

### LE MOT DU PRÉSIDENT

## NOUVELLE AQUITAINE...

### NOUVELLES PERSPECTIVES

Au cours des siècles, l'homme aura modelé et remodelé ce grand sud-ouest qui s'ouvre à nous début 2016 avec ses 12 départements, tous plus beaux les uns que les autres, entre paysages et traditions, modernité, dynamisme, et conservation des espaces naturels.

De la taille de l'Irlande ou de l'Autriche, ce nouveau «pays» s'ouvre sur le mythique Golfe de Gascogne, 300 km de côtes, «de l'Anse de l'Aiguillon à la frontière espagnole».

Le Patrimoine Maritime y est vivant et exceptionnel : pour exemples récents, Saint-Jean-de-Luz avec le baleinier **SAN JUAN**, Rochefort avec **L'HERMIONE**, La Rochelle... avec **DAMIEN**, **JOSHUA**, et notre collection «Petite Plaisance».

Des chantiers et des armateurs à soutenir, des compétences et des métiers à sauvegarder et des emplois à développer, des milliers de bénévoles à encourager, c'est toute une réflexion sur le thème du Patrimoine Maritime qui s'ouvre à tous les acteurs et contributeurs.

Bruno Quinton

## AOÛT 2015

### UNE ÉTAPE DÉCISIVE POUR DAMIEN



La coque de Damien a retrouvé son état de neuvage : une belle réussite pour les Amis !  
(photo Joël Selo)

### INTERVIEW

## YANN CARIOU, COMMANDANT DE L'HERMIONE

### UN ENGAGEMENT TOTAL POUR UN VOYAGE RÉUSSI



**Yann Cariou**, le commandant de l'**Hermione**, vient de vivre une expérience unique. Il a navigué sur plus de 10 000 milles autour de l'Atlantique sur une frégate du XVIIIe siècle. Ce n'est pas un hasard. «J'ai 30 ans de Marine nationale dont 7 ans sur les voiliers écoles, le **Mutin** et les goélettes **Étoile** et **Belle Poule**. J'ai quitté cette carrière pour vivre autre chose dont 3 ans de commandement du **Belem**».

Mais **Yann Cariou** connaissait le projet **Hermione** depuis le début et a suivi régulièrement le chantier. En 2009, il entre au collège des experts de l'association. «Quand j'ai quitté le **Belem** en 2012, je m'y suis mis à fond. J'ai travaillé des milliers d'heures sur le bateau, le gréement, la navigation. Pour commander un tel navire, il faut le connaître de la quille à la pomme des mâts. J'ai hésité à en prendre le commandement, mais j'ai accepté parce que j'ai eu carte blanche pour choisir l'équipage et former les volontaires. J'ai pris les meilleurs du **Belem**, j'ai appliqué les principes de la formation professionnelle maritime pour les volontaires et j'ai écrit toutes les procédures pour les manœuvres».



Le commandant pense que la clé de la réussite, c'est la rigueur, ne rien laisser au hasard. «Un bateau en bois comme l'**Hermione** est fragile. Toute erreur est suivie d'une sanction immédiate. Bateaux en bois, hommes de fer, dit-on. Aujourd'hui, les deux tiers des volontaires ont un niveau de marin professionnel de grand voilier».

Grâce à l'implication de tous, le voyage de l'**Hermione** s'est bien déroulé de bout en bout même dans le mauvais temps. Coup de chapeau à l'association, au commandant, à l'équipage et aux entreprises qui ont construit la belle frégate.

Propos recueillis par Yves Gaubert

SAN FRANCISCO

# UNE VISITE AU MUSÉE MARITIME

Depuis le cable-car qui descendait l'une des collines de San Francisco, la vue plongeait sur les hautes mâtures des navires du Musée maritime amarrés au pied du Golden Gate Bridge.

Amoureux des cartes marines et des voyages, vous allez pouvoir rêver ! Car ces bateaux à voile ou à vapeur sont tous plus que centenaires, la plupart construits côté Atlantique, avant de faire plusieurs fois le tour du monde. Ainsi le **Balclutha**, sorti des chantiers de la Clyde en 1881, a passé le Cap Horn dix-sept fois jusqu'à l'ouverture du Canal de Panama en 1911, et n'a cessé de naviguer jusque dans les années trente, reconverti à plusieurs reprises, ainsi toujours maintenu en état de naviguer.

Une fois à bord, on a l'impression de remonter dans le temps, l'accastillage au complet, et quelqu'un qui casse du bois... rien ne nous étonne plus, et surtout pas d'appareiller dans la demi-heure en passant sous le pont légendaire... cap à l'ouest évidemment !

