

CONFÉDÉRATION SUISSE
INSTITUT FÉDÉRAL DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

(11) CH 720 795 A2

(51) Int. Cl.: B63B 1/28 (2006.01)
B63B 1/10 (2006.01)
G08G 3/00 (2006.01)

Demande de brevet pour la Suisse et le Liechtenstein

Traité sur les brevets, du 22 décembre 1978, entre la Suisse et le Liechtenstein

(12) DEMANDE DE BREVET

(21) Numéro de la demande: 000531/2023

(22) Date de dépôt: 17.05.2023

(43) Demande publiée: 29.11.2024

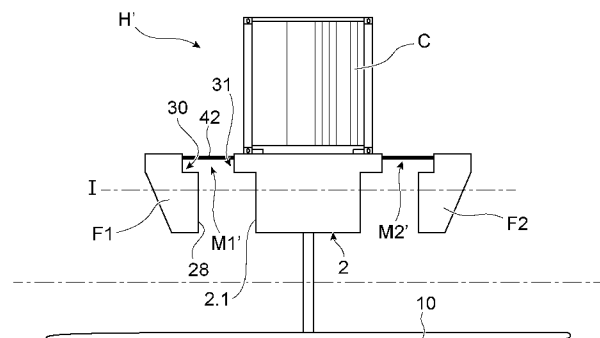
(71) Requérant:
Alain Thébault, Rue de Rive 4
1204 GENEVE (CH)
Aurélien Le Bas, 14 rue Louis Grobet
13001 Marseille (FR)

(72) Inventeur(s):
Alain Thébault, 1204 GENEVE (CH)
Aurélien Le Bas, 13001 Marseille (FR)

(74) Mandataire:
Bugnion S.A., Case postale 375
1211 Genève 12 - Champel (CH)

(54) Système de transport à hydroptère à stabilité améliorée

(57) L'invention concerne un système de transport à hydroptère comportant au moins un hydroptère comprenant une coque s'étendant selon une direction longitudinale, un pont, des moyens de propulsion, ledit hydroptère comportant également au niveau de sa proue un premier hydrofoil, et au niveau de sa poupe un deuxième hydrofoil (10), chaque hydrofoil (10) étant destiné à prendre au moins deux positions, une première position dans laquelle l'hydrofoil (10) a une orientation orthogonale à la direction longitudinale, et une deuxième position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation différente de l'orientation orthogonale. Ledit pont comporte une zone de réception, par exemple d'au moins un conteneur (C), et ledit hydroptère comporte de part et d'autre de la coque (2) au moins un flotteur (F1, F2) s'étendant parallèlement à la direction longitudinale et des moyens de déplacement (M1', M2') configurés pour faire passer chacun des flotteurs (F1, F2) d'une première position proche de la coque (2) vers une deuxième position éloignée de la coque (2).



Description

DOMAINE TECHNIQUE ET ART ANTERIEUR

[0001] La présente invention se rapporte à un système de transport à hydroptère, ledit système transportant par exemple des marchandises, du fret, de préférence contenues dans au moins un conteneur.

[0002] Un hydroptère est un bateau dont la coque est munie d'un moins un foil. La vitesse de déplacement du bateau engendre sur le ou les foils une portance hydrodynamique capable de soulever la coque du bateau partiellement ou totalement hors de l'eau, ce qui a pour effet de réduire la traînée de la coque de l'ordre de 30% à 40% et de réduire la puissance nécessaire à la vitesse de croisière. En outre, il ne génère peu ou pas de vagues à vitesse élevée, ce qui permet de limiter l'érosion des berges et des côtes.

[0003] Cette réduction de la puissance nécessaire permet de réduire l'énergie requise pour déplacer le bateau.

[0004] Par ailleurs, le transport terrestre de marchandises est très important, la majeure partie de ce transport est réalisé par camion. Une faible partie du transport de marchandises est réalisé par voie fluviale ou lacustre. Or un tel moyen de transport présente l'avantage de désencombrer les routes et de réduire les risques d'accidents impliquant des camions. En outre, il consomme sensiblement moins d'énergie. Le transport fluvial s'effectue généralement au moyen de barges ou péniches. Cependant la consommation énergétique est encore relativement importante au vu des contraintes écologiques qui s'imposent dans tous les domaines. En outre, le transport par barge ou péniche est relativement lent. Une vitesse lente est imposée pour réduire la génération de vagues et limiter l'érosion, ainsi que la gêne des riverains.

[0005] Au vu des enjeux écologiques auxquels le monde est confronté, l'hydroptère apparaît alors comme une alternative très intéressante dans le transport maritime et fluvial. Cependant les hydroptères existants ne sont pas adaptés au transport d'un chargement de masse importante.

[0006] En outre lors du chargement des conteneurs sur les barges, il est difficile de centrer le conteneur sur la barge. Peut alors se poser des problèmes de stabilité de la barge.

EXPOSÉ DE L'INVENTION

[0007] C'est par conséquent un but de la présente demande d'offrir un nouveau système de transport sur l'eau, par exemple de marchandises, offrant une stabilité améliorée notamment lors du chargement des marchandises.

[0008] Le but énoncé ci-dessus est atteint par un système de transport, par exemple de marchandises, comportant au moins un hydroptère comprenant une coque et au moins deux flotteurs disposés de part et d'autre de l'axe de la coque et configurés pour prendre une première position proche de la coque par exemple en vol, et une deuxième position éloignée de la coque, par exemple lors du chargement des marchandises.

[0009] Les flotteurs qui s'écartent de la coque assure une stabilité de l'hydroptère sur lequel peut être chargé les marchandises en particulier les conteneurs avec un risque de chavirement sensiblement réduit.

[0010] La coque peut être munie au niveau de la proue d'un premier hydrofoil orientable et au niveau de la poupe d'un deuxième hydrofoil orientable, sur la coque un espace de stockage de marchandises est prévu.

[0011] La mise en œuvre de deux hydrofoils permet d'offrir une portance suffisante pour le transport d'un chargement de masse importante. Le changement d'orientation des hydrofoils permet de réduire sensiblement la traînée à faible vitesse et à limiter l'encombrement transversale du bateau, notamment dans les ports, ce qui facilite son déplacement et son accostage.

[0012] Dans un exemple particulièrement avantageux, chaque flotteur est mobile par rapport à la coque, par exemple au moyen d'un système d'articulation à parallélogramme, assurant un déplacement en éloignement ou en rapprochement de chaque flotteur de la coque parallèlement à l'axe longitudinal. En outre ce système est robuste et relativement facile à mettre en œuvre.

[0013] Ainsi, grâce à la mise en œuvre de flotteurs mobiles, la largeur totale de l'hydroptère reste relativement réduite par rapport à la largeur de la coque d'un hydroptère sans flotteur mobile et présentant la même stabilité.

[0014] En d'autres termes, on réalise une barge munie de stabilisateurs de part et d'autre de la coque de la barge, lesdits stabilisateurs mobiles étant au moins transversalement.

[0015] En outre, l'utilisation d'un hydroptère permet d'atteindre des vitesses trois à quatre fois supérieures à celle des péniches et des barges sans générer de vagues. Par exemple l'hydroptère peut atteindre 20 nœuds en vitesse de croisière en générant peu ou pas de vagues, alors que la vitesse d'une péniche ou d'une barge est limitée à 5 nœuds pour réduire la génération de vagues. En effet dans les canaux, les fleuves et sur certaines côtes la vitesse de déplacement est limitée pour réduire la génération de vagues responsable de l'érosion et responsable d'une gêne pour les résidents. Grâce à l'invention, il est possible de s'affranchir de cette limitation.

[0016] Très avantageusement, l'espace de stockage est suffisant pour pouvoir loger soit 2 conteneurs de 20 pieds, soit un conteneur de 40 pieds pouvant contenir jusqu'à 30 tonnes de marchandises.

[0017] De manière particulièrement avantageuse, les hydrofoils sont fixés à des mâts sous-marins rétractables verticalement.

[0018] De manière particulièrement avantageuse, le système de transport comporte plusieurs hydroptères se déplaçant en convoi, l'hydroptère en tête du convoi pilotant le déplacement de l'ensemble du convoi, des moyens de communication étant établis entre les différents hydroptères. Un seul pilote est alors requis pour transporter une grande quantité de marchandises.

[0019] Un objet de la présente demande est alors un système de transport à hydroptère comportant au moins un hydroptère comprenant une coque s'étendant selon une direction longitudinale, un pont, des moyens de propulsion, ledit hydroptère comportant également au niveau de sa proue un premier mât sous-marin situé sur la direction longitudinale et au niveau de sa poupe d'un deuxième mât sous-marin situé sur la direction longitudinale, le premier mât sous-marin comportant à une extrémité destinée à être immergée un premier hydrofoil, le deuxième mât sous-marin comportant à une extrémité destinée à être immergée un deuxième hydrofoil, chaque hydrofoil étant connecté audit mât sous-marin au niveau d'une zone centrale, chaque hydrofoil étant destiné à prendre au moins deux positions, une première position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation orthogonale à la direction longitudinale, et une deuxième position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation différente de l'orientation orthogonale. Ledit pont comporte une zone de réception, par exemple d'au moins un conteneur. Ledit hydroptère comporte également de part et d'autre de la coque au moins un flotteur s'étendant parallèlement à la direction longitudinale et des moyens de déplacement configurés pour faire passer chacun des flotteurs d'une première position proche de la coque vers au moins une deuxième position éloignée de la coque.

[0020] Dans un exemple préféré, les moyens de déplacement sont de type à parallélogramme simple. Les moyens de déplacement peuvent comporter au moins deux bras de liaison reliant l'un des flotteurs à la coque et deux bras de liaison reliant l'autre flotteur à la coque, chaque bras de liaison étant articulé en rotation sur un flotteur et sur la coque.

[0021] Dans un autre exemple de réalisation, les moyens de déplacement comportent des poutres fixées par une extrémité longitudinale à un flotteur et montées coulissantes dans la coque par leur autre extrémité, perpendiculairement à la direction longitudinale.

[0022] De préférence, les moyens de déplacement sont motorisés et sont commandés pour ramener les flotteurs en deuxième position à partir d'une vitesse minimale de l'hydroptère.

[0023] Très avantageusement, dans la première position chaque flotteur est en contact avec un flanc de la coque de sorte à prolonger le pont.

[0024] Dans un exemple préféré, chaque hydrofoil dans la deuxième position est sensiblement aligné avec la direction longitudinale.

[0025] Dans un exemple, chacun des mâts sous-marins est configuré de sorte que dans la première position l'hydrofoil est éloigné de la coque, et de sorte que dans la deuxième position l'hydrofoil est proche de la coque.

