

# Architecture navale

Connaissance et pratique

Edition 2005

SAVOIR-FAIRE DE L'ARCHITECTURE ÉDITIONS  
DE  
LA  
VILLETTE

Les Editions de la Villette prient les lecteurs et les auteurs de bien vouloir excuser les erreurs et omissions constatées malencontreusement après l'impression du livre. Ils trouveront ci-après les principales corrections à y apporter.

## ERRATA

**p.66** - légende 1<sup>ère</sup> illustration : lire « étude IRCN publiée par l'ATMA (voir note <sup>(23)</sup> p.468) » au lieu de « étude IRCN/ATMA »

**p.100** - 1<sup>ère</sup> colonne 6<sup>ème</sup> ligne : dans la formule, lire  $r_v/\delta$  au lieu de  $rF/\delta$ , soit  $R/\Delta = r/\delta - r_v/\delta + R_v/\Delta$

**p.113** - légende photo, renvoi : lire **p.328** au lieu de 276

**p.116** - 2<sup>ème</sup> col., au milieu du paragraphe en retrait, lire  $f = 13 / \sqrt[3]{10} = 6$

**p.124** - légende : lire « de part et d'autre du vertical<sub>l</sub> » (c'est-à-dire « de part et d'autre de la vue transversale » cf. p.104), au lieu de « de part et d'autre d'une verticale », puis **Plans Dominique Paulet** au lieu de Dominique Presles.

**p.223** - fin du dernier paragraphe : lire « y compris parfois sa participation » au lieu de « et même en participant »

**p.251** - 2<sup>ème</sup> col. 5<sup>ème</sup> ligne, renvoi : lire **p.55** au lieu de 48

**p.254** - 2<sup>ème</sup> col. 6<sup>ème</sup> ligne, renvoi : lire **p.261** au lieu de 253

**p.255** - 2<sup>ème</sup> col. 16<sup>ème</sup> ligne : lire « en arrière de l'avant de la flottaison » au lieu de « en partant de la flottaison »

**p.276** - 2<sup>ème</sup> col. 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> lignes : distinguer **1 de l** ( $l = l$ ).

**p.287** - 1<sup>ère</sup> col. à 3 lignes du bas, renvoi : lire **pp.62-64** au lieu de 112

**p.332** - 1<sup>ère</sup> col. 14<sup>ème</sup> ligne, renvoi : lire **p.307** au lieu de 457

**p.333** - 1<sup>ère</sup> col. 12<sup>ème</sup> ligne : renvoi : lire **p.331** au lieu de 278

**p.334** - Résistance résiduaire  $R_r/\Delta$  : **sur le graphique les indications des courbes  $\nabla/L^3 = 0,005$  et  $0,012$  sont inversées ; effectuer impérativement la correction correspondante pour utiliser ce graphique**

**p.335** - première cellule du deuxième tableau, lire  $V/\sqrt{g \times \nabla^{1/3}}$  au lieu de  $V/\sqrt{g \times L^{1/3}}$

**p.346** - 1<sup>ère</sup> col. à 7 lignes du bas, renvoi : lire **p.359** au lieu de 361

**p.391** - 2<sup>ème</sup> col. à 6 lignes du bas, renvoi : lire **p.385** au lieu de 191

**p.445** - Annexe A, dernier paragraphe, manque renvoi <sup>(1)</sup> à la note de la p.471

**p.456** - Annexe E, fin du paragraphe d'entête, renvoi : lire **p.328** au lieu de 331

**p.465** - légende : lire « profil » au lieu de « profilé »

**p.468** - notes (11) : lire « Charles Baudouin » au lieu de « Chapitre Baudouin »,

(17) : lire « cf. (15) » au lieu de « cf. (11) »

**Remarque générale sur les renvois de pages** – Seuls ont été signalés ci-dessus les principaux renvois nécessitant une correction pour la bonne compréhension du texte. D'autres pour lesquels le numéro indiqué peut être celui de la page immédiatement précédente ou suivante n'ont pas été mentionnés.

## ADDENDA

**Pour une meilleure compréhension des illustrations**, les textes suivants sont à ajouter en complément des légendes :

**p.120** - « En plus d'illustrations présentées par ailleurs, quelques exemples choisis (de façon arbitraire) montrent dans les pages qui suivent l'extrême diversité des formes de carènes : « du plus petit engin flottant au plus grand navire ... tous ont au moins en commun d'être des corps flottants », soumis à ce titre aux mêmes lois de l'hydrostatique et de l'hydrodynamique. **Parmi elles, les voiliers présentent la singularité de devoir être étudiés et dessinés pour naviguer aussi bien sous fortes inclinaisons transversales (gîte) que droits.** Les plans des pages 122-123 et 124-125 permettent d'apprécier l'évolution des formes d'un navire de charge en un siècle d'intervalle. Ceux des pages 130-131 et 132-133, les différences entre deux formes hydroplanantes ... »

**pp.226-227** - « Ces plan et images 3D sont extraits de fichiers informatiques qui seront directement utilisés pour la découpe numérique des pièces qu'ils représentent. »

**pp.242-243-244** - « Le Bâtiment de Projection et de Commandement (BPC) *Mistral* est un porte-hélicoptères d'assaut pouvant embarquer jusqu'à 16 hélicoptères *NH90* ou *Tigre*, 4 chalands de transport de matériel (radier de 885m<sup>2</sup>) et, sur 2650m<sup>2</sup> de pont, 40 chars *Leclerc* ou véhicules d'infanterie pour participer à des opérations aéromobiles à partir de la mer. Il dispose d'un hôpital de plus de 50 lits doté de 2 blocs opératoires. Enfin, il peut servir de bâtiment de commandement. Ce navire a la particularité d'avoir été construit sur différents sites en plusieurs blocs dont 2 principaux, acheminés puis assemblés (à Brest) pour l'achèvement du navire par la DCN. Dimensions et caractéristiques principales : longueur hors-tout : 199m., largeur 32m., creux 6.20m., déplacement en charge 21500t., propulsion Pods 2x7 MW alimentés par une usine électrique composée de 4 diesels-alternateurs de 6.2 MW, vitesse 18.8 nœuds, équipage 160 personnes + 450 passagers (jusqu'à 900 pour une courte durée).»

**pp.246-247** - « Le *Pourquoi Pas ?* est un navire polyvalent construit en partenariat entre la Marine Nationale et l'Ifremer. Armé par Génavir, il est destiné à effectuer des missions d'hydrographie, hauturière ou côtière, de géosciences, d'océanographie physique, chimique et biologique et à mettre en œuvre les équipements scientifiques de l'Ifremer. Dimensions et caractéristiques principales : longueur hors-tout 107.60m., largeur 20m. tirant d'eau maxi 6.90m., déplacement maxi 6600t., propulsion diesel électrique associée à un système de positionnement dynamique, vitesse 14.5 nœuds, équipage 18 à 33 personnes + 40 scientifiques.»