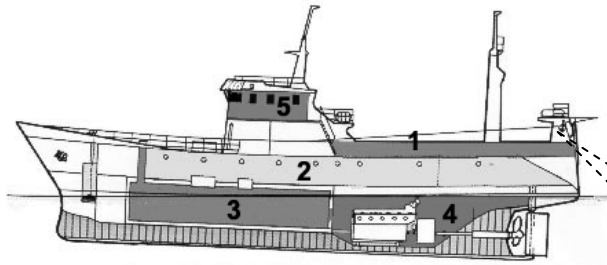


## L'Angoumois : chalutier pêche arrière hauturier rochelais

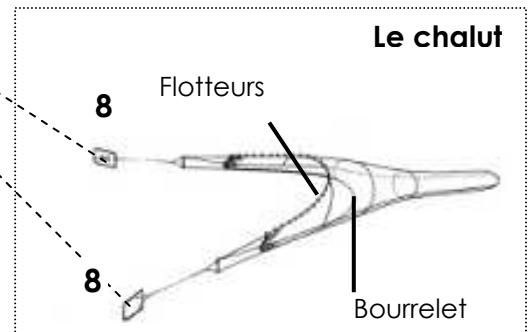


Construit aux Ateliers et Chantiers de Dieppe pour l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV) en 1969. Il débarquait entre 25 et 50 tonnes de poissons pour des campagnes de pêche d'une durée moyenne de 12 jours.

(total année 1989 : 620 tonnes débarquées)

En avril 1991, une panne moteur l'immobilise définitivement à quai.

Il entre au Musée Maritime de La Rochelle en 1993. Classé Monument Historique le 06/09/1993.



### 1 – le pont : lieu de mise à l'eau et de remontée du chalut.

Le chalut est remonté en moyenne toutes les 2 heures. Le chalut est hissé au dessus de la trappe située près des portes arrières grâce au portique de relevage et le contenu est vidé dans la cale sous la trappe appelée le « trunck ». Tout le tri se fait à l'intérieur. L'équipe de pont sous les ordres du bosco remet le chalut à l'eau avant de s'occuper du tri. Sur le côté bâbord du navire se trouvent les panneaux divergeants (8) qui servent à garder le chalut ouvert en pêche. Le chalut mesure plus de 50 m de long sur l'Angoumois.

### 2 – La salle de travail : lieu de tri du poisson.

Le tapis roulant sert à amener le poisson sur la table puis dans le bac d'eau de mer. Les déchets contenus dans le chalut sont évacués par la poupe du navire. Le poisson est étripé, rincé et mis dans des paniers par espèce et par taille (calibre). Il doit être égoutté avant d'être glacé. Chaque panier est comptabilisé sur le tableau avant d'être glacé. (Lus : merlus, Chon : merluchon, Ddes : dorades, Morue : cabillaud, Colin : lieu noir... les espèces notés en haut du tableau sont les poissons les plus recherchés car ils se vendent plus cher)

### 3 – La cale à glace : lieu de stockage du poisson.

D'une capacité de 50 tonnes, soit 1000 paniers de 50 kg de poisson la cale est réfrigérée ce qui évite que la glace embarquée, fabriquée au port, ne durcisse trop. C'est le bosco qui organise le stockage et le mousse qui... casse la glace ! Et quand c'est fini, un autre chalut est viré sur le pont et cela recommence...

### 4 – La salle des machines : le domaine du chef mécanicien et des deux mécaniciens

1 moteur Crepelle pour la propulsion, 1100 chevaux. (vitesse au essais plus de 12 nœuds) 2 moteurs auxiliaires, Poyaud de 420 chevaux pour l'électricité et le froid et 138 chevaux pour les treuils. Capacité des soutes à carburant : 72 tonnes.

### 5 – La passerelle de navigation : lieux de vie à bord.

12 hommes d'équipage embarquaient pour des campagnes de pêche de 10 à 18 jours. Le bosco et le chef mécanicien ont des cabines individuelles, les 2 cabines à 4 bannettes sont celles de l'équipage (mousse, novice, cuisinier, matelots)

Le réfectoire aux coussins marron est celui des officiers : chef mécanicien, second mécanicien, bosco, capitaine (patron) et lieutenant de pont. Le reste de l'équipage mange dans le réfectoire aux coussins rouges. La cabine du patron (bâbord) et du lieutenant de pont (tribord) se trouvent dans la passerelle de navigation.