Allons jeter un coup d'œil à ce qui est embarqué : dans l'entrepôt, des caisses, arrimées avec soin,



Le remorqueur Hercules 1941, de Kirrily Robert pour Flickr



C. A. Thayer, Eppleton Hall, and Balclutha, BrokenSphere / Wikimedia Commons

des céréales dans des petits sacs de jute calibrés, et des vidéos nous montrant les manœuvres de chargement, font le bilan des échanges en insistant sur la préoccupation primordiale de garder la cargaison au sec («Cargo Is King!»). Tout est reconstitué à l'identique, parfois avec mannequins, l'illusion est complète lorsque le dimanche, des amateurs s'entraînent dans le gréement à établir les voiles, sur les conseils de conservateurs du musée. On quitte le bord à regret, le feu ronfle dans la cuisinière noire. Peut-être le groupe d'enfants avec leur enseignant, qui écoutent un retraité bénévole maniant quarts et couverts leur décrire la vie quotidienne des longues traversées, passeront-ils la nuit à bord comme cela leur est proposé !

Les autres bateaux ont tous un intérêt particulier : l'**Alma**, étrange goélette à coque de scow<sup>2</sup> transportait en vrac, foin, céréales, engrais, à travers la baie.

Le **C.A.Thayer**, arrivait du Puget Sound<sup>3</sup> chargé de bois de sapin et repartait avec de petits bateaux et des équipages pour la pêche en Alaska (saumon ou morue).

L'**Hercules**, remorquait radeaux de bois et blocs de construction pour Panama.

L'**Eppleton**, petit remorqueur à roues de 1914.

L'**Eureka**, l'un des premiers ferries à traverser la baie. À bord, il y a de vieilles autos.

Une centaine de petites embarcations sont restaurées à l'atelier du musée qui offre des cours au public. Des bénévoles y réparent les cordages, font briller les cuivres et entretiennent les turbines à vapeur des moteurs exposés.

Tout ici témoigne de l'histoire de la marine de commerce américaine, de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup>, période de transition de la voile à la vapeur. «Cargo Is King», telle est la devise des navires marchands, aussi le thème du Musée Maritime de San Francisco.

C'était hier, c'était il y a peine plus de 150 ans. En 1988, le Congrès des Etats-Unis a créé le Musée Maritime de San Francisco, parc historique national, avec pour mission de préserver et de protéger le passé maritime de l'Amérique.

Mireille Poujolat

1 - Cargo Is King : le fret est maître à bord

2 - Scow : embarcation à fond plat avec un avant arrondi ou à tableau

3 - Le Puget sound est le passage maritime qui permet en venant du Pacifique d'accéder aux grands ports de Vancouver, Seattle, Tacoma, et d'autres



Hyde Street Pier, de Chris J. Wood pour en.wikipedia

## HISTOIRE DE LA TOUR HERCULE

# LE PLUS ANCIEN PHARE DU MONDE

La Corogne est une escale fréquente des plaisanciers français. Lorsqu'on a traversé le Golfe de Gascogne il est assez réjouissant d'apercevoir au loin un amer remarquable : une haute colonne grise connue sous le nom de Tour d'Hercule. L'atterrage de la Galice.



La partie romaine à l'intérieur (photo RL)



L'édifice du XVIII<sup>e</sup> siècle enveloppe le phare romain (photo RL)

En 2009, l'UNESCO l'a reconnu comme le plus ancien phare au monde encore en activité. Il signale la rade de La Corogne depuis plus de 2000 ans.

Dans l'Antiquité les besoins de la signalisation maritime ne requéraient pas d'édifices si prestigieux. Et les Romains ne construisirent que trois «phares» (1) hors des rivages de la Méditerranée. Les deux autres étaient à Douvres et Boulogne (la Tour d'Ordre). Marquant les limites de l'Empire face aux Barbares, probablement indiquaient-ils aussi pour les marins les plus aventureux le retour dans l'espace de la «pax romana».

Mais, me direz-vous, la Tour d'Hercule que nous voyons a sans doute peu de rapport avec l'édifice romain ? Certes on doit son apparence actuelle néo-classique à deux hommes : un ingénieur **Eustaquio Giannini** et un grand savant **José Andrés Cornide de Folgueira y Saavedra** qui mériterait d'être honoré comme un illustre restaurateur du patrimoine maritime. Les travaux furent achevés en 1791.

Ils étaient nécessaires car au Moyen-Âge les habitants du lieu avaient pris l'habitude, ici comme ailleurs, d'utiliser les pierres taillées du bâtiment romain pour leurs propres travaux et on décida au XVIII<sup>e</sup> siècle de le reconstruire. **Giannini** et **Cornide** eurent alors cette idée extraordinaire d'établir un

parement de 60 cm d'épaisseur en granit pour protéger le phare romain. Celui-ci existe donc toujours mais il est à l'intérieur du bâtiment !

