



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°05 Septembre 2016

Éditorial

5 000 !

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Le 4 septembre, notre site Marinfos (<http://marinfos.e-monsite.com>) a enregistré sa 5 000e consultation, ce qui veut dire qu'en plus de la lecture quotidienne de notre revue de presse, certains ont cherché un renseignement, et ce à 5 000 reprises.

Sachant que -suivant la judicieuse suggestion d'Omar von Breizh- j'ai transformé x messages quotidiens en un seul envoi et rassemblé iceux sur un site (construit par le même Omar), ça veut dire qu'il y a de temps à autre quelques détails intéressants.

Pas grand-chose par rapport à nos confrères de la grande presse, certes.

Pendant, il convient de souligner que :

-tout est écrit en vrai français, nous l'espérons sans fautes (ce que les dits confrères ne peuvent pas toujours revendiquer...)

-nous mettons ce qui se passe réellement, sans complaisance politiquement correcte, ou pour éviter de se fâcher avec telle ou telle personnalité du monde maritime. Notre neutralité est essentiellement dictée par notre souci de la vérité, rien d'autre.

Nous ne cherchons pas à attaquer MM Saadé père et fils quand nous écrivons que CMA CGM attire l'attention sur un éventuel compte d'exploitation bénéficiaire, en soulignant que c'est pour détourner l'attention de son bilan, beaucoup moins présentable. C'est simplement pour dire la vérité, alors que les autres sites maritimes reprennent systématiquement les communiqués de presse envoyés par l'armateur, sans chercher -volontairement ou pas- à creuser un peu plus profond.

Comme nous le remarquait un ami lecteur, qui fut en son temps un vrai professionnel de la presse maritime, il ne s'agit plus d'information, mais de communication...

D'accord : 5 000 consultations depuis la « fondation » de notre petit bulletin, début 2011 (le compteur n'a toutefois été mis en place que plus tard), n'a rien d'un exploit médiatique. Mais nous n'avons pas le moindre soutien, qu'il soit politique, professionnel ou financier, et nous n'en cherchons pas, de peur de « vendre notre âme au diable ».

Pas de publicité, pas d'abonnement, mais Marinfos, ergo sum...

Vous êtes nombreux à nous envoyer régulièrement vos commentaires et à nous prodiguer vos encouragements ; soyez-en sincèrement remerciés.

Nos colonnes vous sont ouvertes : si vous avez quelque chose à dire, dites-le ; nous sommes ouvert à tous les sujets, pourvu qu'ils soient maritimes et que vos contributions soient rédigées en bon français ; et si vous critiquez telle action ou telle personne, faites-le courtoisement, arguments à l'appui.

Le petit Marinfos ne deviendra pas nécessairement grand, car ce n'est pas le but recherché. Ce que nous souhaitons avant tout, c'est informer nos lecteurs et parfois faire part de notre étonnement ou de notre façon de voir les choses.

Que ceux qui ont été mis malgré eux sur la sellette veuillent bien nous pardonner, mais il n'y a aucune malice de notre part si nous égratignons quelqu'un : si pour une autre affaire il faut féliciter, ce sera fait aussi, avec la même conviction.

Bon vent à tous.



Un Ouessantin à l'honneur

Le 14 décembre 1917 le croiseur corsaire Chateaurenault était coulé par un Sous-marin allemand.

Rapport du mécanicien principal de 2e classe, Yves TUAL, officier de quart depuis 7h le matin et aussi chargé de la sécurité. (avec l'aimable autorisation de son petit-fils Gildas Tual, membre de l'IFM).



Commandant,

Je vous rends compte des faits auxquels j'ai assisté depuis 8 heures du matin jusqu'au moment où le Châteaurenault a sombré.

Moi, Yves Tual, Mécanicien principal de 2ème classe, officier de quart des machines, étant dans la machine tribord à 8 heures, je remontais de la machine pour commencer une ronde de surveillance.

Suite page 2.

Monokini, bikini, burkini ?
Pour moi, c'est toujours :
zérokini !



Sommaire

- ✓ Editorial : 5 000 !. Sébastien D'Aurade
- ✓ Un Ouessantin à l'honneur. Yves Tual
- ✓ L'UC 38 - Sous-marin allemand, type « UC »
- ✓ Perspectives des frets, L'élément qui manque. Alain Genty
- ✓ La dernière mission d'un pilote hauturier. Jacques Yves Bétolaud

Suite de l'article de la page 1 : "Un Ouessantin à l'honneur"

Vers 8h, à ce moment les machines étaient réglées à 79 tours, la pression des chaudières était de 12k à 12k500 au manomètre des chaudières, les groupes 2 et 3 étant en fonction,

je me dirigeais vers la machine AR et m'engageais dans la course quand une forte commotion me jeta sur le parquet.

