

# SOUVENIRS ET TÉMOIGNAGES...



Photo 1 : itinéraire du Trans Arabian Pipeline (TAPLINE)

## IL ÉTAIT UNE FOIS...



Photo 2 : le "Caltex-Bayonne"

## un pilotin météo sur un pétrolier...

Il y a tout juste 60 ans, pendant l'été 1958, j'ai embarqué à 17 ans comme "Pilotin"<sup>1</sup> sur le pétrolier "Caltex Bayonne"<sup>2</sup> au départ du Bec D'Ambès (ancienne raffinerie Caltex située près de Bordeaux, au confluent de la Garonne et de la Dordogne).

Notre périple : pour chargement du pétrole, soit à Sidon au Liban, soit à Ras Tanura au Golfe Persique près de Bahrein, aux deux extrémités du "Tapline" (Trans Arabian Pipeline) avec des livraisons de produits à Brest, Ambes et Lavera.

À bord, le "statut" de pilotin m'a permis de pratiquer des activités très variées, entre autres :

- approche des métiers de la Marine Marchande, lors des "quarts" à la passerelle comme à la machine (local atteignant des températures de 60°C, gants obligatoires pour tenir les rambardes des "échelles", en buvant 20 litres d'eau par quart : ...),
- corrections des cartes marines « papier » à la main, pour des modifications de phares, d'épaves, de hauts fonds, 800 pendant mon séjour,
- tenue de la "Barre" traditionnelle au "Compas", sans pilote automatique de route,
- veille, de jour et de nuit, pour le repérage et le suivi des autres navires et objets flottants,

- mise à l'heure manuelle de toutes les pendules du bord à chaque changement de fuseau horaire, et tenue du livre officiel ad hoc,
- manipulation du sextant, et calcul du "point" quotidien de recalage à midi (pas encore de centrale à inertie ou de GPS ...),
- "dépannage" du radar du bord, un des premiers installés sur un navire de Marine Marchande. Sortant du lycée et avant la prépa, je n'avais aucune compétence en électronique. Mais, pas peu fier, j'ai résolu le problème en 48 heures (en testant l'une après l'autre ses lampes avec celles en réserve dans l'armoire...),
- et, pour l'anecdote, recherche de nouvelles "planques" indétectables lors des visites des douanes locales aux escales pour cigarettes et alcools (à l'époque, plus classiques que la drogue ...).



Photo 3 : pilotin à la barre

Enfin et surtout, la METEO, que le pétrolier, “*Navire sélectionné*”, n’exploitait pas précédemment par manque d’opérateur volontaire.

À l’initiative du *Commandant*<sup>3</sup> et avec l’aide du *Radio*, j’ai donc remis en service les relevés des données météo et leur communication au centre de collecte à travers le monde, le Centre Radio-maritime de Saint-Lys Radio<sup>4</sup> à proximité de Toulouse.

Ceci supposait deux prérequis :

- l’apprentissage du *Morse* niveau débutant (seul vecteur de communication fiable à l’époque), sous la responsabilité du *Radio* du bord avec le matériel dédié,
- l’assimilation des *consignes* (sur un fascicule de procédures de la Météorologie Nationale, avec un album de typologie et codification des nuages illustré par leurs photos en noir et blanc) ainsi qu’une “*boîte à outils*”, sommaire et limitée à un baromètre, un “*psychromètre crécelle*” et les abaques pour les calculs du taux d’humidité et de la direction du vent réel (fonction de celle du vent apparent et de celle du navire).

Je renvoie en nota la description détaillée par METMAR<sup>5</sup> du matériel mis à disposition des navires sélectionnés 40 ans plus tard, plus particulièrement du fameux *psychromètre* et de ses conditions d’usage.

