



LES AMIS DU MUSÉE MARITIME de La Rochelle

La Lettre

" la mémoire maritime en action "

<http://www.aammlr.com>

NUMÉRO 75 - PRINTEMPS 2015

LE MOT DU PRÉSIDENT

ÊTRE ADHÉRENT AUX AMIS DU MUSÉE, C'EST QUOI ?

Adhérer aux Amis du Musée, «la mémoire maritime en action»,

c'est devenir acteur et porteur des projets :

- étudier, protéger et mettre en valeur le patrimoine maritime,
- soutenir et promouvoir le Musée maritime de La Rochelle,
- proposer et mettre en œuvre les activités ayant trait à la mémoire maritime,
- enrichir et transmettre l'héritage que nous avons reçu,
- construire les synergies avec les autres associations autour du patrimoine maritime,
- participer à l'organisation de rencontres et d'événements, créer les liens sociaux entre ses membres et avec le grand public, autour du monde maritime et des gens de mer.

Nous, les Amis, avons la chance de vivre le redéploiement de notre Musée maritime.

Le musée se visite, il éveille à la Culture et à l'Histoire, il crée des rêves, des passions et des vocations.

Et toutes les promesses qu'il comporte, sa situation en plein cœur de ville, son exceptionnelle richesse patrimoniale et humaine.

N'oublions jamais que **notre identité tient en 3 mots : AMIS DU MUSÉE.**

L'amitié se partage et entre amis on ne compte pas... on donne ! Souvent, on nous confond avec le musée lui-même, c'est une grande responsabilité.

Nous sommes tous des adhérents actifs, militants... pas des «consommateurs» d'activités. Au-delà des débats parfois houleux mais toujours sources de richesses, prouvons le mouvement en marchant, en fédérant, en agissant, collectivement !

Poursuivons nos ambitions, relevons les challenges ! Chaque activité ou atelier a toujours un défi à relever. Je pense particulièrement à notre collection Petite Plaisance.

Chacun de nous tient le premier rôle. Être adhérent actif, c'est partager et construire ensemble nos rêves... c'est s'engager à gagner ces défis.

Bruno Quinton

ENTRETIEN

OUVERTURE DU MUSÉE LE WEEK-END DE PÂQUES

Emmanuel de Fontainieu, directeur du Centre International de la Mer-La Corderie Royale, à Rochefort, est aussi conseiller municipal délégué à La Rochelle, chargé des musées et du tourisme.

La ville a une grande ambition pour son Musée maritime. Trois enjeux peuvent être posés : un enjeu touristique qui est de doubler le nombre de visiteurs, un enjeu culturel et éducatif de diffusion des connaissances (il faut raconter les relations de la ville avec la mer) et un enjeu urbain que l'on peut résumer ainsi : le musée doit se positionner comme la porte maritime de la ville. D'ailleurs je verrais bien, un jour peut-être, un jardin à thème maritime à la place du grand parking...

Ce musée doit être pensé à l'échelle du site maritime exceptionnel qu'il occupe, avec les composantes à terre et à flot (la flotte du musée, les yachts classiques et la petite plaisance). Cet équipement est déjà le lieu de rencontre de plusieurs communautés très vivantes avec les Amis du musée, les gens de mer et les plaisanciers. Nous voudrions élargir le cercle aux acteurs portuaires et aux entreprises de ce secteur pour qu'elles deviennent partenaires.

La municipalité a pris rapidement trois décisions. La première a été de ramener la flotte au fond du bassin, la seconde de développer un nouveau contenu avec l'histoire des ports de La Rochelle, la troisième de rapatrier les bureaux du musée côté bassin. L'histoire des ports va être racontée dans la galerie des pavillons. Nous allons nous appuyer sur un comité scientifique constitué de spécialistes et d'historiens. L'exposition proposera un voyage dans l'Histoire et dans l'espace. Car l'emplacement des ports a changé avec le temps et la taille des bateaux. Il faut raconter les qualités nautiques du site rochelais. C'est aussi une histoire de techniques : un bateau, un port, une criée, comment ça marche ? C'est surtout une histoire d'hommes et de femmes (patrimoine immatériel et témoignages).

En 2016, la brasserie devrait être opérationnelle. Un appel à candidature sera lancé. En 2017, la boutique-librairie devrait ouvrir. La salle noire sera réservée aux expositions temporaires et nous réfléchirons ensuite à un contenu sur la relation entre océan et climat.

Pour cet été, nous allons voir comment les Amis pourraient présenter la collection «Petite Plaisance» dans le hall.

