

Quand la Royale fréquentait les Bancs

Une campagne d'assistance aux marins de la Grande Pêche

Pendant plus de quatre siècles, les Français sont allés pêcher la morue à Terre-Neuve. Dès les débuts (1), la Marine royale puis nationale s'est trouvée à leurs côtés pour les protéger de nos ennemis, surveiller le respect des conventions passées avec la nation riveraine et les assister dans les épreuves de leur dur métier. Parmi ces missions, l'assistance aux pêcheurs va devenir prédominante au XXème siècle. Elle se poursuivra jusqu'au jour où nos Terre-Neuvas cesseront de fréquenter les Bancs, s'interrompant seulement pendant les conflits majeurs. Entre 1947 et 1960, la frégate « l'Aventure » en a eu la charge et sa campagne de 1958 fut une année charnière.



Après un carénage hâtif, conséquence de la décision de désarmer puis réarmer le navire (2), *l'Aventure* appareille de Brest le 20 mars 1958, vers Saint John's Newfoundland (Terre Neuve). Bien qu'empruntant la route du Sud, la traversée sera marquée par le mauvais temps.

Une surprise lors du passage des Açores : dans un panache de fumées un volcan vient d'y faire surgir de nouvelles terres, à l'extrémité Ouest de l'île de Faial.

A l'arrivée à Saint John's, le 1^{er} avril, c'est une ville couverte par une épaisse couche de neige qui accueille la frégate. Elle y prend un premier contact avec les autorités canadiennes et les consignataires des chalutiers, venus remettre courrier, colis et matériels destinés à leurs protégés.

Avant de les rejoindre, il y aura une brève escale à Saint Pierre où le commandant rend visite officielle aux autorités du Territoire, tandis que le médecin du bord prend ses marques à l'hôpital. C'est là que seront rapatriés préférentiellement malades et blessés, qui apprécient de s'y trouver en terre française.



L'Aventure passera aussi par la *Naval Station* d'Argentia, importante implantation américaine au Sud-Est de Terre Neuve, pour faire le plein de mazout et de vivres frais. Visiteur régulier, la frégate est toujours reçue avec beaucoup de cordialité et tout le monde s'y met en quatre pour lui rendre service. C'est l'occasion pour tout l'équipage de fréquenter le PX, supermarché « *free taxes* » de la base, plein de merveilles pour des Français dont le pays connaît encore beaucoup de pénuries.

Patrouilles à Terre Neuve

La première patrouille sur les Bancs commence le 13 avril. Contrairement aux habitudes qui étaient de stationner parmi les pêcheurs en attendant leurs demandes d'aide, le commandant a choisi de parcourir les pêcheries pour y faire mouvement avec les chalutiers et de passer à la fin de chaque circuit dans des « ports bases », en l'occurrence Saint John's ou Saint Pierre.



Ces « tournées » d'une durée de quelques jours, vont s'enchaîner jusqu'au 24 mai. Leur scénario est immuable. La première étape consiste à localiser les chalutiers et il n'est pas rare que l'individualisme des capitaines français, qui adorent rester cachés, rende la chose difficile.

Après un message général annonçant la présence de la frégate à la mer et sa disponibilité, il est utile de prendre l'écoute de la station canadienne du cap Race.

Tous les matins entre 7h et 8h, elle

fournit gratuitement leur relèvement goniométrique aux bateaux qui l'appellent et les pêcheurs français sont du nombre. Les radios de *l'Aventure*, qui veillent en permanence, n'ont plus qu'à en dresser la liste avec les azimuts correspondants.



Vient, enfin, le message d'un capitaine qui souhaiterait montrer un de ses hommes au médecin. On convient avec lui d'un point de rendez-vous, qu'il faut gagner le plus souvent au milieu d'une brume épaisse dans une région où les navires sont très nombreux. Nez dans le radar, veilleurs d'aileron sur le qui-vive, on fait route prudemment en sifflant toutes les 2 minutes pour voir au bout de quelques heures, se dessiner dans le « coton gris » une ombre dont la sirène mugit aussi. Quand le rideau

se déchire, un chalutier apparaît, qui a hissé ses couleurs et échange avec la frégate l'émouvant salut des bancs : 3 coups de sifflet longs de part et d'autre, suivis d'un coup bref pour faire l'aperçu.

