



(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:
17.09.2008 Bulletin 2008/38

(51) Int Cl.:
B63B 7/08 (2006.01) B63B 29/02 (2006.01)

(21) Numéro de dépôt: **08102593.4**

(22) Date de dépôt: **13.03.2008**

(84) Etats contractants désignés:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL NO PL PT RO SE SI SK TR
Etats d'extension désignés:
AL BA MK RS

(30) Priorité: **15.03.2007 FR 0701866**

(71) Demandeur: **Scannapieco, Laurent**
13007 Marseille (FR)

(72) Inventeur: **Scannapieco, Laurent**
13007 Marseille (FR)

(74) Mandataire: **Roman, Alexis**
Cabinet Roman
B.P. 2224
13207 Marseille Cedex 01 (FR)

(54) **Bateau équipé d'un dispositif de cabine amovible**

(57) La présente invention a pour objet un bateau équipé d'un dispositif de cabine amovible, ladite cabine étant formée par une structure gonflable, se caractérisant par le fait que ladite structure gonflable comporte :

- un premier boudin (1) destiné à être en contact avec le plancher (30) du bateau, ledit premier boudin ayant la forme d'un 'U' ouvert et configuré pour se positionner entre les parois latérales internes (31 a, 31 b) dudit bateau,

- des seconds boudins (2a, 2b, 2c) fixés audit premier boudin et agencés sous forme d'arches supportant une toile de protection (4),

et par le fait qu'une fois la structure gonflée, l'écartement externe entre les branches latérales du premier boudin (1) est supérieur ou égal à l'écartement entre les parois latérales internes (31a, 31b) du bateau, de sorte que lesdites branches latérales se plaquent contre lesdites parois latérales internes.

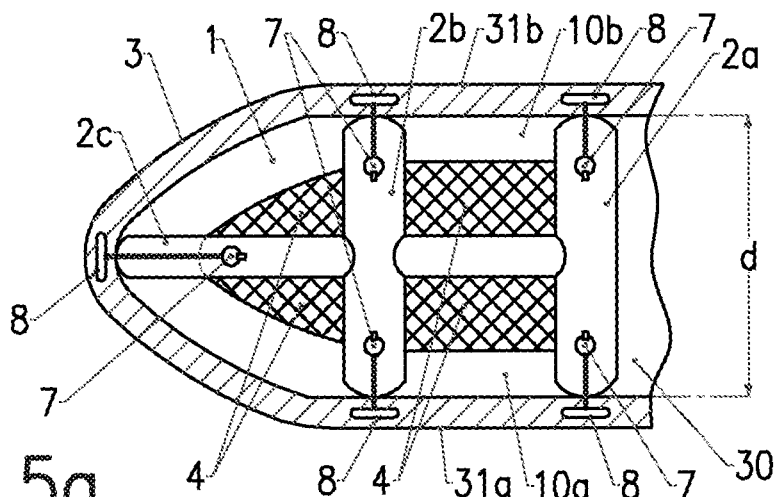


Fig.5a

Description

Domaine technique de l'invention.

[0001] La présente invention a pour objet un dispositif de cabine amovible pour bateau.

[0002] Elle concerne le domaine technique général des tentes ou abris à structure gonflable.

État de la technique.

[0003] Les bateaux sont dits « ouverts » lorsqu'ils ne comportent pas de cabine ou abri permanent. Ce sont généralement des petites embarcations légères et facilement manipulables ayant une coque rigide et/ou gonflable du type Zodiac®.

Lorsqu'on est en mer, il est toutefois avantageux de pouvoir s'abriter dans une cabine pour y dormir, notamment lorsqu'elle est équipée de couchettes, ou se protéger des effets néfastes du soleil et/ou des intempéries. Pour ce faire, il est possible d'aménager des cabines rigides montées de manière définitivement fixe à l'avant des bateaux. Mais dans ce cas, l'utilisateur perd les avantages d'un bateau ouvert, le bateau pouvant devenir encombrant et difficilement manipulable.

[0004] On connaît également des abris amovibles dont la structure est formée d'arceaux métalliques se positionnant dans des logements spécifiques agencés tout le long du bateau. L'utilisateur doit rabattre une bâche sur ces arceaux pour recouvrir totalement le bateau. De telles structures sont par exemple décrites dans les documents US 5.070.807 (LEWIS) ou US 4.766.918 (ODE-KIRK).

Bien qu'efficace, l'emploi de ce type d'abri bâché n'est pas totalement satisfaisant. En effet, le bâchage et le débâchage des arceaux est généralement pénible et rend la mise en place de l'abri laborieuse.

De plus, ces abris nécessitent une installation spécifique qui peut être coûteuse. Les arceaux étant confectionnés sur mesure selon le modèle du bateau, un utilisateur qui change de modèle de bateau doit obligatoirement faire fabriquer de nouveaux arceaux.

Egalement, la structure de l'abri est rigide et encombrante et il n'est généralement pas possible de la ranger dans le bateau par manque de place.

Un autre inconvénient réside dans le fait que malgré la présence de la bâche, les personnes restent en contact avec le fond mouillé du bateau et ne disposent pas de couchettes leur permettant de dormir et/ou se reposer convenablement.

[0005] On connaît par le document WO 99/14454 (CY-RK), une structure gonflable comportant :

- un premier boudin de base ayant une forme rectangulaire, circulaire, ovale, carré, ou de toute autre forme polygonale,
- des seconds boudins fixés audit premier boudin et agencés sous forme d'arches supportant une toile

de protection.

Étant donné que le boudin de base a une forme polygonale fermée, cette structure gonflable a des dimensions qui lui sont propres et peut difficilement être utilisée dans un bateau dont le plancher n'a pas la même configuration.