Instruments de la passerelle : 2 sondeurs (profondeur), 1 decca \*(position), un radar de surface (absent), un goniomètre\* (absent), une radio BLU puis VHF

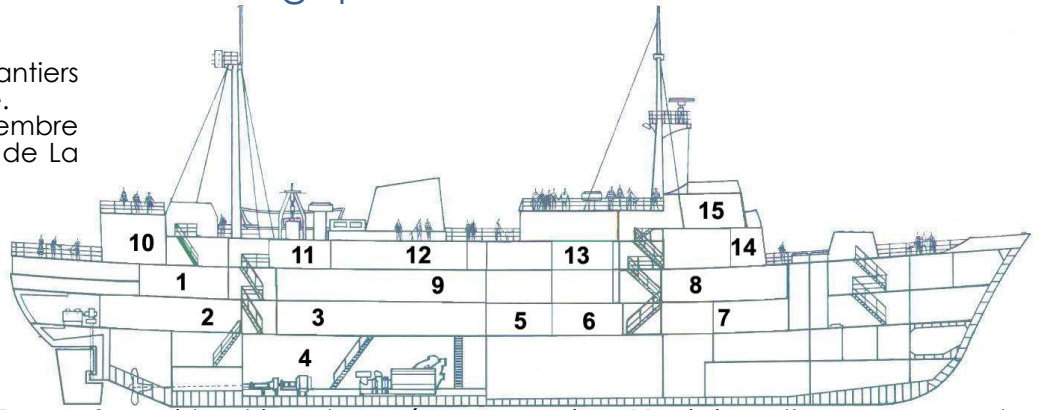
\* aide à la navigation

# Le France 1 : frégate météorologique stationnaire

Construite en 1958 aux Chantiers de la Méditerranée du Havre.

Elle fut désarmée en décembre 1985 et achetée par la ville de La Rochelle en 1988.

Après 3 mois de travaux France 1 devenait visitable le 19 juin 1988 sous le pavillon du Musée Maritime. Classée Monument Historique le 24/02/2004.



Pendant 27 ans, France 1 et France 2 son sister-ship ont assuré par an environ 11 missions d'une moyenne de 28-32 jours au départ de La Rochelle avec environ 50 hommes d'équipage.

## 1 – Entrée : présentation des 3 principales missions du navire

Depuis 1948, les navires français et de nombreux autres assuraient la permanence sur des points précis de l'océan atlantique, des carrés météorologiques de 10 milles marin de côté afin d'y effectuer des relevés météorologiques, l'assistance à la navigation aérienne jusqu'en 1974 et l'assistance médicale en mer. Le France 1 et le France 2 ont remplacé les anciennes frégates météorologiques françaises (Mermoz, Lebrix, Verrier et Laplace). France 1 ne pouvait quitter la station météorologique qu'à partir du moment où un autre navire l'avait remplacé.

**2 – Le pont des matelots avec le bloc opératoire :** un médecin et un infirmier détachés par l'hôpital militaire de Rochefort assuraient les soins à l'équipage et auprès des blessés d'autres navires, en particulier les pêcheurs.

**3 – 4 Les anciennes cabines de l'équipage et la salle des machines :** 3 moteurs de 865 chevaux et consommant 1500 litres au 100 km afin de produire l'électricité alimentant tout le navire. A chaque mission 180 tonnes de gasoil, 20 tonnes d'eau douce, 2 tonnes d'huile... étaient embarqués. Le travail est difficile du fait du bruit : 110 décibels, la chaleur et les odeurs venaient s'ajouter à la gîte et au tangage.

**5 – La cuisine :** 1 chef cuisinier, 1 aide et 1 boulanger préparaient les repas sous la responsabilité de l'intendant qui composait les menus et veillait à l'approvisionnement en vivres. Le linge était fourni à tout l'équipage et nettoyé entre 2 missions.

**6 – Le réfectoire des matelots :** l'équipage y prend ses repas. C'est également le lieu des projections de films à tout l'équipage le samedi soir, 2 fois par mission. Les maîtres mangeaient dans une salle à côté appelée « carré ».

