

# Furie sur l'Atlantique

Pierre Estur, de l'Académie de marine

*Il y a 30 ans, Pierre Estur, commandant du Suffren, essayait la plus belle tempête de sa carrière. Récit d'une traversée de l'Atlantique mouvementée.*

---

1 - Le cargo *Suffren* de 13 500 tonnes de déplacement, mis en service en 1967, est le premier navire automatisé de la Compagnie générale transatlantique.

---

C'est, sans conteste, la plus belle tempête de ma carrière. Une tempête ? Un ouragan, oui ! On pourrait même dire « cyclone » s'il n'avait été « essuyé » - curieuse expression pour évoquer des paquets de mer - en mars, aux latitudes moyennes de l'Atlantique nord. Les Américains, dans leur *Mariners Weather log*, l'équivalent de notre *Met Mar*, avait coutume d'établir un descriptif mensuel des perturbations océaniques qui sévissent dans l'hémisphère nord et notamment d'appeler « *monster of the month* », celle qui avait été la plus redoutable. Mon monstre, à moi, c'est bien cette perturbation polaire qui aurait pu entraîner une dramatique fortune de mer - encore un terme bien curieux ! - si la chance n'avait été, malgré tout, avec nous.

La rencontre avec « la chose », dont le centre est tout normalement repéré dans la suite de ce texte par sa pression atmosphérique minimale, aura lieu dans les parages de 40° nord, 60° ouest, à 300 milles environ dans le sud-est d'Halifax, à 600 milles de New York... et à 500 milles dans l'ouest-sud-ouest du point où sombra le *Titanic*...

Ce secteur est météorologiquement couvert par le *Weather Bureau* américain, de sorte que l'on ne parlera guère de ce gros temps dans les médias français. En revanche, la Météorologie nationale s'intéressera de près à ce cas de rapide cyclogenèse, et c'est tout naturellement un orfèvre passionné, René Mayençon, qui se chargera d'en mener une étude exhaustive. Ce prévisionniste d'excellence est précisément l'auteur d'une méthode de prévision des cyclogenèses rapides dont l'application lui permit, notamment, d'annoncer le 12 mars 1967 l'arrivée



imminente d'une violente tempête sur la Bretagne.

Mais procédons par ordre et, avant d'exposer les faits dans leur chronologie, présentons d'abord l'acteur principal de cette pièce qui aurait pu tourner à la tragédie, le m/s *Suffren*.

### **Suffren, l'intelligence et la fougue**

Ces qualificatifs ont souvent accompagné le nom de cet illustre marin, l'un des plus grands de notre histoire, avec lequel les Anglais n'eurent que rarement la partie belle. C'est donc tout naturellement que notre Marine, de guerre et marchande, s'honora en attribuant ce nom successivement à plusieurs bâtiments.

Le héros du présent récit est un cargo qui déplace 13 500 tonnes, mesure 150 m de long et 20 de large. Mis en service en 1967, il présente l'originalité d'être le premier navire automatisé de la Compagnie générale transatlantique, donc sans quart machine. De ce fait, l'équipage est réduit et l'organisation du travail entièrement nouvelle. Plus tard, on simplifiera les installations de la timonerie mais, dans ces débuts de l'automatisation, le nombre d'indications

