

Le Yacht : journal de la navigation de plaisance

I. Le Yacht : journal de la navigation de plaisance. 1920-08-21.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

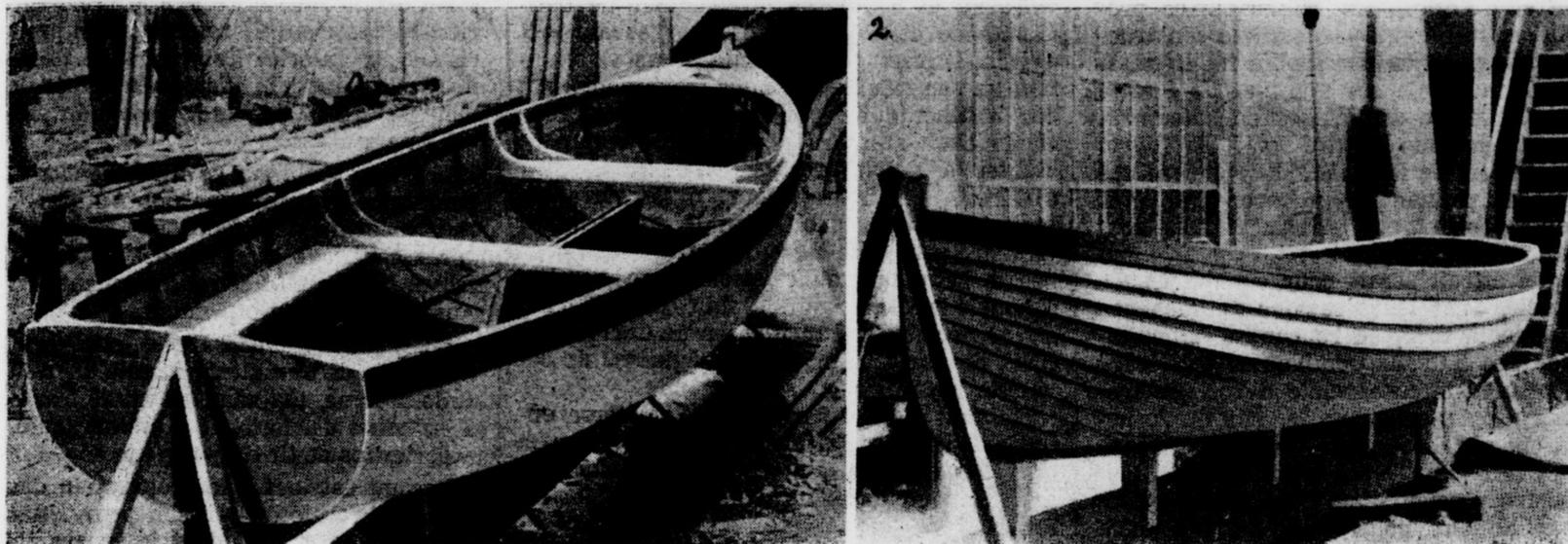
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisation.commerciale@bnf.fr.



Dinghy de la nouvelle série de 12 pieds en construction aux Chantiers Navals du Léman.
1. Le dinghy vu d'en haut par l'arrière. — 2. Le dinghy vu de l'avant.

Consommation de combustible à demi-charge (essai b).....	0 à 200
Consommation de combustible à vide	0 à 100
Consommation de combustible à la pleine charge (essai c).....	0 à 200
Consommation de combustible au 1/8 de la charge (essai d).....	0 à 100
Poids par cheval	0 à 100
Prix du moteur.....	0 à 400
Résistance à l'emballement.....	0 à 100
<hr/>	
Total.....	0 à 2.600
Total général.....	0 à 3.000

ART. 13.

