



TECHNIQUES MARITIMES

Le cargo "Rhône", de 10 320 tdw

Le 10 octobre dernier, le pavillon suisse a été hissé sur le cargo *Rhône* construit par le chantier de Gdansk pour la société Bernina S.A. d'Armement maritime, de Colre. Un second navire identique, le *Rhin*, devait suivre quelques semaines plus tard. Ces cargos à moteur, du type à shelter-deck, ont leurs machines disposées au milieu, et leurs caractéristiques principales sont les suivantes :

Longueur hors-tout : 153,90 m ; longueur entre pp. : 141,56 m ; largeur : 14,90 m ; creux au pont principal : 9,50 m ; creux au pont abri : 12,55 m ; port en lourd : 10 320 t ; tirant d'eau : 8,37 m ; vitesse (essais) : 18 nœuds.

Le *Rhône* a été construit sous la surveillance du Lloyd's Register of Shipping, avec la classification LR + 100 A 1, pour le transport des huiles végétales en deep-tank, + LMC (machine) et + FMC (installation frigorifique).

Ce cargo est affecté au transport de marchandises générales entre l'Europe et l'Amérique du Sud, ce qui a conditionné la disposition de ses cales. (Ces navires sont affrétés par la S.E.A.S.)

Il comprend six cales, d'une capacité totale de 15 530 m³ (balles). Ces cales comportent quatre compartiments distincts pour le transport de marchandises de valeur, l'un d'eux étant prévu pour les matières pyrotechniques. Il y a quatre deep-tanks pour le transport d'huiles comestibles, dont la capacité totale est de 1 424 m³ ; deux de ces tanks, de 418 m³ de capacité totale sont chauffés à la vapeur. Les deux autres sont équipés de panneaux et peuvent être utilisés pour le transport de marchandises générales. En outre deux tanks supplémentaires, au double-fond, d'une capacité de 285 m³, situés dans la cale n° 5 peuvent être utilisés pour les huiles comestibles.

Six compartiments réfrigérés, d'une capacité totale de 1 828 m³, permettent le transport de denrées périssables à des températures variant de + 4 °C à - 12 °C.

Le coefficient de chargement pour toutes les cales est de 2,20 m³ par tonne.

Les capacités en combustible et en eau douce permettent un rayon d'action de 12 500 milles environ.

La construction est entièrement soudée avec système de structure transversal. Les cales sont fermées sur le pont principal par des panneaux ordinaires en bois, et sur les ponts supérieurs par des panneaux type MacGregor. Les cales réfrigérées ont des panneaux isolés montés sur charnières.

Dans les cales et les entreponts, il y a des cloisons longitudinales en acier, complétées au droit des écoutes par des cloisonnements mobiles pour grains.

Les engins de manutention comprennent quatorze treuils de charge de 5/2 t et deux treuils de 1,5/0,75 t. Les cales avant ont deux mâts de charge de 5 t, huit de 10 t et une bigue de 25 t. Les cales arrière sont équipées de six mâts de charge de 5 t et un de 1,5 t. En outre, deux mâts de charge de 3 t sont disposés au-dessus de la claire-voie des machines.

Les cargaisons liquides sont chargées et déchargées par une pompe à vis type Allweiler de 160 m³/h.

L'installation de lutte contre l'incendie au CO₂ est conforme aux règlements internationaux pour le transport du coton, et comprend un détecteur de fumée.

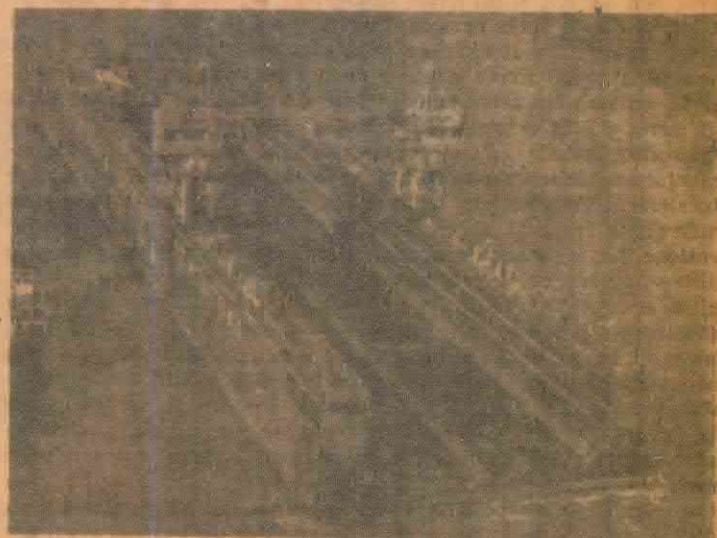
L'appareil à gouverner hydro-électrique de 40 t m est du type AEG et sa commande automatique est assurée par le gyro-pilote.

