

LE MOT DU PRÉSIDENT

Cette année 2015 a été riche d'événements, de réalisations et de constructions de projets. Chacun des ateliers de notre association réalise de belles choses et nous pouvons toutes et tous en être fiers. Merci les Ami(e)s.

Notre prochaine Assemblée Générale sera l'occasion d'en faire le tour, dans la joie, la bonne humeur et l'amitié que nous partageons. Elle aura lieu le samedi **26 mars à 9 heures à la salle des fêtes de Villeneuve-les-Salines**. Puis, pour les Amis, une visite privée des nouveaux espaces ouverts au public du Musée maritime... absolument à découvrir en avant-première !

Que souhaiter pour 2016 ? Sagesse, confiance, respect mutuel... maintenant et pour l'avenir, pour nous, nos proches et tous les hommes et les femmes de notre belle planète.

Peut-être un vœu particulier : que notre Carré des Amis soit celui de tous les Ami(e)s, qu'il soit vivant, chaleureux et sympa... et que l'engagement de beaucoup parmi nous soit encore plus largement partagé. Pour vivre, notre belle association a besoin de tous ses adhérents. Bonne année 2016.

Bruno Quinton

Le carré des Amis (photo Christophe Breshi)



INTERVIEW

JOHANNES RAYMOND, RESPONSABLE TECHNIQUE DU MUSÉE

AMÉNAGER, ENTRETENIR, RÉPARER

Johannes Raymond est responsable technique du Musée maritime. Engagé comme TUC (*Travaux d'Utilité Collective*) au printemps 1988, il est un des plus anciens salariés du musée avec *Patrice*. Fils de patron pêcheur et ayant une expérience à la pêche, *Johannes* est devenu, rapidement, une des chevilles ouvrières du musée.

«Notre travail, avec *Christophe, Fabien, Francis, Eric* et *Régine*, c'est l'entretien de la flotte du musée, mais aussi la remise en état des expositions, la préparation des nouvelles expositions, les réparations, la propreté.

Pour les plus gros bateaux, *France I, Angoumois, Saint-Gilles*, nous assurons l'entretien courant, peintures, vernis sauf le carénage confié à des entreprises. Mais là, nous établissons le cahier des charges, les appels d'offre selon les règles des marchés publics et assurons le suivi de chantier.

Pour les autres bateaux, le musée prend en charge les travaux, sauf le *Joshua* entretenu par les Amis. Par contre, les travaux d'électricité dans les bâtiments sont réalisés par les services techniques de la Ville.

Pour les espaces à terre, nous avons assuré l'aménagement de la partie musée, cinq mois de travail à fond. Nous avons en charge le nettoyage intérieur et extérieur de tous les pavillons mais aussi les réservations de salles, les collections du musée et nous préparons un atelier à côté des Puces de Mer en plus de l'atelier du slipway. Et avec l'association pour la sauvegarde de l'*Angoumois*, nous allons commencer à travailler sur le chalutier, récupérer tout ce qui n'a pas brûlé et évacuer tout ce qui a brûlé. Le travail ne manque pas pour l'équipe technique».

Propos recueillis par Yves Gaubert



L'équipe technique du Musée maritime, de gauche à droite, Régine, Fabien, Christophe, Francis, Eric et Johannes



SEQUANA

LA CONSERVATION DU PATRIMOINE FLUVIAL



Roastbeef, un 30 m² de Gustave Caillebotte reconstruit par l'association Sequana ne fait pas que de la figuration sur une ligne de départ (photo JL)

Parmi les «Z'amis» et particulièrement à la «Petite Plaisance», quelques-uns s'enfoncent à l'intérieur des terres pour découvrir le patrimoine fluvial. En approfondissant leurs recherches, ils découvrent la genèse de la voile légère et apprennent que la Plaisance est née dans Paris intra-muros au début du XIXe siècle. Ces quelques Rochelais curieux ont noué des liens amicaux avec d'autres amoureux du patrimoine nautique, en particulier avec l'association Sequana de Chatou (Yvelines). Certain va même jusqu'à faire partie

des deux associations et d'œuvrer, au gré de ses transhumances, sur des chantiers éloignés de plusieurs centaines de kilomètres. Il est donc temps pour le reste des «Z'amis» de découvrir Sequana.