**7 – La cabine des matelots :** les mécaniciens, novices, garçons de service avaient ce type de cabine (5m<sup>2</sup>). Les maîtres avaient des cabines aussi petites mais individuelles sur ce pont. Sur la proue du navire : lieu de projection et soutes de stockage : cambuse, câbles, conserves, lingerie, matériel sécurité, chaînes des ancres.

**8 – Les ateliers :** lampisterie, atelier de charpentage, laverie et atelier de l'électricien (par les hublots)

**9- Pont des météos :** cabine du médecin sur la poupe. Dans la forme des anciennes cabines des techniciens de la navigation aérienne : exposition sur l'évolution du chalutage du 18<sup>ème</sup> siècle à aujourd'hui. Sur tribord : cabine du chef de mission météo (équivalente à cabine d'officier 16m<sup>2</sup>). Sur la proue : exposition sur l'histoire du navigateur français Bernard Moitessier et le ketch « Joshua » avec lequel il effectua un tour du monde et demi en solitaire et sans escale en 1968 et qui fait partie de la flotte du Musée Maritime. Sur bâbord : exposition sur 5 techniques de pêche atlantique dans l'ancien carré des météos et cabines des techniciens météos et radios (8m<sup>2</sup>)

**10 – Le pont des officiers :** le laboratoire météo avec le hangar de préparation et de lancement des ballons sondes. Salle des expositions temporaires.

**11 – Le poste radio :** lieu de réception et de transmission. Toutes les 3 heures les informations collectées par les météorologues étaient envoyées à Bracknell (près de Londres) centre de l'OMM. (Organisation Mondiale de la Météorologie) Un second pupitre permettait aux techniciens de l'aviation civile de guider les avions qui effectuaient les vols transatlantiques.

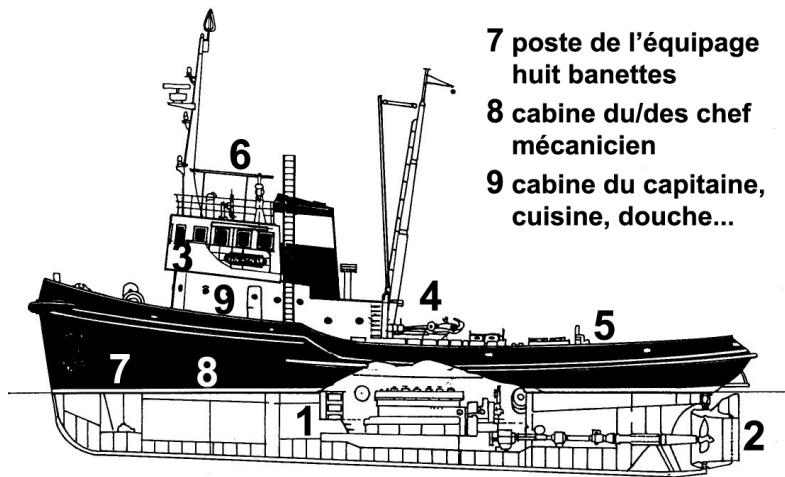
**12 – Sur bâbord :** exposition météorologique (bâbord). 1 chef de mission météo et 7 techniciens, détachés par Météo France assuraient les relevés de surface toutes les heures, les relevés en altitude toutes les 6 heures et les relevés océanographiques 2 fois par jour. Sur tribord : exposition sur « Alors raconte » notre fête maritime et tout le travail de collecte et de numérisation de la mémoire maritime.

**13 – La cabine du capitaine et le carré des officiers :** Le garçon officier s'occupait d'assurer le service, de nettoyer le carré et les cabines sous les ordres de l'intendant comme les autres « garçons » de service.

**14 – Appartements du commandant** incluant un salon pour les repas, un bureau, une cabine et une salle d'eau privative. C'est le commandant qui a le lit le plus large à bord !

**15 – Passerelle de navigation :** comprend 2 lochs (vitesse du navire) 1 gyropilote (orientation) 1 barre à roue (gouvernail) 1 shadburn (transmetteur d'ordres vers la salle des machines) 2 radars de surface (obstacles) 1 panneau électrique (puissance moteurs de propulsion) 1 radio et un goniomètre (aide à la navigation).

