# Mise à l'eau du Rédacteur Ameline

En 1945, le quartier d'Audierne compte environ 380 embarcations de pêche en grande partie motorisées. Les navires sont armés toute l'année et pêchent majoritairement la langouste et la sardine.

Une flotte importante dont il faut bien sûr contrôler l'activité et les pratiques, mais qui doit être également assister. Si les missions de contrôle (contrôle des embarcations, vérification du matériel de bord etc.) sont dans l'ensemble bien connues et parfois vues d'un mauvais œil, l'aspect assistance l'est en revanche beaucoup moins.

Il semble pourtant que l'aide apportée par la vedette ait été indispensable et appréciée des pêcheurs.

**En 1947 le secrétariat général de la Marine Marchande décide de doter le quartier audiernais d'une nouvelle vedette, plus moderne et plus rapide.**

C'est **le chantier naval Craff** installé à Bénodet qui est choisi pour la construction de deux vedettes garde pêche de « type C », toutes deux destinées à assurer les missions de surveillance et de contrôle de la pêche dans les quartiers d'Audierne et de la Trinité sur Mer. Le nom de  Rédacteur Ameline est choisi pour le navire destiné au quartier d'Audierne. Le marché définitif n'est finalement signé par les deux parties qu'en avril 1948 pour un coût total de 15 300 00 francs soit 7 650 000 francs par vedette. Le chantier est lancé dès le mois de juillet, une livraison est actée pour l'été 1949.

Armés par l'administration maritime, les deux navires sont parfaitement représentatifs des constructions navales de « service » de la fin des années 1940. Longs de 15,36 m, larges de 3,92 m, d'une jauge de 18,7 tonneaux pour un tirant d'eau d'1,35 m, il est prévu qu'ils soient chacun équipés de deux moteurs diesels de 100 chevaux chacun garantissant une vitesse moyenne de 12 nœuds. L'équipage sera quant à lui composé d'un patron, de deux matelots et d'un mécanicien. Le chantier se poursuit et le navire est prêt à être livré dès la fin de l'été 1949. Le 3 septembre, la vedette appareille de Bénodet pour Audierne, son nouveau port d'attache, où elle est attendue par le personnel de l'inscription maritime.

Dès l'arrivée de la vedette, on procède à la visite de contrôle. L'examen révèle un disfonctionnement important de l'arbre d'hélice bâbord. Cette avarie est officiellement constatée par le Bureau Veritas le 9 septembre, entraînant un retour au chantier Craff : le 12 septembre, le Rédacteur Ameline repart pour Bénodet pour y subir les réparations adéquates. On en profite également pour apporter quelques modifications inspirées de celles opérées sur son sister-ship Rédacteur Pompon : "mise en place de trois robinets sur les canalisations à gasoil, remplacement de la corne de brume, installation de deux bittes de remorquage à l'arrière en remplacement du croc de remorquage fixé sur la cabine de navigation, étanchéité de la cabine de navigation, installation d'un chantier sur l'arrière de la cabine pour y poser l'annexe".

Les réparations effectuées, de nouveaux essais se font en présence du patron Le Floch le 1er octobre. Les résultats s'avérant concluants, il note le 3 octobre en conclusion de son rapport trimestriel : «  le 3 septembre, la vedette Goyen a été remplacée par le Rédacteur Ameline qui a du être conduit aussitôt à Bénodet pour réparations. Cette vedette reprendra le service le 4 octobre ».

C'est donc le 4 octobre à 10h que le Rédacteur Ameline appareille pour la seconde fois à destination d'Audierne. L'arbre d'hélice paraît se comporter correctement et la traversée semble se faire sans encombre. A 11h30, la vedette double le Guilvinec lorsque l'un des deux moteurs cale. L'équipage parvient à se faire remorquer par un sardinier jusqu'au port du Guilvinec. La panne semble venir des pompes à gasoil. A 15 h le problème semblant avoir été résolu, la vedette repart pour Audierne. La même avarie se produit à moins d'un mille du port. L'équipage décide de faire demi-tour et rentre au Guilvinec avec un seul moteur. Le matin du 5 octobre, le mécanicien procède au démontage des canalisations entre les réservoirs et les pompes à gasoil. On constate qu'elles sont obstruées par des « bavures » de soudures. A 14h30, le Rédacteur Ameline peut enfin repartir.

La vedette arrive à Audierne à 17 h où elle est aussitôt mise au corps-mort afin de vidanger les caissons de carburant. Dans le réservoir bâbord, on retrouve des « bavures » de soudures empêchant la bonne aspiration du gasoil jusqu'aux moteurs. Dans le caisson tribord, le mécanicien note : « trouver à l'aspiration de la pompe japy un chiffon d'au moins 30 cm² et des bavures de soudures ». Elle est enfin bonne pour le service.

## De la conception aux essais

Plan_initial_02. Archives départementales du Finistère, 1688 W 31/2

Plan_initial_02. Archives départementales du Finistère, 1688 W 31/3

Plan_initial_02. Archives départementales du Finistère, 1688 W 31/5

Archives départementales du Finistère, 1688 W 31/1.

Précédent Suivant

Retourner à la frise chronologique

## Caractéristiques du navire

- **Nom :** Rédacteur Ameline
- **Type :** vedette de surveillance
- **Armateur :** Inscription maritime
- **Entrée dans la flotte :** 1949
- **Propulsion :** double hélices
- **Moteur :** diésel Puissance : deux fois 100 chevaux
- **Vitesse :** 12 noeuds
- **Longueur (mètres) :** 15,36
- **Largeur (mètres) :** 3,92
- **Tirant d'eau (mètres) :** 1,35
- **Jauge brute (tonneaux) :** 18,7

**Pour en savoir plus sur le Rédacteur Ameline et les vedettes de surveillance en générale, vous pouvez consulter les cotes suivantes en salle de lecture à Quimper :**

- **Rédacteur Ameline :** 1688 W 31, 1688 W 65 à 86 et 1688 W 90 (journal de bord marquant la transition entre les deux vedettes)
- **Le Goyen :** 1688 W 87 à 92

Pour obtenir le détail de ces cotes, nous vous invitons à consulter le **répertoire méthodique Affaires maritimes.**