

**Grands
voiliers**

ours

FRANÇOIS-MARIE ROLLAND



photographies de
BENOÎT STICHELBAUT

Grands voiliers

ÉDITIONS
Le Télégramme







ILS ENTRETIENNENT LA TRADITION ET LE SAVOIR-FAIRE...

Bien plus encore que des navires superbes sous leur voilure démesurée, les grands voiliers présentés dans ces pages sont les gardiens d'une tradition séculaire, les derniers témoins d'une fabuleuse aventure humaine. En vérité, ce n'est pas vraiment la longueur de sa coque ou la hauteur de ses mâts qui caractérise le grand voilier, mais plutôt le fait qu'il prolonge une épopée qui atteint son point d'orgue à l'époque où vaisseaux de guerre et trois-mâts marchands sillonnaient les océans toutes voiles dessus. Aux marines militaires et marchandes, il faut d'ailleurs ajouter la grande pêche avec les baleiniers des mers arctiques et les morutiers de Terre-Neuve ou d'Islande.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

La tradition maritime qui perdure grâce aux grands voiliers tient, pour l'essentiel, dans l'art de mener un navire au mieux de ses possibilités et dans la connaissance des gestes qui permettent de manœuvrer au plus vite. Elle est née à l'époque des combats navals à la voile, dans des temps où le bâtiment de guerre le plus fort n'était pas forcément le plus puissamment armé : la Royal Navy anglaise l'apprit à ses dépens avec les corsaires français tels Jean Bart et Robert Surcouf ! Cet art de la manœuvre, initié par les marines de guerre, aurait pu se perdre lorsque, avec la mise au point de la machine à vapeur et de l'hélice, elles abandonnèrent la voile. Mais en cette seconde partie du XIX^e siècle, il n'y avait pas que les nécessités guerrières à commander de savoir manœuvrer vite et bien.

La révolution industrielle en Europe et l'émergence de pays neufs comme les États-Unis d'Amérique puis l'Australie imposèrent en effet de nouvelles approches commerciales et financières dont celle-ci : « *Time is money.* » Cette maxime tellement symbolique du capitalisme naissant fut pour la première fois appliquée à la navigation avec la ruée vers l'or américaine de 1848. À l'époque, le chemin le plus court entre la côte Est des États-Unis et la Californie consistait à faire le tour du continent américain par le cap Horn. Les premiers arrivés sur les gisements aurifères seraient les mieux servis, aussi les places sur les navires atteignaient des prix d'autant plus élevés que ces derniers prétendaient effectuer une traversée rapide. Aussi les armateurs promettaient des primes substantielles aux capitaines qui amélioreraient les records du temps de traversée. On assista ainsi à de prodigieuses régates de paquebots à voiles !

Aller vite à la voile est le plus délicat des arts. Cela exige de porter en permanence la combinaison de voilure idéale par rapport au temps qu'il fait. Si le navire n'est pas assez toilé, son « moteur » est trop faible. S'il l'est trop, il subit des efforts – coups de gîte et embardées – qui contrarient ses capacités de vitesse. De plus, les voiles établies doivent se trouver réparties de façon que le navire suive sa route de lui-même sans qu'il faille sans cesse le corriger à la

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



barre : toute action sur le gouvernail équivaut à un coup de frein ! Le réglage de la voilure dépend donc principalement de la force du vent et de l'allure suivie, mais ce n'est pas tout : il faut compter aussi avec l'état de la mer... Comme le vent est rarement stable, si un capitaine veut maintenir son navire constamment à vitesse maximale, il manœuvre en permanence. L'équipage se trouve donc mis sans cesse à contribution. Et sans l'entraînement et la discipline de ce dernier, le meilleur capitaine ne vaut rien ! Bien entendu, pour qu'une manœuvre soit menée rondement, il faut que le gréement soit en parfait état et disposé de telle sorte que le moindre de ses éléments – cordage, accastillage, voile de rechange – puisse être mis en œuvre sans perdre une seconde. Ceci explique l'ordre maniaque qui règne sur les voiliers, et ce quelle que soit leur taille.

Ayant bien compris tout cela, on conçoit pourquoi nombre de marines militaires et marchandes ont conservé des grands voiliers comme navires-écoles. Sur de tels bâtiments, la moindre approximation, la moindre faiblesse pour ne pas même parler d'erreur, se paye au prix fort, et tout de suite ! Seule la voile permet d'intégrer parfaitement la subtile corrélation existant entre le vent et la mer ! Et voici pourquoi, loin d'avoir disparu, les grands voiliers nous offrent de fabuleux spectacles maritimes lors des grands rassemblements comme ceux de Brest et de Rouen, ainsi qu'à chaque étape de la *Tall Ships Race*, la Course des Grands Voiliers.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



LES CLASSES DE GRANDS VOILIERS

Lorsqu'ils participent à la Tall Ships Race, les grands voiliers sont répartis en quatre classes (A, B, C et D) : cela permet de faire courir sur les mêmes parcours des navires dont les dimensions et les gréements sont très différents. Cette classification a été reprise par les organisateurs des autres rassemblements de vieux gréements.

CLASSE A Voiliers dont la longueur de coque dépasse 40 m ou possédant un ou plusieurs phares carrés. Ce terme désigne un mât doté de vergues sur lesquelles sont établies des voiles trapézoïdales ou rectangulaires.

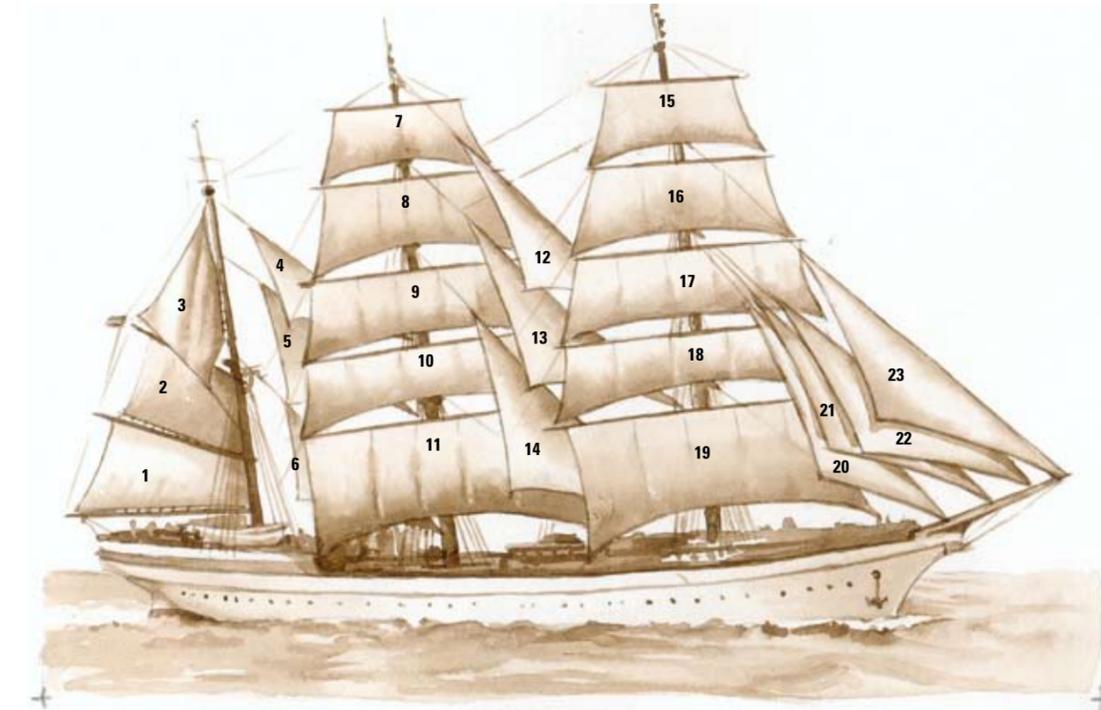
CLASSE B Voiliers dont la longueur de coque est inférieure à 40 m, et portant un gréement aurique. Ce terme désigne des voiles à quatre côtés établies sur une corne ou une vergue

CLASSE C Voiliers à gréement bermudien (on dit aussi marconi), c'est-à-dire portant uniquement des voiles triangulaires. Il s'agit donc de gréements modernes.

CLASSE D Équivalente à la classe C, elle réunit des voiliers disposant d'un spinnaker, cette grande voile en forme de parachute qui augmente considérablement les performances du voilier aux allures portantes.

LA VOILURE D'UN TROIS-MÂTS BARQUE

C'est le gréement le plus courant sur les grands voiliers. À l'arrière se dressent le mât d'artimon, au centre le grand mât, et à l'avant le mât de misaine.



Les voiles d'artimon

- 1 : brigantine basse
- 2 : brigantine haute
- 3 : flèche d'artimon
- 4 : diablottin
- 5 : marquise
- 6 : foc d'artimon

Les voiles du grand mât

- 7 : grand cacatois
- 8 : grand perroquet
- 9 : grand hunier volant
- 10 : grand hunier fixe
- 11 : grand-voile
- 12 : voile d'étai de grand cacatois
- 13 : voile d'étai de grand perroquet
- 14 : grand-voile d'étai

Les voiles de misaine

- 15 : petit cacatois
- 16 : petit perroquet
- 17 : petit hunier volant
- 18 : petit hunier fixe
- 19 : misaine

Les voiles d'avant

- 20 : petit foc
- 21 : faux foc
- 22 : grand foc
- 23 : clinfoc

Nota Si son mât d'artimon avait porté des voiles carrées, on aurait qualifié ce navire de trois-mâts carré. En ce cas, ses voiles se seraient appelées, de haut en bas : cacatois d'artimon, perroquet d'artimon, hunier volant d'artimon, hunier fixe d'artimon et artimon. Sur un quatre-mâts, il y a deux grands mâts : le grand mât et le grand mât arrière.



**LA
MARINE
EN
BOIS**

Marine en bois... Comme elle l'indique bien, cette expression désigne les navires dont la coque et la mâture étaient construites en bois. Mais ainsi qu'elle ne le précise pas, ces navires portaient un gréement exclusivement composé de cordages en fibres végétales, en chanvre principalement. C'est seulement à la fin du XIX^e siècle qu'on utilisa des câbles d'acier pour haubaner les mâts : jusque-là, on n'employait que des cordages. En fait, si le métal permit de construire des coques de plus en plus grandes, c'est l'invention du câble d'acier qui révolutionna les gréements et par conséquent les navires.

Pour en finir avec les coques : c'est à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle qu'on commença à intégrer le fer et l'acier dans la construction des voiliers. D'abord on conçut des charpentes métalliques sur lesquelles on posait un bordé en bois. Puis, vers 1880, on construisit des coques entièrement en fer ou en acier doux, que l'on gréa de mâts et de vergues métalliques. Cela permit de construire des navires de grande longueur, ce qui était impossible en bois, les assemblages les plus soignés et la souplesse du matériau ne permettant pas d'obtenir une coque assez rigide pour demeurer étanche.

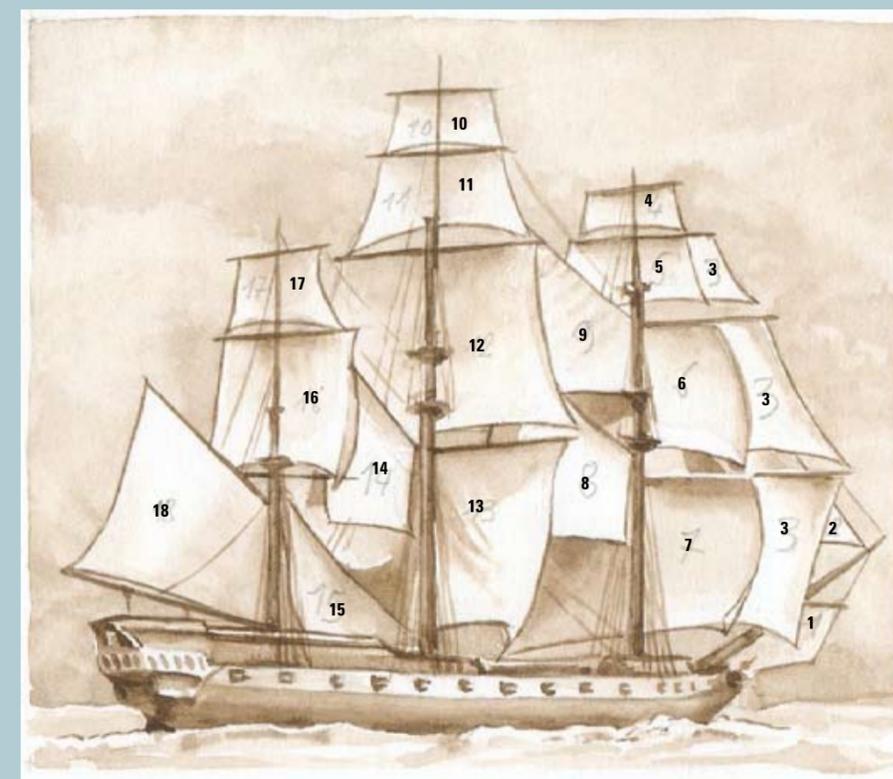
Pour mesurer le progrès apporté par les haubans en acier, il faut savoir que la caractéristique essentielle des cordages en matière végétale est leur élasticité. Pour faire tenir les mâts des gros vaisseaux marchands, il fallait donc tendre de véritables toiles d'araignées de cordages aux diamètres impressionnants. Même si une enduction au goudron végétal (extrait de conifères) leur donnait une relative résistance à l'humidité, ils exigeaient un entretien constant ; sans cesse il fallait reprendre leur tension. L'inévitable élasticité du haubanage influait d'ailleurs sur la conception des coques, forcément très larges afin de donner au gréement un angle latéral de tire suffisant. Et cette largeur ne manquait pas de nuire aux performances du voilier. Avec l'utilisation du câble d'acier, on a pu envisager des coques plus fines et des mâts plus hauts.