[0006] On connaît également par le document US 6.623.322 (LESNIAK), une structure gonflable ne comportant pas de boudin destiné à être en contact avec le plancher du bateau. Les arches constitutives de cette structure sont destinées à être fixées sur la partie supérieure des parois latérales du bateau et non à l'intérieur dudit bateau. Les arches ne sont pas supportées par un boudin destiné à être en contact avec le plancher du bateau. Ces arches doivent être maintenues par des organes d'attache spécifiques prévus sur le bateau. En aucun cas elles ne peuvent être maintenues en position dans un bateau ayant une autre configuration ou d'autres dimensions. En effet, la taille de la structure proposée dans ce document doit obligatoirement correspondre à la taille du bateau, les arches devant obligatoirement s'attacher sur les bords du bateau.

[0007] Face aux inconvénients de l'art antérieur, le problème technique principal que vise à résoudre l'invention est de proposer une cabine amovible pouvant être facilement positionnée dans un bateau et rangée avec un minimum de place dans ledit bateau lorsqu'elle n'est pas utilisée.

Un autre but de l'invention est de proposer une cabine amovible pouvant être montée sur une large gamme de bateau.

L'invention a également pour but de proposer une cabine amovible équipée d'une couchette offrant un confort optimal.

L'invention a encore pour but de proposer une cabine amovible de conception simple, peu onéreuse et dont la mise en place est rapide et aisée.

Divulcation de l'invention.

[0008] La solution proposée par l'invention est un bateau équipé d'un dispositif de cabine amovible, ladite cabine étant formée par une structure gonflable comportant :

- un premier boudin destiné à être en contact avec le plancher du bateau, ledit premier boudin ayant la forme d'un 'U' ouvert et configuré pour se positionner entre les parois latérales internes dudit bateau,
- des seconds boudins fixés audit premier boudin et agencés sous forme d'arches supportant une toile de protection.

[0009] Cette structure est également remarquable en ce qu'une fois la structure gonflée, l'écartement externe entre les branches latérales du premier boudin est supérieur ou égal à l'écartement entre les parois latérales

internes du bateau, de sorte que lesdites branches latérales se plaquent contre lesdites parois latérales internes.

La configuration de cette structure permet de facilement positionner la cabine sur le pont d'un bateau, sans aucun effort et sans qu'il soit nécessaire de prévoir des éléments de fixation spécifiques. De plus, du fait qu'elle soit gonflable, la structure se monte et se démonte facilement à volonté. Et une fois dégonflée, cette structure présente un encombrement minimum sur le bateau lorsqu'elle est pliée.

En outre, ces caractéristiques permettent à la cabine gonflable de s'adapter au bateau, quelle que soit la largeur de ce dernier et quelle que soit sa forme intérieure. La cabine revendiquée possède donc une certaine universalité que les cabines de l'art antérieur, et notamment celles décrites dans les documents WO 99/14454 (CY-RK) et US 6.623.322 (LESNIAK), ne possèdent pas.

[0010] Selon une caractéristique avantageuse de l'invention facilitant la mise en position de la structure entre les parois latérales internes du bateau, les branches latérales du premier boudin peuvent être rapprochées manuellement l'une de l'autre, de manière élastique, afin de diminuer l'écartement externe entre lesdites branches.

[0011] Dans une variante de réalisation, lorsque l'écartement des branches latérales du premier boudin n'est pas suffisant pour caler la structure entre les parois latérales internes du bateau, un troisième boudin de calage amovible est agencé entre le premier boudin et lesdites parois latérales.

[0012] Selon une autre caractéristique avantageuse de l'invention optimisant le calage de la cabine dans le bateau, le premier boudin a une forme d'ogive similaire aux formes des parties avant des bateaux.

[0013] Selon encore une autre caractéristique avantageuse de l'invention simplifiant la conception de la structure et permettant à cette dernière d'avoir une bonne tenue avec un nombre restreint d'éléments, les seconds boudins sont agencés de manière à former deux arches parallèles reliant les branches latérales du premier boudin, une troisième arche, perpendiculaire aux deux autres arches, ayant une extrémité reliée à la branche transversale dudit premier boudin, l'autre extrémité étant reliée au sommet de l'une ou des deux autres arches.

[0014] Selon encore une autre caractéristique avantageuse de l'invention permettant de simplifier la mise en forme de la cabine, la structure gonflable est monobloc, les différents boudins communiquent entre eux, de sorte qu'il ne faut qu'une seule valve pour gonfler ladite structure.

[0015] Dans une variante de réalisation, les différents boudins ne communiquent pas entre eux et ont chacun leur propre valve de gonflage. Dans ce cas, pour permettre à l'utilisateur de moduler la configuration de la cabine, les différents boudins sont préférentiellement fixés entre eux de manière amovible par des moyens de fixation temporaire.

[0016] Selon encore une autre caractéristique avanta-

geuse de l'invention permettant d'améliorer à la fois le confort de la cabine et le confort du bateau, un matelas amovible, de forme complémentaire du premier boudin, est agencé dans la cabine de manière à former une couchette permettant d'accueillir des personnes en position allongée pour dormir.

[0017] Selon encore une autre caractéristique avantageuse de l'invention permettant de facilement ôter ou changer la toile de protection en fonction des conditions météorologiques, ladite toile de protection est fixée de manière amovible sur les différents boudins.

[0018] Selon encore une autre caractéristique avantageuse de l'invention permettant de maintenir efficacement la cabine en position dans le bateau, les seconds boudins comportent des moyens de fixation aux attaches dudit bateau.

[0019] Selon encore une autre caractéristique avantageuse de l'invention, une bâche amovible recouvre les seconds boudins de manière à former un double-toit imperméable.

[0020] Selon encore une autre caractéristique avantageuse de l'invention, le bateau comporte un espace de rangement dédié au dispositif de cabine amovible.

[0021] Un autre aspect de l'invention concerne un procédé pour mettre en place le dispositif de cabine amovible dans le bateau conforme aux caractéristiques précédentes, dans lequel :

- on gonfle la structure gonflable,
- on rapproche les deux branches latérales de manière à ce que l'écartement externe devienne inférieur ou égal à l'écartement entre les parois latérales internes du bateau,
- on insère la structure entre les parois latérales internes du bateau,
- on relâche les deux branches latérales pour qu'elles viennent se plaquer contre les parois latérales internes du bateau.

