

Tonnage } Gross  
Net

COPY.

007114-007121-0233 1/2

Report n° 5.307

13 NOV 1945

# Lloyd's Register of Shipping.



Port

de BORDEAUX

8 Novembre 1945 .

## Le Soussigné

Pierre FLEURET

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, amaré 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. PETER 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 fissures .  
Trouvés 3 fissures aux arêtes des orifices d'échappement N° 3 et de balayage à plusieurs endroits ; la partie avant du cylindre et il serait fort probable que la hauteur des orifices sur la traverse de Saint-Nazaire et pourraient être de 0,45 m/m environ . Ces fractures empêchent la circulation d'air et établissent une communication entre le cylindre et le carter au de refroidissement et la part délivré le présent rapport .

Les garnitures du piston ont été trouvées en bon état .

Les coussinets de tête de bielle portent des traces de usure et le métal du coussinet supérieur est usé et doit être remplacé .

Ces 4 barrettes des orifices d'échappement N° 3 et de balayage

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

Ce certificat est valable pendant 30 jours à compter de la date de la visite.

et Statuts de la Société qui leur ont été remis et leurs soins à assurer le bon fonctionnement de la Société, ne saurait être tenu responsable de toute négligence de la Société.

Lloyd's Register

© 2020

Lloyd's Register Foundation

007114-007121-0233 1/2

PRINTED AND PUBLISHED BY THE LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Tonnage  
Gross  
Net

2502 1/2  
114

Newcastle By whom Hawthorn

et de balayage sont fracturées à des hauteurs différentes et 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 pl de gravité que dans le cylindre N° 3 d'atténuer 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 fessier 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

00711-00712-02332/2

Me H. ...  
Saint-Nazaire