



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

N° 886.852

Classif. Internat.: B 63 B

Mis en lecture le: 24 -06- 1981

Le Ministre des Affaires Economiques,

Vu la loi du 24 mai 1854 sur les brevets d'invention:

Vu la Convention d'Union pour la Protection de la Propriété Industrielle:

Vu le procès-verbal dressé le 24 décembre 1978 à 14 h. 05

au Service de la Propriété industrielle;

ARRÊTE :

Article 1. — *Il est délivré à Mr. Seppo RAIKAMO,*
Hakalankatu, 5, Kemi (Finlande),

repr. par le Cabinet Bede à Bruxelles,

un brevet d'invention pour: Bateau à espace de logement intérieur
et élément de structure de ce bateau,

qu'il déclare avoir fait l'objet de demandes de brevet
déposées en Finlande le 28 décembre 1979, n° 794.093
et le 17 avril 1980, n° 801.220

Article 2. — *Ce brevet lui est délivré sans examen préalable, à ses risques et périls, sans garantie soit de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de l'exactitude de la description, et sans préjudice du droit des tiers.*

Au présent arrêté demeurera joints un des doubles de la spécification de l'invention (mémoire descriptif et éventuellement dessins) signés par l'intéressé et déposés à l'appui de sa demande de brevet.

Bruxelles, le 24 juin 1981

PAR DÉLÉGATION SPÉCIALE :

Le Directeur

L. SALPETEUR



Monsieur Seppo RAIKAMO
à Kemi (Finlande)

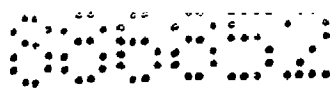
"Bateau à espace de logement intérieur
et élément de structure de ce bateau"

Convention Internationale : Demandes de brevets finlandais
N° 794.093 déposée le 28 décembre 1979 et N° 801.220
déposée le 17 avril 1980.

La présente invention concerne un bateau et les agencements de logement et de séjour de celui-ci.

Le but de la présente invention est de rendre disponibles, à l'intérieur du bateau, des espaces de logement et de séjour plus importants que ce n'est normalement le cas, sans que les dimensions externes du bateau doivent être accrues.

A l'heure actuelle, on est souvent contraint d'adopter des solutions peu satisfaisantes dans la construction des bateaux, par exemple dans la construction des bateaux à voile et des bateaux à moteur destinés à l'usage familial, en ce



sens que l'on en est réduit à ne prévoir que des espaces intérieurs de logement et de séjour relativement petits. Ceci a pour conséquence que les occupants du bateau, lorsqu'ils pénètrent dans ces espaces ou s'y tiennent, doivent souvent se courber et pour ainsi dire ramper, ce qui nuit grandement au confort et à l'agrément de la navigation. Dans le but d'améliorer le confort de la navigation, les fervents de la navigation et les constructeurs de bateaux s'efforcent de construire des bateaux comportant des espaces intérieurs de logement et de séjour aussi importants que possible.

Les solutions qui ont ainsi été proposées visent à permettre le meilleur emploi de l'espace disponible dans le bateau, lequel comporte une longue cabine de poupe séparée, et, par ces solutions, on s'efforce de prévoir de la façon la plus judicieuse les espaces intérieurs du bateau. Ces solutions peuvent être considérées, en ordre principal, comme des solutions d'agencement intérieur d'espaces fixes, qui ont pour effet de réduire dans une mesure équivalente les espaces extérieurs ou à découvert du bateau, en particulier en ce qui concerne l'endroit où l'on se tient assis (tel le cockpit des bateaux à voile).

On s'efforce également d'obtenir de grands espaces intérieurs dans les bateaux à usage familial dans lesquels il est prévu une structure de cabine fixe allongée, ce qui permet de mettre à la disposition des passagers un espace réservé aux couchettes relativement important mais implique aussi la nécessité de donner une grande longueur au bateau ou de réduire l'espace de séjour à découvert.

Il existe aussi des bateaux qui comportent une partie de toit extensible, ce qui permet d'augmenter l'espace couvert par le toit. Des bateaux de ce genre ont été décrits dans les brevets américains n° 2.947.277 et 3.165.762 et dans le brevet anglais n° 612.214. Dans le brevet américain

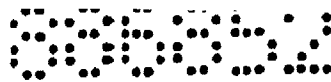
O O O O O

n° 3.370.308, on décrit un bateau dans le cas duquel la position du toit est simplement modifiée, le toit étant déplacé vers la partie de proue ou vers la partie de poupe du bateau, la capacité de la partie couverte par le toit n'étant toutefois pas augmentée de ce fait.

Etant donné l'emploi parcimonieux que l'on doit faire des combustibles et des agents lubrifiants en raison de l'augmentation de prix des huiles brutes et de l'accroissement de prix général des matières premières, il n'est pas souhaitable d'augmenter la grandeur des bateaux, bien que l'on désire faire disposer du maximum d'espace dans ces derniers. En ce qui concerne la construction des bateaux, il s'impose en outre de rester attentif au fait qu'aucunes concessions ne peuvent être admises en matière de sécurité.

