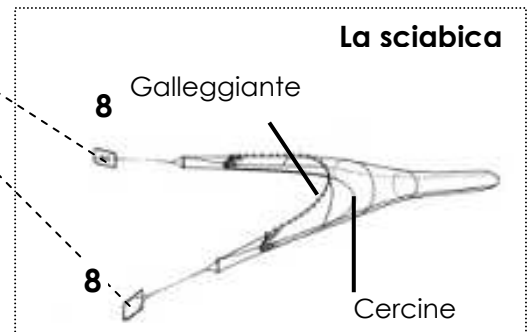
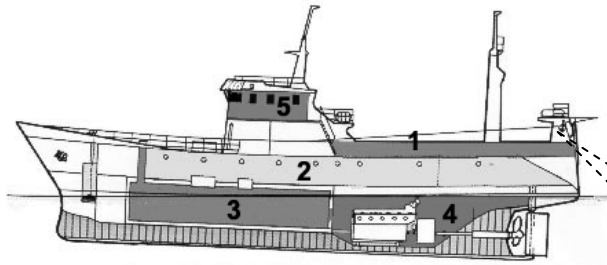


## L'Angoumois : poppa peschereccio al largo di La Rochelle



Costruito nei cantieri di Dieppe per l'associazione di pesca a vapore di La Rochelle nel 1969. Ha sbarcato tra 25 e 50 tonnellate di pesce per i viaggi di pesca che duravano circa 12 giorni (1989: 620 tonnellate). Nell'aprile 1991, un guasto al motore immobilizzò definitivamente alla banchina. Si è unito al Museo Marittimo di La Rochelle nel 1993 e monumento storico 6 giugno 1993V

### 1- La coperta : posto del varo e della risalita della sciabica.

La sciabica è risalita circa ogni 2 ore. È issata sopra la bottola che si trova vicino a delle porte sulla poppa della barca. È risalita grazie alla gru a cavalletto e il contenuto è svuotato nella calata sotto la battola. Lo smistamento si fa dentro la barca. L'equipaggio, sull'ordine del capo marinaio, rimette l'acqua nella sciabica prima di fare lo smistamento. A babordo si trovano i coperchi divergenti (8) utilizzati per tenere la sciabica aperta durante la pesca. La sciabica dell'Angoumois lunga 50metri.

### 2- Sala di lavoro : posto di smistamento del pesce..

Il trasportatore è utilizzato per menare il pesce sulla tavola e, poi, nel cassetto d'acqua di mare. I ritagli che erano nella sciabica sono evacuati per la poppa della nave. Il pesce è sventrato, è sciacquato e classificato nei canestri secondo la sorta e il calibro. Deve essere sgocciolato prima di essere ghiacciato. Ogni canestro è registrato sulla lavagna prima di essere ghiacciato.

### 3- La calata di ghiaccio : posto di stoccaggio del pesce.

Capacità di 50 tonnellate, sia 1000 canestri di 50kg. La calata è refrigerata ; così il ghiaccio, fabbricato sul porto, non diventa troppo duro. È il capo marinaio chi fa il ghiaccio e il mozzo chi... rompe il ghiaccio !!

E quando tutto è finito, un'altra sciabica è mandata nel mare e tutto ricomincia...

### 4- La sala macchine : l'area del capo meccanico.

Un motore Crepelle di 1100 cavalli. Due motori ausiliari: uno di 420 cavalli per l'energia elettrica e il freddo e un altro di 138 cavalli per i verricelli. Velocità: 12 nodi. Capacità dei serbatoio: 72 tonnellate.

### 5- Il ponte di navigazione : posto di vita a bordo.

12 membri dell'equipaggio imbarcavano per i viaggi di pesca che duravano 10 a 18 giorni. Il capo dei marinai e il capo meccanico hanno cabine individuali. Le due cabine con i 4 posti letto sono quelli dell'equipaggio (mozzo, cuoco, marinai).

Il refettorio con i cuscini marroni è quello degli ufficiali: capo meccanico, secondo meccanico, capo dei marinai, il capitano (Boss) e il tenente del ponte. Il resto dell'equipaggio mangia nella sala da pranzo con cuscini rossi. Cabina del comandante (babordo) e il tenente Deck (dritta) sono nel posto di navigazione..