Les demandes de participation au concours, accompagnées des plans, du prix du moteur et autres spécifications, devront être déposées à la Commission technique de l'A. C. F., 8, place de la Concorde, avant le 1^{er} janvier 1921. Il sera perçu pour droit d'engagement au concours une somme de 200 francs par moteur. Moyennant un droit double, les moteurs pourront être engagés du 1^{er} janvier 1921 au 28 février 1921. Le montant des droits d'engagement devra être versé à la caisse de l'A. C. F. (droit simple au plus tard avant le 1^{er} janvier 1921, droit double avant le 1^{er} mars 1921).

Les frais de montage sur le banc d'essai, le démontage et la fourniture du combustible et de l'huile de graissage sont à la charge des concurrents.

ART. 14.

Les moteurs devront être prêts à subir les essais, à dater du 15 mars 1921. L'ordre de passage des moteurs au banc d'essais sera fixé par voie de tirage au sort.

ART. 15.

Les essais auront lieu au Laboratoire de la Commission technique de l'A. C. F., 80, boulevard Bourdon, à Neuilly-sur-Seine.

ART. 16.

Un classement sera fait. Des médailles (vermeil, argent, bronze) seront décernées aux concurrents.

ART. 17.

Du fait de leur inscription, les concurrents s'engagent à se conformer aux décisions du jury qui demeure seul juge de toutes les questions que pourrait soulever l'application du présent règlement.

ART. 18.

Le jury se réserve, s'il y a lieu, de compléter le présent règlement.

ART. 19.

Les responsabilités civiles et pénales sont à la charge des concurrents à qui elles incombent ; étant bien entendu que l'A. C. F. et la Société d'Enseignement professionnel et technique des

Pêches maritimes déclinent toute responsabilité, de quelque nature qu'elle soit.

Le Président de la Commission technique de l'A. C. F.,
Président de la Commission du Concours,
A. LOREAU.

Les Commissaires généraux du Concours,
J. PÉRARD. LUMET.

Note sur les moteurs semi-Diesel.

On désigne sous le nom de moteurs semi-Diesel une famille de moteurs fonctionnant suivant un cycle intermédiaire entre le cycle de Beau de Rochas et le cycle Diesel.

Dans le cycle Beau de Rochas, le mélange tonnant (combustible et comburant) est préparé dans un organisme indépendant du moteur (le carburateur, pour les moteurs d'automobiles).

Le mélange tonnant entre dans le moteur à une pression voisine de la pression atmosphérique et c'est le piston du moteur qui en opère la compression (le plus généralement, sauf dans le cas de certains moteurs à deux temps qui ont un cylindre accessoire de compression).

Dans le cycle Diesel, le comburant et le combustible sont introduits séparément.

Au commencement de la phase de travail, le combustible est injecté sous pression, dans l'air préalablement comprimé à l'intérieur du cylindre.

A l'explosion du cycle Beau de Rochas correspond la combustion du combustible injecté dans le cycle Diesel.

Dans le cycle Beau de Rochas, l'explosion est produite par une étincelle électrique.

Dans le cycle Diesel, la combustion est assurée par le seul fait de la température élevée de l'air comprimé introduit à l'intérieur du moteur.

Dans le cycle mixte des moteurs semi-Diesel, il y a injection du combustible dans de l'air comprimé, au début de la phase de travail, comme dans le cycle Diesel ; mais, le taux de compression étant moindre, la température de l'air comprimé est, elle-même, moins élevée, de sorte que l'allumage doit être provoqué par un dispositif spécial. Ce dispositif est caractéristique du cycle mixte semi-Diesel.

Au fond de la culasse est, en effet, une boule creuse en fonte (cette boule peut être

portée au rouge par un brûleur extérieur pour la mise en route).

Le combustible injecté pénètre en partie dans l'intérieur de la boule creuse, s'y enflamme, et c'est le jet de flamme qui enflamme le reste du mélange d'air et de combustible injecté.

La boule fait l'office de régulateur d'allumage.

Le cycle mixte du semi-Diesel peut être à deux ou à quatre temps. De plus, une injection d'eau vient, parfois, diminuer la pression maxima de combustion, comme l'a indiqué Banki.