Le rocher d'Eiras, qui porte le phare, a une hauteur de 57 m, sur lequel les ingénieurs antiques construisirent trois niveaux superposés composés de quatre chambres qui permirent une hauteur de 34 mètres. L'imposte hélicoïdale, qui parcourt aujourd'hui l'édifice de bas en haut, rappelle que dans l'Antiquité, une rampe extérieure

était utilisée pour acheminer le combustible vers la lanterne. Selon de récentes études, celle-ci aurait été alimentée par une lampe à huile de grande dimension sur laquelle on posait une pierre traversée par une mèche allumée dont la lumière était reflétée par un miroir parabolique. Vérité ou simple hypothèse ? Allez savoir nous sommes dans un pays de légendes.

Au pied du phare la lande est ornée d'une grande statue de facture celtique. Celle de **Breogán**, roi de Galice qui aurait fait construire dans sa ville une tour si haute que ses deux fils, **Ith** et **Belenus**, pouvaient voir de son sommet le vert rivage de l'Irlande. Les deux fils partirent un jour conquérir ce pays et le roi alluma un feu pour qu'ils puissent revenir. Mais ils restèrent et devinrent, dit-on, les ancêtres des Irlandais d'aujourd'hui.

Mais le nom même de l'édifice, Tour d'Hercule, renvoie à une autre légende plus ancienne que l'édifice lui-même. Il s'agit du dixième des douze travaux d'Hercule. C'est l'histoire du roi **Géryon**, qui obligeait ses sujets à lui offrir la moitié de leurs enfants pour alimenter son troupeau de bœufs. La population fit appel à **Hercule** qui le vainquit péniblement. Le héros enterra alors la tête de **Géryon** et lui construisit un tombeau surmonté d'une lanterne : la Tour d'Hercule. La première fille qui vint habiter la ville, **Crunna**, donna son nom à la ville «A Coruña» en galicien.

A vous de choisir l'histoire que vous préférez ! Reste que chaque soir quand **Hélios** plonge sa coupe dorée dans l'Océan, celle-là même qu'il prêta à **Hercule** pour naviguer sur l'Océan, apparaissent les quatre éclats blancs du phare de La Corogne.

*Richard Lick*

(1) Le phare fait référence à «Pharos», l'île du phare d'Alexandrie.



La statue de Breogán devant la Tour d'Hercule (photo Luis Miguel Bugallo Sánchez sous Wikicommons)

# LE COMMANDANT LUCAS À BORD ET LES BRÛLOTS DE L'ÎLE D'AIX (PREMIER ÉPISC

*Il semble que les croisières antillaises ne réussissent pas à notre marine impériale ! C'est au retour de celle de 1805, en octobre, qu'elle connaîtra un triste sort à Trafalgar ; c'est en projetant d'aller protéger nos colonies qu'elle subira les brûlots anglais à l'île d'Aix en avril 1809.*

Cette année-là, l'empereur enjoint son ministre de la marine, **Decrès**, d'envoyer une flotte destinée à rétablir les échanges avec nos établissements américains. Le trafic maritime des ports atlantiques est en effet très fortement perturbé par le blocus maritime imposé par les Anglais en représailles... au blocus continental ordonné par **Napoléon** et qui frappe depuis 1806 au cœur le commerce britannique. Il faut desserrer l'étau anglais pour que Nantes, La Rochelle, et Bordeaux retrouvent leur activité économique. On décide que l'escadre de Brest augmentée de celle de Lorient retrouvera celle de Rochefort d'où les navires partiront en convoi vers les Indes occidentales<sup>1</sup>.



*Les Flottes au matin du 11 avril (positions très approximatives)*

Ce sont donc trente navires qui se retrouvent en ce début de printemps sous la protection de l'île d'Aix et aux ordres de l'amiral **Allemand**<sup>2</sup>. La croisière anglaise de l'amiral **Gambier** se présente à l'entrée des pertuis et bientôt pas moins de cinquante-sept bâtiments britanniques mouillent, hors de portée des canons des forts d'Oléron et d'Aix, en rade des Basques, les Anglais nomment d'ailleurs «Battle of the Basque Roads» cet affrontement. Le combat est inévitable.

Hélas, **Allemand** choisit une stratégie qui a déjà fait les preuves de sa parfaite inefficacité et permis des triomphes anglais : contre les Français à Aboukir en 1798 et contre les Danois à Copenhague en 1801. Cette manœuvre consiste justement à ne pas manœuvrer et à choisir une ligne de défense au mouillage, les navires ancrés devenant des forts et les tirs plus précis supposés détruire l'ennemi

qui, lui, navigue. La supériorité numérique des Anglais seule peut expliquer le parti pris de l'amiral français. **Allemand** décide donc d'emboîser les navires travers au vent et au courant sous la pointe Sainte-Catherine au sud-ouest de l'île d'Aix et de protéger le tout par une estacade.