Endeavour, le navire à bord duquel James Cook accomplit ses prodigieuses explorations, était un caboteur servant à transporter du charbon. Il est donc typique des navires marchands du XVIII^e siècle : on note que sa silhouette n'est pas très différente de celle affichée par des bateaux bien plus anciens : ses superstructures arrière remontent haut à la façon des galions espagnols du XVI^e ! Le gréement en revanche est déjà celui qui perdurera sur les derniers grands voiliers des années 1900. À l'exception de la voile carrée établie sous le beaupré : la civadière.

Le *Grand Turk* et le *Shtandart* illustrent bien l'évolution des navires de guerre entre le XVII^e et le XVIII^e siècle. Le premier d'entre eux étant particulièrement représentatif de la marine anglaise au temps des guerres napoléoniennes. À l'époque, la Royal Navy se composait de six classes, déterminées par l'importance et l'armement des bâtiments. Les quatre premières classes réunissaient les vaisseaux dont les longueurs de coque se situaient entre 45 et 60 mètres environ ; leur armement allait de soixante-quatre à une centaine de canons, répartis sur trois ponts. La cinquième classe de navires de guerre réunissait les frégates comme le *Grand Turk*, navires rapides à un ou deux ponts, dont la longueur allait de 39 à 45 mètres, avec un armement n'atteignant pas soixante canons. La sixième classe se composait surtout de corvettes, petits bâtiments à un seul pont de 35 à 39 mètres de long, et faiblement armés.

Vaisseau de sixième classe de la Royal Navy : il s'agit ici d'une corvette

- 1 civadière
- 2 clinfoc
- 3 bonnettes
- 4 petit cacatois
- 5 petit perroquet
- 6 petit hunier
- 7 misaine
- 8 voile d'étai de hunier
- 9 voile d'étai de perroquet
- 10 grand cacatois
- 11 grand perroquet
- 12 grand hunier
- 13 grand-voile
- 14 voile d'étai de perroquet de fougue
- 15 voile d'étai de brigantine
- 16 perroquet de fougue
- 17 perruche
- 18 brigantin



ENDEAVOUR

Le navire de James Cook

Type trois-mâts marchand du XVIII^e siècle | **pays** Australie | **port d'attache** Fremantle | **lancement** 1993 |
longueur 30,90 m / 46,30 m | **largeur** 8,89 m | **équipage** équipiers amateurs payants encadrés par un équipage fixe |
armateur HM Bark Endeavour Foundation | **coordonnées** ACN 050 101 276, PO BOX 1099 – W.A. 6160, Fremantle, Australia |
courriel hmbark@ibm.net | <http://www.anmm.gov.au>



PARCE QUE SON PREMIER VOYAGE D'EXPLORATION océanique amena James Cook à découvrir l'Australie, le bicentenaire du pays fut célébré par la mise en chantier d'une réplique de l'*Endeavour*, son navire. Et comme les Australiens sont des marins dans l'âme, ils eurent à cœur de mener le beau bâtiment autour du monde : ils tenaient à se montrer dignes du fameux capitaine Cook. C'est ainsi qu'on a pu admirer ce navire particulièrement typique du XVIII^e siècle à Brest et Douarnenez, en 2004.

Mise en chantier en 1988, cette réplique fidèle fut lancée en décembre 1993 et appareilla au printemps suivant pour une première navigation de six mois autour de l'Australie. Cette croisière fut suivie d'autres tournées des ports australiens et néo-zélandais, avec à chaque fois des équipages de jeunes volontaires depuis longtemps inscrits sur des listes d'attente. Ces premières navigations parachevèrent la mise au point du navire et des équipages, avant le grand appareillage de l'*Endeavour* pour une croisière autour du monde. En octobre 1996, le navire mit ainsi le cap sur Londres via le cap de Bonne-Espérance, avant de faire route sur l'Amérique du Nord. Depuis, le navire n'a jamais cessé de bourlinguer.

On peut même dire que, de toutes les répliques de navires anciens jamais construites, l'*Endeavour* est le plus fidèle à l'esprit du modèle d'origine. Cela ne signifie pas seulement que le gréement est un chef-d'œuvre de matelotage à l'ancienne ; ni que les équipiers dorment dans des hamacs et prennent leurs repas à des tables suspendues, assis sur leurs coffres à effets ! La fidélité se situe aussi au niveau de son utilisation : bourlinguer toujours et sans cesse sur les océans. Le fait est que James Cook (1728-1779) est sans doute le plus grand découvreur de toute l'histoire de la navigation. Il y a en tout cas quelque chose de vertigineux à reporter sur une mappemonde le tracé de ses navigations : cet homme a littéralement sillonné les océans !

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



Rien ne prédisposait pourtant ce fils d'ouvrier agricole à une si brillante carrière maritime. Mais les hasards d'une jeunesse pauvre l'amènèrent, à l'âge de seize ans, dans le port de Staithes, sur la côte nord-est de l'Angleterre. Placé dans un commerce de mercerie, il ressentit sans doute un besoin de grand air puisqu'il embarqua à dix-huit ans à bord d'un caboteur assurant le transport de charbon. Il navigua de la sorte entre l'Irlande et la Norvège, sur des mers rudes où l'on a le choix entre acquérir un sens marin aiguisé ou renoncer à naviguer si on ne s'est pas perdu entre-temps ! Autodidacte infatigable, amoureux des chiffres, il avait l'étoffe d'un officier et fut vite nommé second capitaine. C'est pourquoi, en 1755, lorsque l'Angleterre entra en guerre contre la France, il embarqua comme volontaire sur un vaisseau de soixante canons où il fit montre de ses compétences. Il monta en grade jusqu'à être chargé de travaux de sondages et d'hydrographie, ce qui l'amena à se trouver à Terre-Neuve en 1764, à l'occasion d'une éclipse de soleil. Ayant soigneusement observé le phénomène, il eut l'idée d'adresser un mémoire à la Royal Society : le travail de l'inconnu impressionna les scientifiques, et les officiers généraux de l'Amirauté. De telle sorte qu'en 1768, il fut choisi pour emmener une mission scientifique observer une éclipse dans les mers australes, et tâcher d'y découvrir de nouvelles terres.

Est-ce l'effet du hasard ou James Cook fut-il consulté pour décider quel navire se trouvait le mieux adapté à cette mission ? La chose fait l'objet de discussions mais il est tentant d'opter pour la seconde hypothèse. À l'époque, il avait déjà vingt-deux ans de mer derrière lui et avait navigué sur des bâtiments très différents. C'est donc un choix dicté par l'expérience qui lui fit opter pour le type de navire à bord desquels il avait appris à naviguer. Le *Earl of Pembroke* était certes un petit navire, mais habile à manœuvrer dans des mers dures, et sa capacité de charge permettait d'embarquer tout le matériel, les vivres et l'eau nécessaires à plusieurs dizaines

d'hommes pendant quelques années ! L'*Endeavour* est tout à fait typique des navires marchands de la fin du XVIII^e siècle, avec son petit artimon un peu ridicule, ne portant qu'une brigantine et un hunier. Mais il s'avéra parfaitement digne de sa mission.

Cette première expédition, entre 1768 et 1770, fit donc explorer à James Cook les côtes de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie orientale. Puis, de 1772 à 1775, avec pour navire le *Resolution*, il repéra la banquise Antarctique et exécuta un grand tour des îles du Pacifique. En 1776, le *Resolution* repartit pour un troisième voyage encore plus ambitieux. Ayant appareillé de Plymouth, il descendit dans le sud de l'océan Indien pour toucher les îles Kerguelen, poursuivit vers la Tasmanie et entra dans le Pacifique pour atteindre Hawaï. De là, il se dirigea vers la côte américaine du Pacifique qu'il longea jusqu'à la banquise Arctique ! Enfin il redescendit

LA VIE INFERNALE DES MATELOTS L'équipage des bâtiments militaires était logé dans les entreponts qui recevaient aussi l'artillerie du bord. Un matelot ne disposait donc d'aucun espace à lui, hormis un petit coffre... La batterie servait donc de réfectoire : c'est là qu'étaient servis des salaisons souvent avariées et des biscuits de mer qu'il fallait taper sur ce qui servait de table avant de le porter à la bouche, afin d'en faire sortir les charançons qui y grouillaient. Le soir, les hamacs étaient suspendus aux barrots de pont, la largeur de l'espace attribué à chaque homme pour dormir se comptant en pouces : impossible de ne pas toucher son voisin ! De toutes les façons, dans le meilleur des cas, le sommeil n'excédait jamais quatre heures d'affilée puisque les quarts se succédaient à ce rythme. À peine éveillé (au son du tambour), le matelot devait défaire son hamac, le plier et courir le ranger dans les filets de bastingage, ce coffrage dans lequel on empilait les hamacs afin de dresser un pavois autour du navire. On conçoit que les matelots étaient rarement des volontaires ! Généralement, ils avaient été victimes d'un enrôlement forcé, ce qu'on appelait la presse.



aux îles Hawaï et là survint le drame : lors d'une échauffourée avec des indigènes qui s'étaient emparés d'une embarcation du bord, le capitaine Cook fut assassiné.

Hormis cette fin tragique, les navigations de James Cook avaient pourtant été heureuses. Les spécialistes de l'histoire de la navigation notent par exemple que, malgré la longueur des traversées, ses équipages échappèrent au scorbut parce qu'il veillait lui-même au respect d'une hygiène alimentaire stricte (voir l'encadré). Plus étonnant, alors qu'il affronta les plus fortes tempêtes sur les pires mers du globe, fréquenta les banquises traîtresses et nombre de hauts-fonds non cartographiés, le capitaine Cook ne connut qu'une seule fortune de mer : un échouement au large de l'Australie, sur la Grande Barrière de Corail. Malgré une belle déchirure dans la coque, il dégaugea son *Endeavour*, colmata sommairement la voie d'eau et trouva un havre où les charpentiers du bord exécutèrent une réparation définitive.

Les journaux de mer de Cook ont fait l'objet de publications, aussi connaît-on fort bien non seulement ses voyages, mais aussi la personnalité du capitaine. À ce propos, il faut citer Dumont d'Urville (1790-1842). Le découvreur de la Terre-Adélie, en Antarctique, a en effet lui-même mené des expéditions assez difficiles pour qu'on puisse faire confiance à son jugement ; et voici ce qu'on trouve sous sa plume : « D'un tempérament naturellement taciturne et mélancolique, il était dans sa justice d'une inflexible sévérité, qui tenait souvent de la dureté et de l'opiniâtreté... Mais, aussi, on peut avouer que jamais navigateur ne conçut avec plus de talent un projet de campagne, ne le poursuivit avec plus de constance, et ne l'accomplit avec plus d'habileté et de succès que le capitaine Cook. »

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

GRAND TURK

Un studio de cinéma flottant

Type frégate du XVIII^e siècle | **pays** Royaume-Uni | **port d'attache** Londres | **lancement** 1997 | **longueur** 36,40 m / 46,30 m | **largeur** 10,36 m | **équipage** strictement professionnel | **armateur** The Turk Phoenix Ltd. | **coordonnées** Turk's Boatyard, The Historic Dockyard, Chatham, ME4 4TZ, Kent, Great Britain | <http://www.turks.co.uk/>



SPÉCIALEMENT CONÇU POUR SERVIR DE DÉCOR À DES FILMS nécessitant des prises de vues à bord de navires anciens, le *Grand Turk* a été construit à Marmaris en 1997, sur les plans du *Blandford*, une frégate britannique lancée en 1741. Mais aujourd'hui, avec le succès de la série télévisée anglaise *Hornblower*, beaucoup l'appellent *HMS Indefatigable* ! Car, lorsque les navires deviennent des vedettes de cinéma, ils conservent le nom de leur dernier succès. Comment diable s'y reconnaître ?

Fidèle sujet de Sa Gracieuse Majesté, Mike Turk avait toujours rêvé d'armer un bâtiment de guerre comme ceux du temps de Nelson. Poursuivant son rêve d'enfant, il songea un jour que les cinéastes cherchaient régulièrement des bateaux pour tourner des scènes maritimes. Or, ces navires étaient rarissimes. Turk avait aussi analysé le succès rencontré en librairie par les sagas inspirées des guerres navales napoléoniennes, à l'époque du Blocus continental. Avec les aventures de Horatio Hornblower, Cecil Scott Forester (1899-1966) avait ouvert la voie dans les années d'avant-guerre. Alexander Kent (né en 1924) avait pris la relève en créant le capitaine Bolitho. Et Patrick O'Brian (1914-2000) vendait des millions d'exemplaires avec l'épopée du capitaine Jack Aubrey et de son ami le chirurgien et espion Stephen Maturin. Ces trois auteurs étant de plus traduits en plusieurs langues étrangères, ce type d'aventures pouvait tout à fait devenir un genre aussi universel que le western. Décidé à tenter le pari, Mike Turk investit deux millions de livres sterling dans la construction d'une frégate qu'il baptisa *Grand Turk*. Aujourd'hui, lorsqu'il ne se trouve pas en tournage ou affrété pour des opérations de relations publiques, le superbe voilier est

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



amarré au cœur de Londres, dans le bassin de St. Katharine's Haven où il est ouvert à la visite. Le public y découvre un remarquable espace muséographique consacré à la guerre navale au cours des XVIII^e et XIX^e siècles.