Les Dinghies de 12 pieds

Nous avons eu déjà plusieurs fois l'occasion de dire tout le bien que nous pensions de cette intéressante petite série que nous avons pu voir à l'œuvre aux régates olympiques d'Ostende, par brise fraîche et fort clapotis. De divers côtés déjà, des constructeurs avisés font tous leurs efforts pour arriver, par la construction en grande série, à abaisser le prix de revient de ces bateaux. Une lettre qui nous est adressée de Gand, par notre excellent collaborateur et ami M. Maurice Pauwaert, l'actif secrétaire général de la Société royale de la Voile de Gand, nous indique qu'il peut se charger de fournir des dinghies de 12 pieds pour le prix de 12 à 1.400 francs l'un, suivant le nombre de commandes qui lui seront adressées. Nous sommes loin déjà des prix de 3.000 francs environ auquel ressortaient, il y a peu de temps encore, ces embarcations dans certains chantiers anglais. Plusieurs maisons anglaises se préoccupent, dès à présent, de fabriquer en grandes séries les ferrures nécessaires à la coque et au gréement de ces bateaux.

D'autre part, d'excellents chantiers suisses, entre autres les chantiers du Léman, à Corsier-port, près Genève, ont eu déjà l'occasion de construire des dinghies de 12 pieds, la photo que nous publions en fait foi ; mais, à notre connaissance du moins, les prix pour la construction en série ne sont pas définitivement fixés. Il serait désirable également que les chantiers français situés sur les lacs, tels que les établissements Celle, à Amphion, près Evian-les-Bains, dont on peut admirer dans toute la

région et particulièrement sur les lacs de Genève et d'Annecy les remarquables productions, se missent à pousser à la construction des dinghies en arrivant à les livrer à prix modéré. Il y a sur nos lacs de Savoie un grand nombre d'amateurs de bateaux à l'aviron : beaucoup d'entré eux se livraient au sport de la voile s'ils y étaient encouragés en pouvant se procurer à un prix abordable des bateaux stables et bons manœuvriers.

De quel attrait serait pour eux la pensée de pouvoir, dans leurs saisons de vacances au bord de la mer, se rencontrer en régates avec des bateaux semblables aux leurs dont la jauge internationale aurait généralisé l'usage ! On objectera le prix du transport en chemin de fer, etc., etc... Les dimensions de ces dinghies permettront d'en transporter plusieurs sur une même plateforme et, de plus, point n'est besoin de faire exécuter le transport sur roues (chemin de fer ou camion automobile) sur toute l'étendue du parcours. Ces dinghies sont légers à l'aviron et peuvent descendre vers la mer la grande majorité des cours d'eau, pratiquant ainsi ce sport du tourisme nautique qui est l'un des plus attrayants qui soient. On verrait ainsi notre yachting national se grossir rapidement d'une quantité d'éléments inattendus provenant des coins les plus reculés de notre territoire...

Il y a là, certainement, une idée à exploiter et nous serions personnellement très heureux si des groupements actifs comme le Comité du Tourisme Nautique et nos grandes Sociétés de Rivière unissaient leurs efforts aux nôtres et à ceux des sociétés de yachting du littoral pour développer cette intéressante série des dinghies internationales.

Comme nous l'avons déjà dit, il y a, dès à présent, 130 dinghies à flot en Hollande ; à la prochaine saison il y en aura plus de 50 sur les lacs suisses ; en Belgique, 15 sont, dès à présent, commandés et l'on peut compter que ce nombre sera très rapidement doublé et peut-être triplé ; l'Italie, l'Espagne sont prêtes à suivre cet exemple ; entrons, nous aussi, résolument dans le mouvement, et puisque les difficultés des temps présents rendent moins accessibles les constructions de plus grands yachts, remplaçons la grandeur des bateaux par le nombre ; le yachting n'en souffrira pas ; au contraire, il ne se développera que plus rapidement en répandant dans la masse le goût et la pratique des sports de l'eau.