Emmanuel de Fontainieu

Propos recueillis

par Alain Barrès et Yves Gaubert

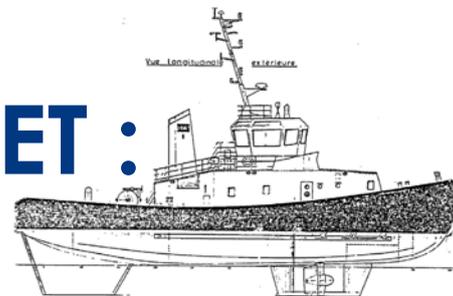


Photo Yves Gaubert

REMORQUAGE

À BORD DU PORNICHET :

LE REMORQUAGE À LA PALLICE



Vue longitudinale du remorqueur avec le plan de dérive fixe et les hélices protégées par des tuyères



Stévvnn Jégo dans la machine du Pornichet

Tout petit déjà, notre ami Stévvnn Jégo se passionna pour les remorqueurs ; il faut dire qu'il n'eut pas bien le choix... bercé par les récits de son père Erwan qui fut un des commandants du **Saint-Gilles** après Georges Terrier et ceux de son frère Yann Jégo embarqué sur le **France I** ! Stévvnn est aujourd'hui chef mécanicien du **Pornichet**, remorqueur de **Boluda** La Rochelle appartenant au groupe espagnol **Boluda** et en service à La Pallice.

plaisance mais en beaucoup plus gros ! Sous la coque les hélices tournent dans des tuyères orientables à 360° ce qui permet de diriger le remorqueur dans toutes les directions, d'ailleurs il n'y a pas de gouvernail, mais un plan de dérive fixe. La position des propulseurs sur l'avant facilite le travail de traction et contribue à la maniabilité pendant le remorquage. Sous l'œil vigilant de Stévvnn, Cyril guide le stagiaire qui apprend à démarrer le moteur à l'air comprimé. Je

m'attendais à un lancement laborieux et toussotant mais en quelques secondes les deux machines montent en régime et le niveau sonore s'élève brutalement. On me passe un casque ! Reste à démarrer un des deux groupes électrogènes et à vérifier que les compresseurs ont rechargé les bouteilles d'air comprimé. La passerelle a pris les commandes, le régime des moteurs varie à peine et on ne voit rien vers l'extérieur mais le mouvement des témoins signale que les propulseurs obéissent à leur maître. Le **Pornichet** manœuvre déjà tout en douceur. Il est temps de monter !

Jolie vue de la passerelle ! Jean-Yves, le jeune capitaine tient une commande dans chaque main qui permet de régler la puissance et d'orienter les propulseurs. «Avant de mettre de la puissance il faut vérifier l'orientation des hélices sinon : danger !» me précise-t-il et il a bien raison : on ne lâche pas plus de 2800 chevaux à l'aventure ! Stévvnn et Jean-Yves ont tous les deux leur brevet de capitaine. Ils ont commencé leur carrière au commerce et au service des installations pétrolières offshore, ils ont donc l'expérience des pétroliers et des cargos dont ils assistent aujourd'hui les manœuvres. Tout l'équipage est calme et décontracté, chacun connaît son travail, personne n'a besoin de dire ce

Sans détours inutiles, il m'entraîne vers la machine, son royaume, où Cyril l'ouvrier mécanicien polyvalent vient de prendre en charge la formation d'un stagiaire. «Ce remorqueur est sorti des chantiers **Cernat** de Nantes en 1988, il a déjà une longue carrière accomplie à Fos-sur-Mer puis à Saint-Nazaire. Quand nous l'avons récupéré il était «pourri» précise Stévvnn -qui sait bien que j'ai déjà remarqué qu'aujourd'hui la machine est «nickel» !- Nous en sommes à la peinture, en blanc cassé bleu, c'est moins salissant !». Cyril traque les plus petites fuites d'huile avec des sortes de lingettes, tout est impeccable ! Deux six cylindres Deutz de 1400 cv chacun, soit 2000 kW au total assurent la propulsion par l'intermédiaire de deux embrayages hydrauliques qui transmettent la force à deux propulseurs azimutaux type «Aquamaster».

Ce sont des transmissions en Z un peu comparables à celles qu'on utilise en



Jean-Yves aux manettes à la passerelle du Pornichet

qu'il faut faire. Tout s'accomplit à la seconde précise ! Les seuls ordres arrivent par la VHF et viennent du pilote qu'on aperçoit tout petit et bien loin sur l'aileron du cargo : «Remorque centrale devant» «Évitage tribord» «Tiens bon **Pornichet** !» «En avant demi»...