Situé au bord de l'île des Impressionnistes à Chatou, le garage à bateaux contient nombre de canoës français, canadiens, périssoires et yoles. À côté de ces embarcations à la pagaie ou à l'aviron, nous

trouvons des voiliers comme un **Plongeon**, une **Hirondelle**, un **Chat**, un **Monotype de Chatou**, un **Caneton à Restrictions**, un **Caneton 57**, tous restaurés dans l'atelier. Mais Sequana va plus loin encore : des répliques de bateaux disparus sont mises en chantier pour témoigner d'un passé perdu. Ainsi, **Roastbeef**, un 30 m² dessiné par **Gustave Caillebotte** navigue comme du temps des Impressionnistes. Avec la découverte d'un moteur à vapeur **Schindler** de 1880 ayant appartenu à **Suzanne**, le projet d'une reconstruction a vu le jour si bien que cette chaloupe à vapeur témoigne maintenant d'une technologie de la fin des années 1800.

Une réplique de **Madame**, un **Océan** (type complètement parisien) ayant appartenu à **Guy de Maupassant** vient d'être baptisé.

Aujourd'hui, malgré les tracasseries posées par la municipalité, l'atelier ne dispose plus de place disponible : à côté d'un **Mistral** (le premier voilier conçu et construit en série par **Henri Amel**) en restauration, nous avons entrepris de faire une réplique d'un **Monotype de Nogent-Joinville** de 1903. D'autres projets sont en cours d'étude. Mais rien n'est fait chez Sequana sans une recherche documentaire, historique et technique, complète.

Louis Pillon



Plaisir des yeux : Aile, Star, Joli morgann et bien d'autres en régate à l'YCIF (photo JL)



De la belle ouvrage : les dernières photos de la construction du monotype de Nogent

LE MONOTYPE DE NOGENT RECONSTRUIT PAR NOS AMIS DE SEQUANA

Avec 20 m² de voile pour 220 kg et 5,50 m de coque, le Monotype de Nogent-Joinville représente le sommet de la modernité en 1903. Son architecte, un illustre inconnu nommé **Ernest Binet**, reprend les formes d'un **sharpie** en V profond en améliorant son esthétique par des flancs évasés et une légère voûte. La construction d'une coque à bouchains maintenue par des membrures bouillies a de quoi surprendre. Pourtant, les constructeurs de la région parisienne, en avaient fait leur marque de fabrique. Le gréement, inspiré par **Linton Hope**, s'apparente au **Solent rig**, une variante intéressante de nos houaris. Avec une grande voile entièrement lattée dont l'élanement ne dépasse pas 1,36 (contre des valeurs qui peuvent déjà atteindre 3 avant-guerre), sa silhouette reste surannée. Son safran sous voûte nous a contraint à créer une «boîte à gouverner» pour l'escamoter dans nos transports routiers. Mais point d'anachronisme :

ce système fut inventé en 1896 par **Linton Hope** pour «**Sorceress**» et pour quelques-uns de ses canoës de course. Les «Z'heureux Z'amis» qui viendront au mois de mai à Nogent-sur-Marne pour une rétrospective de la voile sur ce bassin pourront juger du résultat...

LP



Notre ami Louis, troisième de gauche à droite, et l'équipe de Sequana

À VISITER

PASAI DONIBANE

LE JOYAU SECRET DE PASAJES



Baleinière en régates appelée ici «traînière». Image licence Wiki Commons



Donibane Kalea, unique rue de Pasai Donibane (photo RLK)

Beaucoup d'entre nous sont déjà allés à San Sebastian. Généralement les touristes ne visitent pas le port de commerce : Pasajes. Le guide Michelin ne dit-il pas que «la côte est ici très abîmée par les infrastructures industrielles», ce n'est pas très encourageant ! Pourtant certains Rochelais, anciens marins notamment, connaissent bien ce port pour y avoir livré des ferrailles ou plus souvent... du poisson, ici, plutôt qu'à Chef-de-Baie. Si la pêche décline, Pasajes ou Pasaia en euskara importe toujours de la ferraille pour la sidérurgie basque et exporte les Volkswagen et les Mercedes construites dans la région. Mais tout cela se passe du côté de Pasajes San Pedro.

Il existe un autre Pasajes au milieu des usines et des immeubles ouvriers sans charme, un village absolument étonnant dont **Victor Hugo** écrivait : «Cet endroit magnifique et charmant comme tout ce qui a le double caractère de la joie et de la grandeur, ce lieu inédit qui est un des plus beaux que j'aie vus et qu'aucun «tourist» ne visite, cet humble coin de terre et d'eau qui serait admiré s'il était en Suisse et célèbre s'il était en Italie, et qui est inconnu parce qu'il est en Guipuzcoa, ce petit éden (sic) rayonnant où j'arrivais par hasard, et sans savoir où j'allais, et sans savoir où j'étais, s'appelle en espagnol Pasages (sic) et en français le Passage»¹.

