

A PRES 90 ans de bons et loyaux services, le bateau de sauvetage classique de 12 mètres de la Garde côtière est remplacé par une embarcation de 13 mètres, à moteur de 400 CV, que l'on pourrait comparer à un bouchon profilé.

Fonçant dans des vagues de 10 mètres, crissant sur des bancs de sable, ce nouveau bateau s'est révélé plus navigant que son prédécesseur ; et surtout, il est construit de manière à se redresser automatiquement, ce qui le rend complètement insubmersible.

Les systèmes d'équilibrage ne sont pas nouveaux, mais jusqu'à maintenant, ils utilisaient des tuyaux et des valves pour manœuvrer des water-ballasts et ces appareils sont souvent endommagés et rendus inutilisables par gros temps.

Cet inconvénient a été évité sur le nouveau bateau, simplement en dessinant la coque et en répartissant les masses de manière qu'il soit complètement instable quand il est à l'envers ; donc, il se redresse.

Pour cela, on a placé des superstructures en alliage léger d'aluminium sur une coque d'acier plus lourd ; un poste avant pour les passagers et un poste arrière sont étanches à l'eau et à l'air ; un réservoir, au milieu, construit un peu en forme de V inversé a une surface libre instable quand le bateau a chaviré.



UN BATEAU PUISSANT

La navigation le long des côtes sera plus sûre, grâce au canot
la stabilité



LE CALME AVANT LA TEMPÊTE. Au cours des essais, le canot a atteint 15 nœuds par temps calme ; mais il est fait pour la tempête ; il a navigué dans des vagues de dix mètres pour montrer son endurance.



Une charpente et une construction en acier soudé donnent à ce bateau de sauvetage une robustesse bien plus grande qu'aux autres. Il possède des plaques de protection à l'avant et sur les côtés pour résister à la glace, aux bancs de sable, à l'échouage. Sa bitte de halage est située presque au centre, pour faciliter les manœuvres de remorquage par l'arrière ou par les côtés.

Le poste de pilotage réunit toutes les commandes ; pour la première fois dans l'histoire des canots de sauvetage, le pilote est assis et solidement amarré. Il a en mains la direction et la vitesse ; devant lui un sondeur et un radar.

Ce bateau, construit sur les chantiers de la Garde côtière américaine, près de Baltimore, Md., revient à \$ 115 000 (575 000 F) ; il a un rayon d'action de 150 miles à la vitesse de 15 nœuds. Les deux hélices et les deux gouvernails sont protégés, de manière que le bateau puisse toucher le fond de n'importe quel côté et repartir par ses propres moyens.

Après des essais complets au large des côtes de l'Orégon, dans les eaux de la baie Yaquina, célèbres par leurs dangers, on a pu dire de cette embarcation que c'était le plus remarquable des engins construits pour augmenter le potentiel des garde-côtes, depuis la mise en service du canot de 16 mètres.

