

## LE CANOT TOUS TEMPS TYPE OUESSANT

**d**ans le n°53 du 2<sup>e</sup> trimestre 1995, le contre-amiral Meignen nous avait déjà donné quelques indications sur le nouveau canot tous temps d'Ouessant.

**L'île d'Ouessant** est maintenant en service depuis juillet 1995 et la bénédiction aura lieu le 16 juin 1996. C'est l'occasion de compléter l'information de nos lecteurs sur la mise au point de ce nouveau type qui, après Ouessant, équipera bientôt Barfleur. Le Directeur général technique nous expose maintenant comment ont été résolus les problèmes liés à la conception et l'adaptation de cette catégorie de canot.



### ORIGINE DES ETUDES

Nous revenons en 1991. Le remplacement du canot tous temps de l'île d'Ouessant est programmé pour l'année 1993, mais déjà le choix du bateau se pose. Les premières réflexions montrent que le canot tous temps standard de 17,60 mètres ne peut pas convenir, pour des raisons de dimensions.

A Ouessant, la standardisation, recherche et réussie par la SNSM depuis 1986, montre ses limites.

Le 20 février 1992, une importante mission, conduite par l'amiral Leenhardt, se rend à Ouessant pour étudier in situ, en liaison étroite avec la station et la délégation du Finistère, les meilleures conditions de choix et de mise en oeuvre du futur bateau de sauvetage.

En réalité, il s'agissait plutôt de conforter et de confirmer le bien fondé de dispositions préétablies et déjà bien ancrées dans les esprits.

Les décisions sont rapidement arrêtées et confirment :

- la nécessité d'un canot tous temps à Ouessant,
- la nécessité du maintien du site de Lampaul et de son abri, à l'exclusion de toute autre possibilité,
- la nécessité d'un canot particulier de dimensions limitées, à cause de l'abri et de la largeur de la cale de lancement, qui devra être lancé par l'avant pour être très manoeuvrant dès la flottaison ; bien entendu, il sera auto-redressable,
- la nécessité enfin, tout en limitant les dépenses au strict minimum, de modifier l'abri pour le rehausser, élargir la porte et augmenter l'entrait.

Le choix du modèle de bateau s'est porté sur la pilotine de Calais pour des raisons simples :

- la sécurité d'abord puisqu'une unité venait d'être mise en service à Calais à la satisfaction des pilotes de ce port,
- ses dimensions, tirant d'eau mis à part, correspondent aux besoins,
- l'aménagement intérieur, l'installation de l'insubmersibilité et des moyens d'auto redressement ne semblent pas poser de problèmes particuliers,
- l'idée que le coût et les délais des études seront notablement réduits,
- l'idée aussi que le coût d'une première réalisation n'atteindrait pas les sommets souvent rencontrés quand il s'agit de prototype,

- enfin, l'architecte de la pilotine de Calais est M. Ebersolt, gérant du cabinet d'études TECIMAR, qui connaît bien les problèmes spécifiques au sauvetage.

#### LES SPECIFICATIONS DE LA COMMANDE

La commande initiale des études est lancée le 6 avril 1992. Par rapport à la pilotine de Calais, les principales modifications concernent :

- l'auto redressabilité du navire,
- l'insubmersibilité,
- la réduction significative du tirant d'eau qui doit passer de 1,40 mètres à 1,10 mètres,
- l'installation de l'embarcation pneumatique sous la plage arrière dans un compartiment spécialement aménagé qui communique avec la mer par une grande porte ouvrant sur le tableau arrière,
- l'installation de très solides protections des hélices et des safrans pour tenir compte des possibilités de talonnage au lancement et des difficultés de la mise en place sur chariot à la remontée,
- les aménagements spécifiques au sauvetage, en particulier,
  - les installations de remorquage,
  - la répartition devenue classique des volumes intérieurs, qui réservent de larges possibilités d'accueil des naufragés dans le poste avant et dans la timonerie, y compris en position couchée sur des banquettes ou civières,
  - l'aménagement de postes de veille sur l'arrière de la timonerie.