Il faut dire que, de la mer, la ria fermée est totalement invisible, un sémaphore aux feux rouge et vert règle les entrées et sorties. Venant de la terre le lieu n'est pas plus visible, on accède au village par une ruelle fort étroite au milieu d'immeubles tristes. A l'entrée, là aussi, des feux qui passent du rouge au vert, toutes les dix minutes ! C'est qu'il n'y a qu'une rue à Pasai Donibane (Donibane Kalea). Ces maisons multicolores ornées de drapeaux indépendantistes et d'étendards rose fuchsia des champions locaux de traînières valent pourtant le détour. Les traînières sont ces petites embarcations à trois avirons ou plus, alignées dans la ria et qui servaient autrefois à pêcher l'anchois à la bolinche. Aujourd'hui, elles servent à des régates acharnées. L'une d'entre elles porte le nom de **Paco Rabanne**, natif du lieu. Ce n'est pas la seule gloire locale. Il y en a d'autres. Nous ne parlerons pas de ceux qui firent parler d'eux dans les mouvements armés basques, leurs noms sont peints sur les murs, on évoquera peut-être le champion cycliste **Astarloza**, et les gens de passage, comme **Victor Hugo** déjà nommé, ou même **Paul Déroulède**... En 1777, **Lafayette** embarqua d'ici

pour rejoindre les Insurgés d'Amérique. Mille ans plus tôt, une plaque le rappelle : des Basques de Pasajes chassèrent l'envahisseur **Charlemagne** à Roncevaux. Ces Basques sont ceux que la chanson de **Roland** et l'histoire populaire française nomment «les Sarrazins».

C'est aussi ici que les pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle, qui craignaient justement les cols des montagnes et les bandits, prenaient le passeur. Celui-ci, motorisé, existe toujours. Il vous permettra de rejoindre l'autre rive (Pasai San Pedro) où se trouve Albaola. Musée vivant où l'on remarque une impressionnante drague à vapeur : la **Jaizkibel**. Dans un atelier ouvert au public des charpentiers y reconstruisent un baleinier du XVI^e siècle. C'est qu'il ne reste plus guère de témoins de cet aspect de l'histoire locale depuis qu'un éboulement engloutit il y a quelques années la chaudière à fondre la graisse. Ici d'extraordinaires marins ont traqué la baleine à l'aviron le long de la côte durant des siècles, avant de la poursuivre jusqu'à l'autre bout du monde. Voilà, quelques idées sur un village peu connu et qui n'a pas 3 500 habitants. C'est qu'il y a beaucoup à voir sur la côte Nord de l'Espagne.²

Richard Lick

(1) Alpes et Pyrénées édition 1910 p 336

(2) Merci à M. Saada d'Urrugne, qui m'a fait découvrir Pasajes



La passe d'entrée de Pasajes et le musée Alaola (photo RLK)

LE COMMANDANT LUCAS À BORD ET LES BRÛLOTS DE L'ÎLE D'AIX (DEUXIÈME ÉPISODE)

Le 12 avril 1809, nous avons laissé le *Regulus*, quasi désarmé, échoué sur les vases de la pointe de l'Aiguille, à ses côtés l'Océan, le vaisseau amiral, avec à son bord Allemand. La suite du récit explique le fort ressentiment du Commandant Lucas envers l'organisateur de la catastrophe.

«L'**Océan** et le **Patriote** me parurent échoués à l'entrée de la rivière de Rochefort, le **Tourville** sur les bancs de l'île Madame, d'où il s'est tiré, le **Cassard** et le **Foudroyant** étoient restés au mouillage de l'île d'Aix. Une partie de ces vaisseaux et trois de nos frégates donnèrent en rivière, le reste entrera les jours suivants, l'**Indienne** ayant été jettée à la côte d'où elle n'a pu se retirer malgré tous ses efforts, ayant été défoncée, a été brûlée par les Français avec son pavillon ; le **Regulus** faute de secours est resté sans aucune ancre échoué sur les vases de Fouras. La grande marée qui avoit lieu, les forts vents d'Ouest qui régnoient, échouèrent le vaisseau tellement haut, il fallut attendre la marée suivante pour le retirer dans cette position. Une flottille composée de deux frégates, deux bombardes, une gouélette qui lança des artifices incendiaires, six bricks de guerre portant du gros calibre des trois brûlots vint se mouiller à portée et demi de canon derrière moy dans une position menaçante qui devoit faire craindre la destruction du **Regulus**, qui ne pouvoit apporter que le faible reste de son artillerie, et qui d'ailleurs étant échoué ne pouvoit s'empêcher de présenter sa poupe à l'ennemi.

