

Panne de machine à bord du ms Ariana

par Pierre-Alain Kobza

Alors que nous remontions depuis les côtes d'Amérique du Sud, côté Pacifique, le 29 avril 1965, nous avons fait escale à Long-Beach, en Californie. Au matin du 1 mai 1965, vers 07h30, nous quittons Long-Beach en direction de San Francisco.

Le 2 mai 1965 vers 03h00 du matin, nous sommes réveillés par une explosion dans la machine.

Tout le personnel de la machine est mis à contribution pour rechercher le problème et faire un dépannage de fortune afin que nous puissions repartir au plus vite car l'Océan n'est pas des plus calmes.

Il a été constaté qu'une chambre de refroidissement d'une des deux turbines avait été perforée et qu'un trou de 9 cm de diamètre laissait passer une grande quantité d'eau qui pénétrait dans les cylindres par les lumières d'échappement.

Résultat, 2 tourillons du vilebrequin fichu et une première partie de bielle cintrée, flambée.

Comme nous avons sur ce navire un moteur MAN 6 cylindres, ils ont démonté une culasse pour pouvoir sortir le piston ainsi que la bielle endommagée, puis fermer les lumières d'admission ainsi que les lumières d'échappement de ce cylindre puis reposer la culasse afin de pouvoir remettre le moteur en marche. Il était 20h30 quand le chef mécanicien a déclaré que nous pouvions continuer notre voyage jusqu'à San Francisco, mais à la vitesse d'un homme au pas.

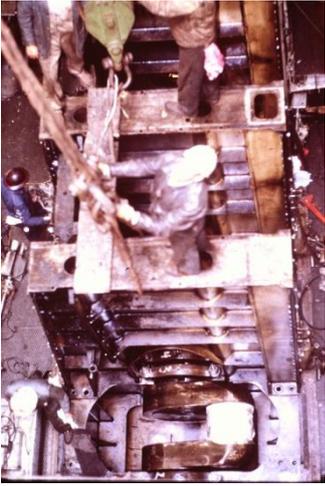
Les travaux n'ont pas été des plus faciles car nous avons une forte houle et comme nous n'avions plus de moteur, nous n'avions également plus de gouverne et le navire s'est mis par le travers des vagues.

Au matin du 4 mai 1965 à 07h00, nous avons accosté au quai 45 (Pier 45) à quai de San Francisco ; nous étions à la plus belle place du port, en plein centre touristique de la ville, au Fisherman's Wharf, à deux pas du Cable Car.

Le navire a été déchargé, une équipe de la maison MAN est venue depuis l'Allemagne pour diriger les travaux et la machine a été mise en pièces afin de pouvoir sortir le vilebrequin. Un des tourillons a même été déplacé de 32 mm. Par chance, dans notre malheur, c'est les deux premiers cylindres qui ont été endommagés et de ce fait, seule la moitié du moteur a été démontée ainsi que la moitié du vilebrequin qui se compose de deux parties.

Quand le navire a été vidé de sa cargaison, nous avons été remorqués jusqu'à Bethlehem Steel, aux ateliers de l'US Navy pour sortir le vilebrequin afin de pouvoir le réparer et remonter la machine.

Le 23 mai 1965 à 22h00, la machine tourne, le 24 mai nous appareillons pour faire les essais en mer de 9h00 à 21h00. Le 25 mai 1965 à 20h15, nous quittons Bethlehem Steel définitivement pour reprendre l'Océan.



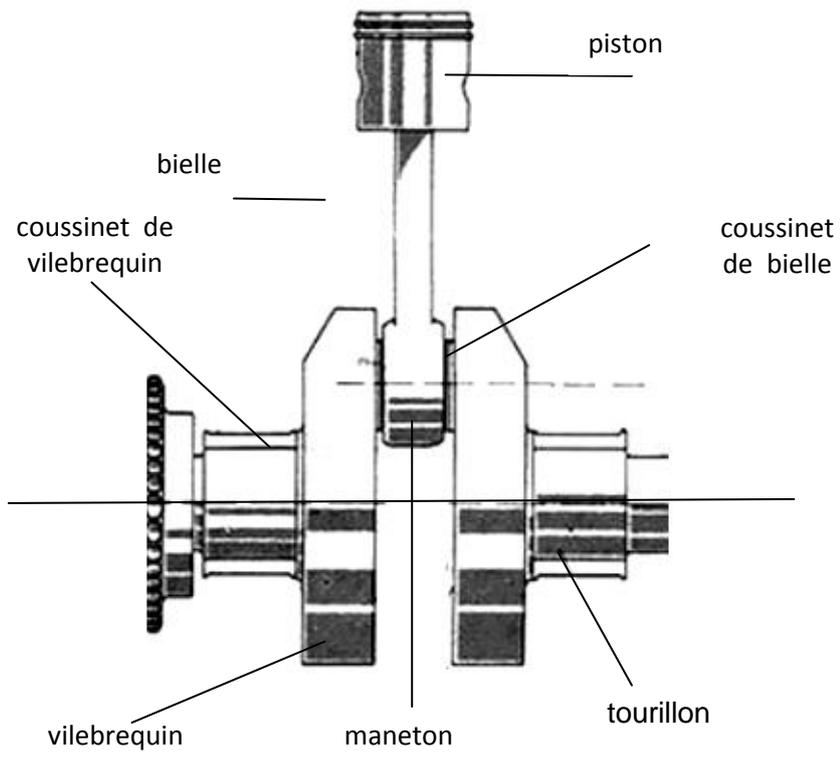


Schéma basique de la nomenclature utilisée dans le texte