



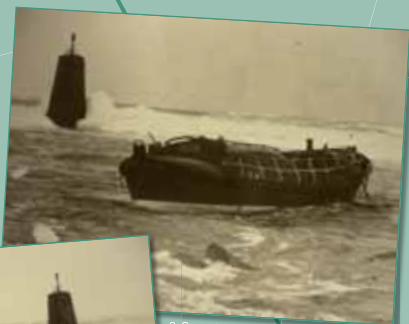
QUESTIONNEMENTS AUTOUR DU VICE-AMIRAL SCHWERER II

Le canot en se retournant lors de sa tentative de sauvetage, a entraîné de multiples interrogations quant à sa conception. La majorité des témoignages évoquent le fait qu'il était considéré comme auto-redressable.

La confusion est alors très grande et les rumeurs se multiplient. Mais qu'en était-il de ses propriétés réelles ?



1. Canot retourné, échoué à la pointe de Plouhinec (Le Télégramme, 4 et 5 oct 1958)



2. Canot à la dérive (Collection MCHOUX et LEBLANC)



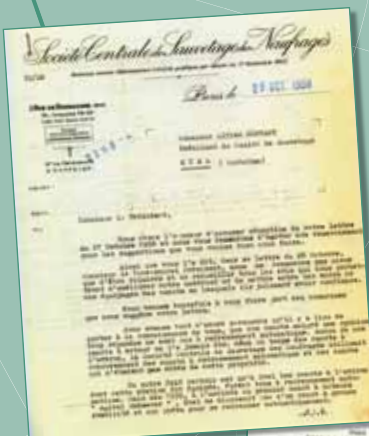
3. Canot à la dérive (Collection MCHOUX et LEBLANC)



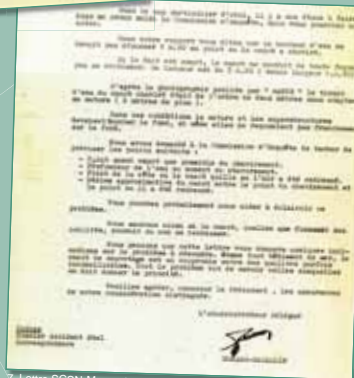
4. Bout dans l'hélice (Le Télégramme, 4 et 5 oct 1958)



5. Canot éventré, échoué à la pointe de Plouhinec (Ouest-France, 4 oct 1958)



6. Lettre SCSN-Morvant (Fondation Morvan, Musée des Bâtiments de Mer)



7. Lettre SCSN-Morvant (Fondation Morvan, Musée des Bâtiments de Mer)

HISTORIQUE DU CANOT DE SAUVETAGE

Le canot de sauvetage d'Etel « Vice Amiral Schwerer II » a été mis en service en 1938 à St Servan sous le nom de « Pourquoi pas ? ». Il est déclassé à St Malo en 1956 et refondu à Fécamp en Normandie en 1957. Il arrive à Etel en mai 1958.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : 11,93 m - largeur : 3,46 m - Tirant d'eau : 0,99 m
Poids : 10,250 t. - Moteurs : 2 x 28 cv diesel, Beaudouin
Vitesse : 7,9 nœuds

POURQUOI LE CANOT DE SAUVETAGE S'EST-IL RETOURNÉ ?

Par Jean DUMÉT, 1958, extrait

« Le canot de sauvetage manœuvrait pour se tenir bout à la lame. Un orin (certains disent l'ancre flottante du canot pneumatique et d'autres, une aussière du canot lui-même) s'est pris dans les hélices qui se sont bloquées.

Il n'y avait plus aucune force propulsive pour manœuvrer le canot. Celui-ci s'est mis en travers de la vague et a été roulé.

Il existe deux types de canot de sauvetage :

- Le modèle lesté, qui se redresse automatiquement s'il a chaviré, mais qui est susceptible de se retourner relativement facilement
- Le modèle stable, qui une fois la quille en l'air est pratiquement impossible à redresser.

C'est malheureusement ce second type qui était à Etel, car le modèle lesté est de plus en plus abandonné.

Pourquoi les hélices ne sont pas protégées ? Parce que c'est pratiquement impossible. Déjà les hélices des canots sont dans des « tunnels » qui, en principe, les protègent des chocs, mais les cordages, par exemple, sont aspirés par le courant de l'hélice et peuvent se prendre dans les pales. Aussi les canots de sauvetage sont-ils munis de trappes de visite manœuvrables du cockpit. Il suffit d'ouvrir ces trappes pour que les hélices puissent être atteintes du bateau lui-même et dégagées des câbles ou autres objets qui pourraient les bloquer. Mais il faut un certain temps pour effectuer ces dégagements et, dans le cas d'Etel, pour dégager les hélices, l'équipage n'a pas eu le temps nécessaire. »

