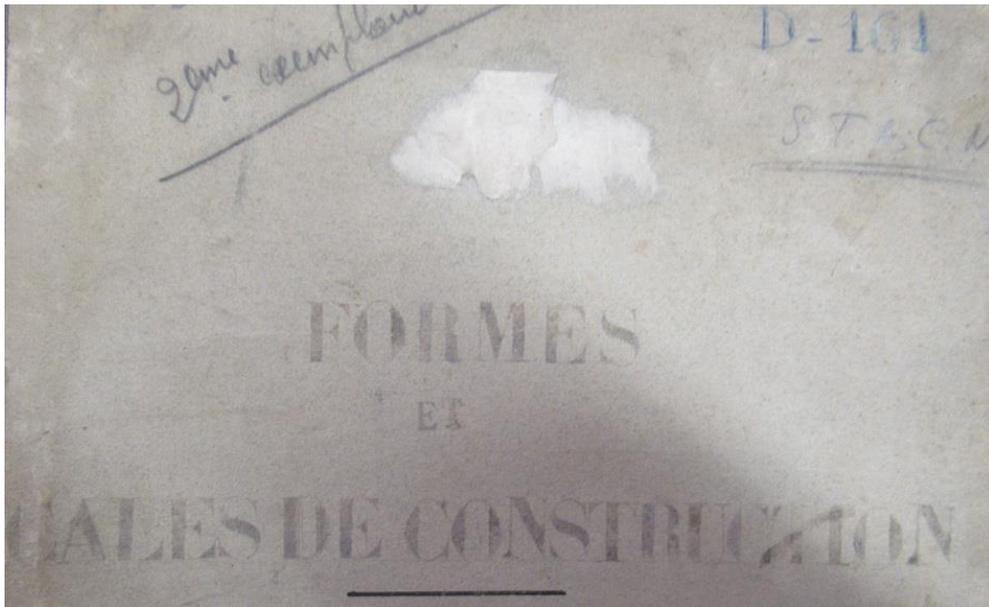


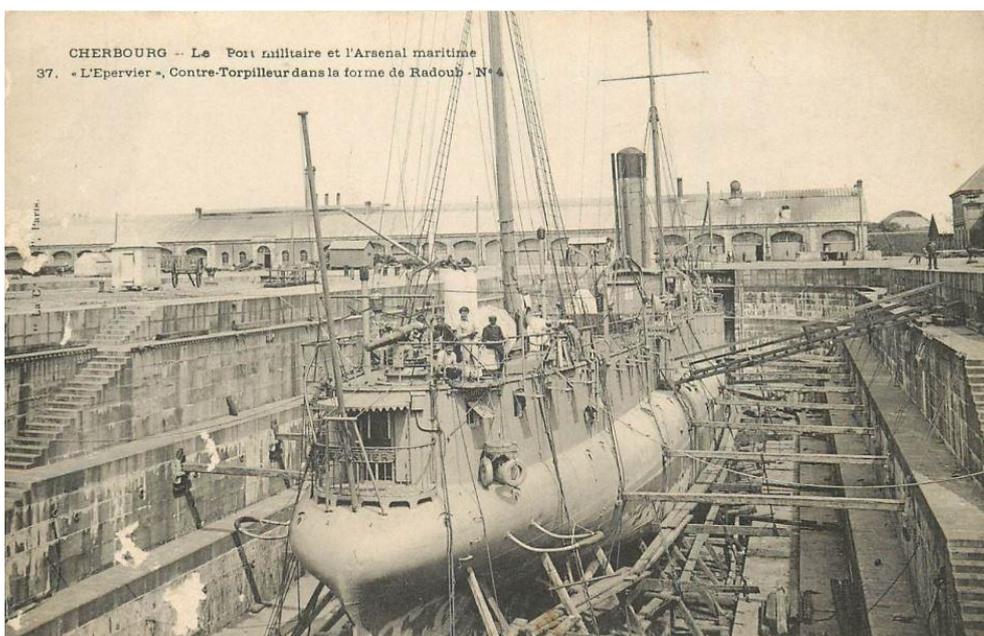
FORMES DE RADOUB ET CALES DE CONSTRUCTION DES PORTS DE FRANCE ET D'OUTRE-MER

---- 0 ----

PORT DE CHERBOURG



PLANS ET CARACTERISTIQUES des BASSINS



1 - CARACTERISTIQUES DES BASSINS DE RADOUB

Formes de radoub
des ports de France et des colonies

	Longueurs		Largeurs à l'entrée		Cote du radier sur zéro des cartes	Observations
	haut	bas	haut	bas		
— Cherbourg —						
Bassin Napoléon			37,2	36,0	- 3,0	
Bassin N° 1 et 4	97,3	95,7	19,8	16,4	- 3,5	
Bassin N° 2 et 3	102,3	105,7	19,8	16,4	- 3,5	
Bassin N° 5	209,3	206,3	34,2	25,0	- 5,8	
Bassin N° 6	187,5	184,7	19,6	18,4	- 2,6	
Bassin N° 7	200,0	200,0	38,2	33,2	- 5,8	
Forme du Homet	258,5	247,0	36,0	36,0	- 6,0	
Forme Cachin	72,5	66,5	18,6	16,8	+ 1,1	
Bassin						
Bassin						
Bassin						