Description des figures.

[0022] D'autres avantages et caractéristiques de l'invention apparaîtront mieux à la lecture de la description d'un mode de réalisation préféré qui va suivre, en référence aux dessins annexés, réalisés à titre d'exemples indicatifs et non limitatifs et sur lesquels :

- la figure 1a est une vue schématique de profil de la structure gonflable conforme à l'invention,
- la figure 1b est une vue schématique de face de la structure gonflable conforme à l'invention,
- la figure 1c est une vue schématique de dessus de la structure gonflable conforme à l'invention,
- la figure 2 est une vue schématique en coupe selon A-A de la structure de la figure 1a,
- la figure 3 est une vue schématique conforme à la figure 2 montrant une configuration du matelas amovible,

- la figure 4a est une vue schématique de profil de la structure gonflable conforme à l'invention positionnée dans un bateau ouvert,
- la figure 4b est une vue schématique de face de la structure gonflable conforme à l'invention positionnée dans un bateau ouvert,
- la figure 5a est une vue schématique de dessus de la structure gonflable conforme à l'invention positionnée dans un premier modèle de bateau ouvert,
- la figure 5b est une vue schématique de dessus de la structure gonflable conforme à l'invention positionnée dans un second modèle de bateau ouvert,
- la figure 6a est une vue schématique de dessus de la structure gonflable conforme à l'invention positionnée dans un troisième modèle de bateau ouvert,
- la figure 6b est une vue schématique de face de la structure gonflable conforme à l'invention positionnée dans le troisième modèle de bateau ouvert représenté à la figure 6a.
- la figure 7a est une vue schématique de profil de la structure gonflable conforme à l'invention, une bâche amovible recouvrant les seconds boudins
- la figure 7b est une vue schématique de derrière de la structure gonflable équipée de la bâche amovible représentée à la figure 7a,
- la figure 7c est une vue schématique de dessus de la structure gonflable équipée de la bâche amovible représentée aux figures 7a et 7b.

Modes de réalisation de l'invention.

[0023] Le dispositif de cabine amovible conforme à l'invention est particulièrement destiné à être positionné dans un bateau ouvert, préférentiellement, mais non nécessairement dans la partie avant de ce dernier pour une optimisation de la place disponible. Toutefois, cette cabine peut également être montée dans un bateau déjà équipé d'une cabine fixe et dont l'utilisateur souhaite un abri temporaire supplémentaire.

La cabine est avantageusement configurée pour recevoir au moins deux personnes, notamment pour dormir ou se reposer.

[0024] En se rapportant aux figures 1a à 1c, 4a et 4b, la cabine est formée par une structure gonflable comportant :

- un premier boudin 1 destiné à être en contact avec le plancher 30 du bateau 3,
- des seconds boudins 2a, 2b, 2c, fixés au premier boudin 1 et agencés sous forme d'arches supportant une toile de protection 4.

[0025] Lorsque la structure est dégonflée, elle peut être facilement pliée et rangée dans le bateau 3 avec un minimum d'encombrement. Le bateau 3 est d'ailleurs avantageusement équipé d'un espace de rangement dédié au dispositif de cabine amovible objet de l'invention. Il peut s'agir d'un coffre ou d'un sac de rangement dis-

posés sur, ou préférentiellement sous, le plancher 30 du bateau 3. L'espace intérieur du bateau est alors laissé libre lorsque la structure est dégonflée, pliée et rangée.

[0026] Les différents boudins, 1, 2a, 2b, 2c, sont préférentiellement réalisés en PVC souple gonflable d'épaisseur comprise entre 0.1 mm et 10 mm. Toutefois, d'autres matériaux gonflables, résistant aux agressions climatiques (soleil, pluie, froid, ...) et chimiques (en particulier les agressions du sel contenu dans l'eau de mer) et convenant à l'homme du métier peuvent être employés.

En pratique, l'utilisateur gonfle la structure à l'aide d'une pompe automatique ou d'un gonfleur manuel et vérifie au toucher la rigidité des différents boudins 1, 2a, 2b, 2c.

[0027] Les boudins, 1, 2a, 2b, 2c, sont reliés entre eux par des procédés classiques tels que le thermo-soudage, le collage, la couture, etc. Ils peuvent être indépendants, c'est-à-dire qu'ils ne communiquent pas entre eux et ont chacun leur propre valve de gonflage. Dans ce cas, on peut prévoir d'utiliser des boudins 1, 2a, 2b, 2c, fixés entre eux de manière amovibles, par des moyens de fixations temporaires du type à bandes à boucles et à crochets (Velcro®), à boutons pressions ou tous autres moyens équivalents, permettant à l'utilisateur de moduler à volonté la configuration de la cabine.

Pour simplifier la mise en forme et l'installation de la cabine, on préfère toutefois prévoir une structure gonflable monobloc dans laquelle les boudins 1, 2a, 2b, 2c, communiquent entre eux, de sorte qu'il ne faille qu'une seule valve pour gonfler ladite structure.

[0028] La toile de protection 4 peut être agencée par dessus les seconds boudins 2a, 2b, 2c, en forme d'arches, ou, comme représentée sur les figures annexées, disposée entre les différents boudins. Elle peut également être disposée au niveau de l'entrée de la cabine de manière à former un espace clos. Des ouvertures (non représentées), formant portes et/ou fenêtres peuvent également être prévues.

La toile 4 est réalisée dans un matériau de type tissu, imperméable ou pas, opaque ou translucide, avantageusement apte à résister aux agressions climatiques et chimiques.

