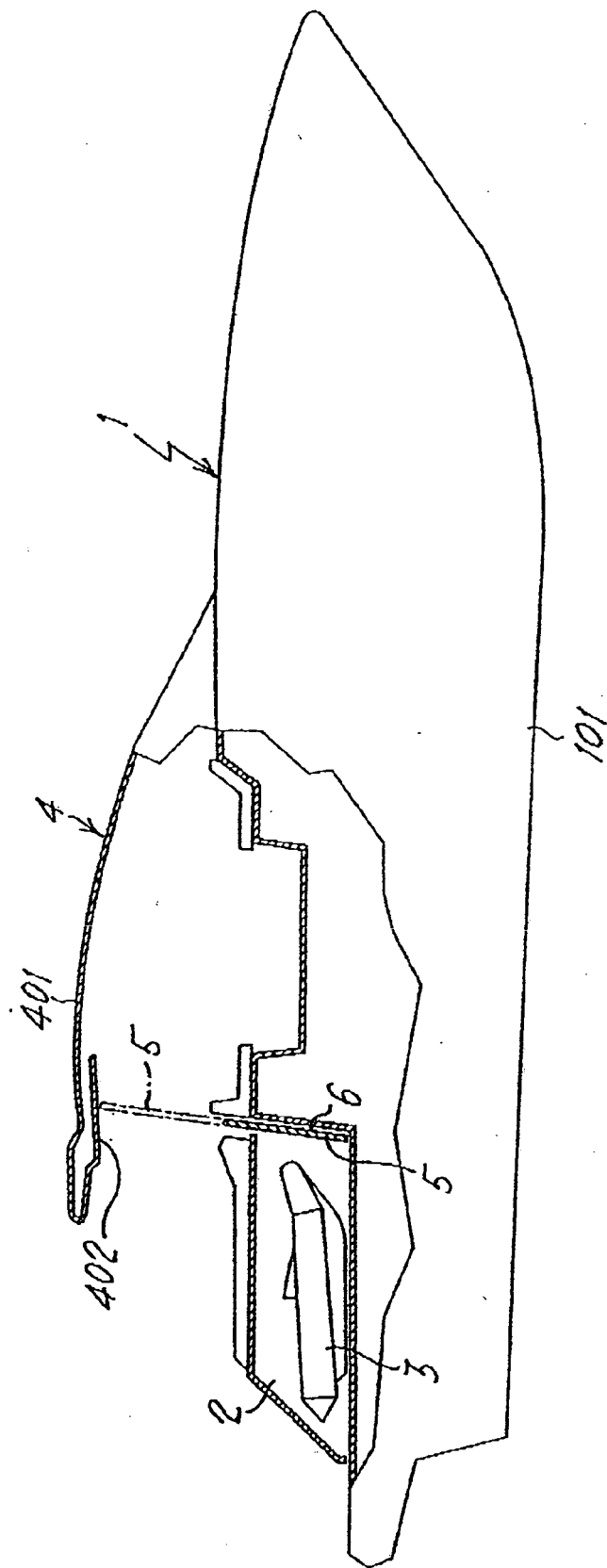
[0009] Sur la figure 4, on peut observer dans le détail le dispositif d'équilibrage du coulisement du panneau 5, le long des glissières 703, prévu de façon à éviter que les bords latéraux de ce panneau 5 ne puissent se désaligner par rapport à ces glissières 703, et donc se coin-

cer, quand le dispositif de levage décrit sur la figure 3 est actionné. Le câble de traction 9 de ce dispositif d'équilibrage est renvoyé, comme on l'a vu précédemment, sur une série de poulies 10, de sorte que le long des montants latéraux et à la base du châssis de support de la plaque 5, il se dédouble en deux branches 9' et 9'', donc au niveau des extrémités inférieures des montants latéraux, on prévoira une paire de poulies 10 parallèles tandis qu'au niveau des sommets de ces montants latéraux, on prévoira une seule poulie 10. Les extrémités de la traverse 8 de raidissement de la plaque 5, et donc la plaque elle-même, sont ainsi positionnées entre lesdites deux branches 9' et 9'' du câble de traction, le long des deux montants latéraux. Cette traverse 8 est dotée, à une extrémité, d'un premier bras 17' perpendiculaire à celle-ci et orienté vers une branche 9' du câble de traction et à l'autre extrémité d'un second bras 17'' perpendiculaire à celle-ci, et orienté vers l'autre branche 9'' du câble de traction. Ces branches 9' et 9'' du câble de traction sont fixées respectivement à ce premier bras 17' et à ce second bras 17'', qui, nécessairement, par rapport à la traverse 8, sont orientés dans des directions opposées.