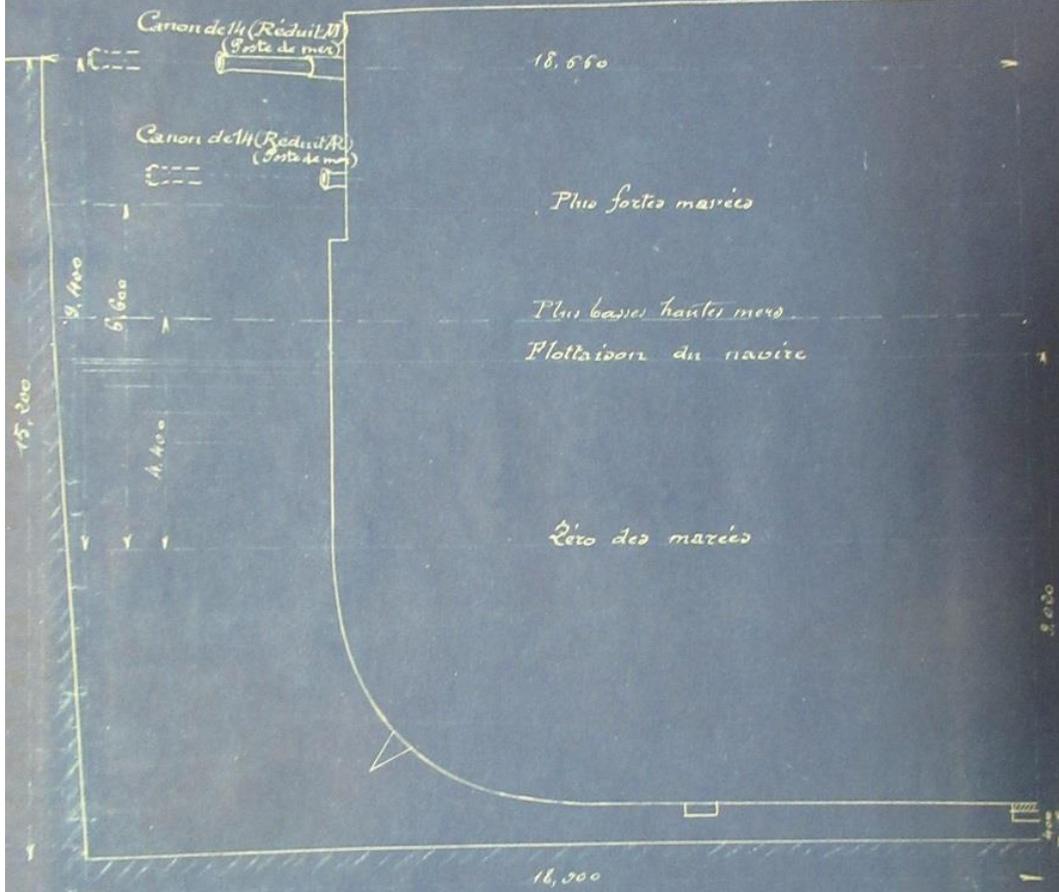
Brest, 20 Septembre 1920

Cherbourg.

Passé Ind. Est au barrage Napoléon III.

Cuirassé de 23000^{br}

17m p.m.



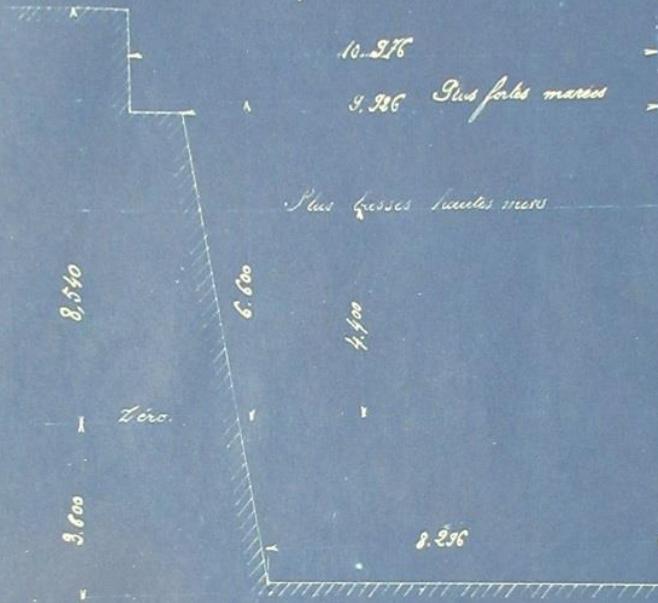
Le niveau de plus hautes mers montre que le navire pourra
 rester dans la passe, sans le feu de l'ennemi.
 Le canon de 14 ne gênera pas, même dans la position du tir par le
 travers. Il sera toujours prudent de les ramener à leur poste de mer.

Cotes prises dans "Profil et dimensions du projet d'agrandissement
 et de construction des Formes de rebord"

Cherbourg

Formes N^{os} 1-2-3 et 4

1^m p. m.
Coupe à l'entrée du bassin

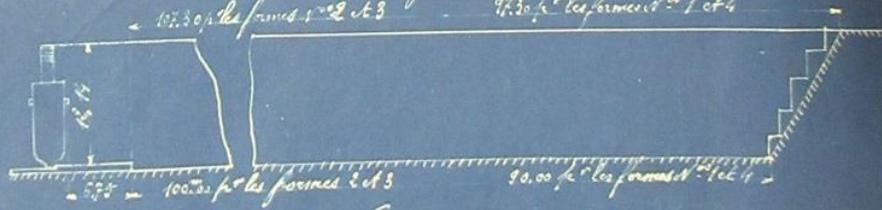


Longueurs des formes
 N^o 1: 97.30
 N^o 2: 107.30
 N^o 3: 107.30
 N^o 4: 97.30

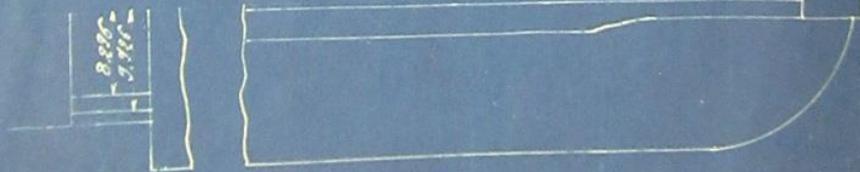
Toutes ces cotes sont prises dans le cahier "Profils et dimensions des formes de radars de Cherbourg"

Notes: Il faut une murée de 4.75 pour ouvrir le bassin
 Le 1^{er} est à 3.50 au dessus du 1^{er} lin

Coupe longitudinale (Echelle: 2^m p. m.)