ET INSUBMERSIBLE

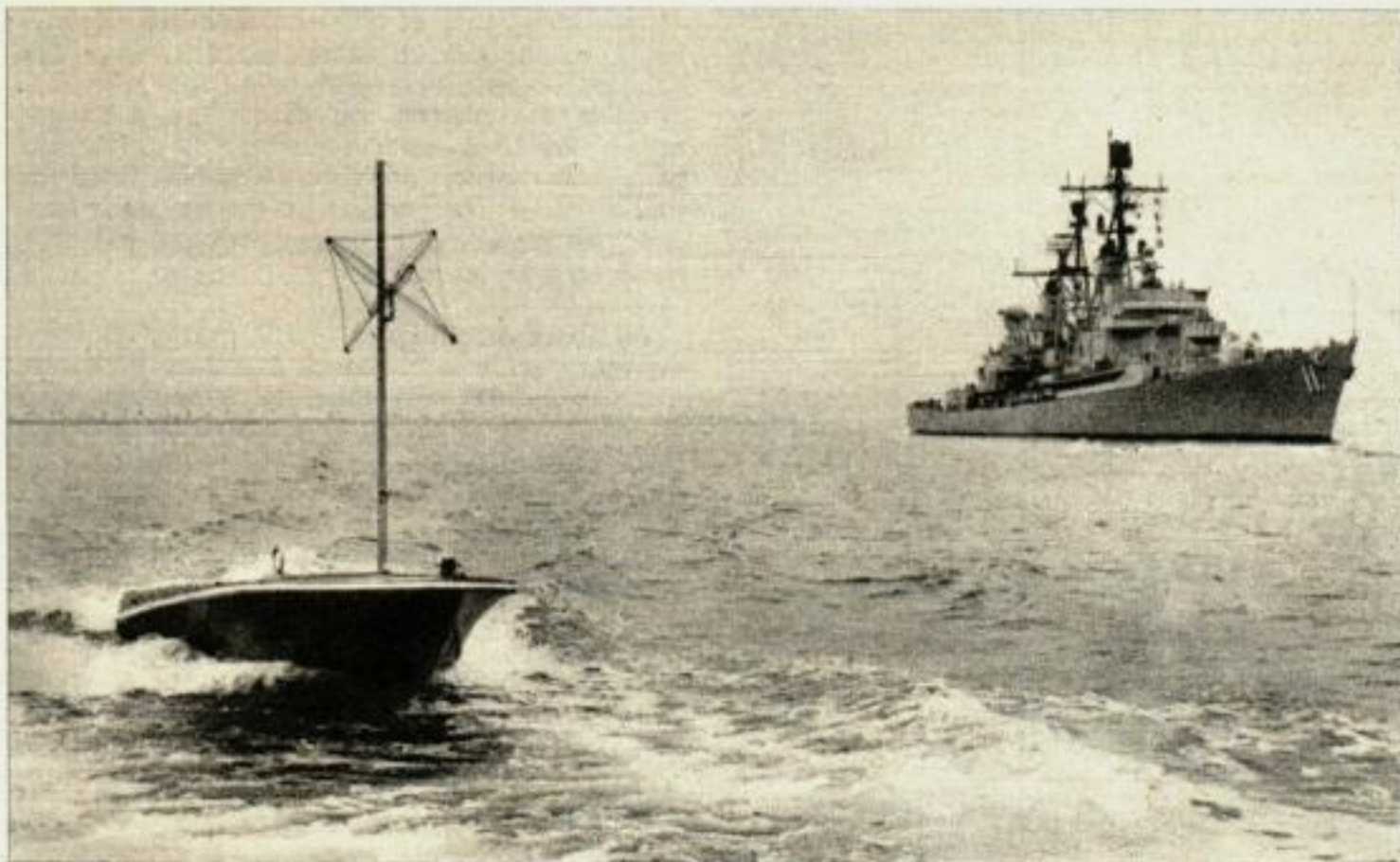
Le canot de sauvetage de 13 mètres de la Garde côtière, qui allie la vitesse, l'efficacité.