[0026] Le système de transport peut comporter sur le pont un premier aménagement au droit du premier mât sous-marin pour recevoir le premier mât sous-marin lorsque le premier hydrofoil est dans une deuxième position, et un deuxième aménagement au droit du deuxième mât sous-marin pour recevoir le deuxième mât sous-marin lorsque le deuxième hydrofoil est dans une deuxième position, et la zone de réception est située entre les deux aménagements.

[0027] Dans un autre exemple de réalisation, l'hydroptère est dit hydroptère pilote, ledit système comportant au moins un autre hydroptère, dit hydroptère suiveur, ledit hydroptère suiveur comprenant une coque s'étendant selon une direction longitudinal, un pont, des moyens de propulsion, ledit hydroptère comportant également au niveau de sa proue un premier mât sous-marin situé sur l'axe longitudinal et au niveau de sa poupe un deuxième mât sous-marin situé sur l'axe longitudinal, chaque mât sous-marin comportant à une extrémité destinée à être immergée un hydrofoil, ledit hydrofoil étant connecté audit mât sous-marin au niveau d'une zone centrale, chaque hydrofoil étant destiné à prendre au moins deux positions une première position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation orthogonale à l'axe longitudinal et une deuxième position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation différente de l'orientation orthogonale. Le pont comporte une zone de stockage. L'hydroptère suiveur comporte également de part et d'autre de la coque au moins un flotteur s'étendant parallèlement à la direction longitudinale et des moyens de déplacement configurés pour faire passer chacun des flotteurs d'une première position proche de la coque vers une deuxième position éloignée de la coque.

[0028] Le système de transport comporte également des moyens de communication permettant un échange d'informations entre l'hydroptère pilote et l'hydroptère suiveur, lesdits moyens de communication étant avantageusement des moyens de communication dédiés à courte portée configurés pour assurer un échange d'informations direct entre l'hydroptère pilote et l'hydroptère suiveur. L'hydroptère pilote comporte une unité de commande et des moyens de géolocalisation. L'hydroptère suiveur comporte une unité de commande et des moyens de géolocalisation, ledit système de transport étant configuré pour fonctionner au moins selon un mode imitation. L'hydroptère pilote est commandé par un conducteur et l'hydroptère suiveur reproduit le comportement de déplacement de l'hydroptère pilote, et selon un mode différencié dans lequel le comportement de déplacement de l'hydroptère suiveur est commandé par l'hydroptère pilote.

BREVE DESCRIPTION DES DESSINS

[0029] La présente demande sera mieux comprise à l'aide de la description qui va suivre et des dessins en annexe sur lesquels :

- La figure 1A est une vue de côté représenté schématiquement d'un système de transport de marchandise selon un exemple de réalisation de la présente invention, les flotteurs étant dans la première position,
- La figure 1B est une vue de dessous du système de transport de la figure 1A,
- La figure 2 est une vue de côté du système de transport de la figure 1A, les flotteurs étant dans la deuxième position,
- La figure 3 est une vue de dessus du système de transport de la figure 1A sans les bouées,
- La figure 4 est une vue de face du système de transport de la figure 1A sans les bouées,
- La figure 5 est une vue de dessus du système de transport de la figure 2 sans les bouées,
- La figure 6 est une vue de dessus d'un système de transport selon un deuxième exemple de réalisation de l'invention, les flotteurs étant dans la première position,
- La figure 7 est une vue de dessus du système de transport de la figure 6, les flotteurs étant dans la deuxième position,
- La figure 8 est une vue de face du système de transport de la figure 7,
- La figure 9 est une représentation schématique d'un système de transport à plusieurs hydroptères.

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE MODES DE RÉALISATION

[0030] La présente invention porte sur un système de transport à hydroptère utilisable sur les mers et les océans, sur les fleuves et canaux et sur les lacs.

[0031] Dans la description qui va suivre, les termes „bateau“, „hydroptère“ et „navire“ sont utilisés indifféremment.

[0032] Par ailleurs, la description portera plus particulièrement sur un bateau adapté au transport de marchandises ou de fret, mais il sera compris que l'invention porte également sur un hydroptère configuré pour le transport de personnes et/ou de marchandises.

[0033] Sur les figures 1A à 5, on peut voir une représentation schématique d'un exemple d'un système de transport selon l'invention. Le système de transport comporte au moins un hydroptère H.

[0034] L'hydroptère H comporte une coque 2, un poste de pilotage 4, un premier hydrofoil 8 fixé au niveau de sa partie centrale à l'extrémité d'un premier mât sous-marin 9 et disposé à la proue de l'hydroptère, un deuxième hydrofoil 10 fixé au niveau de sa partie centrale à l'extrémité d'un deuxième mât sous-marin 12 et disposé à la poupe de l'hydroptère et des moyens de propulsion 13, 14. En variante, l'hydroptère peut comporter un ou plusieurs moyens de propulsion. Les mâts sous-marins sont désignés „Under water struts“ en terminologie anglo-saxonne.

[0035] En outre, l'hydroptère comporte sur le pont une zone de réception 5 qui est configuré dans cet exemple pour le stockage de marchandises. Très avantageusement cette zone de stockage est dimensionnée pour pouvoir stocker un conteneur de transport C, par exemple un conteneur de 40 pieds, i.e. présentant une longueur de 12 m, une largeur de 2,44 m et une hauteur de 2,59 m. ce type de conteneur peut transporter jusqu'à 30 tonnes de marchandises.

[0036] W désigne la surface de l'eau.

[0037] Dans cet exemple, la coque 2 est à fond plat, mais ceci n'est en aucun cas limitatif.

[0038] Un hydroptère à fond bombé ne sort pas du cadre de la présente invention.

[0039] En outre l'hydroptère comporte deux flotteurs F1, F2 disposés de part et d'autre de la coque 2 par rapport à l'axe longitudinal X. Dans cet exemple, chaque flotteur F1, F2 s'étend sur toute la longueur de la coque 2.

[0040] L'hydroptère comporte également des moyens M1, M2 permettant de déplacer les flotteurs F1 et F2 par rapport à la coque 2.

[0041] Les moyens M1 et M2 étant similaires, seuls les moyens M1 seront décrits en détail.

[0042] Les moyens M1 sont configurés pour permettre au flotteur F1 de passer d'une première position proche de la coque 2 à une deuxième position éloignée de la coque 2. Dans la première position, le flotteur F1 est avantageusement en contact par un flanc 28 avec un flanc 2.1 de la coque 2, de sorte que la surface supérieure du flotteur F1 prolonge le pont. En variante, le flotteur F1 n'est pas en contact avec le flanc 2.1 de la coque même dans sa première position.

[0043] De manière très avantageuse, la largeur du pont est au moins également à la largeur de la marchandise à transporter, par exemple le conteneur, et la largeur de la coque au niveau de la ligne de flottaison est plus étroite. Ainsi il est possible de réaliser une barge comprenant la coque et les flotteurs relativement étroite, ce qui réduit l'encombrement global de la barge.

[0044] Dans l'exemple représenté et de manière particulièrement avantageuse, le flanc 28 du flotteur F1 en regard du flanc 2.1 de la coque est conformé pour venir au moins en partie s'emboîter dans le flanc 2.1 de la coque (figure 4). Dans cet exemple, le flanc 28 comporte dans sa partie supérieure un évidement longitudinal 30 comportant une face horizontale et une face verticale. Le flanc 2.1 de la coque comporte une saillie longitudinale 31 de forme complémentaire à celle de l'évidement 30. Ainsi le flotteur F1 est en butée verticalement vers le haut contre la coque, ce qui réduit les sollicitations sur les moyens M1.

[0045] Dans l'exemple représenté, les moyens M1 comportent trois poutres 32, 34, 36 s'étendant le long d'axe Y1, Y2, Y3 respectivement orthogonalement à l'axe X et reliant le flotteur F1 et la coque 2. Chaque poutre 32, 34, 36 est fixée par une extrémité longitudinale 32.1, 34.1, 36.1 au flotteur F1 et est reliée par une deuxième extrémité longitudinale 32.2, 34.2 36.2 à la coque.

[0046] Les poutres 32, 34, 36 sont montées coulissantes dans la coque de sorte à faire passer le flotteur F1 de la première position à la deuxième position et inversement.

[0047] Les moyens M1 comportent un système pour assurer le coulisement de chacune des poutres le long des axes Y1, Y2, Y3. Par exemple le système de coulisement est un système à crémaillère, une crémaillère étant portée par chaque poutre et un pignon étant entraîné par un moteur électrique engrenant la crémaillère.

[0048] La coque comporte des logements d'axe Y1, Y2, Y3 dans lesquels coulisent les poutres 32, 34, 36.

[0049] Sur les figures 4 et 5, on peut voir les deux flotteurs F1, F2 dans la deuxième position.

[0050] Par exemple, les flotteurs sont écartés d'1 mètre des flancs de la coque 2.

[0051] De préférences, les poutres portant le deuxième flotteur F2 sont décalées le long de l'axe X par rapport aux poutres 32, 34, 36 de sorte qu'il n'y ait pas de collision lorsque les deux flotteurs sont dans leur première position (figure 5).

[0052] Il sera compris que le nombre de poutres dépend de la longueur des flotteurs et de la section et/ou du matériau des poutres. Un système à deux poutres ou à plus de trois poutres ne sort pas du cadre de la présente invention.

[0053] De préférence, les moyens motorisés sont disposés dans la coque principale qui dispose de plus de place. En outre, une telle disposition permet d'avoir une alimentation électrique commune à tous les moteurs. En variante, les moteurs sont dans les flotteurs F1, F2.

[0054] Sur les figures 6 et 7, on peut voir un deuxième exemple particulièrement avantageux d'un hydroptère H' dans lequel des moyens M1', M2' assurent le déplacement des flotteurs en rapprochement et en éloignement de la coque. Dans cet exemple, les moyens M1', M2' sont de type articulation à simple parallélogramme.

[0055] Les moyens M1' et M2' étant similaires, seuls les moyens M1' seront décrits en détail.

[0056] Dans cet exemple, les moyens M1' comportent une tringlerie comprenant trois bras de liaison 38, 40, 42 répartis le long du flanc du flotteur F1. Chaque bras de liaison est articulé en rotation par une extrémité longitudinale au flanc du flotteur F1 et par une deuxième extrémité longitudinale au flanc 2.1 de la coque. Les trois bras de liaison 38, 40, 42 sont assemblés de sorte à être en permanence parallèles ou alignés.

[0057] Les moyens M1' comportent également des moyens pour mettre en rotation les bras de liaison. Il peut être envisagé qu'un seul bras de liaison soit motorisé et forme un bras maître, les autres bras de liaison se déployant sous l'effet du déplacement du bras maître. En variante deux des trois bras, voire les trois bras de liaison, sont motorisés.

[0058] De préférence le ou les moteurs sont disposés dans la coque principale.

