



Commandant de l'Etoile

Philippe ARZEL

1975 - 1977

Date de prise de commandement

15 septembre 1975

Grade au moment de la prise de Commandement

Maître Principal

Circonstances de la prise de commandement.

Embarqué sur la goélette Etoile le 25 août 1975 en tant que "Patron". Depuis de nombreuses années, l'Etoile était un "patronat"! Traditionnellement le titre du commandant de l' Ecole Navale était «Commandant l' Ecole Navale et la Goélette Etoile ». Mais à l' Ecole Navale, le Capitaine de vaisseau Dyevre a été promu "Contre Amiral", son successeur en septembre 1975 est le Contre Amiral Chaperon. Si un Capitaine de vaisseau peut logiquement commander un "bâtiment", un amiral ne peut être commandant que d'un groupe de bâtiments, d'une force navale ...

Le commandement de la goélette Etoile devint donc "vacant"... Au mois de mars 1976, de Patron, je devenais commandant de l'Etoile ! (Décision "Ministère des armées" datée du 18 décembre 1975, signée le 3 février 1976).

Le message est tombé la veille d'un appareillage pour Jersey.

Carrière avant la prise de commandement

Date de naissance 10 septembre 1943.

Incorporé Ecole de Maistrance septembre 1961.

Cours de spécialité Manœuvrier - **Richelieu** de septembre 1962 à fin février 1963.

Ecole de Pilotage de mars 1963 à fin août 1965

Bisson (dernier cours). Second Maître pilote à cette date. Embarqué sur le dragueur Denebola, puis sur le remorqueur l'Infatigable.

Ecole Navale en qualité d'instructeur du 1 septembre 1967 au 1 décembre 1971. Durant cette période, j'embarque sur la Belle Poule pour une croisière Méditerranée (en complément chef de quart) du 10 juillet au 10 août 1971. Au programme : Toulon, Monaco, Nice, Porto Cervo (Sardaigne), La Valette (Malte).

Edic 9072 au Centre d'essai du Pacifique (1 décembre 1971 au 20 décembre 1972) puis retour à l' Ecole Navale (instructeur) le 5 mars 1973.

Durant l'été 1974, j'embarque comme chef de quart sur l'Etoile pour la tournée d'été en mer Baltique. Rallié à Copenhague, Gdynia, ??? et Cherbourg où une réparation de l'embrayage du moteur est effectuée par AMF, puis cap sur Saint Malo.

A la fin du mois de décembre 1974, lors d'une épidémie de grippe particulièrement « efficace », une bonne partie de l'équipage de l' Etoile dont le patron le Premier Maître Cloitre est cloué au lit. J'ai été appelé en catastrophe pour le remplacer lors d'une corvette Ecole Navale avec escale au Havre.

C'est donc presque logiquement qu'en juillet 1975 l'Officier des équipages EUZEN me propose de succéder au Premier Maître Cloitre qui débarque

Résumé du commandement

C'est la fin d'une grande refonte et les essais ne sont pas concluants. Nouveau moteur, nouvelle hélice. A bord de l'Etoile lors des essais au point fixe, sur coffre, une des deux pales de l'hélice neuve casse ... suite à un défaut dans le métal. Il faut en fonder une autre.

Je naviguerai pendant plusieurs semaines sans l'aide la propulsion mécanique, appareillé et mis à quai avec l'aide d'un remorqueur, mais connaissant parfois des situations délicates ... quand le remorqueur n'est pas au rendez-vous !

Les épisodes les plus marquant de ces deux années sont :

- Du 8 au 14 mars 1976, ma première " corvette " en tant que commandant, nous essayons une bonne tempête au retour des îles anglo-normandes ... (annexe)

- En juin ce sera la semaine de Kiel, puis Pauillac en mai et en octobre avec du gros temps pendant 15 jours... mais des jeunes mousses enthousiasmés. La sortie de Gironde, à partir du Verdon, se fait sans les pilotes qui auraient eu des difficultés à débarquer. Par le travers du banc de la Mauvaise, nous essayons un bon grain, à ne plus voir à 20 mètres, mais la mer est soudain aplatie! Cependant, quelques heures plus tard, en faisant route voile et moteur dans une mer un peu creuse, dans l' WNW du phare des Baleines, le bateau s'enfonce du cul dans un creux et l'on entend un coup sourd suivi de vibrations ... la nouvelle hélice est cassée! Nous virons de bord et entrons à La Palice pour évaluation des dégâts. Une pale est bien cassée et a donné comme un coup de hache dans l'étambot. Sortie du bassin à flot en remorque le lendemain après midi. Le remorqueur nous largue au sud du phare de Chauveau. Il faudra la nuit, pour réussir à sortir du pertuis d'Antioche ... Le vent était bien tombé et la houle perturbait souvent le virement de bord. Le lendemain au lever du jour nous étions au NW du phare des Poulains ... le vent avait repris au SW, force à 8 ...et le soir à 1800 à Brest après avoir emprunté le Petit Leach.

- Mai 1977 à Pauillac,

- Juin 1977, encore la semaine de Kiel, et le 150e anniversaire du canal de Terneuzen en septembre. Fin de commandement le 26 septembre 1977. Suite au M.P. KERAVEC.

