

## «RMS Kiel», le premier «Futura Carrier»

Issu des ateliers de *New Logistics GmbH*, un bureau d'études innovant implanté à Kiel, le «Futura Carrier» connaît un succès autre que d'estime avec le baptême à Wilhelmshaven, le 17 janvier dernier, du «RMS Kiel», le premier bateau de la série.



Cabine du «RMS Kiel».

Avant sa remise fin janvier à l'armement Rhein-, Maas- und Seeschiffahrtskonnor/RMS, le «Futura Carrier» a subi une ultime phase de tests. Le «RMS Kiel» a été conçu tout autant pour transporter des vracs secs que des conteneurs. Au final, ses caractéristiques s'écartent quelque peu de ce qu'on aura pu lire jusque-là. D'une longueur de 97,50 m pour une largeur de 14,10 m, l'automoteur - conçu sur le modèle d'un catamaran (*NPI* 15/7/04, p. 381 et *NPI* mai 06, p. 217) - peut emporter 88 EVP dans sa cale et 130 EVP sur deux couches sur le pont. Il s'agit d'un caboteur destiné à relier Wörth, sur le Rhin supérieur, à la cité portuaire britannique de Boston.

Les tests sur modèle réduit, réalisés à Potsdam, avaient démontré que la forme de la coque - fond plat avec des rails de chaque côté - permettait d'éliminer efficacement la lame d'étrave, entraînant une économie de 35% de la consommation en carburant. Par ailleurs, un système de lubrification par air pulsé crée une couche de bulles d'air de 2 à 6 mm d'épaisseur, maintenue sous le fond du bateau grâce aux deux rails, un système innovant qui permet de réduire la résistance structurelle de l'eau aux mouvements du bateau et renforce encore la réduction de la consommation de carburant.

Construit par le chantier *Con-Mar* de Basse-Saxe, le «RMS Kiel» fonctionne un peu à la manière d'un hydroglisseur. Doté de quatre couples moteur/hélice, dont deux propulseurs d'étrave, développant chacun une puissance

de 600 kW et orientables à 360°, ce qui confère une grande manœuvrabilité à l'ensemble, le «RMS Kiel» est gouverné depuis une timonerie télescopique centrale. Sur son fauteuil, le capitaine dispose à sa main gauche d'un écran informatique tactile et à sa droite d'un joystick lui permettant de tout contrôler. «La salle des machines est normalement inaccessible durant le voyage, car tout est contrôlé depuis le pont avec un très fort degré d'automatisme et de vidéosurveillance», insistait Udo Wulf, le concepteur du «Futura Carrier», en présentant son projet à Duisbourg en septembre dernier.

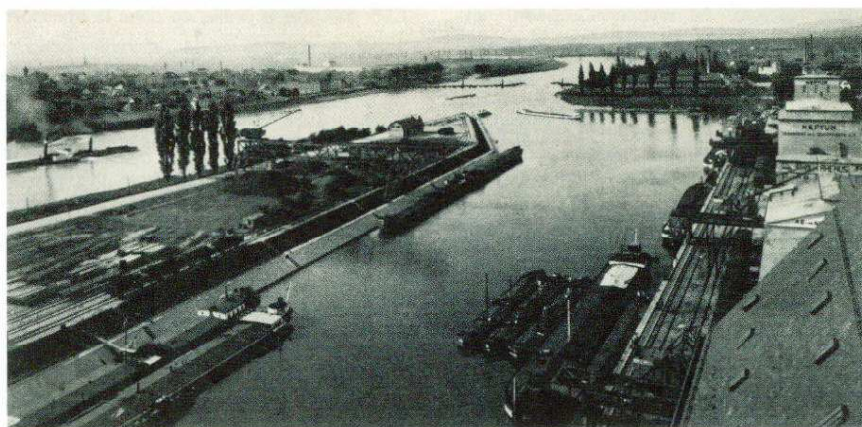
Trois autres «Futura Carrier» sont en construction dans le même chantier naval: deux modèles de la version strictement fluviale pour l'armement allemand *Hans Schramm & Sohn*, qui seront prêts à l'automne prochain, ainsi qu'une unité citerne construite pour l'armement *Gerhardt & Deymann*, qui doit être mise en service à l'été 2007.

Ch. P. ■

[www.new-logistics.de](http://www.new-logistics.de)



## Il y a 80 ans dans «La Navigation du Rhin»



Le port de Petit-Huningue concentrait en 1927 l'essentiel de l'activité portuaire bâloise. A cette époque, les passerelles étaient faites de barques et le «Dreiländereck» n'existait même pas encore dans les cartons. Mais les basses eaux rendaient déjà la navigation rhénane aléatoire: ainsi en 1925, la hauteur d'eau navigable ne dépassa 1 m que durant 51 jours entre mai et octobre.

En 1926, la navigation fut interrompue dès le mois de septembre. Les volumes traités à Petit-Huningue frôlaient alors 224 000 t.

Sur les 303 chalands reçus cette année-là, 104 étaient néerlandais, 81 suisses, 64 français, 45 allemands et 9 belges. La capacité moyenne des bateaux était de 935 t, mais leur charge moyenne ne dépassait pas 570 t. ■