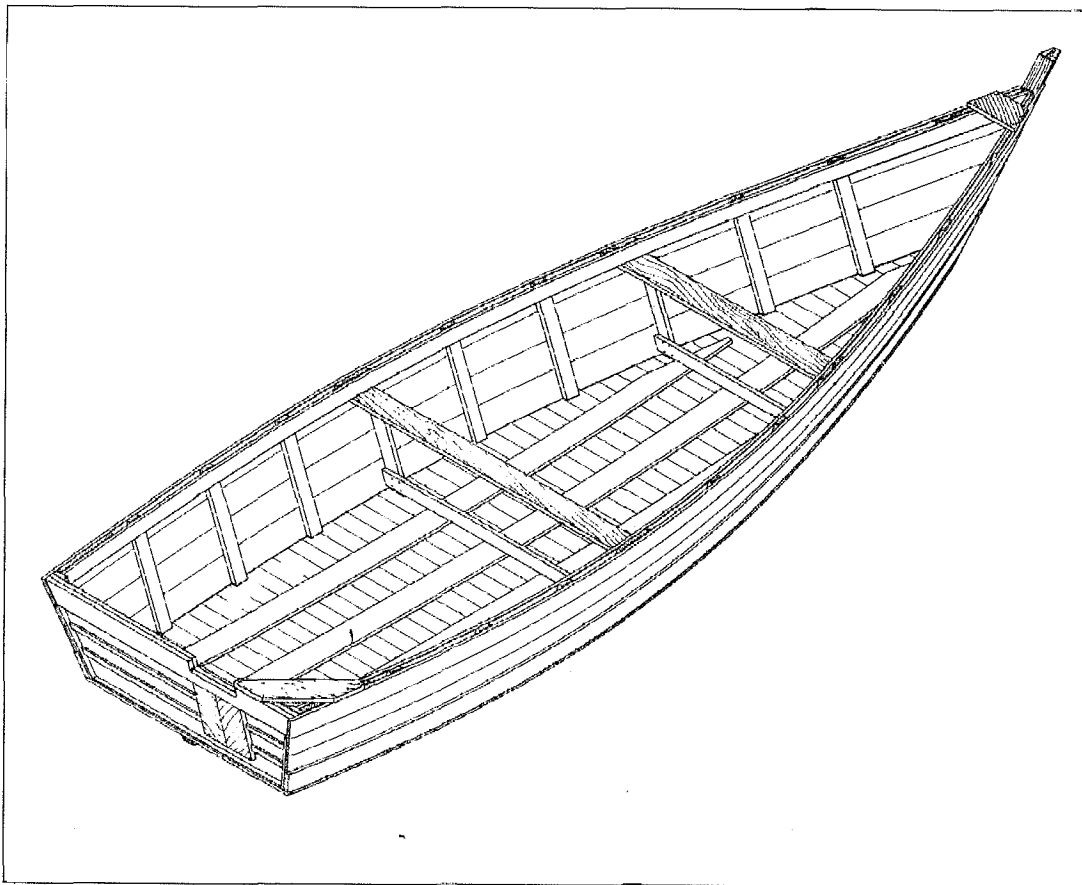


Plans de bateaux de pêche: 1

Bateaux à fond plat

FAO
DOCUMENT
TECHNIQUE
SUR
LES PÊCHES

117
Révision 1



ORGANISATION
DES
NATIONS UNIES
POUR
L'ALIMENTATION
ET
L'AGRICULTURE

Plans de bateaux de pêche: 1

Bateaux à fond plat

par
Arne Fredrik Haug
révisé par
John Fyson

Service de la commercialisation
et de l'utilisation du poisson

Division des industries de la pêche

FAO
DOCUMENT
TECHNIQUE
SUR
LES PÊCHES

117

Révision 1

FIIV/T117 (Rév. 1)



ORGANISATION
DES
NATIONS UNIES
POUR
L'ALIMENTATION
ET
L'AGRICULTURE
Rome, 1975

Réimpression, 1984

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

M-41

ISBN 92-5-200114-X

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, mise en mémoire dans un système de recherche bibliographique ni transmise sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit: électronique, mécanique, par photocopie ou autre, sans autorisation préalable. Adresser une demande motivée au Directeur de la Division des publications, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Via delle Terme di Caracalla, 00100 Rome (Italie), en indiquant les passages ou illustrations en cause.

© FAO 1975

PREPARATION DE CE DOCUMENT

Ce document contient un choix de plans de bateaux à fond plat convenant à la pêche et au transport sur les lacs, les cours d'eau et les eaux côtières protégées. Le document et les plans qu'il contient ont pour objet de fournir des renseignements techniques détaillés aux constructeurs de bateaux et aux fonctionnaires des pêches des pays membres intéressés. La présente édition révisée, qui fait suite à la première publication de 1972, a été préparée en 1974 par M. J.F. Fyson. L'on y trouve les mêmes plans de base, que l'auteur a mis à jour en se fondant sur l'expérience acquise lors de la construction et de l'utilisation de certains des bateaux présentés, notamment les modèles AFR-1, IVC-4, IVC-6, PDY-1, SOM-1 et IVC-7.

Distribution:

Département des pêches de la FAO
Fonctionnaires des pêches régionaux de la FAO
Projets de terrain sur les pêches de la FAO
Constructeurs de bateaux et architectes navals

Références bibliographiques:

Haug, A.F. (Comp.) (1974)
FAO Fish. Tech. Pap., (117) Rév.1: p.
Plans de bateaux de pêche: 1. Bateaux à
fond plat

Génie naval - plans de bateaux de pêche.
Renseignements techniques. Bateaux à fond
plat - construction, matériaux, modèles.
Pirogue à fond plat, bateau de transport.
Fonctionnement. Pêches continentales et
côtières.

TABLE DES MATIERES

| | <u>Page</u> |
|--------------------------------------|-------------|
| 1. INTRODUCTION | 1 |
| 2. METHODES DE CONSTRUCTION | 2 |
| 3. CHOIX DES BOIS | 3 |
| 4. CHOIX DU CHEVILLAGE | 3 |
| TABLEAU 1 | 4 |
| DESSINS | |
| AFR-1 Bateau à fond plat de 4,90 m | |
| IVC-4 Pirogue à fond plat de 5,10 m | |
| MLM-6 Bateau à fond plat de 5,40 m | |
| IVC-6 Bateau à fond plat de 5,94 m | |
| IVC-5 Pirogue à fond plat de 6,80 m | |
| PDY-1 Bateau à fond plat de 8,23 m | |
| SOM-1 Bateau de transport de 8,43 m | |
| IVC-7 Bateau de transport de 11,25 m | |

1. INTRODUCTION

BUT DE CETTE PUBLICATION - présenter quelques plans fondamentaux de bateaux faciles à construire, aux fins d'utilisation dans des pêcheries artisanales. Tous les dessins figurant dans le document se réfèrent à des types de bateaux à fond plat, c'est-à-dire que le fond vu dans une position transversale est plat, alors que vu dans le sens longitudinal, il présente une légère courbe. Dans la majorité des dessins figurant ci-après, la forme est simplifiée à l'extrême en ce sens que les côtés sont construits avec des bordés parallèles et que la cambrure du fond est déterminée uniquement par la courbure et le dévers des bordés de sorte que le recours à un chantier de construction n'est pas nécessaire.

FACILITE DE CONSTRUCTION - la construction des bateaux à fond plat est facile, étant donné leurs membrures simples et rectilignes et leur bordé sans complication (on estime que c'est leur principal avantage); de ce fait ces bateaux sont en outre les moins coûteux parmi tous ceux qui sont bordés en bois.

FAIBLE TIRANT D'EAU - c'est là un trait important pour des bateaux à usages multiples, tels que la navigation sur les lacs et les cours d'eau peu profonds, dans les zones marécageuses ou à proximité des rivages. Pour les opérations de débarquement, cela signifie que le bateau peut rester à flot jusqu'au moment où il touche véritablement la grève, et du fait de son fond plat, il repose fermement sur le sol une fois halé à terre.

BONNE STABILITE TRANSVERSALE - par comparaison avec les bateaux à formes rondes ou à fond en V de même poids et de même largeur hors tout, les bateaux à fond plat ont un autre avantage: ils offrent une plateforme de travail stable pour les opérations de pêche.

GRANDE SUPERFICIE UTILE - c'est un atout considérable pour certaines opérations comme la pêche au filet maillant ou la pêche aux casiers, où il est normal d'occuper une position de travail debout sur le côté du bateau; c'est l'un des autres traits favorables de la structure du bateau à fond plat.

ADAPTABILITE A LA PRODUCTION EN SERIE - grâce à l'utilisation de gabarits simples, la production en série est possible avec un personnel réduit. Dans un pays africain, on a adopté avec plein succès, dans un site central disposant de bois adéquats à proximité, le système de la production en boîtes de montage avec assemblage dans les différents villages de pêcheurs.

CONSTRUCTEURS DE BATEAUX - il n'est pas nécessaire de disposer d'un personnel expérimenté pour la construction de bateaux à fond plat, étant donné que les opérations difficiles sont réduites au minimum. Il suffit d'une connaissance générale du charpentage, complétée par quelques semaines de formation à ce type particulier de construction.

DIMENSIONS STANDARD DES BOIS - des dimensions standard peuvent être utilisées dans la plupart des dessins présentés. L'on peut se procurer les bois nécessaires directement au chantier ou à la scierie, sans brochetage ou équerrage difficile. Étant donné que les normes dimensionnelles sont différentes d'un pays à l'autre, et que les bois de construction n'ont pas tous la même résistance ni la même rigidité, les spécifications devront être considérées plutôt comme des indications que comme des instructions au sens strict du terme.

PRINCIPAUX DESAVANTAGES - les bateaux à fond plat tendent généralement à taper dans les vagues, ce que provoque un certain inconfort et nécessite une réduction de la vitesse; par ailleurs, ils ont tendance à dériver latéralement sous l'action du vent et des vagues, du fait de leur quille réduite. Ces particularités limitent la zone d'utilisation de ces bateaux aux eaux protégées, aux eaux intérieures et à certains lacs. Les embruns et l'eau qui pénètrent à l'intérieur peuvent causer des désagréments notables, en l'absence de cale où l'eau peut s'accumuler et être facilement écopée ou évacuée par pompage.

PLANS DE BATEAUX - les plans présentés dans le présent document conviennent lorsque le bas prix de revient ou la facilité de construction l'emporte sur toutes les autres considérations, lorsqu'une navigabilité ou une tenue à la mer assez médiocres sont acceptables, ou bien lorsque la nécessité d'un tirant d'eau extrêmement faible constitue un argument primordial.

2. METHODES DE CONSTRUCTION

LES MODELES LES PLUS SIMPLES de bateaux à fond plat ont des bordés de fond transversaux cloués directement sur les côtés, et l'épaisseur des bordés inférieurs sur chaque côté est accrue pour que les pointes puissent s'y enfoncer sans les fendre. Les membrures sont surtout nécessaires pour assujettir les côtés pendant la construction, car la résistance transversale provient essentiellement des bordés de fonds transversaux. Des renforts longitudinaux intérieurs tiennent ensemble les bordés de fond, tandis que des raidisseurs de côté (membrures intermédiaires de côté) tiennent ensemble les bordés de côté. Une légère flexion des bordés de fond à travers la vague est tolérable dès l'instant qu'elle n'affecte pas l'étanchéité. A l'exception du modèle MLW-6, qui est construit sur un chantier, on suit la méthode ci-après lorsque l'on ne construit qu'un ou quelques bateaux:

1. Choisir les bois et le chevillage conformément aux spécifications portées sur les dessins (voir Chapitres 3 et 4 pour le choix des bois et du chevillage).
2. Construire des gabarits pour les membrures et le tableau.
3. Préfabriquer les membrures, tableau et étrave, complets avec équerrage.
4. Assembler les bordés de côté inférieurs pour obtenir la longueur voulue en utilisant des couvre-joints sur la face interne. Marquer la position de toutes les membrures principales et intermédiaires.
5. Assembler les bordés de côté inférieurs, les membrures, l'étrave et le tableau sur le sol ou sur un plancher plat. Une fois cette opération effectuée, on a la forme du bateau.
6. Fixer les raidisseurs de côté sur les bordés de côté inférieurs et achever de border les côtés.
7. Mettre le bateau en position inversée, vérifier l'équerrage sur les bordés de côté inférieurs pour assurer un ajustement parfait avec les bordés de fond. Border le fond en commençant par la poupe et en continuant vers l'étrave. Appliquer un toron de coton et de composé en bitumastic dans le joint situé entre les côtés et le fond. Si le fond est construit en un bois qui gonfle et se rétracte considérablement, il est nécessaire de laisser un espace de l'épaisseur d'une lame de scie métallique entre les bordés. On évitera d'ajuster étroitement les bordés de fond lorsqu'ils sont taillés dans le pin ou dans un bois analogue étant donné que leur gonflement les fera gondoler. Toutefois, avec la plupart des bois durs tropicaux plus stables, l'on peut ajuster étroitement ces bordés à l'intérieur en ménageant un petit chanfrein à l'extérieur pour le calfatage.
8. Appliquer des préservatifs à bois sur toutes les surfaces. On enfoncera un toron de coton dans les coutures en utilisant un fer de calfat approprié et non un tournevis, un burin ou un couteau à mastic. L'étanchéité sera finalement assurée par remplissage du joint avec un composé en bitumastic.
9. La peinture du fond sur sa face externe avec une peinture au bitumastic est le procédé le meilleur et le plus économique. Les côtés peuvent être peints, mais l'application d'un préservatif au bois lui confère une protection contre la pourriture meilleure et moins coûteuse.

Lorsque l'on envisage la production en série de 10 bateaux ou plus, la construction en position inversée sur un chantier est la méthode la plus rapide et la plus économique. Dans ce cas, la méthode de construction est celle qui est exposée pour le bateau MLW-6. Il peut être nécessaire d'apporter quelques modifications au schéma pour y incorporer des membrures fixes, comme indiqué dans certains dessins; celles-ci devront être préparées et montées sur le chantier avec les gabarits et chevillées de manière permanente à la coque avant qu'elle soit retirée du chantier.

3. CHOIX DES BOIS

PRINCIPALES QUALITES - Les bois destinés à la construction de bateaux doivent avoir les qualités suivantes:

(a) Résistance à la pourriture - La pourriture est le principal ennemi des bateaux en bois qui opèrent dans les eaux douces tropicales et il y a lieu de s'en soucier lors du choix des bois. Ceux qui présentent une forte résistance naturelle à la pourriture sont normalement connus des constructeurs de bateaux de la région, mais les services forestiers seront à même de fournir des renseignements précis touchant la durabilité des divers bois locaux.

On peut également donner au bois une forte résistance à la pourriture en le traitant par imprégnation sous pression. Le service des forêts local peut donner des conseils sur les essences de bois appropriées. Outre sa facilité de traitement par imprégnation sous pression, le bois doit être relativement stable, assez résistant et peu fendif sous les pointes ou les vis.

(b) Stabilité - Un bois instable se contracte excessivement au séchage, ce qui provoque l'écartement des coutures d'où résultent des voies d'eau. Par ailleurs, si le même bois est sec lorsque le bateau est construit, le gonflement excessif des bordés de fond après la mise à l'eau soumettra le chevillage à un effort considérable et fera gondoler les bordés, d'où voies d'eau au long du bouchain. Le retrait tangentiel devrait, de préférence, être inférieur à 4 pour cent lorsque le séchage du bois vert laisse subsister un degré d'humidité de 15 pour cent. Les meilleurs bois durs ont un retrait tangentiel qui n'excède pas 2 pour cent - un bateau construit en un tel bois présentera donc moins de voies d'eau imputables au gonflement et au retrait.

(c) Bonne résistance mécanique - Le poids du bois donnera une indication de sa résistance mécanique. Plus le bois est lourd, plus il est résistant. Un bois lourd permettra donc de réduire légèrement l'épaisseur des bordés, par comparaison avec un bois plus léger.

(d) Résistance à l'éclatement lors du pointage et du vissage - On peut éviter que les bordés ne se fendent sous les pointes en perçant des avant-trous. Les trous de vis doivent toujours être forés à l'avance.

4. CHOIX DU CHEVILLAGE

- (a) Pointes, vis et boulons devront tous être galvanisés à chaud.
- (b) Les pointes en cuivre ou les vis en laiton sont coûteuses et leur utilisation ne se justifie pas pour les bateaux qui opèrent dans les eaux douces.
- (c) Les boulons devront être du type boulon à bois à tête ronde et à écrou carré. Une rondelle galvanisée devra être placée sous l'écrou.
- (d) Le type de pointe galvanisée qu'il convient d'utiliser est souvent fonction des disponibilités locales. Les pointes rondes ou les pointes carrées sont également acceptables, mais leur diamètre ne devra pas être inférieur au septième de l'épaisseur du bordé et leur longueur devra être égale au minimum à deux fois et demie cette épaisseur. Par exemple, pour des bordés de 20 mm, les pointes devront avoir un diamètre minimum de 3 mm et une longueur minimale de 50 mm.
- (e) Si le bois a tendance à se fendre, on percera un avant-trou de diamètre légèrement inférieur à celui de la pointe avant de clouer. Si la pointe doit être rabattue, on repliera son extrémité au marteau et, en bloquant la tête avec un tas, on enfoncera l'extrémité de manière qu'elle pénètre dans le bois en la frappant fortement pour bien l'assujettir. On veillera à rabattre la pointe à contre sens et non dans le sens du fil, autrement l'on risquerait de fendre le bois.

Tableau 1: CARACTERISTIQUES

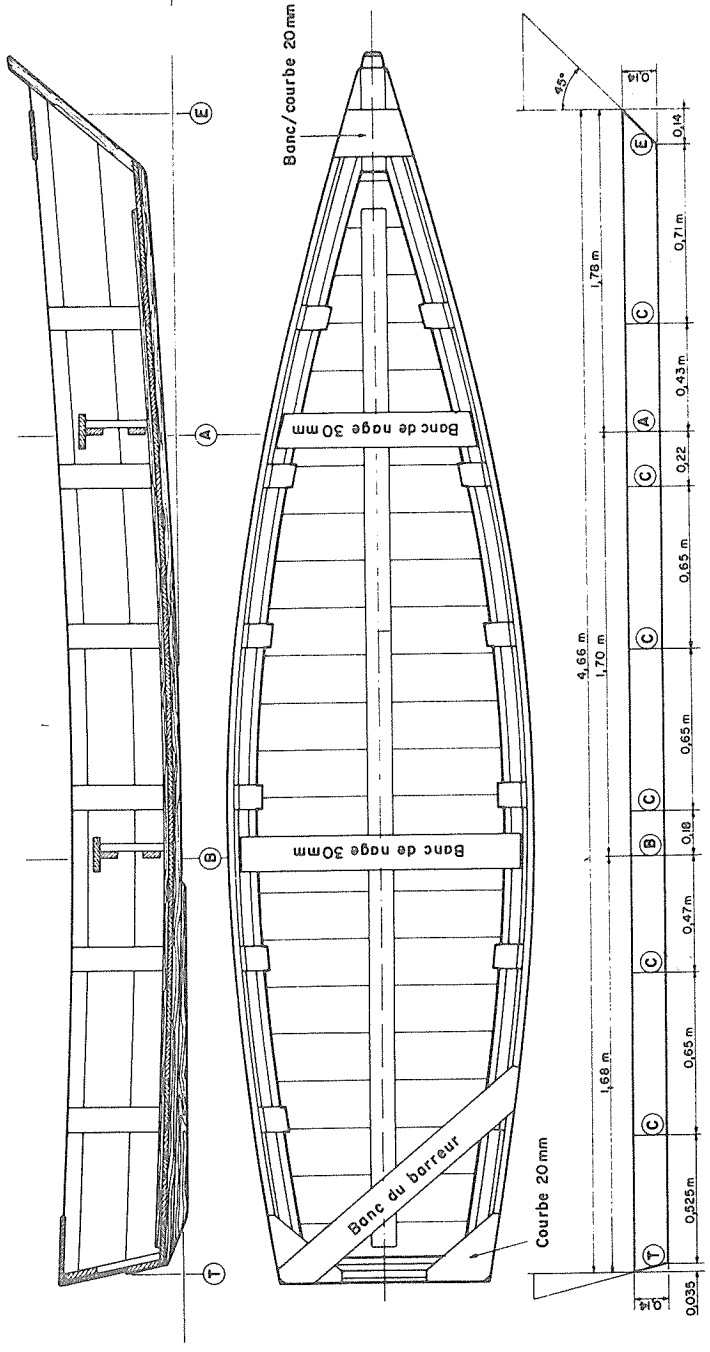
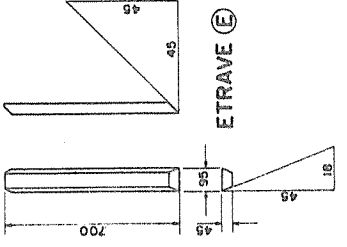
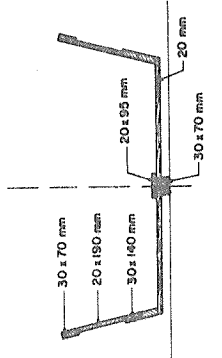
| Bateau No. | Longueur hors tout L | Largeur maximum B | Creux C | Coefficient de volume LxBxC m ³ | Poids approx. | Propulsion | | | Durée de construc- tion par des char- pentiers qualifiés | Coût approx. en Afrique 1972 en Dollars EU |
|---------------|----------------------------|-------------------------|----------------------|--|----------------------|-----------------------|--------------------------------|---------------------|---|--|
| | | | | | | Pagaies ou avirons | Moteur hors-bord | Moteur intérieur | | |
| AFR-1 | 4,90 m 16 ft | 1,22 m 4 ft | 0,40 m 1 ft 4 in | 2,4 | 176 kg 388 lb | Pagaies ou avirons | 4-5 ch | néant | 2 hommes en 5 jours | \$ 110 |
| IVC-4 | 5,10 m 17 ft | 1,14 m 3 ft 9 in | 0,40 m 1 ft 4 in | 2,3 | 170 kg 375 lb | Pagaies ou avirons | 4-5 ch | néant | 2 hommes en 5 jours | \$ 100 |
| MLM-6 | 5,40 m 17 ft 9 in | 1,68 m 5 ft 6 in | 0,49 m 1 ft 7 in | 4,5 | 270 kg 595 lb | Avirons | Arbre long 4-6 ch | néant | 2 hommes en 12 jours | \$ 200 |
| IVC-6 | 5,94 m 19 ft 6 in | 1,94 m 6 ft 4 in | 0,56 m 1 ft 10 in | 6,5 | 408 kg 900 lb | néant | 6-10 ch | néant | 2 hommes en 12 jours | \$ 200 |
| IVC-5 | 6,80 m 22 ft 4 in | 1,19 m 3 ft 11 in | 0,43 m 1 ft 5 in | 3,5 | 210 kg 462 lb | Pagaies ou avirons | 4-5 ch | néant | 2 hommes en 7 jours | \$ 130 |
| PDY-1 | 8,23 m 27 ft | 1,80 m 5 ft 11 in | 0,57 m 1 ft 10 in | 8,4 | 700 kg 1 540 lb | néant | Arbre long max. 20 ch | 8-10 ch | 4 hommes en 10 jours (version hors- bord) | \$ 350 (version hors- bord) |
| SOM-1 | 8,43 m 27 ft 8 in | 2,26 m 7 ft 5 in | 0,73 m 2 ft 5 in | 14,0 | 945 kg 2 080 lb | néant | Arbre long 10-20 ch | 10-20 ch | 4 hommes en 14 jours | \$ 500 |
| IVC-7 | 11,25 m 36 ft 10 in | 2,24 m 7 ft 4 in | 0,73 m 2 ft 5 in | 18,5 | 1 220 kg 2 687 lb | néant | Arbre long max. 20 ch | 10-20 ch | 4 hommes en 16 jours | \$ 650 |