[0029] La toile de protection 4 est fixée de manière permanente sur les différents boudins 1, 2a, 2b, 2c, par des procédés classiques tels que le thermo-soudage, le collage, la couture, etc. Toutefois, la toile 4 peut être fixée de manière amovible sur les différents boudins 1, 2a, 2b, 2c. Cette solution permet à l'utilisateur de changer de toile selon les conditions climatiques. En cas de soleil, la toile 4 pourra par exemple être du type translucide et aérée, du type tulle, et en cas de pluie, on utilisera avantageusement une toile imperméable du type bâche en plastique. La fixation amovible de la toile 4 sur les boudins 1, 2a, 2b, 2c est réalisée par des moyens de fixation du type à boucles et à crochets (Velcro®), à bouton pression fermeture à glissière, ou tout autre moyen équivalent convenant à l'homme du métier.

[0030] En se rapportant aux figures annexées et plus

particulièrement aux figures 4b, 5a et 5b, le premier boudin 1 a la forme d'un 'U' configuré pour se positionner entre les parois latérales internes 31 a, 31 b, du bateau 3. Etant donné que le premier à la forme d'un 'U', il est par nature « ouvert », c'est-à-dire qui ne comporte pas d'élément transversal reliant l'extrémité des branches latérales 10a et 10b. Et préférentiellement, la forme en 'U' du premier boudin 1 est une ogive, similaire aux formes des parties avant des bateaux.

L'emploi d'une forme en 'U' présente un certain nombre d'avantages. Tout d'abord, la majorité des bateaux ont une partie avant ayant sensiblement la même forme. Dans cette configuration, le premier boudin 1 peut donc être facilement positionné dans cette partie avant, en optimisant la place disponible sur le bateau 3 (figure 5a). La structure est gonflée et se met en forme en s'adaptant automatiquement à la forme de la partie avant du bateau 3. Toutefois, et comme représenté sur la figure 5b, même si la partie avant, ou une autre partie, du bateau 3 n'a pas une forme complémentaire du premier boudin 1, la structure peut parfaitement être positionnée dans ledit bateau.

La forme en 'U' permet également de maintenir de manière simple le premier boudin 1 en position dans le bateau 3. En effet, en se rapportant aux figures 2 et 4b, l'écartement externe « D » entre les branches latérales 10a, 10b du premier boudin 1 est avantageusement supérieur ou égal à l'écartement « d » entre les parois latérales internes 31 a, 31 b, du bateau 3. Dans cette configuration, les branches latérales 10a, 10b du premier boudin 1 se compriment et se déforment légèrement pour venir se plaquer parfaitement contre les parois latérales internes 31 a, 31 b du bateau 3 (figure 4b). De cette manière, la structure gonflable est parfaitement maintenue en position dans le bateau 3, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser des moyens d'attache supplémentaires.

[0031] La forme en 'U' permet en outre de faciliter la mise en position de la structure dans le bateau 3. Lorsque l'écartement externe « D » entre les branches latérales 10a, 10b du premier boudin 1 est supérieur à l'écartement « d » entre les parois latérales internes 31 a, 31 b du bateau 3, et si la structure est déjà gonflée, il peut arriver que sa mise en position soit difficile. Les branches latérales 10a, 10b du premier boudin 1 peuvent préférentiellement être rapprochées l'une de l'autre de manière élastique afin de diminuer l'écartement externe « D ». De ce fait, pour la mise en place de la structure, l'utilisateur n'a qu'à rapprocher les deux branches latérales 10a, 10b, du premier boudin 1 de manière à ce que l'écartement externe « D » devienne inférieur ou égal à l'écartement « d ». Dans cette position, l'utilisateur peut facilement insérer la structure entre les parois latérales internes 31 a, 31 b du bateau 3. Une fois que la structure est mise en position, il suffit de relâcher les deux branches latérales 10a, 10b, pour qu'elles viennent se plaquer contre les parois latérales internes 31 a, 31 b.

[0032] Selon le modèle du bateau 3, il peut arriver que l'écartement externe « D » entre les branches latérales

10a, 10b du premier boudin 1 soit inférieur à l'écartement « d » entre les parois latérales internes 31 a, 31 b du bateau 3. Cette situation est par exemple schématisée sur les figures 6a et 6b. Dans ce cas, on prévoit l'utilisation d'un troisième boudin de calage 6. Ce dernier est agencé de manière amovible entre le premier boudin 1 et les parois latérales internes 31 a, 31 b, du bateau 3 de manière à ce que la structure gonflable soit correctement maintenue en position. Toutefois, comme décrit plus loin, lorsque la structure gonflable est équipée de moyens 7 la fixant au bateau 1, l'utilisation du troisième boudin de calage 6 n'est pas essentielle pour maintenir ladite structure en position.

[0033] En se rapportant aux figures annexées, en plus du premier boudin 1, la structure gonflable comporte des seconds boudins 2a, 2b, 2c agencés sous forme d'arches, au dessus dudit premier boudin.

De manière avantageuse, la structure comporte deux arches parallèles 2a et 2b reliant les branches latérales 10a et 10b du premier boudin 1. La première arche 2a relie les deux extrémités des branches latérales 10a et 10b tandis que la seconde arche 2b relie sensiblement le milieu desdites branches latérales. Toutefois, d'autres configurations sont possibles. On peut également prévoir de n'utiliser qu'une seule arche 2a reliant les deux extrémités des branches latérales 10a et 10b du premier boudin 1, mais en pratique, la présence de la seconde arche 2b donne plus de tenue et une meilleure rigidité à la structure gonflable.

Une troisième arche 2c, perpendiculaire aux deux autres arches 2a et 2b complète la structure gonflable pour lui donner une tenue et une rigidité optimale. En se rapportant notamment aux figures 1a et 1c, la troisième arche 2c comporte une extrémité reliée à la branche transversale du premier boudin 1, et une autre extrémité reliée au sommet de l'une, ou des deux, autres arches 2a, 2b. Dans cette configuration, la structure gonflable présente un profil comparable à une demie ogive (figures 1a et 4a), limitant les prises au vent.