Le 13, c'est-à-dire le surlendemain des brûlots, l'**Océan** et l'**Indienne** étant échoués près de moy sur les vases, nous fûmes attaqués par une flottille de neuf bâtimens qui vint s'enbosser derrière nous. Cette flottille étoit composée de 2 bombardes, 6 bricks de guerre portant chacun du gros calibre et une gouélette qui lança avec adresse une espèce d'artifice incendiaire à la Congreve¹ armée de deux fortes grenades, nous fûmes canonnés et bombardés pendant six heures et nous ne pouvions riposter qu'avec nos canons de retraite. Je fis établir dans ma chambre de conseil des plates-formes inclinées sur l'arrière, sur lesquelles je fis monter deux canons de 18 qui joint à ceux de la grande chambre et aux deux de la Sainte-Barbe me fier² une batterie de 6 pièces de canon, avec laquelle nous tirâmes dans cette action 450 coups. Quelques bricks furent maltraités par nos trois bâtimens ; nous reçûmes plusieurs boulets qui nous firent peu de mal ; nous eûmes plus à souffrir de trois bombes qui tombèrent à bord : deux éclatèrent en tombant, la troisième de 12 pouces traversa le gaillard derrière, tous les ponts, nous brisa un affût de 36 et éclata dans la cale sans y mettre le feu, mais il y blessa quatre hommes. Dans cette première affaire j'eus un homme tué et 5 blessés.

Le 13 au soir la mer monta très haute ; le **Regulus** flottoit un peu. J'avois espoir à l'aide de mes voiles de me remettre entièrement à flot. J'y serois parvenu et j'y travaillois lorsque je reçus l'ordre de Mr l'Amiral de ne point entrer en rivière et celui de me tenir près de lui pour réunir mon feu à celui de l'**Océan** en cas d'une nouvelle attaque de la part



Combat héroïque du *Régulus*, Charles Fouquieray (1909), salle du conseil n

de la flottille ennemie que le **Regulus** a repoussée seul, les 20 et 24 suivants. Le lendemain 14, l'**Océan** entra en rivière et le **Regulus** qui n'avoit ni ancre ni grelin resta fortement échoué sur les vases où le jetèrent le vent et la marée. Nous eûmes encore à soutenir ce jour-là un engagement de trois heures avec la même flottille ; nous eûmes un homme tué et 4 blessés».

L'attitude ignominieuse d'**Allemand** justifie le courrier que **Lucas** adressera le 22 septembre 1809 à son ministre, alors qu'il lui ait prescrit de rejoindre Toulon et de se mettre sous les ordres du dit vice-amiral : «Mais dans la position critique où je me trouve, il y va plus que de ma vie, que je suis toujours prêt à sacrifier pour la gloire de sa Majesté, il y va de mon honneur, et j'ai à cœur de le conserver sans tâche. Je me vois donc forcé, Monseigneur, de supplier votre Excellence de vouloir bien ne pas me contraindre à servir plus longtemps sous les ordres de Monsieur le Vice-amiral **Allemand**»³. Des détails ? Les voici plus tard dans les commentaires que **Lucas** ajoutera au rapport adressé à l'empereur et dans lequel il apostrophe directement **Allemand** : «...La consternation à bord (du **Regulus**) n'a eu lieu, comme à bord de tous les autres vaisseaux que par la funeste influence de l'évacuation du vaisseau l'**Océan** qui devait être brûlé le 12 au soir, ainsi que vous (**Allemand**) l'écrivez à Monsieur le préfet maritime, pour le préparer à cet événement. Le débarquement de vos effets, dans lequel vous égarâtes vos diamants, l'évacuation de votre détachement et les embarcations de l'escadre dont vous privâtes tous les vaisseaux, pour les retenir sans nul emploi, le long de votre bord, menaçant de faire feu sur celles qui s'écarteraient ; votre canot armé, dans lequel Monsieur l'aspirant de première classe **Duperré** gardait une mèche dans une marmotte, prêt à incendier l'**Océan**... Voilà Monsieur l'amiral, ce qui a démoralisé les équipages»⁴.

Abandonné, le Commandant **Lucas** va devoir utiliser durant quinze longs jours les seuls moyens dont il dispose : son honneur, son courage, ses qualités de marin et de soldat. L'héroïque résistance s'organise : «Le 16, tous nos vaisseaux et frégates s'étoient avancés en rivière, excepté l'**Indienne** qui fut brûlée le

D DU REGULUS (SODE)



municipal de Fouras

matin ; alors le **Regulus** restait le seul fortement échoué sur les vases vis-à-vis de Fouras, à l'embouchure de la rivière de Rochefort, n'étant protégé par aucune batterie de la côte, ne pouvant présenter que la poupe à l'ennemi et ne lui opposer que les 6 canons de retraite. Toute cette journée la flottille anglaise qui me serroit de près fit de grandes dispositions pour m'attaquer, les trois brûlots furent mis en mouvement, plusieurs péniches furent disposées à les remorquer. Le flot et les vents d'ouest pouvoient les porter directement chez moi. Ne doutant pas que l'ennemi n'exécuta son projet vers le soir ou dans la nuit, je fis aussi toutes mes dispositions pour le repousser vivement, le combattre jusqu'à la dernière extrémité et enfin, pour assurer le salut de l'équipage dans le cas désespéré où nous eussions