Je me relevai aussitôt et me précipitai dans la machine tribord (le parcours à effectuer était d'environ 30 mètres). Je trouvais dans la machine le quartier-maître mécanicien Nédellec et nous nous aidâmes mutuellement à capeler notre ceinture de sauvetage. Après avoir allumé une bougie, je constatai que la pression était tombée à 0 ainsi que le vide. Nédellec avait fermé le registre et le second maître Cloarec avait décollé l'évacuation directe au condenseur, quand la pression a été à 0.

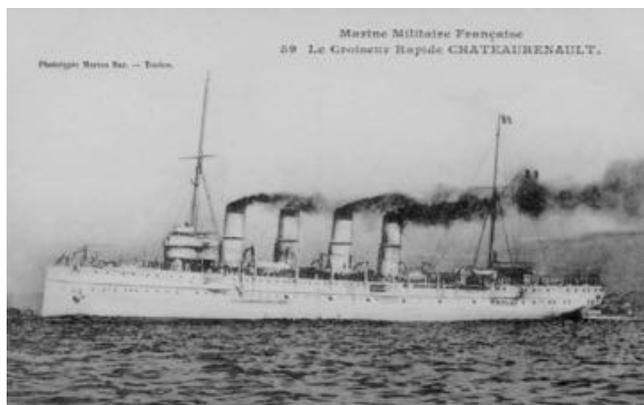
La mission du Chateaufort était de poursuivre les navires de commerce ennemis, d'où sa dénomination de « croiseur corsaire ». Durant le premier conflit mondial il est en campagne de guerre et participe au transport des troupes de l'armée d'Orient. Le 14 décembre 1917, en mer Ionienne, il reçoit deux torpilles lancées par le sous-marin allemand UC 38.

<http://tinyurl.com/jevwoyz>

Les mécaniciens ayant vu stopper les machines sont montés aux panneaux dans le faux pont.

Avant de quitter la machine tribord je constatai que la cloison de séparation entre la 8 et la machine tribord avait travaillé et que l'eau giclait dans la machine par les coutures des tôles,

la quantité d'eau qui se déversait dans la machine n'était pas importante et les parquets étaient loin d'être submergés.



Je quittai la machine tribord et descendis dans la machine bâbord qui était complètement évacuée. Je refis les mêmes constatations qu'à tribord mais la cloison côté chaufferie était étanche.

En remontant je rencontrai et mis au courant le mécanicien en chef Badelon de mes constatations en lui disant que j'allais continuer ma ronde dans les chaufferies.

A ce moment le maître mécanicien qui était de quart dans les chaufferies me dit que les groupes 3 et 4 étaient pleins jusqu'au dessus du pont cuirassé, ce que je constatai immédiatement, Il me dit également que le groupe 2 n'était pas encore envahi, nous y allâmes tous les deux munis d'une bougie et nous constatâmes que les manomètres étaient à 0 et que l'eau se déversait par la cloison AV du groupe 3 en quantité peu importante. Ayant reçu les jets d'eau dans les jambes j'ai constaté que cette eau était très chaude. J'ai tiré la conclusion suivante : que puisqu'il n'y avait pas eu d'envahissement de vapeur c'est que l'explosion avait ouvert les collecteurs dans les chaufferies envahies les chaudières se sont vidées dans les chaufferies où la vapeur s'est condensée par mélange avec l'eau de mer.

Pendant que nous explorions le groupe 2 nos bougies s'éteignirent suite à un courant d'air très fort . Nous criâmes s'il y avait quelqu'un mais

silence complet .Au moment de l'explosion les dynamos qui étaient en fonction stoppèrent par manque de vapeur et l'éclairage de fortune constitués par des quinquets, des fanaux à huile et à la vaclite* , s'éteignit par suite du déplacement d'air , nous plongeant dans l'obscurité complète dans les fonds.

Pendant la ronde je demandai à maître Toby s'il croyait qu'il y avait des chauffeurs restés dans les groupes envahis, il me répondit qu'il y en eu quelques uns dans les 6 et 7, vu la soudaineté de l'envahissement de ces compartiments, aucun secours n'était possible l'eau étant dans les panneaux de descente. A ce moment je dis à maître Toby qu'il n'y avait rien à faire pour nous et qu'il pouvait disposer.

