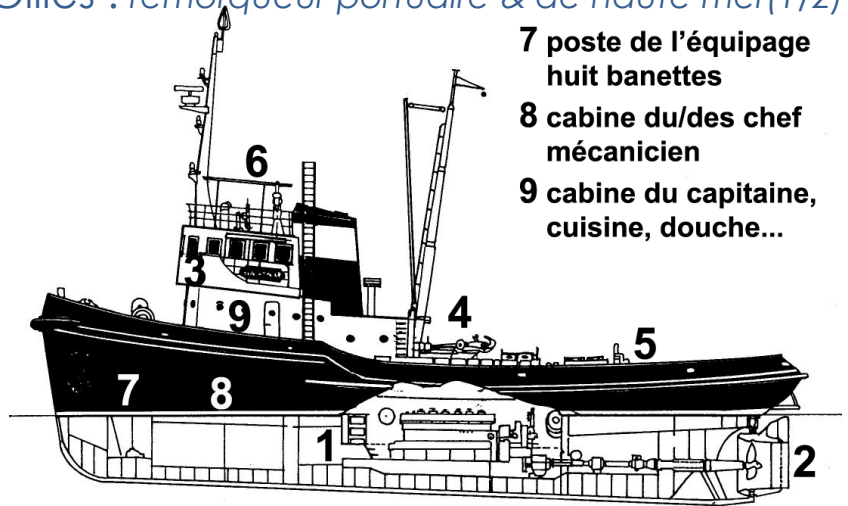


Aide enseignant Saint-Gilles : remorqueur portuaire & de haute mer(1/2)

Construit en 1958 aux Ateliers et Chantiers La Rochelle – La Pallice (ACRP) 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 la même année. Classé Monument Historique le 17/07/1995.



7 poste de l'équipage
huit banettes

8 cabine du/des chef
mécanicien

9 cabine du capitaine,
cuisine, douche...

Le Saint-Gilles effectuait principalement du remorquage portuaire à La Rochelle, Saint-Nazaire et Brest et ponctuellement des assistances en haute 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 lège, 358 tonnes en charge, faible tirant d'eau de 3,75 m qui permet d'approcher au maximum des bateaux en difficulté à la côte.



Moteur DEUTZ

La salle des machines (1) comprend :

Un moteur DEUTZ de 1000 CV réversible* gonflé par 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.

La vitesse moyenne du remorqueur Saint-Gilles est de 12 à 14 nœuds. Son autonomie est d'environ 18 jours, il peut embarquer 58 tonnes de gazole.

L'hélice (2) : munie d'une « tuyère kort » orientable.

Ce système permet d'accroître la traction de 25 à 30 %, ce qui donne au remorqueur des qualités évolutives remarquables notamment en marche arrière.



Hélice et Tuyère Kort

La passerelle de navigation (3) :

Comprend tous les instruments traditionnels d'une passerelle de navigation : barre à roue, compas, chadburn (transmetteur d'ordre), goniomètre, decca (instruments d'aide à la navigation), radar de surface, VHF, BLU (pour communiquer) table à carte et excellente visibilité vers l'avant et l'arrière du navire...



Il n'y a pas de pilote automatique sur le remorqueur Saint-Gilles, la route étant suivie manuellement à l'aide de la barre à roue en gouvernant au cap indiqué par le compas magnétique.

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

Aide enseignant Saint-Gilles : remorqueur portuaire & de haute mer (2/2)

Quels types d'interventions étaient effectuées par le remorqueur Saint-Gilles ?

* Le 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) permettant « d'accrocher » la remorque au remorqueur. Un cabestan (5) servait à rentrer la remorque en fin d'opération et un fusil lance amarre permettait d'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, il fallait lover 500 à 600 m de remorque sur le pont, pour une mission en mer.



Le remorqueur Saint-Gilles lors du lancement du paquebot « France » le 11 mai 1960

* L'assèchement à l'aide de la motopompe Berliet

* La lutte contre les incendies avec un canon d'incendie (6) d'un débit de 150m³/heure projetant l'eau à une pression de 10/15 bars, situé sur la passerelle supérieure.

* L'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 renforcé(11 personnes).

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.

Lucien GOUPY, René MATIFAS, Gabriel Bremond, Elie DERAZE,
Jean MENEZ, Claude BAUDIN, Eugène CHEVALIER
et le Capitaine Georges TERRIER en 1963



(7) poste de l'équipage
8 banettes et table



(8) carré des officiers



(8) cabine du chef(s)
mécanicien(s)



(9) cabine du capitaine(s)



(9) Cuisine

Aide enseignant Saint-Gilles : l'URO et témoignages (1/1)

Comment s'organisait le remorquage à La Rochelle à l'époque du Saint-Gilles ?