Vue en plan.

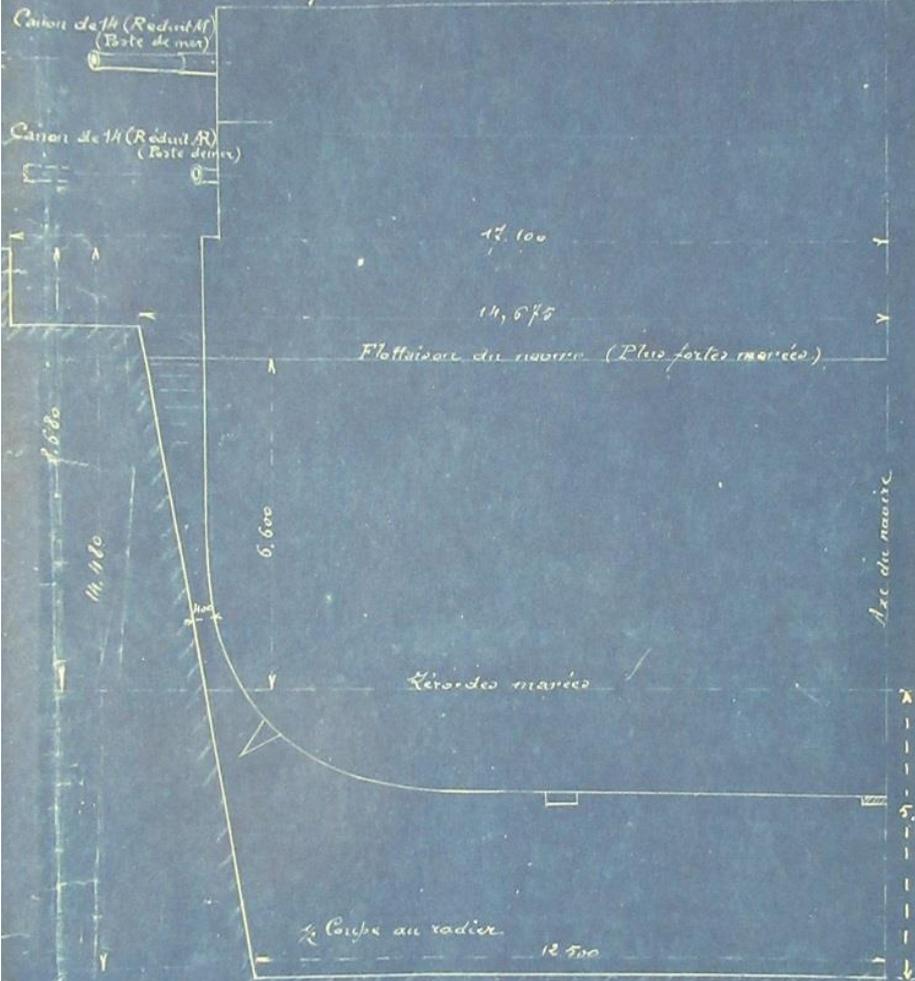


Cherbourg

Forme N°5. (combunk)

Cuirassé de 23000^{ts}

Coupe à l'entrée du bassin 1/4 m. p.m.



Longueur de la forme

Longueurs maximum $\left\{ \begin{array}{l} \text{en haut : } 209,90 \\ \text{en bas : } 208,80 \end{array} \right.$

Ces dimensions sont prises sur le cahier

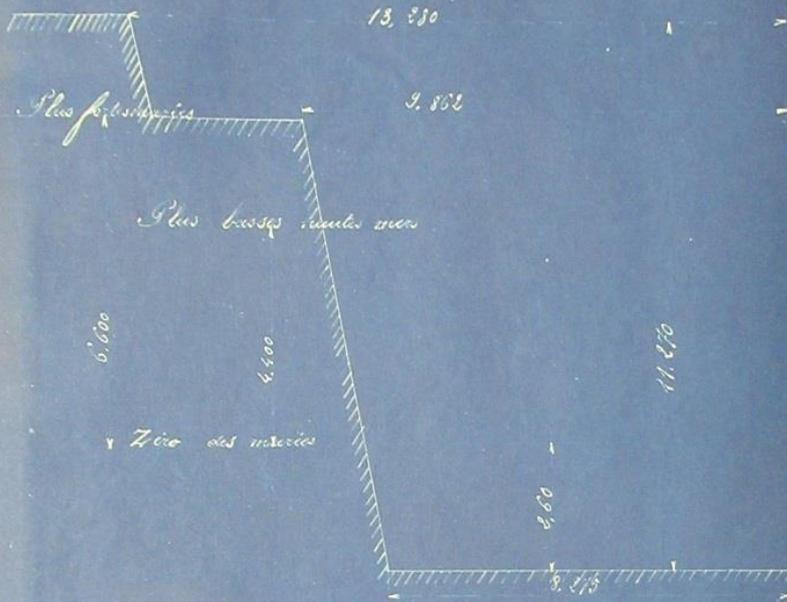
"Formes de radoub des ports de France et des colonies"

D'après l'annuaire des marées pour 1910 on ne trouve des marées de 68 pu on dans avril, septembre octobre et novembre. Pendant cinq mois le tirant d'eau pour rentrer dans la forme N°5 avec un tir de 105 de largeur côté à condition bien entendu, qu'après l'achèvement du navire, le hauteur des marées ne subissent pas des diminutions trop sensibles. En alléchant le navire l'opération pourron se faire plus facilement et plus sûrement. En même cas les courants de 10 ne gênent la rentrée même dans le tir par le travers.

Forme N° 6

Echelle: 1/100 p.m.