été forcés d'évacuer le vaisseau. Je fis couvrir entièrement les ponts de bouts de câbles, grélines, aussières, orins et en général de tous les cordages que j'avais à bord pour amortir les bombes en arrière du recul des pieux de retraite dans toutes les batteries. Je fis faire des rambardes avec toutes les voiles de rechange bien roulées pour arrêter l'enfilade des boulets ; je fis faire une grande quantité de gargousses et débarquer ensuite tout le reste de la poudre en baril qui fut déposé dans un bateau que je fis mouiller à ma proximité entre la terre et le vaisseau, afin d'éviter l'explosion dans le cas où le feu prit à bord. Toutes les pompes furent garnies et il fut mis de l'eau dans tout ce qui put en contenir ; mes embarcations furent armées en guerre pour détourner les brûlots et attaquer les péniches qui auraient pu les conduire. L'équipage entier passa la nuit sous les armes et sous la plus grande surveillance, des chaloupes étoient disposées en avant du vaisseau pour évacuer l'équipage avec ordre et sans confusion, en cas que notre persévérance ne put empêcher le **Regulus** d'être incendié. Vers le soir le temps devint tellement mauvais que l'ennemi ne put rien entreprendre et il continua de même jusqu'au 20 au matin que le vent diminua et que la mer devint moins grosse. Et le 17 le port m'envoya des ancres, des grelins et des câbles. Les mortes marées ne permirent pas d'en faire usage, mais je les fis disposer, je fis élonger derrière moy une touée de cinq câbles avec une grosse ancre de vaisseau empôlée⁵ d'une grosse ancre de frégate et je fis frapper des appareils dessus...».

À suivre

Denis Chabassière

1) Congreve c'est le colonel qui a importé les feux chinois ou bengalis au choix (voir chapitre I) dans le texte initial **Lucas** ne met d'ailleurs pas de majuscule à C

2) me fier doit être me firent

3) Napoléon et les brûlots de l'île d'Aix, Dominique Droin, Prée-Océan 2003 page 197

4) Ibid. page 202

5) Pour empenlée je n'ai rien touché, mais rien ne prouve que le terme employé au XVIIIe qui était celui de sa formation ne soit pas Empolée que je n'ai pas retrouvé dans le Bonnefoux (1848), mais qui parle aujourd'hui d'être «Embabouiné ou Emmanqué».

«Nous nous trouvâmes fort embabouiné après que de nous être inconsidérément emmanqué sur la Mauvaise, et bien que nous fussions en marées batardes je fis gréer les cigales de manière à empolener les apparraux parés à crocher à pic». Le tout est de mon cru !

On peut très bien mettre empenlée car c'est bien la manœuvre qu'il décrit



Combat héroïque du Régulus, Charles Fouqueray (1909), salle du conseil municipal de Fouras

NOUVELLES DES ATELIERS

CARNETS DE VOYAGES



Exercice sur une composition de jolis flacons (collection de Marie-Pierre Rabaté) sous l'œil attentif du maître, Joël Selo

Joël Selo, chef de bord attentif et réceptif, commande cet atelier qui réunit tous les mardis matin une quinzaine d'amateurs fidèles autour de thèmes à dessiner en pleine nature ou in situ.

Geneviève Girouy, participante assidue, en fait un résumé fort sympathique : «Depuis notre dernière Assemblée Générale, nos crayons et pinceaux se sont bien activés. Nous attendions l'arrivée de l'**Hermione** à La Rochelle, elle nous a comblés de sa présence pendant des semaines. La belle dame s'est laissée admirer et peindre sous toutes les coutures. Assis sur nos pliants autour du bassin des chalutiers, nous avons essayé de fixer cette fière frégate avant son grand départ pour l'Amérique.