Le capitaine répète l'ordre qu'il vient de recevoir et manœuvre en conséquence. Le seul moment d'impatience appuyé d'un coup de corne fut quand visiblement l'équipage du cargo tardait à saisir la remorque qu'on lui avait passée.

Trois remorqueurs de **Boluda** opèrent à La Rochelle les deux sister-ships, **Pornichet** et **Belle-Ile** puis le **VB Oléron** qui est un autre type de remorqueur mais avec la même motorisation et l'identique propulsion.

Ils assurent plus de 800 entrées et sorties de navires chaque année. Deux équipages se relayent à raison d'une semaine de travail pour une semaine de repos, sachant que le port est opérationnel tous les jours, 24 heures sur 24.

Ce jour-là nous avons sorti un pétrolier et conduit un céréalier à son poste, une autre manœuvre est programmée dans la nuit à 1 h 30.

Merci *Stévunn*, on souhaite un beau clair de lune à tout l'équipage !

AI B



Intervention du Belle-Ile sur un pétrolier



Prise de remorque d'un cargo

ESPRIT DE VELOX : UN MULTICOQUE DE 45 MÈTRES



François Frey a présenté l'avancée du projet Esprit de Velox lors de l'Assemblée Générale de l'association

Un an après la création de l'association de préfiguration de la fondation **Esprit de Velox**, le projet lancé par *François Frey* commence à prendre tournure. Le bateau qu'il veut construire et exploiter sera un multicoque de 45 mètres de long pour 21 mètres de large. Pour l'instant, ce à quoi il ressemblera

vraiment sera précisé au cours de l'année 2015. L'arrivée de *Marc Van Peteghem* et du bureau d'architectes **VPLP** est un pas décisif dans l'avancée de la conception de ce navire.

François Frey a précisé, au cours de l'Assemblée Générale du 6 février 2015 au musée maritime, ce que sera le voilier: Au stade actuel, ce qui est prévu, c'est un SWATH, pour Small

Waterplane Area Twin Hull. Un swath est un catamaran dont les flotteurs sont immergés. La surface mouillée est donc la même quelque soit le chargement. Mais, une coque centrale est prévue dont la carène aura un rôle de flottabilité en cas de mer forte. Cette coque centrale aura quelque chose qui rappellera le premier **Velox**, celui de 1876. La silhouette du bateau reste vague pour le

moment et sera précisée par l'équipe d'ici à la fin de l'année.

Mais cet aspect ne doit pas cacher tous les autres. **Esprit de Velox** sera un voilier le plus autonome possible en énergie et recevra celle-ci par différents moyens, le vent, la mer, le soleil, l'hydrogène, etc. Ce voilier laboratoire du futur embarquera des scientifiques, des artistes, des marins, des ingénieurs pour des missions de longue durée. Le temps est aux recherches de partenariats et de financements, démarches qui commencent à donner des résultats avec des entreprises, des grandes écoles, des institutionnels. Priée de quitter les anciens bureaux du musée maritime, l'association va être accueillie en avril par le grand port maritime de La Rochelle, dans l'ancienne base des amphibiens de l'ex-519e régiment du train.

YG



HISTOIRES DE MARINS

LE COMMANDANT LUCAS : «UN MA LA BATAILLE DE TRAFAL

(Troisième partie)

Le **Redoutable** est coincé entre le **Victory** qu'il a abordé et le **Téméraire** venu secourir le navire amiral anglais, le **Mercure** se joint à ce groupe... il est 14h30, suite du rapport de mer du Commandant Lucas.

«...Peu de temps après, les vaisseaux le **Victory**, le **Redoutable** et le **Mercure** toujours fortement liés par les mâtures qui étaient tombées réciproquement d'un vaisseau sur l'autre, d'ailleurs tous trois privés de l'usage de leur gouvernail, formaient un groupe qui dérivait au gré du vent et fut involontairement jeté sur le vaisseau le **Fougueux** ; celui-ci, ayant combattu contre plusieurs vaisseaux ennemis qui l'avaient ensuite abandonné, n'avait point encore amené son pavillon. Ce vaisseau, entièrement dégréé, en partie démonté et ne gouvernant plus, s'aborda avec le vaisseau **Téméraire**, était hors d'état d'opposer une forte résistance. Néanmoins, le brave capitaine **Baudouin** voulu tenter de nouveaux efforts, mais ayant été tué en cherchant encore à se défendre, et son second ayant été blessé presque au même instant, le vaisseau le **Téméraire** fit sauter à son bord quelques hommes de son équipage, qui s'emparèrent de ce vaisseau.