AFR-1

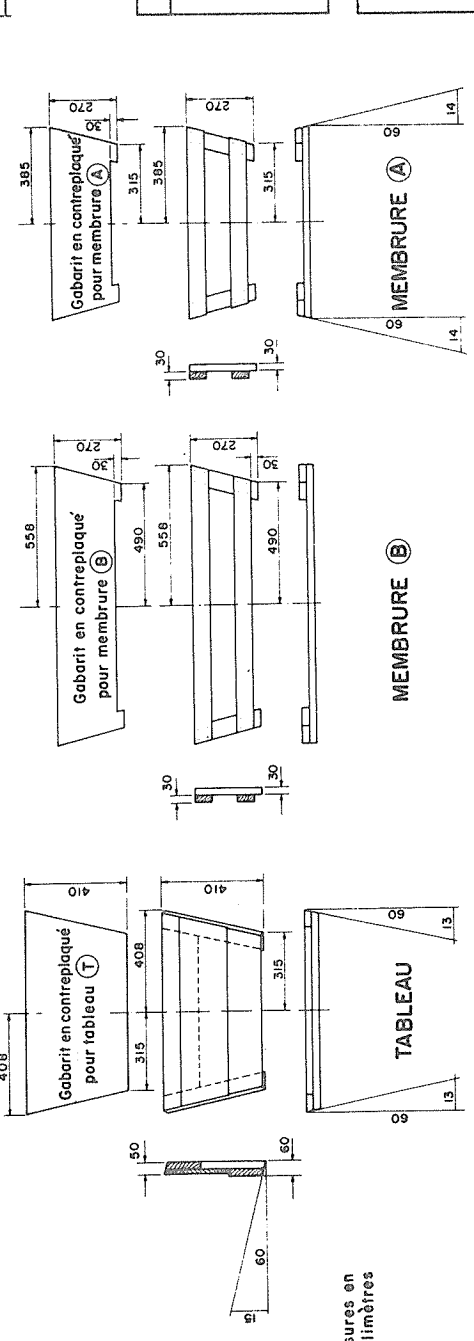
Bateau à fond plat

de

4,90 m



BORDE DE COTE INFERIEUR



CARACTERISTIQUES






Longueur hors tout 4,90 m
 Largeur hors tout 1,22 m
 Creux 0,40 m
 Poids approx. 176 kg
 Propulsion : pagaie ou hors-bord ≤ 10 ch
 Usage : filet maillant, ligne à main, général



Bateau à fond plat de 4,90m
ARRANGEMENT, DETAILS
 Echelle comme Indiqué Bateau N° Dessin N°
 Des. *M. J. J.* AFR-1
 Roma, Novembre 1971

Mesures en millimètres

SPECIFICATIONS DES BOIS :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |
| 20x190mm | 20x95mm | 30x145mm | 30x70mm | 45x95mm |

| | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Poids p. m (à 0,65kg/dm ³) | 2,50 kg | 1,25 kg | 2,80 kg | 1,40 kg | 2,20 kg |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|

| | | | | | |
|--------------------------------|------------|------------|------------|--------------------------|--------|
| Bordé de côté | 2 x 4,90 m | | 2 x 4,75 m | 2 x 5,00 m | |
| Bordé de fond | 23,00 m | | | | |
| Membrures | | | | 6,00 m | |
| Etrave | | | | | 0,75 m |
| Tableau | 0,80 m | 0,85 m | 1,50 m | 0,90 m | |
| Raidisseurs de côté | | 5,50 m | | | |
| Renfort longitudinal intérieur | | 1 x 4,20 m | | | |
| Quille et talon | | | | 1 x 4,50 m 1 x 1,50 m | |
| Bancs et courbes | 1,20 m | | 4,00 m | | |

| | | | | | |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Longueur totale | 34,80 m | 10,55 m | 15,00 m | 22,90 m | 0,75 m |
| Poids | 87 kg | 13 kg | 42 kg | 32 kg | 2 kg |

Le bois devrait de préférence être semi-lourd, semi-dur et peu fendif avec un bon pouvoir de rétention des pointes.

Aux fins de durabilité maximale, le bois devrait être traité par le meilleur système d'imprégnation disponible sur place, de préférence par imprégnation sous pression de tous les bordés avant la construction.

CALFATAGE :

Tous les joints devraient être traités en cours de construction par un composé à base d'asphalte ou de bitume. Il pourra être nécessaire de calfater ensuite les voies d'eau importantes avec du coton à calfater.

CHEVILLAGE :

Pour l'assemblage des membrures : vis à bois galvanisées à tête plate de 50 x 5 mm

Ailleurs : pointes rondes galvanisées de 60 x 3,0 mm



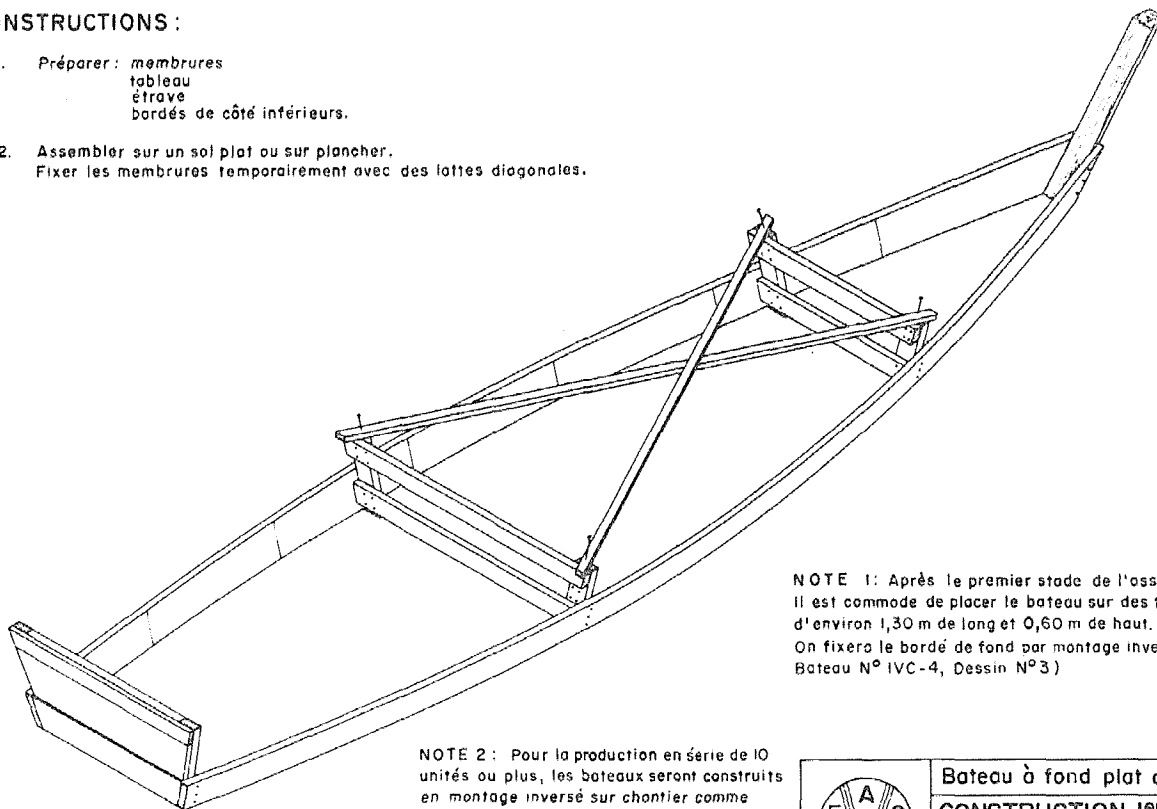
Bateau à fond plat de 4,90 m

MATERIAUX

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. <i>Mancini</i> | AFR-1 | 2 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

INSTRUCTIONS :

1. Préparer : membrures
tableau
étrave
bordés de côté intérieurs.
2. Assembler sur un sol plat ou sur plancher.
Fixer les membrures temporairement avec des lattes diagonales.



NOTE 1: Après le premier stade de l'assemblage, il est commode de placer le bateau sur des tréteaux d'environ 1,30 m de long et 0,60 m de haut. On fixera le bordé de fond par montage inversé (voir Bateau N° IVC-4, Dessin N° 3)

NOTE 2: Pour la production en série de 10 unités ou plus, les bateaux seront construits en montage inversé sur chantier comme indiqué pour le Bateau MLW-6, Dessin N° 6, mais on fixera les membrures A et B définitivement avant de retirer la coque du chantier.



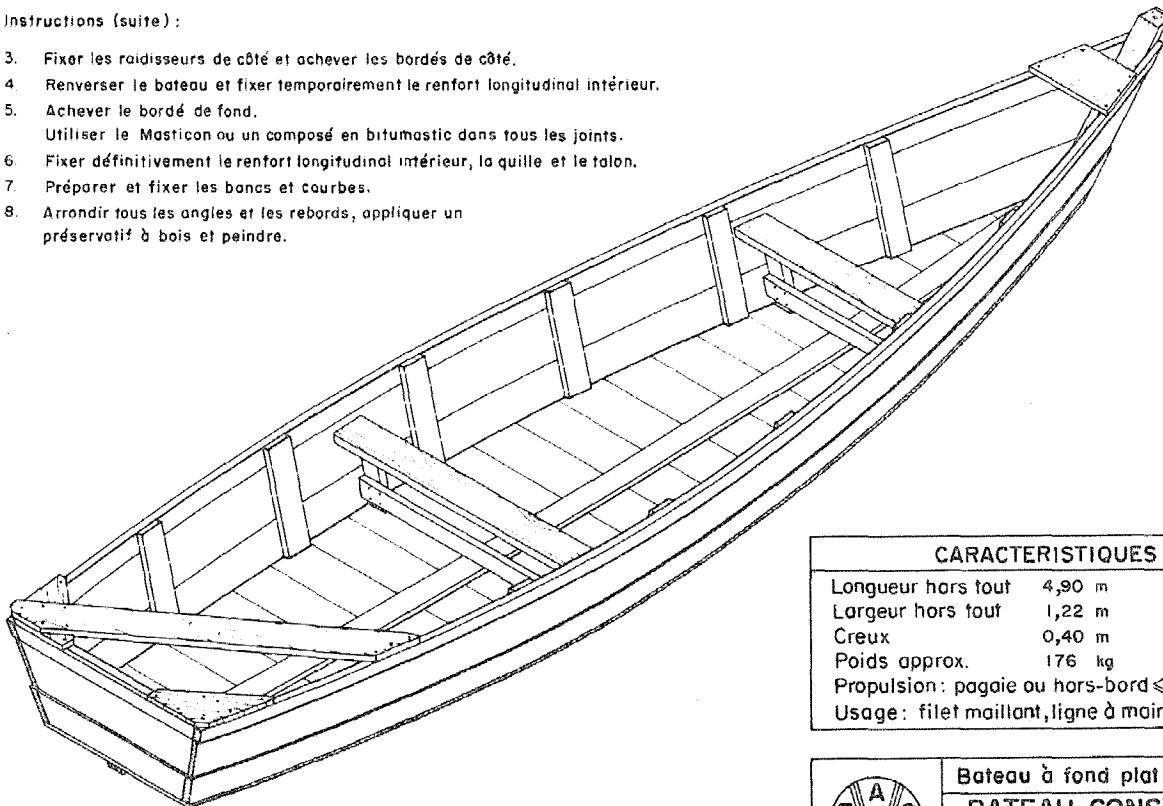
Bateau à fond plat de 4,90m

CONSTRUCTION 1^{er} STADE

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. <i>H. Long</i> | AFR-1 | 3 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

Instructions (suite) :

3. Fixer les raidisseurs de côté et achever les bordés de côté.
4. Renverser le bateau et fixer temporairement le renfort longitudinal intérieur.
5. Achever le bordé de fond.
Utiliser le Masticon ou un composé en bitumastic dans tous les joints.
6. Fixer définitivement le renfort longitudinal intérieur, la quille et le talon.
7. Préparer et fixer les bancs et courbes.
8. Arrondir tous les angles et les rebords, appliquer un préservatif à bois et peindre.



CARACTERISTIQUES

| | |
|--|--------|
| Longueur hors tout | 4,90 m |
| Largeur hors tout | 1,22 m |
| Creux | 0,40 m |
| Poids approx. | 176 kg |
| Propulsion: pagaie ou hors-bord ≤ 10 ch | |
| Usage: filet maillant, ligne à main, général | |



Bateau à fond plat de 4,90m

BATEAU CONSTRUIT

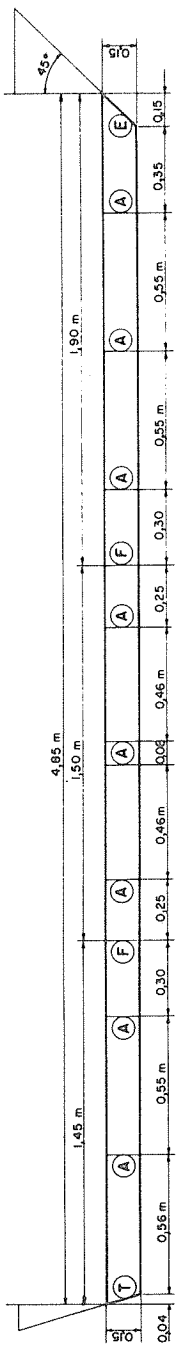
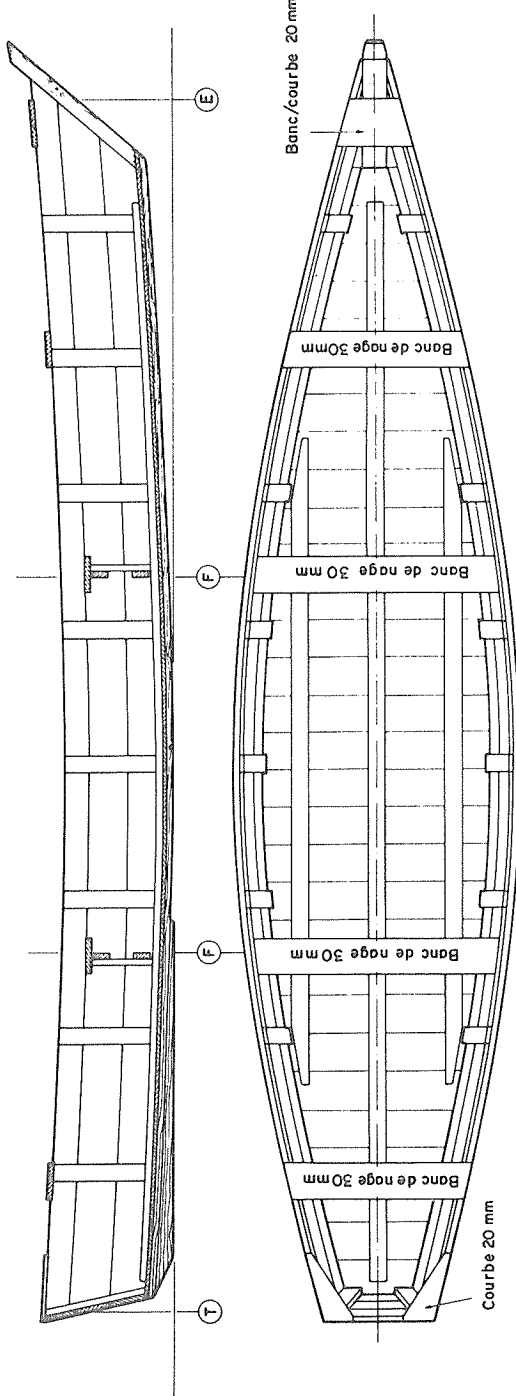
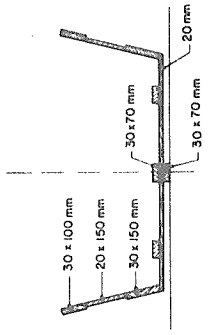
| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. <i>H. Long</i> | AFR-1 | 4 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

IVC-4

Pirogue à fond plat

de

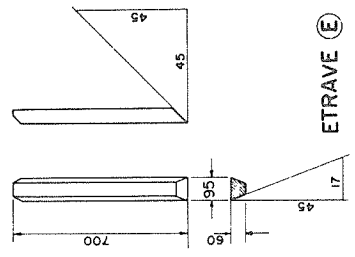
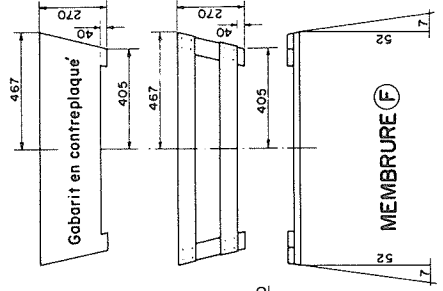
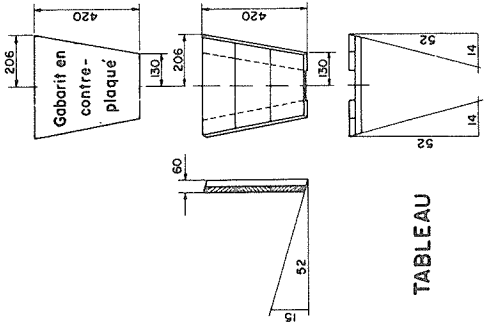
5,10 m



BORDE DE COTE INFERIEUR



Mesures en millimètres








CARACTERISTIQUES

| | |
|--------------------|---|
| Longueur hors tout | 5,10 m |
| Largeur hors tout | 1,14 m |
| Creux | 0,40 m |
| Poids approx. | 170 kg |
| Propulsion: | pagaille ou hors-bord < 5 ch |
| Usage: | filet mailillant, ligne à main, général |



| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Pirogue à fond plat de 5,10 m | |
| ARRANGEMENT, DETAILS | |
| Echelle commerciale | Bateau N° Bassin N° |
| Des. <i>At-1</i> | |
| Rome, Novembre 1971 | IVC-4 |
| | 1 |

SPECIFICATIONS DES BOIS :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |
| 20x150mm | 30x70 mm | 30x150mm | 30x100mm | 60x95mm |

| | | | | | |
|--|------------|--------------------------|------------|------------|---------|
| Poids p. m (à 0.65kg/dm ³) | 1.95 kg | 1.40 kg | 2.90 kg | 1.95 kg | 3.70 kg |
| Bordé de côté | 2 x 5,10 m | | 2 x 5,00 m | 2 x 5,15 m | |
| Bordé de fond | 20,00m | | | | |
| Membrures | | 5,00 m | | | |
| Etrave | | | | | 0,75 m |
| Tableau | | 1,00 m | 1,30 m | | |
| Raidisseurs de côté | | 7,00 m | | | |
| Renfort longitudinal intérieur | | 1 x 4,40 m 2 x 2,80 m | | | |
| Quille et talon | | 1 x 4,60 m 1 x 1,50 m | | | |
| Bancs et courbes | 0,35 m | 0,60 m | 4,00 m | | |
| Longueur totale | 30,55 m | 29,70 m | 15,30 m | 10,30 m | 0,75 m |
| Poids | 60 kg | 42 kg | 45 kg | 20 kg | 3 kg |

Le bois devrait de préférence être semi-lourd, semi-dur et peu fendif avec un bon pouvoir de rétention des pointes.