Nous avons ensuite peint Saint-Sauveur et le quai Maubec, sans oublier les voitures «pour mieux saisir le réel», comme dit notre ami **Joël**, au milieu de la foule des badauds : paysage urbain. Ensuite, vue plongeante depuis le nouveau bureau du port de La Pallice : remorqueurs, vraquiers et grues en action : paysage industriel. Un petit tour dans la campagne, au pied d'une humble chapelle nimbée de soleil, non loin des bottes de foin : paysage champêtre. Puis nous

nous sommes dispersés jusqu'à la rentrée de septembre, un peu inquiets quant à notre futur point de ralliement, ne sachant où nous allons jeter l'ancre. Mais nous voici maintenant à bon port, toujours 19 inscrits et fidèles, bien accueillis et confortablement installés dans une salle du nouveau musée, une salle lumineuse au cœur des collections de maquettes de bateaux. Quoi de mieux pour s'instruire et dessiner en rêvant aux aventures des marins qui ont sillonné les mers sur ces vapeurs, ces cargos ou ces voiliers de légende ? Nous nous sommes quand même accordé une dernière sortie d'automne pour nous planter devant le Camping du Soleil et peindre, à travers les tamaris, la tour de la Lanterne libérée de ses échafaudages et resplendissante de blancheur. Décidément, notre port est une source inépuisable de surprise, de beauté et d'inspiration, et notre capitaine **Joël** s'emploie à varier les angles, les allures et les plaisirs, été comme hiver. Et tout l'équipage suit avec entrain.

Cet entrain... mènera-t-il à une exposition de ces croquis, dessins, aquarelles au Carré des Amis en 2016 ?

CUISINE DE LA MER



Depuis neuf ans, les Amis organisent la Cuisine de la mer avec **Christian**, notre chef bénévole plein d'humour et de secrets. Sous sa conduite, en novembre, 15 ami(e)s ont «couché» sur un lit de salade des croustillants de langoustines, et une andouillette de colin sur un lit d'épinards. Un super moment dans le bonheur et la joie, du coup un nouveau donateur enthousiasmé, et des retrouvailles surprises pour deux anciennes collègues... et le livre des recettes s'enrichit !

Danièle Filleul



NOUVEL ATELIER EN 2016 NAV'ASTRO PAR JEAN RANDY

L'une des sciences les plus anciennes de l'humanité pratiquée par tous les grands marins d'autrefois, la navigation astronomique recèle encore aujourd'hui le plus de mystères, de découvertes et d'étonnements.

Une séance d'information avait lieu le 19 novembre au Carré. **Jean Randy** exposait le contenu de cet atelier et proposait un calendrier de travail. 19 personnes y assistaient. «Si le GPS et les ordinateurs de navigation occupent désormais la première place sur les tables à cartes des navigateurs, il n'en reste pas moins que la navigation astronomique garde tout son intérêt, d'abord comme un corps de savoirs menacé de disparition, un élément de culture maritime, et enfin comme un moyen toujours disponible pour déterminer sa position au large si d'aventure, suite à quelque avarie, l'électronique du bord se trouvait inutilisable.

C'est dans cet esprit que le sujet sera traité, et en conséquence les «calculs» incontournables seront exécutés à l'aide de tables papier, à l'exclusion de tout moyen de calcul électronique.

Cette activité se déroulera tous les mercredis à partir du 13 janvier 2016 de 17 h 30 à 20 h 30 au Carré des Amis, sous la forme d'un atelier pratique, au cours duquel les participants pourront s'entraîner aux différentes phases conduisant de l'observation d'un astre à la détermination du point.

Ce sera aussi l'occasion d'échanger sur la pratique et l'expérience des uns et des autres en la matière et à convenir ensemble d'une mise en œuvre des connaissances acquises par des sorties en mer, maniement du sextant depuis une plage, sorties nocturnes pour reconnaissance du ciel», expliquait **Jean Randy**.

L'enthousiasme que suscite cet atelier (déjà 22 inscrits) encourage **Jean Randy** à constituer éventuellement un deuxième groupe de participants.

Les inscriptions se font au Carré des Amis avec une participation annuelle de 10 € et une cotisation d'adhérent à l'Association à jour. Bienvenue à tous pour partager une expérience amusante et enrichissante !

BIBLIOTHÈQUE / SALON DE LECTURE



Jean Randy, animateur de Nav'Astro et responsable de la Bibliothèque

C'est notre ami **Jean Randy** qui prend en charge la bibliothèque du Carré ; il annonce déjà une nouveauté.

«Désormais la base informatisée est disponible et consultable à l'accueil. C'est un progrès, car cela permet de découvrir plus facilement les ouvrages existants correspondant à la recherche (y compris ceux en cours de prêt), et cela évitera la position à quatre pattes ou presque pour parcourir le contenu des rayons.

Les contenus d'anciennes cassettes VHS ont également été transférés sur des DVD (merci

Daniel Filleul), et sont en voie d'être répertoriés dans la base inventaire.

Ces documents vidéo pourront être, sinon prêtés, du moins visionnés sur l'équipement audiovisuel du salon de lecture».