Je retournai au panneau des machines latérales où du pont une estafette cria dans le panneau : pouvez vous manœuvrer ? je répondis : non, il n'y a plus de vapeur et les chaufferies 3 et 4 sont complètement envahies, l'eau vient dans le groupe 2 et les machines latérales

Je me dirigeai vers le compartiment du serva moteur, où je vis l'enseigne Mr Hervé avec quelques hommes embrayant la roue de combat pour manœuvrer la barre. Je lui donnai une bougie allumée, il demanda aussi quelques hommes de renfort que Mr Desboeuf fit descendre. Je vis en, même temps Mr Fabre et Denizet .

Je retournai vers l'avant et rendis compte à Mr Badalon que je n'avais vu ni blessés ni morts.

Peu d'instant après j'entendis le clairon pour l'évacuation générale et je parcourus rapidement l'entrepont en faisant remonter les derniers trainards qui voulaient prendre quelques chose dans leurs caissons.

Quand je ne vis plus personne je remontai par l'échelle AR sur le pont où j'aidai à l'installation des cordes pour descendre sur les radeaux, en coupant la ligne du loch et donnai des conseils aux derniers soldats que je vis sur l'AR. Pendant ce temps l'évacuation se terminait sur le Mameluck, j'accompagnai un officier anglais jusqu'à la plateforme de coupée pour le faire embarquer sur le Mameluck, car il ne voulait pas descendre par les cordes élongées le long du bord.

Puis j'allai sur l'AV et je rendis compte au commandant que l'évacuation était complète dans les fonds.

A ce moment je vis qu'on tirait une amarre de l'entrepont pour essayer de nous remorquer par un chalutier. Je donnai la main à la manœuvre puis lâchai pour servir le canon de 16 AV qui tira deux coups sur l'endroit suspect et nous reprîmes la manœuvre , La manœuvre était prise et bossée à bord quand un deuxième chalutier survenant quelques personnes descendirent dans la batterie aux chaînes pour passer une 2ème aussière et à ce moment une deuxième torpille nous frappa entre la passerelle et le canon de 16 nous inondant d'une trombe d'eau et le Chateau-Renault s'enfonça avec une grande rapidité . Nous détournâmes la remorque et criâmes au chalutier de larguer aussi.

Nous sautâmes sur le chalutier et nous vîmes presque aussitôt disparaître le Chateaufort que tout le monde salua aux cris de Vive la France.

**La Vaclite était une lampe en cuivre qu'on pouvait allumer avec un briquet en cas de « black-out » (ndlr)*

Suite page 3.

Lorsque tous les moyens institutionnels ont été épuisés, les familles de marins en difficulté peuvent compter sur le soutien de l'association « Les Abris du Marin »



<http://www.lesabrisdumarin.fr> Faire un don :

http://www.lesabrisdumarin.fr/740_p_41325/adhesion.html



Suite et fin de l'article "Un Ouessantin à l'honneur".

Par arrêté du 21 juin 1918 nomination au grade de chevalier de la légion d'honneur : Mr le mécanicien principal de 2ème classe TUAL Yves , de quart dans à la machine au moment où son bâtiment a été torpillé , a montré le plus grand sang froid , a pris et ordonné , après la première explosion toutes les mesures que comportaient les circonstances , s'est ensuite porté sur le pont à la manœuvre sur la plage avant et à l'armement de la pièce de 16 AV. Cette nomination comporte l'attribution de la croix de guerre avec palmes.

Signé Georges Leygues.

(L'histoire est riche en clins d'œil : le nouveau Châteaurenault , construit en 1931 sous le ministère de Georges Leygues sera débaptisé et renommé Georges Leygues)



Croiseur protégé de 1re classe Châteaurenault lancé le 21 mai 1898 au chantier naval des forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne-sur-Mer. Longueur 135m - Maître-bau 17m - Tirant d'eau 7,39m - Déplacement 7898 tjb - Puissance 23000cv - Vitesse 23 nœuds.

Blindage de pont 55mm, de kiosque 157mm - Armement: 2 x 164mm(cal.45 QF M1893), 6 x 138mm (cal.45 QF M1893), 10 x 47 mm (DCA), 5 x 37 mm (DCA)

Rayon d'action de 11000milles à 10 nœuds (1960 tonnes de charbon).

