RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) N° de publication : **2 490 597**
(A n'utiliser que pour les commandes de reproduction).

A1

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

(21) **N° 80 20571**

(54) **Système de transport d'un engin de sport nautique tel que, par exemple, une planche à voile.**

(51) Classification internationale (Int. Cl.³). **B 65 D 30/10, 85/00; G 12 B 9/08.**

(22) Date de dépôt..... 25 septembre 1980.
(33) (32) (31) Priorité revendiquée :

(41) Date de la mise à la disposition du public de la demande..... B.O.P.I. — « Listes » n° 12 du 26-3-1982.

(71) Déposant : MAROSELLI André Robert James, résidant en France.

(72) Invention de : André Robert James Maroselli.

(73) Titulaire : *Idem* (71)

(74) Mandataire :

SYSTEME DE TRANSPORT D'UN ENGIN DE SPORT NAUTIQUE TEL QUE, PAR EXEMPLE, UNE PLANCHE A VOILE.

L'invention concerne un système de transport d'un engin de sport nautique, principalement une planche à voile, dont l'un des avantages essentiels est de pouvoir rassembler au moins les principaux éléments constitutifs de cet engin, tout en permettant la fixation de cet ensemble à la galerie de toit d'une automobile ou à une structure analogue.

On sait que la vogue de la planche à voile a connu un développement très rapide pendant ces dernières années, dans le monde entier et particulièrement en France, au point de devenir discipline olympique. Un amateur d'un tel sport est fréquemment amené à utiliser son automobile pour transporter un tel engin, sur des distances parfois importantes. Or, si une planche à voile constitue l'engin de navigation autonome le plus simple qui soit, il n'en comporte pas moins un certain nombre d'éléments constitutifs distincts, démontables, qui peuvent constituer une gêne pendant le transport, voire un danger, s'ils ne sont pas correctement attachés au véhicule. Généralement, l'utilisateur fixe tant bien que mal la structure porteuse (la planche) et le mât à une galerie de toit montée sur le véhicule, tandis que les autres éléments viennent encombrer le coffre ou même l'habitacle de l'automobile. On a proposé une sorte de galerie de toit adaptée permettant de supporter et maintenir de façon plus rationnelle et plus sûre les éléments constitutifs les plus encombrants d'une planche à voile. Cependant, cette structure est lourde et ne permet de transporter rien d'autre, de sorte que l'utilisateur doit l'installer sur le toit de son automobile, à chaque voyage. En outre, aucune protection n'est prévue pour les éléments de la planche à voile transportés sur le toit de l'automobile, de sorte qu'au bout d'une longue route par mauvais temps, ceux-ci doivent faire l'objet d'un nettoyage complet. Enfin, une fois arrivé sur les lieux, tous ces éléments ne peuvent être apportés sur le rivage qu'en plusieurs fois, ce qui oblige l'amateur à des allées et venues désagréables.

L'invention permet de résoudre tous ces inconvénients.

Dans cet esprit, l'invention concerne principalement un système de transport d'un engin de sport nautique du type comportant une structure porteuse relativement plate, comme par exemple une planche à voile, caractérisé en ce qu'il se compose essentiellement d'un sac dont les dimensions et la forme correspondent sensiblement à celles de ladite structure porteuse et de moyens de fixation montés latéralement par rapport audit sac, pour permettre son accrochage à une galerie de toit ou système

analogue d'un véhicule automobile; ledit sac étant muni d'une ouverture suffisante pour permettre d'y introduire au moins ladite structure porteuse.

Selon un mode de réalisation préféré, le sac comporte à sa surface extérieure des moyens d'attache d'un mât. En outre, une poignée et, de préférence, une courroie d'épaule peuvent être associées à la structure définie ci-dessus, moyennant quoi tous les éléments constitutifs de la planche à voile peuvent être portés de l'automobile au rivage, en une seule fois.

L'invention sera mieux comprise et d'autres avantages de celle-ci apparaîtront mieux à la lecture de la description qui va suivre d'un mode de réalisation préféré du système de transport selon l'invention, donnée uniquement à titre d'exemple et faite en référence aux dessins non limitatifs annexés, dans lesquels :

- la figure 1 représente schématiquement tous les éléments constitutifs d'une planche à voile classique;
- la figure 2 représente le système de transport d'une telle planche à voile, conforme à l'invention; et
- la figure 3 représente les éléments constitutifs de ladite planche à voile dans ce système de transport, lequel est fixé à des barres de toit, formant galerie, d'une automobile.