Coupe à l'entrée du bassin



Cotes prises dans le cahier
"Profile et dimensions des
formes de rabais"

Longueur de la forme: 180 mètres

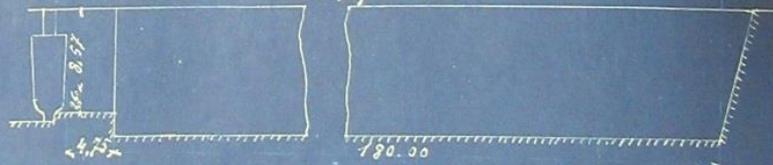
Longueurs en haut: 191,52

maximum en bas: 184,75

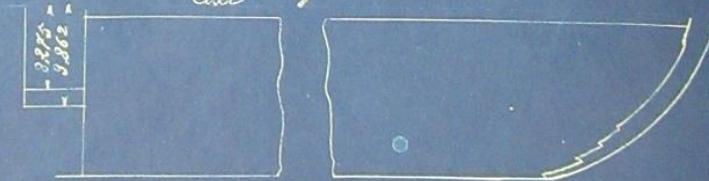
Nota: Il faut une marée de 4,75 pour couvrir le bassin

Coupe longitudinale

1/100 p.m.



Vue longitudinale
axe

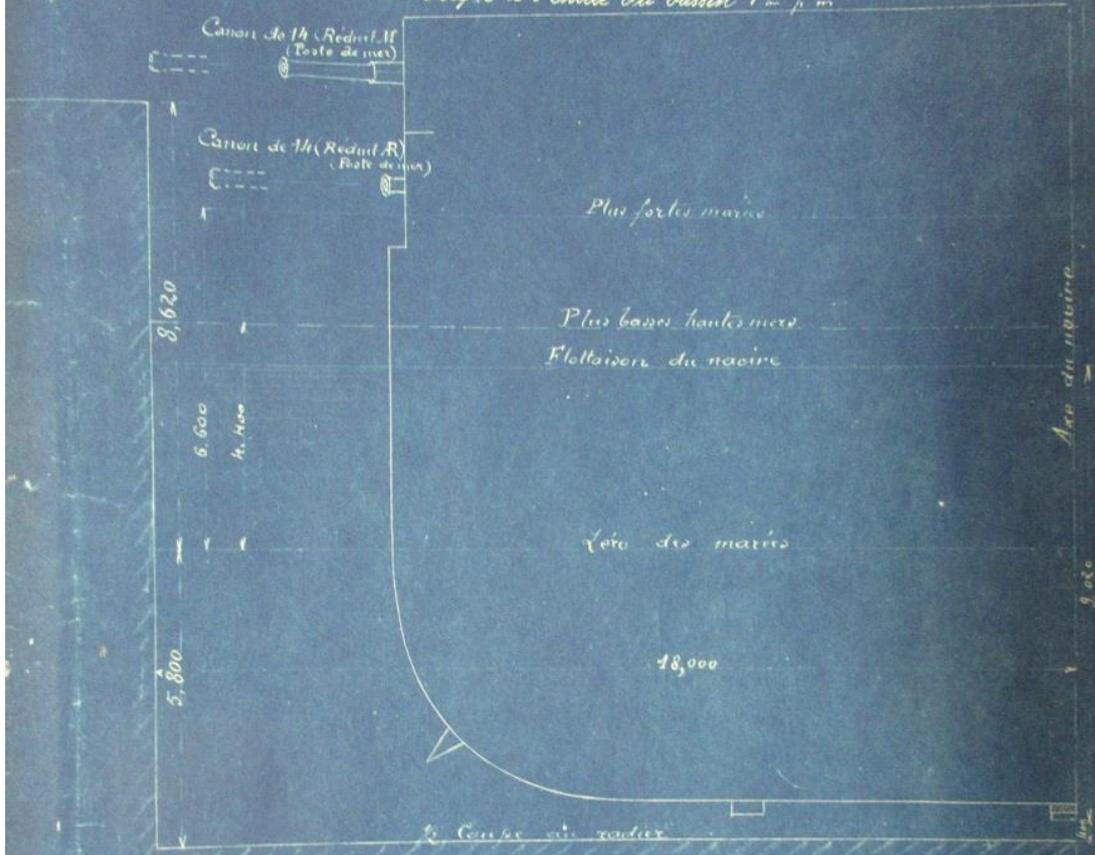


Cherbourg

Forme N°7. (En projet)

Cuirassé de 25000^{ts}

Bouée à l'entrée du bassin 1^m p. m.



Longueur de la forme — 100,00 (Longueur actuelle 10^m 26
largeur — haut 19.10
à bas 16.60.

La flottaison du navire correspond à une marée laissant en jeu de 100 cent la partie la plus basse de la forme quelle que soit la hauteur de la forme. La ligne des plus basses hautes mers montre que le navire pourra entrer sans le pont de l'amir dans la forme N°7.
En même cas les canons de 14 se gèneront la retraite même dans leur position de tir par le travers.

