
COMMUNIQUE DE PRESSE

FORMATION A LA MANŒUVRE DES NAVIRES ET SECURITE EN MER

OUVERTURE DE LA SAISON 2003 A PORT REVEL

Comme chaque année au début du mois d'Avril, le Centre d'Entraînement à la Manœuvre des Navires de Port Revel va rouvrir ses portes. A l'heure où la sécurité maritime devient une préoccupation majeure, Port Revel est un outil plus que jamais d'actualité pour former les capitaines et les pilotes à la gestion des situations de crise.

Les pilotes maritimes français et nord américains qui constituent 95% des stagiaires du Centre l'ont bien compris. Depuis 1967, le Centre a formé plus de 5 000 pilotes, capitaines et officiers venus du monde entier dans notre région grenobloise.

Mais ... pourquoi cette formation ?! ...

parce que l'erreur humaine reste la principale cause des accidents.

... et pourquoi s'entraîner sur des modèles réduits ? ...

parce que c'est encore le meilleur moyen d'acquérir certains réflexes qui, le moment venu, feront la différence entre les bons et les meilleurs. En effet, l'entraînement sur les maquettes procure une expérience qui ne pourrait jamais être acquise sur des navires réels pour la simple raison que ni les armateurs, ni les autorités locales ne permettraient la prise d'autant de risques.

L'entraînement sur les maquettes à l'échelle réduite (1/25) est complémentaire de la formation sur les simulateurs électroniques (similaires à ceux utilisés dans l'aviation) car il procure *une expérience additionnelle par effet de « déjà vu »* :

- Sur un modèle réduit, Dame Nature est à l'œuvre, avec des effets aléatoires similaires aux situations en grandeur nature : le caractère imprévisible des rafales de vent, des hauts-fonds, des courants ou de la houle nécessite une réaction immédiate et adaptée, sans répétitions ni automatismes.
- Pour la même raison (Dame Nature est à l'œuvre), les effets hydrodynamiques sont correctement reproduits sur les modèles réduits et il n'est donc pas nécessaire de les transposer sous forme d'équations complexes. On obtient une meilleure simulation des effets tels que les interactions entre les navires (par exemple dans un canal), les interactions entre le navire et le poste d'amarrage, un faible clair sous quille (par exemple 10 % du tirant d'eau du navire), l'utilisation des ancres dans diverses situations de manœuvre.
- La visualisation complète de l'environnement du navire est également caractéristique des modèles réduits. Les stagiaires ont une réelle vision sur 360° ; ils peuvent analyser leur environnement instantanément (par exemple la propagation de la houle, les tourbillons, etc.) et avoir librement recours aux relèvements par le travers et aux manœuvres de culage.
- Et lorsque les choses tournent mal sur un modèle réduit, le stagiaire sent réellement son bateau s'échouer ou entrer en collision avec un autre navire ou un poste d'amarrage. Ceux qui ont connu cette situation savent combien elle est motivante et convaincante pour progresser...

- Enfin, l'échelle des temps permet cinq fois plus de manœuvres (tout se produit cinq fois plus vite sur le modèle) ; en d'autres termes, au cours d'un stage de 40 h, on effectue autant de manœuvres qu'en 200 h en nature.

Le Centre de Port Revel ouvre ses portes le 31 Mars pour une saison 2003 prometteuse. Les pilotes nord-américains et français sont déjà inscrits. Il est toujours surprenant de constater, à l'heure où plusieurs accidents successifs menacent l'environnement de nos côtes, la faible participation des capitaines et pilotes européens à la formation à Port Revel ...

Un peu de technique ...

Les cours sont donnés par des instructeurs très expérimentés qui sont tous des anciens pilotes maritimes. Les navires sont reproduits à l'échelle du 1/25 avec précision et sont équipés d'indicateurs d'angle de barre, de tours/minute, de vitesse du navire, de vitesse du vent, etc. La plupart des navires sont équipés de pousseurs d'étrave et de poupe, avec des ancres parfaitement opérationnelles. Ils se comportent comme le navire réel. Le lac est équipé de générateurs de houle et de courant, et d'approches complexes de ports.

Deux remorqueurs ont été acquis en 1999. L'un d'eux est équipé d'une propulsion Voith Schneider, l'autre d'un système Z-peller. Les deux remorqueurs sont aux ordres du pilote par télécommande interposée.

35 années d'expérience ont montré que les stagiaires maîtrisent rapidement les maquettes, tout comme ils le font sur les navires réels qu'ils ont l'habitude de manœuvrer.

Un peu d'histoire ...

Après 3 années passées avec les capitaines d'Esso à la fin des années 60, le Centre a été repris par Sogreah en 1970.

Les années 70 ont vu passer en majorité des capitaines et ont vu les premiers pilotes découvrir le Centre.

Dans les années 80, le rapport de 9 capitaines pour 1 pilote s'est inversé.

Dans les années 90, les premiers stages de "Rappel" ont été organisés pour les pilotes revenant tous les 5 ans. Ces stages sont moins directifs et laissent plus de place à la personnalisation : une manière d'optimiser les manœuvres portuaires pour augmenter l'accessibilité des ports.

La décennie actuelle connaît une évolution de nos relations avec les pilotes. Nous nous dirigeons maintenant vers un partenariat plus étroit où les pilotes utilisent nos installations à leur convenance: des stages et des équipements spéciaux conçus en étroite collaboration avec les pilotes, comme par exemple les stages de manœuvres avec les remorqueurs d'escorte avec nos amis de San Francisco.

Contact : Arthur de Graauw, Directeur

Tél : 04 74 20 02 40

Fax : 04 74 20 12 29

E-mail : port.revel@sogreah.fr

www.portrevel.com