Avouons qu’en 1958, ces spécifications n’étaient pas respectées à la lettre :

- la température de la mer était tout simplement relevée, dans la machine, sur le thermomètre de la prise d’eau de mer de refroidissement du condenseur,
- la vérification du 0° C de référence des thermomètres nécessitait de la “*glace fondante*”, plutôt réservée à bord au pastis ou au whisky.

Mes difficultés provenaient surtout de l’évaluation “pifométrique” de la hauteur et de la direction des vagues, ainsi que du choix de la nature des nuages d’après les photos du catalogue (27 types).

Et, pour évoquer le “*psychromètre crécelle*”, j’ai d’abord le souvenir de l’absence de gaine en mousseline du thermomètre dit « *mouillé* » (précédemment disparue en mer ?). Je la remplaçais par un morceau du coton hydrophile subtilisé à l’infirmier : mais celui-ci s’envolait souvent au vent ambiant, avant la mesure ou pendant la rotation de la crécelle, d’où la répétition fréquente des mesures avant de pouvoir utiliser



Photo 4 :  
*psychromètre  
crécelle*



Photo 5 : *radio à bord*

l’abaque. Quant à l’imbiber avec de l’eau distillée, réservée au petit labo de contrôle de la machine du navire ... L’eau provenant du “*bouilleur*” (distillateur de l’eau de mer, souvent déréglé ou en panne) me paraissait suffisante.

Cependant le pire est l’utilisation de cet engin en conditions défavorables de vent sérieux, et du roulis qui en résulte. Il s’agit de mesurer la température de l’air, donc obligatoirement à l’extérieur, en tentant de rester accroché, d’une main au bastingage, de l’autre à la poignée de la crécelle pour ne pas laisser tomber l’appareil à la mer. Il convenait en outre de le faire tourner d’un mouvement régulier pendant 2 minutes (et, bien sûr, à l’abri du rayonnement solaire direct, ou de celui du pont brûlant...), sachant que tout choc contre un obstacle, dans un mouvement imprévu, soit sur la monture métallique et son axe de rotation, soit sur les thermomètres à mercure en verre fragile, est évidemment néfaste.

N’ayant pas toujours la possibilité de regarder ma montre en même temps, je n’ai jamais garanti le référentiel des 120 secondes, la limite étant la conservation en bon état de mes deux poignets (et du psychromètre).

Je dois toutefois positiver la démarche : avant mes études d’ingénieur, l’usage intensif de la *crécelle* m’a permis d’appréhender, très physiquement, la combinaison aléatoire de mouvements linéaires, tournants et oscillatoires sur un navire, ce que ses utilisateurs *terriens* n’ont pas eu la chance de connaître !

Malgré ces difficultés et approximations, on peut admettre que, toujours obtenus par le même opérateur, les résultats des mesures et évaluations étaient cohérents (notamment pendant une dizaine de jours entre Mer Rouge, Océan Indien et Golfe Persique : température de l’eau de mer entre 32 et 35° C, de l’air entre 35 et 40° C jour et nuit et taux d’humidité jusqu’à 90 % !).

Quoi qu’il en soit, tous les résultats étaient codifiés, en 9 nombres de 5 chiffres chacun, transcrits sur un “*météogramme*” que je “*montais*” à la passerelle pour que le Radio en assure la transmission.

Les vacances devaient être effectuées toutes les 3 heures (en principe ...), ce qui demandait une adaptation des activités dans la journée et dans la nuit, plus facile pour un pilotin « horaire libre » que pour un marin sous contraintes. En compensation, une rémunération « à la tâche » était attribuée par la Météorologie Nationale à

l'observateur et au Radio. Pour moi, le tarif unitaire de 60 Francs correspondait à celui du paquet de Gauloises détachées à bord. C'est ainsi que j'ai commencé à fumer pendant certaines longues journées ou nuits de mer... (ce qui était autorisé sur le pont, à l'arrière de la cheminée).

Au débarquement, le Radio m'a remis 6 000 Francs (106 euros de 2017) pour les 100 "Obs" valides effectuées.