Vue en plan du fond du bassin

Echelle: 2^m p. m

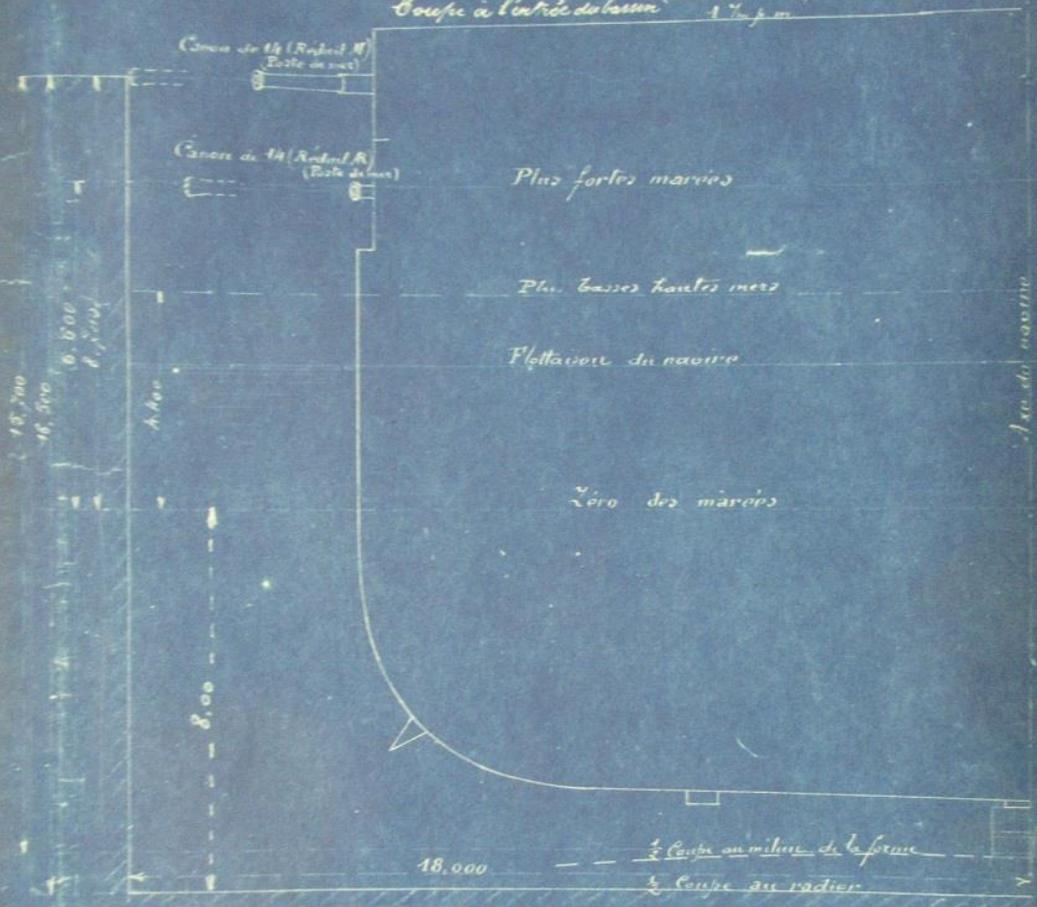
Les cotes sont prises dans: "Formes de radoub de France et des colonies" et "Profil et dimensions des projets d'agrandissement et de construction des Formes de radoub"

Cherbourg.

Forme du Hommet.

Cuirassé de 25000^{tes}

Coupe à l'entrée du bassin (Sur les têtes)



Longueur de la forme (Minimum en bas 21,700.)
(Maximum en haut: 25,900)

Le milieu de la forme étant plus élevé que le radier le navire est figuré au moment de l'échouage. Le milieu des plus basses hautes mers indique que le navire pourra rentrer tous les jours de l'année dans la forme du Hommet.
En aucun cas les canons de 14 ne gêneront la rentrée même dans leur position de tir par le travers. Néanmoins pendant le retrait les canons de 14 du radier restent au fort de mer.

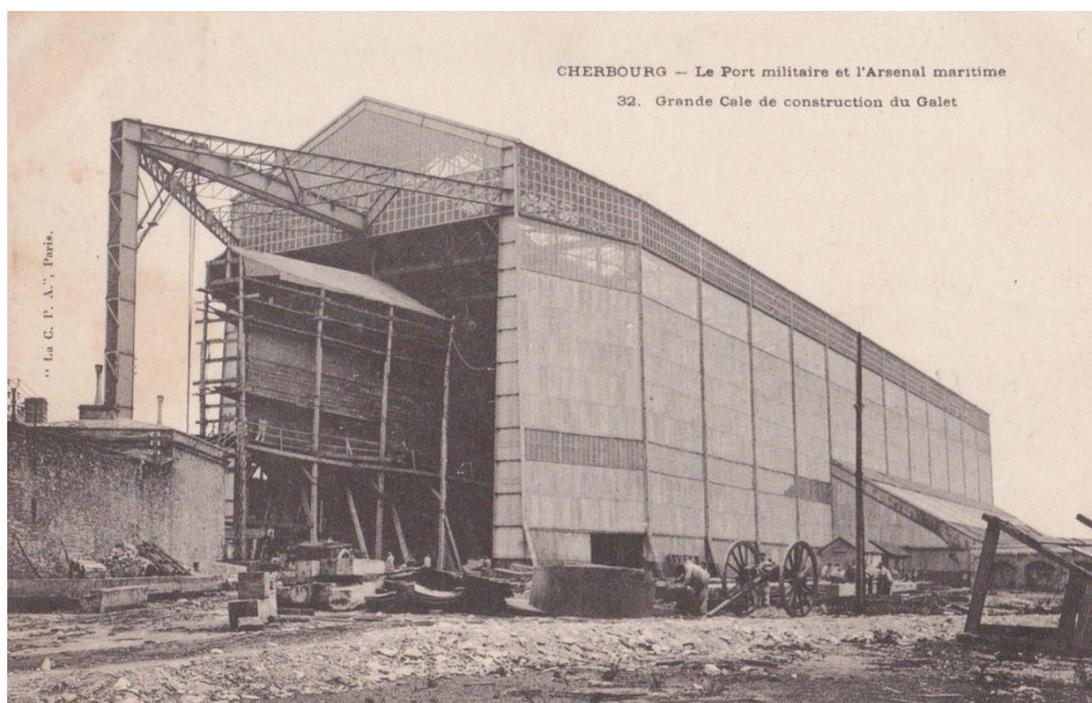
Vue en plan
du fond du bassin
27 p. m.

Echelle: 2 1/2 p. m.

Les cotes sont prises dans: "Formes de radars des ports de France et de colonies" et "Profils et dimensions des profils d'acier" dessiné et de construction des Formes de radars.