## Le Saint-Gilles : remorqueur portuaire et de haute mer



**7** poste de l'équipage  
huit banettes

**8** cabine du/des chef  
mécanicien

**9** cabine du capitaine,  
cuisine, douche...

Construit en 1958 aux Ateliers et Chantiers ACRP (La Rochelle – La Pallice) sur les plans de l'architecte Jean CABANTOUS (La Rochelle). Il fut désarmé en 1989 et acheté par le Musée Maritime de La Rochelle à la demande du Président de l'URO<sup>1</sup> la même année.

Classé Monument Historique le 17/07/1995. Le Saint-Gilles est un remorqueur qui effectuait principalement du remorquage portuaire à La Rochelle, Saint-Nazaire et Brest et des assistances en mer. Il arrivait probablement autour des 200 jours de missions par an.

Caractéristiques : 30,30 m de long, 7,92 m de large, 244 tonnes à vide, d'un faible tirant d'eau de 3,75 m ce qui permet d'approcher au maximum des bateaux en difficulté à la côte.

**1 - Salle des machines** : Moteur DEUTZ de 1000 CV réversible\* doté d'une suralimentation (un turbocompresseur). Deux groupes électrogènes produisant l'électricité nécessaire aux besoins du bord composés chacun d'un moteur Baudouin attelé à une dynamo produisant du courant continu à une tension de 125v. Une motopompe composée d'un moteur Berliet attelé à une pompe utilisée aussi pour les incendies et assèchements.

Vitesse moyenne de 12 à 14 nœuds, autonomie de 18 jours (58 tonnes de gazole)

**2 - Hélice** : munie d'une « tuyère kort » orientable ce qui accroît la traction de 25 à 30 % et donne au remorqueur des qualités évolutives remarquables notamment en marche arrière.

**3 - Passerelle de navigation** : pas de pilote automatique la route étant suivie manuellement à l'aide de la barre à roue en gouvernant au cap indiqué par le compas magnétique.

### Types d'interventions possibles :

- Remorquage avec une puissance de traction allant jusqu'à 20 tonnes. Le Saint-Gilles effectuait des missions de haute mer sans être tout à fait équipé pour : pas de treuil de remorque, pas d'enrouleur, simplement un **croc de remorque (4)** pivotant à 180°, un **cabestan (5)** qui servait à rentrer la remorque en fin d'opération et un fusil lance amarre pour établir la connexion entre remorqueur et remorqué en cas d'impossibilité d'approcher trop près par cause de manque d'eau, de mauvaise mer... Avant d'appareiller pour les interventions en haute mer, il fallait lover 500 à 600 m de remorque sur le pont.

- assèchement à l'aide de la motopompe Berliet

- lutte contre les incendies avec un **canon d'incendie (6)** d'un débit de 150m<sup>3</sup>/heure projetant l'eau à une pression de 10/15 bars, situé à la passerelle supérieure.

- approvisionnement en eau douce : 25 tonnes servant aussi aux besoins du bord.

L'équipage : pour les missions de remorquage portuaire il y avait 6 hommes à bord : 1 capitaine, 1 chef mécanicien, 1 mécanicien, 1 bosco, 2 matelots. Pour les missions d'assistance en haute mer l'équipage était doublé (2 équipes de 11 personnes, 1 seul bosco).

L'équipage travaillait 7 jours et était de repos 7 jours à la disposition de leur armement. Les gens du remorquage venaient principalement de la pêche au début du Saint-Gilles. Par la suite, les marins sont venus du long cours, souhaitant se rapprocher du port, notamment pour des raisons familiales.

<sup>1</sup> L'URO : Union des Remorqueurs de l'Océan fondée en 1939 relevait principalement à l'époque du Saint-Gilles du domaine privé (armement familial). L'URO qui prenait en charge le remorquage portuaire et l'assistance en haute mer de Brest à Bayonne. La Manche et la Mer du Nord étaient couvertes par « les Abeilles », société PROGEMAR qui rachetèrent l'URO en 1988.

\* *moteur réversible* : il pouvait tourner en marche avant ou en marche arrière. Le moteur était attelé directement et tournait à 376 tours comme l'hélice (le moteur était attelé directement à l'hélice et tournait à 376 tours/minute.) Pour le lancement il faut lui envoyer une pression de 30 kg d'air (2 bouteilles de 2000 litres à bord)