Quand on met le pied sur le pont d'un tel navire, on ne peut manquer d'être frappé par l'encombrement des lieux. Mais il faut savoir que lorsqu'elle appareillait pour une mission de guerre, une frégate comme celle-ci embarquait plus de trois cents hommes ! Il fallait toutes ces paires de bras parce que toutes les manœuvres s'effectuaient à la force des bras et le plus vite possible. Et il fallait aussi servir les canons (une quarantaine à raison de trois servants par pièce !). Éventuellement monter à l'abordage ou repousser un assaut ! Tandis qu'en cas de victoire, une partie de l'équipage passait à bord du navire capturé pour le ramener dans un port.

Avec la présentation de l'*Endeavour* de James Cook, on a vu que le quotidien des matelots était particulièrement rude. La vie des officiers était un peu plus confortable sans doute, mais bien étrange tout de même. Et c'est pour cette raison d'ailleurs que la saga de Cecil Scott Forester

a connu un tel succès ! Quand on se penche aujourd'hui sur la question, c'est pour découvrir qu'au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, la Royal Navy avait d'une certaine façon privatisé la guerre. Par exemple, un règlement édicté par l'Amirauté stipulait que durant les six premiers mois de l'armement de son navire, un capitaine ne pouvait tirer chaque mois plus de boulets que le tiers du nombre de ses canons, sous peine d'amendes et de pénalités ! La conséquence en était que, pour entraîner ses canonnières, le capitaine devait payer de sa poche la poudre et les boulets supplémentaires ! Un commandant n'avait donc d'autre choix que de considérer le bâtiment dont il avait reçu le commandement comme un yacht personnel avec lequel il se mettrait au service discrétionnaire de la marine. C'est sur ses propres deniers qu'un capitaine faisait repeindre son navire, qu'il habillait d'uniformes décents l'équipage de son embarcation de service, qu'il embarquait ses vivres et sa cave personnels. À défaut, il se serait trouvé réduit à l'ordinaire de l'équipage ! Or, le capitaine d'un navire de guerre se trouvait obligé de mener une certaine vie mondaine : recevoir à sa table le capitaine d'un bâtiment de rencontre, et bien sûr ses propres officiers puisque, à bord, le commandant avait sa table. Les officiers, dans leur carré, finançaient aussi leur subsistance... et invitaient régulièrement leur capitaine.

Le problème est que la solde des officiers était dérisoire. En clair : à défaut de disposer d'une fortune personnelle, le commandant d'un bâtiment de guerre anglais n'avait pas les moyens de faire son devoir de militaire. Toutefois, la Royal Navy donnait à ses officiers ainsi qu'à ses maîtres et matelots la possibilité de faire fortune en les intéressant aux prises de guerre qu'ils effectuaient. Cela explique d'ailleurs pourquoi, en dehors de toute discipline, les hommes acceptaient avec enthousiasme les combats navals, forcément sanglants.

DOUBLE PAGE SUIVANTE

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

LES CANONS DU BORD L'usage de l'artillerie sur les navires de guerre exigeait des manœuvres particulières pour deux raisons : les canons tiraient depuis des sabords, c'est-à-dire des ouvertures ménagées dans la coque ; et ils se chargeaient par la gueule. Pour ces deux raisons, entre deux tirs, les canons devaient être reculés à l'intérieur de la batterie. C'est pourquoi ils étaient montés sur roues et dotés de palans permettant de les déplacer.

Au repos, les pièces d'artillerie étaient calées contre la coque, les sabords restant ouverts afin de laisser passer l'air frais et la lumière dans l'entrepont. Toutefois, par mauvais temps ou si une forte gîte risquait de laisser entrer la mer, on les fermait. Dès que les tambours battaient le branle-bas, les canons étaient chargés. La pièce ayant été reculée dans l'entrepont, on y introduisait une charge de poudre contenue dans un sachet de flanelle appelé gargousse. Puis on faisait rouler le boulet dans le canon. L'ensemble de la charge était alors tassé. À l'aide d'une tige métallique pointue qu'il engageait dans un orifice ménagé au fond du canon (dit lumière), le canonnier perçait la gargousse. Il faisait alors couler de la poudre dans la lumière : il suffisait ensuite de l'enflammer pour déclencher la mise à feu.

Dans le même temps, le gargoussier – en général un mousse dont l'âge ne dépassait pas toujours la dizaine d'années – descendait à la sainte-barbe, comme on appelait l'entrepôt ménagé dans les fonds du navire pour recevoir les réserves de poudre. À peine le coup tiré, les servants écouvillonnaient le fût du canon pour le débarrasser des déchets de l'explosion précédente. Puis ils y faisaient glisser une nouvelle gargousse, suivie d'un boulet...



SHTANDART

La première frégate de Pierre I^{er} le Grand

Type frégate du XVII^e siècle | **pays** Russie | **port d'attache** Saint-Petersbourg | **lancement** 1999 |
longueur 25,40 m / 35,40 m | **largeur** 6,95 m | **équipage** amateurs russes | **armateur** Project Shtandart |
coordonnées | Petrovskaya Kosa, 7, 197110, Saint-Petersbourg, Russie | **courriel** shtandart.com@nwgsm.ru |
<http://www.shtandart.com/>



Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

DANS LES ANNÉES 1990 AVEC LA DÉSINTÉGRATION du système soviétique, les Russes s'intéressèrent à leur histoire « d'avant le communisme ». Et comme Leningrad avait repris son nom originel de Saint-Petersbourg, ils redécouvrirent la personnalité du tsar Pierre I^{er} qui avait créé cette cité pour en faire une capitale ouverte sur l'Occident. De jeunes passionnés décidèrent alors de construire une réplique du navire amiral de la flotte dont le tsar dota son pays dans les années 1700.

On savait que, lancée en 1703, la frégate *Shtandart* avait été inspirée par les meilleures constructions anglaises et hollandaises de l'époque. Par miracle, parmi les archives russes qui avaient échappé aux outrages du temps, de la révolution et des guerres, des chercheurs aussi compétents que tenaces réunirent assez de documents pour exécuter une maquette du navire : c'est à partir de cette dernière que les plans de construction furent dressés, en 1994. Mais la mise en chantier du bateau posa d'énormes problèmes dans la mesure où dans l'ex-URSS, trouver des matières premières aussi basiques que du métal ou du cordage pouvait s'avérer impossible ! Si le chantier débuta en novembre 1994, c'est seulement en 1999 que la frégate fut lancée. C'est pourtant un petit navire, puisque sa coque dépasse tout juste 25 mètres.



DUEL AU CANON SOUS VOILE Réparties sur deux ponts, les batteries du *Shtandart* sont d'autant plus spectaculaires que chaque sabord est décoré d'une couronne sculptée et dorée : depuis que des canons ont été embarqués sur des navires, les militaires ont toujours tenu à afficher leur puissance de feu. Cette « force de dissuasion » atteint cependant ses limites quand se généralisa l'habitude de peindre de faux sabords ou d'y placer des canons factices. Les duels de navires à coups de canons répondaient à des règles imposées par deux faits incontournables. D'abord, les batteries étaient disposées en travers du navire et ne pouvaient donc tirer que dans cette direction. Ensuite, les navires se déplaçant à la voile, la gîte pouvait empêcher d'ouvrir le feu du côté sous le vent. Du côté au vent en revanche, les batteries se trouvaient en position dominante. Le combat naval était donc une forme de régates où chacun des adversaires cherchait une position favorable pour canonner l'autre.

on l'a vue de nouveau en 2004 aux rassemblements de Brest et de Douarnenez. À son bord se succèdent des équipiers inscrits longtemps à l'avance mais pas pour autant acceptés à bord. Ils reçoivent auparavant la formation nautique nécessaire tout en travaillant à l'entretien du bateau, et c'est après avoir passé les épreuves d'un concours qu'ils sont portés au rôle d'équipage pour une des traversées de la saison suivante.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

Aujourd'hui, *Shtandart* apporte un irremplaçable témoignage sur la marine à la fin du XVII^e siècle, notamment en ce qui concerne son gréement. Avec la voile latine d'artimon établie sur une antenne, et surtout ce mât érigé à la verticale au-dessus du beaupré, la frégate n'est pas si différente des carques qui naviguaient à la fin du Moyen Âge. Son faible tonnage ne manque pas non plus d'étonner : armée en guerre, cette coque minuscule emportait cent vingt hommes dans un confort qui était le même que celui des drakkars vikings : on dormait sur le pont !

Shtandart n'est pas seulement une reconstitution historique : c'est un bateau qui navigue. Devenue ambassadeur itinérant de la ville de Saint-Pétersbourg, la frégate a accompli sa croisière inaugurale en juillet 2000, cap sur la France ! Et





LES
QUATRE-
MÂTS
BARQUE

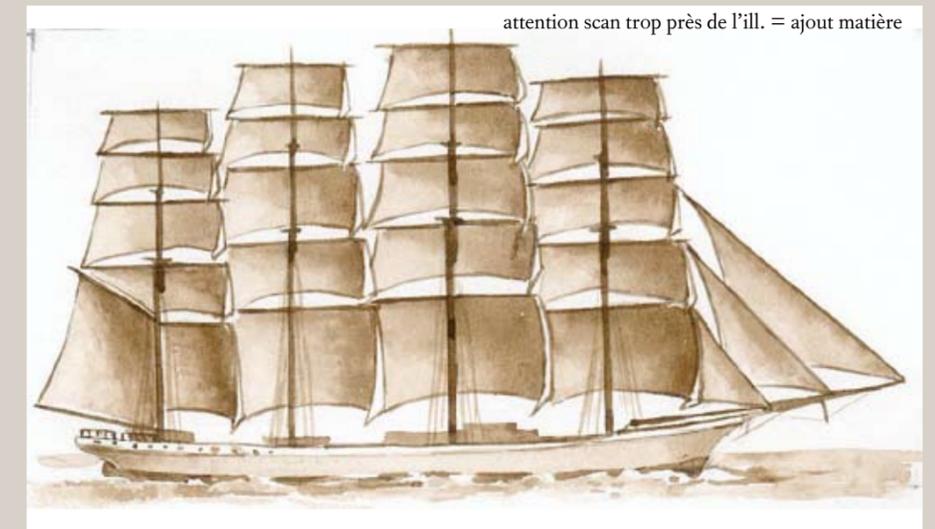
Naviguant aujourd'hui sous pavillon russe, le *Kruzenstern* et le *Sedov* sont les deux derniers survivants de l'épopée des grands voiliers, puisque, avant d'être armés en navires-écoles, ils avaient déjà vécu une première vie comme cargos. Le premier mesure 114,50 m hors-tout et porte 3 655 m² de voilure, et le second : 117,50 m pour 4 192 m² de voilure. Ce sont donc les deux plus grands navires à voile aujourd'hui à flot. Au tournant des XIX^e et XX^e siècles, avec leurs quatre-mâts barque, des armateurs dont les plus connus furent Bordes en France, et Laiesz en Allemagne, firent naviguer les plus beaux navires de tous les temps, si l'on excepte les quelques cinq-mâts qui naviguèrent aussi, mais brièvement (voir encadré, p. 00). On peut s'étonner que ce soient les Allemands et les Français qui aient possédé les plus belles flottes de grands voiliers. Dans la première partie du XIX^e siècle, l'Angleterre régnait sur toutes les mers du globe, et les jeunes États-Unis d'Amérique avaient mis au point les plus beaux des navires : les clippers (voir le *Stad Amsterdam*, p. 00).

Mais après 1850, les États-Unis concentrèrent leurs efforts sur l'exploitation de leur propre territoire terrestre, s'attachant à relier les côtes Atlantique et Pacifique par une voie de chemin de fer. Quand la liaison fut effectuée, en 1869, marchandises et passagers cessèrent de faire le tour de l'Amérique par le cap Horn pour traverser le pays, et les rapides clippers furent désarmés. La désaffection de l'Angleterre pour les grands voiliers répond à une autre logique : les armateurs britanniques misèrent tout de suite sur les navires à vapeur. Ce qui n'empêche que leurs chantiers écossais continuaient de fabriquer des grands voiliers commandés par tous les autres pays d'Europe.

Sans vouloir céder à la nostalgie ou au chauvinisme, il faut bien dire que les armateurs allemands et français eurent raison de conserver leurs flottes de voiliers. Bordes comme Laiesz savaient bien qu'on n'arrête pas le progrès. Mais en hommes d'affaires avisés, ils estimaient que la voile avait encore de beaux jours devant elle dans la mesure où un voilier coûtait moins cher à fabriquer, à entretenir et à faire fonctionner qu'un navire à vapeur. Le vent serait toujours gratuit tandis que le charbon coûterait obligatoirement de plus en plus cher. Or, une bonne part des traversées océaniques s'effectuait par vents portants. Dans de telles circonstances, un vapeur dépensait donc du charbon en allant moins vite qu'un voilier.