Aux fins de durabilité maximale, le bois devrait être traité par le meilleur système d'imprégnation disponible sur place, de préférence par imprégnation sous pression de tous les bordés avant la construction.

CALFATAGE :

Tous les joints devraient être traités en cours de construction par un composé à base d'asphalte ou de bitume. Il pourra être nécessaire de calfater ensuite les voies d'eau importantes avec du coton à calfater.

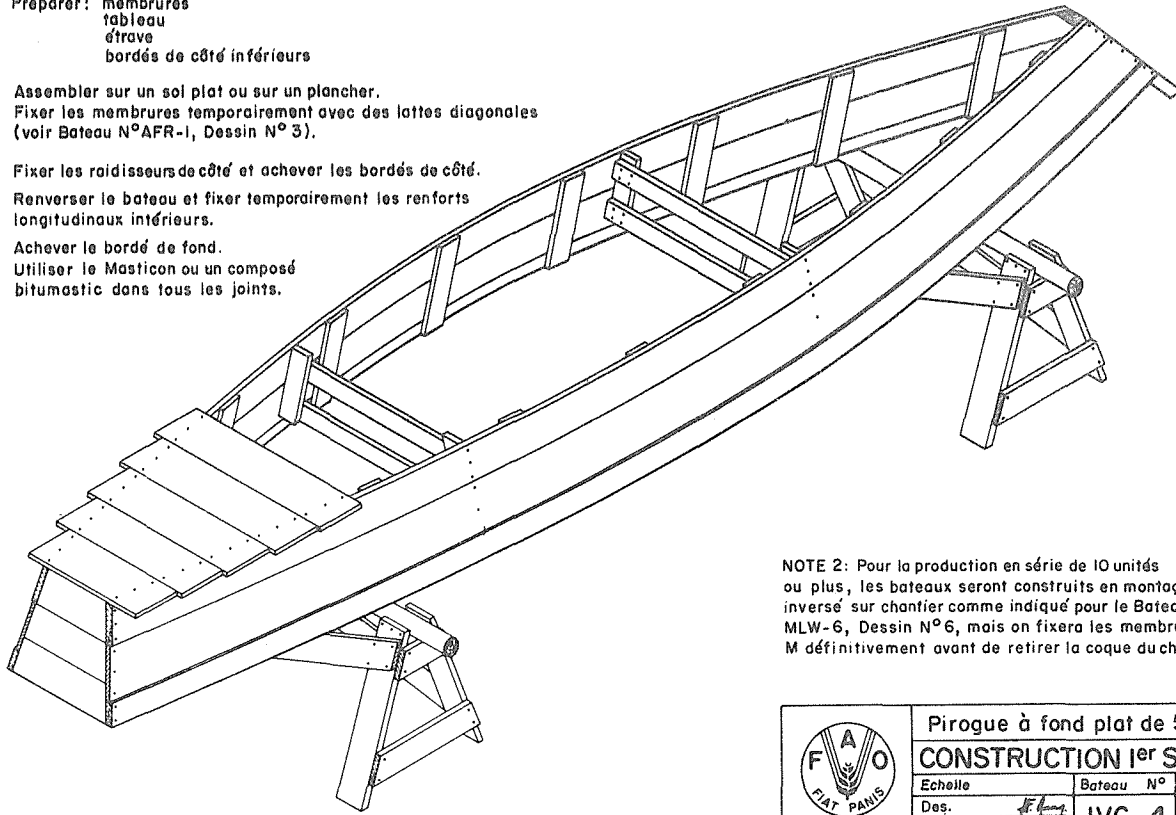
CHEVILLAGE :

Pour l'assemblage des membrures : vis à bois galvanisées à tête plate de 50 x 5 mm
 Pour le bordé de fond : pointes rondes galvanisées de 50 x 3,0 mm
 Ailleurs : pointes rondes galvanisées de 60 x 3,0 mm


| | | | |
|---|-------------------------------|-----------|-----------|
|  | Pirogue à fond plat de 5,10 m | | |
| | MATERIAUX | | |
| | Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| | Des. <i>Alamy</i> | IVC-4 | 2 |
| | Rome, Novembre 1971 | | |

INSTRUCTIONS :

1. Préparer: membrures
tableau
étrave
bordés de côté inférieurs
2. Assembler sur un sol plat ou sur un plancher.
Fixer les membrures temporairement avec des lattes diagonales
(voir Bateau N°AFR-1, Dessin N° 3).
3. Fixer les raidisseurs de côté et achever les bordés de côté.
4. Renverser le bateau et fixer temporairement les renforts
longitudinaux intérieurs.
5. Achever le bordé de fond.
Utiliser le Masticon ou un composé
bitumastic dans tous les joints.

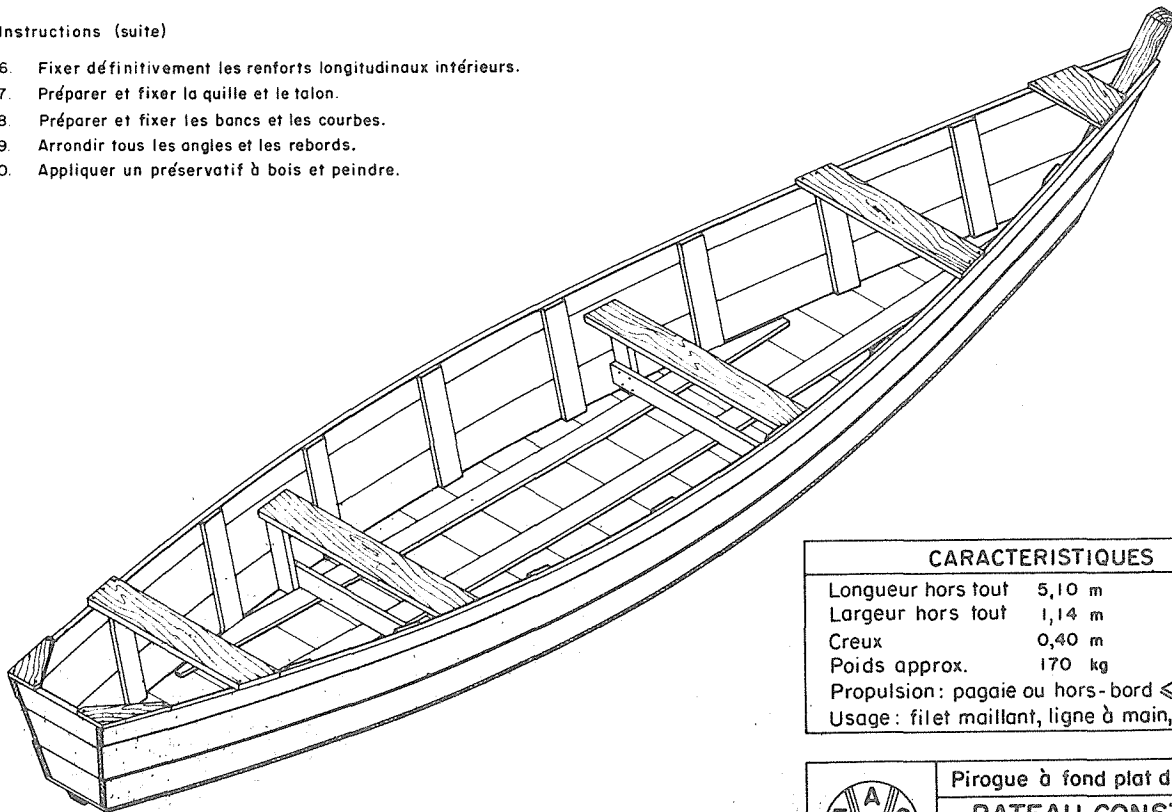


NOTE 2: Pour la production en série de 10 unités
ou plus, les bateaux seront construits en montage
inversé sur chantier comme indiqué pour le Bateau
MLW-6, Dessin N° 6, mais on fixera les membrures
M définitivement avant de retirer la coque du chantier.


| | | | |
|---|--|-----------|-----------|
|  F I A O F I A T P A N S | Pirogue à fond plat de 5,10 m | | |
| | CONSTRUCTION 1^{er} STADE | | |
| | Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | <i>de la...</i> | IVC - 4 | 3 |
| Rome, Novembre 1971 | | | |

Instructions (suite)

6. Fixer définitivement les renforts longitudinaux intérieurs.
7. Préparer et fixer la quille et le talon.
8. Préparer et fixer les bancs et les courbes.
9. Arrondir tous les angles et les rebords.
10. Appliquer un préservatif à bois et peindre.



| CARACTERISTIQUES | |
|--------------------|---------------------------------------|
| Longueur hors tout | 5,10 m |
| Largeur hors tout | 1,14 m |
| Creux | 0,40 m |
| Poids approx. | 170 kg |
| Propulsion: | pagaie ou hors-bord ≤ 5 ch |
| Usage: | filet maillant, ligne à main, général |

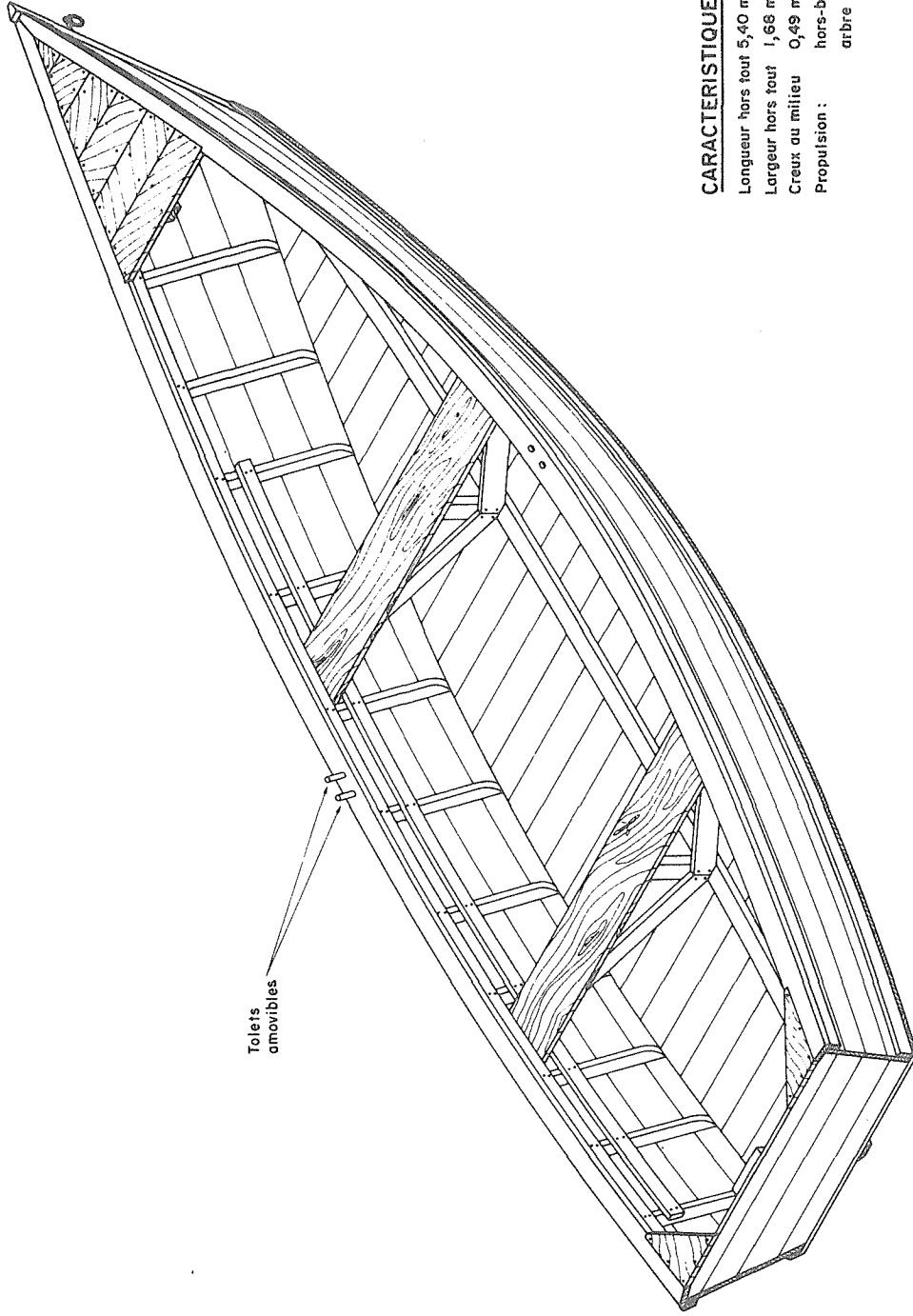
| | | | |
|--|-------------------------------|-----------|-----------|
|  F I A O F I A T P A N S | Pirogue à fond plat de 5,10 m | | |
| | BATEAU CONSTRUIT | | |
| | Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | <i>de la...</i> | IVC - 4 | 4 |
| Rome, Novembre 1971 | | | |

MLW-6

Bateau à fond plat

de

5,40 m



Tolets
amovibles

CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout 5,40 m
Largeur hors tout 1,68 m
Creux au milieu 0,49 m
Propulsion : hors-bord 4-6 ch
arbre long et rames



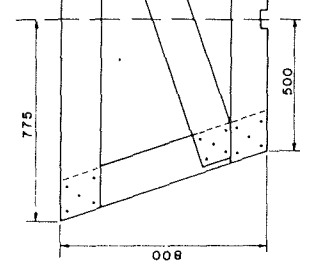
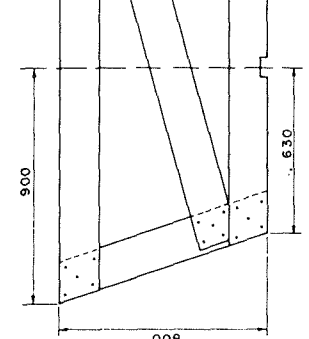
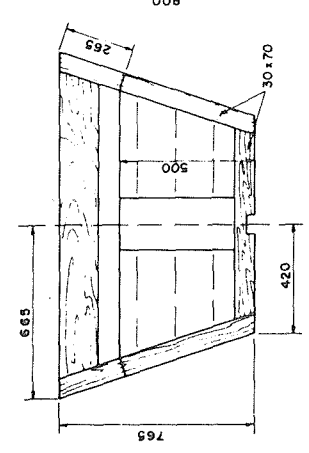
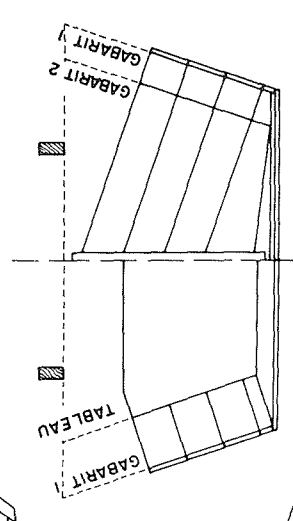
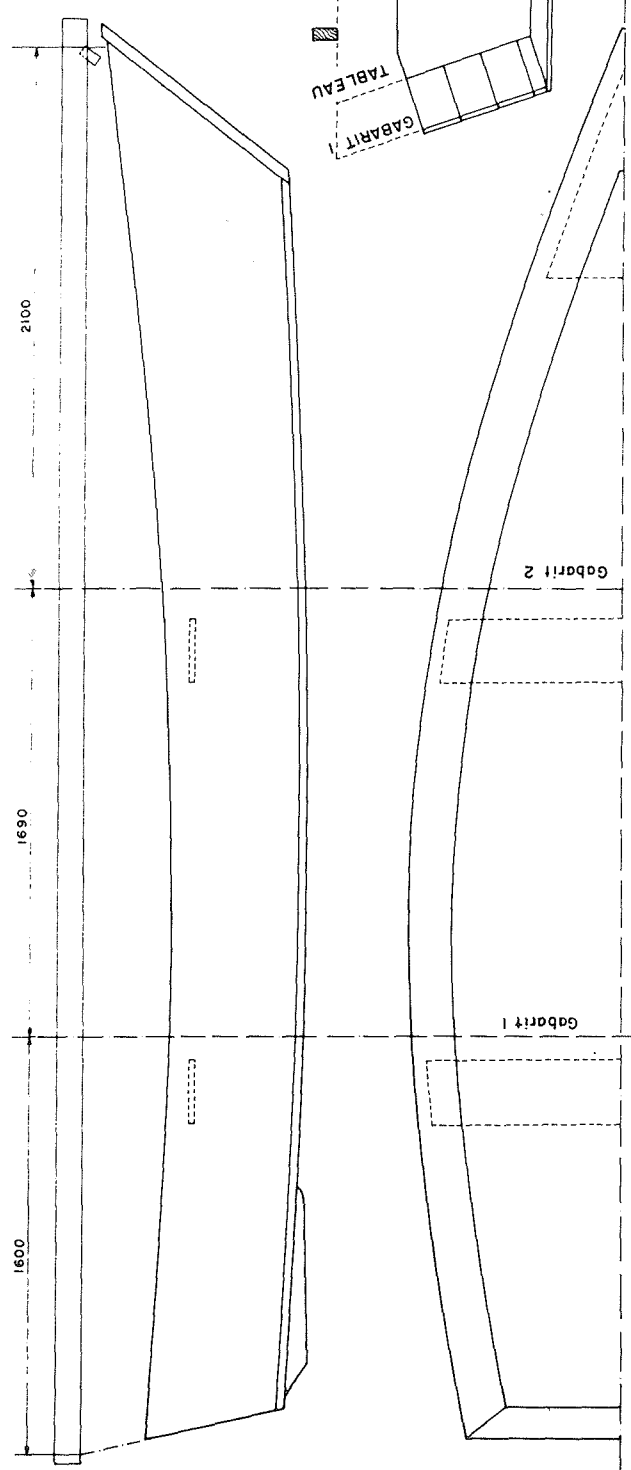
Bateau à fond plat de 5,40m

BATEAU CONSTRUIT

Des. *di Paolo*
Rome, Octobre 1971

MLW-6-1

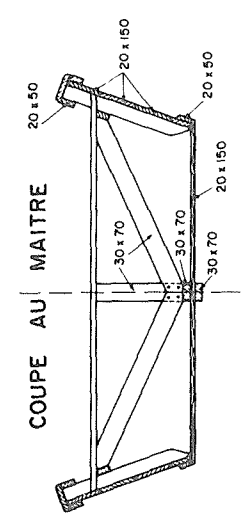
GABARITS A L'ECHELLE
 0 0.5 1 m
 DETAILS A L'ECHELLE
 0 1 2 3 4 5 10 cm



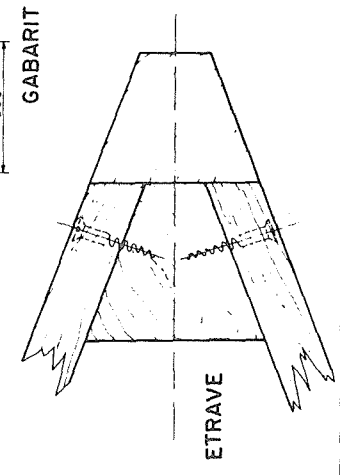
GABARIT 1

GABARIT 2

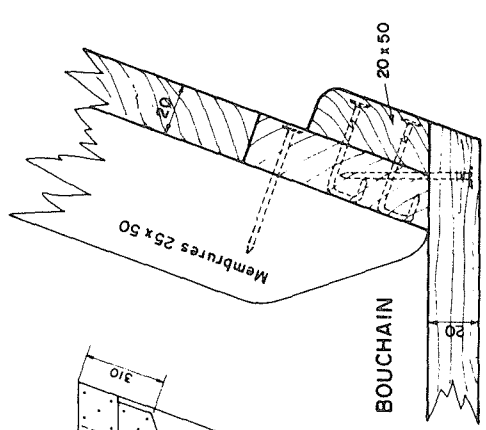
TABLEAU




COUPE AU MAITRE



ETRAVE



BOUCHAIN

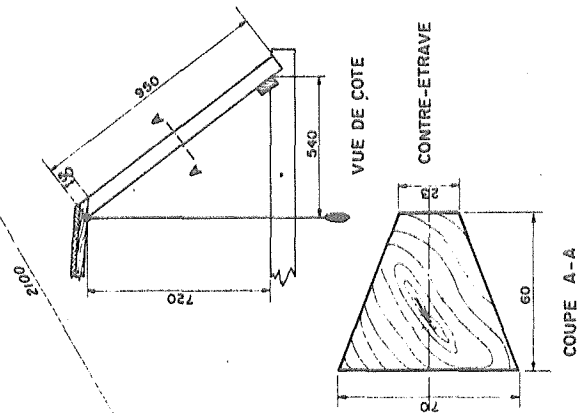
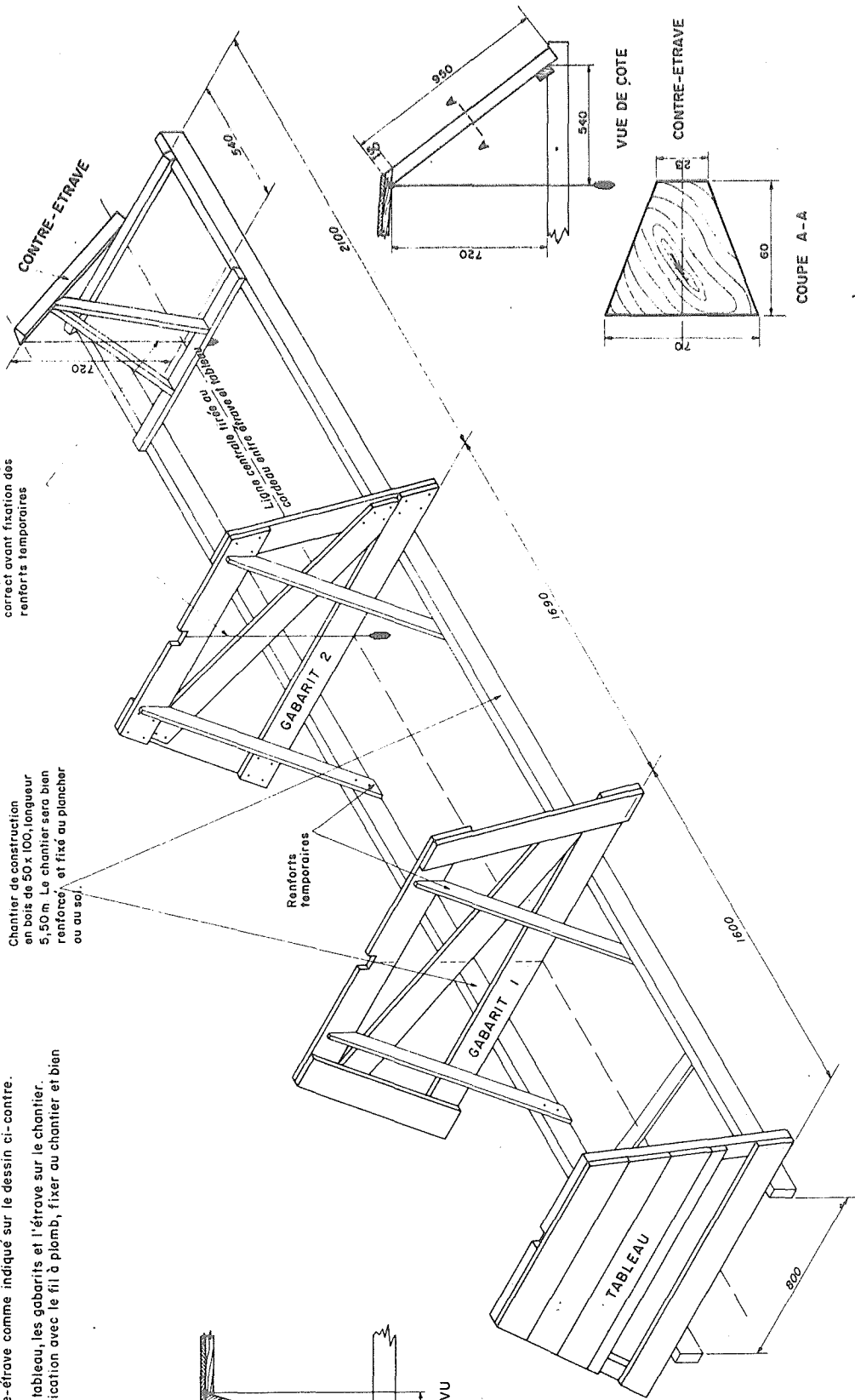
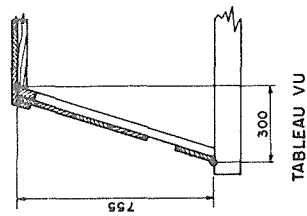