[0059] Sur la figure 6, les flotteurs F1 et F2 sont en première position rapprochés de la coque. Sur la figure 7, on peut voir les flotteurs F1 et F2 dans leur deuxième position écartée de la coque principale.

[0060] De manière avantageuse, un ou des logements sont prévus dans le flanc de chaque flotteur et/ou dans les flancs de la coque principale permettant de loger les bras de liaison.

[0061] Lors du passage des flotteurs de leur première position à leur deuxième position, ils se déplacent à la fois dans une direction orthogonale à l'axe X et dans des directions parallèles à l'axe X. Ainsi dans la deuxième position, les flotteurs ont une position décalée le long de l'axe X par rapport à la première position.

[0062] La mise en œuvre d'une tringlerie à simple parallélogramme est de réalisation simple et robuste, adaptée au transport de marchandises.

[0063] Dans cet exemple, les bouées ne sont pas mises en œuvre, mais un hydroptère comportant de telles bouées ne sort pas du cadre de la présente invention.

[0064] Dans un autre exemple de réalisation, les moyens de déplacement des flotteurs comportent une tringlerie à double parallélogramme. La mise en œuvre d'une telle tringlerie présente l'avantage d'assurer un déplacement des flotteurs uniquement transversalement à l'axe X sans que ceux-ci se déplacent axialement.

[0065] A titre d'exemple, le pont a une largeur de 2,50 m, la coque au niveau de la ligne de flottaison à une largeur de 2m et les flotteurs ont une largeur de 1,5 m.

[0066] Les premier et deuxième mâts sous-marins sont disposés sensiblement sur l'axe longitudinale X de la coque 2, comme cela est visible sur la vue de dessous représentée sur la figure 1B.

[0067] Chaque mât sous-marin équipé d'un hydrofoil a la forme d'un T renversé. Avantagusement, le mât et l'hydrofoil sont réalisés d'un seul tenant, par exemple en acier.

[0068] Les moyens de propulsion 13 et 14 comportent des hélices ou turbines. Dans cet exemple, les hélices ou turbines sont prévues au niveau des hydrofoils 8 et 10. De préférence, les moyens de propulsion comportent chacun un ou plusieurs moteurs électriques. L'énergie électrique peut être fournie par des batteries électriques rechargeables ou par un moteur à hydrogène. En variante, un moteur à énergie fossile générant une énergie mécanique assure l'entraînement des hélices.

[0069] Les moyens de propulsion sont avantagusement montés articulés en rotation sur les mâts autour de la direction verticale, de sorte à conserver une orientation alignée avec la direction longitudinale quelle que soit l'orientation des hydrofoils, de sorte à pouvoir assurer la propulsion à faible vitesse. En outre, cette articulation verticale des moyens de propulsion permet également d'assurer l'orientation du bateau.

[0070] En variante les moyens de propulsion peuvent être fixés à l'extrémité de mâts sous-marins rétractables distincts des mâts 9 et 12

[0071] La surface totale des hydrofoils est adaptée pour pouvoir assurer une portance suffisante à l'hydroptère chargé de marchandises. A titre d'exemple, chaque hydrofoil 8, 10 a une envergure de 10 m et une surface de 13 m². En prévoyant des hydrofoils relevables et pivotants de sorte qu'ils s'alignent avec l'axe de la coque, la traînée du bateau est sensiblement réduite à faible vitesse, ce qui permet de réduire encore davantage l'énergie nécessaire pour déplacer le bateau.

[0072] A titre d'exemple, la coque a une largeur de 4,5 m et une longueur de 17 m.

[0073] Les moyens de propulsion sont également configurés pour pouvoir déplacer le bateau „en vol“ avec sa charge maximale. Par exemple, dans le cas d'un conteneur de 40 pieds qui peut contenir jusqu'à 30 tonnes de marchandises, et en considérant que l'hydroptère à vide a une masse de 8 à 10 tonnes, les moyens de propulsion sont configurés pour déplacer une masse de 40 tonnes.

[0074] A titre d'exemple, la vitesse de décollage est comprise entre 13 nœuds et 15 nœuds, la vitesse de croisière est comprise entre 20 nœuds et 22 nœuds, et la vitesse de pointe est de l'ordre de 25 nœuds.

[0075] De manière très avantageuse et comme cela est visible sur les figures 1 et 2, les premier et deuxième mâts sous-marins munis d'un hydrofoil sont rétractables facilitant le déplacement en eau peu profonde.

[0076] Un premier aménagement 16 est prévu sur le pont du bateau au droit du premier mât sous-marin 9, et reçoit le premier mât sous-marin 9 en position rétractée ou relevée, et un deuxième aménagement 18 est prévu sur le pont du bateau au droit du deuxième mât sous-marin 12, et reçoit le deuxième mât sous-marin 12 en position rétractée ou relevée.

[0077] La mise en œuvre de deux hydrofoils relevables permet de ménager une zone de stockage suffisante pour recevoir un ou plusieurs conteneurs. Le premier aménagement 16 et le deuxième aménagement 18 sont avantagusement disposés l'un par rapport à l'autre de sorte à libérer un espace permettant de recevoir un conteneur de 40 pieds ou deux conteneurs de 20 pieds.

[0078] Dans une configuration déployée, lorsque les mâts sous-marins 9 et 12 sont immergés, les hydrofoils 8 et 10 s'étendent orthogonalement à la direction longitudinale X de la coque 2. De manière très avantageuse, dans une configuration rétractée lorsque les mâts sous-marins 9 et 12 sont logés dans leur aménagement respectif 16, 18, les hydrofoils 8 et 10 s'étendent dans la direction longitudinale X de la coque 2.

[0079] Lors de la remontée de chacun des mâts sous-marins, chaque hydrofoil pivote autour de l'axe du mât sous-marin pour s'aligner avec la direction longitudinale X de la coque.

[0080] Par exemple, chaque mât sous-marin 9, 12 est guidé par une forme en hélice dans son aménagement respectif de sorte qu'en se relevant, il pivote naturellement entre la position de l'hydrofoil orthogonale à la direction longitudinale et la position de l'hydrofoil sensiblement alignée avec la direction longitudinale. Il sera compris que l'angle de rotation entre la position abaissée et la position relevée peut être inférieure à 90°. Ainsi en position relevée les hydrofoils peuvent prendre toute orientation entre l'orientation orthogonale et l'orientation alignée, cette orientation présentant néanmoins une réduction de l'encombrement latérales et de la traînée.

[0081] La rotation et le relevage de chacun des mâts sous-marins sont de préférence assurés par des moteurs électriques.

[0082] En variante, le déplacement vertical des mâts et la rotation des hydrofoils sont successifs. Par exemple dans un premier temps, les mâts sont abaissés et dans un deuxième temps les hydrofoils sont pivotés pour prendre la position

active. Avantageusement la rotation de l'hydrofoil est déclenchée automatiquement après que le mât sous-marin a atteint la position déployée souhaitée.

[0083] De préférence, le fond de la coque est conformé pour loger l'hydrofoil lorsqu'il est en position rétractée. Par exemple, le fond de la coque comporte un renforcement 22 s'étendant le long de l'axe X dans lequel viennent se loger les hydrofoils.

[0084] Lorsque les hydrofoils sont par exemple alignés avec la direction X, ils font saillie de la proue et la poupe. De manière très avantageuse, l'hydrofoil comporte des moyens anticollisions pour réduire les risques de collision avec les hydrofoils à basse vitesse dans une position autre que la position orthogonale. Dans l'exemple représenté, les moyens anticollisions comporte une bouée 24 montée à l'extrémité de tiges télescopiques 26, qui se déploient lors que les hydrofoils sont alignés avec la direction X et font saillie à la proue et à la poupe du bateau (figure 1B). Tout autre moyen permettant d'éviter un contact avec les hydrofoils entre dans le cadre de la présente demande.

[0085] L'hydroptère comporte une unité de commande électronique UC1 ou calculateur central et au moins un capteur de position des mâts sous-marins. L'hydroptère comporte également tous les éléments de mesure équipant habituellement un bateau pour assurer une navigation sûre et réglementaire. L'unité de commande UC1 est reliée aux moyens de propulsion et au poste de commande. Une manœuvre du conducteur par l'intermédiaire du poste de pilotage est transmise aux moyens de propulsion et aux différents équipements du bateau pilote par l'unité de commande UC1.

[0086] Les moyens UC1 contrôle également avantageusement le déplacement des flotteurs. Il est configuré pour :

- à quai préalablement au chargement positionner les flotteurs dans leur deuxième position de sorte à assurer l'équilibrage du bateau lors de la mise en place du conteneur. La position des flotteurs peut être ajustée pendant le chargement. Les conditions météorologiques peuvent être prises en compte. Plus les flotteurs sont éloignés de l'axe X de la coque, plus le bateau est stable.
- A partir d'une certaine vitesse, par exemple de l'ordre de 7 nœuds et avant le décollage, l'unité de commande commande le passage des flotteurs vers leur première position en contact avec la coque 2.

[0087] Le poste de pilotage 4 peut être un poste de pilotage classique avec un volant ou des manettes. En variante, le poste de pilotage 4 comporte une interface homme-machine de type écran ou tablette tactile connectée à l'unité de commande UC1, par laquelle le conducteur donne ses instructions de pilotage et choisit ses modes.

[0088] Dans cet exemple, le poste de pilotage 4 est disposé à la proue du bateau et est fixé sur l'aménagement 16. Il se présente sous la forme d'une cabine de pilotage. Très avantageusement, la cabine de pilotage est montée coulissante verticalement sur l'aménagement 16 entre une position basse (représentée en pointillés) permettant au pilote d'accéder facilement à l'intérieur de la cabine de pilotage, et une position haute offrant une bonne visibilité au pilote.

[0089] Par exemple, un système de crémaillère (non représenté) est prévu entre la cabine et l'aménagement 16 et un moteur électrique assure le déplacement de la cabine de pilotage.

[0090] Un système de transport de marchandises dans lequel le poste de pilotage serait sur le pont ou au niveau de la poupe, ne sort pas du cadre de la présente invention.

[0091] De préférence, les hydrofoils 8 et 10 sont équipés de volets 20 ou surface de commande articulées. Dans l'exemple représentés, chaque hydrofoil comporte quatre volets articulés disposés de part et d'autre du mât sous-marin, et formant le bord de fuite. La commande de ces volets permet de gérer le roulis et la stabilité longitudinale. En variante, l'hydrofoil comporte un volet de chaque côté du mât ou plus de deux volets.

[0092] Les deux mâts sous-marins peuvent être déployés à des profondeurs différentes. L'ajustement de ces deux profondeurs permet de régler l'assiette longitudinal du bateau. De préférence, la commande de l'angle du roulis et la commande de l'assiette longitudinale sont interdépendantes. Cette interdépendance peut être gérée par un pilote expérimenté ou de manière automatique à l'aide de modèles comme cela est bien connu de l'état de la technique.

