

S.S. Espagnol "MAR CASPIO"

(BREST)
10.3.37

RAPPORT D'EXPERTISE

1000 M
Je, soussigné, L. A. GOUAILLARD, Ingénieur mécanicien de
lère classe de la Marine Nationale, retraité, Chevalier de la
Légion d'Honneur, Expert maritime désigné par la Société R. de
la MENARDIERE, Agents du Lloyd's à Brest, sur la requête du Ca-
pitaine du S.S. ~~Mar~~ "MAR CASPIO" venu en relâche à Brest le
26 Février 1937, au cours de son voyage de Bilbao à Newcastle
avec une cargaison de minerai, ayant subi des avaries dans l'ap-
pareil à gouverner,

Avec la mission suivante:

"Se rendre à bord, constater les avaries, en dire la nature,
"les causes et l'importance, recommander les réparations néces-
"saires pour remettre le navire en état de navigabilité pour con-
"tinuer sa navigation; suivre les travaux; pour du tout, dresser
"rapport".

Déclare avoir visité le "MAR CASPIO", le Samedi 27 Février
1937, le navire venant d'accoster le quai Nord du 5ème bassin
du Port de Commerce de Brest, avec l'aide du remorqueur de Sau-
vetage "Abeille 22" et du remorqueur du Port "Roscanvel".

Le Capitaine m'indique sommairement les raisons de son es-
cale à Brest et me prie de constater les avaries de l'appareil
à gouverner.

Constatations des Avaries.

Les avaries connues jusqu'à présent sont très visibles sur
le pont arrière et sur la dunette. Il est cependant à craindre
que le gouvernail lui-même soit endommagé et je recommande au
capitaine de prendre le plus rapidement possible des dispositions
pour faire examiner le gouvernail par un bon scaphandrier.

Le Capitaine de l'"Abeille 22" qui se trouve à bord et qui
possède un matériel et un personnel disponibles fait ses offres
de service qui sont agréées.

Il fut donc convenu que le lundi matin 1er Mars, à la pre-
mière heure, le scaphandrier serait à pied d'oeuvre le long
du bord.



© 2020

Lloyd's Register
Foundation
W520-0147 14

Spécification des Réparations.

Avaries constatées	Recommandations.
Les supports de réas de retour de la chaîne de drosse - Tribord et Bâbord cassés	Hors de service - à remplacer.
réa écorné	A réparer.
Maille à tourillons supportant la chaîne à deux filets de l'appareil de manoeuvre à bras. Cassée	Hors de service - à remplacer.
Produits de drosse en tôlerie déformés	A réparer.
Tôle de glissement disparue	A remplacer.
Les tuyaux de vapeur des treuils fatigués et cassés	Remplacer toute la longueur endommagée.
Chaînes de drosse.- Peuvent avoir détériorées par les efforts aux supports	A examiner maille par maille avant de prendre une décision.
Gouvernail ne paraît pas avoir souffert	Sera cependant à visiter par sonaphandrier.

Causes des avaries.

Il est de notoriété publique que tous les navires se trouvant en mer dans les parages de Brest vers le 25-26 Février ont supporté une grosse tempête.

D'après le journal de bord du "MAR CASPIO" et le rapport de mer du Capitaine, le navire s'est trouvé en difficultés par le travers du phare d'Armen lorsque les deux supports des réas de drosse de gouvernail cassèrent presque simultanément. Le gouvernail libéré en partie battait de tribord à bâbord et inversement, balayant, par la chaîne de drosse, une partie du pont.

Avec beaucoup de difficultés, le gouvernail n'ayant pas de frein, on embraya la barre à bras dont une pièce importante se rompit. Néanmoins le gouvernail restait maintenu ce qui permit de démailler les chaînes de drosse sans grave danger pour le personnel de manoeuvre. En outre, la pièce cassée de la barre à bras n'empêchait pas absolument la manoeuvre du gouvernail mais la mer était si grosse que le navire n'obéissait pas à cause du temps considérable employé pour obtenir le degré de barre nécessaire.

De plus, dans les embardées, il arrivait que la manoeuvre

du gouvernail se faisait à contre temps accentuant ainsi la difficulté de tenir la route.

Il y a lieu de noter que la pièce cassée dans l'appareil à bras était usée à un tel point qu'il ne restait presque plus de métal à la cassure.

Exécution des réparations.

Le Samedi et le Dimanche, les chantiers sont fermés. Nous avons cependant pu obtenir que les travaux soient commencés le 1er Mars à la prise du travail.

Le travail fut exécuté par les chantiers Dubigeon en conformité de la spécification ci-dessus et sans changement, car la visite du gouvernail, des aiguillots et femelots par le scaphandrier n'a rien révélé de defectueux.

La drosse examinée maille par maille, a été trouvée en parfait état.

Le Vendredi 5 Mars, vers 20 heures, le travail était entièrement terminé.

Le Samedi 6, après réglage des drosses, suivi d'un essai de bon fonctionnement de l'appareil à gouverner sous vapeur, le "MAR CASPIO" pouvait appareiller en sécurité.

Coût des réparations.

Le coût des réparations mécaniques s'établit comme suit:
1° Facture DUBIGEON, prix forfaitaire convenu à Frs 13.980
l'avance.

NOTA. Il y a lieu de déduire du prix ci-dessus la somme de
pour fourniture d'un clapet et d'une tige ^{de soupape} qui incombe à l'armement. - 260

2° Frais de visite du gouvernail par scaphandrier
Facture "Abeille 22" - 200

A ces dépenses, il faut ajouter les frais d'escale, soit remorquage, pilotage, etc...
qui sont tarifés officiellement.

Navigabilité.

Les réparations ont été exécutées sous ma surveillance et à mon entière satisfaction, ainsi qu'à celle de l'Inspecteur du Lloyd's Register.

Ce dernier a délivré au navire un certificat de navigabilité

Le s.s. "MAR CASPIO" a appareillé pour sa destination,
NEWCASTLE upon-Tyne, le Samedi 6 Mars 1937 à 12 heures.

BREST, le 8 Mars 1937,

L'Expert,

Et *G. Guillaud*



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

W520-0147479

Sept.

William

1880

RECEIVED BY THE
LIBRARY OF THE
LLOYD'S REGISTER FOUNDATION



© 2020
Lloyd's Register
Foundation