JOD.

CORRESPONDANCES DES PORTS

Cherbourg, 17 août.

La *Marseillaise*, battant pavillon du contre-amiral Pugliesi-Conti, et le *Gueydon*, ainsi que quatre contre-torpilleurs ont complété leurs vivres et combustibles en vue d'un départ éventuel pour la Baltique, si la situation politique venait à exiger un renforcement du blocus des ports russes ou la protection du port de Dantzig. Le croiseur cuirassé américain *Pittsburg* suivrait probablement la même destination.

Félicitons-nous, en tout cas, si notre marine est appelée à agir activement dans ces parages, que la force navale française qui nous y représentera soit placée sous le commandement d'un chef énergique et avisé. Rappelons que, d'autre part, nous avons déjà, dans la Baltique, une division navale

placée sous les ordres d'un capitaine de vaisseau et composée uniquement de bâtiments de flotille, torpilleurs d'escadre et avisos. Il n'est pas mauvais, dans la situation un peu trouble que nous traversons, que des bâtiments de plus grande importance et un chef d'un grade plus élevé viennent ajouter à notre prestige. N'oublions pas, d'ailleurs, que nous avons, dans certaines régions de la Prusse Orientale, des troupes de notre armée de terre, quatre de nos plus beaux bataillons de chasseurs, au nombre desquels le 6^e chasseurs alpins, qui prit part, en janvier 1916, à l'occupation de Corfou aux côtés de nos marins, et un régiment de cavalerie légère.

On sait, d'autre part, que l'Angleterre entretient dans la Baltique des forces navales plus importantes que les nôtres, avec lesquelles nous agissons d'ailleurs en parfait accord.

Ces forces constituant la première escadre de croiseurs légers étaient placées sous le commandement du contre-amiral sir Walter Covan, K. C. B., qui avait son pavillon sur le *Delhi* et qui est arrivé au terme de ses fonctions.

Le remorqueur russe *Kitoboy* vient de quitter Cherbourg pour Constantinople, dit-on ; en outre, le brise-glace *Mikoula*, acheté en Angleterre par les Russes, se trouve sur notre rade. Certaines informations ont qualifié le premier de ces bâtiments d'avisos et le second de croiseur (nous leur rendons ici leur dénomination exacte) et fait de vagues reproches au gouvernement à leur sujet. En réalité, ces navires, appartenant à des Russes et montés par des équipages russes, sont libres d'aller où ils veulent ; il n'appartient pas à nos autorités maritimes de leur imposer un itinéraire plutôt qu'un autre, et ils n'ont pas le caractère de navires de combat.

Bien des gens se sont élevés, tant dans la Presse qu'au Parlement, contre l'obligation qui nous est imposée de détruire un certain nombre des bâtiments de guerre livrés par l'Allemagne. De ce nombre sont l'*Emden* et le *Thuringen*, actuellement à Cherbourg. Comme la démolition doit être obtenue dans un délai limité, il est question d'envoyer un de ces deux bâtiments à Lorient où l'opération aurait lieu, ce port étant moins encombré au point de vue des travaux que Cherbourg et Brest. Ce dernier s'occuperait plutôt de la remise en état des croiseurs allemands conservés à notre flotte ; et Cherbourg a déjà le soin de les recevoir, de faire l'inventaire du matériel, les premiers travaux urgents et la répartition entre les deux marines alliées d'Italie et de France.

Les annexes de l'Ecole Navale, *Meuse* et *Aventurier*, sont arrivés le 10 à Anvers, en même temps que l'avisos *Chanois*, école de pilotage.

Brest, 17 août.