En complément, voici un extrait de mon "journal de bord" personnel, manuscrit de 163 pages que je rédigeais tous les jours, avec la copie du journal réglementaire. À défaut d'appareil photo, je dessinais les profils des côtes, les plans des mouillages et certaines installations du navire. Ce document garde la mémoire des événements, des circonstances, des lieux que je découvrais tout au long des 16 800 milles (32 000 km) parcourus en 1 335 heures de route (à 13 nœuds de moyenne), avec seulement 105 heures d'escales pour chargement/déchargement des produits.

Ci-dessous, la description « brute » de ma toute première expérience météo.

En conclusion de cette découverte de la "Météo à l'ancienne", je ne peux que recopier la dernière phrase de cette page, telle que je l'avais écrite, en clôture de la journée du 20/08/1958 :

**"Je suis surpris, et un peu fier, de constater qu'avec mes 45 chiffres transformés en "points-trait", je contribue un peu à l'établissement des prévisions !"** 🌈

JEAN-CLAUDE MARCIAQ

“ Mercredi 20 août 1958  
(Etape Ambes → Sidon/Liban)

À 8h30 nous sommes passés devant ALGER, éclairée par le soleil qui commençait à monter. C'est la troisième fois que nous croisons au large.

Après le déjeuner, je travaille le morse, puis je monte à la passerelle pour la leçon de « météo » avec le Lieutenant. Il faut se servir de 3 livres, de 3 larges tableaux, et d'un cahier spécial. On mesure, ou on évalue : pression, température, nuages, vagues, vents, etc ... Tous ces résultats sont « chiffrés ». On écrit ces nombres sur un « météogramme », que le radio transmet aussitôt à la station spécialisée. Le Bayonne est un des 60 bateaux sélectionnés par la Météo.

L'observateur gagne 60 frs par observation (1,06 euros de 2017). Le radio 26 frs (0,46 euros) pendant son quart, et 110 frs (1,94 euros) en dehors du quart. Aujourd'hui j'ai donc gagné 180 frs (3,18 euros), et le radio 246 rs (4,34 euros).

Pour faire le premier relevé en étant aidé, j'ai mis 3/4 d'heure. Ce qui est difficile, c'est de trouver le code exact correspondant à la mesure, car il faut communiquer 45 chiffres. De plus, certaines parties sont difficiles à évaluer : nature des nuages (il y en a 27 sortes), hauteur des vagues, vitesse du vent (car il faut tenir compte de la route et de la vitesse du bateau). ”

## NOTES

1. **PILOTIN.** Mon statut officiel : "Pilotin machine" = élève officier stagiaire.

Comment en suis-je arrivé là ? L'année précédente, en fin de classe de 1<sup>ère</sup>, j'avais participé à un concours sur dossier. Mon projet a été retenu par la Fondation CALTEX pour une bourse de "Voyage d'études économiques". Sujet proposé par la Chambre de Commerce de la Gironde : *la commercialisation du lait au Danemark*. Budget limité : d'où trajet Bordeaux – Copenhague et circulation au Danemark pour les enquêtes, en vélomoteur (« Bima » Peugeot). Ce type d'aventure, assez rare en 1957 pour un jeune de 16 ans, a fait l'objet de plusieurs articles dans les journaux danois et français (*Sud-Ouest, Progrès de Lyon, ...*).

Au retour, mon rapport a obtenu le 1<sup>er</sup> prix, avec comme « récompense » un voyage sur un pétrolier de la compagnie. Avant la rentrée de 1958 en prépa, une fois enregistré sur le « rôle du Quartier de Bordeaux », j'ai embarqué sur le « CALTEX BAYONNE » parmi un équipage d'une trentaine de personnes.

