

# Bossoirs d'Embarcation Perfectionnés

## Encore un Inventeur qui se sert de Meccano

La mise à la mer des canots de sauvetage d'un navire est souvent une opération délicate ; par mauvais temps, lorsque la mer est houleuse, elle devient très difficile et même dangereuse. Les accidents sont — hélas ! — trop fréquents où les embarcations sont cognées, par le roulis, contre le flanc du navire en détresse, avant même d'avoir pris contact avec l'eau, et les occupants précipités dans la mer. D'autre part, quand le navire est fortement incliné d'un côté (donne de la bande, comme on dit dans la marine), on est généralement obligé de renoncer à l'emploi de toutes les embarcations de sauvetage situées le long d'un de ses bords. Le nombre des personnes pouvant être sauvées se trouve ainsi réduit considérablement.

Ces considérations ont conduit M. J. Hore, de Liverpool, à chercher une solution pratique au problème que pose l'emploi de canots de bord par mer houleuse. Après plusieurs années de recherches, cet inventeur, marin lui-même, a réalisé un dispositif très ingénieux qui facilite la descente des embarcations et élimine, pour ainsi dire, tout danger d'accident pendant cette opération. Grâce à ce dispositif, en effet, les canots peuvent être descendus normalement, même si le navire est fortement incliné ou agité par le roulis.

Cette invention, croyons-nous, acquiert un intérêt tout particulier pour nos lecteurs du fait que M. Hore s'est servi de pièces Meccano pour la mettre au point. Le modèle Meccano représenté sur cette page fournit une démonstration très claire du dispositif.

En voici, brièvement, le principe : le canot est agrippé par deux pièces coulissantes qui glissent sur des rails-guides. Ces rails-guides sont normalement tenus dans une position horizontale, parallèlement à l'axe longitudinal du navire, mais ils peuvent être descendus en quelques instants pour laisser l'embarcation glisser à l'eau.

Dans notre modèle, les rails-guides sont constitués par des Bandes de 24 cm. que l'on voit remontées sur la figure 1. Elles pivotent sur des Boulons de 12 mm. qui sont passés dans le dernier trou de l'une et l'avant-dernier trou de l'autre. Les extrémités opposées des Bandes reposent sur des Equerres. Elles sont empêchées de glisser hors de ces supports, par des Boulons de 19 mm. qui les traversent et sont vissés dans les moyeux de Manivelles à trou taraudé derrière les Plaques représentant la coque du navire. Ces boulons servent également à fixer les extrémités inférieures des rails lorsqu'ils sont descendus pour la mise à la mer de l'embarcation.

La figure 2 montre les mêmes rails-guides dans leur position verticale, avec le canot prêt à être descendu. Les pièces coulissantes, ou glissoires, qui retiennent le canot contre les rails sont formées chacune de deux Supports Triangulaires boulonnés l'un à l'autre de façon à former une plaque carrée ; à chaque coin de cette plaque est fixé un long Boulon muni d'une Poulie folle de 12 mm. De l'autre côté de la plaque est montée une Cornière de 38 mm., et les boulons qui la fixent tiennent également une Bande de 38 mm. Celle-ci sert à tenir un court bout de Ressort découpé

de la pièce n° 43, et muni d'une Equerre de 25 x 12 mm. Les Equerres sont munies de Boulons de 9 mm. 1/2 qui servent à agripper le bord du canot (voir fig. 2).

Quand les bossoirs sont tournés à l'intérieur et le canot repose sur ses cales, les glissoires restent arrimées sur le pont, sur de petits rails formés de Bandes, comme on peut le voir sur la fig. 1. Les rails sont pris entre les Poulies et sont articulés de telle sorte que leurs extrémités peuvent être amenées contre celles des rails-guides servant à la descente du canot.

Pour mettre à l'eau l'embarcation, on enlève les Boulons de 19 mm. des rails-guides que l'on descend à la position verticale et que l'on fixe de nouveau à la partie inférieure de la coque à l'aide des mêmes boulons. En même temps, on soulève le canot de ses cales et on fait pivoter les bossoirs de façon à le suspendre hors du pont, au-dessus de l'eau.

Ceci fait, on le laisse descendre jusqu'à ce que son plat-bord arrive juste au-dessous du pont et on fait pivoter les petits rails des glissoires pour abaisser ces dernières.

La fig. 2 montre comment ces glissoires s'agrippent au canot. Dès que l'embarcation a atteint l'eau, on la libère en défaisant les crochets de la glissoire. Les rails-guides sont recourbés à leurs extrémités inférieures, ce qui empêche les glissoires de tomber à l'eau et permet de les remonter ensuite. On remarquera que, tout en restant appuyé contre le flanc du navire pendant sa descente, le canot n'y est

pas tenu rigidement. Les ressorts assurent une certaine flexibilité à la suspension et absorbent tous les chocs que peuvent produire les mouvements du bâtiment.

Le temps est un facteur de toute première importance dans la descente des embarcations de sauvetage. Qu'il s'agisse, en effet, d'évacuer un navire sinistré ou de sauver une personne tombée par-dessus bord, il n'y a guère de temps à perdre, et il faut se dépêcher. Le dispositif que nous venons d'examiner donne entière satisfaction à ce point de vue.

La manœuvre des rails-guides et des rails articulés des glissoires prend très peu de temps et peut être exécutée en même temps que le lavage du canot et la rotation des bossoirs.

L'emploi des canots reste, grâce au dispositif, possible même quand le navire « donne de la bande », pourvu que rien n'empêche d'amener les embarcations au-dessus des glissoires.

Depuis la préparation de cet article, l'inventeur a apporté certaines modifications, certains perfectionnements de détail à son dispositif. Ainsi, nous apprenons qu'il a renoncé à l'emploi des petits rails pivotants servant à faire basculer les glissoires ;

dans son dernier modèle, il a monté celles-ci sur des rails fixes situés sur le pont qui les amènent sous le canot, où il ne reste plus qu'à les arrimer.



[Fig. 1.]

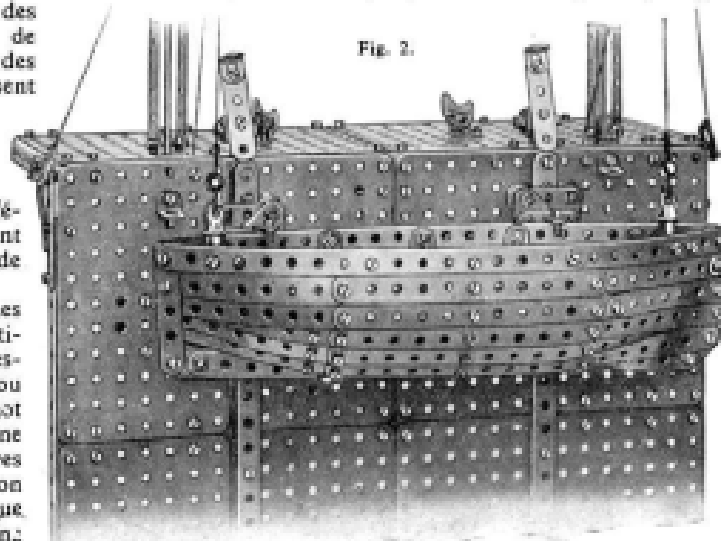


Fig. 2.