Sur la figure 1, se trouvent représentés les principaux éléments d'une planche à voile, à savoir la structure porteuse 11, (c'est-à-dire la planche elle-même), le mât 12 autour duquel est enroulée la voile 13, la dérive 15, un aileron arrière 16 et l'arceau de direction 17 qui se raccorde au mât et permet d'orienter ce dernier. Le mât 12 est monté de façon articulée dans un trou 18 de la planche 11. La dérive 15 vient se fixer dans une fente médiane 19 de cette même planche. Enfin, l'aileron 16, normalement démontable, vient se fixer dans une fente arrière 20 de la planche. Il est à noter cependant que certains modèles anciens sont munis d'un aileron arrière non démontable faisant saillie perpendiculairement à la surface de la structure porteuse. Sur la figure 2, on voit que le système de transport de l'invention consiste essentiellement en un sac 25, de forme allongée et relativement plate, et susceptible de contenir au moins la structure porteuse 11. Autrement dit, les dimensions et la forme du sac 25 correspondent sensiblement à celles de ladite structure porteuse. Ce sac est muni d'une ouverture 26, suffisante pour permettre d'y introduire au moins la structure porteuse 11. Dans

l'exemple représenté sur la figure 2, l'ouverture 26 s'étend latéralement suivant la direction longitudinale du sac, d'une extrémité à l'autre de ce dernier. Bien entendu, cette ouverture 26 est munie d'une fermeture à glissière 27, sur toute sa longueur. Selon une particularité essentielle de l'invention, le sac 25 est pourvu de moyens de fixation montés latéralement, pour permettre son accrochage à une galerie de toit ou à un système analogue d'un véhicule automobile. Dans l'exemple représenté, ces moyens de fixation sont simplement constitués par quatre paires de sangles 28, rattachées, par exemple cousues, au sac 25, au voisinage des deux grands côtés longitudinaux dudit sac, l'une des sangles de chaque paire étant munie d'une boucle à griffes 29. Ainsi, deux paires de sangles 28 sont prévues le long du grand côté longitudinal 30 du sac 25, espacées d'une certaine distance, tandis que deux autres paires de sangles sont prévues respectivement en regard des précédentes, le long de l'autre grand côté longitudinal 31 (auquel correspond l'ouverture 26) de ce même sac.

D'autre part, des moyens d'attache d'un mât sont également prévus à l'extérieur du sac 25, agencés selon la direction longitudinale de celui-ci et, selon l'exemple décrit, au voisinage du grand côté longitudinal 30 précité. Plus précisément, ces moyens d'attache comportent un doigt de gant 35, ou analogue, susceptible de recevoir une extrémité du mât 12 et deux autres organes d'attache 36 éloignés du doigt de gant 35, mais sensiblement situés sur un même axe. Dans l'exemple choisi, ces organes d'attache sont constitués par des manchons élastiques cousus latéralement au sac 25 et à l'intérieur desquels il est possible de glisser le mât 12, éventuellement muni de sa voile 13 enroulée dans la position représentée sur la figure 1. Bien entendu, ces manchons 36 pourraient être remplacés par des paires de sangles analogues à celles des moyens de fixation précités. Le doigt de gant 35 est fixé au sac au voisinage de son extrémité qui est prévue pour être positionnée vers l'avant du véhicule, ceci pour immobiliser efficacement le mât 12 en cas de freinage violent dudit véhicule.

Le sac 25 est en outre muni d'une poignée de transport 37 disposée le long du grand côté longitudinal 30 du sac et dans la partie médiane de celui-ci. Cette poignée peut être simplement constituée par une lanière souple cousue au sac 25. Une sangle d'épaule 38 est prévue du même côté que la poignée. Elle est fixée aux deux extrémités opposées du sac 25. Des pièces de renfort 39, 40, sont rapportées aux extrémités

du sac 25 correspondant à l'avant et à l'arrière de la structure porteuse 11. Ces pièces de renfort sont par exemple cousues. Enfin, il faut signaler une fente 41 pratiquée à la partie arrière de l'un des pans du sac pour laisser éventuellement le passage de l'aileron 16, si celui-ci n'est pas démontable. Cette fente peut être obturée au moyen de deux bandes de tissu à griffes et boucles coopérantes 42, 43, en soi connu, cousues de part et d'autre de la fente 41.