Les Anglais sont venus avec une farouche volonté de détruire la flotte et Rochefort. Le séillant Lord **Cochrane**<sup>3</sup> est de la partie à bord de l'**Impérieuse**. Téméraire, il est résolu à mettre en œuvre l'arme mise au point par le colonel **Congreve**<sup>4</sup> qui est, lui aussi, de l'expédition : des fusées incendiaires. Ces feux n'ont rien de révolutionnaires, ils sont d'invention chinoise et permirent à Venise de subjuguer Chioggia sa voisine en 1379. **Congreve** en a subi les cuisants désagréments quand utilisés par les bengalis du prince de Mysore, ils ont mis en déroute l'armée de sa très gracieuse majesté en 1797. Pour parfaire le travail, on s'est de plus muni de 40 bateaux, les brûlots, qui chargés de poudre et de paille doivent être mis à feu à proximité de nos bâtiments.

Après quelques escarmouches tout est en place le soir du 11 avril 1809 pour que la tragédie s'accomplisse. Le Noroît est puissant, le courant de flot porte sur la ligne de défense française, la nuit tombe. Rochefort est virtuellement détruite. Le monstrueux feu d'artifice va commencer !

C'est compter sans le talent et la ténacité du commandant **Lucas**. Rejoignons le héros de Trafalgar à bord de son vaisseau de 74 canons : le **Regulus**.



*Attaque des brûlots contre le Regulus le soir du 11 avril 1809 par Louis-Philippe*

# D DU REGULUS

ODE)

«L'escadre de S. M. I. & R.\* composée de 12 vaisseaux et de quatre frégates était mouillée sur deux lignes très serrées sous les forts de l'isle d'Aix, ayant auprès d'elle dans la rade des Basques 12 vaisseaux anglais, sept frégates, 9 bricks de guerre, 6 avisos les 40 autres bâtimens dont la majeure partie étoit des brûlots, lorsque le 11 avril de cette année à huit heures du soir avec deux heures de flot, la nuit très obscure et le vent d'O.N.O. grands frais, l'ennemi lança deux globes de compression qui firent sauter notre estacade avec une explosion terrible, une demi-heure après il dirigea sur l'escadre 33 brûlots dans lesquels rien n'avoit été négligé pour rendre sa destruction plus certaine. Plusieurs de ses brûlots avoient des batteries de canons et de caronnades chargées à boulets et à mitrailles qui tiroient à mesure que le feu y communiqué ; l'un d'eux étoit un vaisseau de 60 canons comme le **Calcutta**, il avoit des batteries complètes ; il en étoit de même d'un autre de 28 canons.

Le vaisseau le **Régulus** fut le premier accroché dans la ligne, un grand brûlot qui lançoit de toutes parts des flammes infernales des fusées incendiaires et des éclats de bombes et grenades, vint tomber sous mon beaupré. Vainement je fis de bonne heure couper mes câbles et mettre le perroquet de fougues sur le mât. Je ne pus l'éviter parce qu'il venait vent arrière sur moy de manière qu'il m'aborda de l'avant. On travailla avec un courage héroïque à s'en débarrasser, mais on ne pouvoit y parvenir ; on le décrochait d'un côté et il s'accrochait de l'autre. Son beaupré et toutes ses vergues étoient garnis de grappins à 5 branches en forme d'hameçon et au milieu des branches étoient placées des bombes prêtes à éclater. Des chaînes qui prenoient des vergues de l'arrière à

celle de l'avant étoient garnies de semblables grappins et plusieurs autres traînoient à quelques pieds sous l'eau pour accrocher les câbles. Le feu prit dans mes focs, dans le beaussoir et dans la partie de l'avant. On l'éloignoit à mesure mais tout cela se passait sous une grêle de boulets, tant de l'artillerie, des brûlots, que de celles de nos vaisseaux qui tiroient pour les couler. Ce ne fut qu'au bout d'une demi-heure que je parvins à m'en débarrasser, mais il me fallut ensuite manœuvrer pour en éviter d'autres, ce qui me fit tomber ainsi que plusieurs autres de nos vaisseaux sur le banc des Palles au bas de la mer.