#### LES ESSAIS SUR MAQUETTE

L'importance de ces modifications justifie largement une série d'essais effectués sur maquette au 1/20 en laboratoire hydraulique d'essais de l'Ecole centrale de Nantes. Ces essais, effectués en août 1992, confirment l'excellente tenue à la mer de l'unité projetée et sa capacité à tenir une vitesse de 20 noeuds avec la motorisation du canot tous temps standard (2 fois 380 CV) ; cette vitesse est considérée comme convenable compte tenu des contraintes imposées par le site de Lampaul. L'amiral Leenhardt avait d'ailleurs admis qu'une vitesse de l'ordre de 16 noeuds était acceptable.

#### LA CONSTRUCTION

Les études du navire, sans aucun doute plus importantes que prévu, n'ont permis de lancer la construction que fin 1993. L'ensemble composite verre-résine (coque, pont, timonerie) est confié aux chantiers Blamengin à Boulogne, constructeur de la pilotine de Calais, par contrat du 4 novembre 1993. Après bien des péripéties, cet ensemble verre-résine est livré en octobre 1994 aux chantiers Sibiril, à Carantec. La commission d'examen des offres de la SNSM a en effet retenu ce chantier après un large appel auprès de 8 chantiers finistériens.

Des difficultés de toutes sortes ont beaucoup retardé les finitions du bateau. Le handicap le plus sérieux, qui évidemment subsiste, est l'excédent de poids de 4500 kilogrammes, qui malgré le soin

apporté, les chantiers n'ont pas pu réduire davantage. Cet excédent se traduit par une performance vitesse dégradée et un tirant d'eau de 1,30 mètres au lieu des 1,10 mètres prévus.

Cependant, l'essai de retournement effectué à Roscoff le 7 juin 1995 est parfaitement réussi. Les mises au point et quelques modifications effectuées pendant les essais à la mer ont permis d'atteindre la vitesse de 17,5 noeuds et de constater un excellent comportement à la mer et une manoeuvrabilité convenable.

Le canot tous temps pris en main par l'équipage, rallie enfin la station le 12 juillet 1995 à 17 noeuds de moyenne.

Les principales caractéristiques du canot tous temps type Ouessant sont données en annexe. Voir aussi la revue SAUVETAGE N° 53 qui a présenté le descriptif du dispositif original d'auto redressabilité.

### BILAN DE L'OPERATION

L'opération "Ouessant" a duré environ 4 ans : environ 6 mois pour la réflexion et le choix du bateau, près d'un an pour la construction de l'ensemble composite verre-résine, près d'un an également pour les finitions du bateau, ses essais à la mer et les mises au point.

En simplifiant et en arrondissant les chiffres, son coût total s'établit autour de 3,8 millions pour les études et la réalisation du canot tous temps, 2,5 millions pour les modifications de l'abri, le treuil et le chariot.

Le total général se monte à 6,3 millions de francs aux conditions économiques de 1995.

Pour mémoire, je rappelle que l'opération Goury en 1989 avait coûté 3 600 000 francs pour le canot du modèle standard de 17,60 mètres et 3 500 000 francs pour l'abri, soit un total de plus de 7 millions exprimés en

francs 1995. Je rappelle aussi que pour des raisons d'architecture sur site protégé, l'abri avait dû être entièrement reconstruit à l'identique de l'ancien à l'échelle 1,4.

### LE CANOT TOUS TEMPS TYPE "BARFLEUR"

Les conditions de mise en oeuvre du canot tous temps de Barfleur, à partir d'un abri dont les dimensions ne permettent pas de recevoir un canot tous temps standard, et qui nécessite un lancement par l'avant, conduisent tout naturellement à choisir le nouveau modèle d'Ouessant. Il est probable qu'en définitive, et au moins dans un premier temps, le CTT de Barfleur reste mouillé dans le port d'échouage à un endroit où la disponibilité pour l'appareillage sera au moins égale à celle de l'abri...

Pour des raisons similaires le même choix a été retenu pour le futur canot tous temps de l'île de Batz.

Par prudence nous n'avons pas voulu lancer la construction de ce nouveau canot avant la mise en service de celui d'Ouessant. Ainsi Barfleur a subi un important retard, celui d'Ouessant répercuté en totalité, augmenté de la durée d'une nouvelle phase d'études destinée à corriger quelques défauts constatés sur le prototype, en particulier l'augmentation du poids par rapport aux prévisions initiales.