Le bateau qui fait l'objet de la présente invention garantit les avantages mentionnés plus haut. L'élément de structure du bateau faisant l'objet de l'invention à cabine et à espace de séjour à découvert, qui comprend un élément de toit, élément de structure qui est conçu pour pouvoir être déplacé dans le sens longitudinal du bateau en vue de permettre une modification du rapport entre l'espace de logement intérieur et l'espace de séjour à découvert, se caractérise en ce qu'il comporte, en plus de la partie de toit entrant dans la construction de la cabine et faisant corps avec cette partie de toit, une partie entrant dans la construction de l'espace à découvert.

L'élément de structure précité est conçu pour pouvoir être déplacé de façon que l'une de ses extrémités se place en position de fermeture, ci-après appelée "position de nuit", de façon à former un prolongement de la cabine fixe du bateau et qu'elle se place, en position d'ouverture, ci-après appelée "position de jour", au-dessus de la cabine fixe, tandis que l'autre extrémité de l'élément de structure



se place, en position de nuit, au-dessus de l'espace découvert du bateau et, en position de jour, forme un prolongement de cet espace.

Le trajet de déplacement de l'élément de structure en question est, suivant une autre particularité de réalisation de la présente invention, prévu tel que l'élément de structure soit, dans chacune des deux positions extrêmes de son déplacement, serré étroitement contre la partie fixe.

On décrira encore l'invention de façon plus détaillée ci-après en en donnant des exemples de réalisation et en se référant aux dessins annexés à ce mémoire, dessins dans lesquels les différentes parties ont été représentées schématiquement et dans lesquels certaines parties ont été dessinées en hachures de façon à apparaître plus distinctement.

Dans les dessins,

la figure 1 est une vue en élévation et en coupe longitudinale d'un bateau construit suivant la présente invention, bateau dont l'élément mobile, coulissant, se trouve au-dessus de la cabine, tel qu'il se présente dans la position de jour;

la figure 2 est une vue en élévation et en coupe longitudinale du même bateau, dont l'élément mobile, coulissant, se trouve au-dessus de l'espace de séjour à découvert, tel qu'il se présente dans la position de nuit;

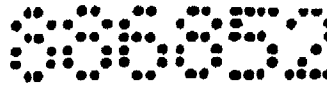
la figure 3, représente, vu de dessus, un bateau à voile construit suivant la présente invention dont la cabine est en position de jour;

la figure 4 représente, vu de dessus, un bateau à voile construit suivant la présente invention dont la cabine est en position de nuit;

la figure 5 représente, vu en oblique du haut, un bateau à voile construit suivant la présente invention dont la cabine est en position de nuit;

ci-après appelée "position de jour". La partie postérieure 4 de l'élément de structure 3 et la partie 5 du bateau où l'on se tient assis constituent ensemble l'espace - partie où l'on se tient assis ou cockpit des bateaux à voile - nécessaire au déplacement de l'élément 3 quand il passe à la position de jour; en dessous de la partie postérieure 4 de l'élément de structure 3, il existe un espace inférieur 6, dans lequel il est normalement prévu, dans un bateau à voile, une partie fixe dans laquelle on se tient assis ou un cockpit. L'élément de structure 3, lorsqu'il se trouve en position de jour, constitue, avec la partie fixe de la cabine, les locaux de logement compatibles avec la structure de pont d'une construction de bateau classique. L'élément de structure 3 et la coque 1 du bateau sont munis des rails de déplacement (qui ne sont pas représentés dans les dessins) et des joints nécessaires pour que l'élément de structure 3 puisse être déplacé en direction de la proue et en direction de la poupe et pour que, dans ses positions extrêmes, l'élément de structure 3 soit uni de façon étanche aux éléments fixes du bateau.

Tel qu'il est représenté sur la figure 2, l'élément de structure 3 du bateau faisant l'objet de cet exemple de réalisation a été déplacé de façon qu'il se trouve en position de fermeture, ci-après appelée "position de nuit". L'espace réservé à la commande, qui est constitué par la partie postérieure 4 de l'élément de structure 3 et par la partie de poupe 5 du bateau, est raccourci de moitié à peu près, lorsque la partie postérieure de l'élément de structure 3 s'est replacée au-dessus du fond de la partie de poupe 5 du bateau, dans sa position arrière. En revanche, l'espace de logement intérieur du bateau s'est accru dans une mesure équivalente, de telle sorte que dans la partie postérieure de la cabine 2, il existe un espace 6 de toute la hauteur de la cabine, d'où



les espaces réservés au repos en couchettes et au séjour sont nettement plus importants que dans le cas d'un bateau de type classique.