Bateau à fond plat de 5,40m
 GABARITS, DETAILS
 Des. *P. Lalle*
 Rome, Octobre 1971
 MLW-6-2

1. Bâti un chantier de construction, vérifier avec un niveau à bulle qu'il est droit et de niveau. Tirer la ligne centrale au cordeau.
2. Mesurer la position du tableau, des gabarits 1 et 2 et de la contre-étrave sur le chantier.
3. Construire le tableau et les gabarits conformément au dessin MLW-6-2 et la contre-étrave comme indiqué sur le dessin ci-contre.
4. Disposer le tableau, les gabarits et l'étrave sur le chantier. Après vérification avec le fil à plomb, fixer au chantier et bien renforcer.

Fil à plomb assurant alignement correct avant fixation des renforts temporaires

Chantier de construction en bois de 50x100, longueur 5,50 m. Le chantier sera bien renforcé et fixé au plancher ou au sol.





Bateau à fond plat de 5,40m

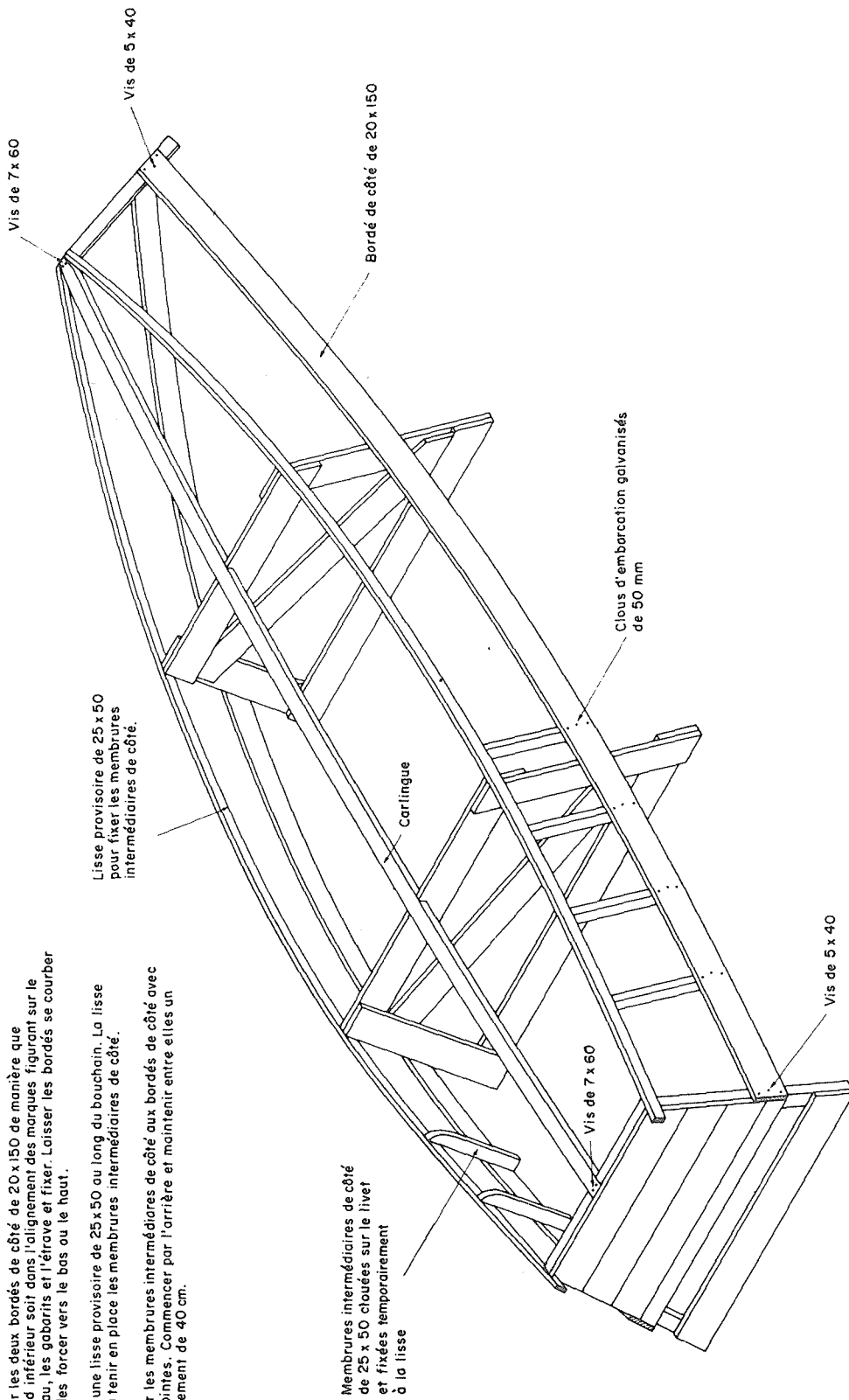
CONSTRUCTION 1^{er} STADE

Des. *P. ...*

Rome, Octobre 1971

MLW-6-3

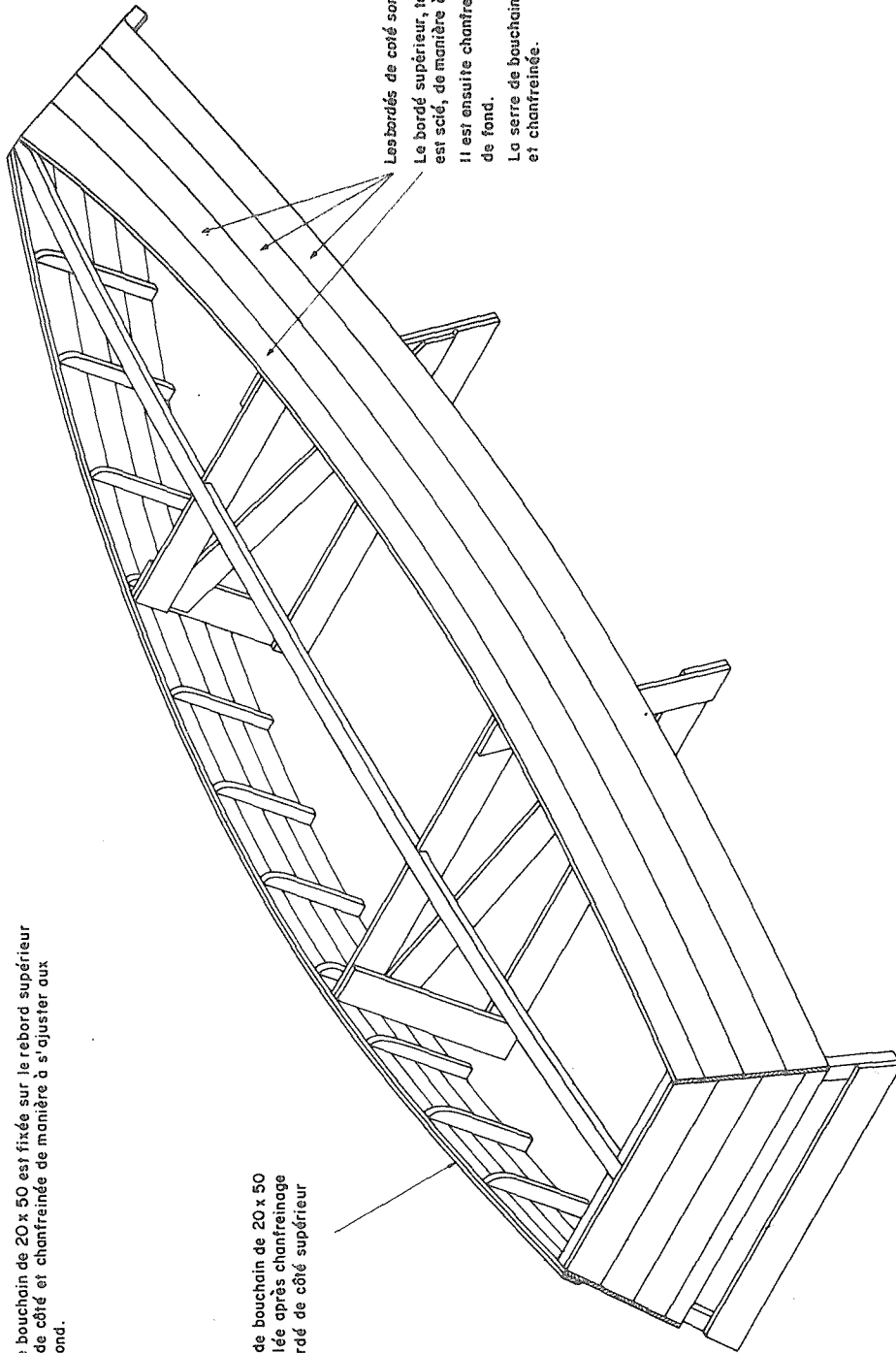
5. Vérifier le chanfrein du tableau avec une latte souple appliquée sur les gabarits.
6. Fixer la carlingue de 30 x 70 au tableau et à l'étrave.
7. Placer les deux bordés de côté de 20 x 150 de manière que le bord intérieur soit dans l'alignement des marques figurant sur le tableau, les gabarits et l'étrave et fixer. Laisser les bordés se courber sans les forcer vers le bas ou le haut.
8. Fixer une lisse provisoire de 25 x 50 au long du bouchain. La lisse sert à tenir en place les membrures intermédiaires de côté.
9. Clouer les membrures intermédiaires de côté aux bordés de côté avec des pointes. Commencer par l'arrière et maintenir entre elles un espacement de 40 cm.



10. Construire les côtés de bas en haut en clouant des bordés de 20 x 150 aux membrures. Un homme supportera les membrures de l'intérieur pendant le chevillage.

11. Le bordé supérieur, plus large que les autres, est scié de manière à s'aligner sur le sommet des gabarits. Après chevillage, le sommet est chanfreiné pour recevoir le bordé de fond.

12. Une serre de bouchain de 20 x 50 est fixée sur le rebord supérieur des bordés de côté et chanfreinée de manière à s'ajuster aux bordés de fond.




Serre de bouchain de 20 x 50 chevillée après chanfreinage du bordé de côté supérieur

Les bordés de côté sont de mêmes dimensions 20 x 150.
Le bordé supérieur, taillé dans une planche de 20 x 200, est scié, de manière à s'ajuster au sommet des gabarits. Il est ensuite chanfreiné afin de recevoir les bordés de fond.
La serre de bouchain est chevillée sur la face externe et chanfreinée.



Bateau à fond plat de 5,40m

CONSTRUCTION 3^{ème} STADE

Des.  MLW - G-5
Rome, Octobre 1971

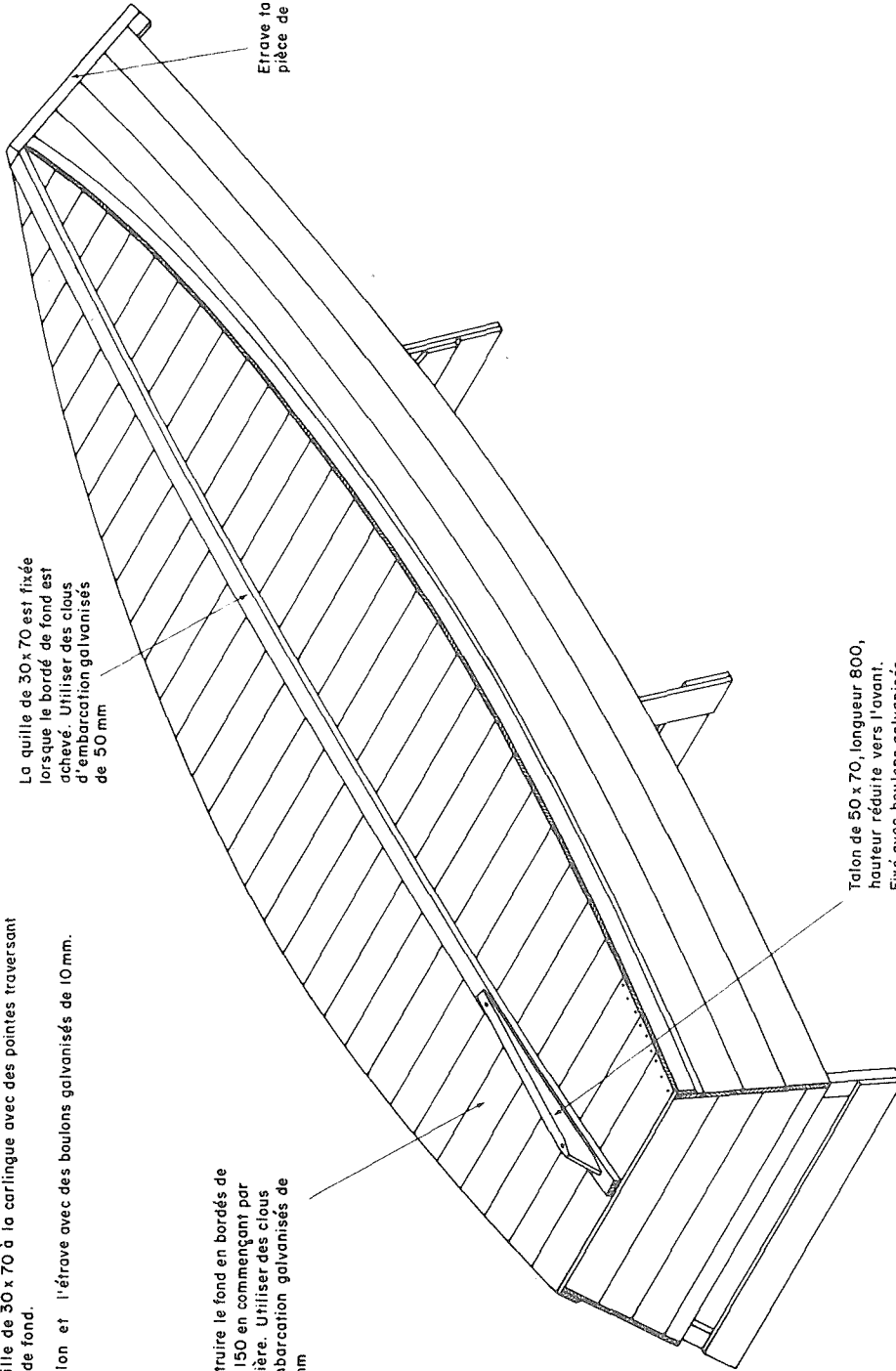
13. Utiliser une quantité suffisante de composé en bitumastic dans les joints entre le fond et les côtés. Clouer les bords de fond de 20 x 150 à la carlingue et aux côtés.
14. Calfeutrer les côtés et le fond et remplir les coutures à l'aide d'un composé en bitumastic.
15. Fixer la quille de 30 x 70 à la carlingue avec des pointes traversant les bords de fond.
16. Fixer le talon et l'étrave avec des boulons galvanisés de 10 mm.

La quille de 30 x 70 est fixée lorsque le bordé de fond est achevé. Utiliser des clous d'embarcation galvanisés de 50 mm

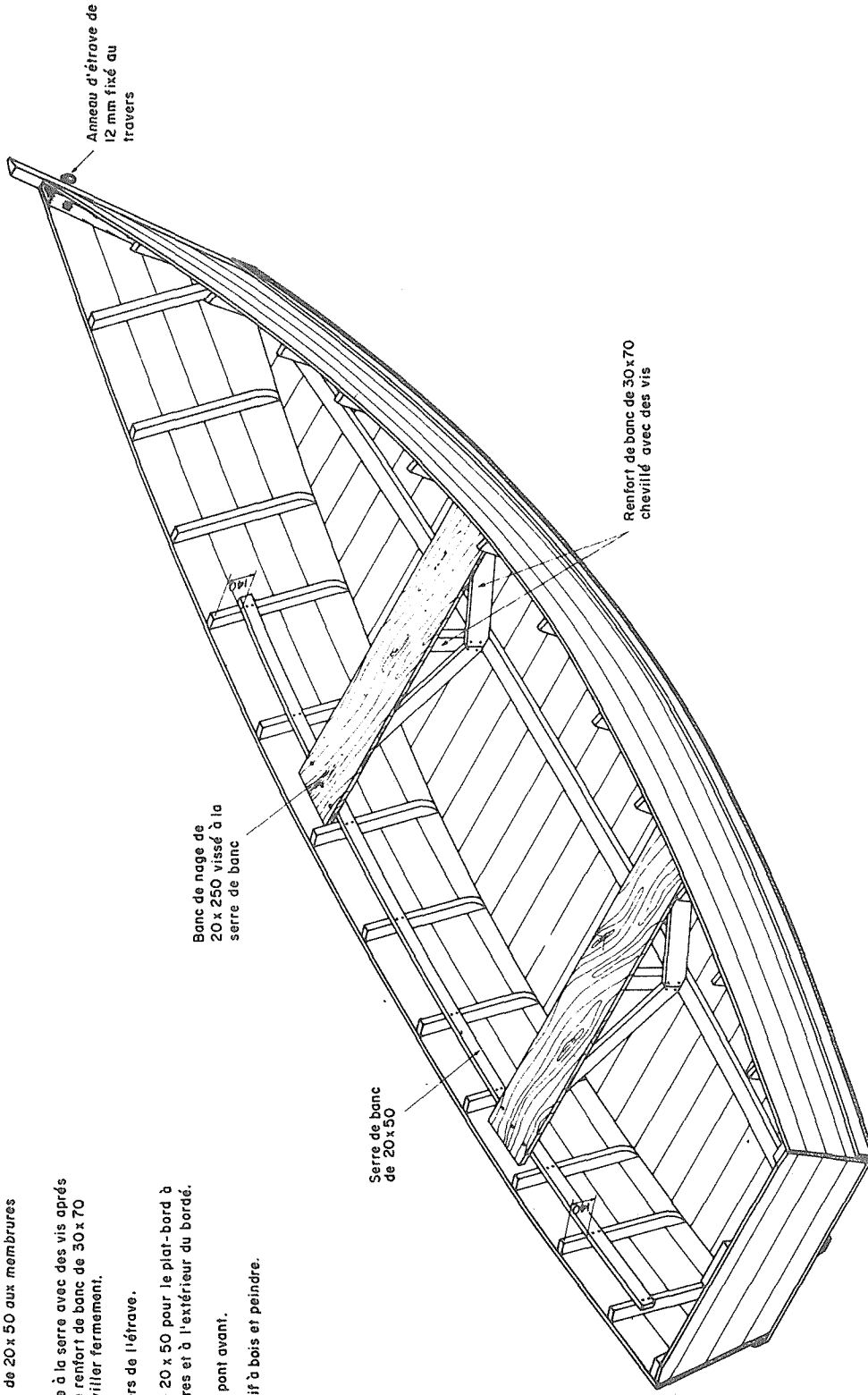
Construire le fond en bordés de 20 x 150 en commençant par l'arrière. Utiliser des clous d'embarcation galvanisés de 50 mm


Etrave taillée dans une pièce de 50 x 70 x 900

Talon de 50 x 70, longueur 800, hauteur réduite vers l'avant. Fixé avec boulons galvanisés de 10 mm



17. Détacher les gabarits du chantier et retourner le bateau sur sa quille.
18. Disposer un renfort transversal temporaire à l'intérieur du bateau et retirer les gabarits.
19. Fixer une serre de banc de 20 x 50 aux membrures intermédiaires de côté.
20. Fixer les bancs de nage à la serre avec des vis après chanfreinage. Placer le renfort de banc de 30 x 70 comme indiqué et cheviller fermement.
21. Fixer l'anneau au travers de l'étrave.
22. Cheviller des lattes de 20 x 50 pour le plat-bord à l'intérieur des membrures et à l'extérieur du bordé.
23. Fixer le plat-bord et le pont avant.
24. Appliquer un préservatif à bois et peindre.



