

Bulletin de
L'ASSOCIATION DES AMIS DES CABLES SOUS
MARINS
de La Seyne/Mer
N° 2
SEPTEMBRE 1996

La Seyne sur mer le 3 Sept 96

Le mot du Président

Les vacances sont l'occasion pour certains de s'évader hors des sentiers battus. Quoique de nos jours pratiquement tout ce qu'on peut rêver ou imaginer dans le genre est proposé à prix fixe dans les magazines spécialisés. Philippe Eudes et Christian Delanis ont cette fois-ci, été sages et prudents. Vous trouverez ci après le compte rendu de leur participation à la 22 ème VOGALONGA de VENISE.

Les Câbliers sont également sortis de leur zones traditionnelles en allant travailler en mer Noire, mer Rouge et Océan Indien.

Georges Bourgoïn (plus de 80 ans à flots) s'intéresse aux débuts des câbles sous Marins, il nous entraîne à bord de la « Charente », navire à voiles et vapeur (machine de 800CV). Les « ordres pour la nuit » du Cdt sont toujours traditionnels, à part "voilure du temps" évidemment. Ce qui n'empêche pas les " incidents "

Nous poursuivons aussi l'examen du Journal de Bord de l'Alsace, commencé dans le bulletin précédent.

M.Roger Boyer Responsable d'Etablissement au Centre de Télécommunications Sous-marines de La Seyne annonce son départ à la retraite. C'est un ami de notre Association et nous lui souhaitons de nouvelles satisfactions dans ses prochaines activités.

Nous vous donnons rendez vous le 28 Septembre à 13 h00 à l'auberge de Pachoquin et vous demandons de remplir et retourner le bulletin de participation.

A.van Oudheusden

22ème VOGALONGA DE VENISE

9 h 00, ce dimanche 12 mai 1996, le coup de canon donne le départ de la 22ème édition de la VOGALONGA de Venise, devant la place San Marco. Cette grande manifestation nautique rassemble tous les types d'embarcations à propulsion musculaire : gondoles de régata, caorlinas, viperas, sandolos, mascaretas, etc ..., plus yoles de mer, canoës et tous types de kayaks. Aussi quelques originaux dans une pirogue de guerre thaïlandaise, très impressionnante avec son énorme éperon en tête de dragon et le son des tambours réglant la cadence. Au total, 975 bateaux et 3505 participants sur des embarcations de 1 à 19 rameurs. Le ciel, très bas, présage la pluie imminente.

Après l'immense "Hourra", chacun et chacune pousse énergiquement son aviron ou sa pagaie. Tel le départ du cross du Figaro, il faut partir vite vers le sud de l'Arsenal, premier rétrécissement du parcours, pour se dégager du gros de l'armada. Les 32 km du cheminement nous feront passer par les îles de Vignola, San Erasmo, San Francesco du désert (entièrement occupée par un monastère dont les moines participent à la VOGALONGA dans leur caorlina de service), Burano, Mazzorbo, Murano, pour finir dans le grand canal de Venise. L'esprit de compétition ne prévaut pas. Il n'existe pas de classement. Seule condition pour l'attestation de participation : effectuer le parcours en moins de 5 heures. Mais les applaudissements de la foule nombreuse stimulent les valeureux rameurs. La pluie se met à sévir à San Erasmo mais n'entame pas l'enthousiasme des "galériens" et l'immense "serpent de mer" coloré s'étire maintenant dans les chenaux balisés reliant les îles, sur plusieurs milles de long. L'organisation de cette manifestation, bien rodée, est présente tout au long du parcours pour parer à tout incident. Les bateaux de toutes les administrations sont mobilisés : ambulances de la Croix rouge, pompiers, gendarmerie (carabinieri), douanes, etc ...

Le vent Bora venant de l'Est, contrairement au dicton, ne chasse pas la pluie. Ces éléments redoublent, contre la route des bateaux pour décourager les rameurs. Au milieu du parcours, à l'île de Burano, la vaillance commençant à faiblir parmi quelques équipages, ceux-ci s'arrêtent quelques minutes pour se restaurer. A la sortie de Burano, la "nage" devient plus confortable puisque le vent passe sur l'arrière. La vue lointaine et diffuse de Venise stimule les énergies. L'armada maintenant dispersée, permet une détente de la vigilance quant aux risques d'abordages. Murano (réputée pour ses productions de verreries) traversée et l'Îlecimetièrre de San Michaelo, laissée à bâbord, l'entrée de Venise n'est plus qu'à quelques centaines de coups de pagaie.

