

Caractéristique du Canot de Sauvetage le Capitaine de Vaisseau de Kerros (1936)

DIMENSIONS ET DONNEES PRINCIPALES

- Longueur de tête en tête sans le gouvernail	10 M.67
- Creux du dedans rablure au dessus de la lisse	1 M.48
- Largeur hors bordé	3 M.08
- Tirant d'eau AR	1 M.14
- Déplacement en eau salée	10 Tx.057
- Hauteur métacentrique latitudinale	1 M.05
- r-a	0 M.80
- vitesse au moteur	8 noeuds

Ce bateau sera étudié pour naviguer par tous les temps et possèdera des qualités de stabilité, tenue à la mer et de giration de premier ordre.

Afin d'obtenir le maximum de flottabilité, la hauteur de franc-bord à la P.P.M. sera d'une hauteur suffisante et évitera que l'eau, par mauvais coup de mer, ne déferle sur le bateau comme sur un rocher.

La tonture aura le développement d'un arc de cercle et d'un rayon suffisant pour obtenir un livet de tonture assez prononcé ce qui assurera au bateau une meilleure défense à la mer.

Le sommet des dômes AV et AR se trouvant à une hauteur déterminée au dessus de la flottaison, facilitera le redressement en cas de chavirement. Pour augmenter cette facilité de redressement le dessus des dômes transversalement sera de forme élliptique.

Une quille en fonte de 1 tonne sera solidement fixée à la coque par des boulons en fer galvanisé à tête en forme de cône très prononcé, ils traverseront la coque et quelques uns viendront se bloquer sur les varangues transversales. Des plaques en fer de la largeur des varangues et de 10 m/m d'épaisseur éviteront que l'écrou au blocage ne rentre dans le bois.

.....

- 2 -

Cette quille en fonte augmentera le rayon de stabilité et facilitera le redressement de l'embarcation.

Pour donner des qualités de giration et éviter que le bateau " mouille " dans les virements de bord, lors de l'étude des formes, la coupe longitudinale sera établie avec un différent d'eau normal, ceci permettra de placer le CD à une distance normale de la PP AR.

Il sera tenu également compte de l'immersion de l'hélice pour éviter qu'elle ne sorte de l'eau dans les mouvements de tangage.

Les lignes de carène seront étudiées pour placer le centre de carène à sa meilleure place afin d'éviter tous mouvements brusques de tangage dans la grosse mer.

Sous voile, le bateau possèdera également des qualités manoeuvrières de premier ordre. L'on recherchera le meilleur emplacement du centre vélique afin que le rapport entre CD et CV soit à une position normale pour assurer les virements de bord par vent devant.

De plus, les formes de carène de la partie AV seront étudiées pour permettre à l'embarcation de faire le plus près avec un angle de barre de 2° environ.

Pour assurer une plus grande flottabilité, en cas d'avaries à la coque, elle sera divisée en 6 compartiments étanches :

- Le compartiment du dôme AV dont la cloison ira jusqu'à la quille.
- Le compartiment suivant dont la cloison passera sur l'AV du moteur.
- Un compartiment à babord et un compartiment à tribord du moteur, en communication.
- Le caisson du moteur
- Un compartiment entre le caisson et le dôme AR
- Le compartiment du dôme AR dont la cloison descendra jusqu'à la quille.

.....

- 3 -

En cas d'avaries des compartiments étanches, l'assèchement est prévu par une pompe Japy en bronze N° 3 placée sur le pont vers le milieu du bateau, un caoutchouc assez long et mobile permettra de puiser dans l'un ou l'autre des compartiments.

Pour permettre un bon assèchement, le bateau étant sur son berceau il est prévu dans chaque compartiment étanche un nable d'un diamètre suffisant.

Chaque compartiment sera muni d'un panneau étanche construit en double bordé avec écrous à oreilles pour serrage, un caoutchouc sera encastré dans l'hiloire de pont pour assurer une meilleure étanchéité.

- - CONSTRUCTION - -

La construction sera faite avec le plus grand soin tous les bois seront exempts de défauts préjudiciables.

Toutes les pièces de chêne seront étuvées avant leur emploi.

Tous les assemblages seront faits suivant les règles de l'art. L'embarcation sera construite la quille en l'air.

La Quille sera d'une seule longueur, elle sera façonnée à " chapeau " pour permettre un bon clouage des bordés de rablure. La réserve de bois à l'intérieur sera suffisante pour y encastrer les membrures en acacia ployées de droit fil à la vapeur et d'une longueur, allant de plat-bord à plat-bord, ces membrures seront solidement clouées dans la quille.

