

NORMANDIA, UNE FIN TERRIBLE



COMMODORE CLIPPER



Encore une belle allure. Le pont découvert est libre, probablement afin d'accélérer les escales.

HASCOSAY



Les remorques couvrent le pont découvert. On se croirait revenu au temps de SudCargos et de la ligne Marseille-Tunis.

CARACTÉRISTIQUES

- › L. 106,89 m ; l. 16,06 m ; Creux 12,81 m ; T.E. 5,95.
- › Dw. 4 171 t ; Grt. 1 951/2 311 ; Net. 848.
- › Machine : 9 000 ch / 2 x 9 cyl.
- › Capacité : 12 passagers ; 30 remorques/pont principal ; 15 remorques/pont supérieur. 636 m de roulage

1. Transporteur fondé en 1976 par des entreprises forestières finlandaises, repris par le groupe de logistique Spliethoff, spécialisé dans le transport maritime de conteneurs et de remorques. Elle opère des lignes régulières entre l'Europe de l'Ouest et la mer Baltique.

Ce navire qu'on nommait par dérision « la Juventut Verte », n'est plus très jeune — il a 15 ans de RoRo — quand il est sorti de SudCargos en novembre 1986 et vendu par la Navale Caennaise.

C'est un navire solide, et ce n'est pas encore sûrement sa fin.

On va d'abord le retrouver, jusqu'en 2010, une longue durée de presque quinze ans, dans ce qu'il sait faire de mieux : transporter des camions, des remorques, en bref, du roulant, sur les routes maritimes intra-européennes.

Par un retour chez un armement scandinave, Misida Sea C° Ltd, La Valette (Malte), qui cache le petit armateur finlandais, Godby Shipping AB des îles Åland. Il est nommé **MISIDA**. Le groupement Transfennica¹ son affréteur le met sur les lignes de la Baltique.

En 1990, il est vendu à A/S Christiania Eiendomsselskap (Euro Nord Line A/S, Tromsö), Oslo, et devient **EURO NOR**, pavillon norvégien, sans quitter la Baltique.

Un an plus tard, sous le même pavillon, il est affrété à temps par Commodore Ferries pour assurer les traversées Guernesey-Jersey sur Portsmouth ; presqu'un retour à ses premiers voyages. Il est nommé **COMMODORE CLIPPER**

En décembre 1994, au cours d'un voyage, il s'échoue à Jersey, ce qui nécessite, qu'il soit envoyé à Newcastle pour y être réparé, avant qu'il ne revienne sur la ligne. L'affrètement prend fin le 3 mars 1996.

Suivent ensuite d'autres :

Par Pandoro Ltd, pour cinq mois, sur la traversée Liverpool-Dublin.

Par Gulf Stream, pour huit mois, sur Lorient-Casa blanca ; il porte alors le nom de **SEA CLIPPER**.

Par les ScanFra Line, pour cinq mois, sur des voyages Dunkerque-Karshamn.

Par les Amber Line A/S (Scandlines), pour trois mois, entre Karshamn et Liepaja (Lettonie).

Il doit donner pleine satisfaction, car, à partir de janvier 1998, il est affréter pour trois ans, sur la ligne Tallin-Kiel par l'Estonian Shipping Co - Tallin. Baptisé **TRANSBALTICA**. Il est inscrit au registre estonien.

En juin 2001, redélivré à son armateur. Il reprend le nom de **SEA CLIPPER**, sous le pavillon bis norvégien et est affréter par la Fjord Line. Il navigue entre Hantsholm (Nord-Ouest du Jutland - Danemark), Bergen et Newcastle.

En février 2002, il est vendu à North Link Orkney and Shetland Ferries Ltd., Aberdeen et prend le nom d'**HASCOSAY**, sous le pavillon britannique. Il est envoyé dans des chantiers polonais pour de grandes réparations.

Le transporteur public Caledonian MacBrayne le place sur la ligne Ullapool (Nord-Ouest Écosse)-Stornoway (Hébrides extérieures) avec un affrètement de cinq mois, prolongé sur celle d'Aberdeen-Kirkwall (Orcades)-Stromness (Orcades) des NorthLink Ferries pour huit ans de plus .

En février 2010, il est désarmé à Kirkwall et mis en vente.

Au bout tout juste d'un mois d'immobilisation, Lahham Livestock & Meat Trading Co de Beyrouth l'acquit pour servir au transport de moutons. L'armateur Khalifeh Shipping Line & Co (Saïda-Liban) en assure la gérance. Il est nommé **ABOU KARIM 1**, pavillon libanais.

Après cinq ans de navigation dans le transport d'animaux : on l'a vu en mer Rouge, en Espagne et même à Sète. devenu un navire poubelle, il est laissé à la chaîne le long d'un quai dans le port de Beyrouth.

Un quai juste en face des silos, où sont entreposés — par qui ? — des milliers de tonnes de nitrate d'ammonium. Environ 2 750.

Le 4 août 2021, explosion. L'**ABOU KARIM 1** reçoit de plein fouet la déflagration et les débris. Deux hommes, les gardiens du navire, sont tués.

Couché par le souffle, il se remplit d'eau et coule.

Actuellement, à l'interrogation : « situation de l'**ABOU KARIM 1 ?** » les sites d'information du réseau AIS, répondent qu'il est toujours positionné en Méditerranée orientale, n'ayant pas communiqué depuis plus de dix ans.

En effet, aux dernières nouvelles, il gît chaviré, inerte, reposant sur le fond du bassin ; toujours le long du quai, là même où l'a couché l'explosion.



L'ABOU KARIM 1, en transport de moutons, quelque part en Mer Rouge. La porte arrière supprimée. Des logements pour les berger sur la dunette. Un fatras sur le pont supérieur et la rouille qui commence à gagner.



Il fréquentait les ports espagnols et parfois Sète. Sur le pont supérieur, le fourrage.



Après l'explosion des 2 750 tonnes de nitrate. L'ABOU KARIM 1 couché et coulé. L'ABOU KARIM III, bien touché. Il sera dégagé. Le « 1 » est toujours là. Au premier plan, l'amas des ferrailles des restes des hangars.