L'ennemi ne faisait aucun mouvement pour amariner le **Redoutable**, dont les voies d'eau étaient tellement considérables que je craignis qu'il ne coulât avant qu'on eût pu en retirer les blessés. Je représentai cette situation au vaisseau le **Téméraire**, en lui faisant observer que, s'il tardait davantage à faire passer des hommes de son équipage pour pomper et nous porter des secours urgents, il ne restait plus qu'à mettre le feu au **Redoutable** dont l'incendie entraînerait celui du **Téméraire** et du **Victory**.

Sur-le-champ deux officiers et quelques soldats et matelots du **Téméraire** vinrent à notre bord pour prendre possession du vaisseau ; mais à l'instant où l'un des marins anglais mettait le pied dans le sabord de la seconde batterie du **Redoutable**, un de nos matelots, qui était déjà blessé d'une balle à la cuisse, se saisit d'un mousqueton armé d'une baïonnette et fondit sur lui avec fureur en disant : «Il faut encore que j'en tue un !» ; il lui passa la baïonnette dans la hanche et le fit tomber entre les deux vaisseaux. Malgré cet événement, je parvins à retenir à bord les Anglais qui voulaient repasser sur leur bord.

Vers les 3 heures quelques vaisseaux de notre avant-garde qui tenaient le vent tribord amures pour s'éloigner du champ de bataille, sans cependant paraître dégréés, tirèrent de fort loin sur notre groupe quelques coups de canon ; quelques-uns de leurs boulets tombèrent à bord du **Redoutable** et l'un des officiers anglais venus auprès de moi eut une cuisse emportée et ne tarda pas à mourir. Sur les 3 h 30, le **Victory** se sépara du **Redoutable**, mais tellement délabré qu'il était hors d'état de combattre.

Ce ne fut que vers les 7 heures du soir que l'on parvint à séparer le **Redoutable** du **Téméraire**, qui resta encore abordé avec le **Fougueux**. Nous ne fûmes point amariner, mais le vaisseau anglais le

Swiftsure vint nous prendre à la remorque. On fit jouer la nuit les deux pompes qui nous restaient, sans pouvoir cependant entretenir l'eau, quoique la mer fût belle. Le petit nombre de Français en état d'agir se joignit aux Anglais pour pomper, aveugler quelques voies d'eau, placarder les sabords, épontiller la poupe du vaisseau qui était prête à s'écrouler, enfin nul ne fut plus ardent au travail. Au milieu de tous les travaux et de l'horrible désordre du vaisseau le **Redoutable**, qui flottait à peine, parmi les décombres et les morts dont les batteries étaient parsemées, je m'aperçus que quelques-uns de nos braves et particulièrement de nos jeunes aspirants dont plusieurs étaient blessés ramassaient des armes qu'ils cachaient dans le faux-pont, dans l'intention, disaient-ils, d'enlever le **Redoutable**. Jamais autant de traits d'intrépidité, de valeur et d'audace ne furent déployés à bord du même vaisseau et jamais l'histoire de la Marine n'offrit d'exemple semblable.

Le lendemain matin, le capitaine du **Swiftsure** m'envoya prendre à bord par un canot, ainsi que le lieutenant de vaisseau **Dupotet**, mon second, et l'enseigne **Ducrest** ; nous fûmes conduits à bord de ce vaisseau. A midi, le **Redoutable** démâta de son mâ de misaine, le seul qui lui restait ; à 5 heures du soir l'eau continuant à gagner les pompes, le capitaine de prise demanda du secours et toutes les embarcations du **Swiftsure** furent mises à l'eau pour sauver le monde. Il ventait bon frais et la mer était grosse, ce qui rendait très difficile l'embarquement des blessés ; ces malheureux voyant que le vaisseau allait être englouti, s'étaient presque tous traînés sur le gaillard d'arrière ; on parvint à en sauver quelques-uns. À 7 heures du soir, la poupe s'étant entièrement écroulée, le **Redoutable** coula à fond avec la majeure partie de ces infortunés que leur courage avait rendus dignes d'un meilleur sort.

Le lendemain au point du jour, le capitaine du **Swiftsure** ayant aperçu de loin plusieurs hommes sur des dromes les envoya chercher ; ils étaient au nombre de 50, presque tous blessés. 169 hommes formant le reste du valeureux équipage du **Redoutable** se trouvèrent alors réunis à bord du vaisseau anglais ; sur cette quantité, 70 étaient grièvement blessés et 64 avaient de légères blessures. Tous ces blessés furent envoyés à Cadix sur un parlementaire, de manière que 35 hommes seulement furent conduits en Angleterre comme prisonniers de guerre.