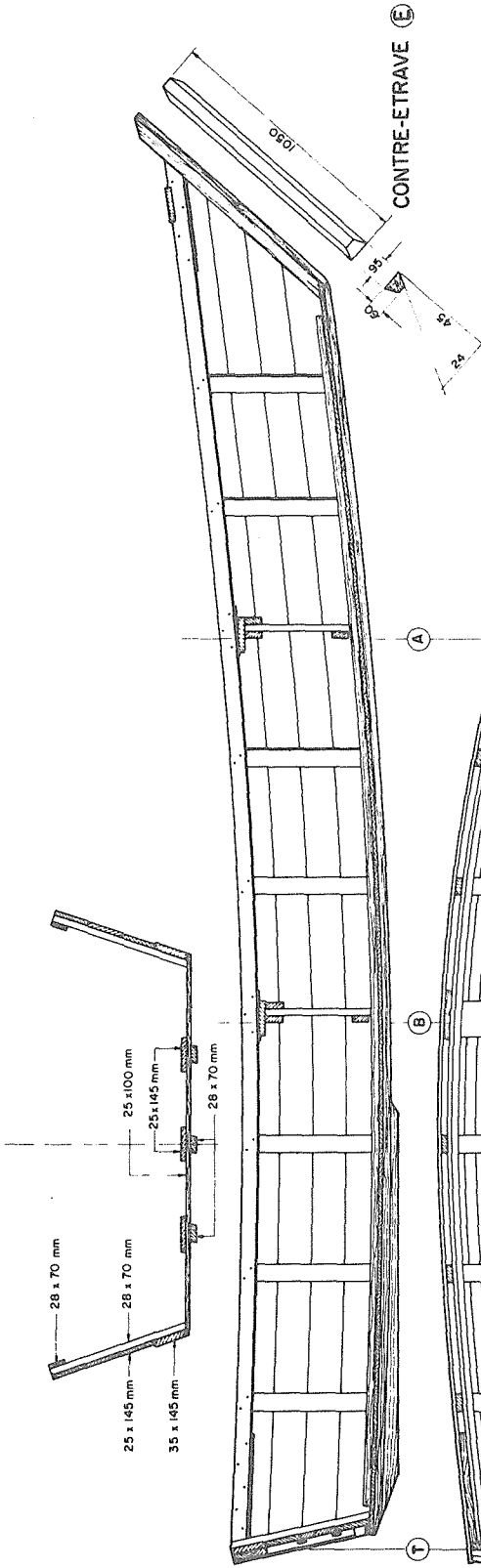
Bateau à fond plat de 5,40 m
 CONSTRUCTION 5^{ème} STADE
 Des. 
 Rome, Octobre 1971
 MLW-6-7

IVC-6

Bateau à fond plat

de

5,94 m

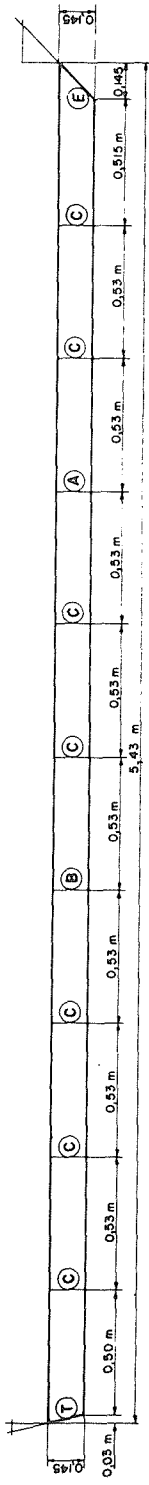


CARACTERISTIQUES

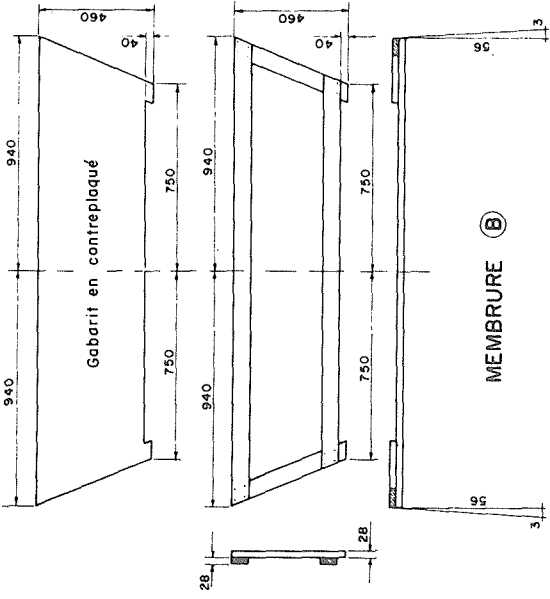
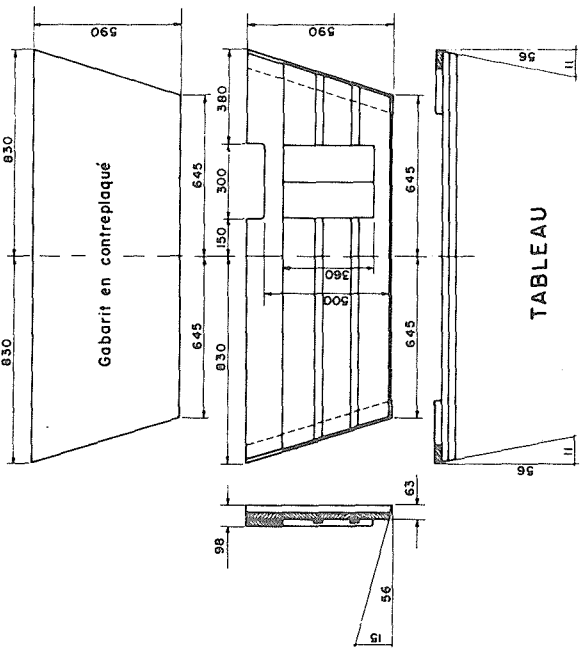
Longueur hors tout 5,94 m
 Largeur hors tout 1,94 m
 Creux 0,56 m
 Poids approx. 408 kg
 Propulsion: hors-bord \leq 20 ch
 Usage: filet maillant, général

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Bateau à fond plat de 5,94 m | |
| ARRANGEMENT | |
| Echelle comme indiqué | Bateau N° Dessin N° |
| Des. <i>Almer</i> | IVC-6 |
| Rome, Novembre 1971 | 1 |



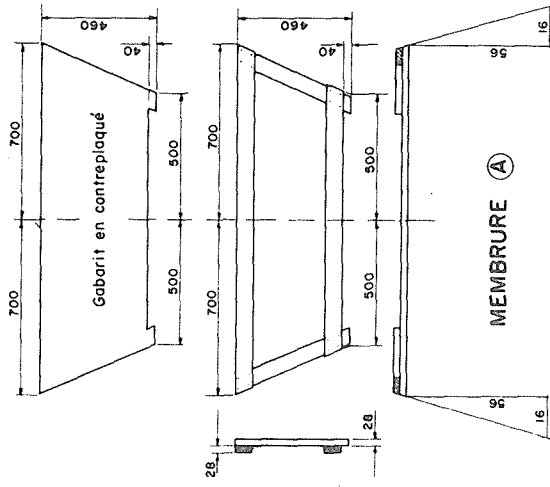


BORDE DE COTE INFÉRIEUR



MEMBRURE (B)

Mesures en millimètres



MEMBRURE (A)

| Poids p. m (à 0,65 kg/dm ³) | 2,40 kg | 1,62 kg | 3,30 kg | 1,27 kg | 3,70 kg | 0,27 kg |
|---|--------------------------|---|------------|------------|------------|---------|
| Bordé de côté | 2 x 6,00 m 4 x 5,80 m | | | | | |
| Bordé de fond | 85,00 m | 25 x 145 mm 25 x 100 mm 35 x 145 mm | 28 x 70 mm | 60 x 95 mm | 12 x 35 mm | |
| Membrures | | | | | | |
| Etrave | | | | | | |
| Tableau | | | | | | |
| Raidisseurs de côté | | | | | | |
| Renfort longitudinal int. | 1 x 4,90 m 2 x 4,00 m | | | | | |
| Quille et talon | | | | | | |
| Bancs et courbes | 5,00 m | | | | | |
| Longueur totale | 53,10 m | 85,00 m | 21,10 m | 51,50 m | 1,10 m | 6,00 m |
| Poids | 128 kg | 138 kg | 70 kg | 66 kg | 4 kg | 2 kg |

SPECIFICATIONS DES BOIS :

Le bois devrait de préférence être semi-dur et peu fendif avec un bon pouvoir de rétention des pointes.

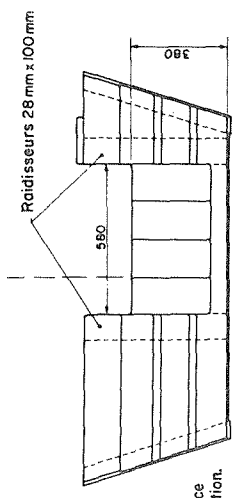
Aux fins de durabilité maximale, le bois devrait être traité par le meilleur système d'imprégnation disponible sur place, de préférence par imprégnation sous pression de tous les bords avant la construction.

CALFATAGE :

Tous les joints devraient être traités en cours de construction par un composé à base d'asphalte ou de bitume. Il pourra être nécessaire de calfater ensuite les voies d'eau importantes avec du coton à calfater.

CHEVILLAGE :

Pour l'assemblage des membrures : vis à bois galvanisées à tête plate de 50 x 5 mm
Aillères : pointes rondes galvanisées de 60 x 3,0 mm



VARIANTE DU TABLEAU

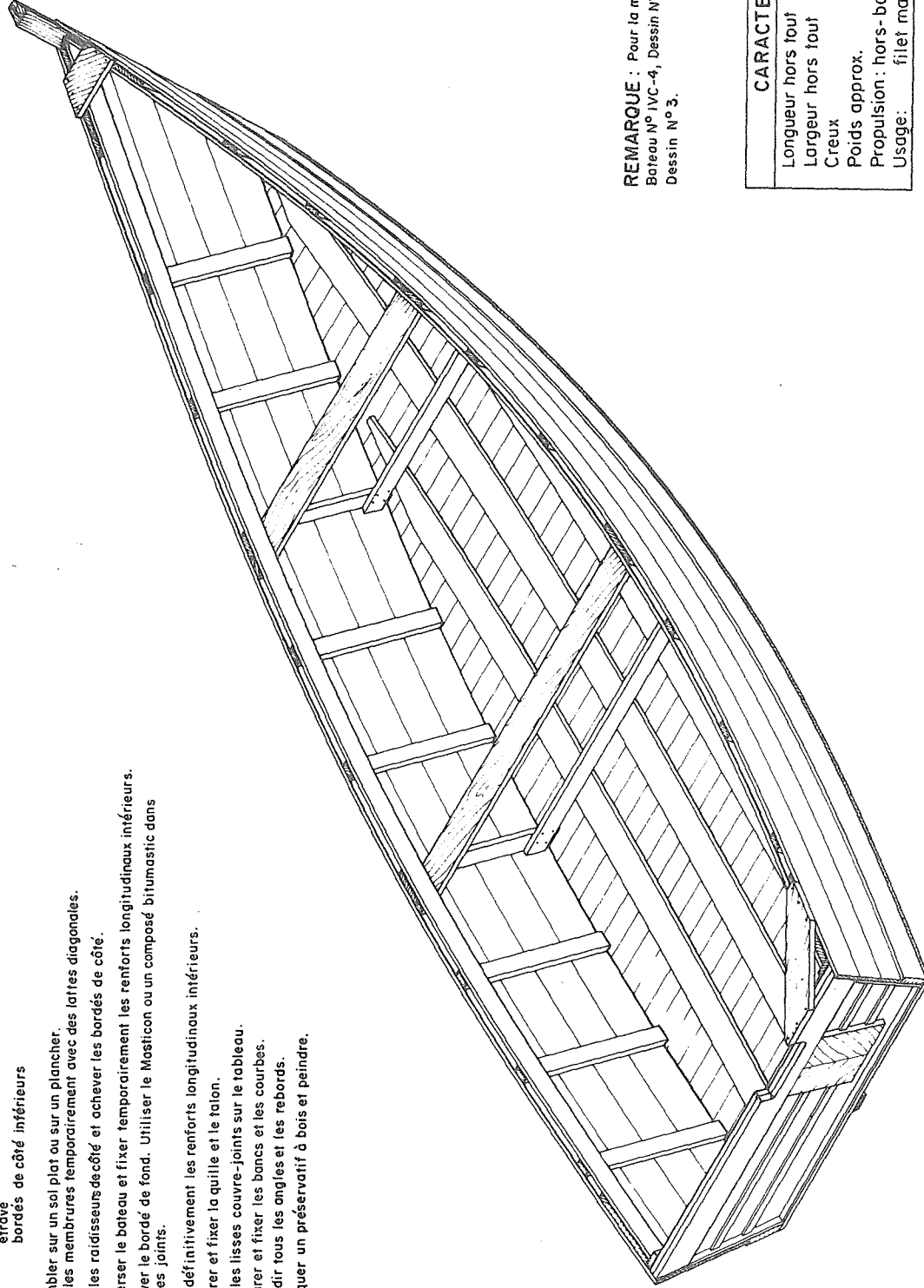
Pour moteurs hors-bord à arbre standard



Bateau a fond plat de 5,94 m
DETAILS, MATERIAUX
Echelle comme indiqué | Bateau N° | Dessin N°
Des. | J. J. | IVC-6 | 2
Rome, Novembre 1971

INSTRUCTIONS :

1. Préparer : membrures
tableau
étrave
bordés de côté inférieurs
2. Assembler sur un sol plat ou sur un plancher.
Fixer les membrures temporairement avec des lattes diagonales.
3. Fixer les raidisseurs de côté et achever les bordés de côté.
4. Renverser le bateau et fixer temporairement les renforts longitudinaux intérieurs.
5. Achever le bordé de fond. Utiliser le Mastic ou un composé bitumastic dans tous les joints.
6. Fixer définitivement les renforts longitudinaux intérieurs.
7. Préparer et fixer la quille et le talon.
8. Fixer les lisses couvre-joints sur le tableau.
9. Préparer et fixer les bancs et les courbes.
10. Arrondir tous les angles et les rebords.
11. Appliquer un préservatif à bois et peindre.



REMARQUE : Pour la méthode de construction, voir
Bateau N° IVC-4, Dessin N° 3 et Bateau N° AFR- 1,
Dessin N° 3.

CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout 5,94 m
Largeur hors tout 1,94 m
Creux 0,56 m
Poids approx. 408 kg
Propulsion : hors-bord \leq 20 ch
Usage: filet maillant, général



Bateau à fond plat de 5,94 m

BATEAU CONSTRUIT

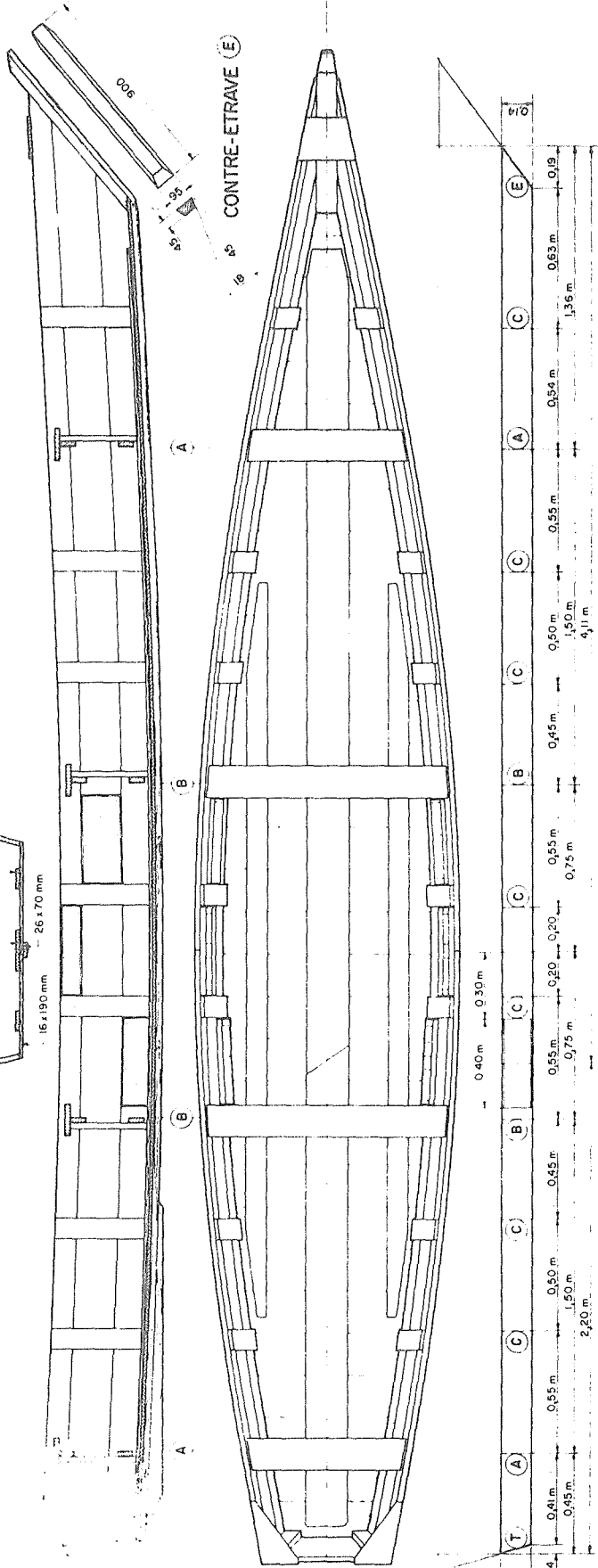
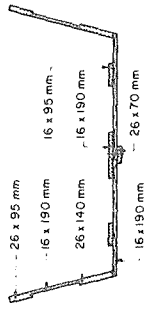
| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | IVC-6 | 3 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

IVC-5

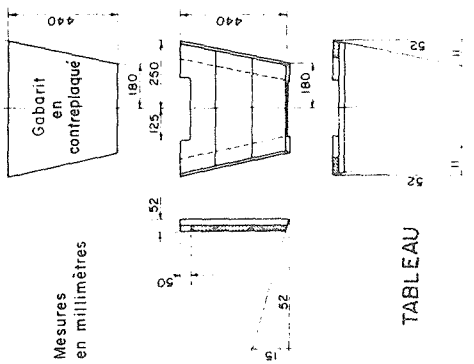
Pirogue à fond plat

de

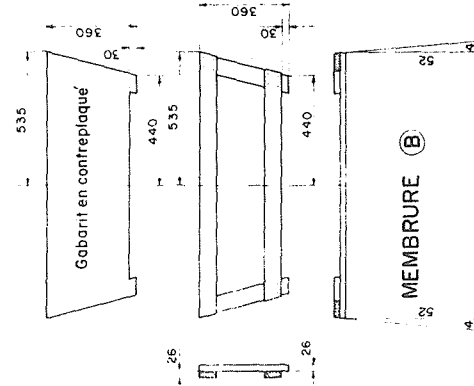
6,80 m



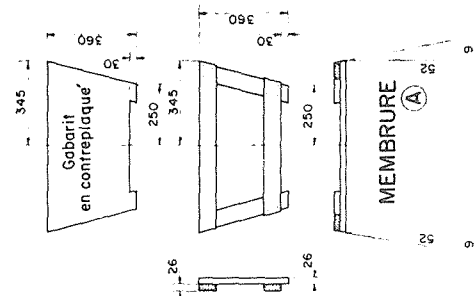
BORDE DE COTE INFÉRIEUR



TABEAU



MEMBRURE (B)



MEMBRURE (A)









CARACTERISTIQUES

| | |
|--|--------|
| Longueur hors tout | 6,80 m |
| Largeur hors tout | 1,19 m |
| Creux | 0,43 m |
| Poids approx. | 210 kg |
| Propulsion: pagaie ou hors-bord < 5 ch | |
| Usage: filet mailloir, ligne à main, général | |



Pirogue à fond plat de 6,80m
ARRANGEMENT, DETAILS
 Echelle comme indiqué | Batteau N° Dessin N°
 Des. *[Signature]*
 Rome, Novembre 1971 | IVC-5 | 1

SPECIFICATIONS DES BOIS :

| | | | | | |
|---|---|---|--|---|---|
|  |  |  |  |  |  |
| 16x190 mm | 20x95 mm | 26x145 mm | 26x95 mm | 26x70 mm | 45x95 mm |

| | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Poids p. m (à 0,65 kg/dm ³) | 2,00 kg | 1,00 kg | 2,45 kg | 1,60 kg | 1,20 kg | 2,20 kg |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

| | | | | | | |
|--------------------------------|---------|------------|---------|---------|---------|--------|
| Bordé de côté | 15,00 m | | 14,50 m | 15,50 m | | |
| Bordé de fond | 26,00 m | | | | | |
| Membrures | | | | | 11,00 m | |
| Etrave et contre-étrave | | | 0,90 m | | | 0,90 m |
| Tableau | | | 1,60 m | | 1,00 m | |
| Raidisseurs de côté | | 7,00 m | | | | |
| Renfort longitudinal intérieur | 5,80 m | 2 x 3,40 m | | | | |
| Quille et talon | | | | | 7,60 m | |
| Bancs et courbes | 0,70 m | | 3,70 m | | | |

| | | | | | | |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Longueur totale | 47,50 m | 13,80 m | 20,70 m | 15,50 m | 19,60 m | 0,90 m |
| Poids | 95 kg | 14 kg | 51 kg | 25 kg | 24 kg | 2 kg |

Le bois devrait de préférence être semi-lourd, semi-dur et peu fendif avec un bon pouvoir de rétention des pointes.