Le vaisseau ayant déjaugé de 9 pieds se coucha sur le côté d'une manière à faire craindre qu'il ne s'en relevât pas. Les vaisseaux le **Varsovie**, l'**Aquilon**, le **Tonnerre**, le **Calcutta** et le **Jemmappe** s'échouèrent aussi sur le même banc. Au flot je pensais que je ne pourrai me retirer de cette situation qu'en employant de grands moyens, les demi-mesures pouvoient me perdre. En 4 heures de temps je parvins à faire jeter l'artillerie à la mer, à la réserve de 12 canons de 36 et 4 de 18 seulement. Je fis vider tous les plans de la cale, je ne réservai à bord que pour un mois de vivres et je ne conserverais de poudre et de munitions que pour les canons que j'avois conservés. Je fis élonger des ancres et de fortes touées, et aussitôt que le vaisseau vint à flotter je ma hallais en apareillage lorsque je jugeois y être suffisamment. Je fis couper tous mes amares et mit sous voile le guindant, le grand mâ de hune en m'en allant, car le petit mâ de hune et le perroquet de fougue qu'on avoit à peine eu le temps de guinder, étoient encore supportés par leurs guindresses, les clefs n'ayant été mises qu'après avoir orienté leur voile ! nous ne tardâmes pas à faire usage du grand hunier ; il étoit temps, car nous étions déjà atteints par les boulets et les bombes d'une partie de l'escadre anglaise, qui avait passé sous les forts d'Oleron pour venir détruire les vaisseaux qui étoient restés échoués sur les Palles. C'est ce qui ne tarda pas à arriver aux vaisseaux l'**Aquilon**, le **Varsovie** et le **Calcutta** qu'ils furent brûlés par l'ennemi. Le **Tonnerre** qui étoit crevé se brûla lui même avec son pavillon, le **Jemmappe** s'en tira aussi heureusement que nous ; ce ne fut que le 12 à 10 heures du matin que le vaisseau ayant un peu redressé je pus commencé à faire travailler et à 2 heures après midi j'étois à l'entrée de la rivière de Rochefort, échoué sur les vases devant Fouras, n'ayant ni câbles, ni ancres, ni grelins et de vaisseau n'ayant point de mal...».

Ainsi après avoir lutté toute la nuit contre les nuées du diable, le **Régulus** se trouva échoué sur la rive gauche de l'estuaire de la Charente. Lucas réussit le tour de force de remettre le bateau à flot à la marée suivante sous une pluie de bombes. Peu manœuvrant, poussé par le vent et le courant, il s'échoue de nouveau cette fois-ci sur la rive droite de la Charente face à ce qui est aujourd'hui «la plage de la Vierge» et qui a longtemps été nommée «plage du Regulus». La suite prouvera que la détermination du Commandant Lucas n'avait pas failli.

À suivre....

Denis Chabassière

\* NDLR : S. M. I. & R : Sa Majesté Impériale et Royale

- 1 - Napoléon et les brûlots de l'île d'Aix, Dominique Droin, Prée-Océan 2003
- 2 - Zacharie Allemand, Jacques Hibon, in Bulletin N°5 de la société des Amis du commandant Lucas 2009
- 3 - Lord Cochrane, Jean Beauchard, in Bulletin N°5 ....
- 4 - William Congreve, Jean Claude Flandrin, in Bulletin N°5 ....



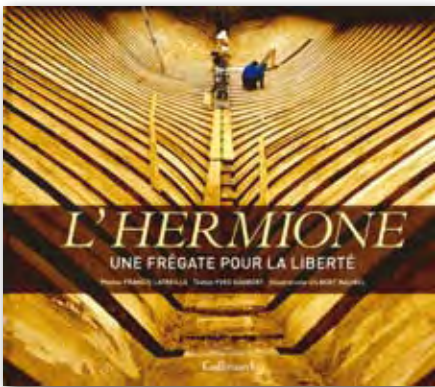
pe Crepin 1809 (Musée d'Aix)

# À LIRE OU À RELIRE

## LECTURES SALÉES

Vous avez deux sortes d'écrivains de mer : les plumes de terre et les vraies plumes de mer : navigateurs et écrivains et les plumes terriennes qui font semblant. Les plus nombreux n'ont souvent pas dépassé la plage ou alors comme passager. Ils utilisent un vocabulaire «maritime» spécial très littéraire. En général ils voient la mer de façon cauchemardesque : tempêtes et naufrages uniquement. La mer mange tout, les côtes comme les hommes... Les autres sont écrivains et navigateurs. Ils sont nettement moins nombreux mais ils savent de quoi ils parlent, écrivent «marin» et ont une vision plus ordinaire de l'élément salé. Si vous voulez cet automne passer de bons moments en compagnie de ces derniers, je vous recommande notre belle bibliothèque du Carré des Amis. Vous trouverez les autres n'importe où.

Mais peut-être voudriez-vous faire quelques acquisitions pour vous-même ou pour offrir ? Là, je me dois évidemment de vous recommander en priorité les copains.