Pour permettre une meilleure compréhension de l'invention, on a encore représenté le bateau vu de dessus sur les figures 3 et 4 et vu en oblique, du haut, sur les figures 5 et 6, tel qu'il se présente respectivement lorsque la cabine est en position de jour et lorsqu'elle est en position de nuit. Les figures font apparaître la modification du rapport entre le volume de la cabine et le volume de l'espace ouvert qui est déterminée par le déplacement de l'élément de structure 3.

La partie antérieure 7 appartenant à l'élément de structure 3 couvre, en position de nuit, le point d'ouverture du toit de la partie fixe, qui est représenté en 8, pour la position de jour, sur la figure 3.

Bien que l'élément de structure mobile 3 de la cabine faisant l'objet de la présente invention soit, en ordre principal, destiné à être utilisé pour des bateaux à voile, il convient également bien aux bateaux à moteur.

C'est pourquoi, sur les figures 7 et 8, on a représenté une forme de réalisation selon laquelle l'invention est appliquée à un bateau à moteur. Dans ce cas, la coque 1, de type classique, du bateau à moteur a été munie d'une partie de cabine fixe 2 et d'un élément de structure mobile 3, répondant à l'invention, au moyen duquel le rapport entre les espaces de séjour intérieur et extérieur du bateau à moteur peut être modifié comme dans le cas du bateau à voile qui a été décrit plus haut. Tel qu'il est représenté sur la figure 7, l'élément de structure mobile 3 se trouve dans la position avant, et l'espace de séjour ouvert du bateau à moteur a ainsi atteint son maximum. Tel qu'il est représenté sur la

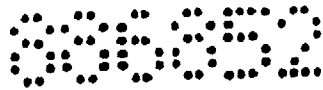
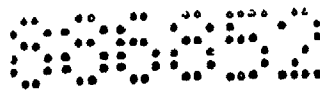


figure 8, l'élément de structure 3 a été ramené à la position arrière, l'espace de cabine étant ainsi augmenté et l'espace extérieur de la partie de poupe 5 du bateau à moteur étant réduit de façon correspondante. Dans le cas de ce bateau à moteur, il est possible de maintenir l'élément de structure 3 en position arrière par temps peu clément ou pluvieux par exemple, l'espace de la cabine 2 étant ainsi spacieux et bien protégé. Par beau temps, il est évidemment plus agréable de maintenir l'élément de structure 3 en position avant, ce qui permet de disposer d'un plus large espace ouvert.

La construction qui fait l'objet de la présente invention permet d'obtenir, dans le cas de bateaux plus courts que ce n'était le cas jusqu'à présent, deux espaces de cabines séparés l'un de l'autre, entre lesquels il subsiste un espace commun, pouvant par exemple être utilisé pour l'aménagement d'un office ou d'une installation sanitaire. Jusqu'à présent, dans un bateau de longueur équivalente, il était difficile d'utiliser l'espace de la cabine de la partie de poupe, pour la raison que la plus grande partie de cet espace était laissée en dessous des bancs de l'espace ouvert. Il fallait inévitablement prévoir l'installation des couchettes de quatre personnes dans un local commun, sans aucune cloison, ni espace de séparation. Dans un bateau conçu suivant la présente invention, deux couples peuvent passer la nuit chacun dans leur propre cabine, sans aucunement se gêner mutuellement. La sortie du local arrière est possible par le panneau d'écouille d'accès normal, tandis que les occupants du local avant peuvent sortir, sans déranger ceux du local arrière, par l'endroit où se trouve la voile dans la partie de proue, passage qui peut en même servir de sortie de secours.

Selon la construction du bateau et l'emplacement de la



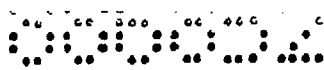
cabine 2, la position de l'élément de structure 3 peut être modifiée; si, par exemple, la cabine 2 est située dans la partie de poupe du bateau, comme cela peut se présenter dans le cas des bateaux du type pêche, l'élément de structure 3 peut être prévu à l'avant de la cabine 2. De même, si le bateau est de type tel qu'il comporte une cabine 2 dans la partie de proue et une cabine 2 dans la partie de poupe, et si la partie centrale est ouverte, l'élément de structure 3 peut être prévu à l'avant de la partie arrière ou à l'arrière de la partie avant, ou encore en l'un et l'autre endroit.

Il est possible d'obtenir, au moyen des agencements de rails et de joints dont il a été question plus, une étanchéité telle que la caractéristique d'auto-vidange du bateau à voile soit conservée.

Etant donné que dans le cas de bateaux relativement grands, la structure de pont peut constituer le toit de la cabine, la présente invention a été illustrée, sur les figures 9 à 12, dans son application à de tels bateaux.