Aux fins de durabilité maximale, le bois devrait être traité par le meilleur système d'imprégnation disponible sur place, de préférence par imprégnation sous pression de tous les bordés avant la construction.

CALFATAGE :

Tous les joints devraient être traités en cours de construction par un composé à base d'asphalte ou de bitume. Il pourra être nécessaire de calfater ensuite les voies d'eau importantes avec du coton à calfater.

CHEVILLAGE :

Pour l'assemblage des membrures : vis à bois galvanisées à tête plate de 50x5 mm

Pour le bordé de fond : pointes rondes galvanisées de 50 x 3,0 mm

Ailleurs : pointes rondes galvanisées de 60 x 3,0 mm



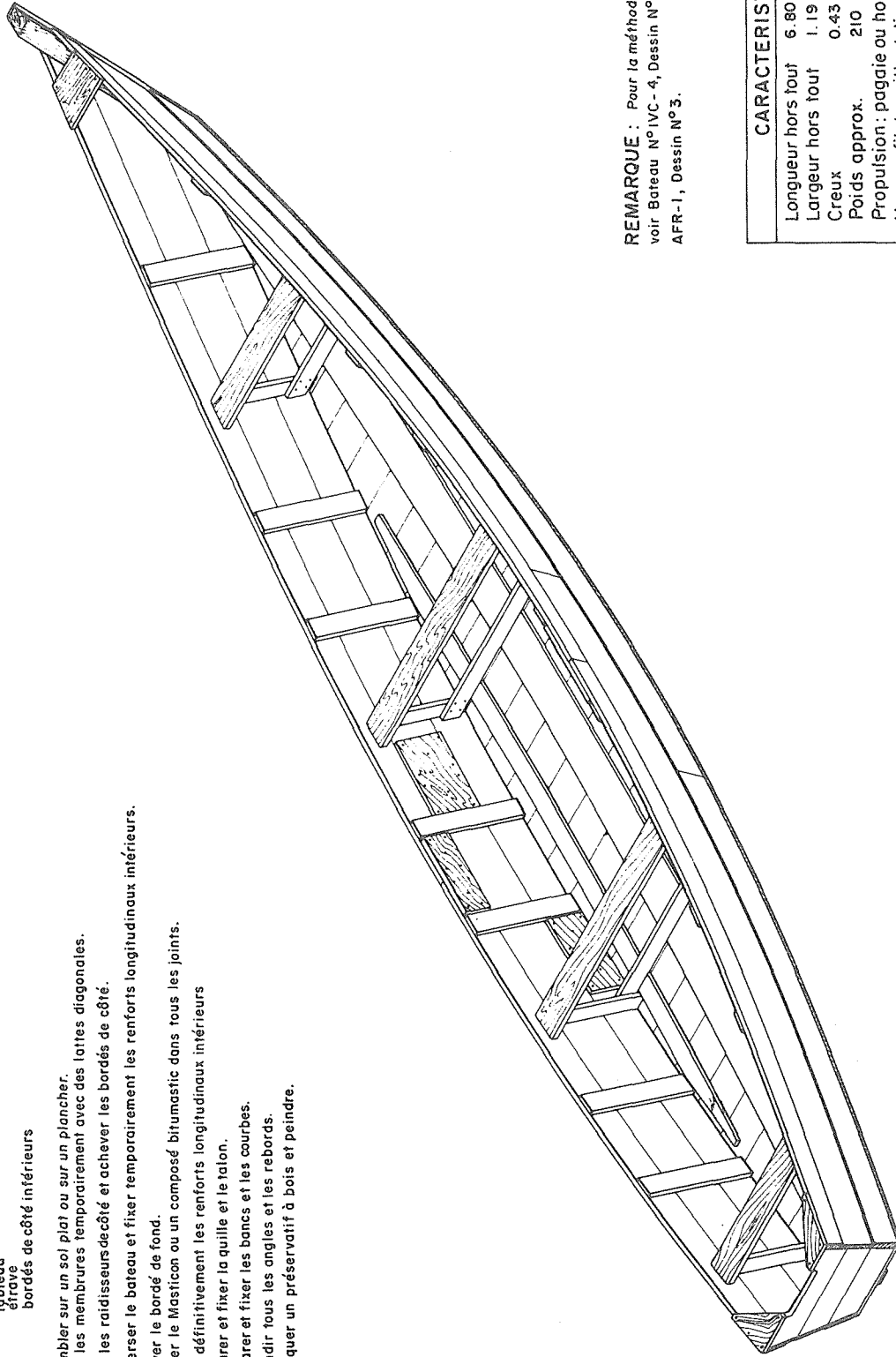
Pirogue à fond plat de 6,80 m

MATERIAUX

| | | |
|----------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. <i>J. H. H.</i> | IVC-5 | 2 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

INSTRUCTIONS :

1. Préparer : membrures
tableau
étrave
bordés de côté intérieurs
2. Assembler sur un sol plat ou sur un plancher.
Fixer les membrures temporairement avec des lattes diagonales.
3. Fixer les raidisseurs décôté et achever les bordés de côté.
4. Renverser le bateau et fixer temporairement les renforts longitudinaux intérieurs.
5. Achever le bordé de fond.
Utiliser le Masticon ou un composé bitumastic dans tous les joints.
6. Fixer définitivement les renforts longitudinaux intérieurs
7. Préparer et fixer la quille et le talon.
8. Préparer et fixer les bancs et les courbes.
9. Arrondir tous les angles et les rebords.
10. Appliquer un préservatif à bois et peindre.



REMARQUE : Pour la méthode de construction,
voir Bateau N° IVC-4, Dessin N° 3 et Bateau N°
AFR-1, Dessin N° 3.

CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout 6.80 m
Largeur hors tout 1.19 m
Creux 0.43 m
Poids approx. 210 kg
Propulsion : pagaie ou hors-bord ≤ 5 ch
Usage : filet maillant, ligne à main, général



Pirogue à fond plat de 6,80 m

PIROGUE CONSTRUITE

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | FAO | IVC-5 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

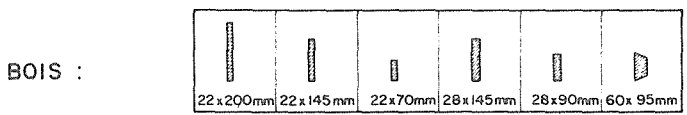
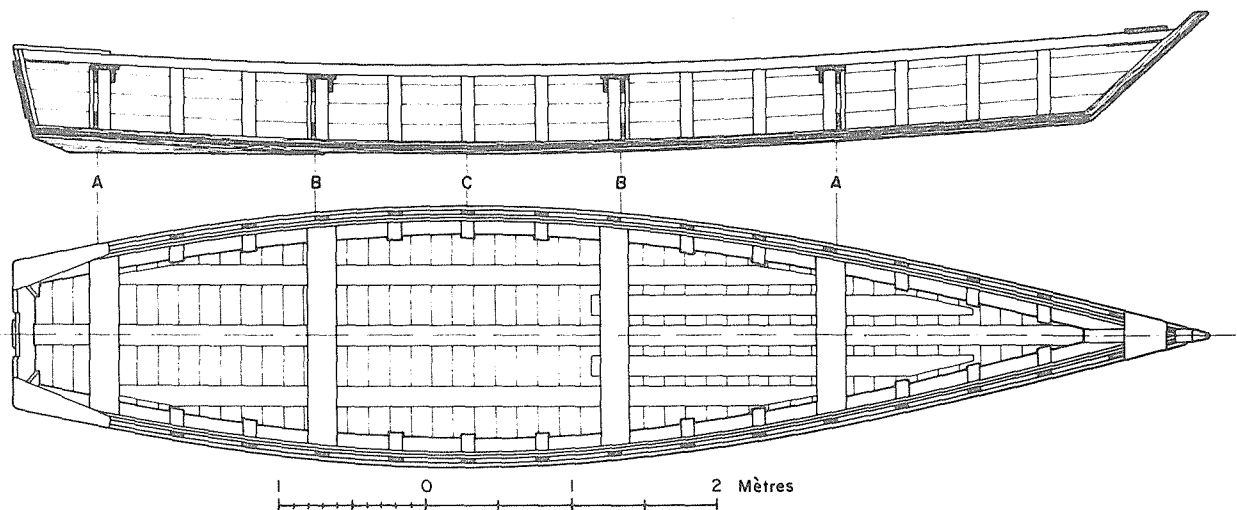
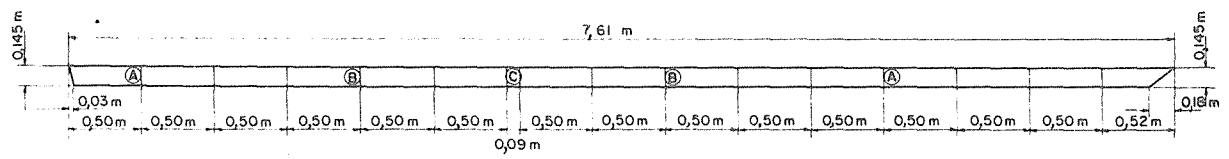
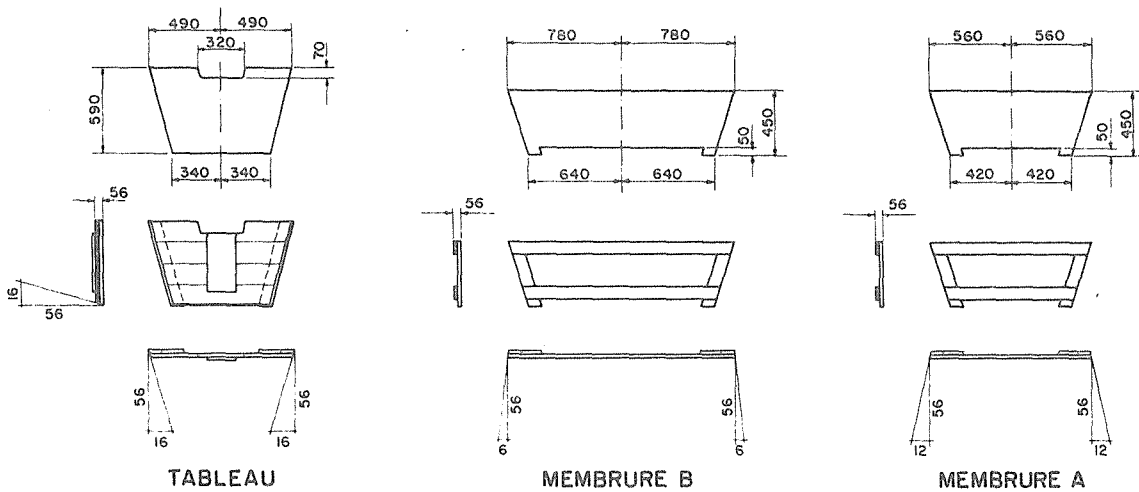
3

PDY - I

Bateau à fond plat

de

8,23 m

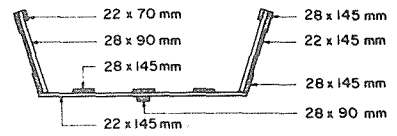


| | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Poids p. m (à 0,65 kg/dm ³) | 2,86 kg | 2,08 kg | 1,00 kg | 2,64 kg | 1,64 kg | 3,70 kg |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

| | | | | | | |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| Bordé de côté | | 35,00 m | | 35,00 m | | |
| Bordé de fond | | 60,00 m | | | | |
| Membrures | | | | | 24,00 m | |
| Etrave et contre-étrave | | | | 1,30 m | 1,30 m | |
| Tableau | 0,50 m | | 4,50 m | 1,50 m | | |
| Raidisseur de côté | | | | | 23,00 m | |
| Renforts longitudinaux intérieurs | | | 24,00 m | | | |
| Plat-bord | | | 18,00 m | | | |
| Quille et talon | | | | | 10,00 m | |
| Bancs et courbes | 10,00 m | | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Longueur totale | 10,50 m | 95,00 m | 18,00 m | 63,50 m | 60,00 m | 1,30 m |
| Poids | 30 kg | 198 kg | 18 kg | 168 kg | 98 kg | 5 kg |

CHEVILLAGE :
 Pour les membrures, etc. : vis à bois galvanisées à tête plate de 50 x 5 mm (approx. 50).
 Ailleurs : pointes galvanisées de 70 x 3,5 mm (approx. 1.000 ou 5 kg).



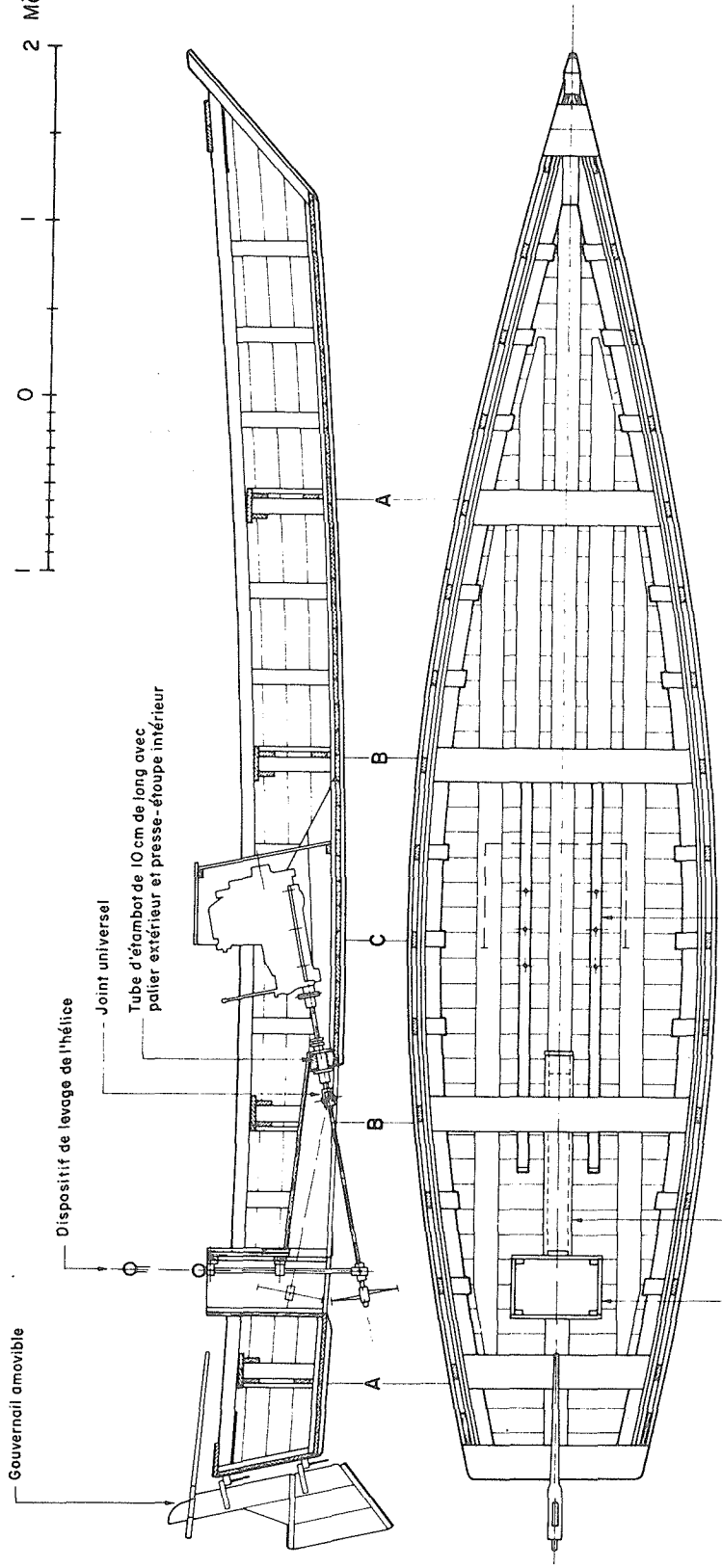
CARACTERISTIQUES

| | |
|--------------------|-----------------------------------|
| Longueur hors tout | 8,23 m |
| Largeur hors tout | 1,80 m |
| Creux | 0,57 m |
| Poids approx. | 517 kg |
| Capacité de charge | 1,5 tonnes |
| Propulsion : | hors-bord avec arbre long ≤ 20 ch |
| Usage : | pêche, transport |

Bateau à fond plat de 8,23 m

MODELE PROPULSE PAR HORS-BORD

| | | |
|-----------------------|-----------|-----------|
| Echelle comme indiqué | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. <i>Man</i> | PDY-1 | 1 |
| Rome, Avril 1972 | | |



CARACTERISTIQUES

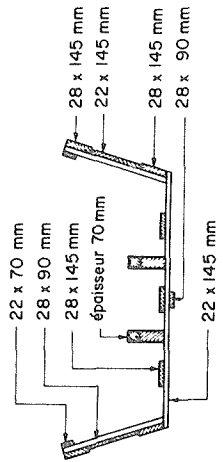
| | |
|------------------------------|--------------------------|
| Longueur hors tout | 8,23 m |
| Largeur hors tout | 1,80 m |
| Creux | 0,57 m |
| Tirant d'eau, hélice sortie | 0,50 m |
| Tirant d'eau, hélice rentrée | 0,20 m |
| Poids approx. | 700 kg |
| Propulsion : | moteur intérieur 8-10 ch |
| Usage : | pêche, transport |

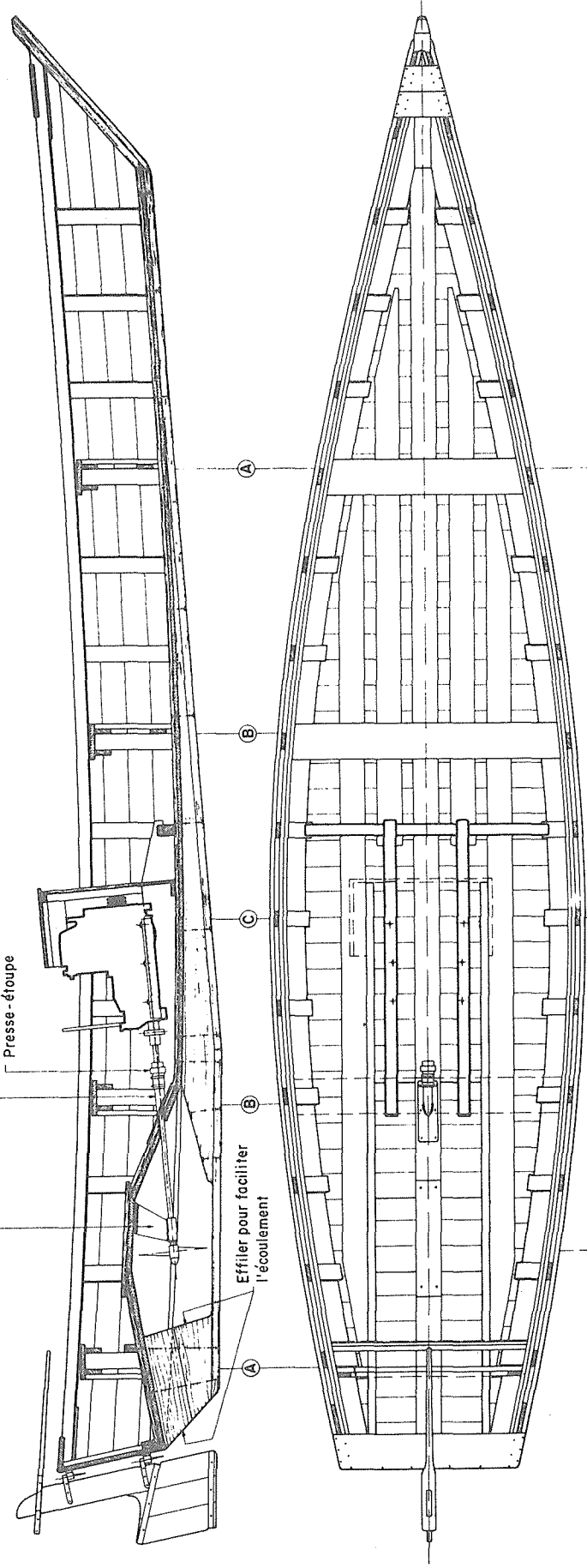
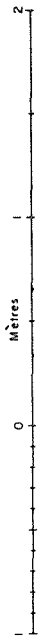


Bateau à fond plat de 8,23 m

MODELE A HELICE RETRACTABLE

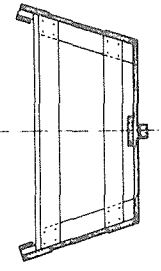
| | | |
|-----------------------|--------------|-----------|
| Echelle comme indiqué | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. <i>Spilang</i> | PDY-1 | 2 |
| Rome, Avril 1972 | | |



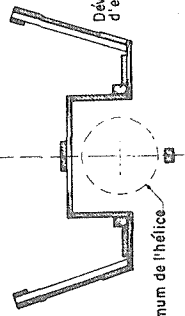
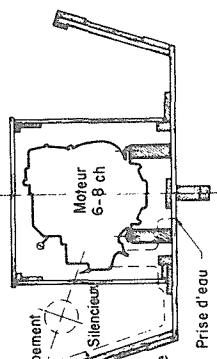


Support d'arbre avec palier de caoutchouc
Passage d'arbre
Presse-étoupe

Effiler pour faciliter l'écoulement



COUPE A LA MEMBRURE (A)



COUPE TRANSVERSALE DU TUNNEL

NB. Pour les spécifications des matériaux : voir PDY-1, Dessin N°1. Modèle propulsé par hors-bord.