Les aides à la navigation comprennent un sonneur Kelvia Hugues, un radar Raytheon, un gyro-compass Plath et un radio-goniomètre de la Compagnie Radio-Maritime. L'équipement de radio-communication a été fourni par le Matériel téléphonique. Le navire possède également un système d'intercommunication et un radio-téléphone HF.

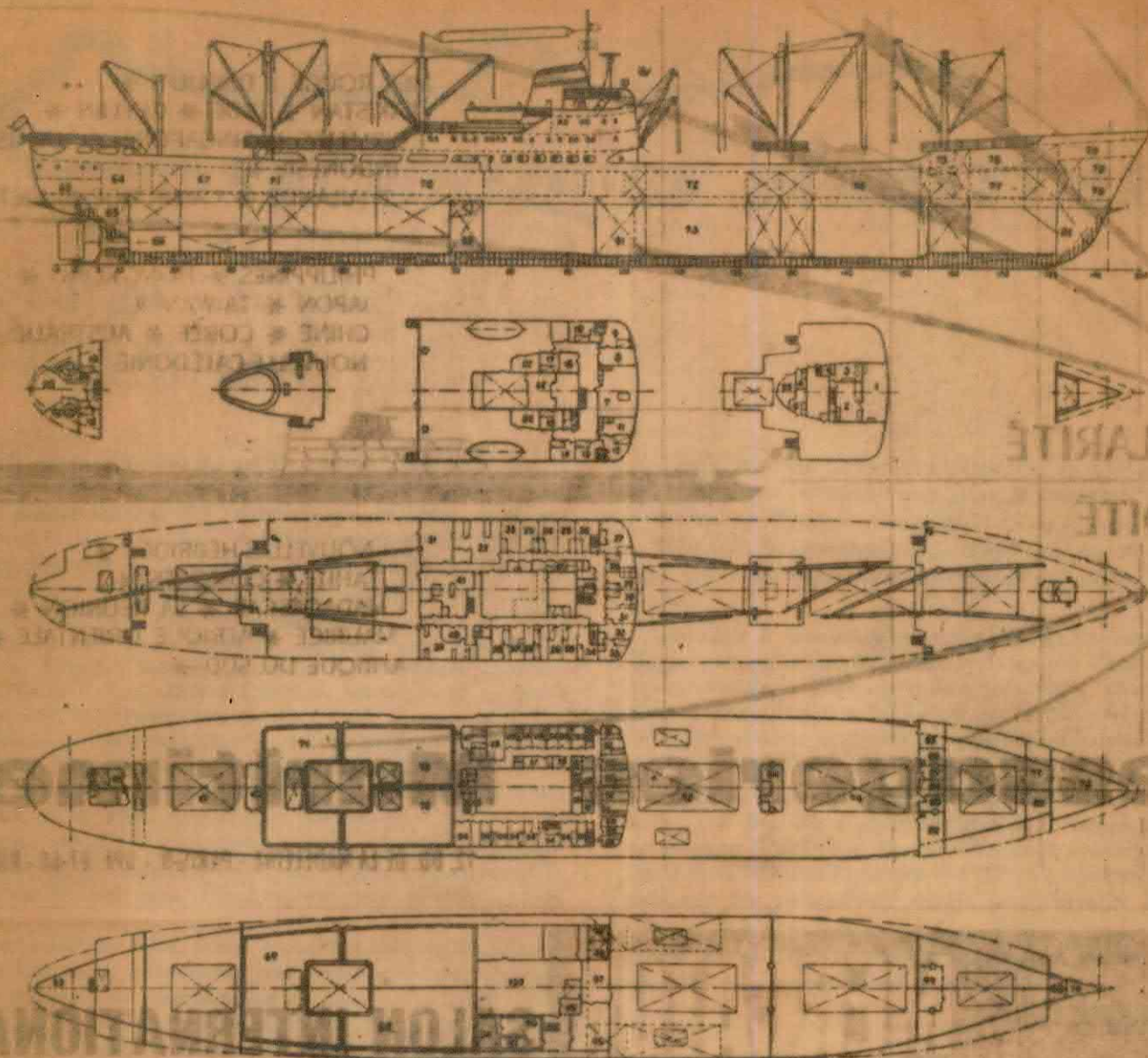
L'appareil propulsif est constitué par un moteur Sulzer (Winterthur) 6-RD 76, à six cylindres, deux temps, suralimenté, développant 7 800 ch e. Il est prévu pour consommer du fuel lourd de 3 500 sec. Redwood 1 à 37°. Le combustible est préparé par des réchauffeurs et des centrifugeuses De Laval.