Dans le cas de l'exemple de réalisation qui est illustré par les figures 9 à 12, il s'agit d'un bateau qui comporte une cabine avant 2a à l'extrémité antérieure de la coque 1 et une cabine arrière 2b dans la partie de poupe. Dans cet exemple, on a représenté un bateau dont la cabine avant et la cabine arrière ont été séparées, mais la façon dont on a séparé les locaux de logement intérieurs du bateau importe peu en ce qui concerne l'idée inventive. Le but à atteindre est uniquement de pouvoir, de façon simple, modifier le rapport entre l'espace intérieur et l'espace extérieur pour les conditions de nuit et les conditions de jour par exemple.

L'élément de structure 3, qui est conçu pour être fixé étroitement sur les éléments fixes du bateau comporte une partie 4 ayant la même forme que la partie où l'on se tient assis et pouvant, en position de nuit, être placée au-dessus



de la partie où l'on se tient assis 5. Lorsqu'elle se trouve en position de jour, la partie 4 constitue la partie avant de la partie où l'on se tient assis 5.

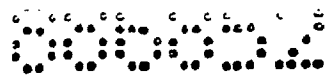
La partie antérieure 7 de l'élément de structure 3 est, sur les figures 11 et 12, représentée comme un prolongement du pont 6 et elle sert ainsi de toit pour la cabine arrière 2b lorsque l'élément de structure 3 se trouve en position de nuit. Le pont 6 de la partie de poupe du bateau se prolonge vers l'arrière par la partie antérieure 7 de l'élément de structure 3 et, en même temps, la partie arrière de la cabine arrière 2b atteint sa pleine hauteur. De nuit et par temps peu clément, ce prolongement de la cabine arrière a une grande importance en raison de l'amélioration du confort qu'il assure.

Entre la place réservée aux jambes de l'endroit où l'on peut s'asseoir 5 et la cabine 2b est laissé, dans le bateau, un siège plus large et/ou une partie de pont, qui est couvert par le siège équivalent et/ou la partie de pont, selon l'emplacement occupé par l'élément de structure coulissant.

Dans les bateaux relativement grands, la hauteur sous pont est suffisante, même sans structure de cabine plus élevée. Toutefois, la place réservée aux jambes de l'endroit où l'on peut s'asseoir de l'espace extérieur devient un obstacle à l'utilisation de l'espace se trouvant en dessous du pont à pleine hauteur. Grâce à l'invention, l'inconvénient résultant de la présence de la place réservée aux jambes de l'endroit où l'on peut s'asseoir qui nuit à l'espace intérieur peut être évité.

La présente invention peut trouver son application tant dans le cas des bateaux à voile que dans le cas des bateaux à moteur. Elle peut s'appliquer à tous les genres de bateaux qui présentent à cette fin une hauteur suffisante.

La solution qu'apporte l'invention en question a pour

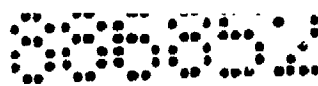


avantage que les espaces intérieurs du bateau peuvent être mieux utilisés que ce ne fut jamais le cas jusqu'à présent. Dans le cas du bateau construit selon la présente invention, la capacité des espaces intérieurs disponibles est plus avantageuse que celle des espaces disponibles des bateaux existants de grandeur équivalente. L'invention permet de disposer, moyennant une faible dépense, d'un plus grand espace intérieur, sans qu'il soit nécessaire de réduire l'espace extérieur, dont on peut disposer comme on le désire.

De plus, lorsqu'on utilise, dans le cas des bateaux à voile, l'élément de structure mobile coulissant, on réalise une répartition de poids plus avantageuse que la normale dans le bateau pendant la navigation, et ceci donne plus de sécurité à la navigation.

Grâce aux agencements de rails et de joints dont il a été fait mention plus haut, il est possible d'obtenir une étanchéité telle que les espaces intérieurs obtenus au moyen de l'élément de structure soient de qualité égale, en ce qui concerne la température par exemple, à celle des espaces intérieurs fixes du bateau, et, comme on l'a déjà dit plus haut, la caractéristique d'auto-vidange du bateau peut être conservée.

La fabrication de bateaux répondant à la présente invention peut avoir lieu en séries, en ce sens que les éléments constitutifs des bateaux sont fabriqués séparément, après quoi les bateaux peuvent être montés, et ceci permet une production industrielle des bateaux et des éléments de structure conformes à l'invention. Les éléments de structure en question peuvent également être fabriqués pour être adaptés à des bateaux déjà en service, ceci permettant un meilleur emploi des espaces disponibles. Dans de tels cas, une partie de la structure de pont est enlevée en vue de l'adaptation de l'élément de structure 3.