Mais une dernière difficulté nous attend au nord de la sérénissime cité, où un méchant ressac perturbe la navigation des bateaux les moins bien défendus contre les vagues, en particulier ceux du type aviron olympique et veneta (embarcation ancienne de course de Venise, très basse et étroite). Une demi douzaine de celles-ci chavirent, promptement secourues par les sauveteurs postés à ce passage difficile.

Sitôt le canal di Cannaregio embouqué, le grand calme apaisant accueille les rameurs transpirants et salés. Quelques bouchons se forment avant le pont des Trois Arches, vite doublé par les kayaks manoeuvrants. Après le pont de Guglie, le Grand Canal s'ouvre à notre dernier effort. Les Vénitiens grands connaisseurs des activités "a vogar", ne sont pas avares d'encouragements sous la pluie redoublante. La ligne d'arrivée franchie, les participants reçoivent la médaille récompensant leurs efforts.

Parmi les nombreuses associations représentantes des différents pays, régions et villes d'Europe et aussi du Canada, des U.S.A., du Brésil et de la Chine, le "Canoë-Kayak 83" de SIX FOURS LES PLAGES est présent avec 6 sportifs dans 5 kayaks de mer, dont un biplace. Pour quatre d'entre nous c'est une première, mais William DESPREZ (71 ans) en est à sa quatrième édition !

La première embarcation à se présenter à l'arrivée est une "QUATORDESONA", menée par quatorze "bêtes", après ... 1 h 40 mn (sans doute le record historique). Dans leur kayak biplace bois-epoxy, les deux signataires ont effectué le parcours en 3 h 03 mn (une demi-heure de moins que le premier K1 du club de Six-Fours).

Malgré les mauvaises conditions climatiques du jour (qui ne se sont pas produites depuis douze ans), l'ambiance est toujours là. Et lorsqu'on parle d'ambiance, c'est un euphémisme.

Arrivederci al 1997, edizione numero 23 !

**Christian DELANIS
et Philippe EUDES**

P.S. - Nous tenons à donner ici un grand coup de chapeau aux francophiles Tito et Carmela PAMIO pour leur habituelle gentillesse et leur sens de l'accueil qui, une fois encore, n'ont pas fait défaut.

P.S.2 - Pour plus de précisions sur cette manifestation, consulter l'excellent article de 27 pages d'Antonio MAURO et les très belles photos de Michel THERISQUEL, publiés dans le "Chasse Marée" n° 31.

La "CHARENTE" un navire qui revient de loin ...

J'ai l'intention, bien entendu si cela vous intéresse, de vous entretenir de la création du Service des Câbles Sous Marins, du matériel, des opérations et des hommes de cette époque.

Mais auparavant, je souhaiterai vous conter les débuts de la « Charente » avant qu'elle ne devienne Câblier.

Il s'en est fallu de peu qu'elle ne sombre dès son premier voyage.

Nous étions en pleine guerre du Mexique. la Manne Impériale avait commandé en Angleterre, deux transports mixtes, la « Charente et « l'Indre ». Les deux navires sont amenés à Cherbourg le 26 Août 1862 où ils prennent leur armement. Après les essais à la mer, la « Charente », commandée par le Lt de Vaisseau Sireuil appareille le 31 Août pour Toulon. Ordres pour la nuit: »Route au O.1/4S.O. à partir de heures, voilure selon le temps, ne pas forcer la machine, je recommande la plus grande prudence à Monsieur l'Officier de quart à cause des hommes qui ne connaissent pas encore assez l'appareil moteur, ni la manoeuvre des voiles, bonne surveillance aux bossoirs et me faire prévenir de tout événement

Le voyage se poursuit par mer belle et bonne brise, sans incident.