Pour éviter de sectionner la quille à l'emplacement du lest, elle sera de forme ovoïde sur le droit.

Un anguiller est prévu sous chaque membrure évitant le séjour de l'eau le long de la quille.

L'étrave et l'étambot seront sur le droit du même échantillonnage que la quille au dedans de la rablure. Une réserve de bois suffisante est prévue pour qu'en cas d'abordage ou d'échouement l'étanchéité soit assurée, ou en cas de réparation l'on puisse changer la partie extérieure sans changer les pièces en entier.

L'étrave sera reliée à la quille au moyen d'une courbe solidement boulonnée.

L'étambot sera relié à la quille par un massif de bois. Ce massif sera combiné de façon à éviter toute entrée d'eau à l'intérieur en cas de rupture du presse-étoupe extérieur.

Pour consolider la liaison de l'étambot et de la quille des étriers seront entaillés de chaque bord et le tout solidement rivé.

Les membrures ployées seront en acacia de 50 x 40, ployées de droit fil à la vapeur. La distance d'axe en axe sera de 250 m/m, elles seront d'une seule longueur allant de plat-bord à plat-bord. Elles seront fixées à la quille par des clous galvanisés.

Le bordé sera en acajou Grand-Bassam en double épaisseur avec toile vernie intermédiaire collée au vernis, épaisseur 30 m/m.

Pour assurer une parfaite rigidité, le premier bordé formera avec la quille un angle de 45°. Le second plan sera posé parallèlement avec la quille.

Le bordé sera solidement fixé aux membrures ployées par des rivets en cuivre. Dans le sens longitudinal, à chaque joint et entre membrures ployées il sera passé 4 rivets. Toutes les rablures seront clouées et vissées cuivre.

Les quilles de roulis seront en chêne, elles seront solidement fixées par des boulons qui traverseront les membrures. Avant la pose des membrures un renfort sera ajouté sur toute la longueur de la quille de roulis et formant corps avec l'ossature. Elles feront 100 x 80 m/m.

Les bauquières seront en chêne, il en est prévu deux de chaque bord. Une se trouve placée au livet de la lisse l'autre au livet du pont, elles feront 110 x 60 m/m.

La bauquière de la lisse permettra de river la tête des membrures, elle sera solidement fixée à la coque par des rivets et recevra tous les barrots.

Les écarts de la bauquière seront de la plus grande longueur possible pour éviter toute déformation de contour.

A chaque extrémité, les bauquières seront reliées entre elles par des courbes en bois, le tout solidement rivé.

Les barrots seront en chêne, ils seront entaillés à queue d'aronde dans les bauquières et solidement fixés par des chevilles, ils sont prévus de 90 x 60.

.....

Les entremises des panneaux seront reliées aux barrots par des queues d'arondes.

Pour assurer une parfaite étanchéité du pont, avec l'intérieur des compartiments étanches, en abord et à reposter sur les barrots et sur les membrures ployées, il est prévu un vaigrage. Ce vaigrage montera jusque sous la bauquière de la lisse.

Entre le bordé et le vaigrage, au passage des sabords il est prévu un remplissage. Les sabords seront à spigot et affleureront l'intérieur du vaigrage ceci permettra d'avoir une étanchéité parfaite au passage des sabords dans la coque.

Plats-bords chêne : ils reposeront sur les barrots. Pour assurer une parfaite étanchéité, les plats-bords viendront buter à l'intérieur des membrures ployées contre le vaigrage.

Le pont pourra être en pin d'Orégon, en double bordé. La première couche de bordé formera angle de 45° avec l'axe du bateau, la seconde couche de bordé longitudinal sera d'une épaisseur suffisante pour supporter un calfatage du joint. Une toile vernie sera placée entre les deux plans de bordé.

A chaque extrémité des tillacs est prévu un crochet venant s'entailler dans les plats-bords.

L'épaisseur totale du pont sera de 35 m/m.

Tous les joints longitudinaux seront rivés avec le bordé diagonal, de plus un bon clouage, tamponné est également prévu dans les barrots.

Les serre-d'empatures : seront en chêne de 100 x 50 elles iront de l'AV à l'AR du bateau, elles reposeront sur les membrures et seront solidement fixées à la coque par des rivets en cuivre. Il est prévu une serre de chaque côté.