Sur les différentes figures des dessins ci-annexés, on a représenté quelques formes de réalisation de l'invention. Ces formes de réalisation peuvent toutefois faire l'objet de modifications, dans les limites définies par les revendications énoncées en fin de ce mémoire, et ce par exemple exactement en fonction de l'usage particulier auquel est destiné chaque bateau. Les joints de l'élément de structure dont il est question ici peuvent également être conçus de façon qu'ils répondent à la manière dont la remise en place d'une position à l'autre est effectuée. Sur les figures 9 à 12, on a représenté une forme de réalisation selon laquelle le toit de la cabine arrière n'est pas au niveau du pont du bateau portant le tableau de commande. On a toutefois employé l'expression pont de bateau dans la description, pour la raison qu'il importe peu, en ce qui concerne l'invention, que le toit de l'espace intérieur soit constitué par la structure de pont même du bateau ou par une structure de pont inférieure couvrant l'espace intérieur, pour autant que l'espace intérieur soit de hauteur suffisante pour être utilisé de la manière voulue suivant la présente invention. L'espace extérieur du bateau réservé au séjour a été considéré comme un espace où l'on peut s'asseoir ou comme un cockpit, mais il pourrait tout aussi bien représenter tout autre espace à découvert, ce qui peut être le cas sur les bateaux où l'on travaille. La construction, telle qu'elle est réalisée suivant la présente invention, augmente de peu le coût de fabrication du bateau, alors qu'elle accroît dans une mesure considérable la valeur d'emploi des espaces de séjour du bateau.

9

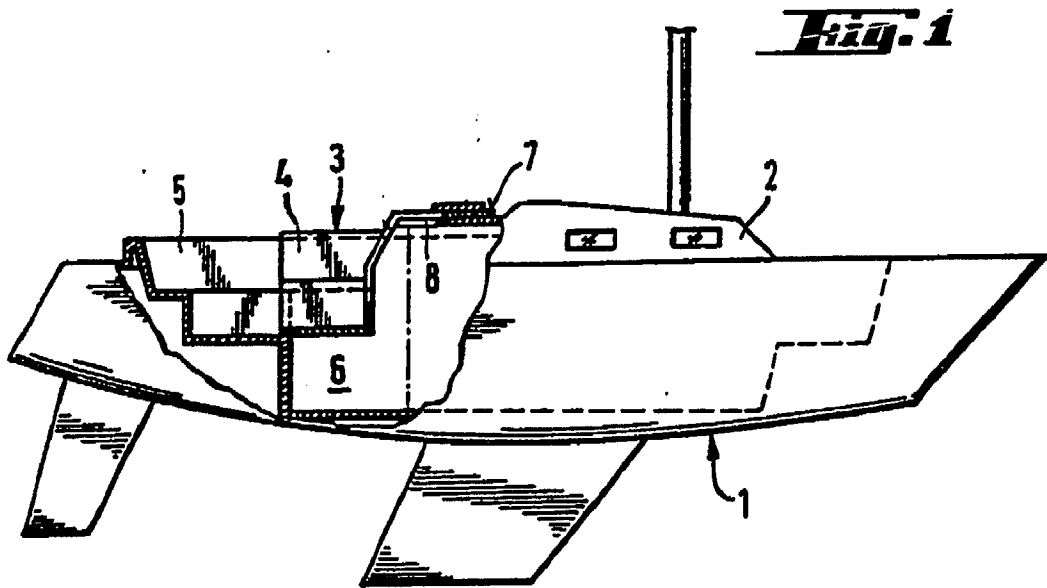
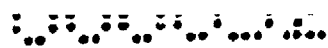


Fig. 1

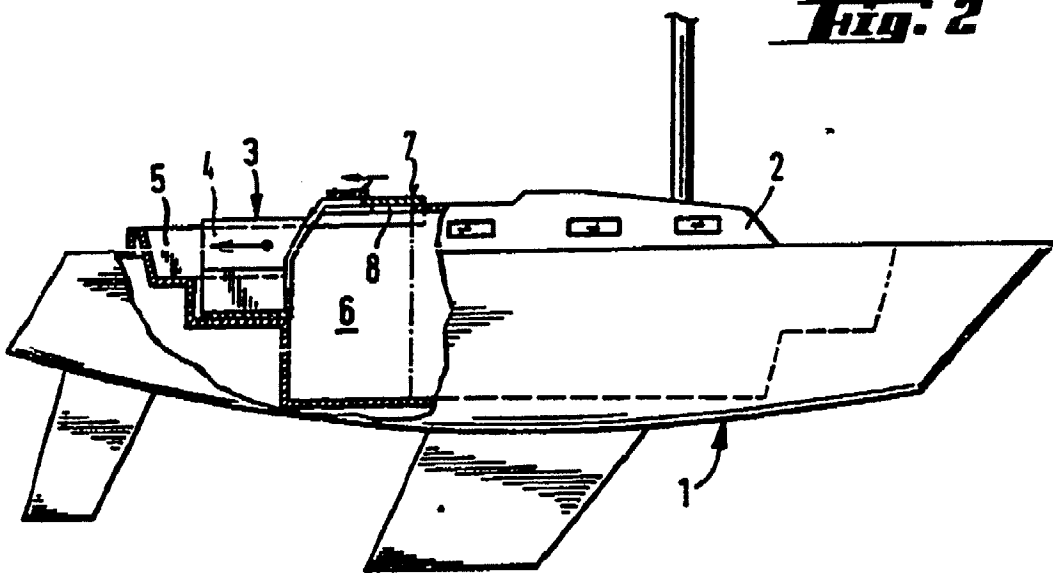


Fig. 2

Bruxelles, le 24 décembre 1980
P.Pon. Seppo Raikamo
P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