Le 6 Septembre au large de Tarifa par mer belle et petite brise, la " Charente " est abordée par bâbord avant, par le vaisseau le « Fleurus » toutes voiles dehors, en route pour le Mexique.

D'après l'État Major, l'homme de barre devait être un novice, le choc fut effroyable. mature et gréement en bas, embarcations écrasées, cale et faux pont avant noyés : l' à pic sur l'avant laissait croire au naufrage; l'équipage paniqué se rua sur le « Fleurus ». L'émotion passée, chacun regagna son poste, la mature flottant le long du bord fut remontée sur le pont, les pompes d'épuisement mises en service, le navire n'accen'ua pas la gîte.

On lit dans « le Toulonnais » du 04 Octobre 1862 » : Il est assez probable que si la « Charente » n'avait pas été pourvue de cloisons étanches, on était forcé de l'effacer de la liste des bâtiments de la flotte, car elle aurait coulé à pic sans laisser trace de son passage

Le « Fleurus » avait quitté Alger le 9 Août, avec 340 Officiers, 1018 hommes de troupe, 36 chevaux et 8 voitures à destination de Vera Cruz, renforcer le Corps expéditionnaire. Ses avaries étaient sérieuses, la guibre écrasée, l'étrave enfoncée.

Les deux bateaux firent route de conserve sur Cadix, où les travaux provisoires de la « Charente » durèrent jusqu'au 5 Octobre.

Le « Fleurus » transféra troupes et matériel sur le « Wagram » et regagna Toulon après de sommaires consolidations.

Pendant les travaux le "Voodnan" navire Anglais, fit naufrage le long de la côte la « Charente » arma un canot et participa au sauvetage

Le gouvernement Anglais en remerciement fit remettre une paire de jumelles à M Cros» chirurgien major pour les soins donnés à trois matelots, une médaille d'or à M.Maze second Capitaine et des médailles d'argent aux six matelots qui constituaient l'équipage du canot.

Le navire appareilla pour Toulon le 5 Octobre et arriva 6 jours après et fut désarmé pour les réparations complémentaires.

Je ne sais rien des conclusions de la Commission d'enquête. Le Cdt Sireuil hospitalisé le 21 Octobre, décéda le 19 Novembre. Il avait dû avoir une sacré trouille.

Le Lt de Vaisseau Martin prit sa succession. Remis en état, le navire appareille le 26 Juin 1863, chargé de munitions pour le Mexique.

Beau temps jusqu'à Gibraltar où il compléta son charbon et ses vivres. Le 5 Juillet il escale à Santa Cruz de Tenerife. Durant la traversée, il dû considérablement ralentir sa vitesse, la pression aux chaudières diminuant sérieusement.

Le Maître Mécanicien en cette occasion fut sévèrement critiqué, on lit dans le Journal de bord " Maître Mécanicien sans intelligence et d'une incapacité sans exemple" . Malgré tout, sous voilure et Vapeur, il traversa l'Atlantique à vitesse de 8 à 9 noeuds et arriva à Fort de France le 20 Juillet, où les travaux accomplis à la machine ne révéleront rien d'anormal.

Départ le 24 Juillet pour St Jean d'Uloa, près de Vera Cruz où il mouille le 4 Août à l'abri de l'île de Sacrificios et débarqua une partie de ses munitions.

Route de retour le 29 Août avec des convalescents de l'infanterie de Marine et des prisonniers Mexicains dont l'un décéda le jour de l'appareillage.

A l'arrivée à Fort de France, il débarqua outre ses malades et les prisonniers, 9 membres de l'équipage atteints de la fièvre jaune, et le reste de ses munitions. Travaux d'entretien et révision de la machine qui donnait toujours des signes de faiblesse.

Après avoir chargé des douelles et cercles de barriques et 7 condamnés à mort. Il appareilla le 9 octobre. Les ennuis de pression à la chaudière le contraignant à retourner à Fort de France, où l'on découvrit la cause :

Pompes alimentaires corrodées et en très mauvais état. Les travaux de réfection durèrent jusqu'au 28 Octobre et il appareilla avec ses condamnés.

La route de retour fut sans histoire, par beau temps et à une vitesse moyenne de 10 noeuds.

