

A3

**DEMANDE
DE CERTIFICAT D'UTILITÉ**

⑫

N° 79 18442

⑮ Quille pneumatique pour bateaux à carène souple gonflable.

⑯ Classification internationale (Int. Cl.³). **B 63 B 3/38, 7/08.**

⑰ Date de dépôt..... 17 juillet 1979.

⑱ ⑳ ㉑ Priorité revendiquée : *Italie, 11 juin 1979, n° 21791 B/79.*

㉒ Date de la mise à la disposition du
public de la demande..... B.O.P.I. — « Listes » n° 1 du 2-1-1981.

㉓ Déposant : Société dite : MARINE UNION SRL, résidant en Italie.

㉔ Invention de : Albert Ritzel.

㉕ Titulaire : *Idem* ㉓

㉖ Mandataire : Cabinet Bert, de Keravenant et Herrburger,
115, bd Haussmann, 75008 Paris.

L'invention a pour objet une quille pneumatique pour bateaux à carène souple gonflable.

On connaît déjà différents types de quilles pneumatiques gonflables pour bateaux souples.

5 Certaines quilles connues présentent, vues en élévation latérale une forme rectiligne comme représenté à la figure 1 des
dessins annexés. En vue de s'adapter à la forme recourbée de la
proue du bateau gonflable, il est nécessaire que ces quilles, à
l'état gonflé, présentent également une forme recourbée, auquel
10 cas il se forme dans la partie supérieure des rides saillantes
désignées par 1 dans la figure 2. En raison de cette nécessité de
forme recourbée, les quilles gonflables connues ne peuvent être
gonflées qu'avec une faible pression, par exemple d'environ 0,2 atm.
A l'état gonflé, ces quilles connues présentent une forme plane
15 représentée en 2 dans la figure 3.

En raison de cette faible pression de gonflage de la quille pneumatique 2, le plancher ou fond du bateau, indiqué par 3 dans la figure 3, est relativement plan.

Comme conséquence de la quille plate représentée en 4
20 dans la figure 4, le point de glissement antérieur du bateau est
situé, dans le cas de grandes vitesses, sensiblement au milieu de
la longueur du bateau, en A dans la figure 4, ce qui donne une
grande surface de frottement entre le bateau et la surface de
l'eau. Il peut en résulter des inconvénients dans la navigation,
25 notamment dans le cas de très grandes vitesses, par exemple un
soulèvement de la partie avant du bateau, une rupture des longerons
et même une sortie des éléments mobiles du plancher hors de leurs
sièges.

L'invention a pour but d'éviter ces inconvénients
30 particuliers des quilles pneumatiques connues, et d'améliorer ainsi
le glissement du bateau lors de très grandes vitesses.

Dans ce but, la quille pneumatique conforme à l'invention est caractérisée en ce que la partie antérieure de la quille est structurée en correspondance avec la forme recourbée vers le
35 haut du bateau, la quille étant alors gonflée à une pression
d'environ 0,4 à 0,5 atm et prenant une section transversale de
forme ronde.

Les dessins annexés se rapportent à un exemple de réalisation.

40 - la figure 5 est une vue schématique en coupe

verticale d'une quille conforme à l'invention.

- la figure 6 est une vue en coupe transversale d'un bateau gonflable avec quille conforme à l'invention à l'état gonflé.

5 - la figure 7 est une vue schématique en coupe verticale du bateau pourvu de la quille conforme à l'invention.

A l'état gonflé, la quille conforme à l'invention prend en section transversale une forme courbe relevée à son extrémité antérieure représentée en 5 dans la figure 6. Grâce à la structure
10 adoptée pour la quille, celle-ci peut être gonflée à une pression plus élevée. Cela a pour conséquence un effet amélioré de la quille à la navigation. Le point de glissement antérieur à de grandes vitesses se trouve en B dans la figure 7, de telle sorte que la surface de frottement entre le bateau et l'eau est plus faible et
15 que des vitesses plus importantes peuvent être atteintes sans inconvénient.