Les résultats du combat du vaisseau le **Redoutable** sont : la perte de ce vaisseau et la destruction des trois quarts de son équipage ; mais seul pendant toute l'action, il a occupé les vaisseaux à trois ponts le **Victory** et le **Téméraire** et a, de cette manière, attiré la surveillance, les combinaisons, les ordres d'agir suivant les circonstances, de l'amiral



Le Commandant Harvey du **Téméraire** à bord du **Redoutable** par Gillbank (National Maritime Museum, Greenwich)

RIN CHARENTAIS SOUS L'EMPIRE»

GAR À BORD DU REDOUTABLE



Auguste Mayer (Musée National de la Marine, Paris) ⁽¹⁾

Nelson qui, lui-même engagé dans ce combat particulier, ne put que se livrer à l'excès de son courage. L'Angleterre a perdu le héros de sa marine, qui est tombé sous les coups des braves du **Redoutable**. Plus de 300 hommes, dont plusieurs officiers de marque, furent mis hors de combat à bord des vaisseaux ennemis. Le **Victory** a été démâté, dans l'action, de son mât d'artimon, de son mât de hune et de son grand mât de perroquet ; en général, toutes ses vergues ont été brisées ainsi que la barre de la roue du gouvernail. Le **Téméraire** a perdu ses deux basses-vergues, ses deux mâts de hune ; son gouvernail et son étambot ont été hachés par les canons de notre 1^{ère} batterie ; enfin les deux vaisseaux ont été renvoyés en Angleterre pour y changer toute leur mâture et y recevoir de fortes réparations. Je joins à ce rapport un état de la situation de l'équipage du vaisseau le **Redoutable** avant et après le combat, état qui fera connaître les pertes d'hommes dans chaque classe ; j'y joins aussi une liste nominative des officiers qui composaient l'état-major et des aspirants de ce vaisseau.

Les éloges que je dois à tous ces braves sont au-dessus de toute expression. Quiconque n'aura pas vu ces valeureux officiers et ces jeunes aspirants conduisant nos colonnes d'abordage à l'ennemi aura peine à se former une juste idée de leur bouillante ardeur et de leur intrépide audace ; partout à la tête des braves de l'équipage que chacun commandait debout sur les bastingages, les uns armés de sabres et de pistolets, les autres de mousquetons, tous dirigeaient les feux de mousqueterie et le jet des grenades. Dans cette circonstance, les officiers de mer et de terre, les matelots et les soldats semblaient rivaliser de courage sans pouvoir se surpasser ; aussi n'est-ce qu'en présentant la liste générale de ces guerriers que je puis désigner les plus méritants.

Monseigneur,

J'ai l'honneur d'être de Votre Excellence le très humble et très obéissant serviteur.
Lucas, Capitaine de vaisseau, commandant le **Redoutable**».

ÉPILOGUES :

Le commandant **Lucas** emmené en captivité en Angleterre est libéré et reçu avec le commandant **Infernet** par l'empereur à Saint-Cloud le 4 mai 1806, promus tous deux dans l'ordre de la légion d'honneur. **Thomazi**, cité par **Rémi Monaque**, rapporte que : lors de la présentation **Decrés** se serait trompé, attribuant le nom de **Lucas** à **Infernet**. «Erreur, Sire, aurait déclaré le Provençal avec son terrible accent ; **ce n'est pas moi Lucas, c'est ce petit bougre-là**».

La descendante d'**Infernet** a hérité de la maquette de l'**Intrépide**, vaisseau de 74 identique au **Redoutable**, construite et offerte par ses marins à leur commandant. Restaurée, cette magnifique reproduction témoigne de l'admiration d'un équipage pour son capitaine, plus de deux cents ans après le combat de Trafalgar, ... dans le salon d'une demeure rochelaise..... !