[0093] De préférence, le bateau est équipé de moyens de mesure de la hauteur du bateau par rapport la surface de l'eau en vol et des moyens de détection des autres navires, par exemple ces moyens sont de type LIDAR (Light Detection And Ranging en terminologie anglo-saxonne) utilisant le principe de télémétrie laser.

[0094] L'hydroptère comporte également de préférence des moyens pour compenser le décentrage éventuel des marchandises, par exemple du conteneur sur l'hydroptère. Les moyens comportent par exemple un capteur d'assiette longitudinale pour mesurer l'assiette du bateau et des moyens pour compenser l'écart par rapport à un plan horizontal. Les moyens de compensation comportent par exemple au moins une masselotte mobile longitudinalement qui est déplacée pour compenser l'écart à l'horizontal. La masse est par exemple montée sur une crémaillère, une vis sans fin ou un rail, situé au centre sous le pont. La masse est par exemple de l'ordre de quelques tonnes. En variante la compensation est obtenue au moyen d'un ou des ballasts sont mis en œuvre. Ces moyens sont mis en œuvre dans le but de rééquilibrer le centre de gravité par rapport au centre poussée des hydrofoils afin de voler de manière stable.

[0095] Un exemple de fonctionnement du système de transport de marchandises est le suivant.

[0096] L'hydroptère est à quai, par exemple dans un port fluvial. Les premiers et deuxièmes mâts sous-marins 9, 12 sont en position relevée dans les aménagements 16 et 18 et les hydrofoils 8 et 10 sont alignés avec l'axe X de l'hydroptère. Ainsi les hydrofoils 8, 10 ne dépassent pas latéralement de la coque et sont disposés au plus près de la coque, voire sont logés dans le renforcement 22 le cas échéant. Le positionnement à quai en est facilité. Les risques d'interaction avec la faible profondeur du fond sont réduits.

[0097] L'unité de commande UC1 positionne les flotteurs dans leur deuxième position écartée de la coque principale.

[0098] Une grue charge un conteneur C sur la zone de stockage de l'hydroptère entre les deux aménagements 16 et 18. Comme expliqué ci-dessus, la position des flotteurs peut être ajustée en fonction du roulis.

[0099] Des moyens sont éventuellement prévus pour solidariser le conteneur au pont, par exemple des systèmes de sangle.

[0100] L'assiette est mesurée et est corrigée si nécessaire.

[0101] Lorsque le conteneur est en place. Le pilote commence les manœuvres pour quitter le port. Il met en route les moyens de propulsion. Les mâts sous-marins restent en position rétractée. L'hydroptère H s'éloigne du quai à faible vitesse.

[0102] Lorsque l'hydroptère est dans des eaux suffisamment profondes, cette information est par exemple fournie au pilote au moyen d'un sonar équipant le bateau, le pilote augmente la vitesse de déplacement du bateau. Lorsqu'une vitesse suffisante est atteinte, le pilote commande le déploiement des mâts sous-marins. Ceux-ci coulissent vers le bas et pivotent simultanément, permettant alors au bateau de s'élever au-dessus de la surface de l'eau et de „voler au-dessus“ de l'eau en appui sur les hydrofoils. Simultanément les bouées 24 sont rétractées. La consommation d'énergie requise pour ce déplacement est sensiblement réduite par rapport à des transports de marchandises sur l'eau classiques. Le passage des flotteurs de la deuxième position des flotteurs est commandé par l'unité de commande UC1.

[0103] Dans un exemple de réalisation, le déploiement des mâts peut être commandé automatiquement dès qu'une vitesse minimale est atteinte. De manière similaire, la rétractation des mâts peut être commandée automatiquement dès que la vitesse du bateau passe en dessous d'une vitesse maximale. Le déploiement des foils et le repliement des flotteurs sont commandés automatiquement en fonction notamment des conditions de vitesse. Ils peuvent être simultanés ou non.

[0104] A l'approche du port d'acheminement du conteneur, le pilote réduit la vitesse du bateau et commande le relevage des mâts sous-marins, ce qui provoque simultanément la rotation des hydrofoils dans la position alignée avec l'axe de la coque et le déploiement des bouées 24. Dans cette position, le bateau peut atteindre le quai sans risque de collision entre les hydrofoils et le fond ou tout autre installation. Lorsque le bateau est amarré à quai, une grue décharge le conteneur. Soit un autre conteneur est chargé sur le bateau, par exemple un conteneur vide, soit le bateau repart à vide.

[0105] Dans un exemple très avantageux représenté schématiquement sur la figure 9, le système de transport de marchandises comporte un hydroptère maître ou pilote P similaire à l'hydroptère H de la figure 1A, et un ou plusieurs hydroptères suiveurs désignés par la référence S, formant ainsi un convoi avec un hydroptère pilote et des hydroptères suiveurs, permettant ainsi le transport de plusieurs conteneurs avec un seul pilote.

[0106] Dans la description qui va suivre, le système de transport comporte un seul hydroptère suiveur. L'hydroptère suiveur S est de structure relativement proche de celle de l'hydroptère pilote P. Il comporte une coque 102, un premier hydrofoil 108 fixé à l'extrémité d'un premier mât sous-marin 109, un deuxième hydrofoil 110 fixé à l'extrémité d'un deuxième mât sous-marin 112, et des moyens de propulsion 113, 114. En variante, le bateau suiveur peut comporter un ou plusieurs moyens de propulsion. L'hydroptère suiveur comporte également des flotteurs, seul le flotteur F2 est visible, et des moyens de déplacement de ceux-ci.

[0107] Dans l'exemple représenté, les moyens de propulsion 113, 114 sont prévus au niveau des hydrofoils.

[0108] De manière très avantageuse, les mâts sous-marins 109 et 112 munis d'un hydrofoil sont rétractables facilitant le déplacement en eau peu profonde et réduisant la traînée à faible vitesse. Des aménagements 116 et 118 sont prévus sur le pont du bateau au droit des mâts sous-marins, et reçoivent les mâts sous-marins en position rétractée. Une zone de stockage est prévue entre les deux aménagements 116, 118 et est configuré par exemple pour recevoir un conteneur. Des moyens d'arrimage des marchandises, par exemple d'un conteneur sont avantageusement prévus au niveau de la zone de stockage.

[0109] Dans cet exemple, l'hydroptère suiveur S ne comporte pas de poste de pilotage.

[0110] Comme pour l'hydroptère H, l'hydroptère pilote P comporte une unité de commande électronique UC1 ou calculateur central et au moins un capteur de position des mâts sous-marins. L'hydroptère pilote P comporte également tous les éléments de mesure équipant habituellement un bateau pour assurer une navigation sûre et réglementaire. L'unité de commande UC1 est reliée aux moyens de propulsion et au poste de commande. Une manœuvre du conducteur par l'intermédiaire du poste de pilotage est transmise aux moyens de propulsion et aux différents équipements du bateau pilote par l'unité de commande UC1.

[0111] Le poste de pilotage est similaire à celui de l'hydroptère H.

[0112] L'hydroptère suiveur comporte une unité de commande UC2 et les éléments de mesure équipant habituellement un bateau pour assurer une navigation sûre.

[0113] L'hydroptère pilote P et l'hydroptère suiveur S comportent également des moyens de géolocalisation par satellite GP, GS respectivement permettant une localisation de quelques mètres, par exemple de l'ordre de quelques mètres.

[0114] L'hydroptère pilote et l'hydroptère suiveur comportent des moyens de communication entre eux TCP, TCS. De préférence ces moyens sont des moyens de communication courte portée mettant en œuvre une technologie désignée „communications dédiées à courte portée“ ou DSRC (Dedicated short-range communication). Ces moyens de communication sont particulièrement adaptés à la communication directe véhicule à véhicule ou V to V (une dizaine de mètres). Un exemple de tels moyens de communication est décrit dans le document „Vehicle to vehicle data transfer and communication using LI-FI technology“, Anbalagan et al. in materialstoday : PROCEEDINGS, vol. 45, Part7, 2021, pages 5925-5933.

[0115] Ces moyens sont des moyens de radiocommunication qui permettent une communication très localisée. En outre ils ne perturbent pas les autres systèmes de communication.

[0116] Les moyens de communication TCP de l'hydroptère pilote P comportent un émetteur pilote et un récepteur pilote et les moyens de communication TCS de l'hydroptère suiveur S comportent un émetteur suiveur et récepteur suiveur qui communiquent par télétransmission.

[0117] L'émetteur pilote est configuré pour envoyer des informations et instructions à l'unité de commande UC2 de l'hydroptère suiveur via le récepteur suiveur, et l'émetteur suiveur est configuré pour envoyer des informations à l'unité de commande UC1 de l'hydroptère pilote via le récepteur pilote.

[0118] Selon l'invention, le système de transport est configuré pour que dans un premier mode de fonctionnement, dit mode d'imitation ou clone, l'hydroptère suiveur S reproduise le comportement de déplacement de l'hydroptère pilote P. Dans ce mode de fonctionnement, il peut être prévu que le déplacement des flotteurs de l'hydroptère pilote et celui des flotteurs de l'hydroptère suiveur soient simultanés ou quasi-simultanés. Le système de transport est également configuré pour que dans un deuxième mode de fonctionnement, dit mode différencié ou mode drone, l'hydroptère suiveur S suive les instructions provenant du poste de pilotage et ait un comportement de déplacement différent de celui de l'hydroptère pilote P. dans ce mode les déplacements des flotteurs des deux hydroptères peuvent être décorellés.

[0119] Dans le mode d'imitation, l'unité de commande UC1 envoie à l'unité de commande UC2 via l'émetteur pilote et le récepteur suiveur la trajectoire de l'hydroptère pilote qui traite cette information et calcule la trajectoire de l'hydroptère suiveur. De préférence, l'envoi se fait directement entre l'émetteur pilote et le récepteur suiveur, i.e. en V to V, ce qui permet d'avoir un temps d'échange raccourci, une réactivité accrue et d'augmenter la sécurité de transmission. En variante, la transmission peut se faire via un dispositif tiers, par exemple via un serveur local ou un cloud distant. Cette variante est envisageable dans des zones offrant une bonne couverture du réseau internet. En outre, le recours au cloud peut être prévu pour le traitement de tout ou partie de certaines tâches dans la mesure où le temps de communication est acceptable et la sécurité de communication est assurée.

[0120] Cette trajectoire est par exemple obtenue par les moyens de géolocalisation par satellite. L'unité de commande UC2 commande l'ensemble des moyens participant au déplacement de l'hydroptère suiveur, tels que les moyens de propulsion et les hydrofoils, de sorte qu'ils reproduisent la trajectoire de l'hydroptère pilote tout en maintenant une distance entre l'hydroptère pilote et l'hydroptère suiveur. La distance est choisie de sorte à assurer la sécurité des bateaux et en fonction de la distance maximale de communication entre les bateaux.