En définitive, ce n'est donc pas le progrès technologique qui supprima les cargos à voile, mais un ensemble de circonstances se situant autour de la Première Guerre mondiale. Le conflit envoya par le fond une bonne partie des grands voiliers français, qui assuraient le transport du nitrate depuis l'Amérique du Sud (indispensable pour la fabrication des explosifs). Au moment de reconstruire une flotte marchande, on ne pouvait se tourner que vers l'avenir, d'autant plus que les itinéraires des grandes routes maritimes étaient modifiés, depuis 1914, par l'ouverture du canal de Panamá. La route du Horn et du cap de Bonne-Espérance, où les voiliers montraient leur supériorité, ne présentait plus le moindre intérêt. Si l'ouverture du canal de Suez, en 1869 avait peu concerné les voiliers, l'existence de deux canaux permettant de ne plus contourner les continents pour faire le tour du monde était une véritable révolution qui ne laissait plus beaucoup de place à la voile. Pourtant, ainsi qu'on va le voir, des grands voiliers naviguèrent au commerce jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand mât, le grand mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carré, rares, portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



attention scan trop près de l'ill. = ajout matière

KRUZENSTERN

Un cargo à voiles, fameux quand il s'appelait *Padua*

Gréement quatre-mâts barque | **pays** Russie | **port d'attache** Kaliningrad | **lancement** 1926 | **longueur** 104,30 m / 114,50 m | **largeur** 14,05 m
| **équipage** cadets de l'école de pêche de Mourmansk et passagers payants | **armateur** école de pêche de Mourmansk | **coordonnées** Tall Ship
Friends, Deutschland e.V., Kameruner Str. 1 | D-15711, Zersen, Allemagne | **courriel** tallship1@aol.com | <http://www.bgarf.ru/>



ÉTRANGES VOIES DU DESTIN... L'année 1926 vit l'armateur français Bordes vendre son dernier grand voilier, tandis que son concurrent allemand Laeisz mettait en chantier un quatre-mâts barque. À Hambourg, on croyait donc encore à la voile. En 1918, alors que toutes les flottes marchandes se dotaient de navires à vapeur, le vieil armateur avait réinvesti sa fortune dans le rachat du *Pamir*, du *Passat*, du *Penang* et du *Pommern*, ses propres navires qui avaient été saisis comme dommages de guerre. Et le *Padua* allait les rejoindre pour continuer à transporter le nitrate d'Amérique du Sud : un fret sur lequel il n'existait guère de concurrence, alors que l'Europe du Nord de l'après-guerre avait un besoin considérable de fertilisants.

Chez Laeisz, le nom de tous les navires commençait donc par un « P ». La première unité mise en chantier dans les années 1850 avait en effet été baptisée *Pudel* (caniche) : c'était le surnom de la femme de Carl Laeisz, qui arborait une flamboyante chevelure bouclée ! Comme la plupart des armateurs avaient pour tradition de donner à leurs navires un nom commençant toujours de la même façon, Laeisz continua. Et comme au fil des ans, ses navires se bâtirent une réputation de rapidité, la flotte Laeisz fut surnommée la « Flying P Line ».

Le *Padua* ne fit pas mentir cette réputation. Lors des huit voyages à destination du Chili qu'il accomplit entre 1926 et 1932, il parvint à « faire » Hambourg-Talcahuano (Chili) en 87 jours alors que le temps habituel se situait toujours au-delà de 90. Il battra par la suite de nouveaux records : en 1933-34, il ne mettra que 67 jours entre Hambourg et Port Lincoln (côte sud de l'Australie), au lieu de 80. Et en 1938-39, il accomplira le voyage Hambourg-Chili-Australie-Hambourg en 8 mois et 23 jours, ce qui constituait un double record de vitesse : en mer et en manutention dans les ports.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



La dernière navigation commerciale du *Padua* fut la Course du Grain de 1938-39. Le terme course ne doit pas prêter à confusion, le but de la navigation n'avait rien de sportif et relevait de la plus stricte économie. L'idée suivant laquelle la gratuité du vent justifiait que l'on conserve des cargos à voile avait reçu une application pratique avec certaines cargaisons dont le temps de livraison n'avait aucune importance si le coût du transport était faible. C'était le cas du blé d'Australie, qui fut donc transporté sous voile jusqu'à la veille de la Seconde guerre mondiale. Tous les ans, douze à quinze voiliers se retrouvaient dans les ports australiens à l'époque des moissons, pour rapporter en Europe du blé. Bien entendu, chaque équipage avait à cœur de faire marcher au mieux son navire, et la traversée devenait une course officieuse mais acharnée. En 1938, treize grands voiliers se retrouvèrent dans les ports australiens, dont le *Padua*. À l'époque, le quatre-mâts appartenait encore à Laeisz, mais le *Pamir*, le *Passat* et le *Pommern* avec lesquels il disputa la course avaient été vendus à l'armateur finlandais Erikson, qui entretenait encore dix grands voiliers. On notera



que parmi la dernière flotte du grain figurait le *Kommodore Johnsen* qui ne se doutait sûrement pas que son destin était lié à celui du *Padua* : lui aussi fut saisi par les Soviétiques en 1946, pour être rebaptisé *Sedov*.

Le *Padua* livra son blé à Glasgow et revint à Hambourg, son port d'attache, peu avant la déclaration de guerre. *Padua* eut de la chance : désarmé pendant les hostilités, il échappa aux bombardements alliés et fut saisi en parfait état par les Soviétiques, comme dommage de guerre. Le beau quatre-mâts fut bien sûr rebaptisé du nom d'Ivan Fedorovich Kruzenstern (1770-1846), le marin russe qui avait commandé la première circumnavigation menée par la marine impériale, entre 1803 et 1806. Le *Kruzenstern* resta cependant au port jusqu'en 1959, faute de budget pour le réarmer.

C'est en 1961 qu'il reprit la mer, gréé de neuf, doté de moteurs auxiliaires et aménagé pour recevoir un équipage de cadets en formation. Jusqu'en 1965, il accomplit donc diverses croisières officiellement consacrées à des travaux de recherche hydrographique et océanographique, en Atlantique, mer des Antilles et en Méditerranée. Puis il quitta la marine militaire pour être affecté au ministère des Pêches : dès lors, basé à Riga (actuelle capitale de la Lettonie), il accomplit des croisières de formation pour les futurs matelots et officiers de grande pêche.

1974 marqua ensuite le début d'une nouvelle époque pour le *Kruzenstern* car il participa à la Course des Grands Voiliers. C'était la première fois que l'URSS prenait part à un tel événement, et pour l'occasion, elle inscrivit aussi le trois-mâts barque *Tovarishch* (ex-*Gorch Fock*). Cette manifestation d'ouverture se poursuivit avec la participation du *Kruzenstern* à la course transatlantique du bicentenaire des États-Unis en 1976, ainsi que tous les rassemblements de grands voiliers par la suite. En 1980, le *Kruzenstern* changea de port d'attache et passa désormais ses amarres à Tallinn, en Estonie. Il y resta jusqu'en 1991, puis fut basé à Kaliningrad, toujours sous l'autorité du ministère des Pêches qui lui fit faire la plus belle navigation de sa vie de navire-école.

En 1995-96, le *Kruzenstern* fit un tour du monde dans le sillage de l'amiral qui lui avait donné son nom. En 238 jours, le quatre-mâts parcourut 34 242 milles nautiques sur l'itinéraire suivant : Kaliningrad, Santa Cruz de Tenerife, Rio de Janeiro, cap Horn, Tahiti, Moorea, Hawaï, Tokyo, Vladivostok, Singapour, cap de Bonne-Espérance, Capetown, Santa Cruz de Tenerife, Kaliningrad. Ce tour du monde a été réédité en 2005-2006 afin de célébrer le bicentenaire du voyage de Kruzenstern. En quatorze mois, le navire a parcouru environ 45 000 milles, visitant vingt ports et dix-sept pays, concrétisant la volonté d'ouverture à l'Occident affichée par le gouvernement russe.

LA ROUTE DE BONNE-ESPÉRANCE ET DU HORN

Aux temps de la révolution industrielle en Europe, et de l'émergence des États-Unis et de l'Australie comme nouvelles grandes nations, les grandes routes commerciales se présentaient de la façon suivante : l'Europe exportait des produits industriels et du charbon à destination de la Californie, les voiliers devaient alors franchir le cap Horn contre le vent. Ces mêmes produits d'exportation concernaient aussi l'Australie, la route se faisant principalement aux allures portantes.

Les importations européennes correspondaient en partie à ses exportations : de Californie, les grands voiliers rapportaient du bois et du blé. En revanche, quand ils allaient chercher au Chili et au Pérou des nitrates (pour la fabrication d'engrais agricoles et d'explosifs), les voiliers avaient parfois seulement un chargement de charbon dans leurs cales ; souvent ils naviguaient sur lest. D'Australie, ils rapportaient du blé et de la viande, tandis que la Nouvelle-Calédonie voisine fournissait un minerai rare : le nickel. Pour revenir d'Australie et de Nouvelle-Calédonie en Europe, les voiliers ne reprenaient pas la route suivie à l'aller par le cap de Bonne-Espérance, mais poursuivaient un tour du monde pour retrouver l'Atlantique en passant le cap Horn. Cette route était théoriquement plus longue mais en définitive plus rapide puisque la navigation s'effectuait par forts vents portants.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

SEDOV

Le plus grand de tous les navires-écoles

Gréement : quatre-mâts barque | **pays** : Russie | **port d'attache** : Mourmansk | **lancement** : 1921 |
longueur : 109 m / 117,50 m | **largeur** : 14,70 m | **équipage** : cadets de l'école de pêche de Mourmansk et passagers payants |
armateur : école de pêche de Mourmansk | **coordonnées** : Tall Ship Friends, Deutschland e.V., Kameruner Str. 1 | D-15711, Zersen, Allemagne |
courriel : tallship1@aol.com | <http://eng.mstu.edu.ru/sedov/>



EN LANÇANT LE *MAGDALENE VINNEN* (actuel *Sedov*) en 1921, l'armateur Vinnen avait une démarche moderniste. Il estimait que, pendant un certain temps encore, les navires à vapeur n'atteindraient pas la capacité de charge des grands voiliers, et que, durant plus longtemps encore sans doute, le vent resterait gratuit. Il avait aussi pensé qu'une partie de son équipage pouvait se composer de cadets, c'est-à-dire de futurs officiers de marine marchande qui devaient avoir navigué un certain temps sur des grands voiliers pour valider leurs brevets théoriques. Loin de réclamer une solde, ceux-là étaient prêts à payer pour embarquer.

Résolument pragmatique, cet armateur de Brême se disait aussi que pour déhaler un grand voilier à la fine carène à travers les calmes tropicaux, il suffisait d'un moteur de faible puissance entraînant des hélices assez petites pour que leur traînée ne nuise pas trop aux performances du voilier. Et pour demeurer dans la modernité, il avait donné au navire la coupe longitudinale des vapeurs dotés d'un château milieu où on pouvait installer une timonerie mieux abritée qu'à son emplacement habituel sur la dunette, tout à l'arrière. Bien entendu, un ensemble de treuils à moteur facilitaient tant la manœuvre de la voilure que les travaux de manutention dans les ports.

Après quelques mois de navigation, on mesura combien l'armateur et le chantier Krupp avaient vu juste : par temps calme, le moteur de 128 chevaux parvenait à donner au navire une vitesse de 6 à 8 nœuds. Ainsi, sur une traversée entre l'Europe et l'Amérique du Sud – là où un voilier se trouvait le plus handicapé par les calmes intertropicaux –, le navire tenait la vitesse moyenne d'un

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



IL Y EUT MÊME DES CINQ-MÂTS Doter le quatre-mâts *Magdalene Vinnen* d'un moteur auxiliaire représente une étape de la modernisation des grands voiliers. Il y en eut d'autres, comme celle consistant à gréer des navires en cinq-mâts. L'Allemand *Preussen* fut un cinq-mâts carré lancé en 1902 par Laeisz : atteignant 133,50 m de long, il portait 5 600 m² de voilure, son grand mât atteignant 68 m de haut. Il fit naufrage en 1910 sur la côte anglaise, après un abordage avec un vapeur. Lancé en 1913, le cinq-mâts barque *France II* était plus court (126 m) mais plus voilé puisqu'il établissait 6 350 m² de toile. Par ailleurs, il avait été doté de deux moteurs diesel qui lui permettaient de traverser les zones de calme, tandis qu'une chaudière alimentant une dynamo fournissait au bord l'électricité nécessaire à l'éclairage, au poste radio, au servomoteur de la barre ainsi qu'à une installation frigorifique. La modernité du navire ne s'arrêtait pas là. Il était aménagé pour embarquer sept passagers souhaitant s'offrir une « cure de repos et d'air marin ». Ils logeaient dans un château réunissant des cabines individuelles autour d'un salon, d'une salle de lecture bibliothèque et d'un fumoir. Les passagers disposaient par ailleurs d'une salle de bains (à une époque où les marins n'avaient qu'un seau d'eau douce par semaine pour se laver et faire leur lessive) ainsi que d'un laboratoire photographique. Sachant cela, il paraît difficile d'affirmer que la fidélité à la voile révélait un refus du progrès.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

cargo à vapeur, mais avec une capacité de charge largement supérieure et une consommation de carburant dérisoire. Mais à l'usage, c'est l'emploi conjugué de la machine et de la voilure qui apporta les résultats les plus satisfaisants. Les livres de bord du *Magdalene Vinnen* témoignent de la réelle polyvalence du navire. Alors que la plupart des grands voiliers naviguaient sur les routes de l'Australie et de l'Amérique par le cap de Bonne-Espérance et le Horn, celui-ci a bourlingué partout : beaucoup vers l'Argentine ainsi que l'Australie, mais aussi entre la Finlande et l'Afrique du Sud, la côte Est africaine, la Nouvelle-Zélande... Pas de doute, ce quatre-mâts barque fut un bourlingueur hors du commun.