RE V E N D I C A T I O N

5 Quille pneumatique pour bateaux souples gonflables caractérisée en ce que la partie antérieure de la quille est structurée en correspondance avec la forme recourbée vers le haut du bateau, la quille étant alors gonflée à une pression d'environ 0,4 à 0,5 atm et prenant une section transversale de forme ronde.

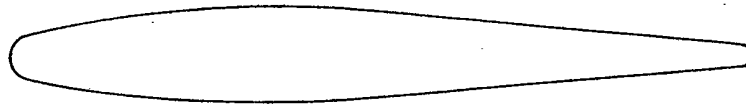


FIG. 1

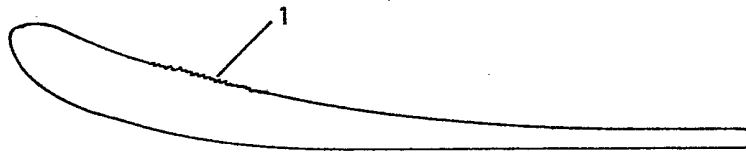


FIG. 2

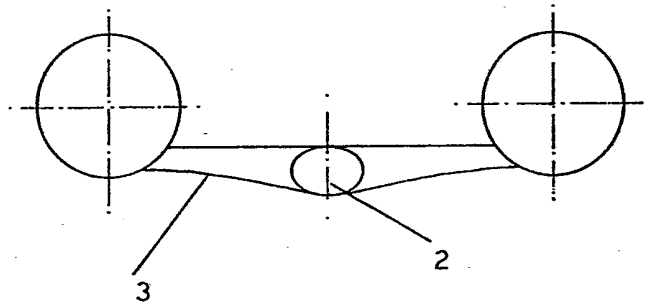


FIG. 3

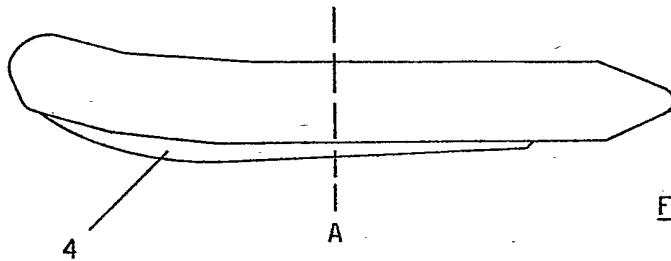


FIG. 4

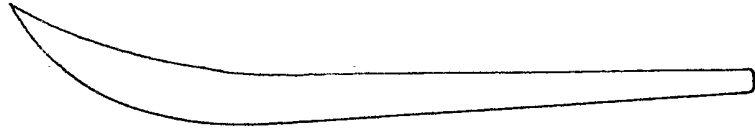


FIG. 5

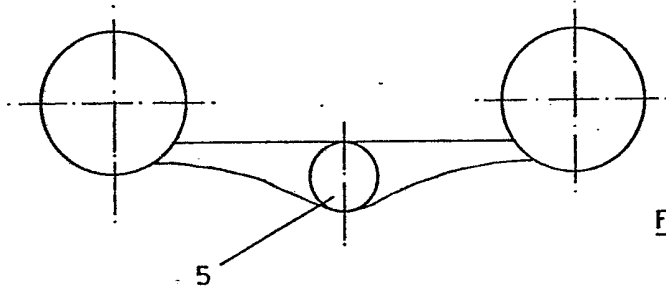


FIG. 6

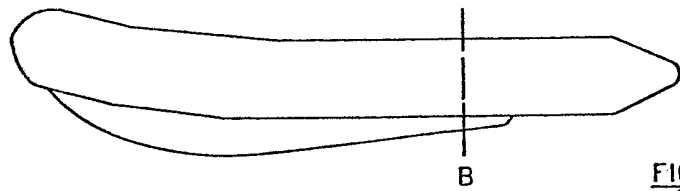


FIG. 7