[0121] En outre cette distance peut varier en fonction des conditions météorologiques. En effet en cas de fortes houles il peut être prévu d'augmenter cette distance.

[0122] La précision de la géolocalisation par satellite est suffisante pour gérer la distance entre les bateaux. En effet il n'est pas requis de devoir maintenir strictement cette distance, celle-ci peut éventuellement varier de quelques mètres. Il est alors prévu une marge de sécurité pour éviter tout risque de collision.

[0123] Le fait d'utiliser la géolocalisation par satellite pour maintenir la distance entre les bateaux permet de ne pas avoir à mettre en œuvre de capteurs entre les bateaux, ceci est d'autant plus avantageux que tels capteurs sont très difficiles à mettre en œuvre en milieu marin.

[0124] La communication entre le bateau pilote et le bateau suiveur s'effectue par exemple de la manière suivante.

[0125] L'émetteur pilote envoie une trame d'informations au récepteur suiveur à une certaine fréquence, par exemple une à plusieurs dizaines de fois par seconde.

[0126] Les informations contenues dans la trame sont par exemple au moins la direction du bateau pilote, la vitesse du bateau pilote, et éventuellement l'emplacement du bateau pilote. Avantageusement l'état des hydrofoils est également transmis, i.e. un état déployé ou un état rétracté.

[0127] De préférence, les informations sur la vitesse et la direction sont par exemple obtenus par les moyens de géolocalisation. En variante, ces informations sont obtenues par des moyens embarqués dans le bateau pilote.

[0128] Lorsque le récepteur suiveur reçoit ces informations, l'émetteur suiveur émet un accusé réception confirmant la réception et la prise en compte de ces informations.

[0129] L'unité de commande UC2 utilise ces informations ainsi que les données de géolocalisation du bateau suiveur et en déduit les caractéristiques de déplacement du bateau suiveur, afin qu'il reproduise la même trajectoire tout en maintenant une certaine distance. Il est à noter que les instructions envoyées aux moyens de propulsion 113 tiennent compte de la masse du bateau suiveur et d'autres caractéristiques du bateau suiveur qui interviennent sur le déplacement du bateau suiveur.

[0130] Cette communication en boucle se poursuit pendant tout le déplacement en mode imitation.

[0131] La trame d'informations permet également un transfert d'informations du bateau suiveur au bateau pilote, telles qu'une avarie, une information sur les conditions de navigation, par exemple une augmentation de la houle. Ainsi l'unité de commande UC1 connaît à tout moment l'état et les conditions de navigation du bateau suiveur.

[0132] D'autres informations peuvent être envoyées au bateau suiveur, par exemple l'allumage des feux de circulation. Ces informations sont alors traitées par l'unité de commande UC2 comme devant être reproduites.

[0133] Il est à noter que, de préférence, la stabilité du bateau suiveur est gérée automatiquement par l'équipement embarqué dans le bateau suiveur, ainsi le conducteur du bateau pilote n'a pas à gérer celle-ci d'autant qu'il est à distance du bateau pilote.

[0134] Ce mode de communication directe entre les deux bateaux offre un fonctionnement robuste et sécurisé.

[0135] Néanmoins, de manière préférée, il peut être prévu des moyens de sécurité informatiques, également appelés moyens de cybersécurité pour augmenter la sécurité de fonctionnement du système de transport en sécurisant les communications entre les deux bateaux et éviter toute intrusion d'un tiers dans leurs architectures électroniques embarquées.

[0136] L'imitation peut être partielle. Dans certaines situations, on souhaite que le comportement du bateau pilote ne soit pas reproduit à l'identique. Par exemple, le conducteur décide que le bateau suiveur ne doit ou ne peut pas imiter le bateau pilote, par exemple il considère que sa charge est trop importante et qu'il ne peut déployer ses hydrofoils, dans ce cas il envoie une instruction à l'unité de commande UC2 de ne pas déployer les hydrofoils. Ainsi lorsque le bateau pilote se déplace à une vitesse suffisante pour se déplacer sur les hydrofoils, le bateau suiveur reproduit la trajectoire du bateau pilote et éventuellement d'autres comportements du bateau pilote mais se déplace sur sa coque. Dans cette configuration, le bateau suiveur envoie un signal au bateau pilote dès que la distance entre les deux bateaux dépasse une valeur limite, le bateau suiveur réduit alors sa vitesse pour réduire la distance.

[0137] Le mode différencié va maintenant être décrit.

[0138] Selon l'invention, le bateau suiveur peut être commandé directement par le bateau pilote, par exemple par le conducteur du bateau pilote de sorte que le bateau suiveur ait un déplacement distinct de celui du bateau pilote, par exemple lors de l'accostage.

[0139] En effet, lorsque le bateau pilote accoste un quai, il s'immobilise, le bateau suiveur vient alors s'immobiliser derrière le bateau pilote à une certaine distance déterminée. Afin de pouvoir également faire accoster le bateau suiveur, celui-ci peut être commandé pour effectuer une manœuvre d'accostage alors que le bateau pilote est immobilisé. En outre l'accostage se fera à un emplacement distinct de celui du bateau pilote. Pour cela, le conducteur par l'intermédiaire de l'interface homme-machine „prend la main“ et envoie directement des instructions spécifiques à l'unité de commande UC2 du bateau suiveur de sorte que le bateau suiveur effectue des manœuvres particulières. En d'autres termes, le bateau suiveur est télécommandé par le conducteur. Ces commandes peuvent transiter par les moyens de communication courte portée.

[0140] Cette instruction au bateau suiveur peut être envoyée manuellement par le conducteur ou automatiquement par l'unité de commande UC1.

[0141] En variante encore, un message est envoyé au conducteur via l'interface homme-machine qui décide ou non de commander à l'unité de commande UC2 d'interdire le déploiement des hydrofoils.

[0142] Ce type d'instruction peut tenir compte de plusieurs paramètres, la masse des marchandises, les conditions météorologiques tels que la vitesse du vent, la hauteur des vagues...

[0143] De manière avantageuse, dans le mode imitation il est prévu que le bateau suiveur ne puisse pas dépasser le bateau pilote. Ainsi des moyens sont mis en œuvre pour que le bateau suiveur soit en permanence maintenu derrière le bateau pilote sauf si une manœuvre à quai l'oblige.

[0144] De préférence toutes les informations relatives à la navigation du bateau suiveur sont affichées ou au moins accessibles sur l'interface homme-machine du bateau pilote afin que le conducteur ait une connaissance complète de la situation du bateau suiveur. Il peut par exemple être prévu d'afficher la disposition relative des deux bateaux, par exemple une représentation d'une vue de dessus représentant le bateau suiveur et le bateau pilote ou toute autre visualisation qui pourrait être obtenue avec ou sans l'aide de vision par caméras embarquées sur le bateau suiveur.

[0145] Un exemple de déplacement du système de transport va maintenant être décrit.

[0146] Le système de transport est par exemple utilisé pour transporter des conteneurs entre un premier port fluvial et un deuxième port fluvial.

[0147] Le bateau pilote et le bateau suiveur sont à quai au premier port. Les hydrofoils sont en position relevée et les flotteurs dans leur deuxième position écartée de la coque.

[0148] Une grue charge un conteneur sur le bateau pilote et un conteneur sur le bateau suiveur S. L'assiette pour chacun des bateaux est mesurée et est corrigée si nécessaire. Les autres conditions sont vérifiées, et on considère que celles-ci sont telles que les hydrofoils de chacun des bateaux pourront être déployés. L'emplacement du bateau suiveur pour le chargement du conteneur peut être éloigné de celui du bateau pilote. Le positionnement à cet emplacement a pu être commandé par le conducteur du bateau pilote en mode différencié.

[0149] Le système de transport de marchandises est prêt à se déplacer jusqu'au deuxième port fluvial.

[0150] Le mode imitation est activé soit par le conducteur, soit automatiquement. Si l'emplacement du bateau suiveur est éloigné de celui du bateau pilote, il peut être prévu que celui-ci rejoigne automatiquement le bateau pilote.

[0151] Le conducteur met en route les moyens de propulsion du bateau pilote qui commence à avancer. Par imitation, l'unité de commande active les moyens de propulsion et commence à se déplacer. Le début du déplacement du bateau suiveur peut avoir lieu après le début du déplacement du bateau pilote afin de ménager la distance de sécurité requise.

[0152] Lorsque la profondeur du fond est suffisante, le conducteur déploie les hydrofoils du bateau pilote ainsi que les bouées. L'information est envoyée à l'unité de commande UC2 du bateau suiveur qui par imitation ordonne le déploiement des hydrofoils du bateau suiveur et des bouées.

[0153] Lorsque la vitesse du bateau pilote est suffisante, la coque se soulève et le bateau pilote passe en „mode vol“. Le bateau suiveur a par imitation le même comportement. Chaque bateau gère de manière autonome sa stabilité. Les flotteurs sont déplacés vers leur première position proche de la coque.

[0154] Les deux bateaux se déplacent en convoi et le bateau suiveur suit la trajectoire du bateau pilote. À tout moment, le conducteur de manière manuelle, éventuellement suite à un avertissement émis à l'unité de commande UC1, ou l'unité de commande UC1 de manière automatique, peut envoyer une instruction au bateau suiveur afin qu'il modifie son comportement en fonction d'événements extérieurs. Les cas d'interventions automatiques de l'unité de commande UC1 sont pré-enregistrés dans la mémoire de l'unité de commande UC1.

[0155] Lorsque le convoi s'approche le deuxième port fluvial, la vitesse est abaissée, les mâts sont rétractés et les hydrofoils sont alignés avec la direction longitudinale et les bouées sont déployées. Les flotteurs sont écartés de la coque. Le bateau pilote P se positionne parallèlement au quai et s'arrête et le bateau suiveur s'arrête également parallèlement au quai. Le conducteur peut passer en mode différencié si nécessaire. Pour cela il prend la main sur le bateau suiveur. Le conducteur, par exemple à l'aide de l'interface homme-machine, commande le déplacement du bateau suiveur, par exemple afin de positionner le bateau suiveur tout près du bateau pilote sans tenir compte de la distance fixée lors des déplacements. Lors du déplacement en mode différencié, le conducteur a le bateau suiveur en visuel.

[0156] Il est à noter que la communication entre le bateau suiveur et le bateau pilote est permanente, i.e. même lorsque les deux bateaux sont stationnés, et au moins tant que les bateaux sont alimentés électriquement.

[0157] Un système de transport comportant plus d'un bateau suiveur ne sort pas du cadre de la présente invention. Dans ce cas, le poste de commande est configuré pour permettre de sélectionner le ou les bateaux suiveurs auxquels on veut appliquer le mode différencié.