La compagnie Vinnen s'en sépara pourtant en 1936, au profit d'un autre armateur de Brême : le Norddeutscher Lloyd, qui voulait en faire un navire-école que rentabiliserait du fret. Rebaptisé *Kommodore Johnsen*, il reçut de nouveaux emménagements afin de pouvoir loger plus de cadets, et reprit une vie aussi vagabonde que sous son nom précédent. On le vit en Argentine, en Australie, aux Seychelles, en Nouvelle-Zélande... Jusqu'en 1938 où il effectua sa dernière traversée commerciale en participant à la Course du Grain en même

temps que le *Padua* (actuel *Kruzenstern* voir p. 00). De toute cette époque, le quatre-mâts garde le souvenir d'une alerte grave survenue lors de son premier voyage sous le nom de *Kommodore Johnsen*. Il rentra d'Argentine avec une cargaison de céréales en vrac, maintenue par un bardis. Mais ce cloisonnage longitudinal céda et le grain, en s'accumulant sous le vent, coucha le navire qui ne se redressa que par miracle. L'incident mérite d'être cité car il se reproduisit en 1957 sur le navire-école *Pamir* (le vieux « P Liner » de Laeisz, voir p. 00). Mais cette fois, le navire sombra, entraînant 86 marins dans la mort.

Après la Course du Grain de 1938-39, le *Kommodore Johnsen* retrouva l'Allemagne juste avant la déclaration de guerre. Il passa alors en Baltique, à l'abri d'éventuelles attaques alliées, pour continuer à former des équipages. Ce qu'il fit jusqu'en 1945 : en décembre, il fut remis aux autorités anglaises qui le transmirent à la marine soviétique. Et voici comment l'ex-*Magdalene Vinnen*, ex-*Kommodore Johnsen*, devint le fleuron des navires-écoles soviétiques sous le nom de *Sedov*. Georgy Sedov était un explorateur russe, disparu en Arctique en 1914.

La carrière du *Sedov* est comparable à celle du *Kruzenstern* puisqu'il dépend du ministère des Pêches. Comme son confrère, il a reçu des nouveaux emménagements, les cales étant transformées en logements et en salles de cours. Dans un premier temps, le *Sedov* comprenait un équipage fixe de 70 hommes auquel s'ajoutaient plusieurs professeurs, pour accueillir des promotions de

120 cadets. Puis survint la désintégration de l'URSS. À l'époque, le navire était basé à Riga, la capitale de la Lettonie qui prit son indépendance. Il passa à Mourmansk, mais connu dès lors des problèmes de financement : la Russie en pleine déliquescence avait d'autres priorités sans doute que l'entretien d'un grand voilier. Inutile de s'attarder sur les épisodes pénibles de juillet 2000 quand le *Sedov* fit l'objet d'une saisie par voie d'huissiers, à la suite d'une action de créanciers de l'État russe... L'important est que de nos jours, il y a place à bord de ce navire-école pour une cinquantaine d'équipiers payants.





LES
TROIS-
MÂTS
BARQUE

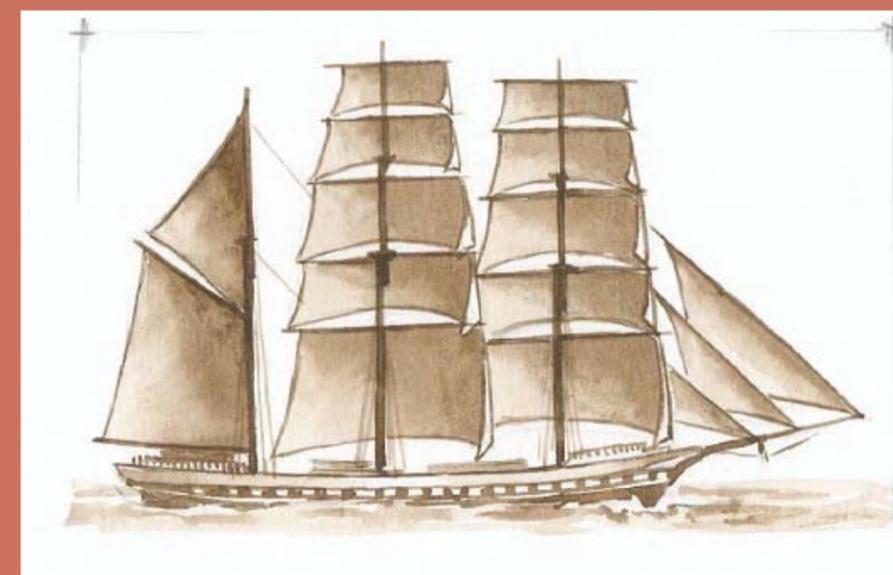
Le terme « barque » n'a rien à voir avec une embarcation de petite dimension. Ce mot n'est d'ailleurs utilisé que par les terriens, les gens de mer usant d'un vocabulaire plus précis : canot', youyou, barquette, annexe, prame, yole... pour ne citer que quelques-uns d'entre eux. « Barque » signifie que sur ce type de gréement carré, le mât d'artimon porte des voiles auriques ; il s'oppose au terme « carré » désignant un trois-mâts dont chaque phare est gréé en carré.

Ce gréement semble né dans le courant du XVIII^e siècle, quand le type de cargos le plus courant fut des unités de tonnage moyen gréées de deux mâts à voiles carrées : les bricks (voir p. 00). Ces navires étaient principalement destinés au cabotage entre les divers ports d'Europe et de Méditerranée. Le commerce s'intensifiant de façon régulière, on construisit des coques de plus en plus longues afin d'emporter des cargaisons toujours plus importantes. Si lancer des bateaux plus grands ne posait pas de problème technique, il n'en alla pas de même avec les gréements. Si on augmentait la hauteur des mâts et la superficie de la voilure en proportion des coques, la tenue du gréement devenait problématique, et la manœuvre exigeait des bras nombreux et solides. La solution qui s'imposa dès lors tout naturellement consista à ajouter un mât au navire. On monta donc sur l'arrière un gréement peu élevé et doté de petites voiles. L'*Endeavour* de James Cook (voir p. 00), qui était à l'origine un transporteur de charbon, montre un gréement typique de cette évolution.

La timidité révélée par la petite taille de cet artimon peut étonner, surtout si on établit une comparaison avec les navires de guerre de l'époque, qui naviguaient sous une véritable cathédrale de voile. Mais là apparaît justement toute la différence entre les bâtiments militaires et les navires marchands. Les premiers étaient destinés à embarquer un maximum d'hommes et leur armement : disposant donc d'un nombre de bras conséquent, ils pouvaient contrôler une superficie de voilure énorme – la plus importante que le navire pouvait porter sans risquer le démâtage ou le chavirage. Il en allait différemment sur les navires de commerce. Ici, le maximum d'espace devait être consacré à la précieuse cargaison. Or, quand on y réfléchit bien, un homme occupe beaucoup de place : ce n'est pas tant le hamac qu'il suspend aux barrots de pont et le coffre où il range ses quelques effets personnels... Mais pour une traversée de plusieurs semaines ou mois, il lui faut de l'eau douce, de la nourriture et du combustible pour cuisiner. Ajoutons à cela le fait que tout homme doit être payé, ce qui réduit d'autant le bénéfice de l'armateur.

De tous les temps de la navigation à voile, la logique des gréements de navires marchands a donc toujours consisté à chercher le meilleur rapport entre l'efficacité et le nombre de marins indispensables pour faire marcher le bateau au mieux de ses capacités. On peut se faire une idée de cette obsession en regardant les photos d'équipages des grands voiliers des années 1900 : pour un trois-mâts, du capitaine aux mousses on comptait seulement entre quinze et vingt hommes ; sur un quatre-mâts, cela tournait autour de trente-cinq. Et il ne faut pas oublier qu'ils se relayaient, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, pour faire marcher le navire !

C'est donc la faible importance des équipages qui explique pourquoi, à l'origine, on a conçu des mâts d'artimon petits, et gréés d'une voilure aurique plutôt que carrée. En effet, une différence essentielle entre ces deux types de voiles est que pour déployer ou rentrer une voile carrée, il faut monter dans la mâture, tandis qu'une voile aurique se manœuvre depuis le pont, exigeant donc moins de travail. Par la suite, le mât d'artimon grandira et pourra être gréé en carré, comme on va le voir plus loin.



Le gréement de trois-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand mât et l'artimon. Sur les navires allemands, le gréement de l'artimon se compose traditionnellement d'une brigantine à deux étages (voir p. 00) surmontée d'une voile de flèche triangulaire.

AMERIGO VESPUCCI

Le navire ambassadeur né sous Mussolini

Gréement trois-mâts barque | **pays** Italie | **port d'attache** La Spezia | **lancement** 1931 |
longueur 82,30 m / 100,60 m | **largeur** 15,50 m | **équipage** 370 marins dont un équipage fixe
de 250 hommes | **armateur** Marine militaire italienne |
<http://www.marina.difesa.it/unita/vespucci.asp>



À LA MÊME ÉPOQUE EN ALLEMAGNE... Tandis que l'Italie fasciste lançait son navire colossal, l'Allemagne nazie, son alliée, faisait construire une série de voiliers-écoles grésés en trois-mâts barque plus discrets, mais bien conçus pour la formation des équipages, et si remarquablement construits qu'ils naviguent encore ! En 1933 fut lancé le *Gorch Fock*, devenu *Tovarishch* sous pavillon soviétique après la guerre ; à la même époque, le *Horst Vessel*, lancé en 1936, passait aux États-Unis qui le rebaptisaient *Eagle*. En 1938 fut lancé l'*Albert Leo Schlageter*, aujourd'hui *Sagres*, sous pavillon portugais. Et le *Mircea*, lancé la même année, était dès l'origine destiné à la Roumanie.

bâtiments de guerre soient propulsés à la vapeur.

En 1928 fut lancé le *Cristoforo Colombo*, pour rappeler s'il le fallait que le Nouveau Monde fut découvert par un Génois. L'*Amerigo Vespucci*, son *sister-ship*, suivit en 1931, portant le nom du Florentin dont les récits de voyage connurent un tel succès vers 1500 que les cartographes utilisèrent son prénom pour baptiser le continent découvert par Colomb ! La terrible injustice ne fut jamais réparée. Le *Cristoforo Colombo* a disparu en URSS après la Seconde Guerre mondiale, tandis que l'*Amerigo Vespucci* a conservé toute sa fringance.

Certes l'*Amerigo Vespucci* ne déploie sa voilure que lorsque la brise souffle assez fort pour le propulser. Mais s'il navigue le plus souvent sans doute au moteur, ses voiles montrent un degré

PARMI TOUS LES GRANDS VOILIERS QU'ON RENCONTRE dans les rassemblements, l'italien *Amerigo Vespucci* frappe par son originalité et ses dimensions inusuelles qui nous ramènent à une autre époque. Mais laquelle ? En fait, le colossal navire fut commandé par le Duce, Mussolini, qui souhaitait une paire de grands voiliers qui serviraient à la fois de navires-écoles et d'ambassades flottantes, ces navires devant avant tout symboliser la toute-puissance du régime fasciste italien. Leur architecte s'inspira donc des vaisseaux à trois ponts qui naviguèrent au milieu du XIX^e siècle, juste avant que tous les



d'authenticité que n'atteint aucun autre navire-école puisqu'elles sont coupées dans de la toile de chanvre. Il faut aussi savoir que ses cadets dorment dans des hamacs ! Quant à son programme de navigation, il demeure, année après année, aussi ambitieux, puisqu'il effectue tous les étés une grande croisière en Atlantique. Retrouvant les sillages de Colomb et de Vespucci, il met le cap sur les Caraïbes par les alizés en faisant escale aux îles Madère et Canaries. Pour le retour, comme depuis le premier voyage de Colomb, il commence par faire route au Nord afin de se laisser emporter par le Gulf Stream vers les latitudes où les vents d'Ouest dominants lui permettront de faire route sur le détroit de Gibraltar à une allure portante.

En tout cas, de tous les navires-écoles ouverts à la visite lors des rassemblements de vieux gréements ou des escales de la Tall Ship Race, l'*Amerigo Vespucci* est celui qui remporte le plus franc succès. Ses kilomètres de cordages lovés de manière décorative, la douce blondeur de ses vernis, l'éclat des cuivres séduisent ; et les perspectives sur son gréement vertigineux donnent le tournis. Et que dire des aménagements ? Les officiers du navire-école italien vivent dans un véritable musée !

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

ARTEMIS

Le surprenant destin d'un baleinier

Gréement trois-mâts barque | **pays** Pays-Bas | **port d'attache** Franeker | **lancement** 1926 |
longueur 52 m / 59 m | **largeur** 7,01 m | **équipage** voilier charter de luxe | **armateur** Tallship Company |
Coordonnées Wieuwens 2, NL 8835 KX, Easterlittens, Pays-Bas. | <http://www.tallship-company.com/> |
Courriel bruinsma@tallship-artemis.com



DEVANT TOUS CES VERNIS ET LE BIEN-ÊTRE qui caractérise la vie à bord, qui soupçonnerait que l'*Artemis* a fait une carrière de baleinier ? Lancée en 1926 dans un chantier norvégien, c'était à l'époque une goélette franche dotée d'une machine à vapeur. Avec pour port d'attache Oslo, elle appareillait pour de longues campagnes. Le plus souvent elle fréquentait les parages du Spitzberg et de la mer Blanche. Mais quand les baleines, à force d'être pourchassées, se firent rares, l'*Artemis*

n'hésita pas à traverser tout l'Atlantique du Nord au Sud pour tenter sa chance en Antarctique. Ces inlassables traques durèrent plus d'un quart de siècle, jusqu'aux années 1950.