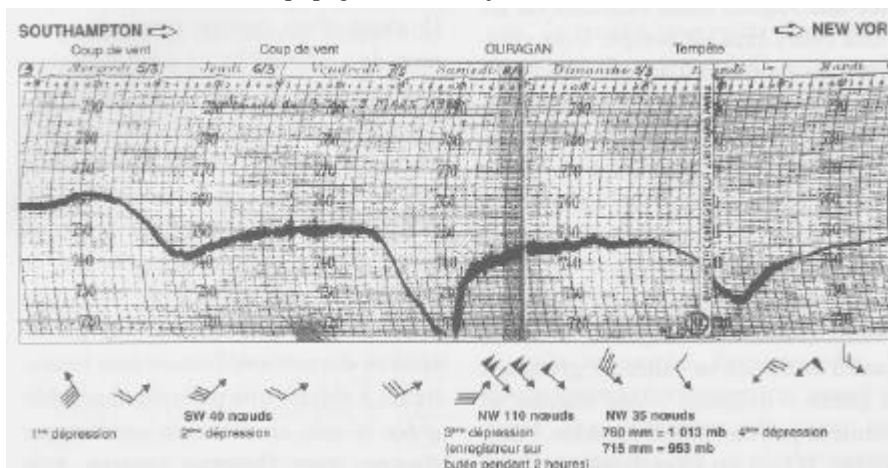
lumineuses et résonantes reçues en passerelle est impressionnant. Les officiers de quart deviennent, par la force des choses, polyvalents avant la lettre puisque le brevet correspondant ne sera créé que plus tard. On dit souvent que les marins ont une grande faculté d'adaptation. C'est sans doute vrai, à preuve cette évolution technique du manuel vers l'automatique réalisée ici sans difficulté. En revanche, la mise en oeuvre de l'organisation même du travail devait se révéler plus laborieuse. Au total, cette période de mutation, d'un grand intérêt, laissa à la plupart d'entre nous comme une impression de rajeunissement.

À cette époque, le *Suffren* a son *sister ship*, le *Rochambeau* (encore un personnage qui se révéla parfait « anglophage »). On notera, au passage, le curieux rapprochement d'un adjectif possessif, « *son sister ship* », masculin mais français, avec un substantif féminin mais anglais. Les deux navires sont à ce moment là considérés comme des porte-conteneurs, sans doute du fait qu'ils chargent effectivement des conteneurs, qu'ils possèdent des « sabots », emplantures soudées sur le pont supérieur pour bloquer les pieds de ces

conteneurs, et qu'ils disposent de larges ouvertures de cales, avec des panneaux latéraux de chaque côté des hiloires. Cependant, ces cales ne sont pas équipées de glissières pour les « boîtes » qui y sont alors arrimées et saisies de la même manière que les grands colis sur les cargos classiques. Ces navires, de silhouette assez fine, roulent copieusement. « Bon rouleur, bon marcheur », disait-on du temps de la voile. L'expression est restée, mais plus pour accorder la rime que pour traduire la réalité.

C'est bien chargé, surtout de conteneurs en faux-pont, en *shelter* et en pontée, mais aussi de colis lourds en cales, que le *Suffren* appareille de Southampton le dimanche 2 mars 1969 où il vient d'embarquer, entre autres marchandises, 207 tonnes de poste et colis postaux à destination de New York.

Navire en bon état de navigabilité... panneaux condamnés, cargaison arrimée et saisie... 28 hommes d'équipage...



## 2 - Montagnes russes sur l'Atlantique.

En naviguant vers l'ouest, à la rencontre du flux perturbé, un navire voit les dépressions et les coups de vent associés se succéder à un rythme rapide. (Doc. Estur)

### Cap sur une route cahoteuse

Au sud de Bishop, je prends la route orthodromique sur le point « C nord », *track* sur l'Atlantique nord recommandé pour l'époque. Les prévisions météo à 72 heures sont normales pour la zone et pour la saison, c'est-à-dire que l'on doit s'attendre à rencontrer une famille de dépressions, à franchir une succession de fronts chauds et froids, à subir des rotations de vent importantes et à chevaucher des houles croisées. Il est vrai que, route à l'ouest, nous nous déplaçons au-devant des dépressions qui viennent vers nous. Dans l'autre sens, de l'Amérique vers l'Europe, la situation se révèle évidemment moins cahoteuse

pour des navires qui font route de concert avec les dépressions.