L'utilisation du système de transport qui vient d'être décrit est représentée sur la figure 3. L'automobile 45 de l'utilisateur est simplement munie de deux barres de toit 46, bien connues pour leur simplicité de montage et d'utilisation. Bien entendu, ces deux barres pourraient être remplacées par toute autre galerie de toit convenable. L'utilisateur introduit la structure porteuse 11 dans le sac 25, ainsi que la dérive 15 et l'arceau 17, la voile démontée et pliée. Ces éléments sont en effet relativement plats et peuvent être facilement logés dans le sac 25. L'aileron arrière 16 peut également être logé dans le sac s'il est démontable. Sinon, il fait saillie hors de celui-ci grâce à la fente 41 prévue dans la paroi du sac. La fermeture à glissière 27 étant en position fermée, le sac 25 est solidement attaché aux barres de toit 46 grâce aux quatre paires de sangles 28. Il ne reste plus alors qu'à introduire le mât 12, muni de sa voile ou non, dans les deux manchons 36 et à immobiliser l'une de ses extrémités dans le doigt de gant 35. Arrivé sur les lieux, l'utilisateur peut donc transporter à la main l'ensemble des éléments constitutifs de sa planche à voile.

Bien entendu, l'invention n'est nullement limitée au mode de réalisation qui vient d'être décrit. En particulier, un système analogue pourrait parfaitement convenir pour le transport d'une simple planche de "Surf" ne comportant pas de mât. Le transport des skis nautiques est également visé par l'invention. C'est dire que l'invention couvre tous les équivalents techniques des moyens mis en jeu, si ceux-ci le sont dans le cadre des revendications qui suivent.

REVENDICATIONS

1. Système de transport d'un engin de sport nautique du type comportant une structure porteuse relativement plate, comme par exemple une planche à voile, caractérisé en ce qu'il se compose essentiellement d'un sac (25) dont les dimensions et la forme correspondent sensiblement à celles de ladite structure porteuse et de moyens de fixation (28) montés latéralement par rapport audit sac pour permettre son accrochage à une galerie de toit ou système analogue d'un véhicule automobile; ledit sac étant muni d'une ouverture 26 suffisante pour permettre d'y introduire au moins ladite structure porteuse.

2. Système de transport selon la revendication 1, caractérisé en ce que les moyens de fixation (28) précités sont constitués par plusieurs paires de sangles rattachées, par exemple cousues, audit sac au voisinage de deux grands côtés longitudinaux de celui-ci, l'une des sangles de chaque paire étant munie d'une boucle à griffes (29).

3. Système de transport selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que des moyens d'attache d'un mât sont prévus à l'extérieur dudit sac, agencés selon la direction longitudinale de celui-ci, par exemple au voisinage de l'un de ces grands côtés longitudinaux.

4. Système de transport selon la revendication 3, caractérisé en ce que lesdits moyens d'attache du mât comportent notamment un doigt de gant (35) ou analogue, prévu pour recevoir une extrémité dudit mât et au moins un autre organe d'attache (36), comme par exemple un manchon élastique ou une paire de sangles, éloigné dudit doigt de gant; ce dernier étant fixé au voisinage de l'extrémité du sac qui est prévue pour être positionnée vers l'avant du véhicule.

5. Système de transport selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte en outre une poignée de transport (37) disposée de préférence le long d'un grand côté longitudinal (30) dudit sac, dans sa partie médiane.

6. Système de transport selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte en outre une sangle d'épaule (38).

7. Système de transport selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'ouverture (26) précitée dudit sac est munie d'une fermeture éclair (27).

8. Système de transport selon l'une des revendications précédentes, caractérisé par des pièces de renfort (39, 40) rapportées, par exemple cousues, aux extrémités dudit sac correspondant à l'avant et à

l'arrière de ladite structure porteuse.

9. Système de transport selon l'une des revendications précédentes, caractérisé par une fente (41) pratiquée dans une paroi dudit sac, pour laisser le passage d'un aileron de ladite structure porteuse, éventuellement.

10. Système de transport selon la revendication 9, caractérisé par des moyens d'obturation de ladite fente, par exemple constitués de deux bandes de tissu à griffe et boucles coopérantes (42, 43), cousues de part et d'autre de ladite fente (41).

