

La vedette F1bis 1968-2014

Cet engin est exposé sur l'esplanade du Musée du Génie.

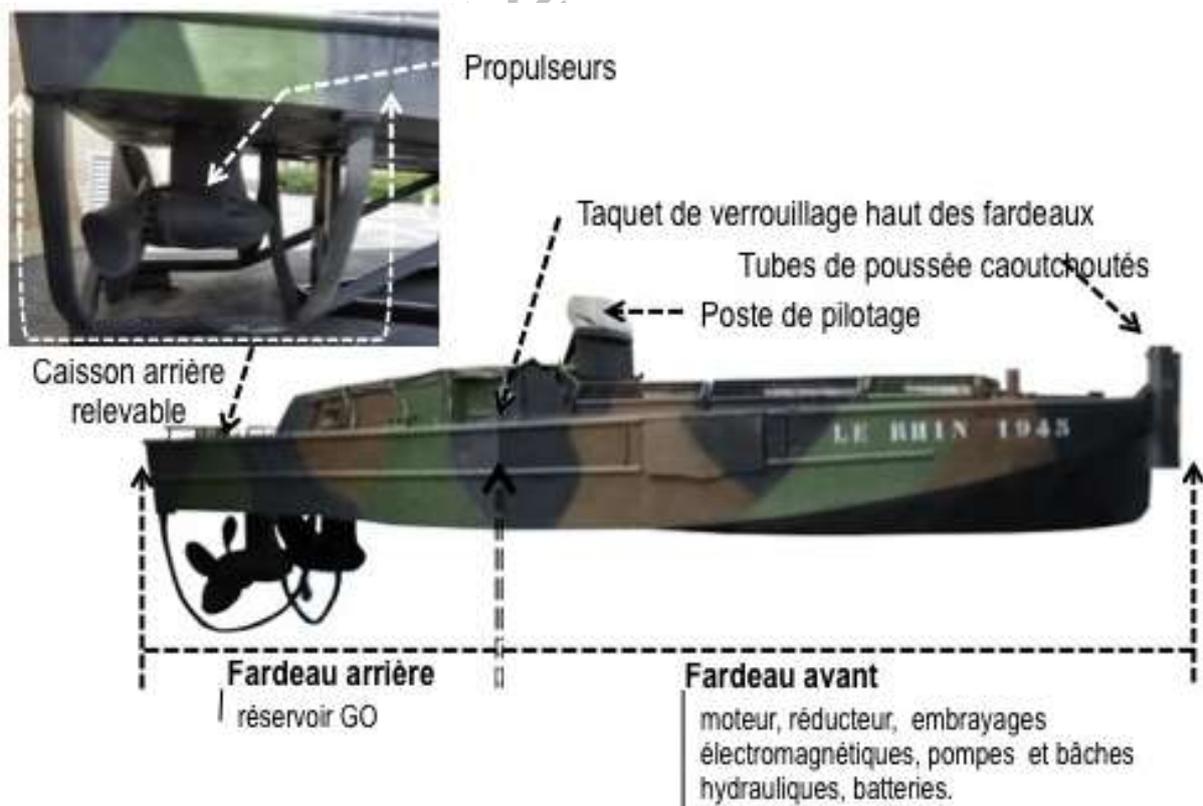
La vedette de pontage F1bis a doté les régiments du génie dans les années 1968 à 2014 pour pousser des supports flottants (bacs et éléments de ponts flottants) et assurer la sécurité des engins amphibies.



1 - Description de la vedette

La vedette F1 bis est construite en aluminium. Sécable en deux fardeaux, elle nécessite l'assistance d'une grue pour être assemblée et mise à l'eau. Son système de propulsion original lui assure une maniabilité exceptionnelle.

Le moteur diesel Deutz de 230 CV à refroidissement par air est couplé à deux propulseurs orientables sur 360° portant les hélices.



Le couplage est assuré par : un réducteur diviseur de puissance et deux circuits hydrauliques distincts bâbord et tribord avec embrayage électromagnétique, bêche hydraulique, une pompe hydraulique principale Volvo. L'orientation bras pousseurs ou l'inverseur hydraulique permettent de modifier quasi instantanément le sens de déplacement de la vedette.

Le relevage du caisson arrière qui porte les propulseurs permet de réduire le tirant d'eau à 60 cm. Cette opération est réalisée par l'action de pompes hydrauliques.

2 – Contexte historique

Dans les années 1960, le génie français qui utilisait des vedettes de pontage américaines de 19 et 27 pieds équipées d'un moteur à essence de 100 CV, souhaite les remplacer.

L'Établissement Technique d'Angers (ETAS) présente vers 1962 une première maquette avec un système de propulsion original. Adoptée en 1968 et fabriquée par l'Atelier de Tarbes (ATS), la vedette F1 allait être modifiée en modèle F1bis en 1972 avec le remplacement des pompes hydrauliques (de marque Jacotet sur la F1 par Volvo sur la F1bis).

Ces matériels ont équipé la compagnie d'appui du régiment du génie des divisions blindées (groupe vedettes) à raison de 2 vedettes par régiment .

En 2014, la vedette F2 d'appui aux franchissements, développée par la société CEFA, la remplace. La F2, d'une longueur de 7 m pour une masse de 6 tonnes, construite en aluminium en un seul fardeau, est disponible sans préparation et sans l'assistance d'une grue. La propulsion est réalisée par deux pump-jets Schottel alimentés par deux moteurs Cummins de 194 kW chacun, assurant une vitesse de 30 km/h. La vedette peut naviguer par hauts fonds (50 cm d'eau) avec une présence importance d'obstacles, ce qui lui donne une aptitude à intervenir lors de catastrophes naturelles comme les inondations.

3 – Caractéristiques techniques

longueur : 8,3m

largeur : 2,4m

masse totale : 4,7 tonnes

(fardeau avant : 2900 kg (F1) / 3000 kg (F1bis), fardeau arrière : 1800 kg)

coque en aluminium

propulsion : V10 diesel Deutz de 230cv

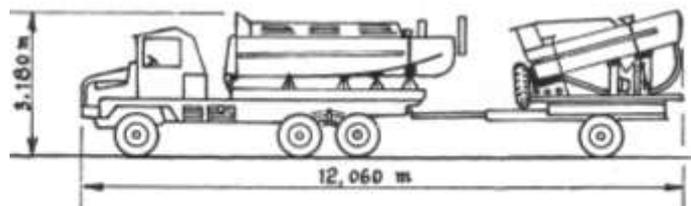
vitesse : environ 23km/h

tirant d'eau à l'arrêt : entre 0,5 et 1,2m (selon la hauteur du caisson).

La vedette F1 est transportée en deux fardeaux pour éviter un encombrement trop important et permettre l'utilisation des grues en service à cette époque.

Le fardeau avant est porté sur une plateforme de camion, le fardeau arrière sur une remorque télescopique.

Initialement le PL porteur était un SIMCA, remplacé par le Berliet GBC 8KT et, plus récemment, par le TRM 4000.



Largeur hors-tout : 2,490 m

La mise en œuvre nécessite d'approcher les deux fardeaux, de les verrouiller, puis de raccorder les flexibles hydrauliques et électriques des circuits de puissance des bras pousseurs.

Avec la participation de Guy Stefanini et le concours technique de l'adjudant-chef P. Houdebine.