

SOCIETE MAZOUT TRANSPORT

PETROLIER

« C . I . P . »

CAPITAINE : PILLAUD

Voyage : Houston à La Pallice et Rouen
Avec pétrole et essence

REGLEMENT D'AVARIES COMMUNES

Avaries de gouvernail au large des Açores
Jet à la mer d'une partie de la cargaison
Assistance des vapeurs *Lumen* et *London Corporation*
Relâche à Punta-Delgada
Remorquage au Havre puis à Rouen (Décembre 1925 – Février 1926)

Experts Répartiteurs :
J. WILSON et E. AUDOUIN

Août 1927

Le S/S Pétrolier « C.I.P. » appartenant à la société Mazout-Transport est parti de Houston, Texas USA le 4 décembre 1925 à 06H30. Le navire gouverne mal et s'échoue plusieurs fois sur la berge pour laisser passer différents navires, puis prends le canal de Floride et le détroit de Providence pour faire route sur les Açores. Fort coup de vent dans la nuit du 14 décembre puis de nouveau le 18. Le 19 le navire tombe en travers, il est décelé une avarie de gouvernail avec des aiguillots cassés, la barre est calée avec des madriers et des filins. Le peak AR se remplit d'eau, Le temps force, la mer est énorme. Le CIP fait par TSF une demande d'assistance. Le London corporation se dérouté pour prendre en remorque le CIP , cette remorque est installée comme suit : notre remorque de fil d'acier en patte d'oie, sur la patte d'oie sont frappé trois maillons de chaîne puis la remorque du London Corporation après 15 MN de remorque lorsque Le London vient debout à la lame, la remorque casse. Le navire est alors libéré car il n'a pas d'autre remorque. Dans la nuit devant l'impossibilité de rentrer la remorque et la chaîne qui bat contre la coque, le tout est filé à la mer. Le 20 le CIP lance une nouvelle demande d'assistance Le pétrolier Lumen se dérouté et guidé par le radiogoniomètre du London Corporation arrive sur les lieux. La mer déjà montée de la veille devient énorme. On entend sur la coque des coups de béliers formidables, Le tube d'étambot est ébranlé, sa solidité compromise. Dans le peak le bordé est déchiré de chaque coté de l'étambot jusqu'au pont, les paquets de mer entrent.. Le 21 à 08H00 nous allégeons de 200 tx de mazout.

A 09H30, les Officiers exigent qu'une partie de la cargaison soit jetée à la mer, ils craignent l'invasion du compartiment machine, ils m'obligent sous peine de le faire eux même à vider les tanks 1 et 9. La tempête se maintient en furie avec mer énorme.

A 12H30 nous arrêtons le pompage, le temps se calme. Nous passons la remorque au Lumen à 16H30, elle casse aussitôt. Dans la nuit le temps s'embellit.

Le 22 à 3H00 le Lt. Rollando aperçoit un petit feu, nous reconnaissons une embarcation, nous recueillons et nous montons à bord l'équipage du MARIMA coulé depuis 48H00.

Le 22 deuxièmes tentatives de remorquage, sans succès. Il est alors décidé de procéder à l'installation d'un chemin de fer pour guider le secteur de la barre.

Troisième passage de remorque qui constituée de deux grelins, deux fils d'acier de remorque et quatre maillons de chaîne, elle casse à l'écubier.

Le 22 au soir notre installation sur la barre terminée nous mettons en route escorté par le Lumen pendant toute la journée du 23 ; Le 24 le temps fraîchi, le navire manque à gouverner, nous installons et nous hissons un foc sur l'avant, mais le navire reste en travers ou vent debout, nous mettons à la cap. Dérivé ainsi toute la journée et toute la nuit l'appareil souffre beaucoup, le vent soufflant en tempête et la mer grossissant très vite ;

le 25/12, le vent force du S.O. la mer est très grosse. Le 25 après midi Tout notre système de l'appareil à gouverner part au roulis le gouvernail bat, nous appelons tout l'équipage pour amarrer la barre, les hommes constamment debout tienne à la main les calages pendant que d'autres reprennent les amarrages en filins. Toute la nuit se passe à conserver malgré tout notre appareil contre les fureurs de la mer..