Le 15 Novembre, arrivée à Santa Cruz au il charbonna et on enterra un condamné décédé en cours d'escale.

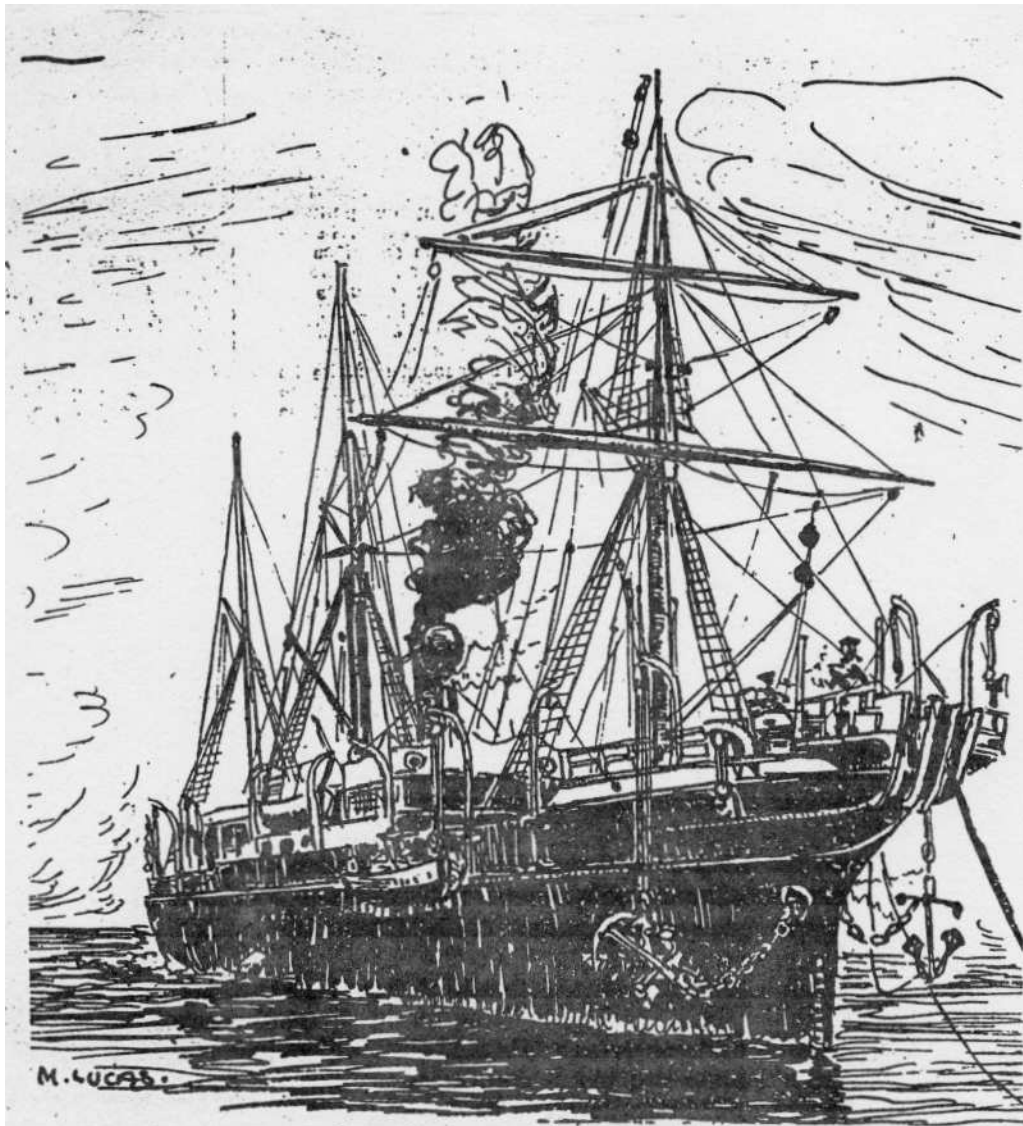
Route toujours par beau temps pour Toulon et arrivée le 26 Novembre.

Mise en quarantaine au Lazaret jusqu'au 19 Décembre suivi du désarmement du Navire pour un mois.

