

Abeille-Languedoc et Abeille-Flandre :

Les plus puissants du monde



ABEILLE FLANDRE 1978

Les Abeilles

ABEILLE LANGUEDOC 1979

Les Abeilles

Construits par le chantier Ulstein Hatlo A/S, à Uisteinvik (Norvège) pour le compte de l'armement Neptun Transport and Marine Service A/B (Suède).

Abeille Flandre ex-Neptun Suecia, Abeille Languedoc ex-Neptun Gothia.

Francisés en 1979.

Affrétés depuis 1979 par la Marine Nationale pour assurer les opérations d'assistance dans les zones maritimes à fort trafic Bretagne/Manche.

Abeille Flandre basé à Brest,

Abeille Languedoc basé à Cherbourg.

L. 63,45 m L. pp. 55,10 m l. 14,40 m C. 7,30 m T.E. 7,00 m

P. L. 1 550 t J. B. 1 576 tx (*Abeille Languedoc* : 1 584 tx) J.N. 423 tx

1 treuil de remorquage Norwinch (400 t de charge statique), avec tambour d'une capacité de 1500 m de câble, de 70 mm, tension 150 t.

1 treuil à embrayage par friction de 1 500 m de câble à la tension constante de 1 10 t.

1 grue de 4 t Hydralift.

Propulsion : 4 moteurs Diesel quatre temps M.A.K. 8M453 AK, 8 cylindres en ligne.

2 hélices à pales orientables en tuyères Liaaen entraînées chacune à 150 t/mn par deux moteurs, par l'intermédiaire d'un réducteur-jumeleur Lehmann & Stolterfoht GVA 1250 C avec embrayages pneumatiques.

Puissance : 4 x 2 350 kW (4 x 3.200 Cv)

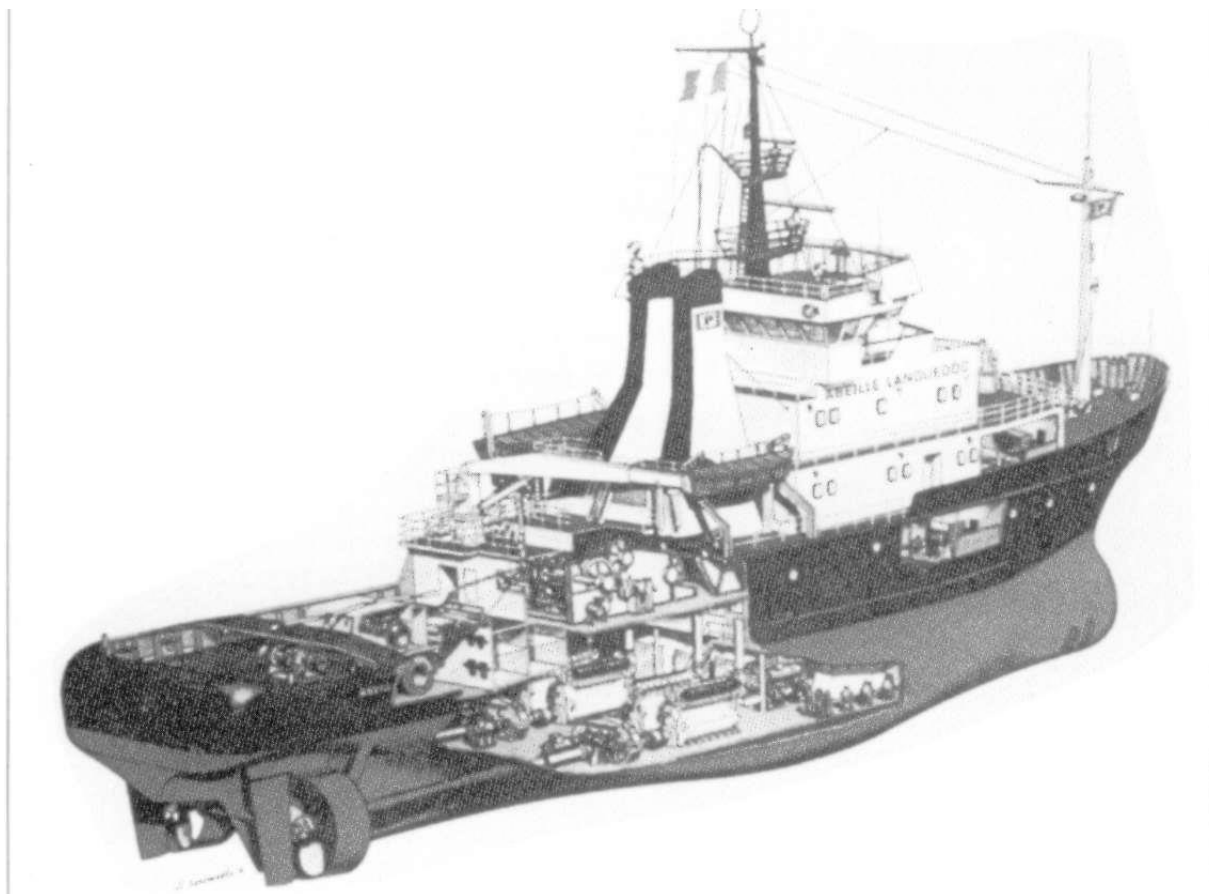
Vitesse : 17 nœuds

Traction au point fixe : 160 t.