Dans le mode de réalisation représenté sur les figures annexées, la troisième arche 2c relie les sommets des deux arches 2a et 2b. Toutefois, on peut prévoir une configuration où la troisième arche 2c ne relie que le sommet de la première arche 2a ou que le sommet de la seconde arche 2b.

[0034] En tout état de cause, la configuration de la structure gonflable ne se limite pas à celles décrites et représentées sur les figures annexées, un nombre inférieur ou supérieur d'arches pouvant être prévu.

[0035] Dans le but de maintenir efficacement la cabine en position dans le bateau 3 et éviter qu'elle ne se déplace lorsque le bateau est en mouvement, les seconds boudins 2a, 2b, 2c comportent avantageusement des moyens de fixations 7 aux attaches 8 dudit bateau. En pratique, on prévoit des anneaux fixés sur les seconds boudins 2a, 2b, 2c, des cordes ou tendeurs reliant lesdits anneaux aux attaches 8 du bateau 3. Toutefois, d'autres moyens de fixation équivalents convenant à l'homme du

métier peuvent être prévus. On peut par exemple prévoir des bandes à boucles fixées sur le premier boudin 1 et coopérant avec des bandes à crochets fixées sur les parois latérales internes 31 a, 31 b et/ou sur le plancher 30 du bateau 3.

[0036] En se rapportant à la figure 3, le dispositif de cabine amovible objet de l'invention comporte avantageusement un matelas amovible 5 de forme complémentaire du premier boudin 1.

Le matelas 5 est destiné à être positionné sur le plancher 30, contre la paroi interne du premier boudin 1. Ce matelas 5 est configuré de manière à former une couchette permettant d'accueillir des personnes en position allongée pour dormir, ce qui améliore le confort de la cabine. Il peut également être positionné à l'extérieur de la cabine et être utilisé de manière autonome, par exemple pour les bains de soleil. Pour optimiser le confort de la cabine, le matelas 5 est en principe configuré pour recevoir au moins deux personnes en position allongée.

De même que pour les boudins 1, 2a, 2b, 2c, le matelas 5 est avantageusement réalisé en PVC souple gonflable d'épaisseur comprise entre 1 mm et 10 mm. En pratique, l'utilisateur gonfle le matelas 5 à l'aide d'une pompe automatique ou d'un gonfleur manuel et vérifie au toucher sa dureté. Le matelas 5 peut toutefois être réalisé dans des matériaux non gonflables, tels que les mousses de polyuréthane ou autres matériaux habituellement employés pour la confection de matelas ou coussin pour bateau.

[0037] En se rapportant aux figures 7a, 7b et 7c, une bâche amovible 9 recouvre les seconds boudins 2a, 2b, 2c, de manière à former un double-toit imperméable. En pratique, la bâche amovible 9 est employée lorsque la toile 4 n'est pas imperméable et qu'il est nécessaire de se protéger contre les intempéries et/ou l'humidité. La bâche amovible 9 est avantageusement fixée sur la troisième arche 2c par des moyens de fixation amovibles du type à boucles et à crochets (Velcro®), à bouton pression, ou tout autre moyen équivalent convenant à l'homme du métier. La bâche 9 est ensuite tendue par l'intermédiaire de cordes ou d'élastiques fixées au bateau et passant par des œillets 90 disposés sur les bords de ladite bâche. Les différents boudins 1, 2a, 2b, 2c peuvent également être équipés de crochets venant s'accrocher dans les œillets 90.

Revendications

1. Bateau équipé d'un dispositif de cabine amovible, ladite cabine étant formée par une structure gonflable,
se caractérisant par le fait que ladite structure gonflable comporte :

- un premier boudin (1) destiné à être en contact avec le plancher (30) du bateau, ledit premier boudin ayant la forme d'un 'U' ouvert et configuré pour se positionner entre les parois latérales

les internes (31 a, 31 b) dudit bateau,

- des seconds boudins (2a, 2b, 2c) fixés audit premier boudin et agencés sous forme d'arches supportant une toile de protection (4),

et **par le fait qu'**une fois la structure gonflée, l'écartement externe (D) entre les branches latérales (10a, 10b) du premier boudin (1) est supérieur ou égal à l'écartement (d) entre les parois latérales internes (31 a, 31 b) du bateau (3), de sorte que lesdites branches latérales se plaquent contre lesdites parois latérales internes.

2. Bateau selon la revendication 1, dans lequel le premier boudin (1) a une forme d'ogive similaire aux formes des parties avant des bateaux.
3. Bateau selon l'une des revendications précédentes, dans lequel les seconds boudins (2a, 2b, 2c) sont agencés de manière à former deux arches parallèles (2a, 2b) reliant les branches latérales (10a, 10b) du premier boudin (1), une troisième arche (2c), perpendiculaire aux deux autres arches, ayant une extrémité reliée à la branche transversale dudit premier boudin, l'autre extrémité étant reliée au sommet de l'une ou des deux autres arches, la structure gonflable présentant un profil comparable à une demie-ogive.
4. Bateau selon l'une des revendications précédentes, dans lequel la structure gonflable est monobloc, les différents boudins (1, 2a, 2b, 2c) communiquant entre eux, de sorte qu'il ne faut qu'une seule valve pour gonfler ladite structure.
5. Bateau selon l'une des revendications 1 à 3, dans lequel les différents boudins (1, 2a, 2b, 2c) ne communiquent pas entre eux et ont chacun leur propre valve de gonflage, lesdits boudins étant fixés entre eux de manière amovible par des moyens de fixation temporaire de façon à pouvoir moduler la configuration de la cabine.
6. Bateau selon l'une des revendications précédentes, dans lequel un matelas (5) amovible de forme complémentaire du premier boudin (1), est agencé dans la cabine de manière à former une couchette permettant d'accueillir des personnes en position allongée pour dormir.
7. Bateau selon l'une des revendications précédentes, dans lequel la toile de protection (4) est fixée de manière amovible sur les différents boudins (1, 2a, 2b, 2c).
8. Bateau selon l'une des revendications précédentes, dans lequel les seconds boudins (2a, 2b, 2c) comportent des moyens de fixations (7) aux attaches (8)

dudit bateau.