(Extrait des journaux de bord et de Navigation aux archives de la 3ème Région Maritime sous série 2c, fasc. V2c.549)

Le Navire fut prêté aux câbles sous marins par décret du 10 Décembre 1873. Transformé en Câblier il navigua jusqu'en 1931 et rendu à la Marine qui en fit un ponton à charbon, il devait disparaître au cours de la dernière guerre, dans les bombardements de Lorient en 1943. 80 ans à flot, c'est tout de même un bel exploit!

Georges Bourgoïn



Malgré les satellites, des câbles sous-marins pour les communications sont encore posés de par les mers et les océans. En France, les P.T.T. n'ont-ils pas mis récemment en service le câblier " Vercors ". Une activité toujours d'actualité. Ci-dessus, " croqué " par Maurice Lucas, l'un des premiers câbliers français : « La Charente s (1862-1921).

ALSACE (suite) Extrait du Journal de Bord par A. van Oudheusden

Après avoir goûté aux joies de l'épluchage des câbles télégraphiques pendant ce long séjour à Dakar. Opération destinée à la récupération du précieux cuivre et qui se perpétuera fort longtemps, en fait tant qu'il restera de ce câble en stock; l'Alsace appareille donc le 9Jv.41 pour Casablanca où il retrouve l'Arago 5 jours plus tard. Sans tarder, embarquement de câbles et de filins. La vedette et la chaloupe commencent la réparation des câbles microphoniques dans l'avant port et du 10 au 17 Février avec l'Alsace.

24 Février. Appareillage pour récupérer la chaîne du Lipari perdue dans le coup de vent de la semaine précédente. Opérations abandonnées au bout de 2 jours et 59 dragues! non sans avoir récupéré d'autres chaînes d'ancres et accroché le câble microphonique!

Les 6,7 et 10 Mars travaux sur le sus dit câble,

7 Avril. Le matelot timonier A.G. refuse d'armer à la godille l'embarcation assurant le service avec la jetée. Devant le second Capitaine (Mesnier) prétend ne pas savoir godiller mais refuse d'apprendre! Aggrave son cas en ne prenant pas son service de garde le lendemain à 16h00.

9 Avril. Le matelot timonier est débarqué disciplinairement par l'Administrateur de l'inscription Maritime et écope de 6 jours de prison ferme.

Patron M. débarqué le 5 Mars pour hospitalisation, rembarque le 22 Avril. Le lendemain retourne à l'hôpital chercher ses effets et en profite pour disparaître jusqu'au 27. Sa solde se verra réduite d'autant.

6 Mai. Engagement d'un canotier indigène au tarif de 45F/jour nourri (on suppose qu'il savait godiller.)

6 au 12 Mai. L'Arago sur dock. Une demi douzaine de matelots de l'Alsace lui est prêté en renfort pendant un mois.

3 Juin. Grève de l'Équipage qui réclame la solde Long Cours.

5 Juin. Un piquet de garde prêté par le Cuirassé Jean Bart arrive à bord et oblige les matelots à remettre leurs sacs dans les postes. L'Administrateur de l'Inscription Maritime vient à bord sermonner les matelots, puis interrogatoire individuel au carré des Officiers. Apparemment sans succès puisque 16 récalcitrants (tous Sénégalais) sont envoyés en prison sous escorte; suivis peu après par un 17ème pour insolence envers le Second Capitaine!

6 Juin. Le piquet de garde débarque.

7 Juin. Visite de l'Inspecteur Général Champeaud. 6 matelots sont libérés sur demande du Commandant, dont Fara Gomis N°3! (ce qui laisse entendre l'existence des N°1 et 2!)

20 Juin. 4 matelots supplémentaires sont libérés de prison et reprennent leur service.

16 Juillet. 6 matelots sont condamnés par le Tribunal Maritime Commercial de Casablanca à 4 mois de prison.

7 Novembre. Appareillage de l'Arago

21 Février 42. Le Delasalle rompt ses amarres du vent et tombe sur l' Alsace en lui créant des avaries légères. Il faut noter que le ressac l'hiver à Casablanca est assez gênant et occasionne des ruptures d'aussières et de fréquents changements de poste.

8 Juin. Appareillage pour Oran.

A suivre....

