

# Mécanicien Principal Carvin

## Mécanicien Principal Carvin (1936-1940)



Il appartient à une série de 7 cargos charbonniers type 6800 tonnes à un pont, coque rivetée, passerelle milieu comprenant les *Capitaine le Masne* (1922), *Capitaine Charles Boivin* (1923), *Capitaine Joseph Plisson* (1923), *Aveyron* (1923), *Joseph Magne* (1923) et *Capitaine Maurice Prechac* (1924).

Il porte le nom du chef mécanicien principal qui en 1916 avait fait le sacrifice de sa vie pour tenter, dans une chambre de machines envahie par l'eau, une manœuvre destinée à sauver son navire qui venait d'être torpillé par un sous-marin allemand, en Méditerranée.

### ORIGINES

Construit par la Société des Chantiers de la Gironde (Groupe Schneider) du Havre (site d'Harfleur) sous le n° 01

Commandé le 20-10-1919 par le Ministère de la Marine marchande

Mis sur cale le 27-12-1920

Lancé le 3-11-1921

Pris en charge par la Marine marchande (Bureau National des Charbons) le 10-5-1922 et confié à la Cie Commerciale de l'AEF

En 1936, il est pris en gérance technique par la Cie Delmas-Vieljeux

Classification : Bureau Véritas

### DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	114,95 m
Longueur PP	110,60 m
Largeur HM	14,98 m
Creux sur quille	8,17 m
Tirant d'eau en charge	7,02 m
Jauge Brute	42.821 tx
Jauge Nette	2 648 tx
Port en lourd	6.675 tonnes
Déplacement en charge	9137 t

Équipé de quatre cales avec entreponts et panneaux de bois aux dimensions suivantes :

Cale n° 1	11,97 m x 8,50 m
Cale n° 2	11,97 m x 8,50 m
Cale n° 3	11,97 m x 8,50 m
Cale n° 4	11,97 m x 7,01 m

Les moyens de levage desservant les cales sont les suivants: 6 mâts de charge de 10 t et 2 de 5t

## PROPULSION

Assurée par une machine à vapeur à triple expansion, à pilons, placée au centre du navire, comprenant trois chaudières cylindriques à tirage forcé, timbrées à 13 kg, d'une puissance de 2.000 CV, actionnant une hélice à 80 t/min, lui assurant une vitesse en service de 10,3 nœuds.

Construite par Schneider & Cie (Ateliers & Chantiers d'Harfleur) en 1921. Les chaudières ont été réalisées par les Ateliers & Chantiers de la Gironde dans leurs ateliers de Cherbourg en 1921.

## EFFECTIFS

État-major : 10 - Équipage : 17

## LIGNES DESSERVIES

Placé sous gérance technique par la Cie Commerciale de l'AEF auprès de la Cie Delmas-Vieljeux de 1936 à 1940, il assure pour l'essentiel la desserte charbonnière avec la Grande-Bretagne et l'acheminement des bois d'Afrique vers l'Europe.

**1922** : Le 10 mai, il est pris en charge par la Marine marchande (bureau national des charbons) qui le confie en gérance à la Cie Commerciale de l'Afrique Équatoriale Française (Léon Corblet Et Cie) pour l'exploiter dans l'acheminement des bois d'Afrique.

**1928** : Le 20 août, alors qu'il quittait le port du Havre pour Dunkerque, sa barre reste bloquée; gêné dans sa manœuvre, il endommage plusieurs bateaux de pêche qui se trouvaient au mouillage dans l'avant port. Les dégâts sont peu importants, il peut poursuivre sa route.

**1930** : Le 1<sup>er</sup> août, alors qu'il quittait Libreville, avec une cargaison de 3500 tonnes de bois, à destination de l'Europe, il s'échoue sur un banc de sable dans l'estuaire du Gabon. Il est déséchoué le même jour, à 23 h 50 par le cargo Tours (Delmas -Vieljeux), après allègement de sa cargaison de grumes et réparation de son circuit de vapeur endommagé. Le lendemain il sera remorqué sur rade de Libreville pour l'évaluation des dégâts. Il sera autorisé à reprendre sa route quelques jours plus tard.

**1936** : Il est placé sous gérance technique par la Cie Commerciale de l'AEF auprès de la Cie Delmas -Vieljeux qui l'affecte principalement à la desserte des Côtes d'Afrique.

**1939** : Le 17 octobre à 12heures, dans le port de Nantes, il est pris en affrètement sous charte-partie par la DTM.

**1940** : Il est à Saint-Nazaire depuis le 10 juin et se trouve disponible quand la Direction des Transports Maritimes le fait réquisitionner le 14. Mis à la disposition de la Marine nationale le 17, sous réquisition non militarisée, il est ravitaillé en charbon pour un voyage de l'ordre de 1.500 milles qui doit le mener jusqu'à Dakar avec deux canons de 380 mm provenant de la fonderie de la Marine à Ruelle et destinés à l'achèvement du bâtiment de ligne *Jean Bart*. Un seul canon sera embarqué faute de temps et face à l'avance des troupes de l'Axe, le second sera saboté dans l'après midi du 18. Le *Mécanicien Principal Carvin* quitte St Nazaire le 19 à 1 h 30 pour faire route sur La Pallice puis le Verdon, où il mouille le 20 au soir. Le 21 à 13h30, alors qu'il était mouillé dans l'estuaire de la Gironde, le commandant décide d'appareiller devant la menace d'une attaque aérienne ennemie. Cette menace se précise à 14h30 avec l'arrivée d'un groupe de chasseurs de la Luftwaffe ; il sera incendié et coulera dans la soirée.