Je relève dans mon rapport de mer, dans ce style retenu, dépourvu, sobrement descriptif, exempt de tout lyrisme aussi bien que d'émotion dramatique, propre à la rédaction de ce document : « Passage d'un front le 4 mars avec vent de secteur sud-est atteignant la force du coup de vent... Tangage accentué et roulis sur mer forte ; embruns sur les ponts... »

Le 5 mars, le baromètre chute rapidement et c'est bientôt un coup de vent de sud-sud-est.

« Réduit l'allure pour limiter les fatigues du navire et de la cargaison ». On ne parle jamais de la fatigue des hommes dans les rapports de mer.

« Paquets de mer sur le gaillard et embruns sur les ponts ».

Le 6 mars, légère accalmie, puis nouveau coup de vent force 8 avec les mêmes conséquences que précédemment. Au cours de la même journée, le toit d'un conteneur de 40

pièdes, en pontée, est froissé. Une grande partie de ce toit s'enroule peu à peu, comme un couvercle de boîte de sardines, et puis s'envole par morceaux dont certains viennent fouetter le fronton de la passerelle. Le contenu du conteneur ? Des cartons de Bénédictine qui seront copieusement arrosés durant la suite de la traversée. Un comble !

Dans la nuit du 6 au 7 mars, le vent mollit quelque peu mais la houle reste creuse d'ouest et occasionne de violents coups de ballast malgré la réduction d'allure. Je cherche une position qui compose avec l'état de la mer.

Dans la journée du 7, nouveau coup de vent d'ouest. On parvient, cependant, à reprendre la saisie des ancres et à vider les puits aux chaînes.

### Dans l'ancre du monstre

Mais tout cela n'aura été que prélude et enfantillage... En fin d'après-midi du 7,

les choses se gâtent vraiment. Le vent passe au sud et le baromètre, qui indique alors une pression de 1000 millibars, amorce une descente brutale.

Dans la nuit du 7 au 8, la chute devient vertigineuse, atteignant... 13 millibars à l'heure !

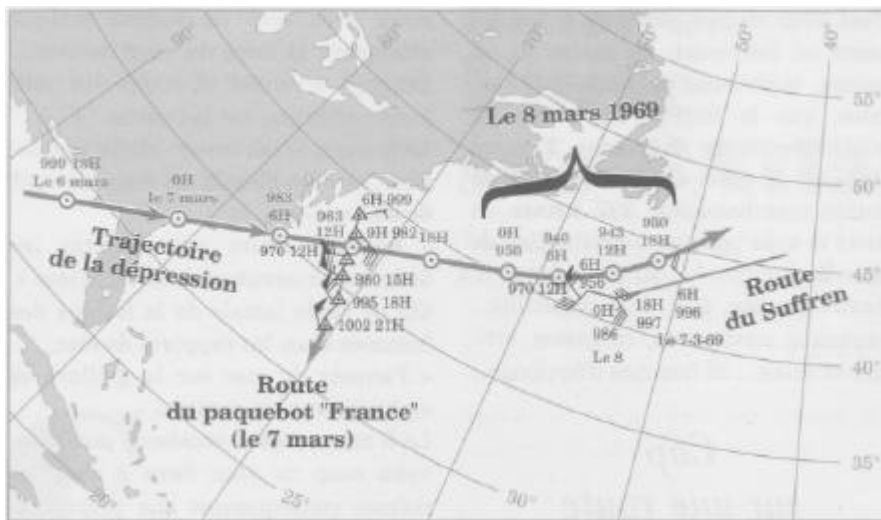
Me basant sur les prévisions et les cartes météo, j'avais changé de route, pour passer à bonne distance du nouveau centre dépressionnaire qui manifeste impérieusement sa présence. Il s'avère bientôt que la dépression est nettement plus creuse que prévu, 947 millibars à 4 h 30 le 8 mars, au lieu de 986 ! De plus, d'après la direction des vents, sa trajectoire est bien différente de celle envisagée. En fait, il s'agit d'une cyclogenèse imprévue et dont le mécanisme devait frapper les hommes de l'art. Elle s'est développée en quelques heures, atteignant une pression - 940 millibars - « qui ne se rencontre presque jamais au sud du 45e parallèle en dehors des grands cyclones tropicaux ». Dixit René Mayençon qui devait ultérieurement ajouter : « les vents ont dépassé 100 nœuds en moyenne et les vagues ont été évaluées à plus de 20 mètres ». (Voir encadré).

