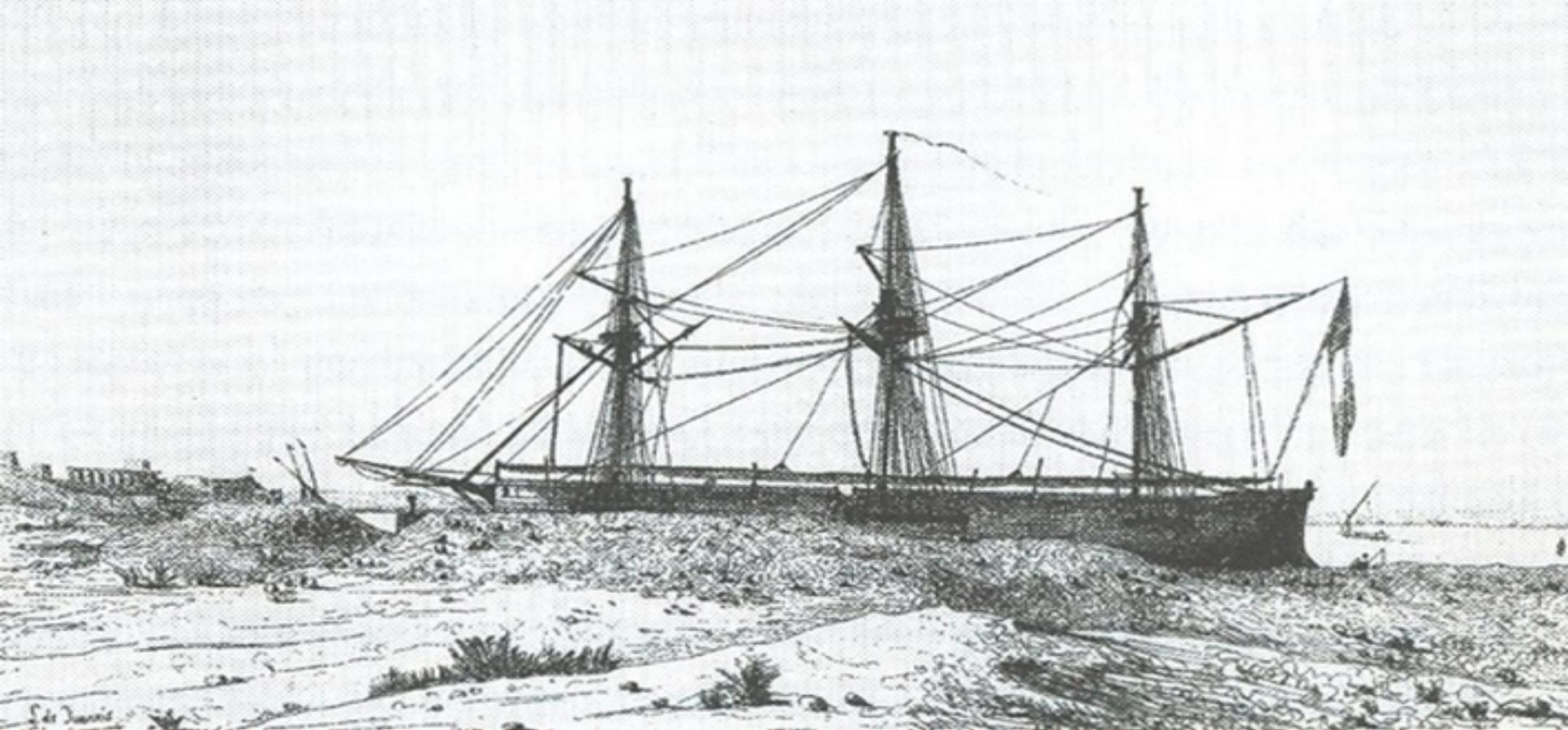


**Transferts sous remorques
d'engins flottants divers
(dragues stationnaires, navires,
plateformes pétrolières, etc....)
puis, par navires semi-
submersibles de grandes
tailles.**



Le Louxor d'une longueur de 43 m a été spécialement construit à Toulon en 1830 pour charger dans sa cale l'obélisque se trouvant à Louxor sur les bords du Nil en Egypte et ensuite, le transporter par voie maritime jusqu'à Paris.

Départ de Toulon le 15 avril 1831 avec 136 hommes d'équipage, arrive le 5 mai 1831 à Alexandrie. Il doit attendre la crue du Nil pour remonter ce dernier et atteindre Louxor le 16 août 1831. Pour faire rentrer l'obélisque, il fallu découper l'avant du Louxor puis ensuite, le réajuster.

Après une descente du Nil assez mouvementée, le Louxor arrive à Alexandrie à la mi-mars 1833.