Le 26 ; le temps s'embellit J'en profite pour évacuer vers le Lumen les rescapés italiens du Marima qu'il est inutile de d'exposer à de nouveau dangers. L'idée maintenant est de marcher avec notre machine et de nous faire gouverner par le Lumen, mais la remorque casse. Le Lumen n'ayant plus de remorque nous quitte. Nous sommes à 45 milles dans le S.O. des îles Fayal et Pio vers lesquelles nous dérivons.

L'équipage machine installe un calage pour la barre, pouvant se transporter et se mettre à l'endroit opportun, il cale avec des madriers la vis de la barre à bras, Le 27 à 04H00, les circonstances semblent favorables. Je choisis trois excellents timoniers qui seuls feront la barre jusqu'au bout et nous mettons le cap sur Punta-Delgada Le 28 le Paquebot LIMA nous

veille par TSF et retransmets nos messages, à 08H00 nous sommes devant le port et à 08H30 nous prenons la remorque du remorqueur du port..

Dans ce port des expertises sont effectuées il en ressort que :

- L'étambot est cassé en trois endroits
- Des varangues sont ébranlées
- Le trou de jaumière est cassé
- La mèche du gouvernail est faussée
- La boîte à étoupe de la mèche est cassée
- Diverses autres avaries.

Des réparations provisoires sont faites sur place et le BV et les autorités locales autorisent le navire à reprendre la mer à la remorque le 12 janvier 1926.

Le navire appareille le 16/01 à la remorque des remorqueurs « Swartzee » et « Lauwnzee » de la maison SMIT de Rotterdam aux conditions « No Cure, no pay ».

Le 17/01 une voie d'eau est détectée dans la chambre des pompes AV. Des goussets de pieds de membrure et de porques sont dérivés, les rivets sont remplacés par des boulons et ceux de la coque qui causent voie d'eau sont épontillés.

Le 21 même problème dans la machine nous boulonnons et nous épontillons.

Beau temps jusqu'au Cap Finistère puis fortes tempêtes jusqu'en manche.

Le 30 janvier je reçois par TSF notre destination ROUEN.

Le 31 janvier nous reconnaissons les Casquets, Le lundi 1^{er} février nous mouillons sur rade du Havre à 12H00, après avoir largué nos deux remorqueurs.

Le mardi 2 février 1926 nous prenons les remorques de trois abeilles. Nous levons l'ancre à 10H10 et entrons dans le chenal à 10H45, le chef du pilotage en personne dans un petit vapeur nous guide de l'avant, nous mouillons à Yainville en rivière à la tombée de la nuit, nous appareillons quand la clarté vde la lune fait la nuit assez claire à 23H10, nous mouillons à Petit Couronne à 06H30 pour raccourcir les remorques. Nous entrons au bassin à pétrole à 08H00, la traversée en est délicate et nous sommes obligés de mouiller et de faire en arriere toute pour éviter un abordage avec le « New York ». Nous amarrons enfin à l'appontement de la CIP à 09H30 le 3 février 1926.

Après le déchargement, le navire fut remorqué à Rotterdam pour la somme de 3000£. Aucun chantier n'étant disponible en France, Il fut réparé et repris la mer.

NOTA : CIP, pétrolier de 9635 tonnes de port en lourd

Longueur hors tout ; 129 mètres

Largeur : 17,50 mètres

Tirants d'eau : 7,60 mètres

Machine à vapeur de 3500 CV

Chaudière à mazout

Construit aux chantiers de Normandie à Grand Quevilly et motorisé aux chantiers Penhouët de Saint Nazaire

Livré à son armateur MAZOUT-TRANSPORTS en décembre 1921

Désarmé aux Antilles pendant la seconde guerre mondiale, il fut réarmé en 1945 et navigua sous les couleurs de Mazout-Transports jusqu'à sa

démolition à Zeebrugge en 1953