

en bref...

un
projet
de l'EMM

Donner

Avec le développement des hydrojets et leur apparition de plus en plus fréquente sur les navires de commerce, et notamment sur les navires à grande vitesse (NGV) destinés au transport de passagers, l'EMM se prépare à proposer une formation pratique qui correspond à ce type de propulsion.

Pour cela, la construction d'un bateau réalisé en chantier école, sera prochainement proposée à des jeunes, parmi les volontaires d'Associations ou Organismes (D.S.U. Centre pénitentiaire, etc.), puis mis en service au sein de l'école pour des stages pratiques sur hydrojets. Ce bateau pourra servir aussi pour d'autres formations.

1) La Conception et les Transformations

L'école a reçu il y a quelques temps le don d'une coque de bateau d'environ 7 mètres de long, qui demande une sérieuse remise en état. Afin de répondre au besoin d'apprentissage de la conduite des hydrojets, la décision a été prise de la remettre en état et de l'équiper de ce type de propulsion.

Les travaux d'étude seront entrepris par Laubreaux Marine. Tony Laubreaux a travaillé pendant de nombreuses années dans la conception et la construction de navires à grande vitesse en Australie.

Parmi ses réalisations en Nouvelle Calédonie, il a conçu et participé à la construction du "Caretta", il a été chargé du suivi du chantier du navire "Bético" pour le compte de la SODIL et avait participé à la conception initiale du "Marie Hélène".

En Australie, en tant que responsable de bureaux d'études, il a conçu de nombreux navires de différents types, et notamment des catamarans à grande vitesse en aluminium dont le plus grand dépassait les 90 mètres de long. Ces navires étaient très souvent équipés d'hydrojets, plus efficaces que les hélices quand la vitesse de croisière dépasse les 30 nœuds.



Le Caretta



Deux Catamarans à propulsion par hydrojets construits par WaveMaster, Western Australia.

Les travaux d'étude du bateau de l'EMM seront la contribution de Laubreaux Marine au soutien de l'EMM, et donc effectués à titre gracieux.

Le bateau sera tout d'abord refait et aménagé. Il sera installé une cabine assez haute de façon à créer une prise au vent importante qui pourra si nécessaire être augmentée par une petite voile. Ceci vise à simuler le fardage important qui existe souvent sur les navires légers à grande vitesse, qui entraîne une dérive importante par jour de vent fort. Cette dérive doit impérativement être contrôlée par l'équipage, surtout pendant les manœuvres d'accostage. Le contrôle du navire lorsqu'il est équipé d'hydrojets se fait d'une façon très différente de celle d'un navire à hélices conventionnelles, d'où l'intérêt d'un tel bateau de formation.

Le bateau sera ensuite motorisé et équipé de la transmission à hydrojets. Il sera équipé de trois stations de commandes, de façon à simuler la situation réelle sur les navires de commerce de plus grandes dimensions. Il y aura la station principale au centre dans la passerelle, et une de chaque côté pour les manœuvres d'accostage.



Le bateau dans son état actuel.



2) La Coque et les Aménagements

Le bateau a les caractéristiques suivantes:

Longueur : 7.0 mètres

Largeur : 2.5 mètres

Déplacement : 2500 kg environ

Il sera aménagé avec une cabine à l'avant qui servira d'abri pour les commandes principales, et comprendra des espaces de rangement.

Une grande plage arrière sera disponible pour d'autres activités de formation.

3) La Motorisation et la Propulsion

Les motorisation :

Moteurs : Deux moteurs Volvo Diesel de 80 chevaux environ ou équivalents

Propulsion : Deux hydrojets Hamilton 211

Les commandes :

Commandes électriques à trois stations.