

ACORAM

ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RÉSERVE DE LA MARINE NATIONALE

SECTION DE SAINT-MALO / RENNES



Site ACORAM : <http://www.acoram.fr>

29 avril 2021

Président :	C.F. (H) Antoine Virenque	06 72 34 01 42	section.saintmalo@acoram.fr
Vice-président :	C.F. (H) Claude-Henri Ronin	06 07 03 35 25	chr.1@laposte.net
Vice-président :	E.V.1 (H) Bernard Metzler	06 14 59 63 68	bmetzler@wanadoo.fr
Secrétaire :	C.F. (H) Alfred Joël Le Gourrière	06 31 10 44 87	ajlg2@orange.fr
Trésorier :	C.C. (H) Yves Pauthier	06 77 22 31 22	yves.pauthier@orange.fr
Coopérative :	C.F. (H) Loïc Coulbeaux	02 99 88 34 62	louis.coulbeaux@yahoo.com
Logistique :	E.V.1 (H) Jean-François Nottin	02 99 88 14 25	jean-francois.nottin@orange.fr

In memoriam

Nous avons le regret de vous faire part du décès de Madame Jeannine Iggabel survenu le 19 avril 2021 dans sa 94^{ème} année.

Membre associé de l'Acoram, elle était veuve du capitaine de corvette Albert Iggabel.

Nous présentons nos sincères condoléances à sa famille.

Rappel de cotisation

Vous êtes nombreux à nous avoir adressé votre cotisation pour 2021. Par ailleurs le siège parisien vous a envoyé les reçus fiscaux pour la cotisation 2020. Le montant pour 2021 est le même que 2020, soit 50 euros (24 euros pour les veuves, les moins de 35 ans et les nouveaux adhérents pendant deux ans).

Chèques, à l'ordre de l'ACORAM, à envoyer à Yves Pauthier, 45 rue Nicolas Bouvier 35400 Saint-Malo.

Elections au conseil d'administration national

Avec le dernier numéro de Marine Acoram vous avez reçu le bulletin de vote et l'enveloppe à retourner au siège pour réception **au plus tard le 20 mai**.

Bien noter la nouvelle adresse du siège: 118 rue Saint-Dominique 75007 Paris.

Nous vous adresserons prochainement les fiches des candidats.

Plus de canal !

Je naviguais comme lieutenant sur le cargo *Moonie* des Messageries Maritimes qui desservait alors la ligne de l'Asie du Sud-Est.

Si mes souvenirs sont exacts nous avons appareillé de Marseille le 1^{er} juin 1967 à destination de Djibouti, puis la Malaisie et les autres pays du Sud-Est asiatique. Comme très fréquemment les relations étaient tendues entre Israël et l'Égypte, mais cette situation assez courante ne nous émut guère. Toutefois le blocus du détroit de Tiran par l'Égypte interdisant l'entrée du golfe d'Aqaba et l'accès au port d'Eilat était considéré par Israël comme un casus belli.



Traversée habituelle sans aucun fait marquant autre que le passage du détroit de Messine et son tourbillon de Charybde, toujours impressionnant quelle que soit la taille du navire.

A l'approche des côtes égyptiennes le 5 juin nous sommes reconnus de près par des avions militaires nous survolant à très basse altitude. Les nouvelles deviennent alarmantes et le commandant décide de mouiller sur des fonds d'une trentaine de mètres en dehors des eaux territoriales pour attendre l'évolution des événements.

Régulièrement survolés par des avions militaires nous restons ainsi 48 h au mouillage.

Convaincue, à juste titre, que la situation n'est pas près de se débloquer, la compagnie nous ordonne alors de "faire le tour" pour rejoindre la Malaisie.

Insuffisamment pourvus en cartes, ce qui est une anomalie les navires long-courriers devant disposer de cartes permettant de faire face à toutes les situations, nous sommes livrés du complément en rade de Casablanca avant de mettre le Cap sur Dakar. Heureusement nous y sommes parmi les tout premiers navires déroutés ce qui nous permet de mazouter sans délai et de repartir après quelques heures seulement.

C'est mon premier passage du Cap de Bonne Espérance !

Nous mouillons à Penang 42 jours après avoir quitté Marseille.

Pour l'anecdote, les vivres frais que nous avons à bord et destinés à Djibouti feront tout notre périple et ne seront débarqués qu'à notre retour à Marseille le 30 octobre.

Le cargo *Sindh* également des Messageries Maritimes, sister-ship du *Moonie* revenant d'Asie était dans le convoi qui est resté bloqué dans le lac Amer.

Après y avoir assuré le maintien d'un équipage réduit pendant plusieurs années, la Compagnie a fait abandon du navire et de sa cargaison aux assureurs en août 1970.

Aussitôt revendu par les assureurs, il recommence à naviguer en 1975 à sa sortie du canal sous le nom de *Badr* pour une compagnie saoudienne.