Ce « client » n'est généralement pas seul. Avertis par leurs radios, d'autres capitaines l'ont rejoint pour profiter de l'aubaine. Des doris sont mis à l'eau, que l'on voit s'approcher par intermittence, au rythme des creux de la houle.

A bord de la frégate, les boscos sont sur les dents et ont gréé sur la plage arrière une échelle de pilote pour accueillir les visiteurs. Tous ceux qui sont concernés par l'assistance ont gagné leur poste : médecin et infirmier dans les locaux sanitaires, vaguemestre dans son cagibi, coopérateur derrière son guichet.



Très vite la plage arrière se garnit d'« étrangers », qui font généralement à leur arrivée un curieux salut : ils enlèvent leur béret ou casquette avec une petite inclinaison du buste, à la japonaise.



C'est pour extraire du couvre-chef le courrier départ qu'ils y ont soigneusement mis à l'abri, comme le seront, au retour, les lettres que nous avons apportées !

Dans les coursives, les patients font la queue devant l'infirmerie, tandis que d'autres visiteurs s'agglutinent autour de la coopérative, pour se procurer cigarettes, eau de Cologne, produits de toilette ou petits gâteaux. Le matelot en charge connaît bien leurs besoins et s'approvisionne en conséquence. C'est

l'affluence aussi autour de l'ancre du vaguemestre, qui jongle avec les enveloppes de ses casiers.

Pour les pêcheurs, venir sur *l'Aventure* c'est l'occasion de rencontrer des collègues, d'échanger potins des bancs et nouvelles du pays, de retrouver à bord des parents ou des amis qui se sont souvent démenés pour y faire leur service militaire. L'ambiance est celle d'une place de village le jour du marché.

Quand les bateaux sont nombreux, l'assistance va durer des heures et il n'est pas question pour les capitaines de perdre de son fait, un précieux temps de pêche. Certains « s'absentent » donc pour aller faire un traict ».



C'est l'occasion pour les officiers de *l'Aventure*, de se faire déposer à bord par le doris de la frégate et d'aller vivre quelques heures à bord d'un chalutier.

Les soins délivrés à l'infirmerie sont multiples : traitement de panaris de toutes sortes, couture et pansement de vilaines plaies, réduction de fractures, soulagement de catastrophes dentaires, ou prise en charge de maladies plus graves qui nécessiteront parfois l'hospitalisation du patient, comme certaines

affections pulmonaires ou les conséquences de l'alcoolisme, hélas fréquent chez les pêcheurs français.

Quand ses consultations « de cabinet » sont terminées, le médecin embarque dans le doris de la frégate pour une tournée de visites à bord des chalutiers, qu'il effectue en compagnie de l'officier des pêches.

Ils se rendent en premier sur les bateaux qui ont signalé un malade ou un blessé difficilement transportable, en attente de diagnostic et de prise en charge, mais aussi sur les autres où il leur arrive de découvrir des malades « cachés ».



Avec l'assentiment muet de leur capitaine, écartelé entre son devoir de les faire soigner et sa compréhension de leur attitude, ils refusent la perspective d'être contraints de quitter leur navire. C'est que les conséquences d'un débarquement sont redoutables : payé à la part, le pêcheur ne sera plus rémunéré dès qu'il aura quitté son bord et nul ne sait quand ni comment, il lui sera possible de le retrouver lorsqu'il sera guéri. Ce cas de conscience est aussi celui du médecin quand il décide d'hospitaliser l'un de ses consultants, ou de faire transférer sur *l'Aventure* un malade rencontré sur son bateau.



Les visites du « toubib » ont aussi un volet réglementaire : inspection de l'état général d'hygiène, souvent peu reluisant, et vérification de la présence et de la dotation des coffres à médicaments. Ils sont avec le « médecin de papier » et la consultation radio, les seuls recours d'un navire isolé.

