

# L'«Anemos» est prêt

Le service de sauvetage sur le lac Léman est organisé en différentes sections sous l'égide de la Société Internationale de Sauvetage du Léman (SISL). Pour cette saison, la section Sauvetage Bellevue-Genthod a reçu un nouveau bateau de sauvetage «made in Switzerland».

 Lori Schüpbach

«Nous sommes plus que satisfaits de notre nouvel Anemos», déclare Fabien Cabezas, responsable des bateaux de Sauvetage Bellevue-Genthod. «Nous avons en particulier pu bénéficier de la bonne collaboration ainsi que de la grande expérience de Jacques et René Chavanne.» Le fruit de cette collaboration est actuellement suspendu et se balance paisiblement devant le hangar à bateaux de Bellevue, à quelques kilomètres de Genève. D'ici, on peut apercevoir par beau temps le jet d'eau et, un peu

plus à l'est, le mont Blanc en arrière-plan. Le hangar à bateaux de Sauvetage Bellevue-Genthod se trouve dans un lieu chargé d'histoire: appartenant autrefois à la famille Rothschild, la baronne Julie de Rothschild y a fait construire en 1876 le premier «Gitana». Ce bateau à vapeur de 24 mètres de long a établi un nouveau record de vitesse de 20,5 nœuds sur le lac Léman et a été à l'origine de la tradition des yachts Gitana de la famille Rothschild.

## Environ 3000 heures de travail

Pour leur nouveau bateau de sauvetage, Fabien Cabezas et ses collègues se sont mis en quête d'un bateau en aluminium équipé d'une motorisation hors-bord. «Suite notamment aux bonnes expériences de nos collègues de Sauvetage La Belotte-Bellerive, nous sommes rapidement entrés en contact avec le chantier naval Chavanne», raconte Fabien Cabezas, qui travaille pour les sapeurs-pompiers professionnels de Genève, mais passe la majeure partie de son temps libre au hangar à bateaux de Bellevue. La qualité de l'offre ainsi que la communication simple et directe de Chavanne ont constitué des facteurs déterminants dans le choix du chantier naval. Sans oublier bien sûr l'envie de contribuer à la création de valeur en Suisse par le biais d'un nouveau bateau.

Portant la désignation de modèle Workstyle 1100 Rescue Outboard, l'Anemos a également représenté une commande formidable pour Chavanne Yacht & Bootswerft. «Un bateau de ce type nous occupe pratiquement toute une année», explique René Chavanne. Polymécanicien de formation, il travaille depuis bientôt 20 ans dans l'entreprise de son père et décrit la construction d'un tel bateau comme un processus continu: «Nous ne procédons pas en suivant des plans de construction prédéfinis. Il est donc important que le client sache ce qu'il veut et qu'il fasse part de ses idées au fur et à mesure. Nous nous chargeons ensuite de la mise en œuvre», explique-t-il, avant d'ajouter qu'une telle flexibilité ainsi que



le fait de pouvoir apporter des idées en continu se révèlent également motivants pour les collaborateurs.

L'Anemos mesure 11,99 mètres de long et 3,20 mètres de large, plateforme comprise. Avec des réservoirs à moitié pleins, il pèse un peu plus de 5,5 tonnes. Il est motorisé par deux XTO 425 de Yamaha – une configuration qui a pu être autorisée



01

01 Lors d'un essai, nous avons noté une vitesse de pointe d'un peu plus de 75 km/h. Le chantier naval a même atteint plus de 90 km/h avec le bateau vide et une carène propre.

02 Les portes situées de part et d'autre du bordé facilitent les opérations de sauvetage de personnes tombées à l'eau.



- 01 Afin de faciliter le travail et de garantir la sécurité, la plateforme arrière est fermée derrière les deux moteurs hors-bord.
- 02 Le «Bacouni» est le bateau de sauvetage de La Belotte-Bellerive et a également été construit par Chavanne Yacht & Bootswerft.
- 03 L'importateur de Yamaha Marc Spiegl (à gauche) et René Chavanne dans la cabine de l'«Anemos».



01



02



03

pour la première fois en Suisse. Les 850 cv au total sont contrôlés numériquement: aussi bien le changement de vitesse et l'accélération que la commande sont entièrement électriques.


#### Des solutions spécifiques

La carène de l'Anemos est construite en aluminium de 8 mm d'épaisseur, les bordés de 7 mm d'épaisseur, et les membrures et les serres de 5 ou 6 mm. «Le choix des plaques d'aluminium adaptées est, d'une part, une question d'expérience et constitue, d'autre part, toujours un compromis. Nous donnons une garantie de 10 ans sur la coque du bateau – il est donc dans notre propre intérêt de la construire de manière suffisamment solide. D'un autre côté, une plaque d'un millimètre d'épaisseur supplémentaire pèse 2,7 kilogrammes de plus par mètre carré – il est donc également important de ne pas construire trop épais», explique René Chavanne.

La superstructure avec la cabine verrouillable est elle aussi construite en aluminium. Prolongé vers l'arrière, le toit de la cabine protège une partie du grand pont arrière du vent et des intempéries. «Le toit de la cabine et, notamment, les fenêtres constituent un bon exemple de l'excellente collaboration dont

on a pu bénéficier», dit Fabien Cabezas. «Il était important pour nous que le conducteur ait une vue panoramique aussi illimitée que possible, et donc une bonne vue d'ensemble. Les premiers plans de construction prévoient encore une sorte de montant B, mais le chantier naval a finalement pu y renoncer.»

Un autre exemple est la position du conducteur à bâbord. «Si le volant se trouve à tribord de la cabine, on perd passablement de place parce qu'il faut encore prévoir de la place pour le levier de vitesses à droite. Le pilote et le copilote se retrouvent alors à l'étroit», explique René Chavanne.

D'autres détails pratiques et développés par le chantier naval lui-même concernent la construction des sièges, les espaces de rangement, le winch électrique à la proue, les portes latérales de chaque côté du bordé ainsi que le guidage des câbles des instruments sur le toit de la cabine vers l'intérieur du bateau. «De tels détails n'apparaissent parfois qu'en cours de construction et souvent en s'entretenant avec le client», précise René Chavanne. Étant donné qu'il n'existe pas de solution standard pour ces détails, il s'agit toujours d'un travail sur mesure. Et étant donné que la recherche stimule souvent la créativité, cela donne parfois lieu à de nouvelles approches. «Par exemple pour l'éclairage du pont arrière: alors que l'extinction retardée des lumières est chose standard sur les voitures, nous l'avons repris pour l'Anemos. Lorsque les sauveteurs retournent à leur place à la tombée de la nuit et amarrent le bateau, l'éclairage reste ainsi allumé pendant un certain temps, même après l'avoir éteint. Ce qui permet à tout le monde de débarquer en toute sécurité.» Un autre détail qui, comme tant d'autres, fait montre de la qualité suisse – non seulement dans l'exécution, mais aussi dans la conception. 

[www.sisl.ch](http://www.sisl.ch)  
[www.chavanne-yachten.ch](http://www.chavanne-yachten.ch)

# marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch  
 Ralligweg 10  
 3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
[marina@marina.ch](mailto:marina@marina.ch)  
[www.marina.ch](http://www.marina.ch)  
 Service des abonnements:  
 Tél. 031 300 62 56