Gli Strumenti per la navigazione: due scandaglio (profondità), una Decca (posizione), un radar di superficie (assente), un goniometro (assente), una radio.

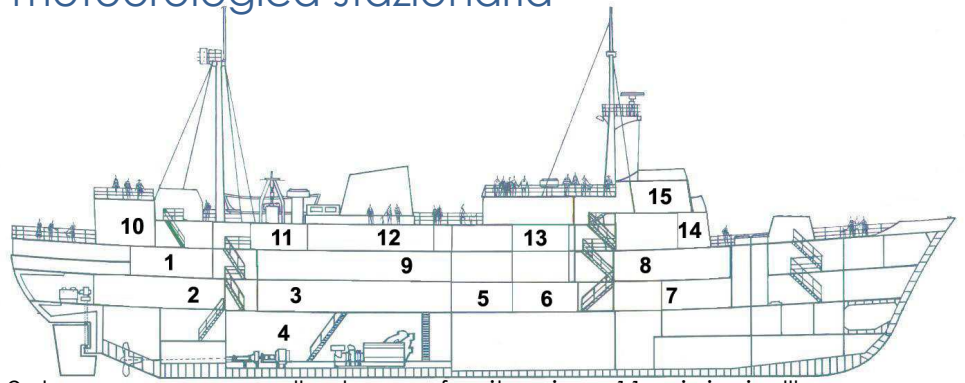
## Le France 1 : fregata meteorologica stazionaria

Costruita nel 1958 nei cantieri del Mediterraneo nelle città Le Havre.

Era disarmata nel dicembre 1985 e acquistata dal Comune di La Rochelle nel 1988. Dopo tre mesi di lavoro, tornò al Museo Marittimo il 19 giugno 1988.

Classificata come monumento storico il 22 febbraio 2004.

Per 27 anni, France 1 e France 2, la sua nave gemella, hanno fornito circa 11 missioni all'anno per un periodo di 30-32 giorni da La Rochelle con circa 50 equipaggi.



### 1 - Ingresso: Presentazione di tre missioni principali della nave.

Dal 1948, le navi francesi con molte altre assicuravano la permanenza su punti specifici dell'Oceano Atlantico: punti di 10 miglia quadrati di lato, per effettuare dei rilevamenti meteorologici, assistenza alla navigazione aerea fino nel 1974 e l'assistenza medica in mare. France 1 e France 2 hanno sostituito le vecchie fregate francesi (Mermoz, Lebrixa, Verrier e Laplace). Francia 1 non poteva lasciare la stazione meteorologica fino quando un'altra nave prendeva il suo posto.

**2 - Il ponte dei marinai con la sala operatoria:** un medico e un'infermiere distaccati dall'ospedale militare di Rochefort erano qui per fornire l'assistenza per l'equipaggio ferito e altre navi, soprattutto i pescatori.

**3 e 4 - Le cabine anziano dell'equipaggio e sala macchine:** tre motori di 865 cavalli che consuma 1500 litri per 100 chilometri al fine di produrre l'energia elettrica che alimenta la nave. Ogni missione abbiamo spedito 180 tonnellate di gasolio, 20 tonnellate di acqua dolce e due tonnellate d'olio. Il lavoro è stato difficile a causa del rumore (110 decibel), calore (30-45°), gli odori e il beccheggio.

**5 - La cucina:** un cuoco, un assistente di cucina e un panettiere preparavano i pasti sotto la responsabilità dell'intendente che faceva il menu e si assicurava l'approvvigionamento di cibo. La biancheria è stata fornita per l'equipaggio e pulito tra due missioni.

**6 - Il refettorio dei marinai:** posto per fare pasti e per le proiezioni di film per l'equipaggio le sabato sere. I nostromi mangiavano in una stanza accanto.

**7 - La cabina di un marinaio:** la meccanica, i mozzi, i ragazzi di servizio avevano questo tipo di cabina (5m<sup>2</sup>). I nostromi hanno cabine nelle stesse dimensioni, ma individuale.