S. Kember

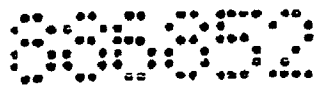


Fig. 3

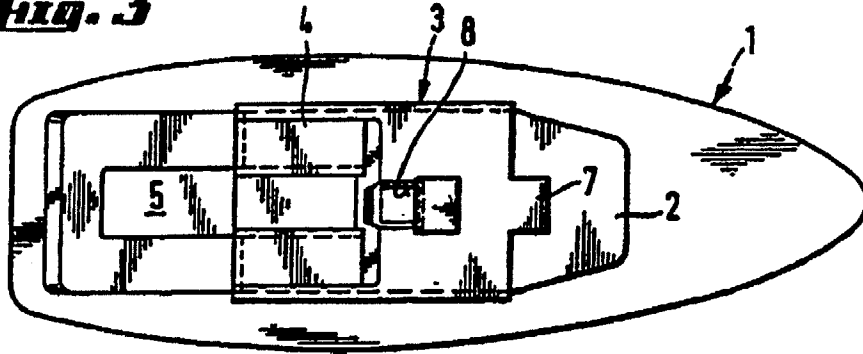


Fig. 4

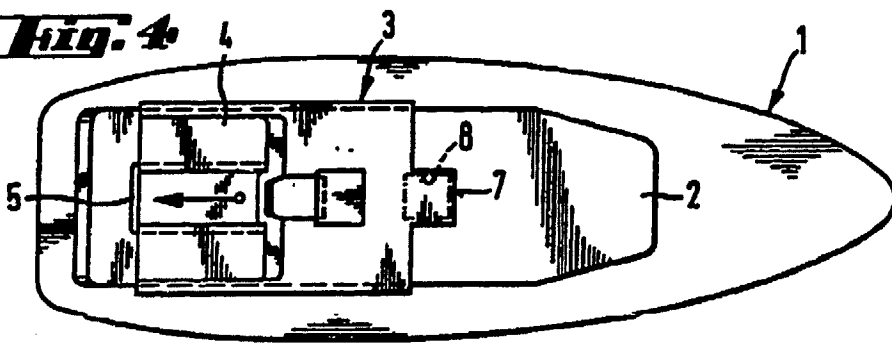


Fig. 5

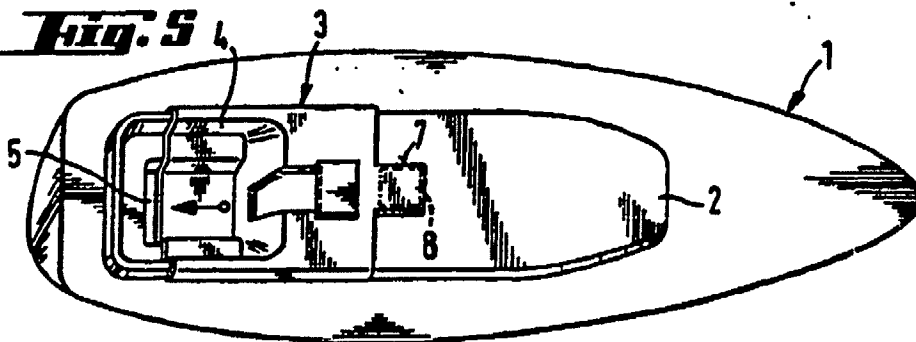
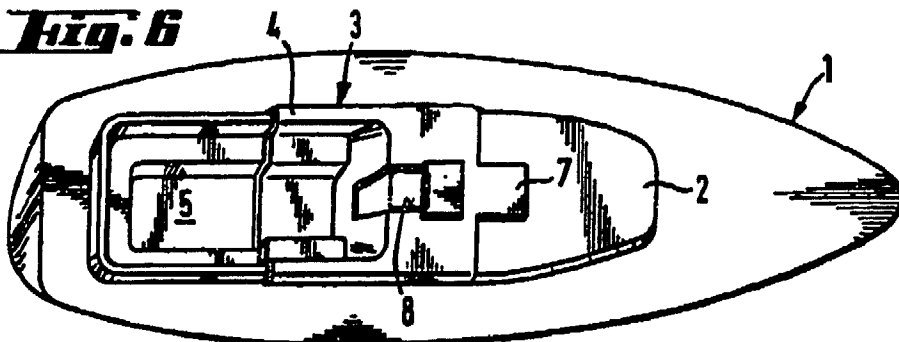