La défense en chêne de 100 x 60 sera solidement boulonnée aux membrures et vaigrage.

Tunnel sur l'arbre de couche : Sur toute sa longueur il est prévu un capot en bois renversé et facilement démontable pour permettre un accès facile au presse-étoupe. De chaque bord de l'arbre il sera fait un bardé pour maintenir les caisses à air.

Fausse-étrave en fer : Sur la face AV de l'étrave et à prendre sur la quille en fonte il est prévu une plate-bande vissée dans l'étrave et sur la quille.

Cloisons étanches : Elles seront en acajou grand-bassam. Elles seront en double épaisseur formant angle de 45° avec l'axe vertical du bateau. Elles feront corps avec les varangues transversales des fonds et au sommet avec les barrots.

L'étanchéité sera assurée par une toile collée au vernis. A la base et au sommet, ces cloisons seront encastrées dans une feuillure et en abord elles s'appuieront sur une forte membrure chantournée faisant corps avec les barrots et varangues.

L'échantillonnage de la membrure chantournée sera de 100 x 80 m/m

Les carlingues moteur seront en chêne : Afin de donner le maximum de rigidité à l'embarcation, elles seront de toute la longueur du bateau. Des varangues transversales feront corps avec elles et le tout sera chevillé ensemble.

Par le travers du moteur elles seront d'un échantillonnage plus fort.

Le moteur sera solidement fixé aux carlingues par des boulons.

Les bancs en long seront en pitchpin de 25 m/m d'épaisseur.

Les bancs transversaux seront en chêne et buteront contre la bauquière de la lisse. Les extrémités des bancs seront reliées à la coque par des courbes en fer. L'échantillonnage des bancs sera de 200 x 40 m/m

Le gouvernail sera en chêne : Il sera solidement fixé à l'étambot par des ferrures. La tête recevra un secteur pour permettre d'y fixer les drosses. Une barre franche est prévue.

La cage de l'hélice sera façonnée de forme ovoïde pour obtenir le meilleur rendement de l'hélice.

Lisses en frêne blanc : Elles reposeront sur les bauquières et la tête des membrures.

Des chandeliers à deux filières parcoureront la lisse. Ils seront placés à l'intérieur de cette dernière et reposeront sur une crapaudine fixée au pont, ils seront maintenus par une ferrure placée sous la lisse, une goupille les empêchera de remonter.

Deux de ces chandeliers, de chaque bord, seront combinés de façon à recevoir la drôme.

Un transfilage retiendra les filières des chandeliers à chaque extrémité.

À plat sur la bauquière de lisse, seront posées les douilles nécessaires pour recevoir les dames de nage, les dames seront munies de chainettes.

Dômes : Ils seront construits en triple bordé. Une forte toile collée au vernis en assurera l'étanchéité.

Sur chaque dôme est prévu un brise lame venant mourir sur la lisse. Dans le brise lame avant, à babord et à tribord seront encastrés les feux de position.

Une porte étanche en double bordé munie d'écrous de blocage est prévue dans la cloison verticale de chaque dôme.

Le caisson étanche du moteur sera en fer galvanisé et solidement construit. Il sera fixé aux carlingues par des boulons.

Une cornière est prévue à sa base pour assurer l'étanchéité. Extérieurement et reposant sur un élongie placée sur le pont, une cornière sera solidement fixée au barrotage.

Sur le dessus du caisson deux abattants, un à babord, l'autre à tribord, avec secteur en tôle placé sur la face AV permettant jusqu'à 10° d'ouverture, d'opposer l'entrée des embruns.

Sur les abattants est prévu un hublot ouvrant. Ces abattants auront une fermeture étanche avec joints de caoutchouc et écrous à oreilles pour le blocage (même système que pour les panneaux de pont)

Plus AR et ouvrant dans le sens de l'AR à l'AV, un panneau d'accès au moteur avec marches en fer. La construction de ce panneau est la même que pour les abattants.

À l'extrémité AV de ce caisson et sur le dessus à babord et à tribord, une manche à air assurera l'arrivée d'air au moteur. Ces deux manches à air seront raccordées à un tube venant jusqu'à 10 o/m du plancher. Sur l'AR deux manches à air combinées pour l'aspiration des gaz.

Les manches à air seront combinées pour permettre un brassage d'air continuels tout en évitant les entrées d'eau.

Au passage des commandes à distance, ligne d'arbre etc., dans ce caisson, sont prévus des presse-étoupes pour assurer l'étanchéité.

