



## Rôle d'équipage

Poste : QUATRIEME MECANICIEN

Employeur : Delmas-Vieljeux.

Hiérarchie : Officier. Reçoit des ordres du chef-mécanicien et du second mécanicien. Est chef de quart.

Missions : Chef de quart avec le second et le troisième mécanicien. Il est plus particulièrement chargé de certains auxiliaires.



Lieu de travail : salle des machines et atelier de réparation et d'entretien.

Organisation et conditions de travail : Embarquements de 9 mois. Prend son quart de 3h à 7h et de 15h à 19h. Pendant son quart, en cas de non propulsion et en l'absence de problèmes mécaniques, sa présence n'est pas obligatoire en salle des machines.

Cabine : Pont E. Cabine individuelle

Salle à manger : Pont E. Carré des officiers. Il prend ses repas en compagnie du second et troisième mécanicien, des radios et des lieutenants.

### ALORS, RACONTE !

Les textes ci-dessous ont été écrits d'après les témoignages collectés dans le cadre du projet culturel du Musée Maritime « Alors Raconte » sur la mémoire des gens de mer.

#### **A 5 ° du cercle polaire, nous avons eu chaud**

*« 3 semaines de très mauvais temps (mer très grosse – force 10) où France I a failli avoir de très gros problèmes : Athos, Portos, Aramis sont à pleine puissance, les deux moteurs de propulsion au cran 10 pour tenir France I à la cape. Pourtant à puissance maximum, le navire « culait » et nous étions presque en limite du « grand carré ». Lors de ce point, nous avons reçu un appel de détresse mais même à puissance maximum nous n'avions pu faire demi-tour (risque de chavirement). Malgré la ventilation mécanique, l'atmosphère de la salle des machines était devenue irrespirable en raison de fuites au niveau des joints de dilatation des collecteurs d'échappement des diesels alternateurs. De ce fait, les claires-voies avaient été légèrement décollées malgré le mauvais temps. C'est alors qu'une vague plus importante que les autres (il y avait 13 mètres de creux) a coiffé la frégate ; de l'eau de mer, pénétrant par l'ouverture des claires voies est tombée sur le tableau électrique transversal provoquant la disjonction des moteurs de propulsion (je crois que, par la suite, la protection de ce tableau vis à vis des chutes d'eau verticales a été améliorée).*

*France I, désormais incapable de rester à la cape est alors rapidement tombé en travers, roulant bord sur bord. La bulle de l'axiomètre de la timonerie est, paraît-il, allée en fin de course (40°), frisant l'angle de chavirement. Heureusement, le ré-enclenchement des disjoncteurs sur le tableau électrique de propulsion a pu être réalisé juste à temps, de façon peu orthodoxe (en forçant les contacts avec une barre d'ébonite) mais assez efficace pour éviter le pire. Rétrospectivement, je crois que l'on peut saluer, avec reconnaissance, le professionnalisme de ceux qui ont su rétablir la situation. (Robin, Martinuzzi, Chrétien, et bien d'autres). A 5° du cercle polaire...nous avons eu chaud ! ».*

*France I – 1961 – Point Alpha. D'après le récit de Marcel Richard, ouvrier mécanicien.*