9. Bateau selon l'une des revendications précédentes, dans lequel une bâche amovible (9) recouvre les seconds boudins (2a, 2b, 2c) de manière à former un double-toit imperméable. 5
10. Bateau selon l'une des revendications précédentes, comportant un espace de rangement dédié au dispositif de cabine amovible. 10
11. Procédé pour mettre en place le dispositif de cabine amovible dans le bateau conforme aux revendications précédentes, dans lequel : 15
- on gonfle la structure gonflable,
 - on rapproche les deux branches latérales (10a, 10b) de manière à ce que l'écartement externe (D) devienne inférieur ou égal à l'écartement (d) entre les parois latérales internes (31a, 31b) du bateau (3), 20
 - on insère la structure entre les parois latérales internes (31 a, 31 b) du bateau (3),
 - on relâche les deux branches latérales (10a, 10b) pour qu'elles viennent se plaquer contre les parois latérales internes (31 a, 31 b) du bateau (3). 25
- 30
- 35
- 40
- 45
- 50
- 55

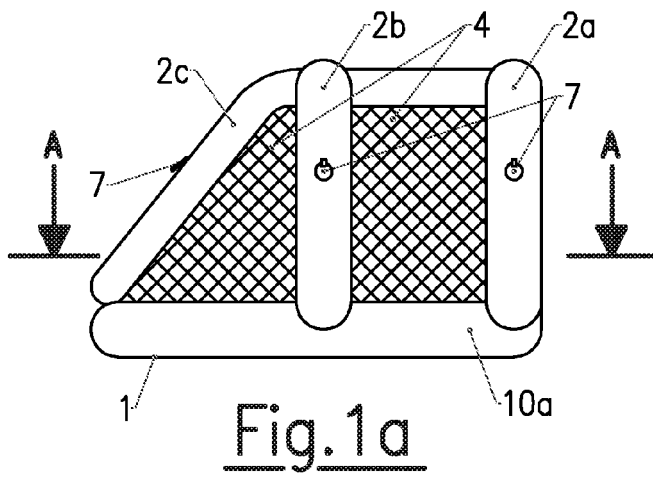


Fig. 1a

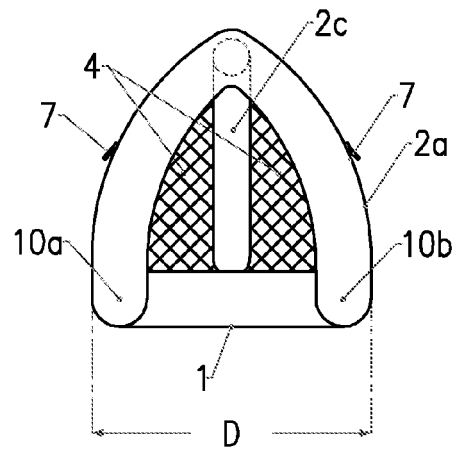


Fig. 1b

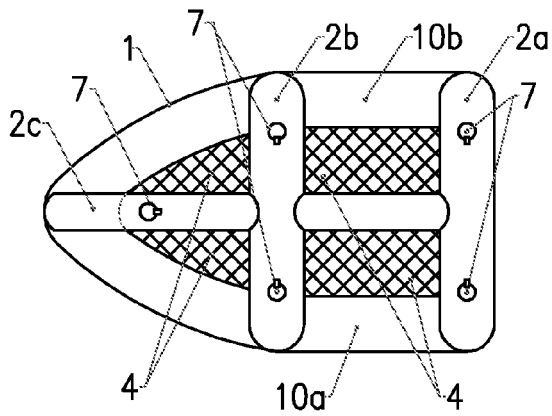


Fig. 1c

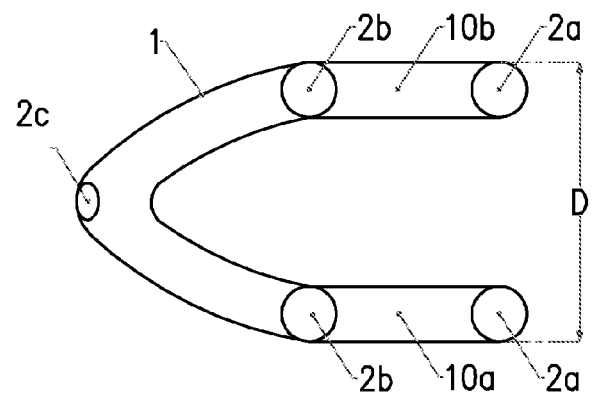


Fig. 2 (A-A)