[0010] L'utilisation de la présente porte dotée des dispositifs de guidage et d'équilibrage décrits précédemment peut être comprise en observant les figures indiquées : en supposant que la plaque 5 soit en position abaissée, donc, insérée de manière escamotable dans le logement correspondant 6, ménagé entre le logement 2 de remisage du canot pneumatique 3 et la cabine 4, si l'on souhaite la lever, on actionne le vérin 11, par exemple par une télécommande reliée à des dispositifs électromécaniques adaptés, de sorte que le bras 14 soit tourné autour de l'axe 16 et soulève la plaque 5, grâce au coulisement du rouleau 15 sur le bord inférieur de la traverse 8. Cette plaque 5 parcourra les glissières 703 ménagées à l'intérieur des montants latéraux 701 du châssis 7 de support, jusqu'à la position totalement levée de fermeture de la cabine de pilotage de l'embarcation. Pour éviter que cette plaque 5, pendant le mouvement de coulisement vers le haut ou vers le bas, ne puisse s'incliner, et se coincer dans l'une des glissières du châssis, cette dernière est guidée avantageusement par le dispositif décrit sur la figure 4 : pendant le mouvement de levage de la plaque 5, par exemple, la branche 9' du câble de traction se déplacera dans le sens de la flèche A orientée vers le haut dans le montant latéral 701 gauche, en observant la figure 2, tandis que la branche 9'' se déplacera, simultanément et parallèlement à cette première branche 9', vers le haut dans le sens de la flèche B dans le montant latéral 701 de droite. De cette façon, les deux extrémités de la traverse 8, dans lesquelles sont prévus les bras 17' et 17'', se déplaceront vers le haut, ou vers le bas, de façon parfaitement synchrone, car ladite branche 9' est fixée au bras 17' et ladite branche 9'' est fixée au bras 17''.

Revendications

1. Embarcation (1) de plaisance du type comprenant une cabine (4) de pilotage fermée sur le toit et sur les trois côtés et présentant une ouverture (402) d'accès sur son côté arrière, **caractérisée par le fait qu'**au niveau de ladite ouverture (402), est prévu un châssis (7) de support d'une plaque (5) coulissant entre au moins une première position totalement abaissée d'accès de ladite ouverture (402) et au moins une seconde position totalement levée de fermeture de ladite ouverture (402), ladite plaque (5) étant pourvue de dispositifs d'actionnement (11, 14) qui en permettent un coulisement rapide entre lesdites première et deuxième positions d'accès et de fermeture et un logement (6) d'escamotage de ladite plaque (5) étant ménagé dans la coque (101) de l'embarcation (1) dans ladite première position totalement abaissée d'accès à la cabine (4) de pilotage. 5 10
2. Embarcation selon la revendication 1, **caractérisée par le fait qu'**elle est dotée, vers la poupe par rapport à ladite cabine (4), d'un logement (2) de remisage d'un canot pneumatique (3) de sauvetage et que ledit logement (6) de la plaque (5) est ménagé entre ladite cabine (4) de pilotage et ledit logement (2) de remisage. 15 20
3. Embarcation selon l'une des revendications précédentes, **caractérisée par le fait que** ladite plaque (5) est réalisée en un matériau transparent, comme le polyméthylméthacrylate, le verre ou similaire. 25 30
4. Embarcation selon l'une des revendications précédentes, **caractérisée par le fait que** ladite plaque (5) comprend, en sa partie inférieure, une traverse (8) de raidissement coopérant avec lesdits dispositifs d'actionnement (11, 14) de levage et d'abaissement de la plaque (5). 35 40
5. Embarcation selon l'une des revendications précédentes, **caractérisée par le fait que** ledit châssis (7) de support de la plaque (5), positionné sur ladite ouverture (402) de la cabine (4), comprend deux montants latéraux (701) reliés, au niveau de leurs extrémités inférieures, à une base (702), lesdits montants latéraux (701) étant dotés, à l'intérieur, d'une glissière (703) de coulisement de ladite plaque (5). 45 50
6. Embarcation selon la revendication 5, **caractérisée par le fait que** lesdits montants latéraux (701) et ladite base (702) du châssis (7) de support sont creux à l'intérieur et traversés par un câble (9) renvoyé sur une série de poulies (10) positionnées à proximité des extrémités supérieures et inférieures desdits montants latéraux (701), ladite traverse (8) de raidissement étant dotée, aux extrémités, de bras (17, 17'') perpendiculaires à celle-ci et orientés dans des directions opposées par rapport à celle-ci et ledit câble (9) étant renvoyé sur lesdites poulies (10) de façon à présenter dans chaque montant latéral (701) et dans ladite base une première branche (9') fixée à l'un desdits bras (17'), positionné au niveau d'un des montants latéraux et une seconde branche (9'') fixée sur l'autre bras (17''), positionné au niveau de l'autre montant latéral. 55
7. Embarcation selon l'une des revendications 5 ou 6, **caractérisée par le fait que** lesdits dispositifs d'actionnement comprennent un vérin (11) articulé à une extrémité, au moyen d'un premier axe (12), à la base (702) dudit châssis (7) de support et à l'autre extrémité, au moyen d'un second axe (13), à un bras (14) de levage de la plaque (5) portant à une extrémité au moins un rouleau (15) coulissant le long de ladite traverse (8) et articulé, à l'autre extrémité, à l'un des montants latéraux (701) au moyen d'un axe correspondant (16). 60
8. Embarcation selon l'une des revendications précédentes, **caractérisée par le fait que** ladite plaque (5) présente un bord supérieur (501) convenablement arqué de façon à suivre le profil de la structure (401) de couverture de la cabine (4). 65