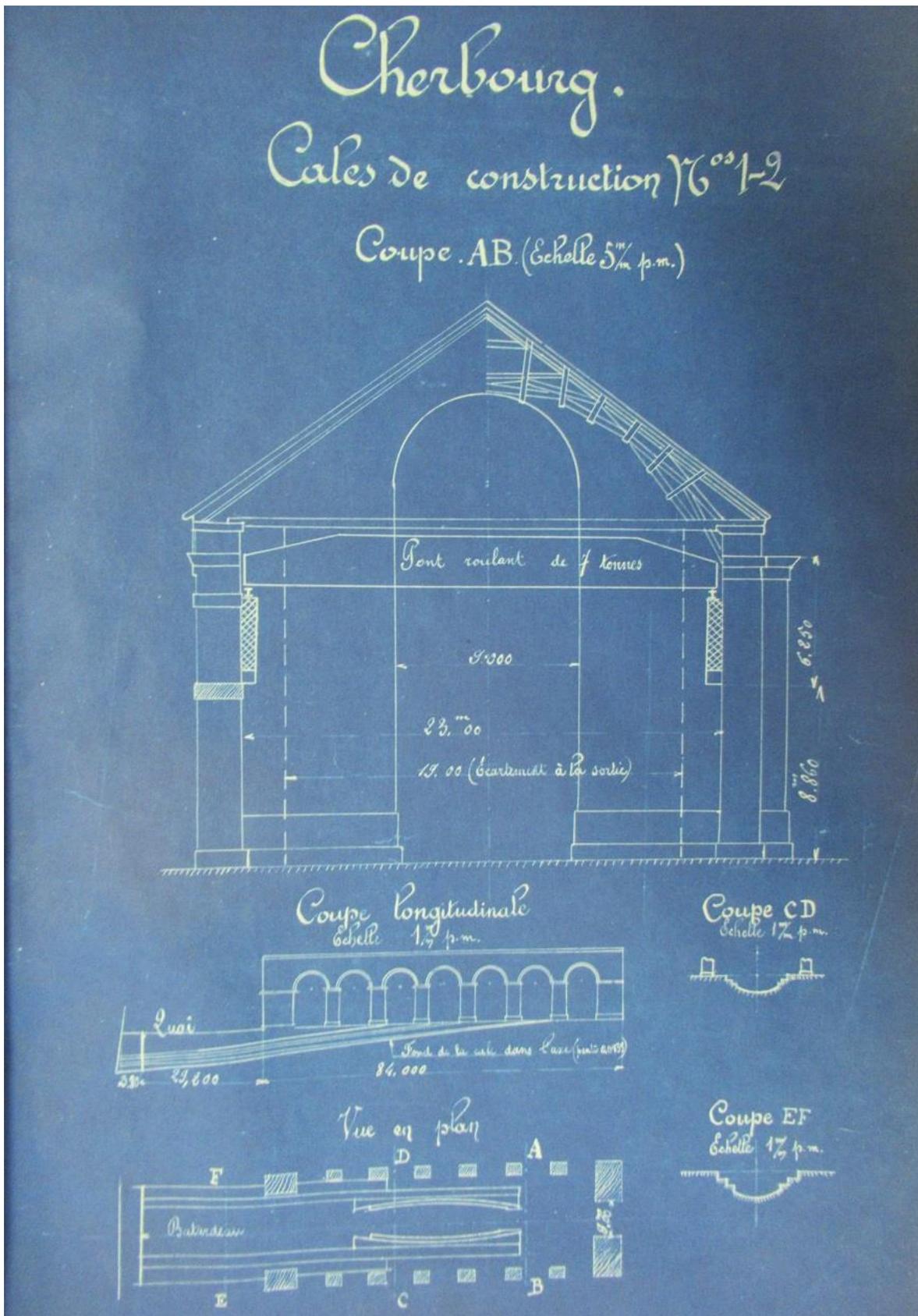
2 - CARACTERISTIQUES DES CALES DE CONSTRUCTION