Fig. 6



Bruxelles, le 24 décembre 1980
P.Pon. Seppo Raikamo
P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

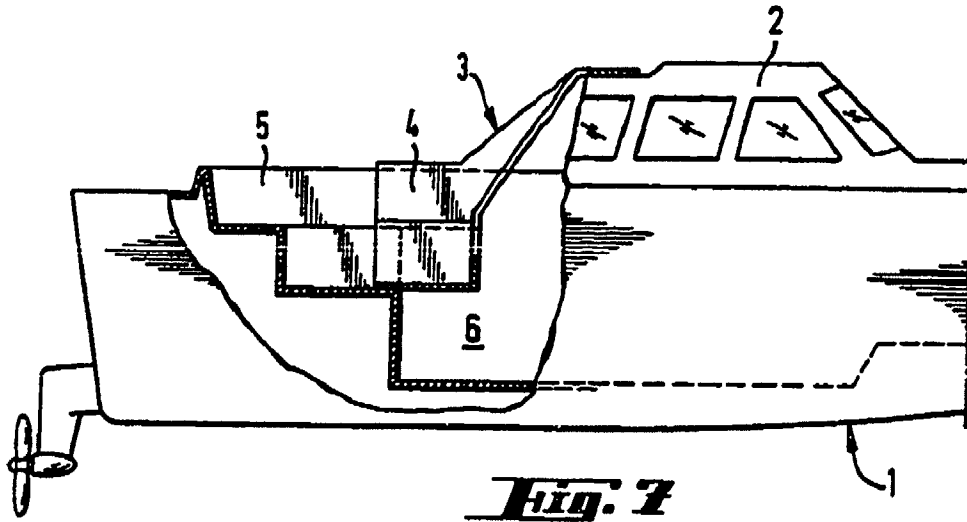
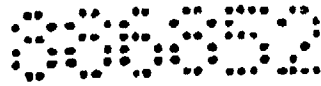


Fig. 7

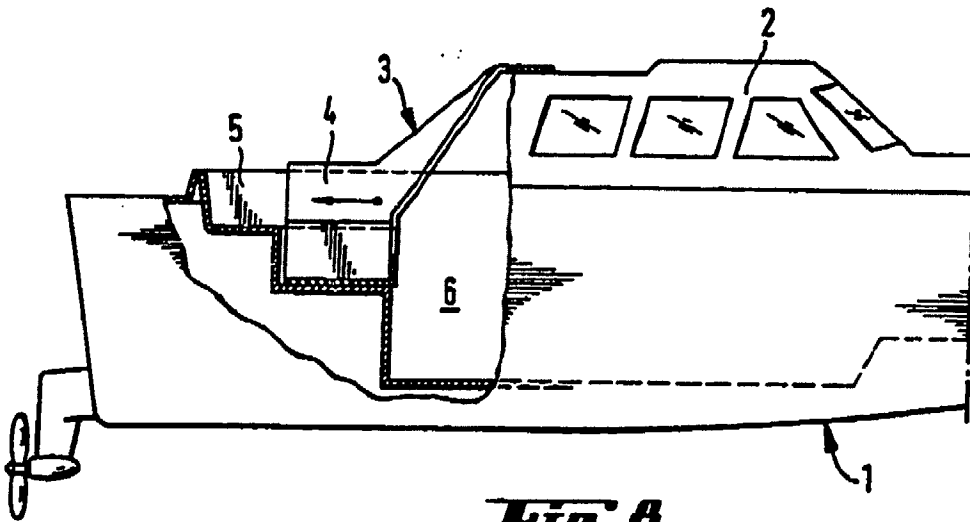


Fig. 8

Bruxelles, le 24 décembre 1980
P.Pon. Seppo RAIKAMO
P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

S. Heulker

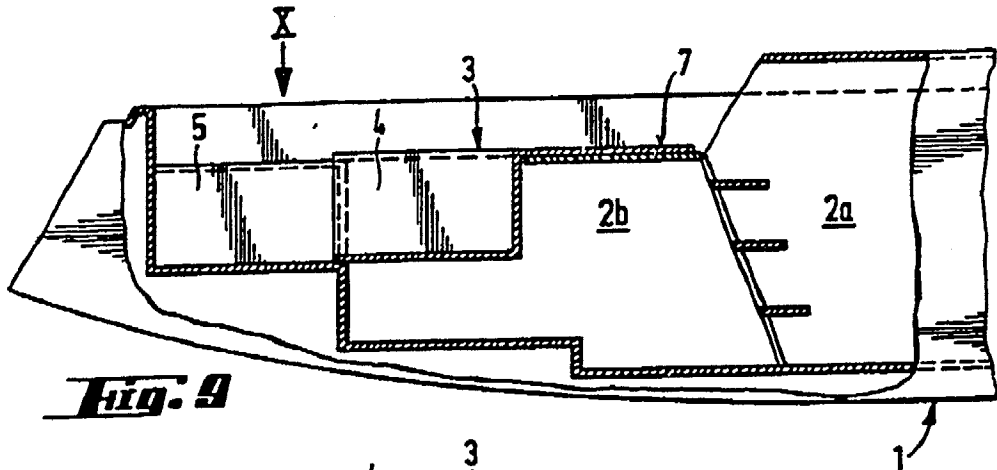
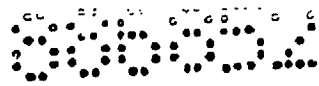