De son côté, l'officier des pêches contrôle les documents officiels et les moyens de sécurité et de sauvetage. Il arrive encore, bien que rarement, que des équipements forcément présents lors de l'inspection obligatoire avant l'appareillage de France, se soient « perdus » depuis.

Après quelques heures d'effervescence, vient le moment de se quitter. Les chalutiers se dispersent pour reprendre leur pêche et la frégate met en route vers l'un de ses ports relais. Elle y laissera parfois à l'hôpital certains des malades qu'elle a recueillis, embarquera un nouveau lot de courrier, colis et matériels, à l'occasion un pêcheur remis sur pied, tout heureux de pouvoir regagner son bord. Et elle reprendra la mer pour une nouvelle patrouille.

Premier intermède

Lorsque arrive le mois de mai, c'est temps de relâche sur les Bancs de Terre Neuve et donc aussi sur *l'Aventure* : les chalutiers « 3 voyages » (3) font route France pour aller débarquer leurs cargaisons, les « 2 voyages » remontent vers le Labrador et le Groenland.

En 1958, du fait du nouveau périmètre de sa mission, la frégate va, pour la première fois, quitter ces parages pour se rendre dans les eaux norvégiennes et la mer de Barents : une grande partie de la flottille des « 3 voyages » s'y retrouve durant l'été. Précédemment, *l'Aventure* faisait à cette période intermédiaire, une agréable tournée de visites de « représentation » sur les rives du Saint Laurent, avec souvent un passage à Québec. Elle sera remplacée par une courte escale à Sidney, dans l'île du Prince Edouard, afin de prendre contact avec l'hôpital de la ville qui reçoit quelquefois des pêcheurs, et un bref séjour à Halifax, base Atlantique de la Marine canadienne qui va lui réserver un accueil chaleureux.

Et après un nouveau passage à Argentia afin de regarnir ses soutes, la frégate mettra le cap sur l'Islande, étape intermédiaire du voyage vers la Scandinavie. Il faudra 8 jours de mer jusqu'à Reykjavik, avec au Sud du cap Farewell des conditions de temps très rudes, et 5 jours de plus jusqu'à Bergen, où on aura, enfin, une impression d'été.





A la grande satisfaction des officiers de quart, le commandant a décidé d'effectuer sans prendre de pilote la remontée vers le Nord par la célèbre « route intérieure de Norvège ».

Officier de navigation du navire, je vais m'empresse d'aller acheter chez les shipchandlers de Nyhavn, un jeu complet de cartes marines locales, puis d'y porter les routes à suivre, soumises ensuite à l'approbation du « Pacha ».

L'Aventure quitte Bergen le 13 juin pour Harstadt, résidence du Commandant de la zone maritime du Nord Norvège et, très vite, elle ne connaîtra plus la nuit. Le passage du cercle polaire, assorti de la cérémonie d'usage, a lieu le 15 juin.



Comme le pseudo désarmement a considérablement renouvelé l'équipage, les néophytes sont presque plus nombreux que les « sauvages », mais respectueux de la tradition, les premiers vont subir sans révolte le rituel glacial et saumâtre que leur imposent les « anciens ».

A Harstadt, le commandant rend visite à l'Amiral norvégien pour l'informer de sa mission et de son programme. L'accueil est sourcilieux : nous sommes en pleine guerre froide et la Norvège ne veut surtout pas d'embrouille avec les Soviétiques. Leurs chalutiers pullulent en mer de Barents, en grosses flottilles accompagnées de navires

usines et de bâtiments *Elint* (4).

Comme attendu, la navigation dans la route intérieure a été passionnante : paysages magnifiques, notamment lors du passage des îles Lofoten, quarts pendant lesquels on ne s'ennuie jamais, occupé par des chalutages parfois délicats et par la surveillance des nombreux bateaux que l'on dépasse ou que l'on croise. La mer toujours calme, change agréablement du « shaker » de l'Atlantique Nord.

Assistance en mer de Barents

Le 19 juin, après un bref arrêt à Tromsø, *l'Aventure* est à pied d'œuvre à Honningsvaag, dont le « bunkerdepot » va devenir sa nouvelle mère nourricière. C'est un petit village de maisons colorées, truffé de séchoirs à morue, dont la seule originalité est qu'il donne accès au cap Nord.

