

Les Sports Nautiques

Comment sont construits les Canots de Croisière

La saison des sports nautiques bat son plein... Courses, régates, croisières sont partout à l'ordre du jour et passionnent tous les sportifs. L'eau des mers, des lacs, des fleuves se couvre des sillages mouvants et gracieux que tracent à leur surface des voiliers et des canots automobiles de formes les plus diverses. Chaque type de ces embarcations de course ou de plaisance a des caractéristiques qui lui sont propres et un intérêt particulier. Il est tout naturel que, pour nos lecteurs épris de tout ce qui touche à la mécanique, les canots automobiles ont un attrait particulier, attrait qui pour la jeunesse Meccano se trouve par la ressemblance qui existe entre ces bateaux et les Canots Hornby auxquels ils doivent souvent les plus grandes joies de leurs vacances. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de consacrer cet article sur les sports nautiques à l'examen d'un canot automobile de croisière qui, comme vous en conviendrez, un coup d'œil sur les clichés ci-contre appartient, à très peu de chose près, au type de croiser ayant servi de prototype au Canot Hornby N° 5.

La direction des Chantiers G. de Coninck, à Maisons-Laffitte, nous ayant fait visiter ses ateliers et nous ayant donné des explications très complètes sur un canot du type qui nous intéresse, nous sommes heureux de pouvoir rendre compte à nos lecteurs de ce que nous avons vu et entendu à ce sujet (remarquons que les Chantiers G. de Coninck sont les plus importants de France pour la construction de yachts et d'embarcations de plaisance; ils construisent également des bateaux de service pour les marines marchande et de guerre).

Chaque bateau, avant que la construction soit commencée, est l'objet d'une étude approfondie portant l'exécution d'un avant-projet détaillé et portant sur les dimensions, le poids, le matériel à employer (bois ou acier), les aménagements intéressés à réaliser et, bien entendu, revient. La destination du bateau (mer ou rivière) a, comme on s'en doute, une importance essentielle pour les matériaux et les méthodes de construction à adopter dans chaque cas particulier.

Passons maintenant à l'examen détaillé du canot de croisière, ou croiser que l'on voit sur nos clichés. Le squelette entièrement en bois dans le cas qui nous intéresse, se compose essentiellement de la quille qui se termine à l'avant par l'étrave et à l'arrière par l'étambot et qui, avec les membrures latérales qui y sont fixées et forment les couples de la coque, rappelle singulièrement l'arête dorsale d'un hareng. Sur les côtés du bateau, les membrures sont recouvertes de planches formant le revêtement extérieur de la coque et assurant son étan-

chéité. Ce revêtement porte le nom de *bordé*. La paroi arrière de la coque, fixée à l'étambot, est appelée *tableau*. Les extrémités supérieures des membrures sont reliées par des pièces transversales que l'on nomme *barrots* (notez l'orthographe particulière de ce mot), et qui supportent le pont et le toit de la cabine. La rigidité de l'ensemble est renforcée par des *serres*, ou pièces longitudinales croisant intérieurement les membrures et des *varangues* qui sont de robustes pièces de bois formant la partie inférieure des couples. En outre, caractéristique exclusive des canots de Coninck, à chaque cloison séparant les divers locaux intérieurs correspond un cadre en bois très dur qui augmente notablement la rigidité de la coque.

Le canot mesure 8 m. 40 de long sur 2 m. 35 de large.

Il possède une quille saillante qui en assure la stabilité (ce croiser est destiné à la navigation en mer), un gouvernail et une hélice tripale en bronze. Celle-ci est fixée à l'extrémité de l'arbre d'hélice traversant l'étambot et entraîné par le moteur par l'intermédiaire d'un joint à cardan. Le moteur, à essence, communique à l'embarcation une vitesse de 9 à 13 nœuds,