Après avoir servi en Cochinchine, il devient navire-école d'application des manœuvres et des charpentiers à Brest. Avec la Première Guerre mondiale, il reprend du service comme transport de troupes pour l'Armée d'Orient entre Tarente et Itéa. Il est torpillé le 14 décembre 1917 par le sous-marin UC 38 lui-même coulé peu après par les torpilleurs Mameluck et Lansquenec.

<http://tinyurl.com/j839u3r>



Je soutiens la SNSM, je fais un don :

<https://don.snsm.org>



L'UC 38 « Sous-marin allemand, type UC »



L'UC 38, parti de Kotor le 1er Décembre, avait mouillé des mines dans le golfe de Patras. Le 14 Décembre 1917 au matin, il aperçut le Châteaurenault et lança une première torpille à 08h47, qui explosa entre les deux chaufferies. La plupart des victimes furent donc des mécaniciens, chauffeurs et soutiers. Tandis que les navires de l'escorte recueillaient des naufragés, l'UC 38 fit le tour du Châteaurenault et vint en immersion périscopique. Il fut alors repéré, mais eût le temps de lancer une deuxième torpille. Le Châteaurenault piqua du nez et s'enfonça rapidement dans flots.

Les torpilleurs se lancèrent aussitôt à la chasse, grenadant l'emplacement où ils avaient aperçu l'assaillant. Le sous-marin fût endommagé et vingt minutes plus tard, contraint de faire surface, sous le feu des torpilleurs. Une partie des hommes qui émergeaient du kiosque fut tuée ou blessée, tandis que les autres se jetaient à la mer. Le sous-marin s'engloutit par l'arrière presque instantanément.

Voir ce document intéressant sur la guerre sous-marine. C'est un résumé des interrogatoires du commandant de l'UC 38, Hans Hermann Wendlandt, fait prisonnier après le torpillage du Châteaurenault et le naufrage de son sous-marin : <http://tinyurl.com/jp2t4gc>



Perspectives des frets :
L'élément qui manque
Alain Genty

La crise, amorcée après 2008 quand la bulle de la surchauffe a éclaté, n'aura surpris que ceux qui voient le maritime par le petit bout de la lorgnette.

Les taux de fret étaient tels que peu d'armateurs ont pu résister à l'envie d'accumuler les bénéfices, sans vraiment se préoccuper du lendemain...

Pourtant, il y en eu un ! Le commerce mondial en berne, les taux de fret ont donc baissé en conséquence et les armateurs se sont donc retrouvés avec des navires sans emploi. On aurait pu penser qu'ils allaient panser leurs plaies et attendre des jours meilleurs en se débarrassant progressivement des tonnages devenus inutiles. Hors, il n'en a rien été : nombre d'entre eux ont commandés encore plus de bateaux au motif que les prix des chantiers s'étaient effondrés et qu'il fallait donc profiter de l'aubaine.

Suite de l'article page 4.

Suite et fin de l'article de la page 3 : « Perspectives des frets ».

Certains armateurs ont même admis que cette frénésie, nuisible aux taux de fret, allait en fait assainir la situation en poussant les plus petits au dépôt de bilan. Las, il n'en a rien été : ce sont les plus gros qui essaient de surnager en essayant de renégocier leur dette auprès des organismes financiers.

Les envois au déchargement ont certes repris, mais ne sauraient en aucun cas compenser le trop-plein actuel.

Les analystes prévoient donc que le marasme va se prolonger au moins jusqu'en 2017 (au mieux) et certains pessimistes parlent même de 2025.

Quels sont donc les éléments susceptibles d'avoir une influence quelconque :

-Le commerce mondial. Personne ne peut vivre indéfiniment en autarcie totale, même pas la Corée du Nord. Le commerce reprendra donc, mais sans doute assez doucement.

-Le nombre de navires en circulation. C'est bien sûr l'élément-clé, puisqu'il est le seul qui soit réellement contrôlable : on peut le réguler en envoyant beaucoup de bateaux au démantèlement et en n'en commandant pas. Évident, n'est-ce pas ? Eh bien pas toujours...

Pour les vraquiers, on estime qu'il faudrait envoyer 30 millions de tonnes au déchargement pour obtenir un équilibre en 2017. Et là encore, il y a un élément déterminant : le prix de la tonne d'acier de récupération, pour l'instant peu persuasif, à 240 dollars la tonne.

Pour sa part, Drewry estime que les alliances et les fusions permettront d'assainir le secteur des lignes régulières l'année prochaine. Et le courtier Gibson estime que les 203 pétroliers commandés de juin 2015 à juin 2016 vont encore peser sur le marché pendant des années, les livraisons allant s'échelonner jusqu'en 2018 et n'étant compensées que par environ 10% de bateaux prévus au déchargement.