Denis Chabassière

On ne saurait évoquer Trafalgar sans citer l'indispensable ouvrage de l'Amiral Rémi Monaque paru aux Éditions Tallandier : «Trafalgar». Ni passer sous silence les versions filmées françaises : celle de Fabrice Hourlier (2007) diffusée sur Arte et consultable sur internet : <https://www.youtube.com/watch?v=kcwc2rKosfY>, et la version de Henri de Turenne et Daniel Costelle (1974) conservée par l'INA : <http://www.ina.fr/video/CPF88014796>

¹ - Pendant un siècle et demi, on a cru que ce tableau représentait le **Redoutable**, mais Robin Brooks a montré en 2000 qu'il s'agit en fait du **Bucentaure** d'où la figure de proue

LES ATELIERS

DES NOUVELLES DES AMIS CHANTEURS LES CHANTS DE MARINS :

En raison du nombre important de chanteurs, l'atelier de chants s'est orienté vers des chansons de marins plus contemporaines (*Michel Tonnerre, Les Souillés de Cale, La Bouline, Serre l'Ecoute, Les Binuchards*) reprises, et pour certaines, adaptées par le «chef», avec l'accord de leurs auteurs respectifs (*Daniel Grall, Migoël Magne, Dominique Gicquel, Robert Bouthillier*): ces compositions sont plus adaptées à des interprétations de groupes (nous avons trois «pupitres», homme, médium, femme) parce qu'elles autorisent des canons et des contre chants, et permettent ainsi aux Z'Amis de se distinguer des autres groupes de chants marins rochelais.

Dans cet ordre d'idées, les Z'Amis travaillent également, dans un esprit de recherche, sur des alternances solistes/chœurs, les chanteurs et les musiciens n'hésitant pas à faire des heures supplémentaires pour faire avancer l'expérience.

Au calendrier de ce début d'année, est programmé le 17 avril le concert annuel de La Godaille, cette année au profit de la SNSM (19h30, Musée Maritime). Les Z'Amis, comme les autres groupes rochelais, espèrent bien entendu que l'arrivée de l'**Hermione** dans le bassin des chalutiers pour une période plus longue que



Tour de chant au moment des journées du patrimoine 2014

prévue, permettra de défendre le patrimoine immatériel que sont les chants marins...

Jean-Charles Dreux

LE DERNIER VOYAGE DU TÉMÉRAIRE



Trente-trois ans après sa victoire à Trafalgar le «Téméraire» part pour la démolition
William Turner, the Fighting Temeraire (National Gallery, Londres)

William Turner est l'un des précurseurs de l'impressionnisme, cette toile de 99 X 122 réalisée en 1838 en a toutes les caractéristiques. Couleurs chaudes, simplicité du trait, sujet décalé à gauche et surtout l'élément majeur qui est le navire **Le Téméraire** volontairement flouté comme si ce navire n'existait plus que dans le rêve.

Cette toile n'est pas une commande, cela se voit par le choix du sujet des couleurs. La liberté de la disposition des sujets, le parti pris de l'artiste jouant avec le symbolisme du coucher de soleil accompagnant ce beau et grand navire mis au rebut ; symbolisme dramaturgique d'un bon et loyal service de ce que fut et préfigure la fin de la grande marine à voiles.

Turner, malgré l'époque milieu du 18e, est considéré comme un peintre moderne puisqu'il incorpore dans plusieurs toiles des locomotives à vapeur, des usines dans la brume et sur cette toile le remorqueur à aubes, volontairement mis en premier plan, peint de couleur sombre pour mieux l'effacer du sujet principal qui est mis lui en lumière. William Turner aime la mer et les navires, cela se voit dans sa biographie picturale ; l'eau et les coques des navires sont des éléments dominants dans son œuvre.

Joël Selo

BOUTIQUE DES AMIS : CONSOMMEZ UTILE !



Vitrine carré des Amis :
Les Amis vous proposent un assortiment de produits à caractère maritime

Pensez à la boutique des Amis ! Avec le printemps les nouveautés viennent d'arriver : T-shirts, polos, casquettes... et en plus des idées de cadeaux. Venez voir notre vitrine à l'entrée du Carré des Amis, ouvert du lundi au vendredi de 14 à 17h.

DES SUGGESTIONS
OU COMMENTAIRES ?
PENSEZ AU
COURRIER
DES LECTEURS

lettredesamiscourrier@aammlr.com

DAMIEN

DAMIEN SUR LE BON CAP



La coque de Damien et le Duperré en cours de restauration

Les travaux avancent sur **Damien**, le deuxième pli de bois moulé est terminé. Pour **Pascal**, qui a commencé à travailler sur **Damien** au Chantier Nautique du vieux Port et qui a suivi le

chantier chez **TY Pinta**, ajuster et coller chaque latte demande rigueur et précision : un vrai travail d'artiste ! La pose du troisième et dernier pli va suivre. Il restera encore beaucoup à faire : les ailerons de quille et de safran, le pont, le rouf, etc., mais c'est déjà un bonheur de redécouvrir les rondeurs de cette belle coque. Les Amis peuvent être fiers du chemin accompli pour sauver cet oiseau du large.