Comme pour tous les ateliers, une équipe est à constituer autour de **Jean** pour l'aider à la sélection et au tri des ouvrages et partager la tâche de la gestion qui doit se faire de façon régulière et sans discontinuité du service. Merci à tous les intéressés de vous manifester auprès de lui.

PROCHAIN DÎNER-CONFÉRENCE : LE VENDREDI 29 JANVIER 2016

Thierry Sauzeau, jeune universitaire et brillant conférencier, nous parlera des Pertuis confrontés à l'évolution du littoral : «Quand la mer reprend ses droits : villages et quartiers maritimes du Centre-ouest face à l'océan (XVIe-XXe siècles)».

D'Angoulins au sud à l'Houmeau au nord, l'ancien plat-pays de La Rochelle est aujourd'hui rattrapé par l'urbanisation. Les paysages actuels dissimulent l'essentiel de leur héritage, fait de marécages, de marais, de rangs de vignes et de côtes exposées aux insultes de l'océan. Il est possible d'envisager le dessous des cartes, à travers une géohistoire de ces villages et une histoire des événements marquants qu'ils ont vécus entre terre et mer.

Textes et photos Marie Guelain

LES AMIS ET LEURS MÉTIERS

BRUNO BARBARA



En 15 ans, Bruno Barbara a développé un savoir-faire apprécié des amateurs de yachts classiques

Charpentier de marine à La Rochelle depuis 15 ans, **Bruno Barbara** est bien connu des Amis du musée maritime et des adhérents du Yacht-Club Classique. Sa réputation de restaurateur de yachts en bois est maintenant bien établie.

Cet hiver, le charpentier et son équipe refont le pont de **Viola**, ce plan Fife du début du XXe siècle. «*Beaucoup de gens croient que je ne travaille que sur **Viola**, mais je suis intervenu sur 26 yachts classiques depuis que j'ai commencé mon activité*», corrige **Bruno Barbara**. «*Mais je dois reconnaître que c'est **Yvon Rotureau** qui m'a mis le pied à l'étrier en 2000 quand il m'a demandé de prendre **Viola** en charge. J'en suis devenu le restaurateur et le skipper à l'époque*».

Avant son arrivée en Charente-Maritime, **Bruno** avait déjà une longue histoire avec le bois. Originaire de Senlis, au nord de Paris, il était dans une ville entourée de forêts et construisait des cabanes quand il était gamin. «*J'ai toujours été attiré par le travail du bois. J'ai fait une formation dans une école d'ébénisterie et j'ai exercé ce métier quelques années. C'est à l'occasion de vacances en Bretagne que j'ai découvert la charpente navale*». Il fait la connaissance d'un métier où on utilise le bois pour ses qualités mécaniques, où on travaille des formes complexes et courbes avec une grande diversité d'essences. «*La charpente marine c'est un travail souvent à la main, à l'œil et un travail d'équipe. On est en relation avec d'autres métiers*

pour le gréement, la sellerie, la mécanique, l'électricité. Et la finalité de l'outil, c'est le voyage à proximité des éléments naturels. Tout cela m'a séduit».

Bruno entre au chantier du Guip à l'île aux Moines puis à Brest où il fait son apprentissage de charpentier.

Il y reste de 1988 à 1993, participant, entre autres, à la construction de la **Recouvrance**. En même temps, il apprend à naviguer sur les bateaux traditionnels.

Quand l'occasion se présente, il navigue pendant neuf mois sur le **Fridtjof Nansen**, un trois mâts goélette à huniers, comme chef de quart sur le trajet Allemagne-Galápagos et retour. Ses nouvelles compétences lui permettent d'alterner le métier de marin et celui de charpentier. Il passe son brevet de skipper à l'école maritime de Concarneau et commande, pendant un temps, la **Belle Angèle**, un lougre chasse marée. Il tâte aussi du convoiage et du charter aux Antilles. Ces expériences lui donnent une meilleure connaissance de l'outil-bateau qu'il peut appréhender dans sa totalité.

Après 5 ans de cette activité errante, **Bruno** devient père de famille et décide de se sédentariser. C'est alors qu'il s'installe à La Rochelle où la présence du Musée maritime lui donne l'opportunité de proposer ses services. Venu en Charente-Maritime pour reprendre une activité de charter sur l'**Emigrant**, un bateau en bois, il se met à son compte sur les conseils d'**Yvon Rotureau** après six mois chez **Daniel Despierres**.

«*J'ai d'abord squatté le Musée maritime puis j'ai été accueilli par le chantier naval Force 3 où je suis tou-*



Le pont de Viola a été mis à nu pour une réfection complète

jours. Je fais un métier où il y a beaucoup de travail en hiver et une période creuse en été. J'ai donc une équipe de compagnons qui savent se rendre disponibles quand j'ai besoin d'eux et sont autonomes le reste de l'année».