Le 3 octobre 1917

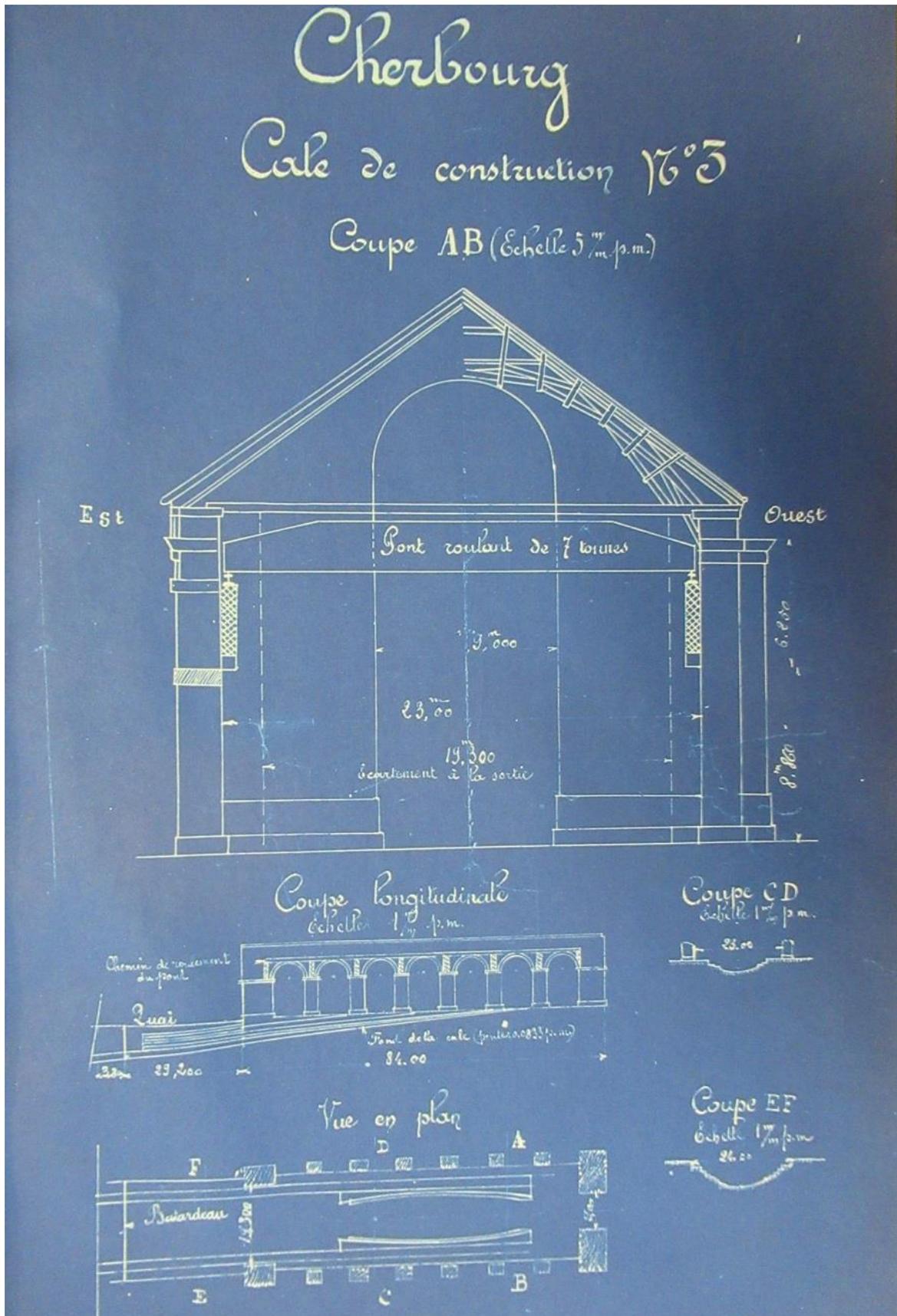


Désignation des cales	Longueur	Largeur	Appareil de manutention	Observations
Cale Cachin n° 1	85 m	19,3 m		<i>Fulton sept 1918</i>
Cale Cachin n° 2	85 m	19,3 m		Atelier des apprentis
Cale Cachin n° 3	85 m	19,3 m		
Cale Cachin n° 4	85 m	19,3 m	Chemin de roulement pour pont de 3 tonnes	
Cale du Galet	130 m	24,6 m	Va être muni de 2 ponts roulants de 7 tonnes	

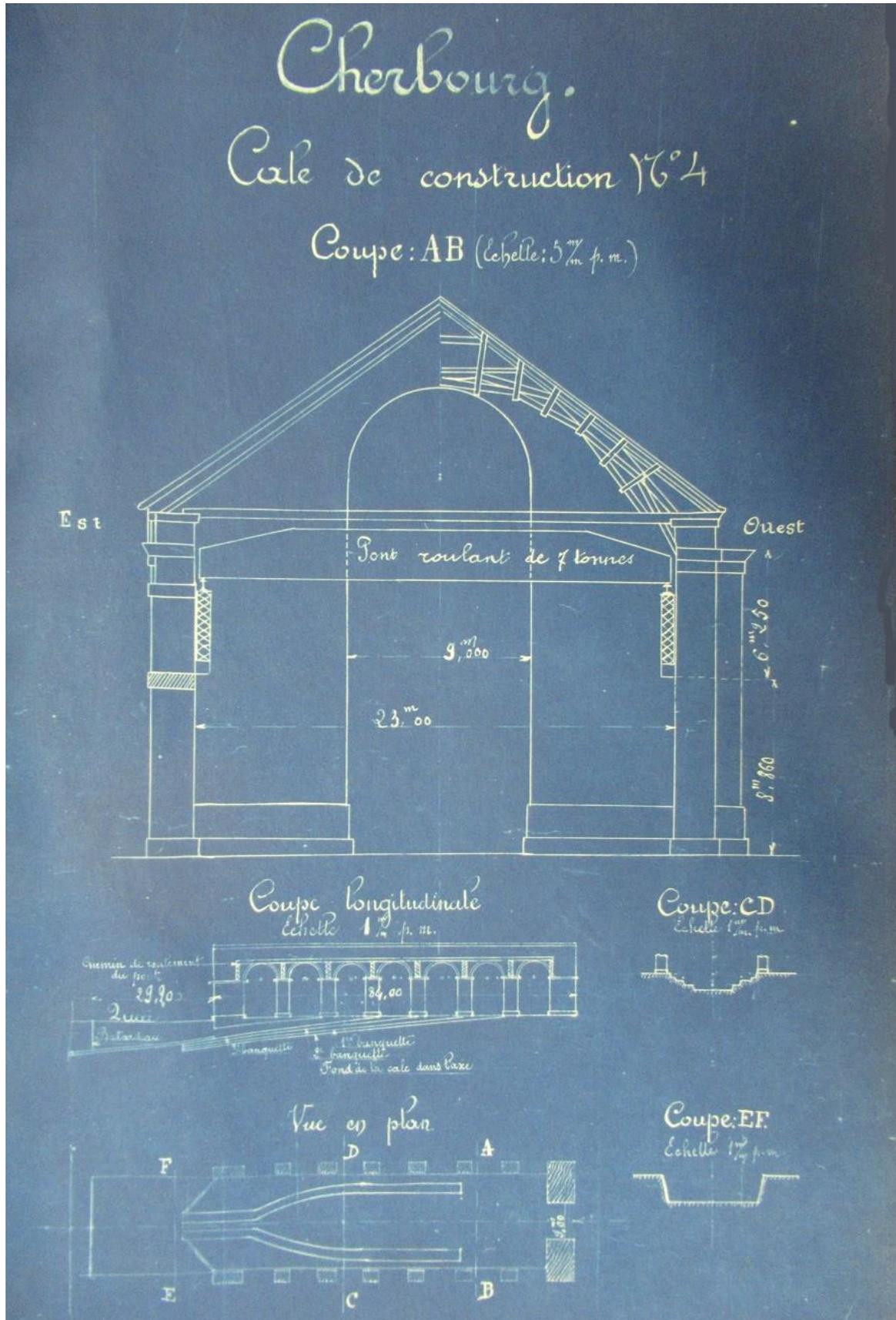
2,1 – Les cales de construction n° 1 et 2