Comme on peut le constater sur la courbe barométrique, l'enregistreur reste bloqué à son point le plus bas durant 2 heures environ. J'ai connu ce type de record trois fois dans ma carrière, avec l'aiguille du baromètre holostérique presque verticale... mais la pointe en bas !

Dans le milieu de cette même nuit du 7 au 8 mars, devant l'évolution de la situation, je mets le cap vers le sud et prends la cape tribord amure.

Pendant la descente du baromètre, on peut parler de fort coup de vent de sud-sud-ouest, sans plus, même si les grains sont violents et le ciel d'une noirceur inquiétante. Cependant, par expérience, je redoute le virement du vent au secteur ouest au moment de la remontée de pression atmosphérique. Craintes justifiées !

A partir de 5 h, le baromètre remonte à la verticale et, une demi-heure plus tard, avec une soudaineté et une brutalité inouïe, c'est l'ouragan



3 - La dépression, originaire du golfe du Mexique (999 millibars), s'est en grande partie asséchée dans son parcours terrestre en direction du nord-est. Atteignant les eaux chaudes du Gulf Stream dans les parages du cap Hatteras, l'humidification brutale de la masse d'air entraîne des conditions explosives. La pression plonge à 970 millibars en quelques heures. Le phénomène va se creuser encore, atteignant 940 millibars, avec l'arrivée d'un axe de basses pressions d'altitude (thalweg) qui se déplace dans le même sens. On observe que le paquebot *France*, quittant New York le 7 mars, se détourne dès l'appareillage pour éviter le très gros temps (il enregistre tout de même 75 nœuds !). Le commandant n'hésite pas à gagner les parages du 30° parallèle (la latitude d'Agadir !) avant de faire route sur le Havre. De son côté, sur le *Suffren*, le commandant Estur, affrontant l'ouragan, manœuvre en conséquence. (Doc. Météo-France)

Il est difficile d'évaluer alors la vitesse du vent ; l'anémomètre est bloqué sur son indication graduée maximale de 175 km/h. Les antennes des radars stoppent également ; leurs notices d'utilisation mentionnent qu'elles peuvent tourner jusqu'à 150 nœuds (280 km/h) ! Il y a de quoi s'interroger. C'est, en tout cas, la seule fois de ma carrière où je vois se former des vagues aussi énormes en un aussi court laps de temps. Une vingtaine de mètres ! La visibilité est à peu près nulle... la mer fume littéralement...

L'équipage est fortement impressionné. À la passerelle, nous nous efforçons de conserver la cape par d'épuisantes manoeuvres ; télécommande en main, le second capitaine, Jean-Claude Armangaud, accélère quand le navire se cabre en grimpant la pente « neigeuse » des vagues, et réduit le pas de l'hélice dans les... descentes. Il faut en effet demeurer dans le lit du vent pour ne pas tomber dans la dramatique position du travers à la lame.

Nous sommes donc au matin du 8 mars. Le baromètre poursuit son ascension quasi verticale pendant six heures avant d'adoucir sa courbe. À midi, nous

retrouvons une pression de 980 millibars et l'ouragan devient tempête force 11 puis 10. Je peux envoyer quelques hommes ressaisir les conteneurs de la cale 2. L'un, de 40 pieds, chargé de colis postaux, vacille et penche vers le large ; il est vrai que son support, le conteneur situé au-dessous, a été défoncé par les deux machines qui constituaient son chargement et qui avaient été manifestement mal accorées.

