

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

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

**2 499 932**

A1

**DEMANDE  
DE BREVET D'INVENTION**

(21)

**N° 80 27180**

(54) Mâture latérale pour les bateaux.

(51) Classification internationale (Int. Cl. 3). B 63 B 15/00.

(22) Date de dépôt ..... 22 décembre 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° 33 du 20-8-1982.

(71) Déposant : KAUFFMANN Albert, résidant en France.

(72) Invention de : Albert Kauffmann.

(73) Titulaire : *Idem* (71)

(74) Mandataire :

La présente invention concerne les différentes utilisations du vent à l'aide de masts et de voiles, notamment sur les bateaux.

Jusqu'à présent, les masts ont eu leur base fixée en file indienne sur l'axe avant-arrière des navires. Beaufort, misènes, 5 grands-masts, artimons, dans le cas du trois masts classique, par exemple. Cette disposition nécessite que les masts soient très grands, dans le but de disposer d'une voilure maximale.

La présente invention réside dans la création et l'usage de masts érigés sur le pont, ailleurs que sur l'axe avant-arrière du bateau. Le cas le plus courant d'utilisation de ces masts dé-saxés étant celui, ou, étant utilisés par paires, l'un deux est situé à babord, l'autre à tribord, à l'aplomb d'une perpendiculaire à l'axe du bateau.

Selon l'invention, cette disposition des masts par paires ou multiples de paires, permet de diminuer la hauteur des masts pour une même voilure, ou d'augmenter celle-ci pour des masts de même hauteur.

Ces masts sont utilisables tels quels, mais selon une première variante, ils peuvent s'accompagner de traverses transversales 20 reliant les deux masts de chaque paire à leur sommet. Selon une deuxième variante, les paires peuvent être reliées entre elles à leur sommet par des traverses longitudinales et diagonales, et celles-ci, selon une troisième variante, au besoin les dépasser.

Cette utilisation des masts par paires peut s'appliquer à 25 tous les mobiles mis par le vent agissant sur des voiles souples ou rigides, par l'intermédiaire de masts, en particulier à tous

les navires. Selon l'invention, non seulement les voiles déjà existantes mais des voiles spécialement concues peuvent être employées.

Selon cette invention, les différentes traverses rigides sont appelées, surtout dans la navigation de commerce, à servir à la circulation de dispositifs mobiles solidaires de vergues ou assimilés, permettant par ce moyen les déplacements de voiles selon le vent.

La planche de trois (3) dessins annexée montre trois des cas possibles d'application de l'invention.

La fig. 1 représente un monoque sur lequel sont fixés deux masts 1 à leur base en 2, et reliés à leur sommet 3, entre eux, par une traverse 4.

La fig. 2 représente un multicoque (catamaran pris comme exemple) sur lequel sont fixés deux masts 1 à leur base en 2 et reliés à leur sommet 3, entre eux, par une traverse 4.

La fig. 3 représente un bateau marchand sur lequel sont fixées quatre paires de masts. Chaque mast 1 de chaque paire est fixé à la coque à sa base en 2 et son sommet 3 au sommet de l'autre par une traverse 4. Chaque paire de masts est reliée à sa voisine par deux traverses longitudinales 5 et diagonales 6, ces dernières se croisant en 3.

Dans tous les cas possibles de traverses, celles-ci peuvent être prolongées si nécessaire en 3 au delà des masts.

L'invention peut être utilisée aussi bien pour la navigation de plaisance que pour la navigation de commerce. Elle s'applique aux monocoques et à toutes les variétés de multicoques.

Elle se montrera utile à chaque fois qu'on voudra augmenter la voilure ou diminuer la hauteur des masts, et plus généralement lorsqu'on désirera exploiter le vent dans les conditions maximales.

Dans les cas des petits bateaux, elle sera surtout utile pour augmenter leur vitesse. Dans la navigation de commerce, elle sera en plus, un moyen (amélioré) d'économiser de l'énergie. Etant donné, dans ce dernier cas, l'importance des masses à déplacer, donc des résistances à vaincre, il semble que diminuer la hauteur des masts, sans pour cela diminuer la voilure, d'une part, et ériger des structures fixes permettant la manœuvre des voiles, d'autre part, seraient deux bons moyens pour y parvenir.

REVENDICATIONS.