Cette guerre des 6 jours ne constitue qu'un incident parmi d'autres dans l'histoire du canal de Suez :

1956 nationalisation du canal par le colonel Nasser et expédition franco-anglaise de Suez en octobre et novembre, le trafic est interrompu quelques mois avant de reprendre après l'arrivée de pilotes des pays de l'Est ;

1967 guerre des 6 jours ;

1973 guerre du Kippour ;

1975 à la demande du gouvernement égyptien le BSL *Loire* et les chasseurs de mines *Calliope* et *Cérès* ainsi que l'*Ajonc*, bâtiment-base des plongeurs démineurs, participent au déminage du canal en novembre et décembre 1974 avec des unités américaines, britanniques et russes (45 500 mines détruites) et le canal ouvre à nouveau le 5 juin.

Mais le trafic maritime s'est adapté, la route du Cap est devenue la norme et la taille des tankers n'a cessé de croître pour minimiser l'impact de l'allongement de la route.

Le canal devra se transformer pour retrouver son rôle essentiel de lien entre la Méditerranée et l'Océan Indien.

Yves Pauthier

L'AVARIE COMMUNE.

Depuis l'Antiquité, il est apparu qu'en matière de transport maritime on distinguait d'une part le marin qui conduit le navire parce qu'il a la connaissance de l'art de naviguer et le propriétaire de la marchandise qui est redevable au marin de la bonne remise de son bien dans le port de destination. D'où de ce point de vue la notion de solidarité entre les parties s'est rapidement imposée.

Il s'est agit, dans la construction progressive du Droit Maritime, de faire naître une communauté d'intérêts entre l'armateur et le chargeur .

Typiquement si le navire allait à la côte par suite de mauvais temps, le capitaine pouvait déclarer son navire en avarie commune lui permettant d'alléger une partie des marchandises pour remettre le bateau à l'eau et sauver ainsi l'essentiel de l'expédition.

« Il y a acte d'avarie commune quand quelque dépense ou sacrifice extraordinaire est fait volontairement et raisonnablement en temps de péril, dans le but de protéger les biens mis en danger dans une même expédition maritime ».

L'intérêt commun réside dans la sécurité du navire, de la cargaison et du fret.

Aujourd'hui si le principe demeure la réalité est évidemment plus complexe : en cas de déclaration d'avarie commune, il s'agit de faire en sorte que chaque propriétaire des marchandises embarquées participe aux pertes (sous des formes très diverses) au prorata des valeurs respectives ainsi qu'éventuellement dans le règlement des frais d'assistance. Le dossier peut se compliquer si la faute du capitaine est prouvée intentionnelle ou non. Ce sera probablement le cas dans l'affaire récente du Canal de Suez.

Le règlement d'Avarie Commune a été codifié en 1950 dans les Règles d'York et d'Anvers amendées depuis à de nombreuses reprises. En droit français ces règles ont été codifiées dans le Code des Transports assez récemment par ailleurs, en 2010.

Claude-Henri Ronin

Un gros obstacle !

L'échouement de l'*Ever Given* dans le canal de Suez s'est bien terminé. Au total, la durée du blocage n'aura pas été très longue mais elle aura ouvert la porte à quelques réflexions.

La taille du mobile en question laisse rêveur : 400 mètres de long, 59 de large, 15,70 de tirant d'eau. Il faut propulser ce navire dans un boyau étroit en en conservant la totale maîtrise.

La navigation est organisée en convois d'une vingtaine de navires qui ne se croisent pas grâce à la réalisation d'une dérivation d'une trentaine de km.

En coupe, le canal a une profondeur de 22,50m sur 210m, la pente des rives étant de 4 pour 1 du côté ouest et 3 pour 1 du côté est.

La largeur « utile », à la profondeur de 11,50m, varie de 280 à 345m.

Les convois sont accompagnés de plusieurs remorqueurs. Par contre, ils n'ont pas, à ma connaissance, l'obligation de remorquage. A moins que, peut-être, pour certains types de navires....

Les convois circulent à 9 nœuds et les bateaux sont pilotés : 1 pilote de port à Suez et 1 à Port-Saïd et 2 pilotes du canal, sans parler des lamaneurs. Je pense que Gali-Gali est mort depuis longtemps et je ne suis pas certain que les marchands de cartes et de costumes soient toujours en exercice.

Pour revenir à quelque chose de plus sérieux, lorsqu'on fait avancer notre navire, il chasse l'eau qu'il va remplacer : apparition d'une « bulle » sur l'avant et écoulement de l'eau vers l'arrière. On imagine bien que si on est dans l'axe du canal, l'eau va s'écouler également des deux côtés. Par contre, si pour une raison quelconque, la symétrie de l'ensemble est détruite, il va se former du côté le plus large, un coin d'eau, d'autant plus important que vous irez plus vite et ce coin précipite le bateau dans la position de l'*Ever Given*.

