

COPY.

007714-007721-0233 1/2

Report N° 5.307

13 NOV 1945

Lloyd's Register of Shipping.



Port

de BORDEAUX

8 Novembre 1945

Le Soussigné

Pierre FLECHET

Inspecteur de cette Société certifie par la présente qu'à la demande de

Monsieur HAMON, Représentant des Armateurs du cargo à moteur français " COTENTIN " de 250 tonnes de jauge brute, du port de CHERBOURG il s'est rendu à bord du dit navire, amarré à quai à Saint-NAZAIRE le 5 Novembre 1945, à l'effet de constater les dommages, déclarés avoir été occasionnés au moteur principal pendant l'utilisation du " COTENTIN " par la marine allemande durant plusieurs années .

Le cargo " COTENTIN ", ex ROCK, appartenait avant l'occupation allemande à la Société Cherbourgeoise de Cabotage et avait été construit à NEWCASTLE en 1934 par la firme HAWTHORN, LESLIE et Cie . Il est propulsé par un moteur à 4 cylindres à deux temps à simple effet de 260 chevaux environ construit par M. M. PETTER de YEOVIL .

Le moteur principal n'a pas donné satisfaction pendant l'unique traversée effectuée depuis le départ des Allemands et dès l'arrivée à Saint-Nazaire la visite complète de cet appareil a été entreprise par le personnel mécanicien du bord.

Les cylindres Nos 1 et 2 ainsi que leurs pistons et autres parties ont été visités et examinés par le Chef Mécanicien qui n'a pas constaté de dommages ni de fractures.

Cylindre N° 3.- Ces cylindres n'ont pas de chemises. --
 Trouvé 3 N° 3.- Ces cylindres n'ont pas de chemises. --
 fracturées par les orifices d'échappement N° 3 de balayage
 ailleurs endroits ; la partie avant du cylindre et il serait fort
 féroce de la hauteur des orifices sur la traversée de la
 et pourraient 45 mm environ. Ces fractures ne
 circulation d'air établir une communication avec
 lindre. au de refroidissement et la partie livrée le présent

Les garnitures du piston ont été trouvées à

Les coussinets de tête de bielle portent des
ment et le métall de tête de bielle portent des
sent à réent du coussinet supérieur est usé
ctionner .

Les 4 barrettes des orif

Honoraires et frais de
de Bordeaux à Saint-Nazaire
Fr. 3.500,

Ce certifica^t

nts et Statuts de la Société qui
leurs soins à assurer le bon
selonque de la Société, ne
attitude qui pourrait être
renseignement for
négligence
le la Soc

Lloyd's Register

© 2020

007114-007721-0233^{3/2}

007714-007721-0233^{2/2}

et de balayage sont fracturées à des hauteurs différentes et le fondement ; les parties avant et arrière du cylindre sont fêlées à plusieurs hauteurs au voisinage des orifices et également plus bas sur une longueur circonferentielle de 50 m/m menaçant avec de gravité que dans le cylindre N° 3 d'atteindre le conduit de circulation d'eau du cylindre et créer une communication avec la partie supérieure du cylindre.

Piston fracturé par le travers de l'axe de pied de bielle de deux côtés. Piston condamné et à remplacer.

Garnitures de piston déformées et arrachées au droit des barrettes des orifices fracturées : à remplacer.

Soie de tête de bielle rugueuse et corrodée. A adoucir et à remettre en état.

Il est probable que cette soie de tête de bielle a été corrodée par de légères fuites d'eau provenant des fractures circonferentielles décrites ci-dessus et finalement ces écoulements ont gagné la soie de tête de bielle.

Le pignon hélicoïdal du régulateur a été trouvé usé et est à remplacer.

CONCLUSION

Vu l'état des garnitures des pistons 3 & 4 et de la soie de tête de bielle N° 4 il est certain que ces fractures des cylindres Nos 3 et 4 datent de plus d'une année et il apparaît qu'elles sont la conséquence d'irrégularités dans la circulation de l'eau de refroidissement de ces deux cylindres arrière. La partie inférieure de ces conduits a une tendance à se boucher au moins partiellement par les dépôts provenant principalement de l'impureté de l'eau des rivières, ces dépôts se déposant surtout dans les cylindres arrières quand le navire, par exemple sur lest a une grande différence de tirant d'eau.

Dans l'état actuel de ces cylindres, il serait à craindre qu'une des barrettes fracturées se détache et vienne se coincer soit entre les orifices et le dessus du piston ou entre la tête de piston et la culasse... 2°. Fait tout aussi grave, que par suite de dilatations brusques, les fractures circonferentielles s'allongent et s'ouvrent, établissent une communication entre le conduit d'eau de refroidissement du cylindre et le cylindre lui-même ce qui occasionnerait infailliblement dans un cas comme dans l'autre, le bris du piston ou de la culasse ou encore la torsion de la bielle et quelquefois fesser l'arbre manivelle.

Vu ces considérations, les cylindres N° 3 & 4 sont dans leur état actuel hors de service et à remplacer et il serait fort dangereux de vouloir entreprendre dans cet état la traversée de Saint-Nazaire à Brest.

En foi de quoi, j'ai rédigé, signé et délivré le présent rapport, pour servir et valoir ce que de droit.

Inspecteur du Lloyd's Register

Honoraires et frais de voyage de Bordeaux à Saint-Nazaire. Frs. 3.500,

© 2020

Lloyd's Register Foundation

007114-007121-0233212