Damien est en bonne compagnie au chantier **Pinta**, avec le **Duperré** qu'on aperçoit au deuxième plan.

A I B



Vue de la technique de mise en pression provisoire des plis après le collage

JOSHUA

JOSHUA SE REFAIT UNE BEAUTÉ

Après un long et très riche programme de navigation 2014, de port en port entre la Bretagne Nord et le bassin d'Arcachon, le beau ketch rouge a retrouvé le repos, bien calé sur son ber du Musée Maritime.

Il y est l'objet de soins attentifs, grâce aux quelques passionnés bénévoles de «l'équipe **Joshua**» qui se retrouvent chaque mardi et jeudi, bravant souvent une météo hivernale peu favorable aux travaux en extérieur.



Aux activités annuelles de nettoyage, décapage de rouille, peinture et carénage, s'ajoute cette année celle de sortie des gueuses : un

lest de plus de 2 t de plomb, par lingots de 25 kg, réparti en trois caissons qui, vidés, peuvent alors recevoir le traitement de peinture anticorrosion ad hoc. Cette opération pénible pour les vieux travailleurs que nous sommes doit être effectuée tous les 4 ans.

Compte tenu de la dégradation



inquiétante de l'acier autour des hublots du rouf du carré, ceux-ci ont été démontés, révélant une corrosion profonde et nécessitant leur remplacement : une découpe large et le soudage de nouvelles plaques d'acier est la solution retenue.



Les mâts ont été démontés pour remettre à niveau le gréement dormant, dont l'état d'usure est incompatible avec la sécurité du navire et de ses équipages.

Tous ces travaux, pris principalement en charge par les Amis et validés par le service technique du musée, devraient être terminés pour une remise à l'eau dès les premiers jours d'avril.

Toutes les bonnes volontés sont les bienvenues pour gagner ce challenge.

À DÉCOUVRIR

LA CITÉ DE LA MER DE CHERBOURG



L'entrée de la Cité de la Mer à Cherbourg

Cherbourg et sa Cité de la Mer proposent la visite du **Redoutable**, le plus grand sous-marin visitable au monde ! Pas à pas, on est emmené dans les entrailles de l'engin long de 128 m et d'un diamètre de 10,60 m. Surpris par l'étroitesse des coursives, on imagine la vie des deux équipages de 135 hommes qui se relayaient 24 heures



Le Redoutable, sous-marin nucléaire visitable

sur 24 pour des missions de 70 jours !! Des panneaux informatifs et ludiques agrémentent le parcours enseignant le fonctionnement de ce sous-marin nucléaire ou bien encore ce que deviennent les ordures ménagères de l'équipage...

La curiosité : le **Nautilus** de **Fulton**, lancé en 1800, fut seul sous-marin à voile... cette voile utilisée pour le déplacement en surface, pouvait se replier et se loger avec le mât dans une gaine, sur le dos du sous-marin.

Marie Guélain



Une curiosité : le Nautilus, le sous-marin à voile de Fulton

CHANTIER

CHANTIER DESPIERRES :

LA PASSION DU BOIS

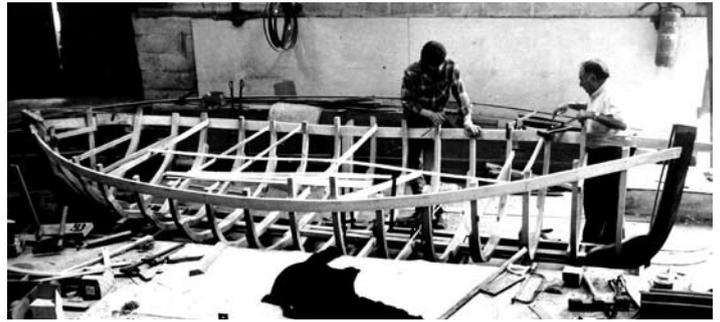


De gauche à droite, Michèle et Daniel Despierres avec Jean-Marc

Les amateurs de bateaux traditionnels, qu'ils soient professionnels ou plaisanciers, connaissent bien le chantier de **Daniel et Michèle Despierres**, devenu aujourd'hui un des lieux incontournables du patrimoine maritime rochelais.