Je constate, par ailleurs, que la moitié des conteneurs du *shelter* 3 sont crevés ou endommagés. L'un deux a été coupé en deux par une épontille. Nous marchons sur un mélange de poudre d'ébonite et de confiserie anglaise... d'excellente saveur...

En début d'après-midi, hasard de la navigation, nous apercevons à travers les embruns un navire allemand, en fuite après avoir perdu des conteneurs. Échange par VHF de brefs commentaires sur la situation...

## SOS

Nous n'en avons pas pour autant terminé avec les émotions.

Le 9 mars, un dimanche, à 4 h 30, deux fusées rouges sont aperçues par bâbord avant. Ayant mis le cap dans cette direction, nous distinguons bientôt un navire vivement éclairé. Après de vaines tentatives de liaison en VHF et au scott, nous finissons par le toucher par radiotélégraphie.

Il s'agit d'un navire bermudien du nom de... *Montcalm* (!) qui signalait dès la veille au soir une voie d'eau dans une cale, mais que nous ne pensions pas voir là, à 200 milles de la position donnée à ce moment-là.

Il nous demande assistance. Il attend aussi l'arrivée du navire belge, le *Pontos*, qui s'est porté à son secours la veille et qui le cherche. Nous guiderons

ce dernier car l'un de mes lieutenants a obtenu une position approchée grâce à une observation acrobatique d'étoiles avec l'horizon lunaire, à la volée, entre les nuages. Nous ne disposons pas de Loran-C et le GPS est encore dans les limbes. Je conseille au commandant du *Montcalm* de prendre la même route que nous, l'entrée par la brèche devant, de ce fait, se trouver réduite. Il ne lui est pas difficile de nous suivre car nous filons (!) un ou deux nœuds sur le fond...

Mais voilà qu'après 3 ou 4 heures de route commune, le *Montcalm* émet soudain un SOS à 8 h 35, mais d'un genre particulier puisqu'il appelle nommément le *Suffren* à son secours, réclamant un sauvetage immédiat. Pourquoi cette panique soudaine ? Tout simplement parce que le navire avait tenté de prendre la route d'Halifax, port le plus proche, et qu'en agissant ainsi, il offrait à nouveau sa brèche ouverte aux paquets de mer.

Pour rejoindre le *Montcalm*, il me faut faire demi-tour, manoeuvre risquée compte tenu de l'état de la mer et de la situation de notre cargaison. Mais il n'y a aucune hésitation possible dans ce cas, dramatique et élémentaire, où il s'agit de sauver des vies. Le risque est donc pris, traduit par ce virement de bord générateur de quelques vigoureux coups de roulis entraînant le désarrimage des colis lourds du fond de la cale 2, sans parler des dégâts supplémentaires ici et là.

Curieusement, nous avons un peu de mal pour rejoindre le *Montcalm* qui est en fuite à 5 ou 6 nœuds. Nous avons pris toutes dispositions pour recueillir l'équipage.

Mais maintenant, voilà que le commandant nous avise que la situation est un peu moins mauvaise naturellement, puisqu'il a repris une route de sauvegarde -, et que l'état de la mer lui fait craindre pour son équipage lors des opérations d'évacuation !

Je constate là, une fois de plus, l'effet psychologique d'une présence à proximité d'hommes en grande difficulté dans la tempête. Que le sauveteur potentiel approche et l'optimisme renaît, qu'il s'éloigne quelque peu et le cri d'appel s'élève à nouveau, même si le sauvetage n'est pas garanti. Réaction humaine, certes, mais particulièrement frappante quand on la vit. Le *Montcalm* me demande de l'éloigner pour que je lui décrive la déchirure dans son bordé par où dépasse effectivement un morceau d'acier de couleur orangé. Il s'agit d'un