Peu avant 1960, l'*Artemis* abandonna la chasse à la baleine pour se faire « tramper ». Ainsi appelle-t-on les cargos qui n'assurent pas une ligne régulière, mais naviguent au hasard des frets trouvés par eux-mêmes ou leurs agents. Le petit navire bourlingua de la sorte dans les immensités du Pacifique, entre l'Asie et l'Amérique du Sud. Avec une longueur hors tout qui ne dépasse pas 60 m, il affichait des coûts d'exploitation qui le rendaient compétitifs pour de petites cargaisons. Mais dans les années 1990, le métier devint difficile.

Changeant de propriétaire à plusieurs reprises, l'*Artemis* finit entre les mains d'un capitaine danois et se trouva « oublié » dans un chantier néerlandais. Au tournant des années 2000, la popularité retrouvée des grands voiliers dans

LES DIFFÉRENTES ALLURES SUIVIES PAR UN VOILIER

C'est une question qui revient souvent dans la bouche des passagers de l'*Artemis*, quand, impressionnés par l'enthousiasme de l'équipage, ils cherchent à comprendre comment le navire avance sous voile. Selon l'angle formé par sa route et la direction d'où souffle le vent, le navire montre en effet un comportement très différent. Recevant le vent en plein sur l'arrière, on a une sensation de calme complet et il arrive que le bateau roule : c'est l'allure du vent arrière. S'il reçoit la brise de trois quarts arrière, le voilier se stabilise et, bien à plat sur l'eau, file à grande vitesse en dessinant un beau sillage : cette allure royale est appelée grand largue. Si le navire se dirige encore vers la direction d'où souffle le vent, il passe au petit largue et au vent de travers. À cette allure, on sent plus nettement la force de la brise et le navire gîte un peu. Encore un peu plus près du vent, il gîte encore plus, l'étrave lève des gerbes d'embruns emportées par un vent qui paraît encore plus violent, tandis que le bateau tangue : cette allure inconfortable est dite « au plus près ». Elle permet au bateau, s'il vire régulièrement de bord, de se diriger contre le vent : ce qu'on appelle le louvoyage.

le monde entier ainsi que l'engouement pour les croisières en charter dans les pays d'Europe du Nord furent à l'origine de l'armement de plusieurs grands voiliers, en Allemagne et aux Pays-Bas notamment. C'est dans ces circonstances que l'*Artemis* fut remarqué. Ses dimensions étaient idéales pour un gréement flateur en trois-mâts barque, la coque étant assez volumineuse pour recevoir 14 cabines à deux ou trois couchettes !

Les vernis blonds et les cuivres éclatants du salon panoramique et du grand bar avec sa piste de danse « offrent une parfaite combinaison de nostalgie et de luxe » (pour reprendre les termes d'un document publicitaire) ; et pourtant, nombre de passagers refusent de s'abandonner à ce confort tentant. Ils préfèrent participer à la manœuvre en s'attelant aux drisses et aux bras de vergues. Sur un aussi beau navire, on veut bien les comprendre !

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



BELEM

La belle aventure du grand voilier français

Gréement trois-mâts barque | **pays** France | **port d'attache** Nantes | **lancement** 1896 |
longueur 50,96 m / 58 m | **largeur** 8,80 m | **équipage** 48 stagiaires sont encadrés
par 16 permanents... | **armateur** Fondation Belem | **Coordonnées** 50, avenue Pierre-Mendès-France,
75201 Paris Cedex 13 | <http://www.fondationbelem.com/>



POUR APPRÉCIER PLEINEMENT LE SPECTACLE du *Belem* entrant dans un port ou prenant le départ d'une étape de la Tall Ships Race, il faut avoir connu cette époque où, à chaque rassemblement de grands voiliers, les marins français rougissaient de honte. À la poupe de trois-mâts magnifiquement tenus claquaient les couleurs allemandes, américaines, espagnoles, italiennes, norvégiennes, portugaises... Parfois même l'URSS écrasait tout le monde avec ses deux quatre-mâts géants. Et nous Français n'avions que les deux petites goélettes de la Marine nationale pour représenter un pays bordé par quatre mers pourtant. Même si elles étaient parfaitement tenues et manœuvrées avec brio, le pavillon tricolore passait inaperçu à côté des grands voiliers armés par des pays moins maritimes. Que la Grande-Bretagne, grande nation maritime, ne possédât pas non plus de grand voilier n'apportait qu'une maigre consolation. Surtout quand on savait qu'à deux reprises déjà, la France aurait pu armer de superbes navires-écoles : la *Duchesse Anne* et le *Colbert* (voir p. 00).

Mais en 1977, une information sensationnelle fut diffusée dans la presse maritime. Un trois-mâts barque se trouvait en vente aux Chantiers navals de Venise : un navire français ! Un certain *Belem*, qui avait été lancé à Nantes dans les dernières années du XIX^e siècle. Cette fois, il n'était pas question de manquer l'occasion, d'autant qu'il s'agissait d'une superbe unité, et en bon état qui plus est. L'Association pour la conservation des anciens navires français et l'Association des Amis du musée de l'Atlantique montèrent des dossiers, assiégèrent ministères et administrations, lancèrent des communiqués de presse et le suspense commença. Deux décisions furent alors

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.





Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

capitales : celle de la Marine nationale qui promet son aide technique ; et celle du Groupe Caisse d'Épargne qui apporta les garanties financières nécessaires pour qu'une Fondation Belem dépose ses statuts et devienne propriétaire du navire. Et pendant l'été 1979, des remorqueurs de la Marine appareillèrent pour Venise pour convoier jusqu'à Brest la belle coque noire à superstructures blanches.

C'est une fois le *Belem* amarré au pied du château de Brest que les ingénieurs de l'arsenal mesurèrent l'ampleur de la tâche à accomplir pour rendre le grand voilier navigable. Il est même heureux que l'expertise réalisée alors n'ait pas été faite à Venise : le trois-mâts n'aurait jamais quitté la lagune ! Bien entendu, les travaux nécessaires furent en définitive beaucoup plus lourds que prévu ; évidemment, les budgets explosèrent ; et le projet *Belem* connut une gestation de sept ans. Si la Marine se désengagea – il avait été un moment question que le navire soit armé par ses soins –, les Caisses d'épargne tinrent bon et on peut dire que le *Belem* connut une belle aventure : démâté, il fut conduit sur un quai de la Seine à Paris, en attendant que des budgets se débloquent. Malgré les nombreuses critiques que cette décision déclencha, l'idée était excellente : aménagé en

petit musée, loué pour des opérations de communication, le navire se fit connaître de nombreux décideurs et... des milliers de Parisiens qui le découvrirent depuis le métro aérien en franchissant le pont de Bir-Hakeim !

Quand on y réfléchit après coup, cet épisode de la vie du *Belem* était une continuation normale d'une carrière hors du commun. Elle avait commencé en 1896 sur la cale de lancement des chantiers Dubigeon, à Chantenay-sur-Loire près de Nantes. Commandé par la compagnie de navigation Crouan, le trois-mâts barque était destiné à assurer le ravitaillement en cacao du chocolatier Menier.

Il ferait donc la navette entre le Brésil et la France, ce qui explique qu'on le baptisa du nom du port où il irait charger : Belém. Située dans l'estuaire du fleuve Amazone, la ville de Belém était d'approche délicate, avec des courants torrentueux et des orages violents. Le voilier fut rendu plus manœuvrant quand son artimon fut gréé d'une voile triangulaire bermudienne. Jamais il ne fut aussi élégant qu'à l'époque, d'autant que la coque ne possédait pas encore la haute dunette qui le caractérise aujourd'hui ! C'est en changeant d'armateur que le *Belem* fut doté d'une brigantine et d'une voile de flèche traditionnelles. Il navigua alors en Guyane, aux Antilles, en Argentine...



Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

CES ÉTRANGES FAUX SABORDS Le *Belem* partage avec le *Kruzenstern* cette curieuse décoration de la coque : une large bande blanche pointillée de rectangles noirs imitant des sabords. Outre le fait que ce motif affine la silhouette du bateau, il fait perdurer aussi une tradition qui remonte aux temps où les navires étaient armés de canons. Ces derniers étaient placés derrière des sabords qu'on ouvrait pour tirer ; mais certains navires se contentaient de peindre des trompe-l'œil sur leur coque dans l'espoir d'intimider un éventuel agresseur. Quand les pirates et les corsaires eurent déserté les océans, la mode des sabords peints demeura. On les retrouve par exemple sur tous les trois et quatre-mâts affrétés par l'armateur français Bordes !



En 1914, alors qu'on ne pensait pas encore à la guerre, l'armateur du *Belem* estima que l'époque de la voile était révolue et se sépara de son trois-mâts. Ce dernier avait certainement été bien entretenu puisqu'il fut racheté par le duc de Westminster, qui souhaitait l'aménager en yacht. De cette époque date la dunette qui apporta effectivement de la hauteur dans un vaste salon, mais alourdit considérablement la silhouette du voilier qui, en plus, fut doté de deux moteurs. Quant aux cales, elles furent transformées en cabines destinées à recevoir les plus huppés des aristocrates. Arborant dès lors le White Ensign du Royal Yacht Squadron (un guidon blanc à fine croix rouge), le *Belem* devint un habitué du Solent et de Cowes, ne naviguant plus guère que par mer d'huile.

En 1921, le destin fit de nouveau souffler le vent du large sur le *Belem* : le brasseur Lord Guinness acheta le navire avec pour idée de le faire naviguer pour de vrai. On regrettera qu'il ait pris le risque de le débaptiser : outre la faute de goût et l'orthographe française choisie, changer le nom d'un bateau porte généralement malheur à celui-ci. Le fait est que *Fantôme II* connut la plus heureuse des carrières. Qu'on en juge : il accomplit un tour du monde par les canaux de Panamá et de Suez au retour ; fréquenta les eaux du Spitzberg et, au Canada, remonta l'estuaire du Saint-Laurent. Sans parler d'innombrables croisières en Méditerranée... Lord Guinness voua donc une véritable passion à son bateau puisqu'il le conserva plus de trente ans.

C'est avec la Seconde Guerre mondiale que commence une troisième vie pour le *Belem*, alias *Fantôme II*. Les temps ne sont plus aux grands yachts : en 1951 le navire est cédé à la fondation italienne Cini, qui forme des orphelins au métier de marin. Devenu navire-école – ce qui est parfaitement honorable –, le *Belem* est à nouveau rebaptisé pour devenir le *Giorgio Cini*, ce qui est moins bien. Et surtout il perd son gréement carré pour devenir un trois-mâts goélette. Mais est-ce si grave puisque, au moins, il navigue pendant vingt-quatre ans pour une belle cause ? Malheureusement, en 1975, la fondation Cini n'a plus les moyens d'entretenir le navire, qui commence à accuser son âge. Elle le cède à l'administration des Carabinieri, laquelle, au vu des factures à honorer, jette l'éponge à son tour. Et voici comment le navire se retrouve aux chantiers navals de Venise, qui ont l'excellente idée de lui redonner son nom et son gréement d'origine pour le mettre en vente.

Reprenons donc l'histoire où nous l'avions laissée, lorsque le *Belem* patientait dans les eaux de la Seine. En 1986 enfin, il reprend la mer et depuis, la France a été dignement représentée lors de toutes les grandes manifestations maritimes. Plus de vingt ans après la renaissance du trois-mâts, le bilan est tellement positif qu'on se demande pourquoi la France a tant attendu pour armer un grand voilier ! Mais qui embarque sur le *Belem* ? Contrairement à d'autres navires-écoles donc, le trois-mâts n'est pas destiné à la formation d'élèves officiers des marines militaires ou marchandes, mais à des stagiaires civils, de purs amateurs. La plupart sont des plaisanciers qui, possédant déjà une bonne connaissance de la voile et de la navigation, veulent savoir à quoi ressemble une traversée à bord d'un grand voilier. Ils ne sont jamais déçus, car ils découvrent qu'à bord d'un bateau de croisière même relativement important, on « fait » de la voile. Ici, quand on a connu l'expérience d'aller ferler une voile sur une vergue, on découvre une nouvelle dimension du terme « naviguer ».

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

CUAUHTÉMOC

À chacune de ses escales, il fait fureur...

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



Gréement trois-mâts barque | **pays** Mexique | **port d'attache** Acapulco | **lancement** 1982 | **longueur** 90,50 m / 101 m | **largeur** 12 m | **équipage** cadets | **armateur** marine militaire mexicaine | **coordonnées** <http://www.semar.gob.mx>

LES ARRIVÉES DU *CUAUHTÉMOC* ont pour vertu de déchaîner l'enthousiasme des spectateurs. D'abord, il y a la tenue impeccable de l'équipage et du gréement : ces couleurs ! Ce trois-mâts est le seul à protéger ses voiles des frottements des câbles et des cordages par des fourrures de couleur jaune vif. Ajoutées aux pavillons du grand pavois, ces touches de couleurs vives donnent au navire un fort plaisant air de fête. Et voici que, comme il se rapproche, la brise

apporte les éclats d'un orchestre de *mariachis* ! Est-ce donc là le navire-école de l'Armada de Mexico ? Mais oui ! Il paraît que les Mexicains, à juste titre très fiers de leur navire, l'ont surnommé « Ambassadeur et Chevalier des mers ». L'Ambassadeur se montre effectivement digne de sa mission : partout où il fait escale, la séduction est immédiate. Et le Chevalier ne paraît pas en reste, si l'on en juge d'après le livre de bord du navire.