La flotte de porte-conteneurs a doublé en moins de dix ans ! Elle est maintenant forte de plus de 20 millions d'EVP.

- Le facteur « soutes ». Pas vraiment déterminant, dans la mesure où les pétroliers peuvent parfaitement fournir un carburant sans soufre, du type GNL. Il coûte plus cher, c'est tout. Pour notre part, nous nous garderons bien d'ajouter notre pronostic, sachant que notre influence sur le commerce mondial se limite à nos achats chez les commerçants du coin, notre influence étant donc strictement limitée... .

Les navires actuels sont-ils adaptés ?

Pour l'instant très peu. Bien que les bateaux soient de plus en plus munis d'épurateurs, on est encore loin du zéro. Les armateurs les plus malins commandent des navires « mixtes », utilisant du carburant à très basse teneur en soufre quand ils entrent dans une zone classée, et le mécanicien se remet au carburant polluant, moins cher, dès qu'il en est sorti...

Des modifications peuvent être apportées, des moteurs changés, etc. Cependant, ces opérations sont relativement coûteuses et ne valent plus la peine sur un navire de plus de 15 ans. On a même vu récemment trois porte-conteneurs de 13 ans partir pour les chantiers de démolition.

Les navires marchant au seul GNL arrivent, mais pour l'instant en nombre limité (moins de 100), et leur impact est donc relativement modeste.

Pour les pétroliers, les plus anciens ne vaudront même plus la peine d'être modifiés pour être conformes aux nouvelles dispositions concernant le traitement des eaux de ballast, qui doivent entrer en vigueur en 2017.

L'élément manquant

C'est le petit dernier, celui qui s'invite à table, même s'il n'y est pas convié : le fameux pot de peinture verte (voir Marinfos Magazine n°4)

Depuis janvier 2015, il existe des SECA (Sulphur Emission Control Area) interdites à aux navires émettant plus de 0,5% de soufre. Dans notre secteur, la Manche/Mer du Nord en a été une des toutes premières. En Extrême-Orient, même les chinois, pourtant réputés peu enclins à protéger l'environnement, ont pris des décisions identiques pour leur principaux ports. Les États-Unis s'y mettent également, parfois mieux : le port de Los Angeles vient d'annoncer un plan pour « émission zéro » en 2020. Ces deux pays viennent de ratifier l'accord de la COP 21.



Alors, si les principaux ports mondiaux demandent un zéro en soufre, et si (mais oui) on étend les interdictions aux océans dans leur ensemble, une bonne partie du tonnage actuel serait bon pour la casse et idéalement remplacé que par le nombre de navires nécessaire.

Beaucoup de « si », certes, mais n'oublions pas le milieu des années 1985, en plein marasme, avec des centaines de pétroliers à la chaîne, eux n'étions pas nombreux à avoir réalisé que la majeure partie d'entre eux ne reprendrait jamais la mer, n'étant pas équipés de systèmes « gaz inerte » ou encore munis de moteurs à turbine, techniquement dépassés. Quand le reste de la profession s'en est aperçu, il a bien fallu les enlever des statistiques. Et pratiquement du jour au lendemain, le surplus s'est transformé en manque...

Comme il y a vingt ans, lorsque les États-Unis ont imposé les double-coques, à tort ou à raison, peu importe...

Et si les écolos y mettent un petit coup de pouce, une situation identique pourrait bien arriver, et plus vite que prévu...



I'm a poor lonesome vessel

I've a long long way from home



La dernière mission d'un pilote hauturier

Jacques Yves Bétolaud

"j'ai pensé au message laissé par le jeune Kamikaze Otsuka Akio, avant de s'envoler pour l'ultime mission au large d'Okinawa 70 ans plus tôt: "... et tout ce que je ferai aujourd'hui le sera pour la dernière fois".

Quand vers le 15 Mai 2015 j'ai été désigné pour servir le "Mol Quasar" (ETA1 Cherbourg le 23-18h00 LT2 et rotation Rotterdam, Hambourg, Southampton), j'ai pensé au message laissé par le jeune Kamikaze Otsuka Akio, avant de s'envoler pour l'ultime mission au large d'Okinawa 70 ans plus tôt: "... et tout ce que je ferai aujourd'hui le sera pour la dernière fois".

J'ai quitté la maison le 22 Mai à 14h08 pour prendre le train de Cherbourg de 15h10. J'y suis arrivé à 18h21 puis suis allé prendre ma chambre d'hôtel, retrouver la ville, dîner dans ma brasserie favorite et me coucher.