[0158] Dans les exemples décrits, chaque hydroptère transporte un conteneur, il sera compris que chaque hydroptère peut transporter plusieurs conteneurs de taille plus petite. Par ailleurs, l'hydroptère peut transporter des marchandises qui ne sont pas stockées dans un ou plusieurs conteneurs mais sous forme de caisse qui sont arrimées sur le pont, par exemple au moyen d'un filet ou de tout autre moyen.

[0159] La présente invention offre une alternative aux systèmes de transport maritimes et fluviaux de l'état de la technique, cette alternative étant à la fois économe et énergique et plus rapide. En outre, elle peut être relativement silencieuse.

[0160] En variante, un système de ballasts est mis en œuvre pour assurer la stabilité de la barge.

[0161] Dans une variante, la barge comporte des flotteurs mobiles selon l'invention et un seul foil, voire aucun foil.

[0162] Un hydroptère comportant plusieurs flotteurs de chaque côté de la coque ne sort pas du cadre de la présente invention. Un hydroptère dans lequel les flotteurs ne s'étendent pas sur toute la longueur de la coque ne sort pas du cadre de la présente invention.

[0163] Dans les exemples décrits, les flotteurs se déplacent d'une position à l'autre de manière simultanée. Un hydroptère dans lequel le déplacement de l'un des flotteurs précède le déplacement de l'autre flotteur ne sort pas non plus du cadre de la présente invention.

[0164] Grâce à l'invention, la stabilité lors du chargement des barges est sensiblement augmentée sans avoir à augmenter de manière conséquente la largeur des barges, ce qui réduit leur encombrement notamment lors de leur stockage.

[0165] Les flotteurs peuvent être commandés séparément les uns des autres. Il est envisageable qu'un seul des flotteurs soit déployé.

[0166] Il est également envisageable que les flotteurs restent déployés en vol.

[0167] Dans un exemple de réalisation, les flotteurs peuvent être au moins en partie remplis d'eau lorsqu'ils sont déployés et vider lorsqu'il sont rapprochés de la coque, formant des ballasts. Des pompes sont alors prévues pour remplir et vider les flotteurs.

[0168] L'hydroptère peut comporter au moins un stabilisateur gyroscopique, qui participe à la stabilité de l'hydroptère en vol.

[0169] De manière particulièrement avantageuse, le bateau comporte des moyens de secours assurant le déploiement des flotteurs en cas de dysfonctionnement de la source principale d'énergie. Par exemple si la source d'énergie électrique est hors service, les moyens de propulsion du bateau s'arrêtent provoquant l'amerrissage du bateau, les moyens de secours par exemple pneumatiques sont alors déclenchés provoquant le déploiement des flotteurs à la place des moteurs électriques.

Revendications

1. Système de transport à hydroptère comportant au moins un hydroptère comprenant une coque s'étendant selon une direction longitudinale (X), un pont, des moyens de propulsion, ledit hydroptère comportant également au niveau de sa proue un premier mât sous-marin (9) situé sur la direction longitudinale (X) et au niveau de sa poupe d'un deuxième mât sous-marin (12) situé sur la direction longitudinale (X), le premier mât sous-marin (9) comportant à une extrémité destinée à être immergée un premier hydrofoil (8), le deuxième mât sous-marin (12) comportant à une extrémité destinée à être immergée un deuxième hydrofoil (10), chaque hydrofoil (8, 10) étant connecté audit mât sous-marin (9, 12) au niveau d'une zone centrale, chaque hydrofoil (8, 10) étant destiné à prendre au moins deux positions, une première position dans laquelle l'hydrofoil (8, 10) a une orientation orthogonale à la direction longitudinale (X), et une deuxième position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation différente de l'orientation orthogonale, dans lequel ledit pont comporte une zone de réception (5), par exemple d'au moins un conteneur, et dans lequel ledit hydroptère comporte de part et d'autre de la coque (2) au moins un flotteur (F1, F2) s'étendant parallèlement à la direction longitudinale (X) et des moyens de déplacement (M1, M2) configurés pour faire passer chacun des flotteurs (F1, F2) d'une première position proche de la coque vers une deuxième position éloignée de la coque.
2. Système de transport selon la revendication 1, dans lequel les moyens de déplacement sont de type à parallélogramme simple.
3. Système de transport selon la revendication 2, dans lequel les moyens de déplacement comportent au moins deux bras de liaison reliant l'un des flotteurs à la coque et deux bras de liaison reliant l'autre flotteur à la coque, chaque bras de liaison étant articulé en rotation sur un flotteur et sur la coque.
4. Système de transport selon la revendication 1, dans lequel les moyens de déplacement comportent des poutres fixées par une extrémité longitudinale à un flotteur et montées coulissantes dans la coque par leur autre extrémité, perpendiculairement à la direction longitudinale.
5. Système de transport selon l'une des revendications 1 à 4, dans lequel les moyens de déplacement sont motorisés et sont commandés pour ramener les flotteurs en deuxième position à partir d'une vitesse minimale de l'hydroptère.
6. Système de transport selon l'une des revendications 1 à 5, dans lequel dans la première position chaque flotteur est en contact avec un flanc de la coque de sorte à prolonger le pont.
7. Système de transport selon l'une des revendications 1 à 6, dans lequel chaque hydrofoil (8, 10) dans la deuxième position est sensiblement aligné avec la direction longitudinale (X).
8. Système de transport selon l'une des revendications 1 à 7, dans lequel chacun des mâts sous-marins (9, 12) est configuré de sorte que dans la première position l'hydrofoil (8, 10) est éloigné de la coque (2), et de sorte que dans la deuxième position l'hydrofoil (8, 10) est proche de la coque (2).
9. Système de transport selon la revendication 8, comportant sur le pont un premier aménagement (16) au droit du premier mât sous-marin (9) pour recevoir le premier mât sous-marin (9) lorsque le premier hydrofoil (8) est dans une deuxième position, et un deuxième aménagement (18) au droit du deuxième mât sous-marin (12) pour recevoir le deuxième mât sous-marin (12) lorsque le deuxième hydrofoil (10) est dans une deuxième position, et dans lequel la zone de réception est située entre les deux aménagements.
10. Système de transport selon l'une des revendications 1 à 9, dans lequel l'hydroptère (P) est dit hydroptère pilote, ledit système comportant au moins un autre hydroptère, dit hydroptère suiveur, ledit hydroptère suiveur comprenant une coque s'étendant selon une direction longitudinale (X), un pont, des moyens de propulsion, ledit hydroptère comportant également au niveau de sa proue un premier mât sous-marin situé sur l'axe longitudinal (X) et au niveau de sa poupe un deuxième mât sous-marin situé sur l'axe longitudinal (X), chaque mât sous-marin comportant à une extrémité destinée à être immergée un hydrofoil, ledit hydrofoil étant connecté audit mât sous-marin au niveau d'une

zone centrale, chaque hydrofoil étant destiné à prendre au moins deux positions une première position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation orthogonale à l'axe longitudinale et une deuxième position dans laquelle l'hydrofoil a une orientation différente de l'orientation orthogonale, dans lequel ledit pont comporte une zone de stockage, dans lequel ledit hydroptère suiveur comporte également de part et d'autre de la coque (2) au moins un flotteur (F1, F2) s'étendant parallèlement à la direction longitudinale (X) et des moyens de déplacement (M1, M2) configurés pour faire passer chacun des flotteurs (F1, F2) d'une première position proche de la coque vers une deuxième position éloignée de la coque, dans lequel le système de transport comporte également des moyens de communication (TCP, TCS) permettant un échange d'informations entre l'hydroptère pilote (P) et l'hydroptère suiveur (S), lesdits moyens de communication étant avantageusement des moyens de communication dédiés à courte portée configurés pour assurer un échange d'informations direct entre l'hydroptère pilote et l'hydroptère suiveur, dans lequel l'hydroptère pilote (P) comporte une unité de commande (UC1) et des moyens de géolocalisation (GP), dans lequel l'hydroptère suiveur (S) comporte une unité de commande (UC2) et des moyens de géolocalisation (GS), ledit système de transport étant configuré pour fonctionner au moins selon un mode imitation dans lequel l'hydroptère pilote (P) est commandé par un conducteur et l'hydroptère suiveur (S) reproduit le comportement de déplacement de l'hydroptère pilote, et selon un mode différencié dans lequel le comportement de déplacement de l'hydroptère suiveur (S) est commandé par l'hydroptère pilote (P).