Fig. 9

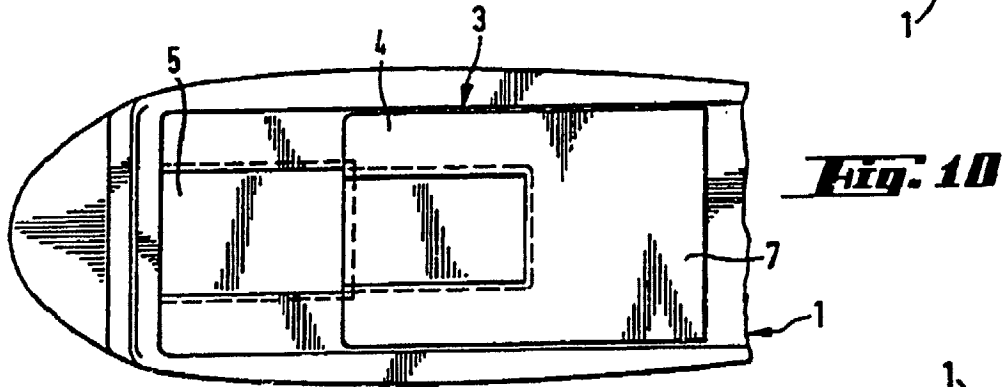


Fig. 10

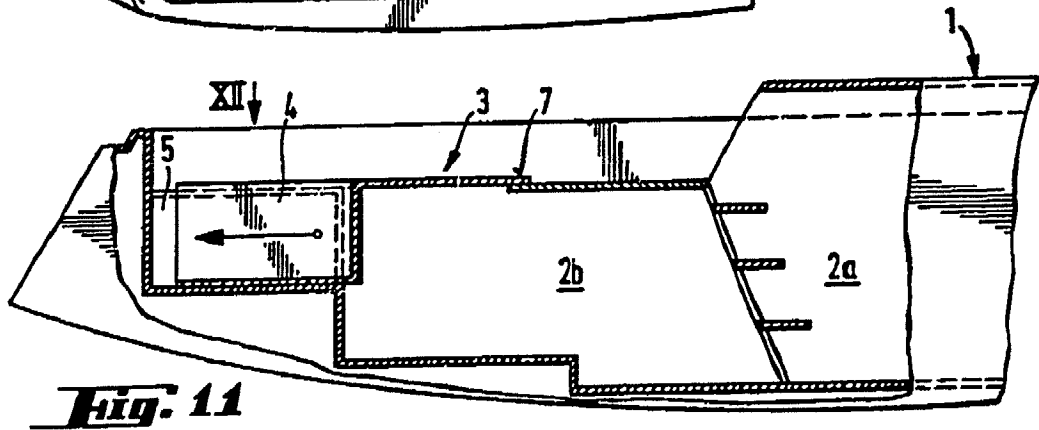


Fig. 11

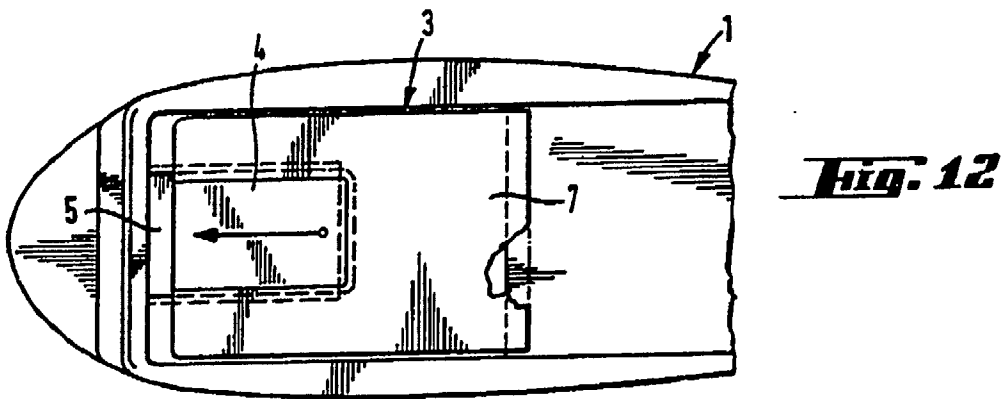


Fig. 12

Bruxelles, le 24 décembre 1980
 P.Pon. Seppo RAIKAMO
 P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

S. Kemble