Après un quart de siècle au service de la Marine mexicaine, le *Cuauhtémoc* totalisait 2 460 jours de mer – soit presque 100 jours de mer par an – au cours desquels il avait

LA TRADITION DU GRAND PAVOIS Les jours de fête – et les escales de la Tall Ships race ainsi que les rassemblements de vieux gréements en font partie –, tous les navires, du plus grand au plus petit, arborent le grand pavois. Ils mettent donc bout à bout tous les pavillons du bord et les hissent de l'étrave du bateau à son couronnement arrière en passant par la ou les tête(s) de mât. Il n'existe pas d'ordre officiel pour l'emplacement des pavillons, et les origines de cette tradition ne sont pas connues. On dit qu'elle remonterait aux croisades, à l'époque où des chevaliers embarqués vers la Terre sainte auraient pris l'habitude de déployer ainsi leurs étendards pour célébrer leur arrivée et se faire reconnaître de leurs compagnons.



couvert 425 000 milles – près de vingt fois la circonférence de la Terre ! Le tour du monde avait d'ailleurs figuré à son programme, lui faisant parcourir 26 000 milles nautiques en 180 jours. Le *Cuauhtémoc* figure parmi les rares grands voiliers-écoles à avoir franchi le redoutable cap Horn. Nul ne peut donc douter que ce superbe trois-mâts barque soit digne du héros national mexicain qui lui a donné son nom. Cuauhtémoc fut en effet le dernier empereur aztèque (1502-1525), son nom signifiant « l'Aigle qui tombe ». C'est lui qui mena une lutte désespérée contre Hernán Cortés le conquistador, pour empêcher sa nation de tomber sous la domination espagnole, et mourut sous la torture en refusant de livrer aux envahisseurs le lieu où était caché le trésor aztèque.

GRIMPER DANS LE GRÉEMENT : DES PIEDS ET DES MAINS... Les enfléchures sont les échelons fixés entre les haubans afin de permettre l'ascension du gréement. Et la première chose qu'apprend le gabier néophyte est qu'il faut toujours se tenir par les mains aux haubans, jamais aux enfléchures, car ces dernières peuvent casser. Si la rupture se fait sous le pied, on tombera jusqu'à l'enfléchure en dessous, ce qui n'est pas grave ; mais si elle survient quand on la saisit de la main, on a toutes chances d'être déséquilibré et de chuter à la mer ou sur le pont, ce qui ne vaut guère mieux.

EARL OF PEMBROKE

La carrière cinématographique d'un caboteur scandinave

Gréement trois-mâts barque | pays Royaume-Uni | port d'attache Bristol | lancement 1948 | longueur 44 m / 47 m | largeur 7,20 m | équipage professionnel, embarquement de stagiaires pour les courses et rassemblements de grands voiliers | armateur Square Sail Services Ltd | Coordonnées Charleston Harbor, St. Austell PL23 3NJ, Cornouailles, Royaume-Uni. | courriel info@square-sail.com | http://www.square-sail.com/



LES PASSIONNÉS D'HISTOIRE DE LA NAVIGATION connaissent bien ce nom : *Earl of Pembroke* était le nom du navire que James Cook arma pour son premier voyage, le rebaptisant *Endeavour*. Mais cet *Earl of Pembroke* a ses origines en Suède, où il fut lancé sous le nom d'*Orion*. Cette

COQUES EN BOIS ET COQUES EN ACIER Avec ses 44 mètres de longueur à la coque, *Orion* était déjà un joli petit navire. Car au-delà d'un certain tonnage, il devient difficile de construire une coque en bois rigide. Pour un voilier, c'est un problème grave, toute déformation de la coque entraînant des voies d'eau et un affaissement du gréement. Le plus grand voilier construit en bordé sur membrures fut le *Great Republic*, lancé en 1853, qui atteignait 99 m de long. Mais ce clipper resta une exception. Si c'est à partir de 1880 seulement qu'on lança des grands voiliers entièrement métalliques, il y eut entre-temps une étape intermédiaire : seules la quille et les membrures étaient métalliques, la coque restant bordée en bois. Le clipper *Cutty Sark* (voir p. 00) fut construit de la sorte. Qu'une coque métallique soit plus rigide qu'une coque en bois ne surprend personne ; mais il paraît plus étonnant qu'elle soit aussi plus légère. On a établi que sur le déplacement total d'un navire en charge, une coque en bois représentait 50 % de ce déplacement, et une coque en métal 18 %. Conclusion : à déplacement égal, une coque en métal a une capacité de charge de 32 % supérieure à celle d'une coque en bois !

valse des noms n'a d'ailleurs rien d'étonnant si l'on songe que son armateur, la société britannique Square Sail Ltd, s'est spécialisé dans la fourniture de navires anciens comme décors pour le tournage de films. On l'a par exemple vu, déguisé en frégate du XVIII^e siècle, « donner la réplique » au *Grand Turk* – alias *HMS Indefatigable* – dans les aventures de *Hornblower* (voir p. 00).

Mais il suffit de voir cette coque à l'échouage pour reconnaître dans sa carène les rondeurs typiques des *Baltic traders*, les caboteurs de la Baltique qui naviguèrent à la voile entre Suède, Danemark et Finlande longtemps après la Seconde Guerre mondiale. Ces coques, construites en bois, gréées en trois-mâts goélette ou en goélette à trois mâts et hunier, étaient généralement motorisées et connurent pour la plupart de belles carrières. Ainsi, *Earl of Pembroke* – qui s'appelait alors *Orion* – a été lancé en 1948 dans un chantier de Pukavik, sur la côte sud de la Suède. Après vingt-six ans



passés à transporter du bois d'œuvre entre Suède et Danemark, en 1974, la goélette fut désarmée à Thisted, petit port de la péninsule du Jutland.

En 1979, elle fut remarquée la société Square Sail qui s'en porta acquéreur et la convoya en Angleterre, mais les travaux de transformation ne commencèrent qu'en 1985. Et c'est en 1994 seulement que le navire reprit du service sous la forme d'un petit vaisseau du XVIII^e siècle, crédible pour tourner *L'Île au Trésor*, *Hornblower* et autres films d'aventures maritimes.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

EUROPA

Un ancien bateau-phare en Antarctique

Gréement trois-mâts barque | **pays** Pays-Bas | **port d'attache** Scheveningen | **lancement** 1911 / 1994 |
longueur 48,60 m / 55,10 m | **largeur** 7,45 m | **équipage** équipiers payants encadrés par un équipage professionnel. |
armateur Bark Europa B.V. | **Coordonnées** Rederij Bark Europa B.V. PO box 23183, 3001 KD, Rotterdam, Pays-Bas |
courriel info@barkeuropa.com | <http://www.barkeuropa.com/>



Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

DOUBLE PAGE SUIVANTE

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche.

AUCUN AUTRE VOILIER AU MONDE n'a connu une vie aussi mouvementée que celle de l'actuel trois-mâts barque *Europa*. À l'origine fut le *Senator Brockes*, lancé en 1911 aux chantiers Stulcken de Hambourg comme navire-école pour la marine marchande allemande. Mais il ne navigua pas bien longtemps et se trouva gréé d'une lanterne pour servir de bateau-phare devant l'estuaire de l'Elbe. Jusqu'en 1914, le *Senator Brockes* ne fut plus connu que sous le nom d'*Elbe 4*, le chiffre indiquant la position où il était mouillé.

Mais qu'est-ce donc qu'un bateau-phare ? Jusqu'à ce que les bouées de balisage se modernisent et surtout que les instruments de navigation radioélectriques s'imposent sur tous les bateaux, il existait des zones dangereuses extrêmement difficiles à signaler aux navigateurs : les hauts-fonds sablonneux situés au large. Par définition, ce type de fonds est mouvant, évoluant au rythme de la houle formée par le mauvais temps et des courants de marée. Sur ces fonds mous, impossible de construire un phare. Mouiller une bouée reste possible, mais pour qu'elle soit visible de loin le jour, il faut qu'elle soit de grande taille. De très grande taille. Ainsi est venue l'idée de faire tenir au mouillage un véritable bateau pouvant dès lors porter un petit phare. C'est en mer du Nord que le plus de bateaux-phares ont été mis en service, sur les côtes anglaises aussi bien que du côté continental. À l'embouchure de la Weser et de l'Elbe, notamment.

Peut-être parce que les bateaux-phares furent éteints pendant la Première Guerre mondiale, le *Senator Brockes* fut retiré du service et servit de station pour les pilotes – les officiers de marine chargés de prendre en charge les navires pour les faire entrer dans les ports – entre 1916 et 1918. Le fait est qu'en 1918, il reprit ses fonctions de bateau-phare comme *Elbe 3*, et ce jusqu'en 1936. On sait que pendant la Seconde Guerre, il servit en Baltique à la Kriegsmarine, avant de retrouver les clapots de l'Elbe à l'armistice, comme *Elbe 2* cette fois. Une affectation qu'il garda jusqu'à sa réforme, en 1980.



L'ancien *Senator Brockes* aurait alors dû être livré aux ferrailleurs, mais c'est un autre destin qui l'attendait. Malgré ses 70 ans, la coque fut jugée en assez bon état pour prendre du service... à la voile. Il fallait y croire mais les Néerlandais qui se passionnèrent pour elle firent du bon travail. Les travaux durèrent huit ans, de 1986 à 1994 : l'idée était d'aménager le navire pour permettre l'embarquement de passagers payants, des passagers qui seraient motivés par l'envie de naviguer sur un véritable grand voilier. Ainsi est né le trois-mâts barque *Europa*, aujourd'hui le plus esthétique sans doute des bateaux-phares transformés en voilier.

Le moins que l'on puisse dire est que l'*Europa* est un fameux bourlingueur, et que les eaux qu'il fréquente témoignent de l'audace de son équipage permanent ainsi que de son armateur. D'abord, après des croisières d'essai et de mise au point sur les côtes de la mer du Nord et de la Manche, l'*Europa* a participé à divers rassemblements de vieux gréements et courses de grands voiliers : Sail Bremerhaven en 1995 ; Cutty Sark (Course des Grands Voiliers) en 1996 ; Kieler Woche en mer du Nord en 1998, et Hanse Sail à Rostock en 1998 et 1999. En 2000, le trois-mâts participa à la Tall Ships Race, puis appareilla pour l'Atlantique Sud, passa dans le Pacifique, remonta la côte américaine jusqu'en Californie puis revint en Europe par le cap Horn puis l'Antarctique. Son programme lui permit de faire escale à Saint-Malo à l'occasion du dernier congrès de l'Association internationale des Cap-Horniers. En effet, faute de survivants, l'association avait décidé de s'autodissoudre. Et pour leur dire adieu, le tout dernier trois-mâts à avoir franchi le cap Horn avait fait le déplacement. Et depuis, l'*Europa* est reparti en Antarctique !

AUTRES BATEAUX-FEUX TRANSFORMÉS

EN GRANDS VOILIERS Les bateaux-feux lancés par les chantiers allemands montrent une belle qualité de construction puisque plusieurs d'entre eux ont été transformés en grands voiliers. Le plus connu est sans aucun doute le trois-mâts barque *Alexander Von Humboldt*, que sa voilure de couleur vert pomme permet d'identifier de loin : mis en service en 1906, il prit sa retraite en 1986 pour recommencer très vite après une vie de grand voilier-école. Deux trois-mâts goélettes aujourd'hui armés en charter ont connu le même destin : *Atlantis* qui fut un bateau-feu entre 1905 et 1985, et *Amorina*, de 1934 à 1981.



KASKELOT

Une longue carrière entre les îles Féroé et le Groenland

Gréement trois-mâts barque | **pays** Royaume-Uni | **port d'attache** Bristol | **lancement** 1948 / 1984 |
longueur 38,40 m / 46,50 m | **largeur** 7,60 m | **équipage** professionnel, embarquement de stagiaires pour les courses et rassemblements de grands voiliers | **armateur** Square Sail Services Ltd | **Coordonnées** Charleston Harbor, St. Austell, PL23 3NJ, Cornouailles, Royaume-Uni |
courriel info@square-sail.com | <http://www.square-sail.com/>



SQUARE SAIL SERVICE : UN ARMATEUR

ORIGINAL Cet armement spécialisé dans les gréements carrés est basé dans le port miniature de Charlestown, en Cornouailles anglaise. Ce bassin maintenu à flot par une écluse avait été construit pour l'exportation du kaolin. Aujourd'hui, ses quais eux-mêmes servent de décor pour le tournage de films. Outre *Earl of Pembroke* et *Kaskelot*, Square Sail arme aussi le brick *Phoenix*, dont la vie passée ne manque pas non plus de piment. Il fut en effet construit en 1929 au Danemark pour servir de mission évangélique (ainsi que d'assistance médicale) sur les zones de pêche. Baptisé *Anna*, il était alors gréé en goélette. Après la guerre, il fut armé en cargo mais subit un incendie. Racheté par un particulier, il fut doté d'un gréement de brick-goélette, avant de rejoindre l'armement Square Sail, en 1988. Il fut d'abord déguisé en *Santa Maria*, la caravelle de Christophe Colomb. Mais dans les années 1990, devant la demande des producteurs de cinéma en quête de navires à gréement carré, le navire fut gréé en brick des années 1750 et définitivement baptisé *Phoenix of Dell Quay*.

pour des raisons tant humaines et sociales que commerciales, maintenait un strict monopole des relations avec les populations eskimos. Jusqu'en 1960, c'était un caboteur à moteur doté d'une voilure auxiliaire de ketch. Sous le nom de *Anne-Marie Grenius*, sa principale activité consistait

COMME *EARL OF PEMBROKE* (voir p. 00), *Kaskelot* « cachalot », en danois appartient à l'armement anglais Square Sail qui les loue pour le tournage de films ou des opérations de communication, quand ils ne participent pas à des courses ou rassemblements de grands voiliers avec des passagers payants. Avant de jouer les aventuriers sous l'œil des caméras, le trois-mâts a été un authentique baroudeur des mers arctiques. À lui tout seul, il a essuyé plus de coups de vent que les flottes entières de caboteurs qui naviguaient dans des mers plus méridionales.