La corvette Sphinx construite à Rochefort en 1829 et l'un des premiers bateau à vapeur français. Longueur 46,25 m, largeur 8.16 m, T.E 3 m, vit 9 nds maxi. Coque en bois, machine basse pression de 160 cv, voiles et roues à aubes. Le 1^{er} avril 1833, Sphinx va prendre en remorque le Louxor à Alexandrie pour rejoindre Toulon le 10 mai et Cherbourg le 12 août 1833.



LE SPHINX

Premier navire à vapeur de la Marine Française lancé en 1829



Ce remorquage assez exceptionnel pour l'époque, montre que le Louxor a tout de même une coque de navire de mer. Pour le creusement du canal de Suez, à partir de 1855, Ferdinand de Lesseps fait venir de Marseille, des dragues à godets, des pontons de déroctage et des chalands. Le remorquage est effectué dans les mêmes conditions que celles du Louxor avec le Sphinx. Mais les remorqués (là ce sont des dragues à godets), sont lourds, bas sur l'eau et sans aucune défense contre l'agression des vagues. Près d'un tiers du matériel a coulé lors de tempête entre Marseille et Port Saïd.









Remorquage en haute mer d'une drague « cutter »

Dans cette situation, avec la houle la remorque va casser



Dans la situation ci-dessous, la remorque plonge dans la mer. C'est sous le poids du câble en plongée que le remorquage va s'effectuer sans danger lors des divers mouvements du remorqueur et du remorqué aux effets des vagues. Le câble de remorque en plongée va jouer le rôle d'amortisseur. La plongée du câble de remorque peut être du cinquième de la distance entre le remorqueur et le remorqué, **si les fonds le permettent !!!** Par forte mer, il sera nécessaire au remorqueur de laisser filer de sa remorque.



Drague à « cutter » en position à la mer







Une aussière en nylon est positionnée entre la chaîne de remorquage sur le cutter et le câble du remorqueur. Le nylon va jouer le rôle d'amortisseur.





Au début des années 1970, la compagnie de remorquage Hollandaise SMIT va faire construire la première barge semi-submersible de transport océanique. Cela va permettre de transporter des engins qui ne sont pas construits pour affronter les océans. Elle n'est pas muni de propulsion et sera donc remorquée.





**Le Smit ANAMBAS de 115 m de long sur 31,60 m de large a un port en lourd de 13000 tonnes.
Le Smit GIANT 4 de 140 m de long sur 36 m de large a un port en lourd de 24000 tonnes.
De nombreuses barges semi-submersibles seront construites et toujours utilisées de nos jours.**



Ultra Porteur Marin

Ou

***Comment transporter
l'intransportable***

A partir de la fin des années 70, devant la forte demande du transport maritime par les compagnies de dragages et de l'offshore, des navires semi-submersibles autonomes vont être construits. De même gabarit que les barges semi-submersibles, ils vont grandir eux aussi pour répondre aux énormes éléments à transporter, mais aussi, se différencier dans certains créneaux.



Blue Marlin et le destroyer USS Cole en 2000 à la suite d'une attaque suicide dans le port d'Aden.



L:224 m – l: 63 m – TE 10,8/29,3 m – tpl: 76000t – vitesse: 14,5 nds











DOCKWISE

DOCKWISE

BLUE MARLIN

DOCKWISE

















Dépose d'une plateforme sur pieux pré plantés







Le Mighty Servant 3 avant de couler lors du déchargement de la plateforme le 6 décembre 2006 près du port de Luanda en Angola.





SERVANT 3

06.12.2006 02:35



BLACKWISE



Deep Water Horizon sur le Black Marlin



Deep Water Horizon sur zone de forage



Deep Water Horizon en feu le 20 avril 2010









DOCKWISE YACHT TRANSPORT

YACHT EXPRESS









KLANG PORT

DICK EXPRESS 12



DOCKWISE





SEFV

ARIQJAN TERMINAL

振华21
ZHEN HUA ZI











TITTON

ERSK

TERMO

TERMO

| | |
|--------|--------|
| 15.01 | 15.01 |
| 11.23 | 13.45 |
| 9.01 | 11.23 |
| 6.79 | 6.79 |
| 4.57 | 4.57 |
| WEIGHT | WEIGHT |