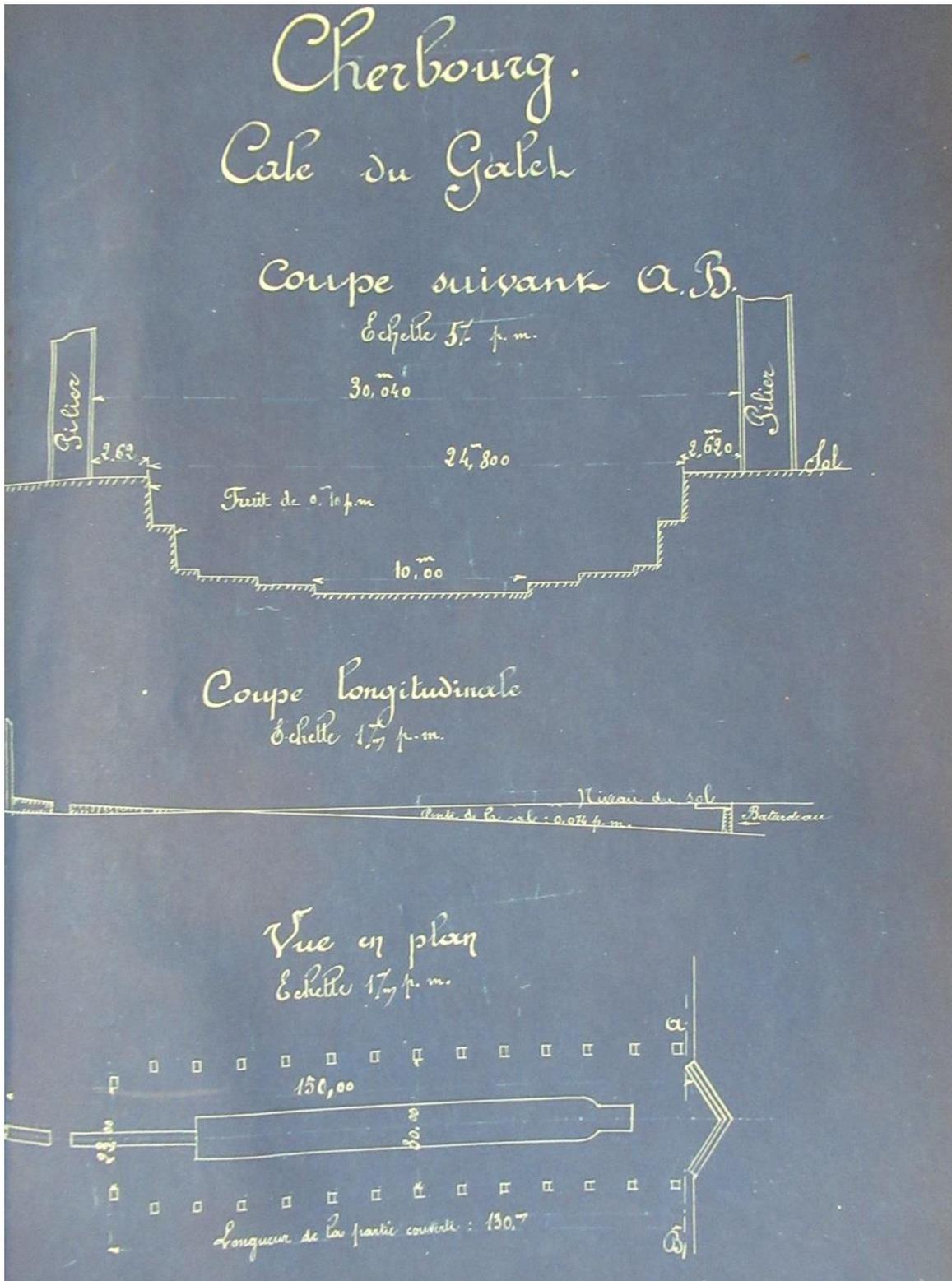
2,3 – La cale de construction n° 3



2,4 – La cale de construction n° 4



2,5 – La cale du Galet



4 – Nota

Ce document relatif aux formes de raboub et cales de construction du port de Cherbourg a été réalisé par Alain Cloarec, IC1 ETA, retraité, à partir d'un recueil des formes et cales de construction des ports de France et des colonies, dressé par la **Direction des Constructions Navales de Brest** (DCN) en 1920. Ce recueil avait été approuvé la même année, par décision ministérielle signé par l'Ingénieur Général du Génie maritime, **Chef du Service Technique des Constructions Navales** (STCN).

Ce recueil rassemblait les caractéristiques des bassins de radoub des ports militaires de métropole et d'outre-mer, mais aussi les ports de commerce français de Dunkerque, de Boulogne, du Havre, de Cherbourg, de Brest, de Saint-Nazaire, de Bordeaux, de Marseille, de Villefranche, d'Alger, d'Oran, de Bizerte, etc. Ce recueil se trouvait à **DCN Diégo-Suarez** en 1975, lorsque l'établissement a été cédé à l'État Malgache. Alain Cloarec, l'avait rapporté en France en 1982, à la fin de son séjour à Madagascar. Il en avait fait don au **Service Historique de la Défense** de Brest (cote d'archivage : S 173). C'était probablement l'Ingénieur en chef de l'Armement Pérès, Directeur de **DCN Diégo-Suarez**, qui l'avait emprunté au **STCAN** pour les besoins du bureau d'études de son établissement.

5 - Sources :

- Recueil des formes et cales de construction des ports de France et des colonies – **Service Historique de la Défense** de Brest : cote S 173.
- Collection privée d'Alain Cloarec de cartes postales anciennes.
- Index de la fortification française 1874 - 1914 – Autoédition - Auteurs : Marco Frlins, Luc Malchair, Jean-Jacques Moulins et Jean Puelinkx (832 pages).