L'ensemble du caisson sera facilement démontable.

Toutes les commandes à distance et de mise en route seront à portée de l'homme de barre.

Les graisseurs pour presse-étoupe, ligne d'arbre, etc., seront placés sur le pont au bon endroit et facilement accessible.

L'habitacle en cuivre poli, capot fixe, lampe à huile, reposera sur une tablette placée devant la roue à gouverner, le compas liquide, le diamètre de la rose sera de 100 m/m au dessous du compas est prévu un dispositif pour y placer les aimants.

L'appareil à gouverner sera en tôle galvanisé avec noix fonte à empreintes pour chaîne calibrée. De chaque bord et à la base un réa de renvoi en fonte galvanisée solidement fixé au pont.

Les drosses seront protégées sur le pont par un tunnel en **Bois**.

Sur la face de chaque cloison de dôme est prévu : à babord et à tribord, une bitte en chêne de 150 x 150 et une au centre de 180 x 180.

Les sabords d'évacuation seront en bronze avec contre poids ils seront entaillés dans le bordé de deux en deux mailles au niveau du plancher, leur levier, tige et cordage seront en laiton ainsi que l'axe et tous les accessoires goupilles etc.,

Les pieds de mât seront en fer galvanisé solidement fixés au pont dans les barrots. A ces endroits les barrots seront renforcés, un renfort est prévu également sous les pieds de mât.

Un des pieds de mât se trouvera placé sur l'AV du caisson moteur, l'autre sur l'AR de l'homme de barre.

Sur le pont, placés au meilleur endroit, deux parcs à clairevoie seront disposés pour lover les amarres, filins, remorques etc., vers l'AR sous les bancs longitudinaux est prévu un coffre pour l'outillage de pont et le matériel. Ces coffres seront en bois et l'intérieur sera tôle.

De chaque bord et sur le dôme AV, à babord un chomard ouvert, à tribord un chomard fermé à grand canal.

Une ceinture en manille de 150 m/m de diam. entourera le bateau sous les plats-bords. Pour le protéger des chocs à l'avant il est prévu un marsouin.

La guirlande sera en cordage de manille de 25 m/m prise dans des boulons à oeil au dessous des défenses.

La ceinture de remorque sera en cordage d'acier de 25 m/m avec oeil, épiassée sur l'AV et fixée aux membrures, se relevant sur les caissons AV et AR.

Les caisses à air étanches seront en cuivre rouge de première qualité, leur épaisseur sera de 3/10 elles présenteront aucun défaut préjudiciables, les joints seront soudés.

Les caisses seront éprouvées pour étanchéité, ensuite elles seront peintes sur toutes les faces au black à deux couches, elle rempliront tous les volumes avec le moins de vide possible entre elles. Elles seront en outre bien arrimées et calées au moyen de planchettes de façon à empêcher tout mouvement et tout désaximage dans les mouvements de tangage.

La flottabilité sera assurée par des caisses à air étanches ayant un volume total de 4 M3. Les dimensions de ces caisses seront de 0 M.40 x 0 M.20 x 0 M.20, leur poids sera de 1 Kg. 200 soudées à l'étain, éprouvées pour l'étanchéité par immersion de plusieurs heures.

Réservoir à essence : Ils seront d'une capacité suffisante pour assurer une marche au moteur d'au moins 12 heures.

Ils seront en cuivre rouge de 2 m/m agraffé à double agraffe et soudés. L'intérieur sera étamé. Ils seront munis d'une tôle de remplissage en bronze de 50 m/m d'orifice. Un trou d'air est prévu placé au bon endroit. A la base, au départ de la tuyauterie d'alimentation est prévu un robinet en bronze.

Les réservoirs seront placés dans des gattes en cuivre brasées, le tuyautage d'égouts déversant ceux-ci à la mer sera installé sur le pont.

Ils seront placés en charge sur le pont sous les bancs, l'un à l'AV et l'autre à l'AR, ils seront en communication au moyen d'une tuyauterie de 15 m/m de diam. Cette tuyauterie sera soigneusement protégée mais très accessible.

- MATURE-VOILURE-GREEMENT -

La voile comprendra une trinquette, une grand'voile un artimon en coton à grain serré. Chaque voile sera munie de deux rangées de garcettes, la surface totale sera de 30 M2.

.....