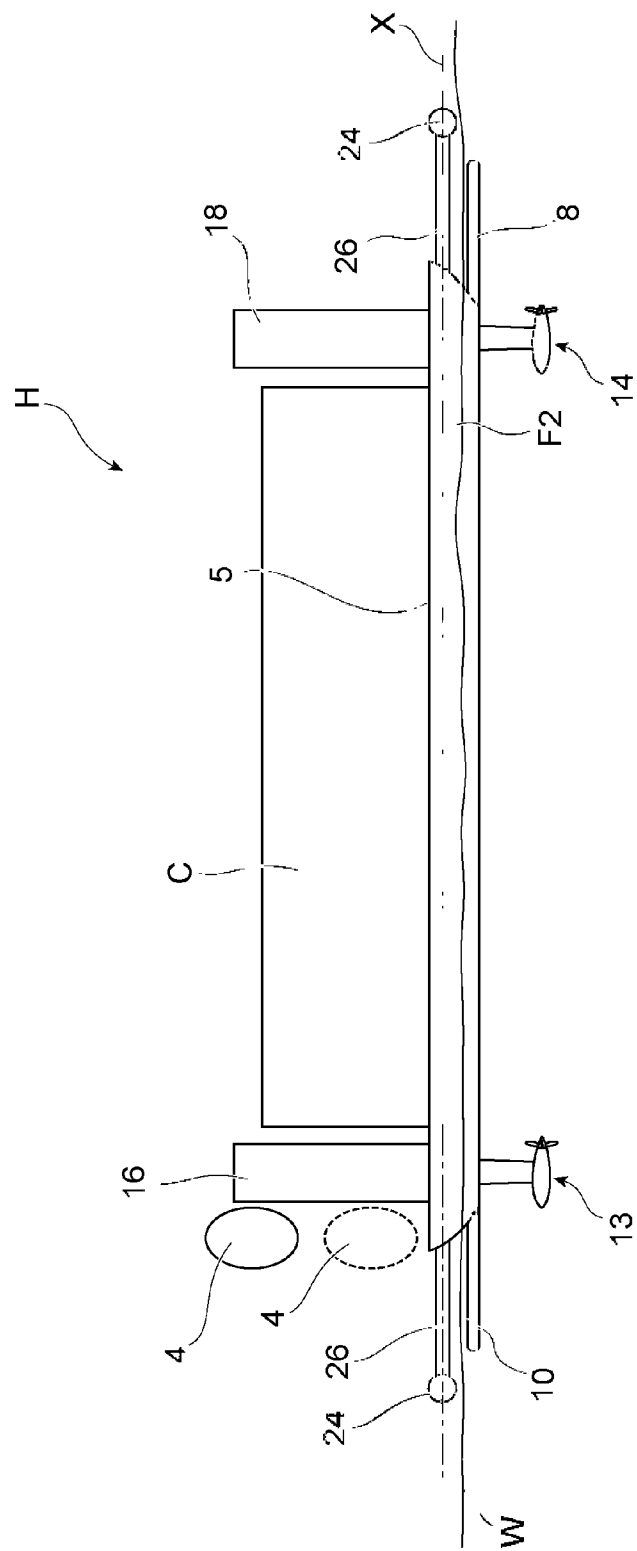


FIG. 1A

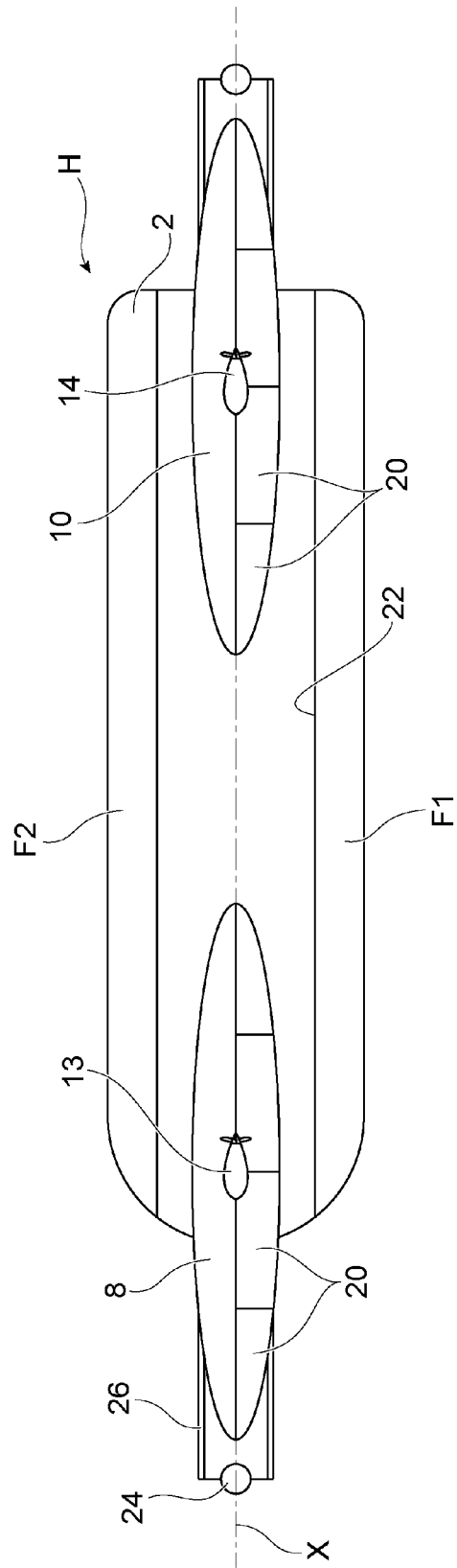


FIG. 1B

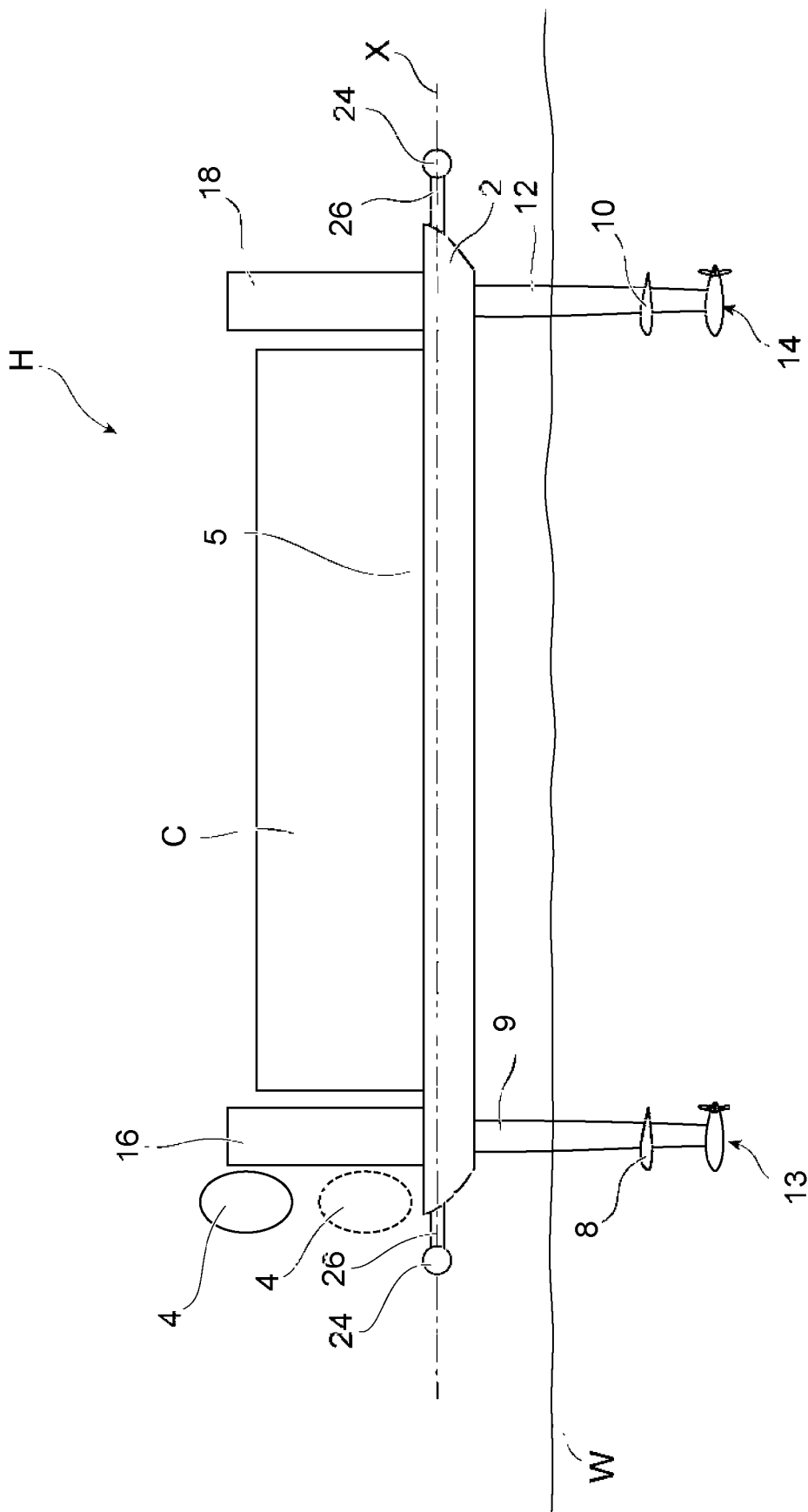


FIG. 2

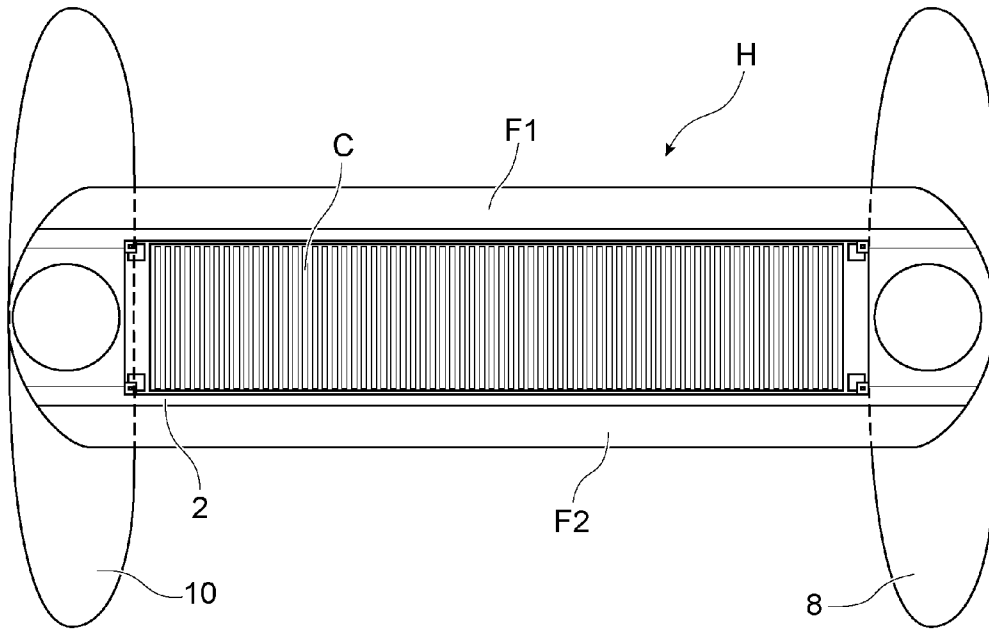


FIG. 3

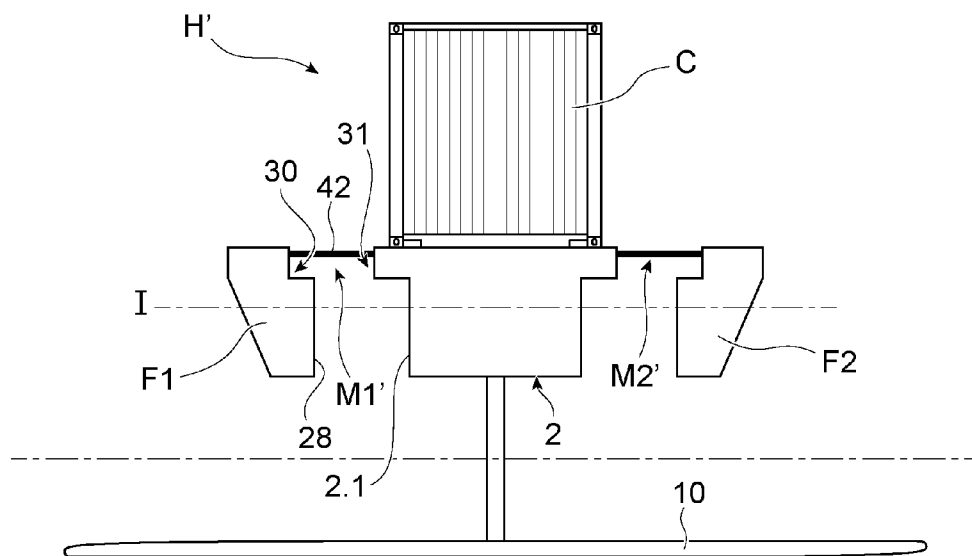


FIG. 4