Le remorqueur Saint-Gilles a été armé par l'U.R.O., l'Union des Remorqueurs de l'Océan fondée en 1939. Cet armement familial relevait principalement à l'époque du Saint-Gilles du domaine privé. L'URO 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 rachètent l'URO en 1988.

Aujourd'hui les ports font appel à des sociétés privées, des gros groupes, pour le remorquage portuaire.

À La Rochelle-La Pallice c'est le groupe « Boluda France » qui assure ce service avec trois unités, l'Attentif, Le Cognac et le VB Le Havre. Le remorquage en haute mer est assuré par « Les Abeilles International » rachetées par le groupe Bourbon, avec l'unité « l'Abeille Languedoc » sur le secteur du Golfe de Gascogne.

La mobilisation des moyens de sauvetage et d'intervention relève de la responsabilité du Préfet maritime.



Remise à l'eau du remorqueur Saint-Gilles le 18 septembre 2009

© Marine-marchande.net

Quelques témoignages :



Le 17 Janvier 1963 : Convoyage du « Tourville » de Brest à Toulon

L'opération consistait à mener ce militaire désarmé et promis à la démolition de Brest à Toulon avec l'aide d'un autre remorqueur, le Jacques Cartier. Une balade effroyable de 24 jours de remorquage dans un temps pourri. Avec en plus vent debout.

Les deux remorqueurs tirant au maximum de leur puissance et le Tourville, de son côté, faisant 3 nœuds en arrière. Pour calmer le jeu, le Saint-Gilles filait de l'huile en pompant la cale où le mazout se mélange à l'eau. Le Tourville, souvent travers au vent, partait en dérive contrôlée. "C'est dans un de ces moments délicats que notre moteur s'est arrêté..."

Cela fait un effet particulier, très désagréable. Entre le croiseur et nous il y avait 700 m de fil d'acier. Dans la circonstance ce poids de 15 tonnes nous rappelait l'un vers l'autre. La panne a duré environ 1m30 peut-être 2mn. Les secondes pèsent lourd dans ces moments-là. Le mécanicien était à la hauteur de la situation. Il a débouché la pompe à injection." (Capitaine Georges Terrier)

Dernière assistance du remorqueur Saint-Gilles : le « Côtes du Nord » en 1989 (armement Delmas)

« Un gros cargo transporteur de bois. Son tonnage était très important. Il venait à La Rochelle et il était en très grande difficulté quand on lui a mis la remorque dessus. Il lui restait juste un mouillage qui tenait, et il chassait sur ses ancres. Le temps était gros, son arbre manivelle était brisé... Il n'y avait pas beaucoup d'espoir. Il y aurait certainement eu mort d'homme si nous n'étions pas intervenus. C'est ce fier vaisseau qui a eu l'honneur de le tirer, et d'autres remorqueurs sont venus naturellement nous aider : le « Talmont », le « Guerande » pour l'amener à La Pallice. Après, l'histoire tombait dans le domaine de l'oubli pour les marins, pour nous tout au moins : le bateau était sauvé, l'équipage aussi ! On en était heureux. [...]

Est ce que les autres remorqueurs de La Pallice sont comparables à celui là ? Ils n'auront peut-être pas les mêmes possibilités. Ils sont plus puissants, plus manœuvrants. Il n'y a plus besoin de chef de quart en bas. Ce bateau là est commandé par chadburn c'est à dire que le commandant qui est en haut donne un ordre au mécanicien qui est en bas et qui doit le répéter. Il doit y avoir une complicité entre le commandant et le mécanicien pour que les ordres soient donnés avec rapidité : vous, dans une voiture, vous voyez un obstacle avec un certain temps de retard, eh bien sur le bateau, il y a 2 temps de retard ! Le commandant qui est en haut sait quel temps est nécessaire avant de battre en arrière, le mécanicien en bas doit réfléchir encore plus vite. C'était une véritable acrobatie ! Et c'est devenu complètement obsolète maintenant ! [...] Sur ce remorqueur, il y a un moteur réversible.

C'est une translation de l'arbre à came qui permet de renverser le moteur. Il n'y a pas de réduction, pas d'embrayage. Il est attelé directement et tourne à 376 tours et ces 376 tours sont répétés à l'hélice. Alors que les moteurs que vous avez à La Pallice tournent peut-être à 2000 tours et que l'hélice elle tourne à 800 tours ! Ce sont des réductions énormes. En outre, les moteurs sont équipés d'inverseur qui leur permettent de ne tourner que dans un sens... »

Chef mécanicien Marcel Maingraud =>