2 propulseurs transversaux avant Ulstein de 350 Cv chacun.

Production d'électricité : 2 alternateurs attelés Siemens de 440 kVA chacun,

3 groupes Diesel-alternateurs Caterpillar D353TA/Siemens de 320 kVA chacun.



Construite en 1978 et livrée aux Suédois début 1979, cette unité de 23 000 CV, ainsi que son sister-ship *Abeille-Flandre* dont René Milon prend le commandement, a été étudiée pour le remorquage des plates-formes de forage, des transports sur barges de colis lourds, les remorquages transocéaniques et le sauvetage.

Toutes deux sont dotées des moyens les plus modernes en matière de navigation, d'assèchement, de renflouement, de sécurité et de confort.

Quatre moteurs diesel Atlas, deux lignes d'arbres avec deux hélices à pas variable tournant dans deux tuyères fixes, deux propulseurs d'étrave, une longueur de 64 mètres, une largeur de 14,40 mètres, un tirant d'eau maximum de 7,20 mètres, leur permettent une vitesse de 16 noeuds, une bonne manoeuvrabilité et surtout une traction au point fixe de plus de 160 tonnes.

Toutes ces caractéristiques font des *Abeilles-Languedoc et Flandre*, deux des quatre plus puissants remorqueurs de haute mer et de sauvetage actuellement en service dans le monde.

Abeille-Languedoc et Abeille-Flandre

Deux super-remorqueurs pour super-pétroliers

La mise en station permanente à Brest de *l'Abeille-Normandie*, au lendemain de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz en 1978, s'est très vite avérée insuffisante pour garantir une protection efficace du littoral de la Manche.

Un remorqueur ne pouvait à lui seul assurer les interventions de la pointe de Bretagne au pas de Calais. De plus, malgré ses 120 tonnes de traction, *l'Abeille-Normandie* était trop faible pour écarter de la côte des pétroliers de 300 000 à 550 000 tonnes, pourtant nombreux à naviguer au large des côtes bretonnes. L'État décida donc de baser deux remorqueurs plus puissants, l'un à Brest, l'autre à Cherbourg.

Une fois encore, la mission fut confiée à la Société les Abeilles-International qui, après de nombreux contacts avec diverses sociétés étrangères de remorquage, passa un contrat avec la société suédoise Neptun. Cette société s'engagea à louer aux Abeilles-International deux superremorqueurs qui seraient armés par des équipages français. Une option d'achat des remorqueurs était prévue et la société française deviendrait propriétaire un an plus tard des deux navires. C'est ainsi qu'en août 1979, je quittai *l'Abeille-Normandie* peu après le sauvetage du Panmercury pour rallier Dunkerque avec quelques membres de mon équipage et prendre le commandement du Neptun Gothia devenu *Abeille-Languedoc*.



Abeille-Flandre à quai à Brest

Toujours prêts

A notre arrivée à Cherbourg le 1er septembre, nous nous mettons immédiatement à la disposition du préfet maritime, l'amiral Chaline, qui nous rend visite dès l'accostage. Les termes du contrat n'ont pas changé: le remorqueur est aux ordres du préfet maritime pour répondre à toute demande d'assistance et à des missions de surveillance du trafic au large.

Les hommes embarquent pour une durée de cinquante jours, assurant en permanence la veille radio, la sécurité et la maintenance du navire et du matériel.

A quai, comme le remorqueur est susceptible d'appareiller dans les dix minutes qui suivent un appel de détresse, les sorties à terre sont limitées non seulement en temps, mais aussi

en nombre et ne se font qu'avec une radio portative pour garder un contact permanent avec le bord. Lorsque le vent dépasse force 5 au sémaphore du cap de la Hague ou que la visibilité est inférieure à 1000 mètres, le remorqueur doit quitter le quai et patrouiller au large de la presqu'île du Cotentin, ou aux Casquets, à proximité de la zone de séparation du trafic.



Les deux bâtiments de ce type, appartenant à l'armement "Abeilles International" sont affrétés par la Marine nationale :

- l'**Abeille Flandre**, basé à Brest;
- l'**Abeille Languedoc**, basé à Cherbourg.

Depuis 1978, ils sont chargés d'assurer la sécurité au large des côtes de Bretagne et du Cotentin.