1. Mats de navires,(ou tous autres mobiles mis par le vent) caractérisés par leur implantation sur le pont ailleurs que sur l'axe avant-arrière,et par leur liaison entre eux à leur sommet (3) par des traverses (4,5,6).  
5 2. Mats,selon la revendication 1,utilisés plus particulièrement par paires,l'un à babord,l'autre à tribord,conjointement s'il y a lieu avec des mats classiques.  
3. Mats,selon la revendication 1,caractérisés par des traverses transversales (4),longitudinales (5),diagonales (6),  
10 les reliant à leur sommet (3) et éventuellement les dépassant (7).  
4. Mats,selon la revendication 3,caractérisés par la possibilité d'utiliser les traverses (4,5,6) comme voies de circulation de dispositifs mobiles solidaires ~~solidaires~~ de vergues ou assimilés,afin de permettre le déplacement des voiles.  
15 5. Mats,selon les revendications 1 et 2,à utiliser indifféremment sur des monoques ou des multicoques,soit de plaisance,soit de commerce,à l'aide de voiles souples ou rigides,  
20 classiques ou spécialement conçues.

1 1

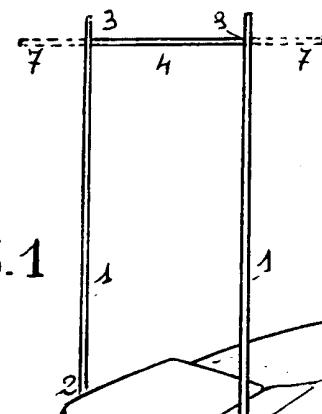


FIG. 1

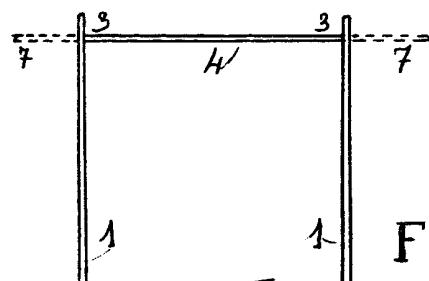


FIG. 2

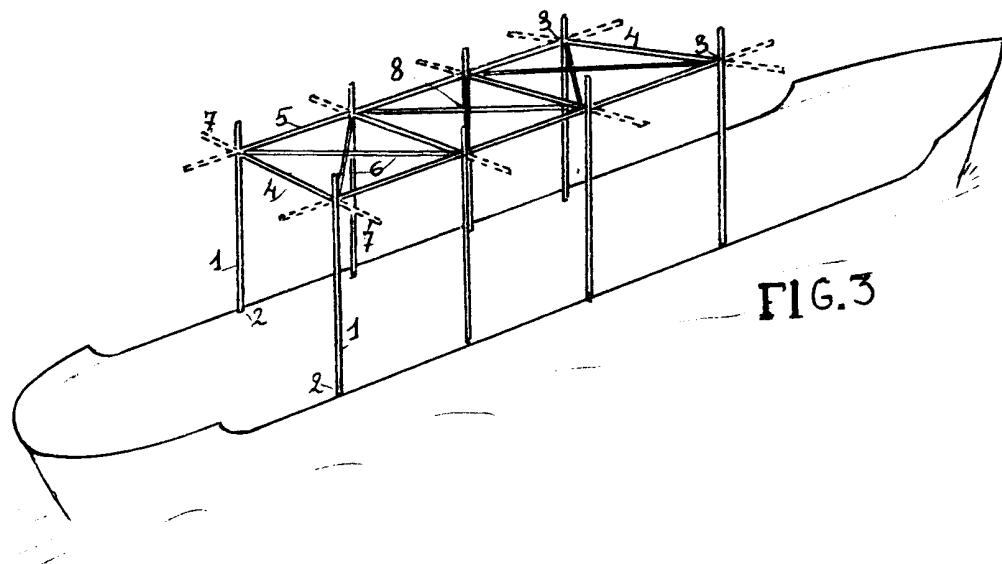
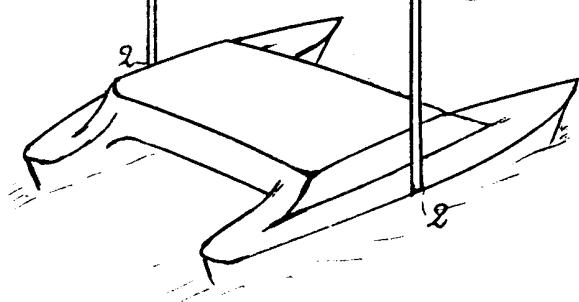


FIG. 3