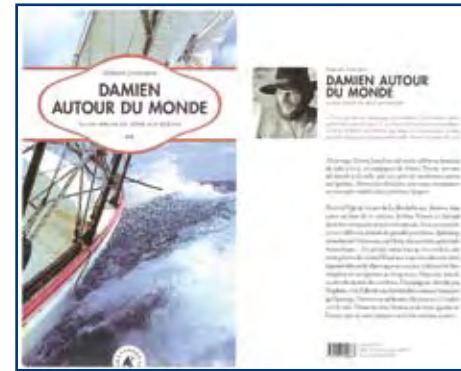
En attendant la sortie chez Gallimard de «**Dans le sillage de La Fayette**», suite de «**L'Hermione, Une frégate pour la liberté**» d'**Yves Gaubert**, qui l'a écrit sur le vif, vous pouvez déjà vous mettre deux ou trois ouvrages sous la dent. Pour l'amour des bateaux et de la navigation : commençons par l'amour des belles coques. Le 12 juin, notre ami **Jacques Taglang** est venu nous régaler au Mercure avec l'histoire de la Course de l'America. Sa passion et

son talent nous ont tenus en haleine. Mais savez-vous qu'il est l'auteur (avec l'architecte **François Chevalier**) du livre de référence sur les bateaux qui ont couru la coupe ? «**America's Cup Yacht Designs 1851-1986**».

Dans un autre livre : «**La Saga des Runa**», il nous conte l'histoire de dix étonnants voiliers conçus par un non moins étonnant yachtman danois : **G. P. Rønne**. On peut s'informer sur ses livres (magnifiquement réalisés) et les acheter en ligne : [chevaliertaglang.blogspot.fr](http://chevaliertaglang.blogspot.fr).



Côté voyage, vous connaissez tous **Gérard Janichon** et son livre «**Damien autour du monde**», récit de la circumnavigation de cinq ans en compagnie de **Jérôme Poncet**, un livre sans cesse réédité depuis 40 ans. Mais vous ne savez peut-être pas qu'il vient d'écrire «**Moitessier, dieux et dragons**» consacré à une biographie très personnelle de l'ami **Bernard**. Aussi vivante qu'un récit d'aventure, elle s'appuie sur leurs rencontres, leur correspondance et une grosse documentation. Les similitudes de leurs cheminements à vingt ans d'intervalle, comme les «**Dieux et dragons**» de leurs vies, constituent une histoire en elle-même, un prolongement littéraire au parcours de deux hommes qui rêvaient d'accomplir leur vie et dont les destins se sont croisés. Le livre sortira le 16 septembre chez **Glénat Livres**.



RL

## MUSIQUE

### LES ATELIERS MUSICAUX VOYAGENT

«Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage... et puis est retourné...», avec de nouveaux instruments, chanter avec ses Z'Amis. Des musiciens de l'atelier de chant ont profité de leur croisière estivale dans l'archipel des Açores pour se joindre à d'autres équipages musiciens, pour rencontrer un luthier de «viola da terra», pour improviser un défilé de mode publicitaire en faveur des Amis du Musée Maritime dans l'humidité ambiante d'une cavité volcanique, ou pour s'étonner du sort parfois réservé aux vieux bateaux et mesurer la chance de **Damien**. Sans oublier la traditionnelle répétition de l'atelier du lundi après-midi que **Dominique** et le «chef» **Jean-Charles** n'ont jamais sautée.



**PS : reprise de l'atelier de chant le lundi 7 septembre, et concerts dans le cadre des «Journées du Patrimoine» les samedi 19 et dimanche 20 septembre, à 10h et 16h.**

Jean-Charles Dreux

## PETITE PLAISANCE

### LA PETITE PLAISANCE S'ENRICHIT



*L'Argonaute retrouvé : merci pour ce don à J.Y. Turpaud*

Depuis une douzaine d'années maintenant, notre ambition est de contribuer à l'enrichissement des collections du Musée maritime et donc du patrimoine maritime de La Rochelle. Les passionnés que nous sommes ont maintenant constitué une collection presque complète sur un thème très rochelais : le développement de la plaisance légère. Nous venons d'acquérir une unité emblématique de cette histoire : un **Argonaute**, sans doute le dernier survivant qu'il fallait absolument sauver.

AlB

**(Rappel pour les Amis : il nous manque une belle Yole OK, ouvrez l'œil !)**



Sur le passe-avant, à l'affût de la bonne photo à faire (photo Nathan Trompas)