camion à benne de 26 tonnes qui, désemparé, a ouvert cette brèche de trois mètres de long sur un de haut dans le faux-pont 2, au-dessus de la flottaison. Nous restons sur les lieux, avec le Pontos qui nous a rejoints, jusqu'au début de l'après-midi, assistant à un spectaculaire largage de pompes par un avion des *coast-guards*, lesquelles tombent tout près du *Montcalm*. L'une d'elles est récupérée par le Pontos, mais la ligne envoyée sur le *Montcalm* par un lance-amarre se rompt à l'ultime moment au désespoir bruyant, sur VHF, du commandant belge. Libérés par les *coast-guards* qui envoient un bateau de secours, nous resterons, pour notre part, en route de fuite par mer grosse et vent force 8 pour reprendre le saisisage, en particulier celui des colis lourds du fond de la cale 2, avec les risques que comporte cette opération pour les intervenants ; mais l'existence de tous est en jeu...

### Stock-cars et eaux plus calmes

Nous faisons demi-tour en fin de journée. Je choisis une route pour tenter de passer dans le nord d'une nouvelle dépression en provenance du cap Hatteras, zone bien connue de changements de température brutaux et rampe de lancement des dépressions. Le 10 mars, nous continuons à subir le feu roulant des dépressions. Force 10 pour celle-ci. La pression barométrique sera, à nouveau, bien inférieure à celle annoncée. En revanche, le déplacement correspondra sensiblement aux prévisions, de sorte que nous passerons au nord du centre, comme je l'espérais, et bénéficierons ainsi de vents favorables. J'ai eu un dernier contact en VHF avec le commandant belge du Pontos. Nous avons tous deux une pensée inquiète pour le *Montcalm* en raison du gros temps prévu. Nous apprendrons plus tard que, Dieu merci ! le navire a pu atteindre Halifax, accompagné par les *coast-guards*.

S.O.S. reçu le 9/3/1969 à 12 h 15 Z sur 500 kHz.

Signal d'alarme

**SOS CO de ZCBE**

**MONTCAM BERMUDA, POSITION**

**40.00 N 57.50 W PUMPS NOT**

**COPING REQUIRE IMMEDIATE**

**SALVAGE ASSISTANCE FRENCH**

**VESSEL SUFFREN/FNTP**

**STANDING BY HEAVY SEAS -**

**MASTER**

Un appel au secours nettement dirigé (doc. Estur)

# RADIOTÉLÉGRAMME

**COMPAGNIE RADIO-MARITIME**  
 SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1000000 FRANCS  
 DIRECTION - 8, RUE LAVOISIER - PARIS-8<sup>e</sup>  
 TÉL. ANJOU 78-81 - ADR. TÉL. - EXPLORADÉC-PARIS-8<sup>e</sup>  
 R. C. 5494 88-8-1488 C. C. F. PARIS 427-14

Reçu de TUCKERTON/RADIO WEG le 10/3/69 à 0210 GMT

NATURE DU TÉLÉGRAMME	ORIGINE	NUMERO	CHIFFRE DE MOTE	DATE DE SERVICE	HEURE DE SERVICE	MENTIONS DE SERVICE
P	New York -SBC	1	150	9	2949Z	