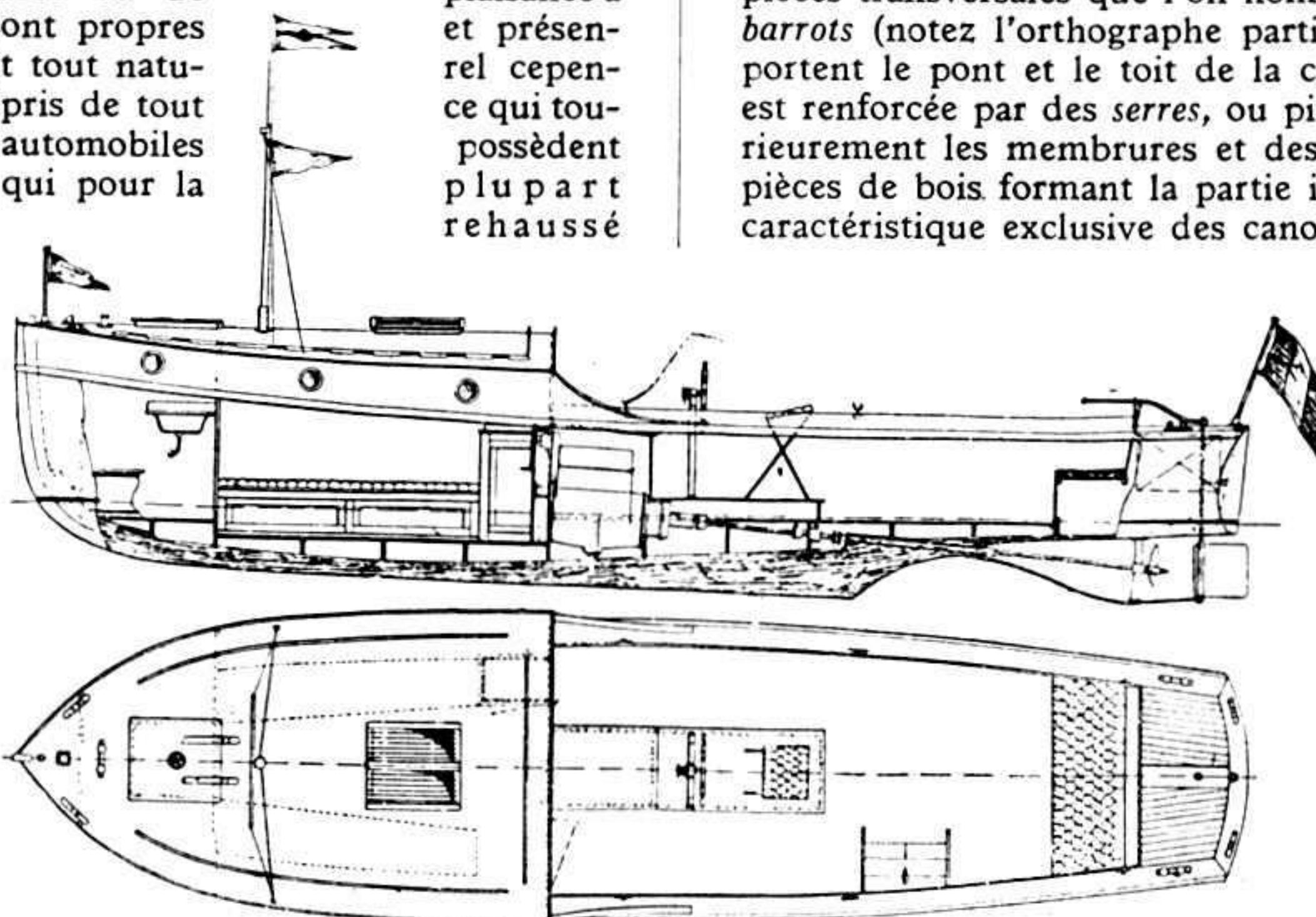
suivant sa puissance. Il est monté au milieu du canot et est recouvert d'un panneau ouvrant. L'eau de refroidissement est puisée sur le côté par une pompe, et la conduite de refoulement de cette eau est à double paroi, ce qui empêche son échauffement. Une autre pompe, actionnée également par le moteur sert à refouler l'eau qui pourrait pénétrer dans la cale. Les parois entourant le moteur comprennent une couche de matière isolante, soit en amiante, soit en fibre de bois comprimée, qui supprime le bruit, la chaleur et les vibrations dans les locaux attenants.

Comme le montrent nos clichés, la cabine se trouve à l'avant, la partie arrière, restant découverte. C'est ici qu'est situé, derrière le moteur, le volant de direction qui actionne le gouvernail à l'aide de drosses en acier. En outre, une barre franche de direction est prévue à l'arrière. A l'avant, au-dessus de la cabine, se trouve le mât de signalisation.