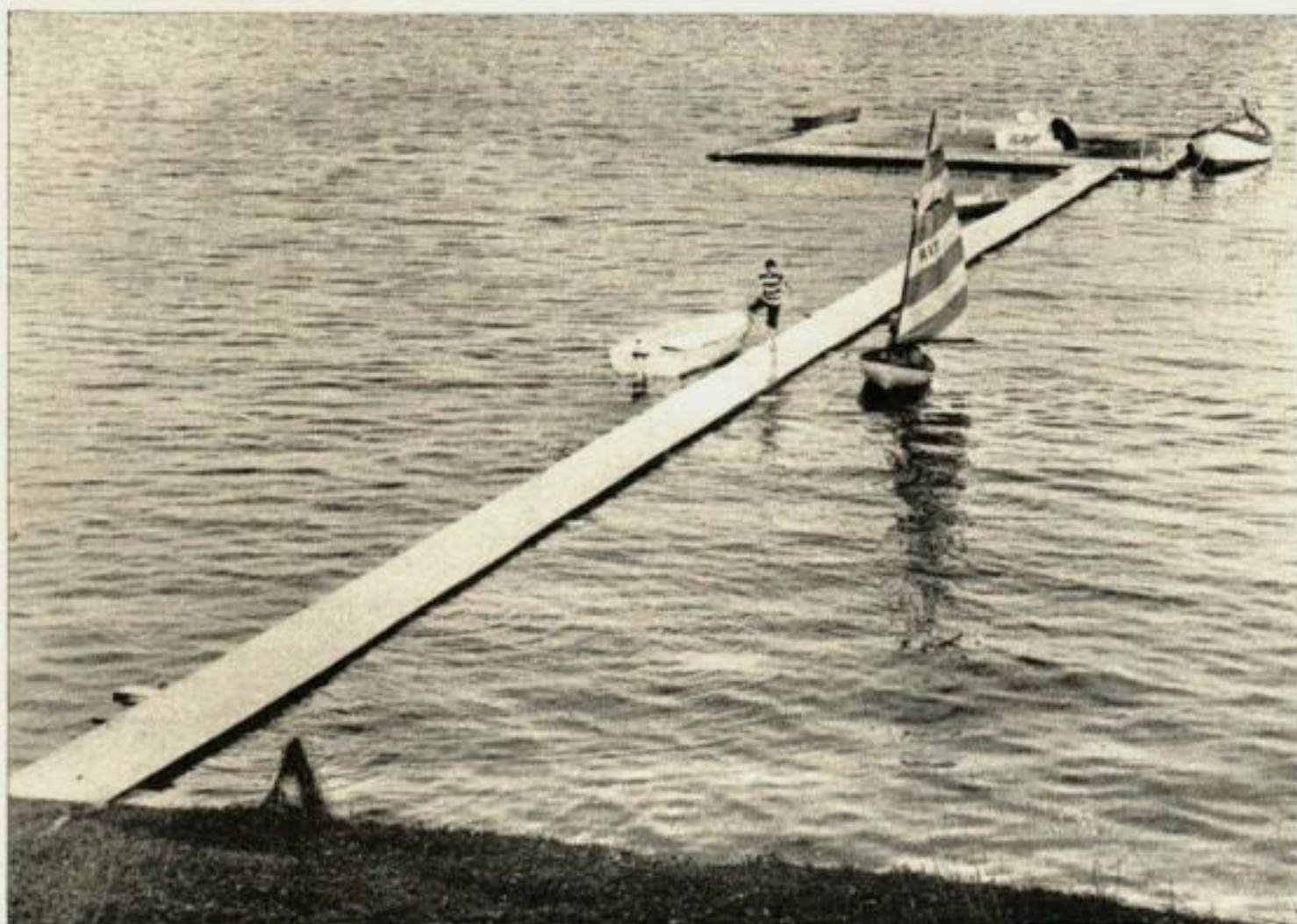
POUR LA PREMIERE FOIS, l'homme de barre est assis et muni d'une ceinture de sécurité ; il tient aussi la commande de vitesse.



VOICI L'ANCIEN CANOT, en service depuis 90 ans ; au cours de sa longue vie, il s'est acquis une réputation de vaillance bien méritée.



Les cibles en cage d'oiseau utilisées depuis longtemps pour baliser les pistes du Groenland et de l'Antarctique, où le blizzard aveugle les Sno-Cats, ont trouvé un nouveau champ d'applications. Perchées sur le mât d'une embarcation sans pilote Ryan Firefish, elles simulent l'ennemi et les navires de guerre américains s'entraînent contre elles avec des « canons » à radar.



Une **commande étrange** de « contreplaqué sans fin » a été exécutée par la Georgia-Pacific, en vue de la construction de cette jetée d'une seule pièce. Le panneau de 70 m de long en contreplaqué de 20, a été fabriqué à l'intention de deux familles de Puget Sound qui voulaient un chemin pour atteindre leur dock flottant. Il a été flotté depuis l'usine jusqu'à son point d'attache.