2. **CALTEX BAYONNE :** Pétrolier de type T2, de 16 000 tonnes. Construit en 1944, il a été « déconstruit » en 1968 (comme le Cuirassé Richelieu sur lequel j'ai passé 6 mois en 1965 à Brest...). Près de 500 T2 ont été construits aux USA entre 1940 et fin 1945, après Pearl Harbour (800 au total, comme les cargos « Liberty Ships »). Durée moyenne de construction d'un navire : 70 jours, record 33 jours ! C'étaient les plus grands pétroliers militaires de l'époque : longueur 160 m, propulsion turboélectrique jusqu'à 7 000 chevaux, vitesse 16 nœuds, autonomie 12 000 milles.

Cependant, ils n'étaient pas climatisés et présentaient une zone de fragilité au centre de la coque, particulièrement sensible à une longueur de houle de l'ordre de 160 m ... On savait que le risque était la rupture de la coque à son mitan, survenue sur plusieurs T2 ! Un autre risque dont on était également informés : les pirates, en particulier dans la zone de la dite "Côte des pirates", au nord de l'Océan Indien. Mais, différence essentielle avec les pratiques actuelles, en ce temps-là, seule les cargaisons, pétrole ou autres, intéressaient les pirates, et on ne trouvait plus trace des équipages. Aujourd'hui, l'humain prévaut : les otages ont a priori beaucoup plus de valeur que la cargaison ou le navire, si toutefois les négociations ne durent pas trop longtemps !...

3. Notre **COMMANDANT** venait d'être "débarqué" du groupe des pilotes français du Canal de SUEZ, (où il exerçait depuis plusieurs années), suite aux opérations franco-anglaises de 1956 et à la guerre des Six Jours de 1957. Le ressentiment contre les Français était encore très vif, exprimé sur les quais de PORT-SAÏD comme par les personnes montant à bord pour les manœuvres sur le Canal. À l'aller, en remplacement des Anglais et des Français, notre pilote était Bulgare, avec une connaissance de la « route » aussi approximative que de la langue anglaise ...

## 4. SAINT-LYS RADIO

J'emprunte, ci-dessous, quelques informations à un ouvrage récent (2015) que j'avais découvert lors d'une conférence du Musée de la Marine à Paris le 10/05/2017. Il peut intéresser les "anciens" en liaison professionnelle (ou géographique) avec ces "oreilles de la mer", connues de tous les marins, mais dont la plupart en ignoraient la localisation, on ne peut plus terrestre :

« Histoire des communications avec le monde de la mer.

*Saint-Lys Radio, Le Vernet Radio* »

Editions Art Culture Patrimoine,  
Centre culturel 31470 SAINT-LYS  
9,80 € + port 4,80 €.

“SAINT-LYS Radio”, créé en 1948 pour le trafic avec les navires, était composé d’un Centre récepteur à SAINT-LYS, et d’un Centre émetteur au VERNET, également près de TOULOUSE. Il a cessé de fonctionner en 1998. Il a assuré la radiotélégraphie morse manuelle dès le début, et jusqu’en 1996. La radiotéléphonie s’y ajouta, le radio-télex ensuite.

Pour la sécurité de la navigation, outre les cas d’urgence à bord (maladies, accidents et parfois détresse), il avait un quadruple rôle :

- recevoir des navires les radiotélégrammes météorologiques appelés « OBS », (observations faites à bord), adressés toutes les 3 heures à la Météorologie Nationale,
- diffuser deux fois par jour (matin et soir) deux bulletins météo, l’un pour l’Atlantique Est, l’autre pour la Méditerranée Occidentale. Cette diffusion, en morse et radio-télex, durait 20 minutes en morse !...
- diffuser des avis urgents fournis par le Service Hydrographique de la Marine « AVURNAV », ainsi que les avis de tempête de la Météorologie Nationale,
- diffuser des avertissements de navigation après les bulletins météos Atlantique sur 2 ou 3 émetteurs spéciaux.