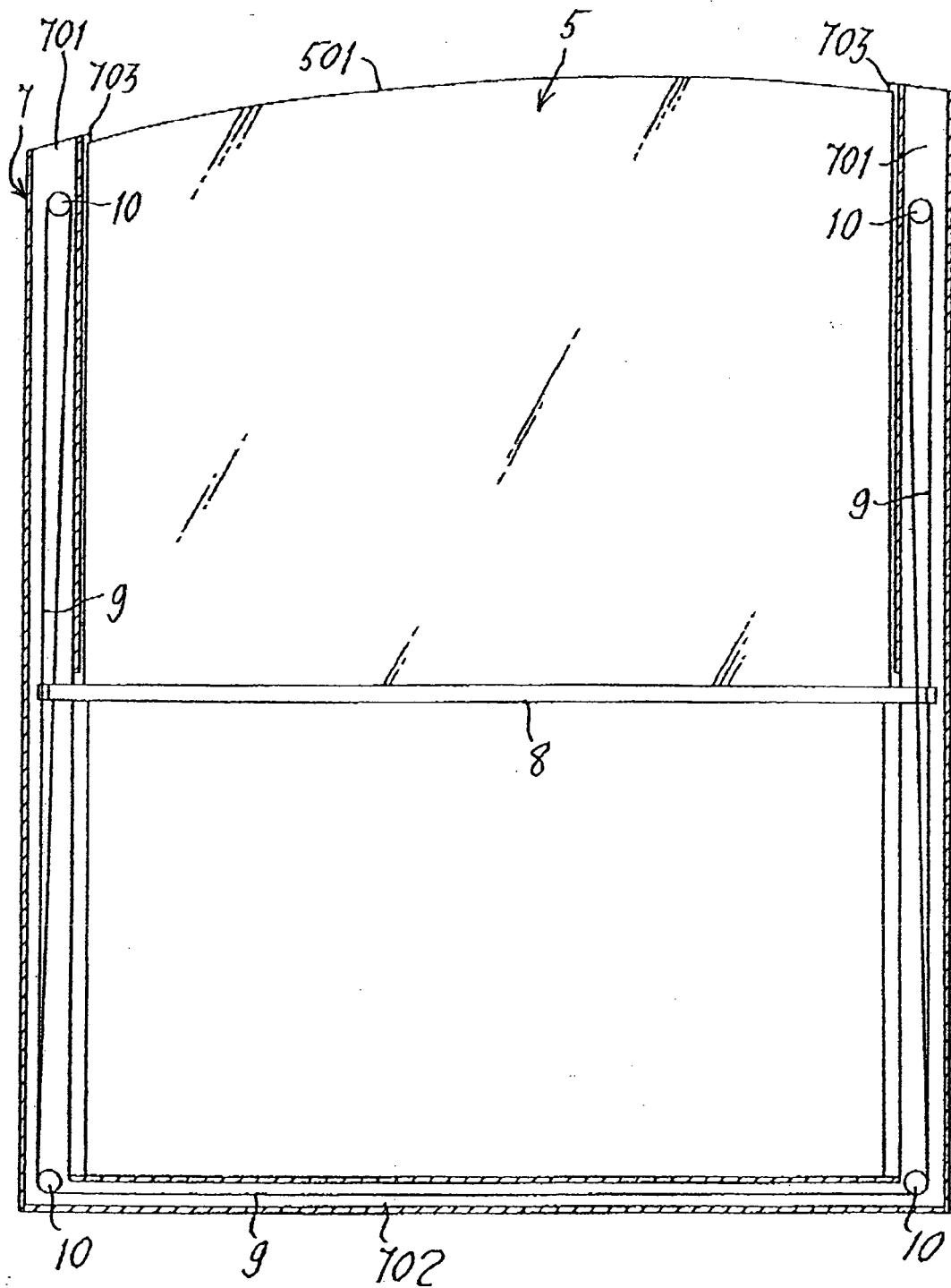


Fig. 2

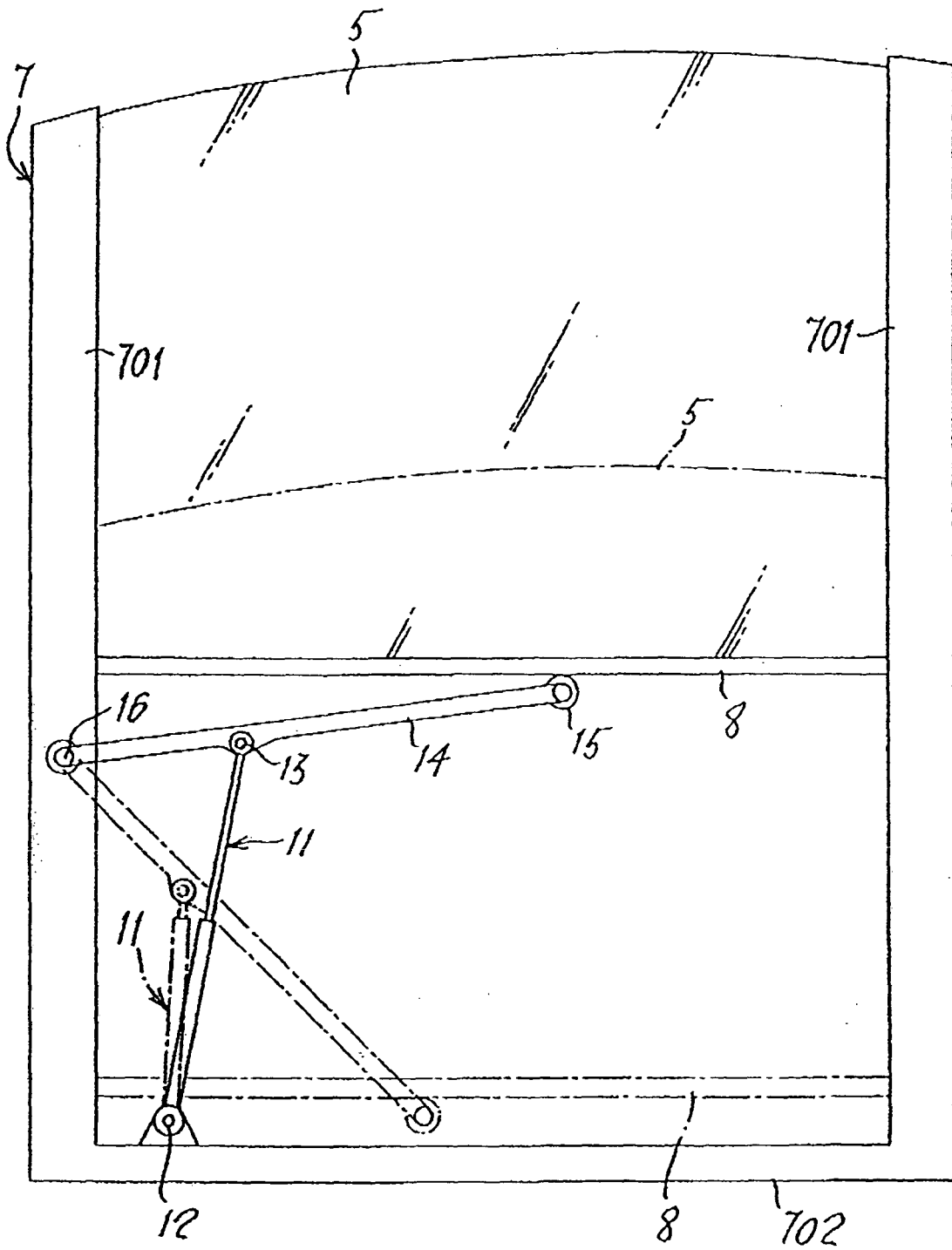
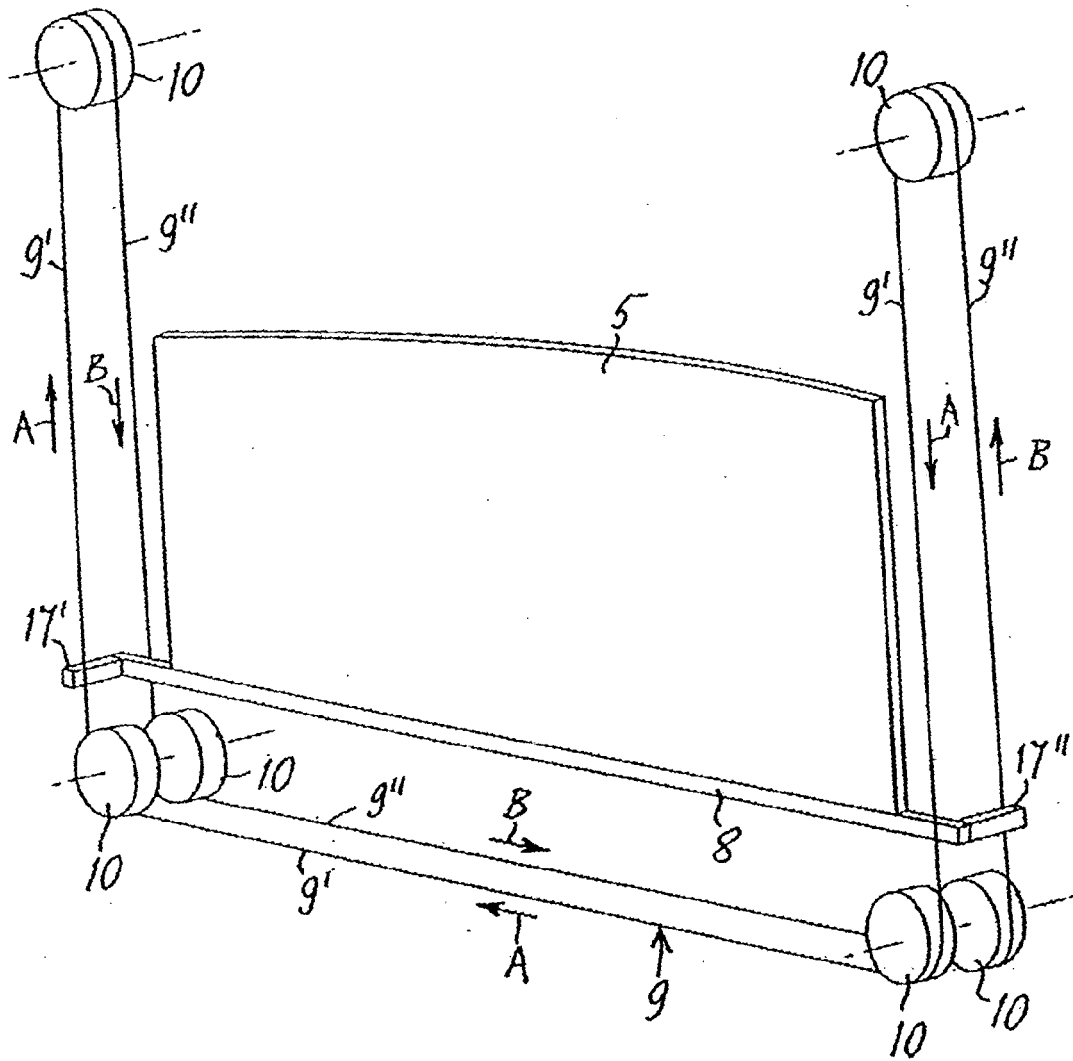


Fig. 3





Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 07 29 1119

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (IPC)
A	US 6 357 379 B1 (MURPHY JR CHARLES [US]) 19 mars 2002 (2002-03-19) * colonne 5, ligne 57 - colonne 13, ligne 64; figures *	1-8	INV. B63B17/02
A	US 5 715 771 A (MURRANT TOM [GB]) 10 février 1998 (1998-02-10) * abrégé; figures 1,2 *	1-8	
A	US 2006/000404 A1 (DOUGHERTY STEPHEN [US]) 5 janvier 2006 (2006-01-05) * abrégé; figures *	1-8	
A	GB 147 326 A (DAVID DUNDAS) 22 juillet 1920 (1920-07-22) * figures *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (IPC)
			B63B
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche Munich		Date d'achèvement de la recherche 17 janvier 2008	Examineur Moya, Eduardo
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			

2

EPO FORM 1503 03-82 (P04C02)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 07 29 1119

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.

Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

17-01-2008

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
US 6357379	B1	19-03-2002	AUCUN	
US 5715771	A	10-02-1998	US 5640924 A	24-06-1997
US 2006000404	A1	05-01-2006	AUCUN	
GB 147326	A	22-07-1920	AUCUN	

EPO FORM P0460

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82