CARACTERISTIQUES

| | |
|----------------------|--|
| Longueur hors tout | 6,23 m |
| Largeur hors tout | 1,80 m |
| Creux | 0,57 m |
| Tirant d'eau approx. | 0,36 m |
| Poids approx. | 700 kg |
| Propulsion: | moteur intérieur 6-8-10 ch |
| Usage : | pêche, transport lorsqu'un faible tirant d'eau et une hélice protégée sont importants. |



Bateau à fond plat de 6,23m
MODELE A TUNNEL ARRIERE
Echelle command. Bateau N° Dessin N°
Des. J.M.
Rome, Juillet 1972 PDY-1 3

SPECIFICATIONS

FERRURES DE GOUBERNAIL : deux jeux de ferrures en acier galvanisé de 150 mm avec aiguillots de 10 mm et ténaiots perforés pour fixation sur le tableau.
CHEVILLAGE : pour quille et bâti du moteur : tige d'acier de 10 mm sectionnée à la dimension voulue et fileté aux deux extrémités pour recevoir écrous et rondelles ; protégée contre la corrosion, de préférence galvanisée.

MOTEUR : Modèle Yan mar. PMX 8
8,5 ch en continu à 2.100 r.p.m.,
engrenage réducteur 2,3:1, poids 175 kg.
HELICE : diamètre 400 mm x pas 330 mm
rotation dans le sens des aiguilles d'une montre.
PIECES D'ETAMBOT : arbre porte-hélice en bronze de 1,30 m, diamètre 25 mm; passage d'arbre avec porte-étoupe à auto-alignement; support d'arbre unique avec palier de caoutchouc et lubrifiant aqueux.

SOM - I

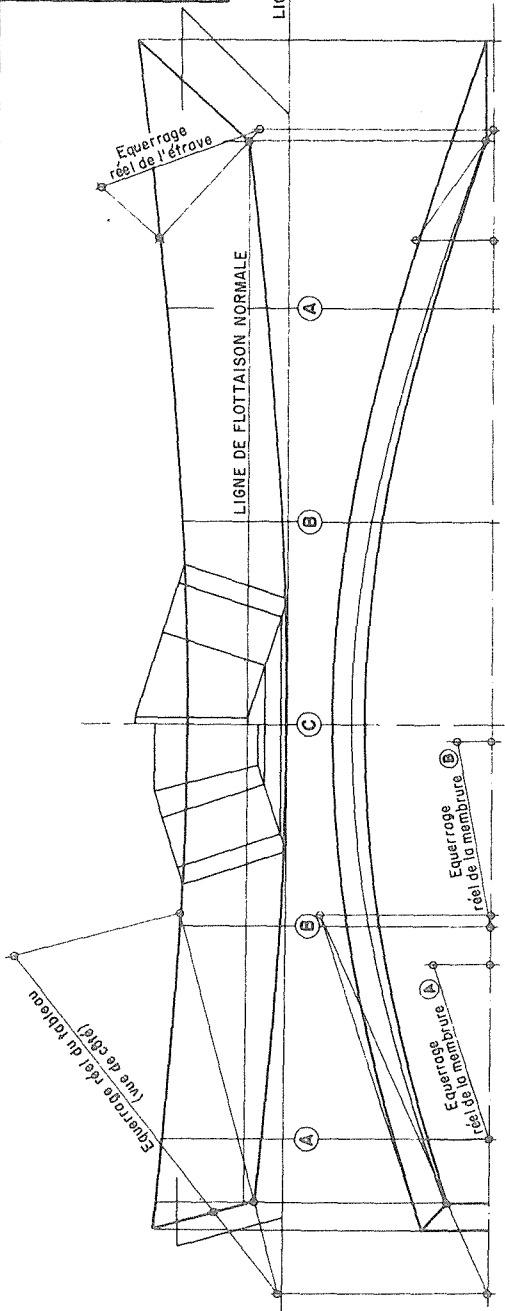
Bateau de transport

de

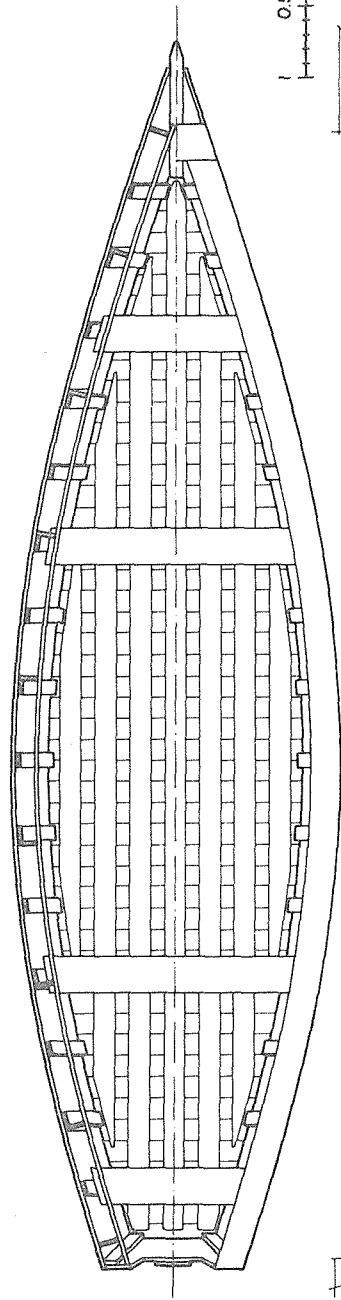
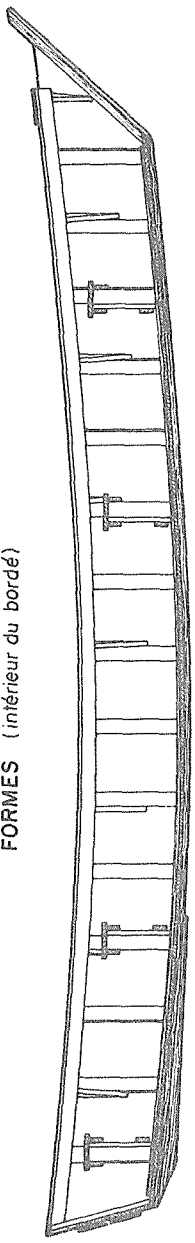
8,43 m

CARACTERISTIQUES

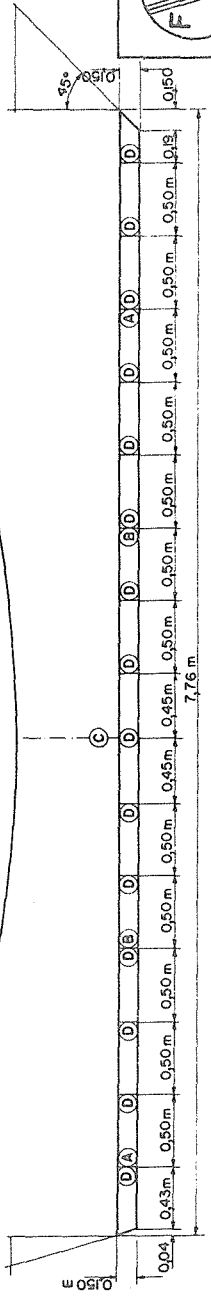
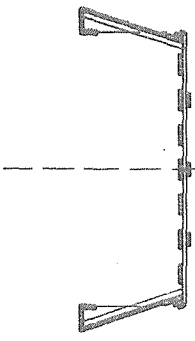
Longueur hors tout 8,43 m
 Largeur hors tout 2,26 m
 Creux 0,76 m
 Poids approx. 945 kg
 - Capacité de charge \leq 2 tonnes de poids utile
 - Propulsion: hors-bord \leq 20 ch, modèle lourd
 - Usage: transport sur lacs et cours d'eau ou bateau de pêche polyvalent au long de côtes protégées



FORMES (intérieur du bordé)



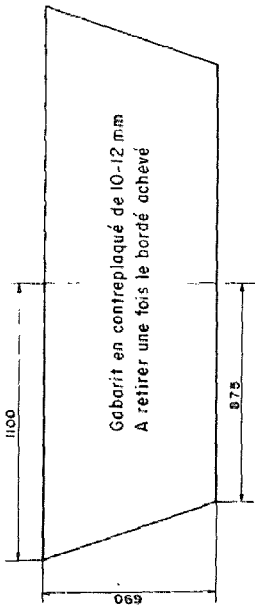
COUPE



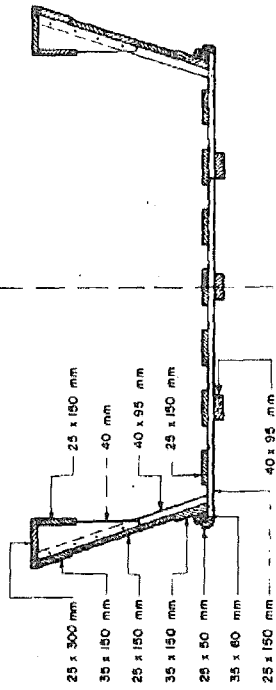
BORDE DE COTE INTERIEUR



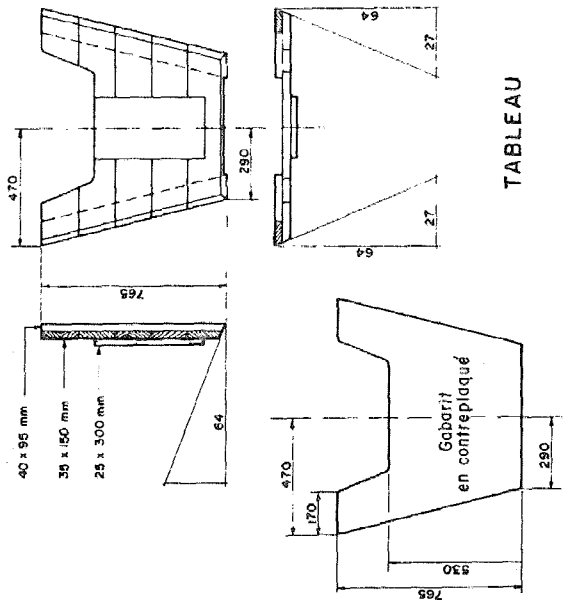
| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Bateau de transport de 8,43 m | |
| FORMES, ARRANGEMENT | |
| Echelle comme indiqué | Bateau N° Dessin N° |
| Des. VII-1 | SOM-1 |
| Rome, Novembre 1971 | |



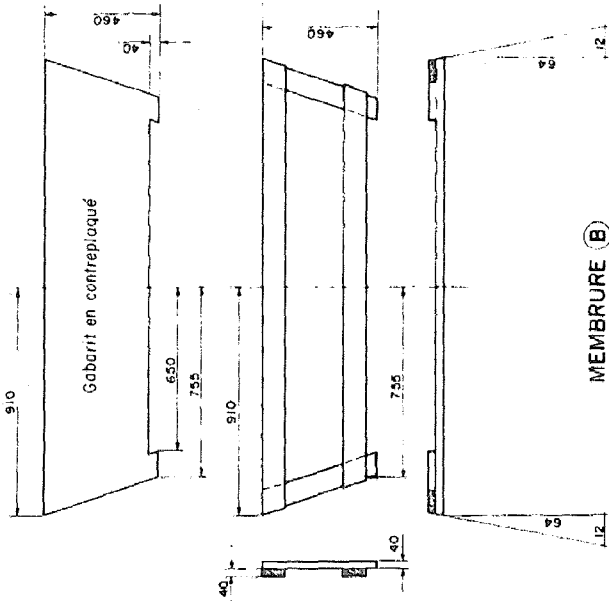
GABARIT POUR POSITION (C)



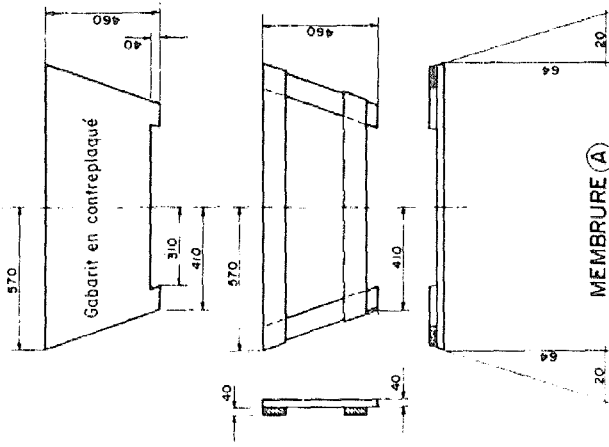
COUPE TYPIQUE



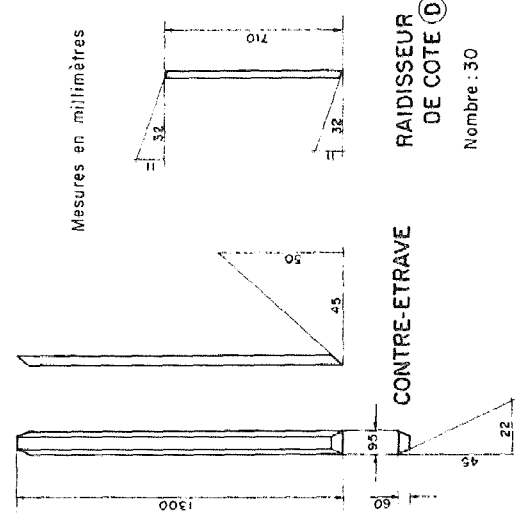
TABEAU



MEMBRURE (B)



MEMBRURE (A)



RAIDISSEUR DE COTE (D)

Nombre : 30

COURBE
Epaisseur : 40 mm
Nombre : 14

COURBE
Epaisseur : 40 mm
Nombre : 4



Bateau de transport de 8,43 m

DETAILS

Echelle comme ind. Bateau N° Dessin N°

Des. *[Signature]*

Rome, Novembre 1971

SOM-1

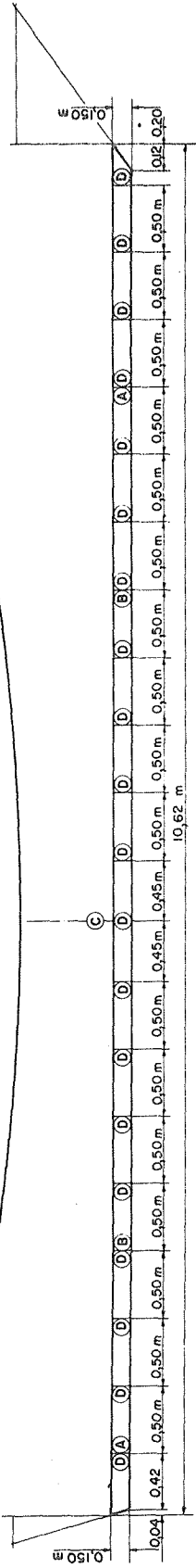
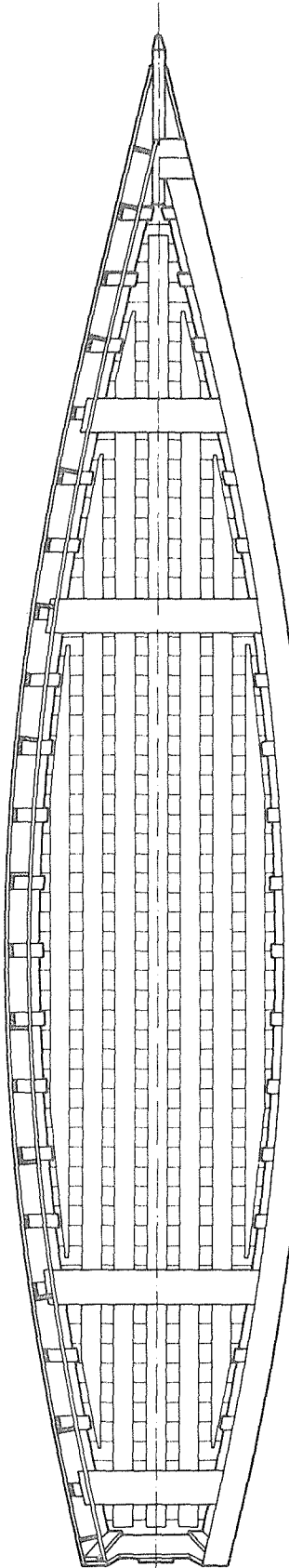
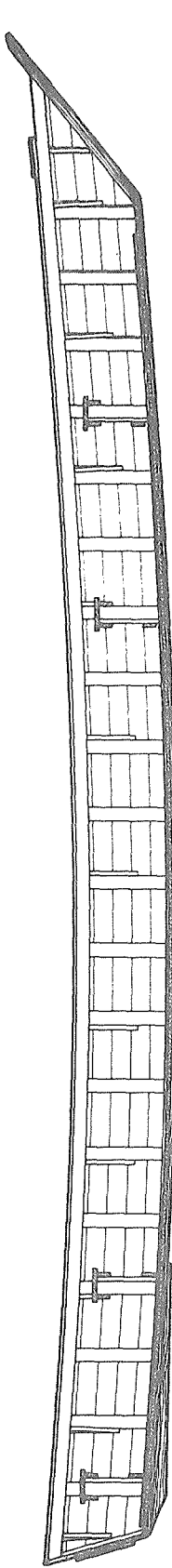
2

IVC-7

Bateau de transport

de

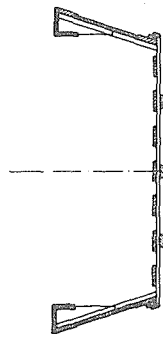
11,25 m



BORDE DE COTE INFÉRIEUR

CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout 11,25 m
 Largeur hors tout 2,24 m
 Creux 0,76 m
 Poids approx. 1220 kg
 Capacité de charge \leq 3 tonnes de poids utile
 Propulsion: hors-bord \leq 20 ch, modèle lourd
 Usage: transport sur lacs et cours d'eau



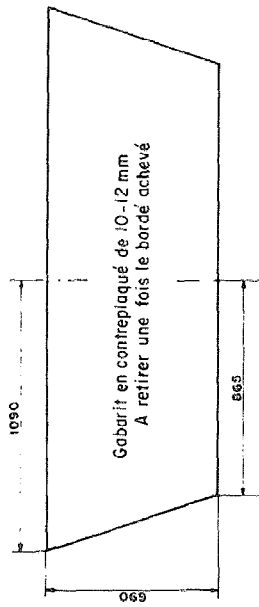
COUPE



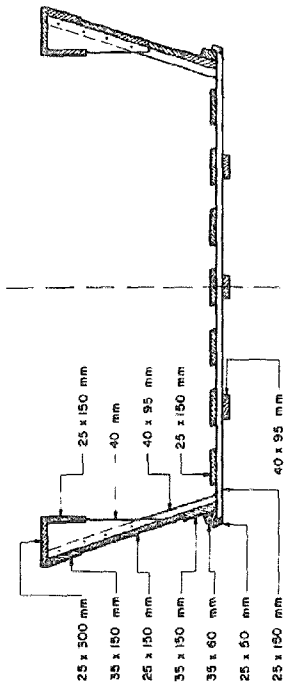
Bateau de transport de 11,25m

ARRANGEMENT

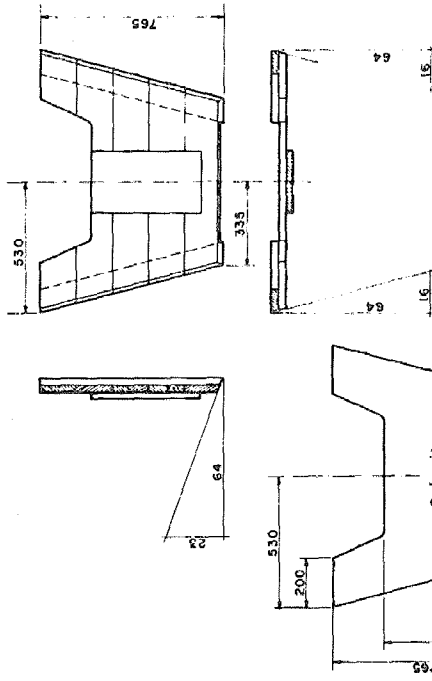
| | | |
|-----------------------|-----------|-----------|
| Echelle comme indiqué | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | IVC-7 | I |
| Rome, Novembre 1971 | | |