C’était, à bord, le seul moyen permettant aux marins de communiquer avec leur famille, comme je l’ai utilisé en 1958 avec mes parents : le message (retranscrit à bord sur un formulaire similaire au télégramme de l’époque) était passé en morse par le radio. L’opérateur réception de SAINT-LYS l’imprimait aussitôt sur papier. Il était alors mis sous enveloppe, et posté (courrier PTT) au destinataire indiqué.

Il me faut néanmoins signaler une autre méthode, quoique conjoncturelle et locale, pour joindre les parents par courrier : la “*bouteille à la mer*”. Je l’ai pratiquée, comme d’autres membres de l’équipage qui m’avaient fourni le tuyau : au passage du Déroit de Messine, une enveloppe enroulée glissée dans le goulot avec une vingtaine de cigarettes. Des pêcheurs récupéraient les bouteilles flottantes, collaient les timbres et postaient les courriers, effectivement parvenus à leurs destinataires, j’ai pu en témoigner.

5. **INSTRUMENTS**, notamment le “Psychromètre crécelle” encore en service en 2003

Sous le titre “*Du seau à la puce électronique*”, un article de M. HONTARREDE, JC. ORDONNAUD et J. LECARPENTIER décrit “*L’évolution des instruments météorologiques équipant les navires sélectionnés*» (MET MAR n°201 – décembre 2003).

Cet article porte plus particulièrement sur les matériels en service et leur utilisation au début des années 2000 sur les 70 navires de commerce sélectionnés. Je présume qu’ils sont désormais exposés au musée, avec ceux de la “*trousse à outils*”, encore plus rustiques, que j’utilisais 40 ans auparavant. Mais on y trouve toujours le psychromètre à crécelle. J’emprunte à METMAR quelques extraits de sa description, et des spécifications de son utilisation pour les mesures de température de l’air et d’hygrométrie :

*“Il s’agit d’une monture métallique supportant deux thermomètres à mercure. Une poignée permet de faire tourner l’ensemble afin de créer une ventilation forcée des thermomètres. L’un d’eux a son réservoir enveloppé d’une mousseline qu’il faut au préalable imbiber d’eau distillée.*

*Plus l’air est sec, plus l’eau de la mousseline s’évapore vite, plus la température du “thermomètre mouillé” est inférieure à celle du « thermomètre sec ». À partir de ces deux températures, des tables permettent de calculer le taux d’humidité.*

*Les notices instrumentales précisent qu’il faut faire tourner la crécelle pendant deux minutes à l’abri du rayonnement solaire, lire rapidement les thermomètres, et recommencer jusqu’à ce que l’indication du thermomètre « mouillé » soit stabilisée.*

*Moyennant quoi, avec un matériel qui réclame très peu de maintenance (changement fréquent de la mousseline et vérification de la valeur 0° C des thermomètres dans la glace fondante en laboratoire tous les deux ou trois ans), on obtient une mesure d’une bonne précision : les thermomètres sont précis à 0,1° C, mais une bonne vue est nécessaire pour apprécier une telle valeur (si le navire ne bouge pas trop, et sans les embruns, NDLR).”*

... Mais on imagine bien que faire tourner la crécelle, après avoir humidifié la mousseline, pendant deux minutes est une contrainte forte -attention à la crampe du poignet !-, aujourd’hui en passe d’être totalement abandonnée ...

### Crédits photos :

Photo 1 : [www.marine-marchande.net/Perchoc](http://www.marine-marchande.net/Perchoc)

Photo 2 : Données cartographiques ©2018 GeoBasis DE/BKG (©2009), Google Imagerie ©2018 TerraMetrics

Photo 3 : [souvenirs-de-mer.cloudns.org/article204](http://souvenirs-de-mer.cloudns.org/article204)

Photo 4 : Météo-France

Photo 5 : [www.traffyclist.net/radio-officer/ian-coombe](http://www.traffyclist.net/radio-officer/ian-coombe)