MASTRE SE SUFFREN VIA TUCKERTON/RADIO

IF ANYONE ABOARD HAS EIGHT MILLIMETER OR OTHER MOVIE CAMERA WOULD APPRECIATE COVERAGE RESCUE AND ASSISTANCE EFFORTS RE MONTCALM STOP PREFER COLOR FILM IF AVAILABLE AND PLEASE ASK CAMERAMAN SHOOT BURNING LOGS TO HELP IN EDITING STOP WOULD LIKE SEA COMPLETE OPERATIONAL ASSISTANCE EFFORTS OR RESCUE INCLUDING BOATS IN SIGHT OF MONTCALM HIGH SEAS WEATHER OCCURS SHOTS FROM VARIOUS Vantage POINTS INCLUDING LONG SHOTS OF MONTCALM AND CLOSE UPS RESCUE SHOTS STOP IF FILM UNABLE ON TELEVISION CAMERAMAN WILL BE ANPLY PAID FOR USE AND FILM WILL BE RETURNED STOP PLEASE CABLE COLLECT NEWYORK ADVISING IF FILM AVAILABLE AND WHEN WRECK TOO FIRST TOUCH LAND SO WE CAN ARRANGE PICK UP FILM STOP TELEPHONE COLLECT NEWYORK CIRCLE SEVEN THREE EIGHT ZERO ZERO ATTENTION EXTENSION THREE THREE NINE ONE IMMEDIATELY YOU FIRST DOCK STOP THANKING YOU ADVANCEDLY FOR ANY ASSISTANCE OBTAINING FILM THIS DRAMATIC SEA EVENT

MALCOLM JOHNSON  
 DIRECTOR-EDITORIAL ASSIGNMENTS  
 NATIONAL BROADCASTING COMPANY NEWYORK

4 - « Commandant du Suffren via Tuckerton/Radio

Si quelqu'un à bord a une caméra 8 mm ou autre, apprécierions une couverture de l'intervention d'assistance et de sauvetage du *Montcalm* - stop - préférons film couleur si possible et SVP demandez au cameraman de prendre des scènes longues pour faciliter le montage - stop - aimerions voir complète opération d'assistance et de sauvetage, y compris trou sur le côté du *Montcalm*, grosse mer, tout événement filmé sous des angles variés et avantageux incluant de longs plans du *Montcalm* et des plans rapprochés - stop - si film utilisable pour la télévision le cameraman sera largement payé et le film sera retourné - stop - SVP envoyez un câble en PCV à Natbroadcast New York pour m'avertir si film disponible et quand et où vous accosterez pour que nous puissions récupérer le film - stop - téléphonez en PCV à New York, Circle sept trois huit zéro zéro poste trois trois neuf un immédiatement après l'accostage - stop - merci d'avance de votre aide pour l'obtention de ce film sur ce dramatique événement »

Malcolm Johnson, Director Editorial assignments National broadcasting company New York » (Doc. Estur)

Avec le commandant du *Pontos*, nous avons fait le projet de nous retrouver à Port-Newark (près de New York) où nous allons tous deux, pour un pot de l'amitié. Malheureusement, en arrivant au port, j'apprendrai que le navire était déjà reparti après avoir déchargé au scraper (!) les voitures qui constituaient son fret... Ce bananier effectuait son voyage inaugural. Baptême somptueux ! Lors de nos échanges en VHF, le commandant avait comparé ses cales à des pistes de stock-cars, mais il ne semblait pas envisager une destruction de cette ampleur.

Le 11 mars, le temps s'améliore enfin. Heureusement, car le régulateur du moteur tribord se rompt et nous devons finir la traversée sur un moteur. Le navire dispose normalement de deux moteurs ; notre hélice est à pas variable,

ce qui présente de nombreux avantages comme je l'ai indiqué plus haut à propos de la tenue de la cape dans l'ouragan.

Ainsi, comme pour les growlers (gros morceaux d'icebergs présents à fleur d'eau) évités à la sortie de Belle-Isle (Canada), dont je parlais dans un précédent *Met Mar*, nous avons, encore cette fois, malgré tous nos « ennuis », un peu de chance, élément indispensable en navigation.

Finalement, je n'aurai pu mettre un visage sur la voix à l'accent caractéristique de mon collègue belge, en évoquant avec lui, « une fois », les heures chaudes de notre soutien au *Montcalm*.

Plus prosaïquement, l'escale de New York sera très chargée avec la rédaction des procès-verbaux d'avaries au navire et à la cargaison.