## MA TRAVERSÉE SUR L'HERMIONE

# DE SAINT-PIERRE À BREST LA TRANSAT MUSCLÉE DE L'HERMIONE

J'ai eu beaucoup de chance. L'association Hermione La Fayette a accepté que je participe à la transat retour de l'**Hermione**, de Saint-Pierre-et-Miquelon à Brest. Si le soleil a brillé au départ le 24 juillet, le vent était contraire. Avec une dépression très au sud, il soufflait du nord-est, en plein dans le nez. «De la diablerie» a déclaré le **commandant Cariou** qui a pris une route au sud-sud-est pour aller chercher les vents d'ouest. J'ai retrouvé l'ambiance du bord que j'avais découverte en octobre. La vie est rythmée par les quarts, les repas, les manœuvres. Il faut régler souvent en fonction des évolutions du vent. **Yann Cariou** privilégie la vitesse plutôt que de vouloir gagner en cap. Il veut aussi éviter que la frégate ne fatigue en tapant dans la plume. Alors on fait du bon plein et par moment du vent de travers. Dans des vents de force 5 à 6 avec des rafales à 30 nœuds, l'**Hermione** allonge les milles, faisant une moyenne de 150 à plus de 200 milles par jour. Le 28, ne trouvant toujours pas les vents d'ouest à la latitude des Açores, le commandant décide de virer. Nous nous retrouvons tribord amures faisant route au nord-nord-est. Témoin jusque là, je décide le 29 juillet, d'intégrer un tiers. **Charlène**, le second capitaine, me demande de rejoindre les bâbordais qui sont de quart de 8 h à midi et de 20 h à minuit. Dès lors je fais le quart, participe aux manœuvres sur le pont (mais pas dans la mâture), et prends mon tour à la barre,



Au portant, la grand-voile a été mise en aile de papillon. Le cargue-point au vent a été pesé. De ce fait, la misaine n'est pas déventée par la grand-voile

à la veille, à la ronde de sécurité dans l'ensemble du bateau et à la vaisselle. Je deviens matelot et j'apprends peu à peu à identifier les points de tournage (il y en a environ 200) et je repère d'abord les plus faciles, les écoutes des voiles carrées et les bras des vergues. Viennent ensuite les drisses des huniers et des perroquets qui sont des vergues volantes, les cargues, les boulines, etc. **Anne-Laure**, lieutenant canonier, est l'officier de quart avec les bâbordais. **Léo**, détaché de la Marine nationale, est le chef de tiers, secondé par **Antony**, marin dans la marine marchande. Les bâbordais se lèvent à 7 h pour prendre le petit déjeuner avant l'heure du quart. Nous relevons les milieux qui nous souhai-

tent «bon quart à vous». Au changement de quart, l'officier fait le point de la situation, météo, les voiles à poste, les manœuvres qui ont été effectuées et celles que nous allons devoir prendre en mains. Souvent le quart montant et le quart descendant font la manœuvre ensemble pour avoir plus de bras. Dans la nuit du 30 juillet, un ouragan est annoncé. Ce sont les tribordais qui font le zérac (quart de 0 h à 4 h) qui apprennent la nouvelle. Pendant ce temps-là, je dors comme un bienheureux dans ma bannette (ne pas se lever trop brusquement : 35 cm au-dessus de la tête). Le lendemain quand je prends mon quart, l'ouragan s'est dégonflé, en tempête puis en coup de vent, ouf ! En prévision de la dépression qui arrive, la perruche, le grand perroquet et le petit perroquet sont calés bas dans la grande rue. La journée à force 8 à 9 permet de réaliser une moyenne à plus de 10 nœuds avec les huniers à trois ris, la misaine, le petit foc, la civadière et la grande voile d'étai, ça déménage ! Grâce à trois dépressions qui se suivent et à la lisière sud desquelles le commandant dirige la frégate, nous réalisons des moyennes impressionnantes qui permettent de rattraper les milles en trop du début. Nous arrivons en avance en mer d'Iroise. L'**Hermione** met en panne et à l'arrivée du **Latouche-Tréville**, le commandant fait planquer tout le monde avant de canonner la frégate. Tout le monde se rue alors sur le pont en criant : «À l'abordage !». Quel plaisir de jouer au pirate après une traversée qui fut rude et avant la foule à Brest.



Après le coup de vent, les bâbordais sont chargés de remettre en place la perruche sur le mât d'artimon