L'activité de **Candela**, le nom du chantier, c'est la maintenance, la restauration, la préparation et l'accompagnement des propriétaires. **Bruno** apporte son expertise technique aux gens qui veulent acheter un bateau en bois, les conseille et assure la planification et la cohérence des interventions. C'est le cas, par exemple, avec **Nedda**, un plan **Charles Sibbick** de 1901, trouvé au Danemark, dont la restauration est programmée sur plusieurs années tout en permettant au propriétaire de se faire plaisir en naviguant.

Textes et photos YG



Le pont de Viola, simplicité et élégance



Viola, un plan Fife parfaitement restauré et entretenu par Bruno Barbara (debout à l'avant)

LES AMIS ET LES DAMIEN

JÉRÔME ET GÉRARD AU GRAND PAVOIS POUR DAMIEN

Ce fut une belle surprise ! Nous voyons souvent **Gérard** devenu rétais mais de **Jérôme** nous n'avions que l'image des jeunes aventuriers qu'on voit sur les photos d'époque. Quarante-cinq ans plus tard, les voici tous les deux réunis devant **Damien** en pleine renaissance. Moustache et cheveux ont un peu blanchi mais on sent revivre la complicité fraternelle qui les unit tous les... trois ! Les souvenirs se bousculent, se mêlent à la joie des retrouvailles, et se confrontent aux réalités de leur nouvelle vie. Celle d'aventurier des mots, des mots vagabonds bien sûr, pour **Gérard** qui vient de publier une très belle biographie croisée de **Moitessier** et des **Damien** confrontés aux promesses des dieux et aux pièges des dragons. Celle d'armateur des mers froides pour **Jérôme**. Après avoir élevé des moutons sur 5000 ha de landes venteuses à Beaver Island, l'aventure maritime continue sur les eaux tourmentées qui courent entre les Falkland et l'Antarctique.

Il gère une flotte de bateaux robustes mais un peu civilisés et accueillants : le vieux **Damien II**, **Golden Fleece**, une goélette de 20 m puissamment motorisée, **Hans Hansson**, un ancien bateau de secours norvégien de

26 m confortablement aménagé (voir www.goldenfleeceexp.co.fk).

Les garçons de **Jérôme**

et **Sally** : **Dion**, né en antarctique et **Leiv** aident leur père à skipper ces bateaux pour des expéditions scientifiques et touristiques. La relève est là et pourtant **Jérôme** semble pressé de retrouver son paradis de vent et de houle.

Bien sûr tous les Amis qui passeront par le Grand Pavois eurent la chance de partager quelques instants avec **Jérôme** et **Gérard** qui de leur côté ont pu faire connaissance avec l'équipe qui s'est engagée dans le sauvetage de **Damien**. Vous reconnaîtrez quelques Amis sur les photos mais on n'oubliera pas les sept cents adhérents et amis qui ont soutenu le projet par leur engagement et leurs dons. Qu'ils soient toutes et tous encore remerciés !

Alain Barrès

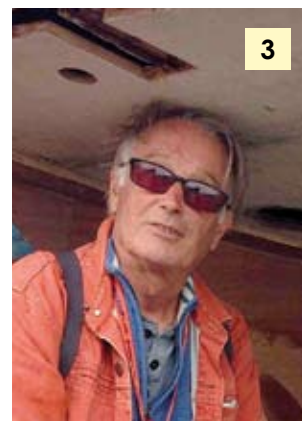


Photo 1 : de gauche à droite : Pascal Marvaud du chantier TYP, Bruno Quinton Président de l'AAMMLR, Jérôme Poncet et Gérard Janichon
Photo 2 : Philippe Tijou de la DRAC - **Photo 3** : Joël Selo, veilleur du patrimoine

Photo 4 : Jérôme et Alain Barrès, ancien président de l'AAMMLR - **Photo 5** : Jean-Marie Chauvet d'Arcizas des Amis et du Grand Pavois

Photo 6 : Pierrick Garenne du Grand Pavois - **Photo 7** : Dominique Cherbonnier précieux technicien

Photo 8 : Aurélie Dupont, la relève est assurée ! Il manque l'indispensable Johannes Raymond du Musée maritime mais il est déjà en première page
Photos BQ, AB et ACP

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

Musée Maritime Encan Ouest - BP 43008 F-17030 La Rochelle cedex 1 - Tél.: 05 46 27 20 47 - Email: aammlr@orange.fr - Site: <http://www.aammlr.com>
Directeur de la publication : Bruno Quinton - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Marie Guélain, Jocelyne Launay, Richard Lick - Conception graphique : Jacques Launay
Tirage : 2 000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2183 - 4e trimestre 2015