L'installation électrique est en courant continue à 220 volts, fourni par trois génératrices Brown Boyer de 320 kW entraînées par des moteurs Sulzer 8 BAH 22.

(Voir plans page 885)



Ce dock flottant vient d'être construit par la Furness Shipbuilding Co. de Haverton Hill, pour l'organisme polonais Centromer, qui l'utilisera au port de Szczecin. D'un poids de 5 500 t, d'une longueur de 137 m et d'une largeur de 29 m, ce dock convient à la réparation de navires atteignant 12 000 tdw. On remarquera que si la construction navale polonaise construit beaucoup de navires de série pour l'exportation, les Polonais s'adressent volontiers à l'étranger, et notamment à la Grande-Bretagne, pour certains navires ou engins de types spéciaux qui ne pourraient pas être construits en Pologne dans des conditions aussi économiques.



Plans du cargo "Rhône" (voir page 884)

- 1. Chambre des cartes.
- 2. Local radio.
- 3. Local conversion.
- 4. Soute à filins.
- 5. Local des arcs.
- 6. Salon capitaine.
- 7. Bureau chef mécanicien.
- 8. Chef mécanicien.
- 9. Armateur.
- 10. Bureau capitaine.
- 11. Capitaine.
- 12. Assistant pont.
- 13. Officier radio.
- 14. Chef steward.
- 15. Officier capitaine.
- 16. Pilote.
- 17. Deux coprovoyeurs.
- 18. Local cabestan.
- 19. Embarcadere-sabot.
- 20. Fumoir officiers.
- 21. Salle à manger officiers.
- 22. Second mécanicien.
- 23. Officier électricien.
- 24. Quatrième mécanicien.
- 25. Troisième mécanicien.
- 26. Deuxième mécanicien.
- 27. Assistant pont.
- 28. Deuxième lieutenant.
- 29. Premier lieutenant.
- 30. Bureau mécaniciens.
- 31. Bureau deuxième capitaine.
- 32. Second capitaine.
- 33. Charpentier.
- 34. Maître équipage.
- 35. Garçon.
- 36. Cuisinier.
- 37. Boulanger.
- 38. Menu équipage pont.
- 39. Officier équipage.
- 40. Cuisine.
- 41. Penderie.
- 42. Lingerie.
- 43. Magasin tabac.
- 44. Magasin.
- 45. Cambuse.
- 46. Hôpital.
- 47. Salle de récréation.
- 48. Nettoyant.
- 49. Graisseur.
- 50. Apprenti mécanicien.
- 51. Motoriste.
- 52. Matelot.
- 53. Matelot.
- 54. Apprenti matelot.
- 55. Lingerie.
- 56. Lavabos équipage machine.
- 57. Penderie équipage machine.
- 58. Douches.
- 59. Lavabos équipage pont.
- 60. Douches équipage machine.
- 61. W.C.
- 62. Local appareil à gouverner.
- 63. Cale à marchandises spéciales.
- 64. Peak arrière.
- 65. Recem.

- 66. Entrepont n° 5.
- 67. Cale frigo n° 1.
- 68. Cale frigo n° 2.
- 69. Cale frigo n° 3.
- 70. Cale frigo n° 4.
- 71. Paddock n° 15.
- 72. Deep-tank n° 15.
- 73. Entrepont n° 2.
- 74. Caisse journalière.
- 75. Entrepont tegue n° 1.
- 76. Entrepont n° 1.
- 77. Soute à filins.
- 78. Armoire à munitions.
- 79. Armoire à valeurs.
- 80. Peak avant.
- 81. Ventilateur.
- 82. Puits aux chaînes.
- 83. Local CO₂.
- 84. Magasin incendie.
- 85. Magasin peinture.
- 86. Lampisterie.
- 87. Local contacteurs.
- 88. Atelier charpentage.
- 89. Deep-tank n° 13.
- 90. Deep-tank n° 14.
- 91. Appareillage frigo.
- 92. Atelier.
- 93. Chambre à viande.
- 94. Chambre à poissons.
- 95. Chambre à légumes.
- 96. Chambre à bière.
- 97. Tank eau douce n° 17.
- 98. Armoire à valeurs.
- 99. Tambour machine.

Une intéressante initiative touristique de la S.N.C.F.

Sur cinq cent soixante passagers débarqués le 16 avril à Cherbourg du Queen-Elizabeth, cent vingt, venant de San Francisco pour un voyage touristique en Europe jusqu'au 17 mai, ont pris place dans un train spécial de la S.N.C.F., comprenant deux wagons-restaurants, des voitures-lits et des aménagements qui permettront à ces voyageurs de vivre en chemin de fer comme à l'hôtel, et de ne quitter le train que pour effectuer des excursions en autocars.