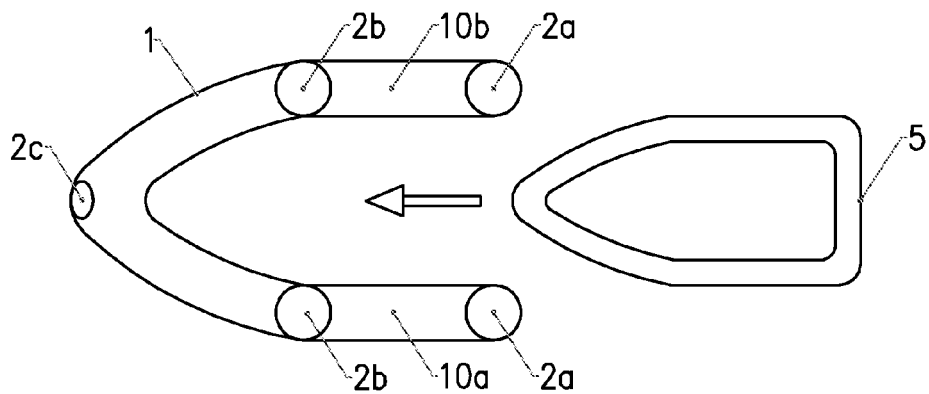


Fig. 3

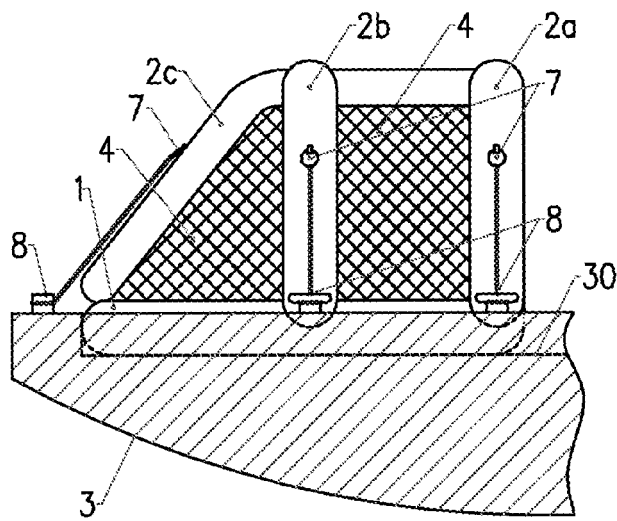


Fig. 4a

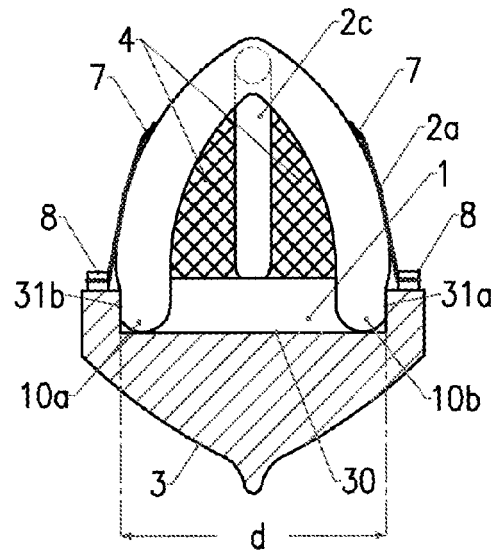


Fig. 4b

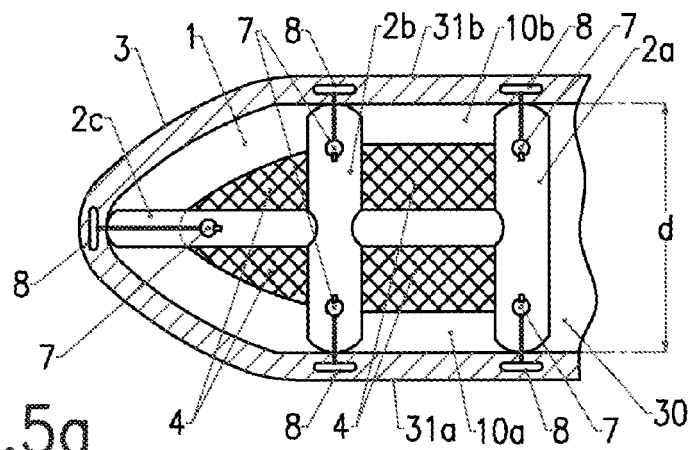


Fig. 5a

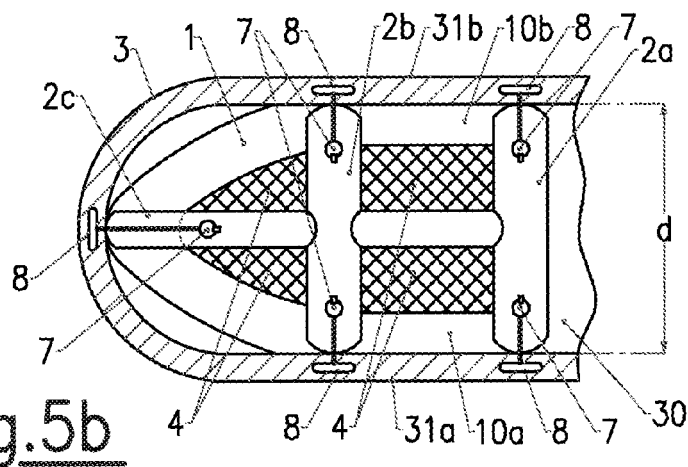


Fig. 5b

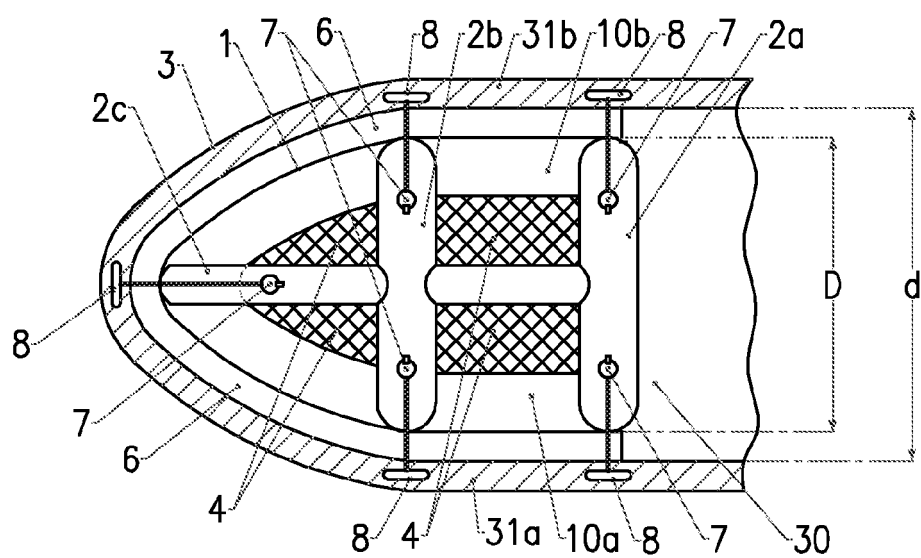


Fig. 6a

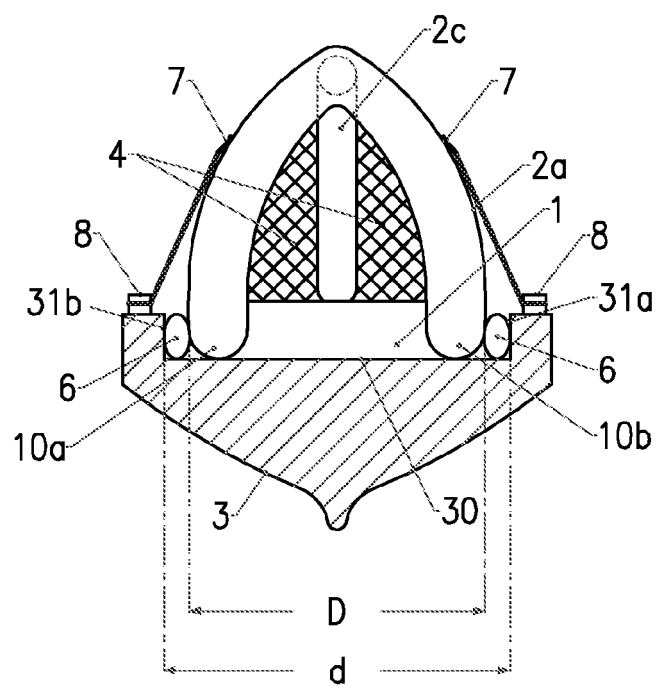


Fig. 6b

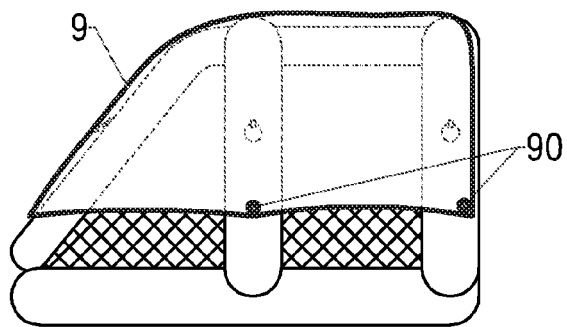


Fig. 7a

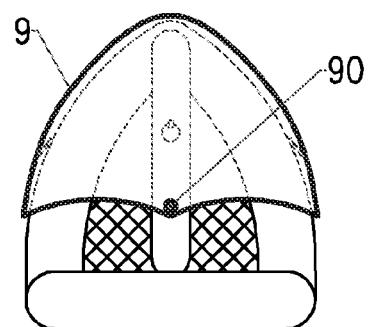


Fig. 7b

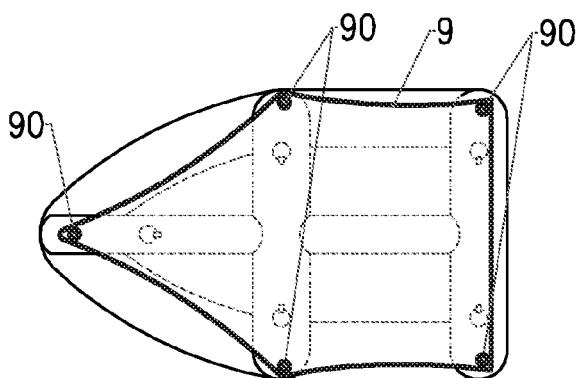


Fig. 7c



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 08 10 2593

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 6 623 322 B1 (LESNIAK STEVE A [US]) 23 septembre 2003 (2003-09-23) * colonne 1, ligne 41 - colonne 2, ligne 4 * * colonne 6, ligne 46 - ligne 61 * * colonne 7, ligne 15 - ligne 18 * * colonne 7, ligne 46 - ligne 59 * * figures * -----	1-11	INV. B63B7/08 B63B29/02
A	US 5 070 807 A (LEWIS MICHAEL L [US]) 10 décembre 1991 (1991-12-10) * colonne 1, ligne 59 - colonne 2, ligne 3 * * colonne 2, ligne 15 - ligne 26 * * figures * -----	1,11	
A	US 4 766 918 A (ODEKIRK W G [US]) 30 août 1988 (1988-08-30) * figures * -----	1,6	
A	WO 99/14454 A (CYRK INC [US]; MCNIFF ERIC J [US]; ROWEN CHRISTOPHER G [US]; CALABRO P) 25 mars 1999 (1999-03-25) * page 3, ligne 14 - ligne 17 * * page 2, ligne 23 - ligne 27 * * page 5, ligne 6 - ligne 11 * * page 8, ligne 27 - ligne 30 * * figures * -----	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (IPC) B63B B63C E04H
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche La Haye		Date d'achèvement de la recherche 16 juillet 2008	Examineur Gardel, Antony
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	

13

EPO FORM 1503 03.82 [F04C02]

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

EP 08 10 2593

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.

16-07-2008

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
US 6623322	B1	23-09-2003	AUCUN	
US 5070807	A	10-12-1991	AUCUN	
US 4766918	A	30-08-1988	AUCUN	
WO 9914454	A	25-03-1999	AU 9573098 A US 5987822 A	05-04-1999 23-11-1999

EPO FORM P0480

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

RÉFÉRENCES CITÉES DANS LA DESCRIPTION

Cette liste de références citées par le demandeur vise uniquement à aider le lecteur et ne fait pas partie du document de brevet européen. Même si le plus grand soin a été accordé à sa conception, des erreurs ou des omissions ne peuvent être exclues et l'OEB décline toute responsabilité à cet égard.

Documents brevets cités dans la description

- US 5070807 A, LEWIS [0004]
- US 4766918 A, ODEKIRK [0004]
- WO 9914454 A, CYRK [0005] [0009]
- US 6623322 B, LESNIAK [0006] [0009]