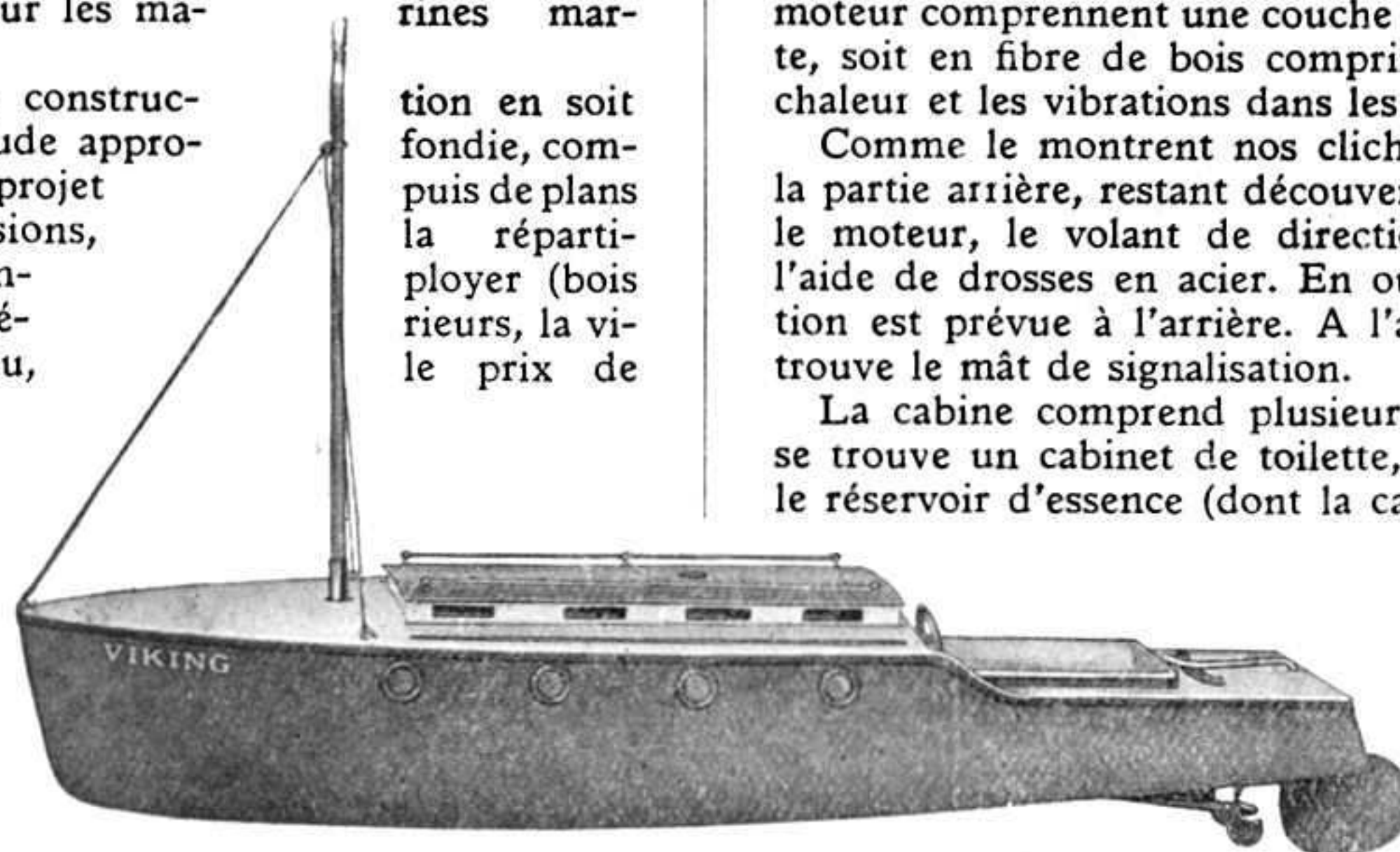
La cabine comprend plusieurs compartiments. Tout à l'avant se trouve un cabinet de toilette, dans lequel se trouve également le réservoir d'essence (dont la capacité est prévue pour 10 heures de marche) et le puits à chaîne d'ancre. Un capot d'accès fait communiquer ce compartiment avec l'extérieur; il sert à l'aération et de sortie de secours. Une porte fait communiquer ce compartiment avec une cabine-chambre à coucher-salon munie de banquettes-lits, de placards d'une table

et dont les parois comprennent plusieurs hublots ouvrants de chaque côté. A l'arrière de cette cabine se trouvent deux portes dont l'une donne dans la cuisine et l'autre, vitrée, sur le pont arrière. Tous les locaux, ainsi que le pont, sont éclairés à l'électricité.

Comme on le voit, tout est prévu pour rendre le séjour à bord aussi agréable que possible.



Élévation et plan d'un canot croisière à cabine à l'avant, du type décrit dans cet article. Ce document nous a été confié par les Etablissements G. de Coninck, à Maisons-Laffitte, constructeurs du bateau.



Vue du canot croisière Hornby N° 5, dont on trouvera les caractéristiques en dernière page de couverture. On ne manquera pas de noter la ressemblance de ce canot avec celui représenté au-dessus.