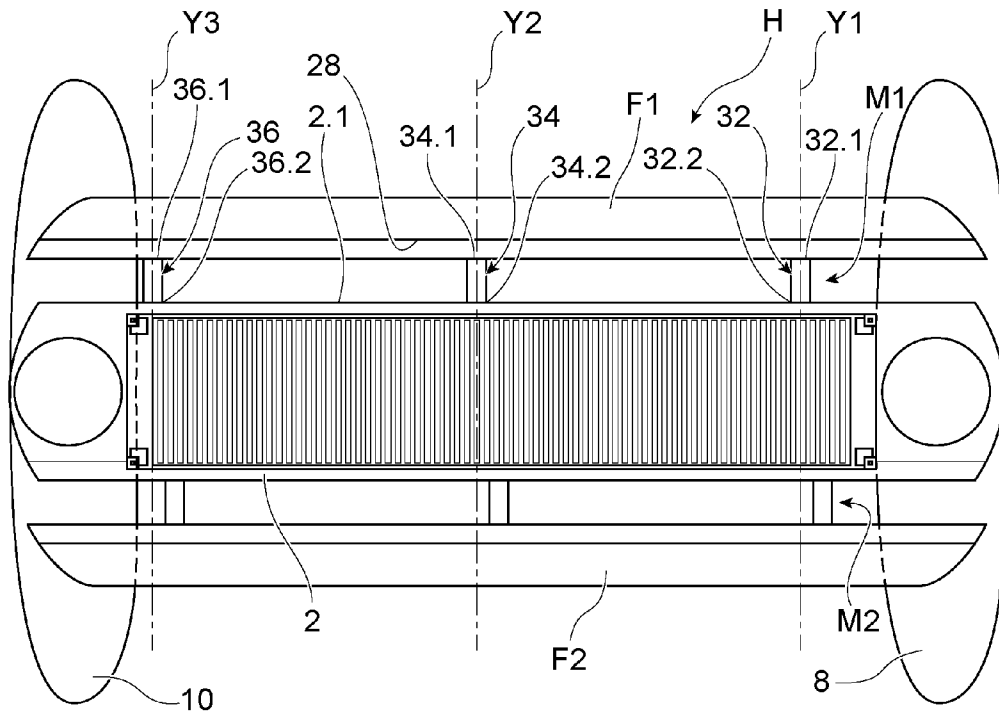


FIG. 5

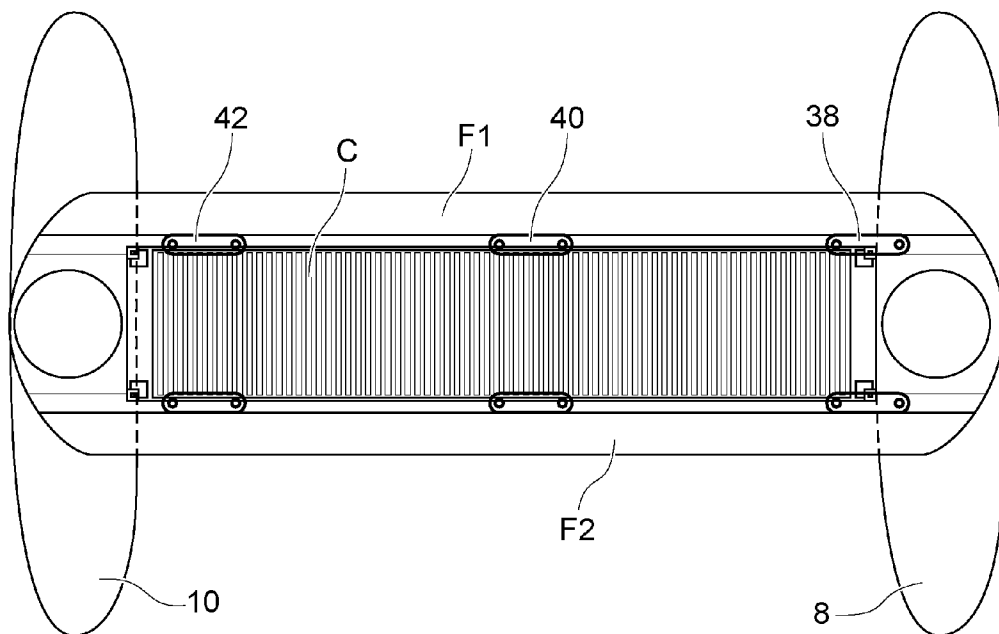


FIG. 6

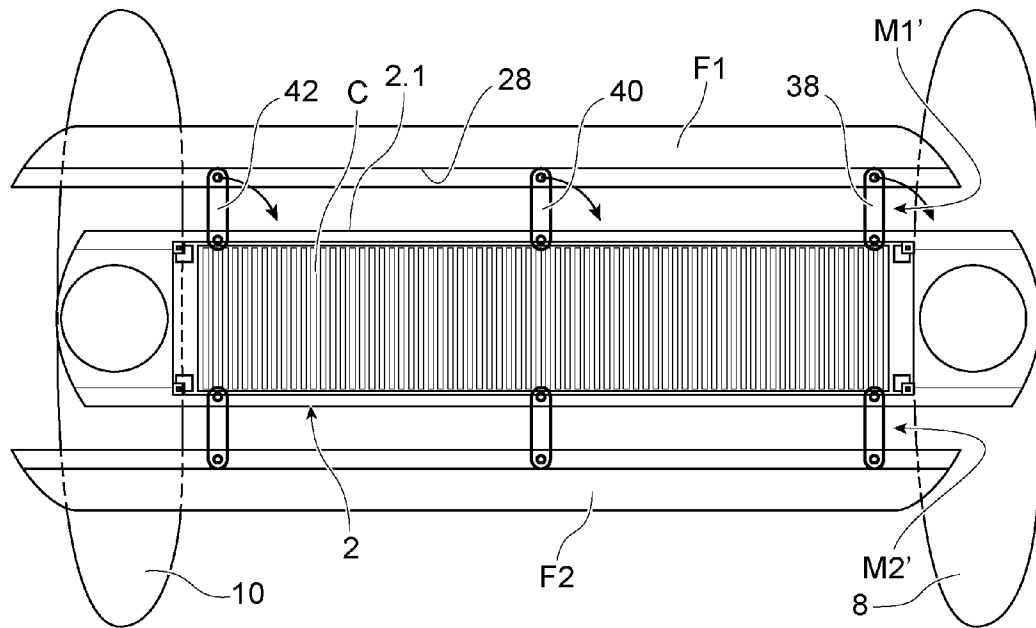


FIG. 7

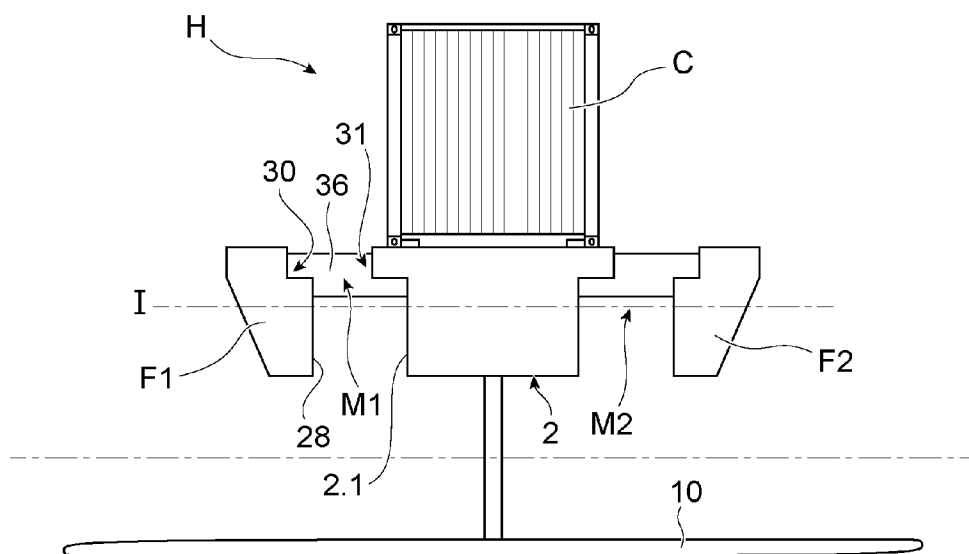


FIG. 8

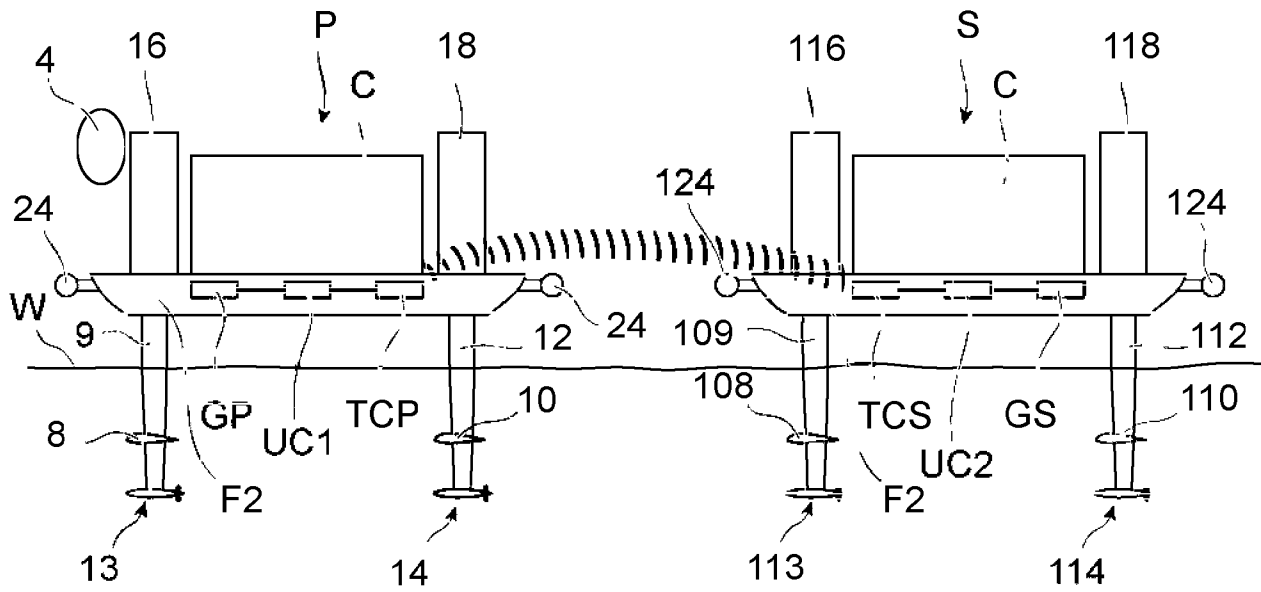


FIG. 9