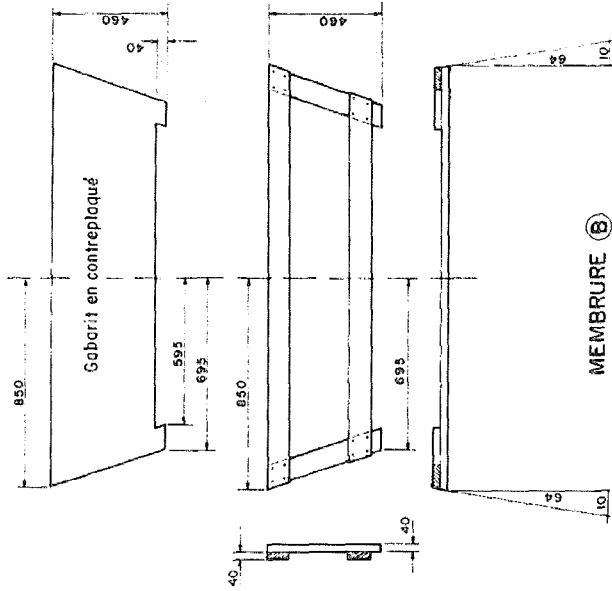
GABARIT POUR POSITION (C)



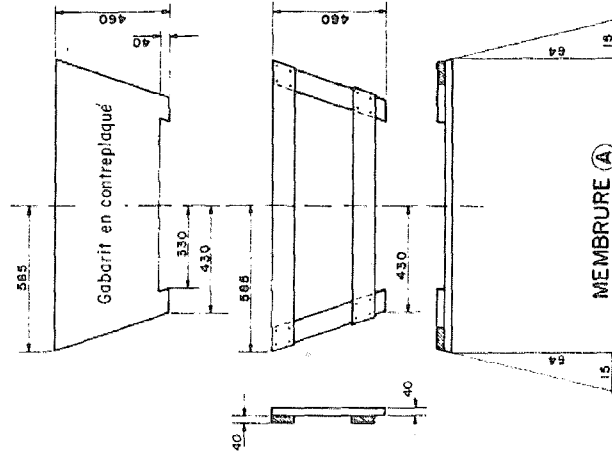
COUPE TYPIQUE



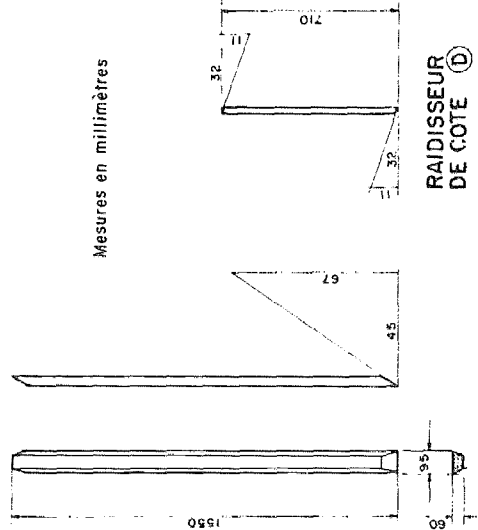
TABLEAU



MEMBRURE (B)



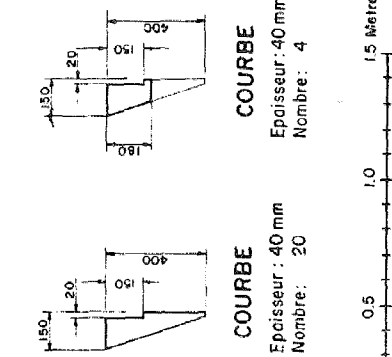
MEMBRURE (A)



RAIDISSEUR DE COTE (D)

Nombre: 30

CONTRE-ETRAVE



COURBE

Epaisseur: 40 mm
Nombre: 20

COURBE

Epaisseur: 40 mm
Nombre: 4



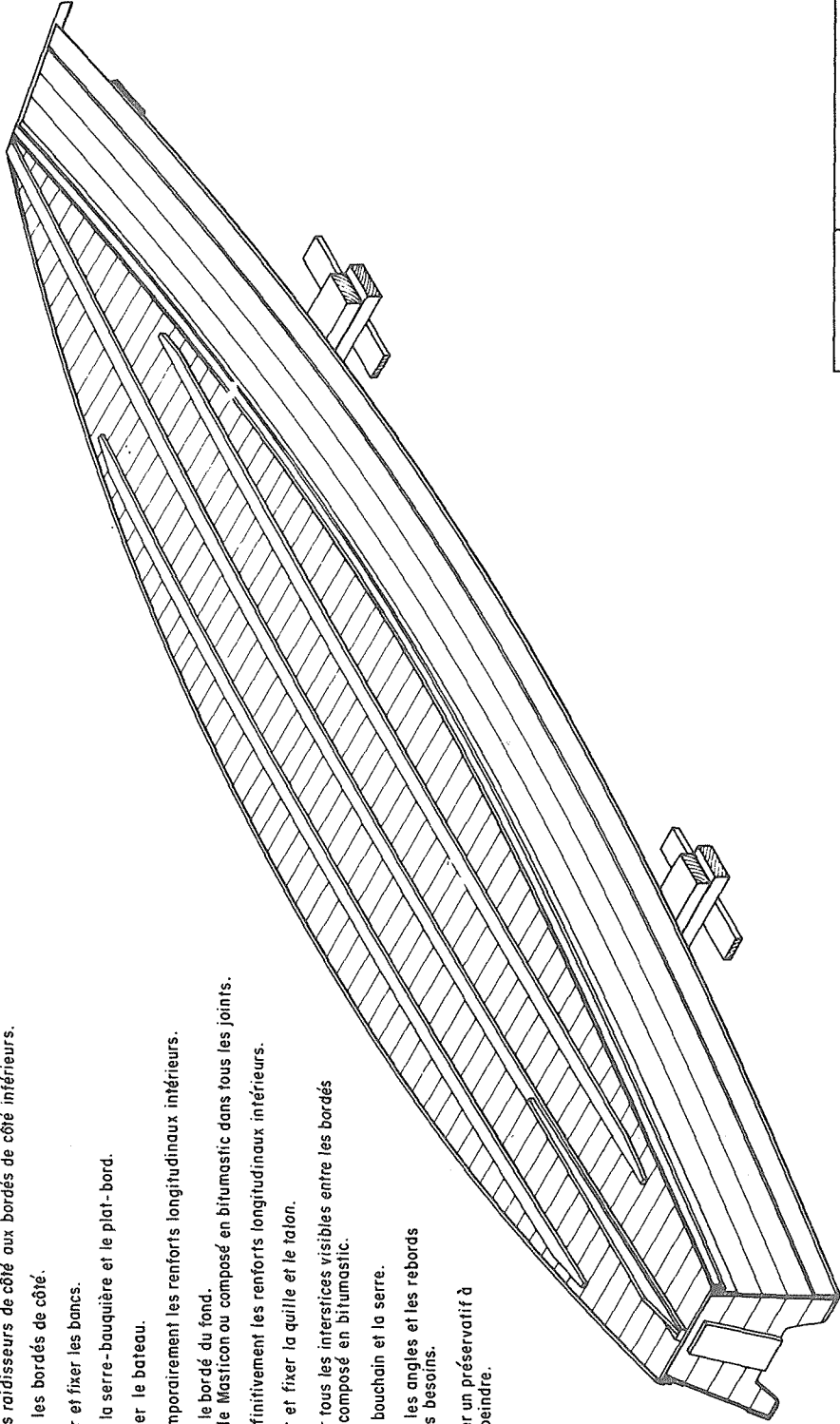
Bateau de transport de 11,25 m

DETAILS

| | | |
|-----------------------|-----------|-----------|
| Echelle comme indiqué | Bateau N° | Destin n° |
| Des. | IVC-7 | 2 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

INSTRUCTIONS :

1. Préparer: membrures gabarit pour position C
tableau
contre-étrave
bordés de côté intérieurs
2. Assembler les éléments ci-dessus sur un sol plat ou sur un plancher.
Fixer tout d'abord les bordés de côté au gabarit à la position C, puis cintrer sur les membrures B et fixer à l'étrave et au tableau. Fixer ensuite les membrures A. Maintenir la structure en place au moyen de lattes diagonales. (Voir Bateau N° AFR-1, Dessin N° 3)
3. Fixer les raidisseurs de côté aux bordés de côté intérieurs.
4. Achever les bordés de côté.
5. Préparer et fixer les bancs.
6. Achever la serre-bauquière et le plat-bord.
7. Retourner le bateau.
8. Fixer temporairement les renforts longitudinaux intérieurs.
9. Achever le bordé du fond.
Utiliser le Masticon ou composé en bitumastic dans tous les joints.
10. Fixer définitivement les renforts longitudinaux intérieurs.
11. Préparer et fixer la quille et le talon.
12. Colmater tous les interstices visibles entre les bordés avec un composé en bitumastic.
13. Fixer le bouchain et la serre.
14. Arrondir les angles et les rebords selon les besoins.
15. Appliquer un préservatif à bois et peindre.










Bateau de transport de 11,25 m

INSTRUCTIONS

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | IVC-7 | 3 |
| Rome, Novembre 1971 | | |

BOIS :

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |  |
| 25x300mm | 25x150mm | 35x60mm | 35x150mm | 40x95mm | 25x50mm | 60x95mm |

| | | | | | | | |
|---|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Poids p. m (à 0,65 kg/dm ³) | 4,87 kg | 2,44 kg | 1,37 kg | 3,42 kg | 2,50 kg | 0,82 kg | 3,70 kg |
| Bordé de côté | 74,00 m | 48,00 m | | | | | |
| Bordé de fond | 100,00 m | | | | | | |
| Membrures | | | | 23,00 m | | | 1,60 m |
| Etrave et contre-étrave | | | | 1,60 m | | | |
| Tableau | 0,50 m | 2,50 m | | 1,70 m | | | |
| Raidisseurs de côté | | | | 32,00 m | | | |
| Serre-bauquièrre | | | | | | | |
| Plat-bord | 23,00 m | | | | | | |
| Renforts longitudinaux intérieurs | 98,00 m | | | | | | |
| Talon | | | | | | | |
| Bouchain et serre | | 22,00 m | | | | | 22,00 m |
| Bancs et courbes | 6,00 m | 14,00 m | | | | | |

| | | | | | | | |
|-----------------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Longueur totale | 31,50 m | 268,00 m | 22,00 m | 50,50 m | 88,30 m | 22,00 m | 1,60 m |
| Poids | 117 kg | 654 kg | 30 kg | 173 kg | 221 kg | 18 kg | 6 kg |

Le bois devrait de préférence être semi-lourd, semi-dur et peu fendif avec un bon pouvoir de rétention des pointes.

Aux fins de durabilité maximale, le bois devrait être traité par le meilleur système d'imprégnation disponible sur place, de préférence par imprégnation sous pression de tous les bordés avant la construction.

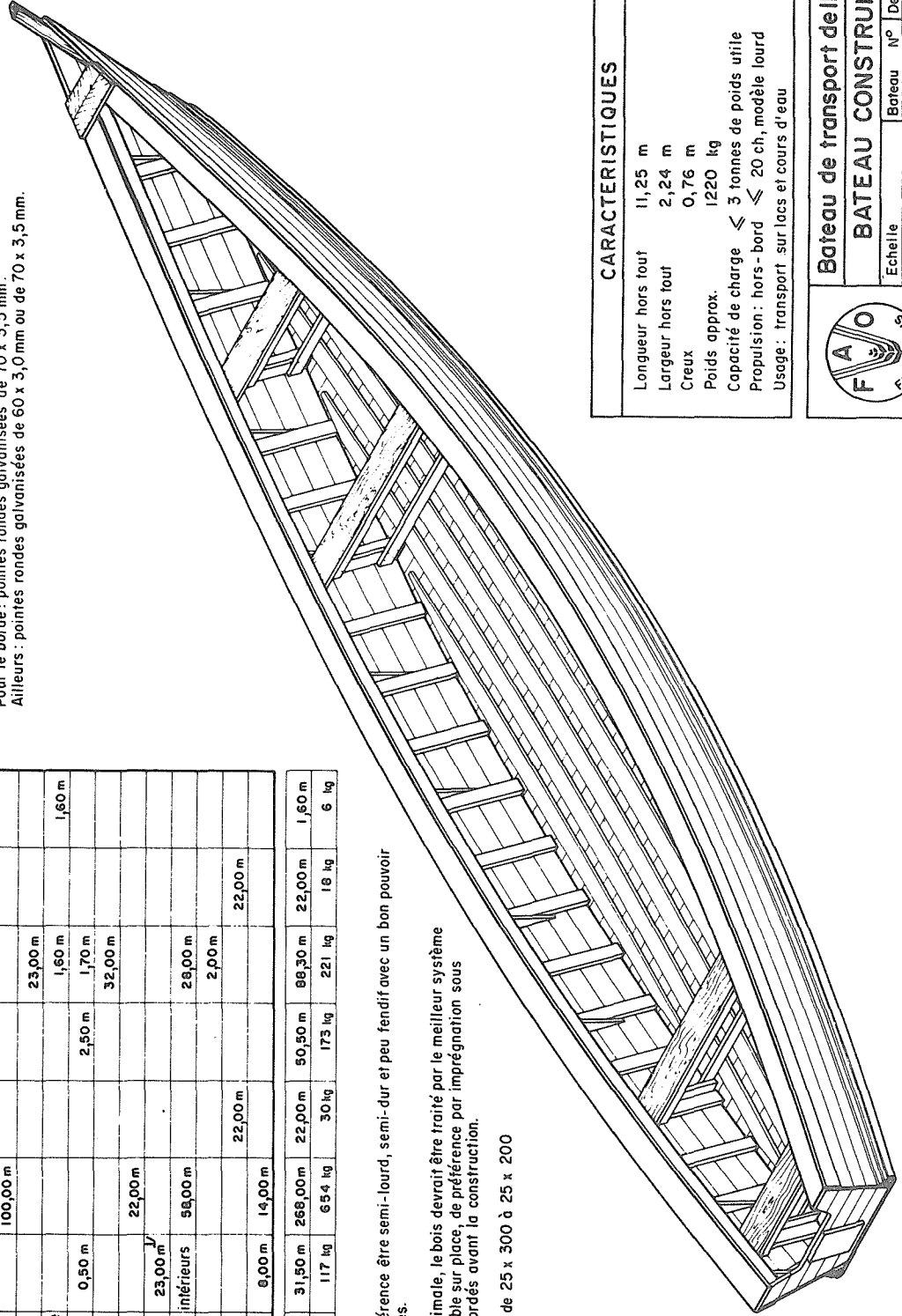
∨ Plat-bord à profiler de 25 x 300 à 25 x 200

CALFATAGE :

Tous les joints devraient être traités en cours de construction par un composé à base d'asphalte ou de bitume. Il pourra être nécessaire de calfater ensuite les voies d'eau importantes avec du coton à calfater.

CHEVILLAGE :

Pour l'assemblage des membrures : vis à bois galvanisées de 60 x 5 mm.
 Pour le bordé : pointes rondes galvanisées de 70 x 3,5 mm.
 Ailleurs : pointes rondes galvanisées de 60 x 3,0 mm ou de 70 x 3,5 mm.



CARACTERISTIQUES

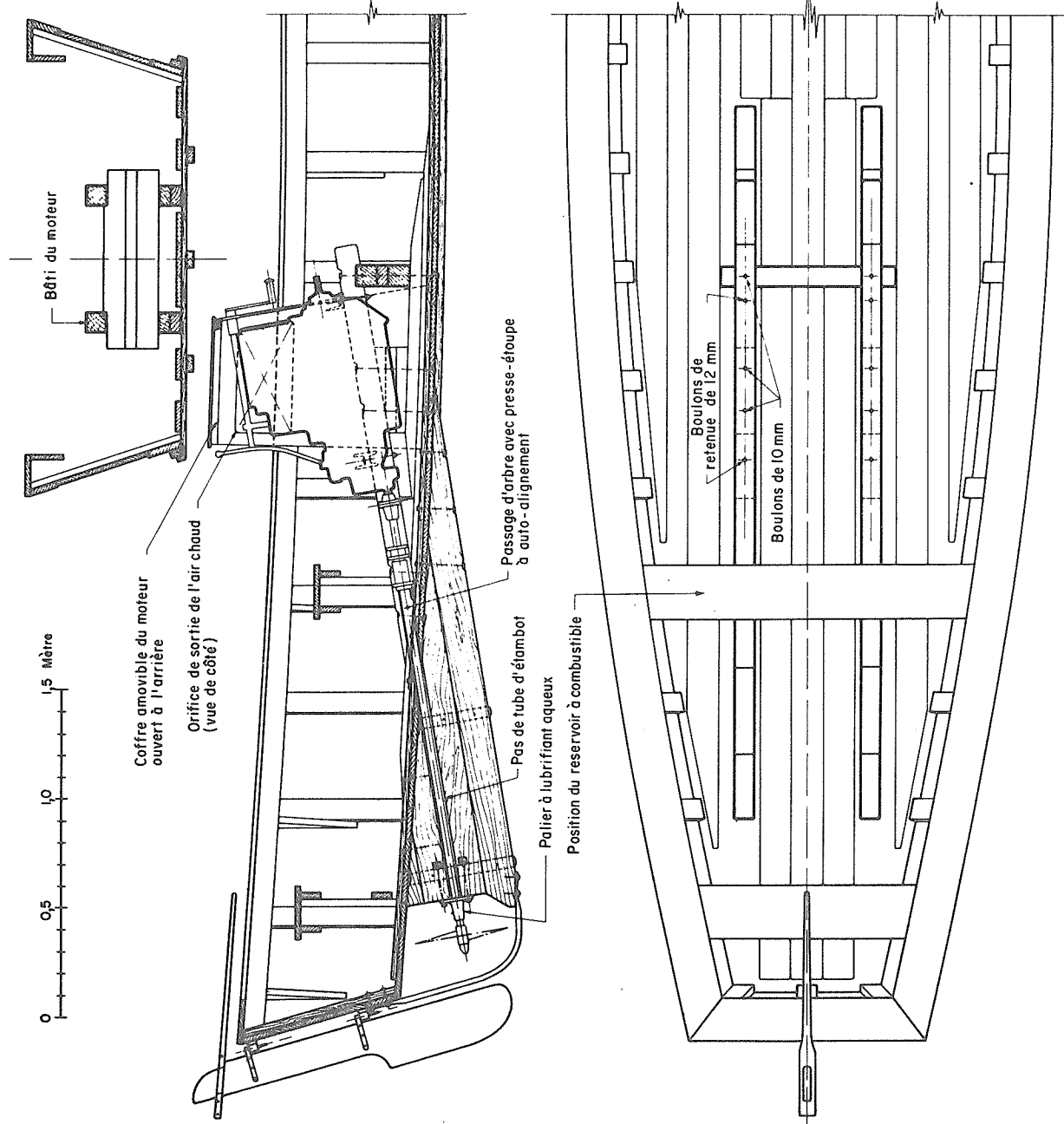
Longueur hors tout 11,25 m
 Largeur hors tout 2,24 m
 Creux 0,76 m
 Poids approx. 1220 kg
 Capacité de charge < 3 tonnes de poids utile
 Propulsion : hors-bord < 20 ch, modèle lourd
 Usage : transport sur lacs et cours d'eau



Bateau de transport de 11,25m

BATEAU CONSTRUIT

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Echelle | Bateau N° | Dessin N° |
| Des. | IVC-7 | 4 |
| Rome, Novembre 1971 | | |



SPECIFICATIONS DU MOTEUR :

- Moteur marin diesel à refroidissement par air
- Lister SR 2 MG/R, 13 ch à 2,000 tr/min, avec :
- Boîte de vitesse réduction 2:1
- Réservoir à combustible séparé - 10 gallons (45,5 litres)
- Pompe à combustible
- Tuyauterie à combustible et raccords, longueur 2,45 m
- Tuyau d'échappement souple 460 mm
- Silencieux d'échappement, type sec
- Décompresseurs couplés
- Pompe pour la vidange de l'huile
- Boulons de retenue : diamètre 12,7 mm x longueur 150 mm avec écrous et rondelles, quantité: 4
- Pièces d'étambot comportant arbre d'hélice en bronze
- d'arbre souple 12 degrés et palier extérieur avec revêtement caoutchouté et lubrifiant aqueux
- Hélice à trois pales diamètre 430 x 330 mm

BOIS :

(en sus des spécifications figurant sur le Dessin N°4, IVC-7)

- Quille 75 x 145 mm longueur avec chutes 6,00 m
- Bâti de moteur 100x100 mm longueur avec chutes 7,00 m
- " " 50x100 mm " " 16,00 m
- Coffre du moteur, 3 côtés avec couvercle :
- 1 feuille 1,22 x 2,44 m, épaisseur 10-12 mm
- Gouvernail 32x 250 mm longueur 1,60 m
- Barre 32x 80 mm longueur 1,10 m

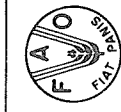
CHEVILLAGE :

(en sus des spécifications figurant sur le Dessin N°4, IVC-7)

- Boulons : tige d'acier de 10 mm sectionnée à la dimension voulue et filetée à chaque extrémité pour recevoir écrous et rondelles
- Tige d'acier de 10 mm : longueur 7,00 m
- Ecrous hexagonaux galvanisés de 10 mm : quantité : 50
- Rondelles plates galvanisées : quantité : 50

ACCESSOIRES :

- Ferrures de quille : fers demi-ronds galvanisés largeur 50 mm x longueur 2,70 m
- Protection de l'hélice : tuyau galvanisé de 25 mm, aplati à chaque extrémité, longueur 1,15 m
- Ferrures de gouvernail : deux jeux de ferrures en acier galvanisé de 150 mm avec aigülots de 10 mm et fémelots perforés pour fixation sur le tableau



Bateau de transport de 11,25 m

INSTALLATION DE MOTEUR

Echelle comme ind. Bateau N° Dessin N°

Dés. *F. J. J.* IVC-7 5

Rome, Février, 1972