Sulla prua della nave, ci sono i depositi di stoccaggio (cambusa, cavi, lattine, biancheria, materiale di sicurezza, catene dell'ancora).

**8 - Officine :** Lampisteria, carpenteria, laveria per l'equipaggio e officina dell'elettronico (fuori destra per gli obli)

**9 - Ponte di meteo:** cabina del medico e mostra sull'evoluzione della pesca a strascico del 18 ° secolo ad oggi nelle anzone cabine dei tecnici della navigazione aerea. Poi la cabina del capo missione di Meteo (pari a cabina di ufficiale: 16 m<sup>2</sup>)

Mostra sulla storia del navigatore francese Bernard Moitessier e il ketch "Joshua" con il quale ha fatto un giro e mezzo del mondo da solo e senza scalo nel 1968. « Joshua » fa parte del naviglio del Museo Marittimo. E poi la mostra su 5 tecniche di pesca atlantica nell'anziano quadrato dei meteo e cabine dei tecnici meteo e radio (8 m<sup>2</sup>).

**10 - Il ponte degli ufficiali :** il laboratorio meteo, capannone di preparazione e lancio di palloni meteorologici. Spazio per mostre temporanee.

**11 - La radio:** Luogo di ricezione e trasmissione di messaggi. Ogni 3 ore, le informazioni raccolte dai meteorologi sono state inviate a Bracknell (vicino Londra), il centro del OMM (Organizzazione mondiale della Meteorologia). Una seconda console era utilizzata dai tecnici dell'aviazione civile per guidare gli aerei che hanno eseguito voli transatlantici.

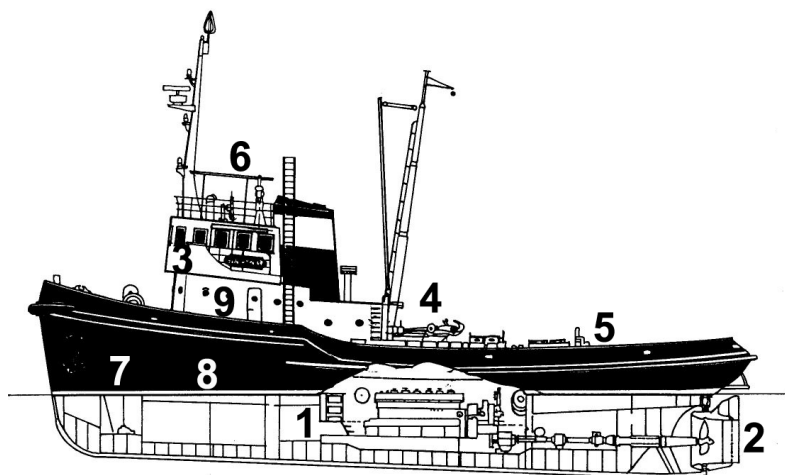
**12 - La mostra meteorologica:** un capo della missione meteo e sette tecnici distaccati da Météo France assicuravano i rilevamenti di superficie ogni ora, i rilevamenti di quota ogni 6 ore ed i rilevamenti oceanografici due volte al giorno.

**13 - La cabina del capitano** (comandante in secondo) e il quadrato degli ufficiali. Il ragazzo ufficiale ha avuto cura di fare il servizio, pulire il quadrato e le cabine.

**14 - Appartamenti del Comandante** dove si trovano una sala per i pasti, un'ufficio, una cabine e un bagno privato.

**15 - Il ponte di navigazione:** 2 solcometri (velocità della nave), 1 girobussola (orientamento), 1 timone, 1 shadburn (trasmettitore d'ordine verso la sala macchine) 2 radar di superficie (ostacoli), 1 console elettrica (potenza motori di propulsione), 1 radio e 1 goniometro (aiuto alla navigazione)

## Il Saint-Gilles : rimorchiatore portuale e di alto mare



- 7 : Posto dell'equipaggio : 8 posti letti  
 8 : Cabine del capo meccanico  
 9 : Cabine del capitano, la cucina, doccia...