La modification la plus spectaculaire est l'augmentation du volume de carène qui se traduit par de nouvelles dimensions (longueur 15,50 mètres, largeur



4,28 mètres) et qui devrait permettre de réduire le tirant d'eau à 1,10 mètres.

Avec la même motorisation, ce nouveau canot tous temps type "Barfleur" devrait approcher la vitesse de 20 nœuds.

Bien entendu, les points forts du canot d'Ouessant sont conservés, en particulier :

- le dispositif d'auto redressabilité qui cependant sera encore simplifié.
- le logement de l'embarcation pneumatique, sorte de radier aménagé à l'arrière dans un décrochement du pont, qui ouvre sur le tableau arrière par une porte basculante à commande hydraulique ; la mise à l'eau et la récupération de l'embarcation pneumatique sont grandement facilitées par cette disposition.

La coque du canot de Barfleur est en cours de construction dans les chantiers Sibiril à Carantec. Les finitions seront effectuées par les Constructions Mécaniques de Normandie à Cherbourg. La livraison est prévue pour la fin de l'année.

Le canot de l'Île de Batz sera entièrement construit par les chantiers Sibiril à Carantec. La livraison est prévue pour le début de l'année 1997.

Dans une petite année, nous reviendrons sur le canot tous temps type "Barfleur", nouveau prototype en quelque sorte, pour en apprécier les qualités et les défauts.

Contre-amiral MEIGNEN  
Directeur général technique.

## CANOT TOUS TEMPS TYPE OUESSANT

### Fiche technique

#### CARACTERISTIQUES :

- Construction CVR : (composite verre-résine)
- Longueur HT (sans défense) : 14,80 m
- Largeur : 4,22 m
- Tirant d'eau : 1,35 m
- Déplacement en charge totale : 20,00 T
- Puissance : 380 CV x 2
- Vitesse maximale : 18 nœuds
- Autonomie : 224 milles à 14 nœuds
- Insubmersible
- Autoredressable.

#### EOUIPAGE :

- 8 hommes.

#### AMENAGEMENTS :

- Un poste avec 2 couchettes et rangements + wc.
- Un abri de navigation avec appareils de navigation et de contrôle des moteurs.

#### GRUPE DE PROPULSION :

Deux groupes de propulsion comprenant chacun :

- 1 moteur Diesel IVECO-AIFO 8210 SRM 38-10
  - nombre de cylindres : 6
  - régime : 1800 tr/mn
  - puissance nominale : 380 CV
- 1 inverseur réducteur : réduction 2/1
- 1 ligne d'arbre sur chaise
- 1 hélice (5 pales) : diamètre 710 Pas 980.

#### Auxiliaires entraînés :

- 1 pompe 30 m<sup>3</sup>/7 bars incendie assèchement sur prise de force sur moteur babord
- 1 pompe hydraulique alimentant le touret, le guindeau et en option un cabestan arrière sur moteur tribord.

#### EOUIPEMENTS :

##### Electricité :

- 2 alternateurs et transfo-redresseur attelés sur moteurs principaux et délivrant 3 KW 24 V cc
- 2 batteries d'accumulateur 24 V 275 Ah
- 1 batterie d'accumulateur 24 V 92 Ah.

##### Transmission :

- 2 émetteurs Récepteurs VHF Bande Marine dont 1 avec processeur ASN.

##### Navigation :

- 1 radar
- 1 GPS
- 1 compas
- 1 sondeur
- 2 projecteurs portables
- 1 projecteur fixe orientable en timonerie
- 1 radiogonromètre automatique VHF.

##### Médical :

- Civière, pharmacie, réchauffage, réanimation.

##### Sécurité :

- Extinction fixe par gaz inerte CO<sub>2</sub> dans le local machine
- 2 extincteurs CO<sub>2</sub> mobiles dans machines auxiliaires
- 1 extincteur eau diffusée dans abri de navigation et poste
- 3 extincteurs poudre 6 kgs
- 1 pompe 15 bars, 30 m<sup>3</sup>/h attelée au moteur babord.

##### Intervention :

- 1 canot pneumatique maintenu gonflé sur le toit de l'abri de navigation
- 1 groupe mobile de lutte contre l'incendie et assèchement.