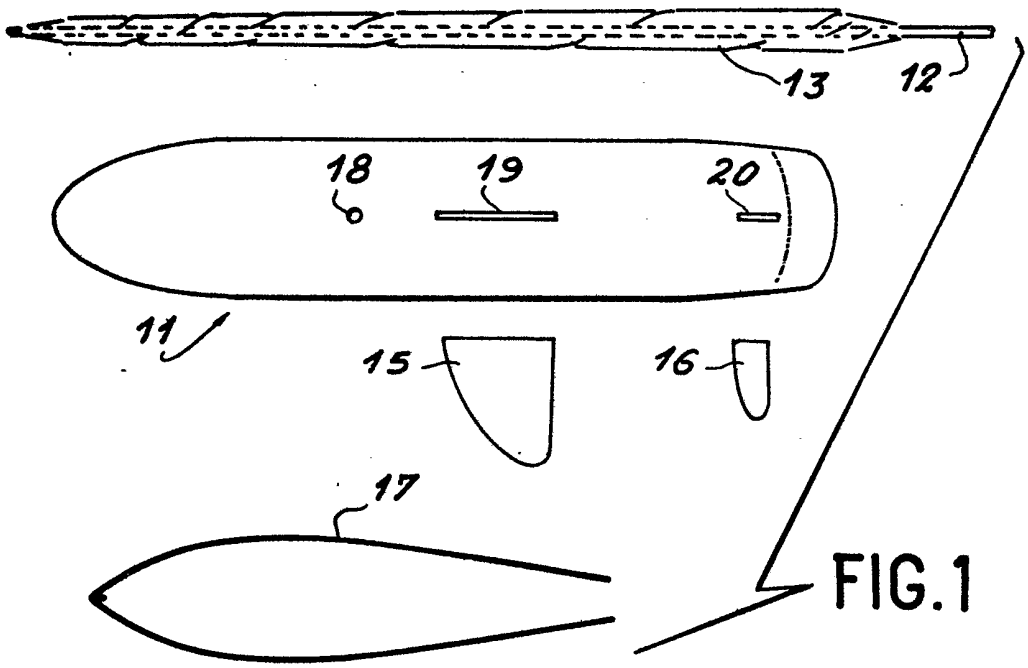


FIG.1

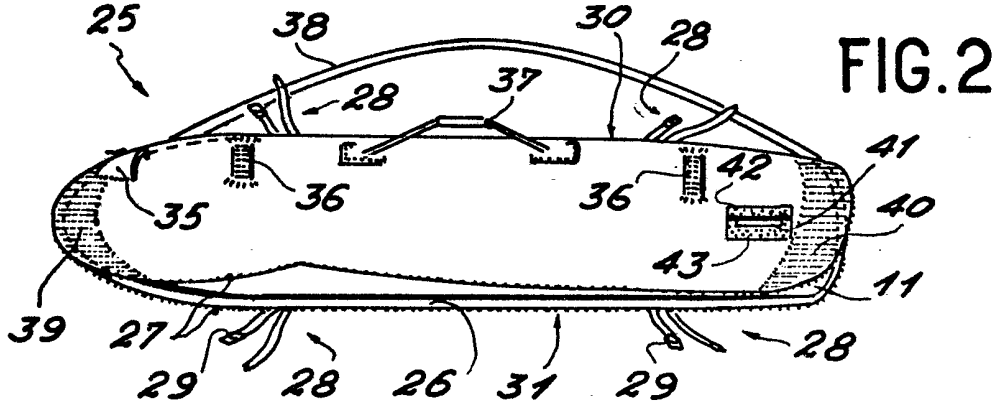


FIG.2

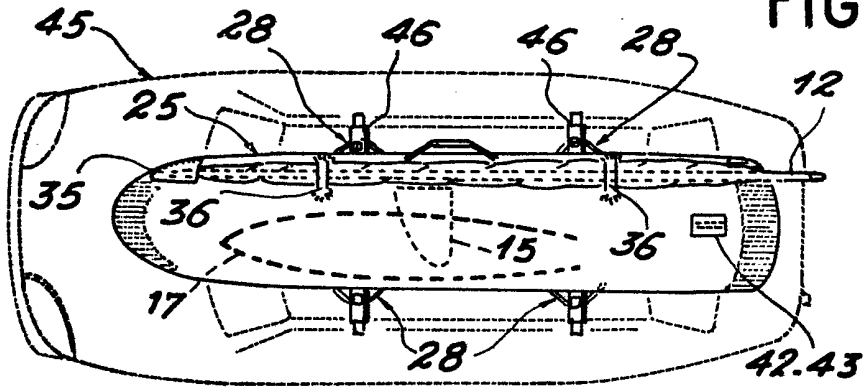


FIG.3