Costruito nel 1958 nei Cantieri di La Rochelle-La Pallice su i piani del architetto Jean Cabantous (La Rochelle). È disarmato nel 1989 e acquistato dal Museo Marittimo di La Rochelle su richiesta del Presidente della URO quell'anno. Classificato Monumento Storico il 17 Luglio 1995.

Il Saint-Gilles è un rimorchiatore principalmente portuale a La Rochelle, Saint-Nazaire e Brest, nonché fa assistenza in mare. Ha fatto probabilmente circa 200 giorni di missioni all'anno.

Caratteristiche: 30,30 m di lunghezza, 7,92 m di larghezza, 244 tonnellate vuoto, pescaggio di 3,75 m, così poteva avvicinarsi alla maggior parte delle barche in difficoltà.

**1- Sala macchine :** Motore DEUTZ di 1000 cavalli reversibile\* gonfiato da una sovralimentazione (un turbocompressore). Due gruppi elettrogeni che producono l'energia elettrica per i bisogni del bordo. Questi gruppi sono composti da un motore Baudouin accoppiato ad una dinamo che produce corrente continua a una tensione di 125 volt. Una motopompa con un motore accoppiato ad una pompa Berliet utilizzata anche per gli incendi e l'asciugatura.

**2- Elica :** dotata di un "ugello Kort" regolabile che aumenta la trazione di 25 al 30% e dà il rimorchiatore delle caratteristiche di gestione particolarmente notevoli in senso inverso.

**3- Il posto di navigazione :** nessun pilota automatico. La strada è seguita manualmente con il timone governando la direzione indicata dalla bussola magnetica.

### Tipi di interventi possibili :

- Rimorchio con una potenza di trazione fino a 20 tonnellate. Il Saint-Gilles stava conducendo missioni di alto mare, senza essere completamente attrezzato per questo. Non aveva verricello per rimorchio, senza mulinello, solo un rimorchio al gancio (4) "per appendere" il rimorchiatore al rimorchio, un'argano (5) utilizzato per tornare il rimorchio alla fine della manovra e un pistola lanciagomene per stabilire il collegamento tra il rimorchio ed il rimorchiatore se è impossibile avvicinarsi troppo a causa della mancanza di acqua o mare cattivo. Prima di salpare, ci voleva abbisciare 500 e 600m di rimorchio sul ponte.

- Asciugatura con l'aiuto delle motopompa Berliet.

- Lotta contro il fuoco con un cannone d'incendio (6) con un flusso di 150m<sup>3</sup>/ora. Proietta l'acqua ad una pressione di 10/15 bar, situato sul ponte di coperta.

- Rifornimento d'acqua dolce : 25 tonnellate che erano usate anchè per i bisogni del bordo.

**L'equipaggio :** Per le missioni di rimorchio portuale, c'erano sei uomini a bordo: 1 capitano, 1 capo meccanico, un meccanico, un capo di marinai, due marinai. Per le missioni di assistenza in alto mare, l'equipaggio è stato rinforzato con due guardie (12 uomini).

L'equipaggio lavorava sette giorni e sette giorni sono stati a riposo, ma a disposizione del loro armamento. La gente che faceva il rimorchio era per lo più della comunità di pescatori. Poi, i marinai provenienti da ambienti lungo corso, che desiderano avvicinarsi al porto, soprattutto per motivi di famiglia.

**URO :**Unione dei rimorchiatori dell'Oceano, fondata nel 1939, era soprattutto al momento di Saint-Gilles nel dominio privato (armamento di famiglia). Il URO si è incaricata del rimorchio portuale e l'assistenza in alto mare da Brest a Bayonne. La Manica e il Mare del Nord sono stati coperti dal "Abeilles", società PROGEMAR, che ha acquistato l'URO nel 1988.

\* motore reversibile. Funzionava in avanti o indietro. Il motore è accoppiato direttamente e ruotava a 376 giri come l'elica (il motore è direttamente accoppiato all'elica e ruotava a 376 giri al minuto). Per il lancio, ci voleva inviare una pressione di 30 kg di aria (2 bottiglie da 2000 litri a bordo.).