Cette énorme caisse n'a aucun moyen de résister. Le talent du pilote et de ses hommes de barre est de réussir à tenir le bateau, le garder en mains en limitant les angles de barre et en anticipant tout événement. Dans le cas de qui nous occupe, avec un navire de 400m de long, 30m de fardage, le vent provoque une dérive que rien ne peut atténuer : si vous dérivez, vous allez compenser en créant le coin d'eau déjà évoqué qui va vous mettre au sec. De plus, le bateau peut très bien avoir à encaisser l'effet d'une rafale de vent sur une partie des œuvres vives et non plus la totalité, ce qui augmente encore la difficulté. Le tout, sans tenir compte de l'effet des petits fonds, des effets de berge. Bref, le désastre est tout proche....

Au total, ce passage est un événement risqué dans la vie du navire et malheureusement la question que l'on peut se poser n'est pas de savoir si un tel événement se reproduira mais quand il se reproduira. Cette quasi certitude est me semble-t-il la raison d'exister des nombreux remorqueurs qui accompagnent chaque convoi.

Alfred Joël Le Gourriérec

Souvenirs, souvenirs...

Souvenirs de l'escale sur rade de Port-Saïd avant d'engainer le canal: Venue de GALI GALI à bord

Mon dernier passage eut lieu au printemps 1979 sur le *Kerguelen* des Chargeurs Réunis

"Venant de Marseille et après avoir traversé le détroit de Messine (Sicile) où un bidon contenant courrier et quelques bouteilles et cigarettes fut "confié" aux pêcheurs qui s'y trouvaient... nous arrivions au bout de quelques jours en vue de Port-Saïd fin de matinée ou début d'après-midi... mouillage sur rade, visite des autorités pour la libre pratique... distribution obligatoire/habituelle de nombreuses cartouches de Marlboro d'où le nom de "Marlboro-canal".

Tout cela était nécessaire pour le bon déroulement du passage.

Le pilote de port nous amena au mouillage de formation du convoi avec départ prévu au plus tard 6h le lendemain matin...

Les canotiers firent hisser avec les grues du bord leurs deux canots et furent hébergés dans une des maisons-mâts.

Les accès château/passarelle étaient condamnés pour la sécurité...

Seul, GALI GALI pouvait y accéder... Je crois que c'était toujours le même personnage depuis mes passages des années 60... C'était une sorte de prestidigitateur bien connu et attendu par les habitués de la ligne d'Extrême-Orient.

Nous étions une bonne vingtaine à nous retrouver après le dîner au grand carré des officiers...

GALI GALI commença dans un assez bon Français par se présenter... tout en se promenant parmi nous... "Missiés... yé souis lé meilleur fakir dou canal..."

Rien dans les mains.... pas de cages ...pas de foulards, Il allait et venait en faisant de grands gestes..puis il s'assit..majestueusement... au milieu du carré avec un carton de bières vide.

Grand silence... sauf les groupes qui ronronnaient dans la machine....et tout à coup nous entendîmes "cui cui cui"...

et des réactions de surprise... des dizaines de poussins apparurent par l'ouverture des chemises, des shorts... sortirent des poches etc.

GALI GALI tout sourire fit la "quête" avec son carton pour récupérer les "bestioles"... puis il fit disparaître des objets personnels retrouvés par hasard dans les poches de ceux qu'il désignait... de nombreux tours de passe-passe se succédèrent .

Ce fut un bon intermède.

A 6h le pilote du canal embarqua... cap vers Ismaïlia, Suez, la Mer Rouge et Singapour...

" C'était une autre navigation!!!!"

Très loin du gigantisme "démoniaque" du temps "nouveau"

Charles Gallerne

La photo-quizz du mois d'avril 2021 :

Quel est ce sous-marin, sans marquage de coque ? dans l'écluse puis à quai, bassin Vauban?



La réponse du quizz du mois de mars :

Le 26 août 1968 les **chantiers ACM de Saint-Malo** lancent la **gabare de rade LA FIDELE** (type éponyme).

Elle sera mise en service à Brest sous le N° Y 751, le 10 juin 1969.

Trois bâtiments identiques seront construits pour la Marine Nationale dont 2 à St Malo. (La FIDELE et LA PRUDENTE mise en service le 27 juillet 1969)

Leurs missions principales étaient liées aux travaux portuaires.

*Déplacement : 446 tonnes / L: 43.50 m / l:10 m / TE : 2.80m / Equipage: 8 hommes
La Fidèle disparaîtra tragiquement le 30 avril 1997 au large de Cherbourg, suite à l'explosion des munitions périmées qu'elle transportait pour être détruites (5 victimes et 17 blessés).*