



Communiqué - Deuxième étape de la construction du Honfleur, la pose de la quille et l'assemblage de la coque, sésame vers un futur énergétique maritime plus efficient.

07 août 2018 - 16h02



Cette semaine est marquée par la seconde étape la plus importante de la construction du Honfleur : la pose de la quille. Une avancée considérable en matière de développement durable, au moins aussi importante que le système novateur de propulsion au GNL (gaz naturel liquéfié), du futur navire.

La pose de la quille est le moment à partir duquel les premiers blocs de la coque sont positionnés sur la cale de lancement. Une fois assemblés, les blocs constitueront la coque, avec sa géométrie, qui du fait de sa conception et de la technologie utilisée, permettra au Honfleur de naviguer avec plus d'efficacité que les navires d'anciennes générations. La consommation de carburant sera plus faible et le confort des passagers voyageant à son bord sera amélioré.

"La technologie a transformé notre façon de concevoir les coques", explique Heike Billerbeck, responsable du département hydrodynamique chez FSG, le chantier naval allemand où Honfleur est en construction. "Au cours des 20 à 30 dernières années, nous avons réduit la résistance à l'avancement des navires entre 30 et 50%". Heike et son équipe ont passé environ trois mois à créer un modèle numérique de la coque du Honfleur et à le tester à l'aide d'un logiciel de calcul dynamique des fluides. Cela leur a permis de visualiser la taille et l'angle de la vague d'étrave et du sillage générés par le navire : plus les vagues générées sont réduites, plus la résistance à l'avancement diminue et plus il y aura d'économies d'énergie. Ils peuvent aussi créer des animations du comportement du Honfleur par mer agitée et également calculer la quantité précise d'énergie dont le Honfleur aura besoin pour naviguer à une vitesse donnée, en s'assurant qu'il atteigne les objectifs d'efficacité énergétique et opérationnels exigeants fixés par Brittany Ferries. La forme de la coque dont la quille est la partie la plus basse, de la proue à la poupe, a un impact important sur la manœuvrabilité d'un navire au port et de sa stabilité de route en navigation. Aussi une conception approfondie des formes de coque et de tous ses appendices tend à réduire fortement les vibrations générées par les hélices de propulsion, le Honfleur sera ainsi un navire confortable, tout en étant meilleur pour l'environnement.

"Les passagers ne verront pas la coque du Honfleur, mais ils en ressentiront certainement les avantages", a commenté Brice Robinson, architecte naval de Brittany Ferries, lors de la cérémonie de pose de la quille. "Tout comme l'ergonomie de votre voiture a été conçue pour optimiser sa performance, son confort et sa consommation, pour la coque d'un navire il en est de même, à la seule différence : l'aérodynamique devient l'hydrodynamique".

Des pièces de monnaie dans la quille

Lorsque les navires étaient construits en bois, "la cérémonie de la pièce" était célébrée lors de la pose de la quille, quand le navire commençait à prendre forme. Aujourd'hui, elle fait partie des traditions mais se tient au moment où les énormes sections en acier de la coque, en construction depuis plusieurs mois, sont grutées et soudées ensemble sur la cale. Cette semaine, lors de la cérémonie de la pose de la quille, une boîte de pièces a été déposée sous la quille par les représentants de Brittany Ferries et de FSG, afin de porter chance au navire.

Plus d'informations sur www.destinationhonfleur.com

A propos de Brittany Ferries

Brittany Ferries est une société française de 2800 employés qui transporte annuellement 2 700 000 passagers (dont 85 % de Britanniques), 205 000 véhicules industriels et 910 000 véhicules de tourisme entre la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande et l'Espagne. L'activité passagers de la Compagnie en termes de retombées économiques induites génère 20,5 millions de nuitées en Europe dont : 9,4 millions en France, 9,8 millions en Espagne et Portugal, 1,3 million au Royaume-Uni et en Irlande.