C'est à partir de là que se dérouleront les patrouilles jusqu'au 8 août, avec plusieurs escales à Hammerfest, où se trouve un hôpital, et un passage à Vardø, pour soutenir quelques Capitaines impliqués dans un vilain procès pour



pêche dans des eaux interdites, qui leur fait risquer la saisie de leurs bateaux par les Norvégiens.

Le déroulement des opérations d'assistance en mer de Barents, ressemble à ce qu'il était à Terre Neuve, mais les distances à parcourir pour retrouver les pêcheurs sont beaucoup plus longues et les blessures ou maladies en général plus bénignes. C'est l'Été qui rend les conditions de travail moins dures, même si, sous ces hautes latitudes, le jour perpétuel et la grisaille humide, bien plus fréquente que le « soleil de minuit », ne sont pas exempts de pénibilité. En plus, la pêche est mauvaise et l'ambiance à bord des chalutiers très morose.

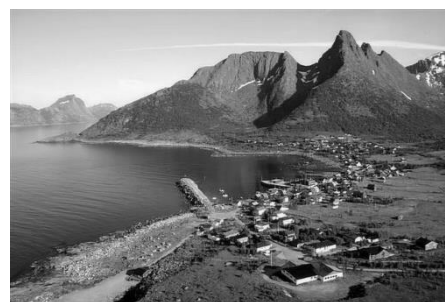
Emergent de cette période quelques événements particuliers : l'atteinte avec 78° 30 Nord, du point le plus septentrional de la campagne, face à la cote enneigée du Spitzberg ; la reconnaissance de l'île de l'Ours, perdue et déserte ; la



célébration du 14 juillet à Narvik, avec dépôt d'une gerbe au cimetière où reposent soldats et marins français tombés pendant les combats de mai 1940 et la remise de la médaille de la Reconnaissance Française au modeste village de Mefjordvaer, dans l'île de Senja.

Lors d'une dépose d'agents norvégiens pendant la guerre, le sous-marin *Rubis* y avait été surpris par une patrouille allemande et avait dû abandonner à terre son canot et les matelots qui l'armaient. Aussitôt pris en charge par la population, ces derniers, avaient été cachés pendant plusieurs mois avant d'être repris par leur bateau.

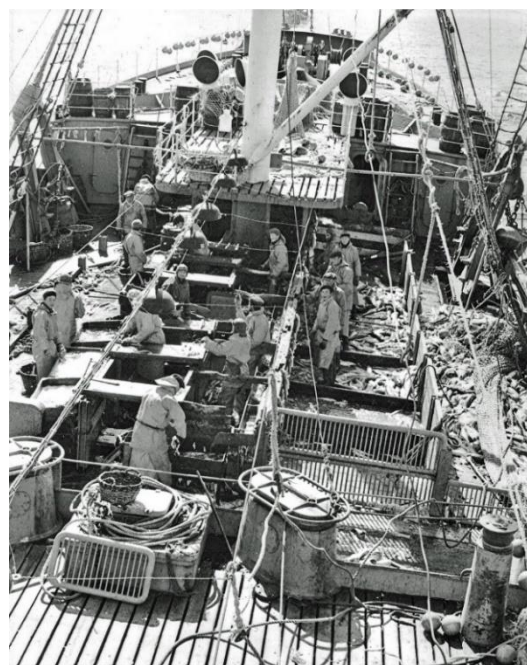
L'arrivée de la frégate escortée par une flottille de chalutiers pavoisés, la cérémonie dépouillée à laquelle assistait l'un des anciens passagers du canot, le Major Munthe Kaas héros national norvégien, puis le repas de saumon offert par les villageois, restent des moments mémorables. La fête fut aussi pour certains habitants de Mefjordvaer, l'occasion de découvrir et apprécier, sans modération excessive, un breuvage exotique : le pastis marseillais !