Comme nous l'avons annoncé, un capitaine de frégate est placé à la tête de l'escadrille de sous-marins de Brest renforcée ; c'est le capitaine de vaisseau Giboudot ; en même temps, le capitaine de vaisseau Audouard prend le commandement de la flottille du 2^e arrondissement ; et ces mesures seront suivies de la nomination d'un contre-amiral à la tête des services O. D.

Lorient, 17 août.

L'avisos *Arras*, de l'école de perfectionnement des enseignes de vaisseau, est arrivé à Nantes samedi. L'avisos *Inconstant*, ayant à bord des aspirants de réserve en instruction, est attendu le 19 à Saint-Nazaire.

Aucun remplaçant, vice-amiral, ne semblant devoir être nommé à la préfecture maritime de Lorient, le contre-amiral préfet maritime par intérim (intérim sans doute définitif) s'est installé hier à l'hôtel de la Préfecture, vacant depuis le départ du vice-amiral Aubry.

Le sloop *Antarès*, en armement à Lorient pour faire la campagne des Antilles, a évacué la forme de radoub n° 2 de l'Arsenal après carénage et visite des appareils extérieurs ; il procédera incessamment à des essais de bon fonctionnement.

L'ingénieur général Bellat, chef du service technique de l'artillerie navale au ministère de la Marine, est venu en mission à Lorient la semaine dernière. Il a assisté jeudi à des expériences de tir au polygone de Gâvres.

Lorient est tout à la préparation des fêtes de la quinzaine du poisson pour l'inauguration du frigorifique, dont le programme détaillé serait trop long à reproduire ici. Disons cependant que la musique des équipages de la flotte de Brest y prêtera son concours et que le ministre de la Marine a promis l'envoi sur notre rade de deux canonnières à cette occasion.

Le thonier *Dupetit-Thouars*, du port de Groix, a pêché près de la « Passe Jaune » une tortue de mer d'environ 1 m. 50 de long, fait assez rare sur nos côtes, tandis qu'en Méditerranée et notamment sur la côte de Syrie cet animal est très commun. La Compagnie Lorientaise de Chalutage l'a achetée et la fera figurer à la Quinzaine du Poisson.

Le projet de cession des Arsenaux de Lorient et de Rochefort à la Marine prévoit que les preneurs devront conserver les formes de radoub en bon état et achever les navires en cours de construction ; ils auront la faculté de s'entendre avec la Marine marchande pour ce qui concerne les bâtiments commandés à la Marine militaire et pas encore commencés.

A la date du 1^{er} janvier 1921, les bâtiments à achever ou à construire en cession dans les arsenaux de Lorient et de Rochefort sont : à Lorient : 4 cargos de 3.100 tonnes, 3 paquebots de 16.000 tonnes ; à Rochefort : 6 cargos de 3.100 tonnes.

Des clauses spéciales garantissent au personnel les avantages acquis et c'est là que gît la difficulté. Aucune offre ferme n'a encore été faite et la Marine n'a fixé aucun prix ; cependant nous croyons savoir que, en ce qui concerne Lorient, les Sociétés Schneider et Cie du Creusot, Saint-Chamond et un industriel de Saint-Etienne, M. Montbard, se sont occupés sérieusement de la question et ont envoyé des ingénieurs ou des administrateurs enquêter sur place.

Le personnel de la Marine s'élève à 4.352 unités pour l'arsenal de Lorient et 1.756 pour celui de Rochefort.

La canonnière *Silex* vient d'être achetée par une Compagnie italienne et prend le nom de *Francia* ; elle va se rendre à Gênes pour être transformée en cargo.

Toulon, 17 août.

Quand nous avons envoyé notre dernière correspondance, le dirigeable L-72 du type Zeppelin, qui avait survolé Paris le matin du 10 août et devait atterrir à Cuers le soir même, n'était pas encore arrivé. C'est pourquoi nous n'en avons pas fait mention. Et, en effet, ayant éprouvé quelques difficultés, le commandant du L-72, fort sagement, a préféré attendre au lendemain matin pour