Texte et photos YG

# LE GRAND DÉPART DE DAMIEN PHOTOGRAPHIÉ PAR JEAN-PAUL DUEZ ON EN A TOUS RÊVÉ, ILS L'ONT FAIT

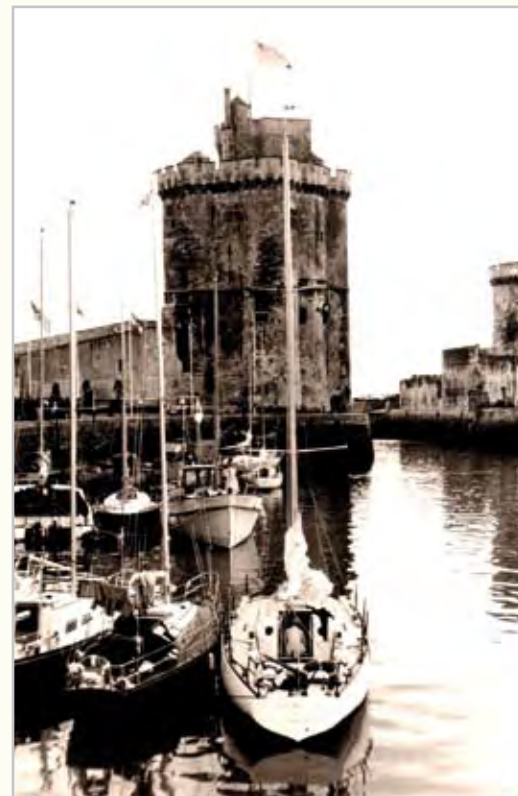


Il y a peu, nous étions reçus par **Jean-Paul Duez**, ancien directeur de l'EVR qui avait bien connu **Gérard, Jérôme** et **Jean-François** à l'époque des préparatifs du départ de **Damien**. Il nous a raconté comment les trois garçons arrivés de Grenoble espéraient trouver un peu d'aide à



La Rochelle, leur port d'attache d'adoption. Construite chez **Yves Deborde** à Saujon, la coque de **Damien** devait être livrée à La Rochelle pour les finitions. Peu à peu, comme leur projet suscitait la curiosité mais aussi la sympathie, quelques nouveaux amis leur ouvrirent les bras, distribuant conseils et parfois invitations à dîner mais aussi petits matériels ou gros coups de main. C'est ainsi qu'ils sollicitèrent **Jean-Claude Menu**, à l'époque armateur d'une flotte de chalutiers et président de la SRR. L'accueil fut plutôt indifférent, par contre **Guy Phélipon** informé de la démarche proposa spontanément une place dans son hangar de la Ville en bois pour abriter **Damien**. Ce fut une aide précieuse pour nos trois jeunes aventuriers\*. De son côté, **Fernand Hervé** prit en charge la fabrication des voiles à un prix très «amical», et la fraternelle famille **Friday** fournit souvent le refuge. **Jean-Paul** nous a confié une copie du document promotionnel qui avait été remis au Président de la SRR. Ce n'est pas sans émotion qu'on le relit aujourd'hui. Soigneusement écrit à la main par **Gérard** on retrouve l'enthousiasme, la fraîcheur mais aussi les ambitions et le sérieux des trois candidats à l'aventure encore à peine sortis de l'adolescence. Le dossier comprend d'abord une présentation de la conception du bateau : «*Par son déplacement, sa faible surface mouillée, et ses formes souples «**Damien**» sera un voilier assez rapide dans toutes les allures et plus particulièrement aux allures portantes*» et **Gérard** d'ajouter : «*Nous réaliserons nous-mêmes l'aménagement intérieur pour le plaisir de vivre dans le fruit même de notre travail*».

L'inventaire des escales prévues surprend encore : «*Cet itinéraire peut paraître ambitieux. Certes il l'est... jamais ces difficultés n'ont été rassemblées dans un même voyage... Il nous demandera beaucoup de courage, beaucoup d'endurance et toujours plus d'expérience...*». Oui, **Gérard**, et vous avez réussi ! Bravo ! L'exposé des motivations surprend aussi car il a pris de l'âge ! Il date d'une époque où un vieux général né au XIX<sup>e</sup> siècle, héros de la dernière guerre gouvernait encore la France ! Cette époque paraît bien lointaine à ceux qui l'ont vécue et sans doute encore plus aux nouvelles générations. Pourtant le message débarrassé des pesanteurs de



l'histoire porte encore des espérances intemporelles. Notre tour du monde ne sera pas une fuite de la société écrivent les **Damien**. «*Certes, nous n'acceptons pas la plupart des contraintes sociales... Jouer aux anarchistes ou aux révolutionnaires n'est pas notre but... Nous estimons ne pas devoir troubler la quiétude des autres... Nous vivrons donc à l'écart de la société pendant quelque moment*». On ne peut s'empêcher de penser à **Moitessier**\*\* jetant son ancre au bout du monde dans le lagon perdu de Ahé. Mais ce n'était pas tout : «*Les hommes ont besoin d'exploits pour vivre. Les uns pratiquent et les autres admirent, Nous voulons entrer dans la catégorie des premiers*».

Nous ferons tout pour que **Damien** sauvé par les Amis, puisse continuer à faire naviguer de nouveaux jeunes marins aussi ambitieux !

Et si c'était le début d'une nouvelle vie ?

AI B

\* - Précisons que les enfants de **Guy Phélipon** dirigent toujours aux Minimes «*Navigatlantique*» le magasin de leur père

\*\* - Voir l'excellent ouvrage que vient de lui consacrer notre ami **Gérard Janichon**

**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: ammlr@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° 2173 - 3e trimestre 2015