Deuxième intermède

L'Aventure va quitter Honningsvaag le 8 août pour « descendre » jusqu'à Aalesund où elle restera deux semaines pour une escale de repos. Le séjour y sera bien terne : quoique pittoresques, les lieux sont froids et tout le monde y restera indifférent à notre présence. Une petite satisfaction, quand même : le retour d'une nuit de quelques heures. Ce sera ensuite Glasgow, atteinte le 25 août, après 4 jours de mer. Grise et encore très marquée par les destructions de la guerre, elle ne séduira personne : pas de regrets lors du départ vers le Groenland, le 27 août.

Y parvenir prendra 9 jours, car la traversée inclut l'exécution d'importants travaux d'océanographie. Le fonctionnement capricieux du treuil Bergen Nautik et le mauvais temps, vont rendre délicates les longues stations nécessaires pour dérouler puis enrouler les centaines de mètres de câble, sur lequel sont fixées les bouteilles de prélèvement. Malgré un bel acharnement,



il ne sera pas possible de réaliser complètement la coupe hydrologique de l'Atlantique Nord « commandée » par le SHM (5). Au petit matin du 4 septembre, ce sera enfin l'arrivée à la base militaire Danoise de Grønnedal, qui va héberger *l'Aventure* le temps de refaire un plein de mazout. L'escale suivante sera Godthaab, capitale administrative du Groenland, pour la rituelle prise de contact avec les Autorités civiles et l'hôpital.

Assistance au Groenland

Et les patrouilles vont reprendre avec leur routine de l'accueil des doris, des consultations et soins médicaux, de la distribution du courrier, de la livraison des commandes et des visites de chalutiers. Il y a quand même du nouveau dans le paysage : les cordiers de la flottille portugaise qui achèvent leur campagne de pêche. Ces grandes goélettes à trois ou quatre mâts, mouillent par petits fonds le long de la côte et mettent périodiquement à l'eau des myriades de doris. Armés par un seul homme, ils vont poser ou relever leurs lignes tout autour de l'horizon.

Il y a aussi de nombreux icebergs car les glaciers de l'inlandsis qui les « fabriquent » sont tout proches et, pour achever le tableau, on peut ajouter des bancs de brume opaque qui se forment soudainement.

Les chalutiers sont très dispersés et il arrive à *l'Aventure* de faire quelques pauses. On va mouiller deux fois à Holsteinborg, petite agglomération dont l'unique rue est hantée par d'inquiétants chiens de traîneau faméliques (c'est l'été et comme ils ne travaillent pas, ils ne sont quasiment pas nourris), et faire une



incursion à Faeringerhavnen, peut-être pour vérifier que ce port désert, perdu dans la rocaïlle, existe bien ailleurs que sur les cartes.

Avec la saison qui avance, les conditions de temps se dégradent et les pêcheurs commencent à descendre vers les bancs du Labrador. L'annulation des mouvements de doris à cause de l'état de la mer, devient fréquente et on se souviendra d'un passage acrobatique de courrier par bouée remorquée, exécuté par un vent de tempête mais, heureusement pour sa réussite, dans un secteur proche de la côte et donc un peu abrité.

Malgré ces conditions adverses, nous réussissons quand même à satisfaire la seconde « commande » du SHM : une coupe hydrologique du détroit de Davis, dont seulement 1 station sera « sautée ».

Le 8 octobre, *l'Aventure* retrouve *Argentia* pour faire un dernier plein. Cette escale sera suivie de rapides visites d'adieux à Saint Pierre et Saint John's et au matin du 11 on « débanque » route France. Ralentis par un constant mauvais temps, il nous faudra 14 jours pour arriver à Brest : la frégate n'entrera en Penfeld que le 25 octobre.

Bilan de la campagne

Comme l'indique le commandant dans son rapport de mission (6), *l'Aventure* a assisté en 1958 sans aucune interruption et sa campagne a été austère.