- 10 -

Le hissage de la grand'voile et de l'artimon est prévu au moyen d'une itaque en fil d'acier souple munie d'un palan simple avec dormant sur le mât. Pour les écoutes, un palan en 3. Le changement d'amure de l'artimon est prévu par un liverlof placé à l'endroit voulu pour donner l'angle d'attaque nécessaire à la voile et travailler de concert avec la grand'voile.

La drisse de trinquette sera en manille simple de même pour l'écoute.

Chaque mât sera maintenu à la coque, à babord et à tribord par une bastaque en acier dur. A la base de chaque bastaque sera un palan en trois dont la poulie du bas sera à croc. Un cercle sera placé à la tête du mât pour permettre de mailler les bastaques.

L'étai sera en acier dur, l'extrémité sera munie d'un palan pour faciliter le mâtage et le démâtage.

Les mâts et les vergues seront en pin d'Orégon.

- ELECTRICITE -

L'installation électrique sera faite avec le plus grand soin et comprendra :

- 2 lampes pour feux de position
- 1 lampe pour fanal de mât
- 1 lampe dans le moteur sous plafonnier
- 1 lampe pour le projecteur

L'installation sera faite en fil sous plomb 2 conducteurs I.200 mégohms.

Le circuit de chaque lampe sera ramené au tableau placé dans le compartiment moteur. Ce tableau sera en matière isolante sur lequel sera placé, fusible, voltmètre, ampèremètre et interrupteur.

Les prises de courant du pont seront en bronze type marine.

La batterie d'accus dinin de 50 amp. 12 volts type D sera placée dans le compartiment moteur, elle reposera dans un bac en plomb.

Le phare marin pourvu d'un dispositif de blocage et de déblocage, orientable en toute direction, paraboloides, laiton argenté diamètre extérieur 190 m/m hauteur 400 m/m ouverture du faisceau 5°, portée 600 mètres.

.....

- II -

Toutes les lampes seront du type à plot central.

- PEINTURE -

Sous le pont à l'intérieur de la coque il sera donné 2 couches de black-varnish. A l'intérieur au dessus du pont 3 couches de peinture à l'huile.

Tout l'extérieur de la coque recevra une couche d'impression, 1 couche d'enduit, 2 couches de peinture à l'huile et une couche de ripolin de la couleur réglementaire, c'est-à-dire :

- Les oeuvres vives en blanc
- Les oeuvres mortes en bleu de France
- la défense en rouge
- l'intérieur au dessus du pont en gris

Toutes les ferrures de pont seront peintes à la peinture à l'huile.

Aucun assemblage ne sera fait sans enduire le collage de chaque morceau de bois d'une couche de carbonyle ou de black.

Avant la pose de la première couche de bordé diagonal toute l'ossature recevra une couche de vernis.

La mâture et les espars recevront une couche d'huile de lin chaude et une couche de vernis.

- ARMEMENT -

- 1 aviron de queue en frêne
- 4 avirons
- 6 dames de nage en acier galvanisé avec chaînette
- 2 gaffes emmanchées
- 1 écope à main en tôle galvanisée
- 2 hachettes aiguillées. Elles seront munies de gaine en cuir et placées l'une à l'avant et l'autre à l'AR
- 1 fanal et 2 feux de position
- 1 compas liquide avec rose de 100
- 1 ancre flottante de 0 M.70 de diam munies de sa bosse et de sa ligne de manoeuvre

- 1 appareil à filer l'huile
- 1 extincteur à mousse
- 1 projecteur muni d'un capot en toile
- 1 barre franche de secours

.....

- 12 -

- 1 ancre de 30 Kgs.
- 30 mètres de chaîne de 8 m/m
- 1 aussière de 30 M. en 20 m/m
- 2 bouées ronds de sauvetage.

- MOTEUR -

La partie mécanique comprendra un group marin " ABEILLE " type IV B. force 40 CV 4 cylindres alésage 112, course 150 régime 900 tours minute.

Ce moteur fonctionne à l'essence ordinaire

Un dispositif spécial adapté sur demande permet également la marche au pétrole.

La puissance développée à l'essence est de 40 CV

Son régime de marche est d'environ 900 tours minute.

Ce groupe marin comprend : un moteur de quatre cylindres séparés de 112 m/m d'alésage et de 150 m/m de course.

Soupapes en acier nickel commandées et symétriques.

Cache soupapes
Robinets décompresseurs.

Chaque cylindre porte un robinet de vidange d'eau ce qui est indispensable pour préserver de la gelée et des grandes portes de visite rendent très facile le nettoyage de toute circulation d'eau.