L'histoire commence au Lycée technique de Royan par la «faute» d'un prof qui, observant que le jeune **Daniel** et quelques-uns de ses copains se lassaient vite des raisonnements trop abstraits, eut l'idée de leur proposer un chantier de construction d'**Optimist**. Ce fut un succès ! Le fils de maçon avait trouvé sa voie ! Signe des temps de l'Education nationale. Aidé par son prof, **Daniel** commence donc son apprentissage chez *Nautic-Saintonge* à Saujon. Ce chantier dirigé par **Yves Desbordes** et où travaillaient une cinquantaine d'ouvriers était alors dans sa belle époque grâce à la technique novatrice du bois moulé. Plusieurs bateaux célèbres sortirent du chantier dont le premier **Kriter** pour la Whitbread de 1973, le **Logo** pour la transat anglaise et bien sûr **Damien**. En Angleterre, le chantier *Fairey Marine* construisit de nombreux bateaux avec cette technique, dont le **Firefly** de la collection «Petite plaisance». Un autre apprentissage commence ensuite sous l'uniforme de matelot à Hourtin. **Daniel** entretient les canots de la Marine mais il tire aussi ses premiers bords... sur des **420**, jugés bien volages.

Les **420**, une jeune étudiante rochelaise les connaît bien, **Michèle** qui voulait devenir océanographe ! Mais son destin sera dans la charpente navale, à La Rochelle où **Daniel** vient d'être embauché à l'*Union Sablaise*. Ce grand chantier installé à Saint-Jean d'Acre entretient la flottille de pêche rochelaise. Pour **Daniel** c'est la découverte des bateaux de travail, de leurs échantillonnages et de leurs contraintes qui n'ont rien à voir avec celles des plaisanciers. Heureusement **André Kermorvant** était là pour transmettre son précieux savoir. Quand un pêcheur rentrait avec une voie d'eau,



Construction de la Maline au chantier Despierres avec Daniel Despierres et André Kermorvant (début des années 80)

il fallait réparer, calfater, parfois changer un ou deux bordés dans le temps d'une marée, sur le gril au fond du port. Plus d'une fois les travaux s'achevèrent alors que l'eau arrivait à la ceinture des travailleurs. «Il faut que le cerveau cogite vite quand la marée monte !» se souvient **Daniel**. Le **Manuel-Joël** des frères **Teillet** faisait déjà partie des clients habituels.

En 1982, les **Despierres** décident de s'installer à leur compte dans la Ville en Bois, d'abord rue de la Scierie dans un hangar au sol de terre battue avec toiture percée et courants d'air, puis rue de la Huguenote. La clientèle commence à changer ; la mode n'est pas encore aux yachts classiques, mais la goélette **Marie-Elodie** se refait une beauté après sa traversée de l'Atlantique et, sur les plans de la **Marie-Thérèse**, **Daniel** reconstruit la **Maline** pour *BTLG*. Le mouvement en faveur du patrimoine maritime prend de l'ampleur, le Musée maritime ouvre en 1986 et la Ville en Bois se transforme. Le déménagement du chantier devient inéluctable, vers La Pallice ? Ce sera finalement vers la zone technique au bord du bassin des chalutiers dont il ne reste que le nom.

Depuis on ne compte plus les bateaux classés Monuments historiques passés entre les mains de **Daniel**, **Jean-Marc** et bien d'autres : **Laisses les dire**, **Général Leclerc**, **Aurore**, **Oiseau de Feu**, etc.

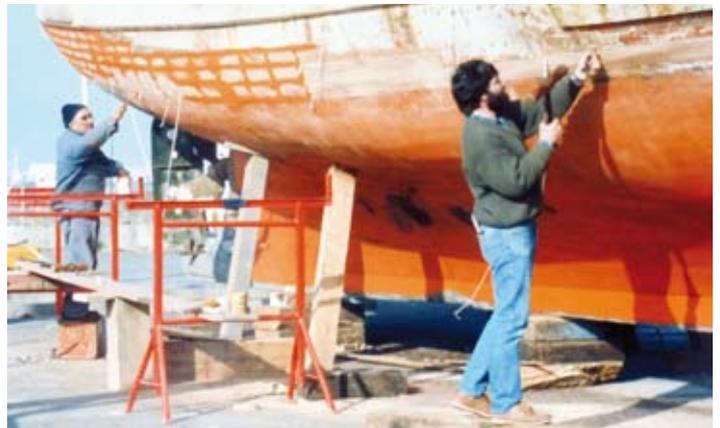
N'oublions pas les grands chantiers pour le Musée : **France I**, le **Saint Gilles**, le **Duperré** et bien sûr le **Manuel-Joël** dont **Daniel** prétend connaître tous les clous et toutes les chevilles ! C'est bien probable !

AI B

Photos AI B et coll. Despierres



Vue du chantier Despierres au plateau nautique



Carénage d'un bateau de pêche en bois

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° 2163 - 1er trimestre 2015