### Parazzi avant l'heure

C'est sur une incidence d'ordre médiatique, fort significative et édifiante, que je terminerai ce récit. Quelques heures après le SOS lancé par le *Montcalm* vers le *Suffren*, nous recevons un câble du directeur de la rédaction de la puissante NBC américaine (*National Broadcasting Company*) que je livre, dans son intégralité, à la réflexion des lecteurs de *Met Mar*.

Les soucis de ce personnage sont d'ordre technique, mais je crois deviner, entre les lignes de ses conseils de prise de vue, le souhait d'obtenir des images qui frappent les foules... et qui valent donc leur pesant d'or.

On subodore, sous ce désir de « gros plans », l'espoir caressé d'un cliché où l'on verrait un marin se débattant dans l'eau, levant un bras vers le photographe, la bouche largement ouverte d'où l'on sentirait s'échapper un émouvant appel au secours. Ce dernier « détail » pourrait être éventuellement suggéré par le photographe...

On notera qu'à la dernière ligne de son texte l'auteur du câble emploie les deux seuls mots évoquant quelque humanité: « événement dramatique ». Encore qu'avec cette expression le virtuose du média pensait sans doute davantage à la présentation d'images sensationnelles à la télévision qu'au sort de l'équipage du *Montcalm*.

Faut-il préciser que je n'ai pas même accusé réception de ce câble ? Édifiant, non ?

---

Ce phénomène aura été exceptionnel tant par sa violence que par la rapidité de son évolution. Ce déchaînement des éléments, cette pression centrale extrêmement basse, ne sont d'ailleurs pas sans rappeler les manifestations d'un cyclone tropical. En effet, on retrouve là l'augmentation de la vitesse des vents vers le centre ainsi que leur convergence, la mer qui devient énorme et confuse... Plusieurs observateurs naviguant dans la zone des Bermudes et ayant eu à traverser des perturbations violentes signalent même l'existence dans la zone centrale d'une petite étendue de ciel dégagé qui rappelle « l'oeil » des redoutables « hurricanes ». Il va sans dire cependant que les énergies mises en jeu dans les perturbations des régions tempérées et dans les cyclones tropicaux ont des origines bien différentes.

---

René Mayençon

## Petit lexique de circonstance

**Accorage**: dans cette acception, acception, fixation de matériel à l'intérieur même d'un conteneur.

**Cape (la)** : par gros temps, faire face à la lame en l'épaulant légèrement, moteur au ralenti.

**Conteneurs**: communément « boîtes » pouvant avoir jusqu'à 40 pieds de long, conçues pour être empilées facilement à quai ou à bord et contenant des marchandises variées. Permettent un acheminement porte à porte.

**Coup de ballast** : se produit quand, dans un tangage accentué, les fonds de la partie avant du navire retombent sur une crête.

**Déplacement** : masse du volume d'eau déplacé par le navire. Correspond au poids de celui-ci exprimé en tonnes.

**Fortune de mer** : tout incident fortuit qui, en cours de voyage, met en cause l'intégralité du navire ou de la cargaison.

**Hiloire**: bordure verticale qui entoure les écoutilles et les panneaux pour empêcher l'eau de passer dans les cales.

**m/s** : motor/ship... navire à moteur.

**Orthodromie** : navigation suivant un arc de grand cercle de la sphère terrestre, donc la plus courte d'un point à un autre.

**Pontée** : marchandises arrimées sur le pont. Puits aux chaînes : logement où sont emmagasinées les chaînes des ancres.

**Sabots** : blocs métalliques soudés sur le pont et munis d'alvéoles dans lesquelles viennent se loger les pieds des conteneurs.

**Scraper** : grue affectée aux déchargements de marchandises peu délicates, ici des voitures destinées à la casse.

**Shelter** : entrepont supérieur d'un cargo (faux-pont) avec cloisonnement étanche réduit.

**Track** : route recommandée sur l'Atlantique nord tenant compte à la fois des conditions moyennes d'environnement et de l'intensité du trafic.