Arbre vilebrequin en acier spécial supporté par 5 paliers à larges portées avec coussinets anti-frictionnés.

Cet arbre est évidé intérieurement pour canaliser l'huile de graissage et en contenir une réserve.

Un carter principal à larges portes de visite et formant réservoir d'huile muni de quatre filtres facilement accessibles.

.....

- 13 -

Une pompe à huile toujours en charge assure un graissage parfait. Cette pompe est munie d'un filtre très accessible.

Godet d'emplissage d'huile à grande ouverture.

Carburateur Solex avec sa tuyauterie de réchauffage et volet de départ.

Collecteur d'admission.

Refroidisseur d'huile par circulation d'eau.

Collecteur d'échappement à circulation d'eau donnant une garantie contre l'incendie.

Deux pompes à piston disposées symétriquement à l'avant du moteur. L'une des pompes sert à assurer la circulation d'eau dans les enveloppes du collecteur d'échappement et des cylindres, l'autre pour assurer automatiquement la vidange de la cale.

Une magnéto de départ commandée par la manivelle de mise en route et pignons multiplicateur.

Une magnéto blindée à avance variable montée à colliers à la partie haute du moteur. Bougies, fils d'amarage et fils protecteur.

Vilant lourd placé à l'arrière et complètement enfermé dans un carter.

Manivelle de mise en marche surélevée.

Indicateur de niveau d'huile par flotteur et curseur.

Clés d'autoclaves de coupapes, de bougies de magnéto.

Changement de marche par galets de friction entièrement enfermé dans un carter formant corps avec le moteur.

Levier de commande par vis et manivelle.

Un cardan à méridien monté sur l'arbre du changement de marche.

Consommation en essence de 200 grs environ par CV heure pour une densité de 0,720.

Huile de graissage 5 grammes par CV heure.

.....

- 14 -

Une dynamo d'éclairage de 12 volts entraînée par le moteur.

Refroidissement supplémentaire : En supplément de la circulation usuelle d'eau de mer dans le cylindre du moteur et pour permettre la mise en route du moteur à terre dans l'abri avant l'ancement, il est prévu un réservoir d'environ 50 litres placé à l'intérieur du caisson à sa partie supérieure.

Les tuyaux d'échappement du moteur seront en acier galvanisé. Tout autour de ces tuyaux est prévu une enveloppe à circulation d'eau également galvanisée.

L'échappement sortira sur le côté de l'embarcation l'extrémité sera protégée par une coquille extérieure.

Le tuyautage de refroidissement du moteur et du tuyau d'échappement sera en cuivre rouge. La prise de coque sera en bronze.

Sous le moteur sera une gatte en fer galvanisé. Elle sera fixée sur le côté des carlingues moteur et servira à recueillir les égouts d'huile du moteur.

La ligne d'arbre sera en laiton à haute résistance, elle traversera les cloisons étanches par l'intermédiaire d'un presse-étoupe étanche.

Elle sera en deux longueurs, la ligne d'arbre porte-hélice et la ligne d'arbre intermédiaire. L'ensemble sera combiné pour permettre de sortir la ligne d'arbre porte-hélice à l'intérieur du bateau sans être obligé pour cela de soulever le moteur.

L'hélice sera en bronze marine et protégée par une cage en bronze pour empêcher les aussières de prendre dedans pendant les manoeuvres.

Essais : Le bateau sera essayé en mer pendant environ une heure par vent fort pour apprécier le bon état et le bon fonctionnement de ses diverses parties et de sa voilure.

Les essais comprendront de plus une marche de quatre heures avec changement de marche et manoeuvres en tous sens et un essai de route de 6 à 10 heures pour fonctionnement et épreuves de consommation.

.....

- 15 -

Une marche à pleine puissance par mer calme sur base ou le bateau devra réaliser au minimum une vitesse de huit noeuds.

Un exemplaire des plans de construction acceptés par le Bureau Véritas sera adressé pour archives aux Armateurs (sans classification)

A la livraison il sera remis aux H.F.B. deux exemplaires des plans d'ensemble détaillés conformes à l'exécution et des notices d'emploi des diverses parties.

La construction sera surveillée en Usine par les Représentants du Bureau Véritas (surveillance privée) et tels Représentants accrédités que les Armateurs jugeront convenables lesquels auront accès en tout les ateliers de construction et de leurs sous-traitants.