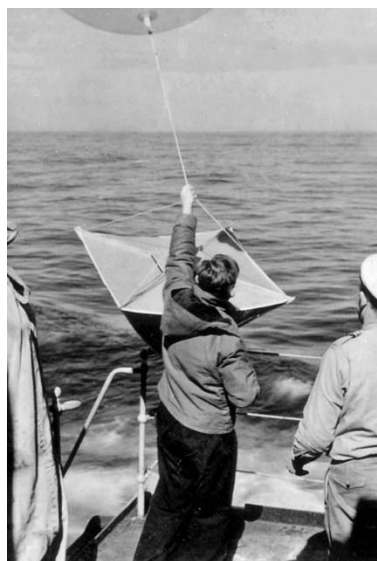
Résumée en chiffres, elle se traduit par 27 142 nautiques parcourus, 220 jours d'absence dont 154 à la mer, 22 patrouilles sur les bancs de pêche, 360 consultations et interventions médicales

directes, 52 consultations par radio, 49 hospitalisations à bord et 29 à terre, 264 mouvements à la mer avec des chalutiers, français et étrangers, car l'assistance ne fait évidemment pas de tri.

La frégate a distribué 30 015 lettres, 583 colis et acheminé 30 tonnes de matériel, parfois volumineux, correspondant à des commandes passées par les pêcheurs. Elle a reçu 22 624 lettres au départ dont, faute de disposer d'un fonds pour les affranchir, l'envoi postal a dû être confié aux consignataires. Créatrice de nombreux aléas, cette procédure sera révisée plus tard.

Ont aussi été assurées 638 observations météorologiques de surface et 243 observations d'altitude, effectuées 106 observations de glaces, rédigés divers rapports sur les conditions de brouillard et les aurores boréales, réalisées deux coupes hydrologiques dans des conditions difficiles.

Malgré ces résultats et la somme de travail



qu'ils
représentent, il
faut admettre
que s'est
confirmé en

1958, le fait que l'intérêt de l'assistance était en train de se réduire à ses aspects médicaux : les pêcheurs sont de plus en plus aptes à faire face sans aide, aux autres difficultés qu'ils rencontrent. Les nouveaux chalutiers qui arrivent en flotte sont dotés d'équipements de navigation perfectionnés, souvent plus performants que ceux de *l'Aventure*. Les officiers radio maîtrisent le dépannage de leur électronique, qui est également moins fragile. Ils ne font plus que rarement appel aux spécialistes militaires, ce qui n'était pas le cas de leurs prédécesseurs. Les appareils mécaniques ont de moins en moins de problèmes et les chefs mécaniciens disposent de stocks désormais conséquents de pièces de rechange. Ceci limite leurs commandes et donc l'intérêt de la fonction de « coursier », qu'a pu exercer la frégate.

Sans jamais s'y substituer, le progrès des liaisons radio finira par rendre le courrier un petit peu moins « précieux ».

Une mission contestée...mais pérenne !

A l'Etat Major de la Marine des voix vont s'élever pour pointer du doigt la nature « fastueuse » de la mission d'assistance et son caractère de plus en plus décalé par rapport aux besoins réels de la Grande Pêche. On évoquera régulièrement sa suppression et pourtant, elle va perdurer jusqu'au dernier jour de présence à Terre Neuve des chalutiers français (7). On peut se demander pourquoi ? C'est, sans doute, parce que les décideurs ont compris et accepté qu'à côté des considérations matérielles, la présence de la Marine nationale sur les bancs avait un autre sens. Notre commandant l'avait excellemment noté dans son rapport sur cette campagne, pourtant non exempt de réserves à propos de la nécessité de la mission. Il écrivait : « *notre meilleure assistance est sentimentale, elle ne se raisonne pas. C'est la joie et la fierté de nos pêcheurs de voir un bâtiment de guerre de leur pays être parmi eux et à leur service* ». Et s'il fallait donner une preuve de l'attachement de la communauté des Terre-Neuvas à *l'Aventure*, on pourrait la trouver dans cet extrait d'une lettre de reproches, reçue à notre retour en France et signée par 4 femmes d'Arzon dont les maris se trouvaient sur des bateaux qui n'avaient pu faire mouvement avec



nous : « *Telle a été notre grande déception cette année, de ne pas avoir de courrier par votre escorteur l'Aventure. Nous voudrions connaître la raison pour laquelle nous n'avons pas eu de courrier ce voyage-ci. C'est inadmissible de voir cela, à l'époque où nous sommes* ». On peut considérer que c'est dérisoire, mais comment mieux exprimer que la famille de la Grande Pêche comptait réellement sur le navire de l'Etat ?