SEW



GEMACI
SERVICES

SDV

P&O

187



Charge sous spreader 50t
Charge sous crochet 70t P4

ZPMC
2008

TEREX

TEREX

MAERSK

MOL

MAERSK

CMA CGM

MAERSK

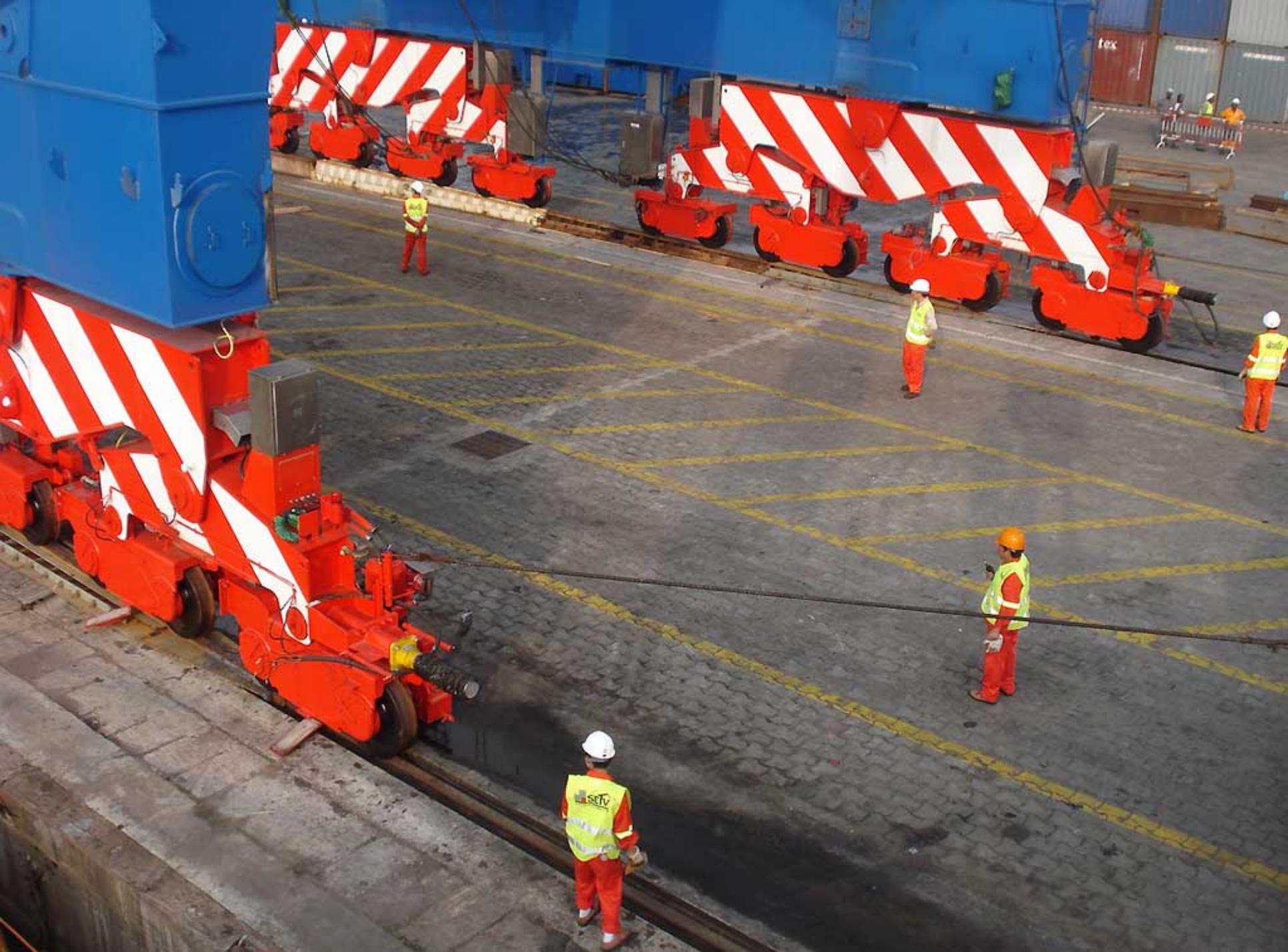
BEALAND

MAERSK

MAERSK

MAERSK

te



L'armement allemand Beluga Shipping, spécialisé dans le transport de colis lourds et le groupe d'ingénierie civile allemand Hochtief ont créé une joint-venture appelée Beluga Hochtief Offshore.

Ils développent un nouveau type de navire pour l'installation et la maintenance d'éoliennes en mer. Ce navire fera 147 m de long, 42 m de large, il pourra embarquer une centaine de personnes et il travaillera jusqu'à 50 m de profondeur. Il a 4 jambes de positionnement et sa grue principale a une force de levage de 1500 t.



www.beluga-hochtief-offshore.com







www.beluga-hochtief-offshore.com

www.beluga-hochtief-offshore.com

Navire semi-submersible de demain de 110000 tpl







Evolutions des semi-submersibles de 1987 à 2014

A WORLD OF OPPORTUNITY

110000 tpi
2014

70000 tpi
2000

50000 tpi
1999

30000 tpi
1987



REALIZING THE INCONCEIVABLE