J'ai rejoint la station de pilotage le 23 à 10h24 pour déposer mon "sac" et faire le point.

Rien de changé, ETA toujours 18h00... j'ai donc du temps devant moi pour flâner...17h18 : je quitte la station pour prendre la pilotine et « route » vers le large pour embarquer à 17h54. Après avoir posé mon sac dans ma cabine je gagne la passerelle, fais le point avec le commandant. puis descends dîner au carré avec lui.

Le navire vient de Port Saïd sa destination est bien Rotterdam son TE3 est de 12,60 m et son ETA de base: 24-10h00 LT. Son équipage est de 26 membres (5 Malaysiens, dont le cdt, 10 Philippins, 5 Indiens, 5 Chinois, 1 Myanmarais) et la suite du voyage sera confirmée plus tard..."

Après dîner je remonte à la passerelle avec le cdt, ajuste la vitesse pour l'ETA (+/- 17 nœuds) en fonction du courant... puis situation claire ; descends 1/2h me changer et prendre mes documents pour la traversée (il est 19h18) . 22h34 S/Greenwich/7.9' Couvert voilé, bonne visibilité.

24 Mai

00h51 S/Bassurelle4/3.0' Report Gris Nez Traffic (CALDOVREP5) VHF6 13 - ce rapport consiste à confirmer pour la 3e fois... le port de départ, le port d'arrivée, l'ETA, le nombre de personnes à bord (seul changement suite à l'embarquement du pilote) le poids total de la cargaison, le poids des dangereux par classe, le niveau de sécurité, l'état du navire et parfois les soutes.

02h34 W/Gris Nez/5,4' ;constate que la Bée7 ZC2 est manquante

03h34 Passe la Bée MPC

03h53 Passe la Bée Sandetti SW ;prends la route des grands TE

04h20 Passe la Bée Inter Bank ; quitte la veille 13

05h00 E/F3/3,4' ENE2 Peu Nuageux Bonne Visi

06h42 Passe la Bée NHR-SE

07h00 Prends contact avec le VTS8 "Maas Approach" VHF 01 et donne 10h00 au pilote

Poste occupé (devrait se libérer pour 11h00..."Only prospect") consigne faire route vers le mouillage N°4W à vitesse réduite et de garder la veille 01 pour infos

08h04 Poste libéré pour 10h00, consigne faire route. Le VTS demande notre meilleure ETA Le cdt Confirme 10h00

Accord pour Pilote 10h00 avec échelle tribord 2 m.

08h11 Passe la Bée MW1

08h50 Passe la Bée MW3

09h15 Passe la Bée MW5

09h22 Quitte la veille 01 (Informe "Maas Approach") et passe VHF 02 pour contacter le pilote.

Consigne faire route "As usual" et préparer l'échelle à tribord 2 m au dessus de l'eau.

09h32 Mise à bord par le canot du "PROCYON" (Le Procyon est le bateau pilote mère, ses canots sont beaucoup plus petits que les vedettes). Consigne régler l'échelle à 1/2 m,

La vitesse pour la mise à bord sera donnée plus tard (je la connais, ils demanderont 5 nœuds)

09h43 consigne venir au 065 à 8 nœuds

09h46 Le pilote m'indique que le "NORDIC SAGA" venant du N. sera servi en première position devant nous... consigne réduire à 6 nœuds

09h55 S/ Bée Maas Center/0,6'

09h56 Consigne venir au 120 à 5 nœuds

09h58 Consigne prévoir une touline pour le sac du pilote (Le canot fait route vers nous)

10h04 Pilote à bord... Il me reste à passer la suite, ranger mes affaires et je quitte la passerelle

12h30 Première aussière à terre

12h54 Terminé barre et machines

25 Mai

Déhalage Rotterdam "Shifting" (Pour ce mouvement, je ne suis pas concerné, le port n'étant pas ma zone de compétence)

21h54 Appareillé

23h44 Première aussière à terre 00h24

Terminé Barre et machines !



MOL Quasar
151 015 GRT - 368,5 m x 51 m

1 : Expected Time of Arrival

2 : Local Time

3 : Tirant d'eau

4 : Haut fond au large du Nord-Pas-de-Calais

5 : Dover Strait Reporting System (obligation de signalement)

6 : Very High Frequency

7 : Bouée

8 : Vessel Traffic Service

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco@dbmail.com

Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de Marinfos : <http://marinfos.e-monsite.com>