Jean Marie PUJO

- (1) Création en 1765, sous Louis XV, de la "Division Navale de Terre-Neuve".
- (2) A l'automne 1957, il avait été décidé supprimer la mission d'assistance à la grande pêche et de désarmer les 2 navires qui y étaient affectés. La mesure avait été annulée, 3 mois plus tard, pour *l'Aventure*.
- (3) Les chalutiers « 3 voyages » rentraient 2 fois en France pendant la période d'activité février – novembre. Ils commençaient par pêcher à Terre-Neuve, revenaient en France, repartaient généralement pour la mer de Barents, revenaient en France et terminaient la saison sur les bancs du Groenland, puis de Terre-Neuve. Les « 2 voyages » ne rentraient en France qu'une seule fois pendant la période d'activité. Ils commençaient par pêcher à Terre-Neuve, continuaient au Groenland, revenaient en France, puis repartaient pour le Groenland avant d'achever la saison sur les bancs de Terre-Neuve
- (4) Les chalutiers *Elint* (Electronic Intelligence) étaient des bateaux ayant l'apparence de chalutiers, qui effectuaient des missions d'espionnage électronique. Ils se glissaient dans les eaux des nations occidentales au milieu des « vrais » navires de pêche.
- (5) Service Hydrographique de la Marine, ancienne dénomination du SHOM.
- (6) Pour la campagne d'assistance 1958, *L'Aventure* était commandée par le Capitaine de Frégate MOUNIER.
- (7) Le *Commandant Bourdais* succèdera à *l'Aventure* de 1962 à 1971. Il sera suivi par les BSL *Loire* et *Rhône*, les RHM *Malabar*, *Tenace* et *Centaure*, puis par l'avisos *Commandant Detroyat*. C'est seulement lorsque la pêche à Terre-Neuve aura périclité et qu'il n'y aura plus de chalutier français sur les bancs, qu'y cessera la présence de la Marine Nationale.

ENCADRE

La frégate « L'AVENTURE »

Immatriculée F 707, *l'Aventure* était une ex-frégate britannique du type « River ». Elle avait été lancée en novembre 1943 par le chantier écossais Simons, sous le nom de HMS *Braid*. Transférée aux FNFL (Forces Navales Françaises Libres) à la fin janvier 1944, elle avait participé sous pavillon français au débarquement de Normandie.

Spécialement conçues pour l'escorte des convois océaniques, les frégates étaient des bâtiments robustes et très marins. Jaugeant 2 150 tonnes à pleine charge, elles étaient longues de 93,50 m, larges de 11,16 m et avaient un tirant d'eau de 4,36 m. Elles étaient propulsées par 2 ensembles « chaudière amirauté / machine alternative », d'une puissance totale de 5 500 CV, capables de leur faire filer 19 nœuds. A vitesse économique, voisine de 12 nœuds, leur rayon d'action était de 7 700 nautiques (14 260 km).

L'armement de *l'Aventure* se composait de 2 canons de 105 mm, 2 canons de 40 mm, 8 canons de 20 mm, 1 « hérisson », 4 mortiers ASM et 2 grenadeurs, avec un stock de 150 à 200 grenades sous-marines, bien entendu non embarquées pour la mission d'assistance. Elle disposait d'un ASDIC et d'un radar type 271.

En vue de l'adapter à son nouveau métier, la frégate avait reçu quelques modifications : installation d'une passerelle couverte et d'un radar de navigation centimétrique, aménagement

d'un petit hôpital de 8 lits, mise en place d'un ensemble de radioscopie / radiographie, embarquement d'un doris pour les liaisons à la mer.



L'équipage, comptait 120 hommes, dont 10 officiers. Il convient d'y mentionner quelques personnages-clés dans le contexte de la mission d'assistance : le médecin et son infirmier, l'officier chargé des Pêches, le vaguemestre et le responsable de la coopérative.