Sa belle coque de 40 m fait de *Kaskelot* un des plus grands voiliers en bois encore à flot. Car le navire n'est pas très vieux : il fut construit en 1948 au Danemark par le célèbre chantier Ring Andersen à Svenborg, pour le compte de la Compagnie royale de commerce du Groenland. Rappelons en effet que le Groenland fut colonisé par le Danemark qui,



Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



à livrer des matériaux de construction sur la côte orientale du Groenland. Plus d'une fois donc, il eut à déjouer les pièges de la banquise ; aussi est-il amusant de songer que vingt ans plus tard quand Square Sail le regréa, ce fut pour tenir le rôle du *Terra Nova* de Robert Falcon Scott (mort en revenant du Pôle Sud, en 1912), dans un film consacré à Ernest Shackleton, un des héros de l'exploration de l'Antarctique. Ce tournage le reconduisit d'ailleurs dans les eaux groenlandaises...

Dans les années 1960, *Kaskelot* cessa ses traversées entre l'Europe et le Groenland et fut cédé à un armateur des îles Féroé, qui l'utilisa comme navire de soutien logistique à plusieurs pêcheries. Et c'est en 1981 que Square Sail en fit l'acquisition. Regréé en trois-mâts barque, il a depuis tourné dans un certain nombre de films et séries télévisées britanniques. Les spécialistes noteront qu'il est doté de huniers volants et de perroquets simples, tandis qu'il ne porte pas de cacatois. Il pourrait donc paraître sous-voilé, mais en réalité, faute de transporter les lourdes cargaisons pour lesquelles il fut conçu, le *Kaskelot* ne pourrait pas porter plus de toile. En tout cas, sa silhouette reste particulièrement élégante.

LE VIREMENT DE BORD SUR UN GRAND VOILIER

Cette manœuvre consiste à faire évoluer le bateau d'un côté à l'autre de la direction du vent ; elle lui permet de louvoyer, c'est-à-dire de faire route contre le vent. Le virement de bord est toujours délicat car, pendant que le voilier se trouve dans l'axe du vent, il n'est plus propulsé : s'il ne dispose pas d'assez d'élan, il s'arrête et part à reculons. Afin de mettre toutes les chances de son côté, une synchronisation parfaite de la manœuvre de chacun des phares (ensemble des voiles se trouvant sur un mât donné) s'impose. En cas d'échec, la sanction est dure puisque le navire, qui se trouve immobilisé face au vent, se met à dériver et perd très vite le gain de route qu'il a mis des heures à accumuler. Un grand voilier du type trois-mâts barque a besoin de 20 à 30 minutes pour virer de bord, depuis le moment où il laisse porter au bon plein afin de prendre de l'élan, et celui où, sur l'autre amure, il finit de reprendre le réglage des écoutes et des bras.

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

SIMON BOLIVAR

Un grand trois-mâts pour la marine du Venezuela

Gréement trois-mâts barque | **pays** Venezuela | **port d'attache** La Guaira | **lancement** 1979 |
longueur 70 m / 82,40 m | **largeur** 10,60 m | **équipage** marine militaire | **armateur** marine de guerre du Venezuela |
[http // www.venezuelanautica.com](http://www.venezuelanautica.com)



LES AUTRES NAVIRES-ÉCOLES SUD-AMÉRICAINS

Les marines sud-américaines sont très attachées aux grands voiliers-écoles puisque, comme le *Simon Bolivar*, le *Cuauhtémoc* (Mexique, 1982), le *Gloria* (Colombie, 1967) et le *Guayas* (Équateur, 1976) ont été construits à partir des mêmes plans par les chantiers Celaya, à Bilbao. À ces quatre trois-mâts barque s'ajoutent le quatre-mâts goélette *Esmeralda* (Chili, 1953), lui aussi construit en Espagne, et le trois-mâts carré *Libertad* (Argentine, 1956), construit quant à lui en Argentine. Dernier en date, le Brésil, qui posséda le *Sagres* aujourd'hui portugais, a fait construire le trois-mâts carré *Cisne Branco* en 1999 par le chantier néerlandais Damen Oranjewerf, à qui l'on doit aussi le fameux *Stad Amsterdam* (voir p. 00).

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

LES MARINES NATIONALES SUD-AMÉRICAINES ont assez tardivement pris conscience de l'utilité de posséder un grand voilier comme navire-école. Elles ne sont pas les seules : les États-Unis ont découvert l'intérêt de ce type de bâtiment pendant la Seconde Guerre mondiale seulement ! L'ouverture des hostilités ayant surpris le grand voilier-école danois *Danmark* en Amérique, ce dernier se mit à la disposition de l'US Navy lorsque les États-Unis entrèrent en guerre à leur tour. Les instructeurs constatèrent alors que les manœuvres conduites à bras d'hommes mettaient tout le monde ensemble sur le pont et permettaient de juger plus facilement les individus. C'est pour cela qu'en 1945, les États-Unis saisirent le *Horst Wessel* allemand pour en faire le fameux *Eagle* aujourd'hui armé par les Coast Guards.

En s'adressant aux Constructions navales Celaya, l'Armada de Venezuela a fait un choix judicieux car les trois-mâts précédemment lancés par ce chantier faisaient déjà merveille en Colombie et en Équateur. Et en le baptisant *Simon Bolivar*, la marine a placé ses cadets sous un parrainage historique exigeant. Rappelons que le grand héros national sud-américain (1783-1830) a libéré le Venezuela, la Colombie, le Panamá et l'Équateur de la domination coloniale espagnole.

Après près de trente ans de navigation, le trois-mâts barque a créé une véritable tradition marine autour des nombreuses promotions d'élèves officiers qui se sont déjà succédé à bord. Le navire effectue en effet une grande croisière par an. Parmi les plus notables figurent la course des grands voiliers de 1984 entre Puerto Rico, les Bermudes, Halifax et Québec ; Sail Amsterdam en 1984 ; un voyage à New York en 1986 ; un tour du monde en 1987-1988 ; la grande parade des voiliers à Sydney et la Columbus Race, course transatlantique disputée entre Cadix et New York en 1992.



STATSRAAD LEHMKUHL

Le plus grand des navires-écoles norvégiens

Gréement trois-mâts barque | **pays** Norvège | **port d'attache** Bergen | **lancement** 1914 | **longueur** 87,50 m / 98 m | **largeur** 12,60 m | **équipage** diverses écoles de navigation et clubs nautiques encadrés par un équipage fixe | **armateur** Statsraad Lehmkuhl Foundation | **adresse et/ou site internet** Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl, Bradbenken – N-5003, Bergen, Norvège. | **courriel** lehmkuhl@lehmkuhl.no | <http://www.lehmkuhl.no/>



LE PLUS GRAND NAVIRE-ÉCOLE... parce qu'en effet, la Norvège arme trois grands voiliers ; au *Statsraad Lehmkuhl* s'ajoutant le *Christian Radich* (voir p. 00) et le *Sørlandet* (voir p. 00). Si on considère que de son côté le Danemark s'enorgueillit du *Danmark* et du *Georg Stage II*, l'idée s'impose que les descendants des Vikings entretiennent scrupuleusement la culture maritime léguée par leurs ancêtres.

L'histoire du *Statsraad Lehmkuhl* commence en Allemagne en 1914, avec le lancement d'un voilier-école destiné à embarquer 240 cadets. Gréé en trois-mâts barque, le *Grossherzog Friedrich August* est à l'époque considéré comme le plus beau navire-école à flot. Mais il n'aura pas le temps de former beaucoup de marins allemands car la guerre survient, consignait le navire au port. Et quand l'armistice est signé en 1918, il se passe peu de temps avant qu'il ne soit saisi par la marine anglaise qui... ne sait qu'en faire. En définitive, le gouvernement de Sa Gracieuse Majesté se débarrasse de sa prise en l'attribuant à l'armement Couil & Sons, de Newcastle upon Tyne. À l'époque, cependant, les armateurs britanniques étaient moins intéressés que jamais par des grands voiliers. Et particulièrement celui-ci dont les vastes entreponts éclairés par des dizaines de hublots ne convenaient absolument pas au transport de marchandises ! Couil & Sons chercha donc un acquéreur, et c'est un armateur norvégien qui se présenta : la Compagnie des vapeurs de Bergen. Qu'allait-elle faire d'un pareil bâtiment ? Le confier à l'Association des navires-écoles norvégiens !

En 1922, quand le trois-mâts se glissa dans le fjord de Bergen, la marine norvégienne disposa donc d'un grand voilier non seulement en parfait état (en huit ans, il avait à peine navigué) et idéalement aménagé à cet usage. Il reçut le nom de *Statsraad Lehmkuhl* et accomplit croisière sur croisière jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. En 1940, l'armée allemande ayant envahi la Norvège,

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.



LA NORVÈGE, NATION JEUNE ET MARITIME

Au lendemain de la Première Guerre mondiale quand elle arme le *Statsraad Lehmkuhl*, la Norvège est un pays tout jeune puisqu'elle s'est affranchie de la Suède en 1905. C'est un pays dynamique dont les marins et explorateurs ont accompli des découvertes capitales : première expédition dans la banquise Arctique, menée par Nansen à bord du *Fram* (1893-1896) ; découverte du Passage du Nord-Ouest par Roald Amundsen à bord du cotre *Gjoa* (la liaison entre les océans Atlantique et Pacifique par le nord du continent américain, en 1903-1906) ; découverte du Pôle Sud par le même Amundsen, déposé par le *Fram* (1911-1912). La jeune Norvège a vite atteint une certaine prospérité en développant une importante marine marchande, et en adoptant une politique internationale de neutralité. À ce titre, quand survient la guerre, elle assure de nombreux transports pour le compte des belligérants : si ces frets lui rapportent d'énormes profits dans un premier temps, arrive le moment où l'Allemagne décide de couler les navires neutres dont les cargaisons sont destinées au camp allié. En peu de temps, la flotte marchande norvégienne est décimée...

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche. Les quatre-mâts carrés – rares – portaient sur leur artimon le même étagement de voiles que sur leurs autres mâts.

DOUBLE PAGE SUIVANTE

Le gréement de quatre-mâts barque De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand-mât, le grand-mât arrière et l'artimon. Caractéristique du gréement en barque, le mât d'artimon porte une voile aurique surmontée d'un flèche.

elle s'empara du grand voilier et le rebaptisa *Westwärts*. Mais il ne servit que de ponton ! Il est remarquable qu'à la Libération, alors que la Norvège devait faire face à d'énormes difficultés pour remettre le pays sur pied, elle plaça parmi les priorités la remise en état de ses navires-écoles. L'Allemagne, d'ailleurs, fit de même ; ces pays avaient bien compris que la formation de la jeunesse est la clé de l'avenir ! Dès 1952, le trois-mâts rendit visite aux États-Unis, et participa ensuite aux courses de grands voiliers jusqu'aux années 1960.

Le navire commença alors à souffrir de son âge, tandis que son important tonnage amenait ses coûts d'entretien à des sommes déraisonnables. Comparativement, parce qu'ils étaient plus petits, le *Christian Radich* et le *Sorlandet* exigeaient des budgets bien moins importants pour une utilité tout à fait comparable. C'est pourquoi, en 1967, le *Statsraad Lehmkuhl* fut mis en vente. La nouvelle de son départ de Norvège provoqua une telle émotion dans le pays que le

navire fut acheté in extremis par un certain Hilmand Restaur, qui avait édifié une belle fortune dans l'affrètement maritime. À l'époque, la flotte marchande norvégienne se classait parmi les premières du monde... Dix ans plus tard, il confia le navire à une fondation spécialement créée dans le but suivant : « Entretien et conserver le navire à l'intention des générations futures, et lui trouver un emploi en accord avec ses traditions, y compris la formation maritime. »

Dans le respect de cette charte, le *Statsraad Lehmkuhl* est géré avec finesse, de telle sorte que le navire participe à des rassemblements de grands voiliers, embarque de simples passagers à la journée, et aussi des stagiaires désireux de retrouver l'esprit de la voile au plus noble sens du terme. Comme on peut le lire dans la documentation adressée à ceux qui veulent embarquer au titre d'équipiers payants : « Vous embarquez en tant que marin désireux d'apprendre le métier, ce qui signifie que vous partagerez la vie du bord, très active, avec des marins professionnels : vous serez chargé d'assurer la veille au bossoir, de tenir la barre, d'aider à la cuisine... Vous vivrez les traditions de la marine, en particulier dans les manœuvres sous voile, et vous découvrirez qu'il n'existe rien de plus excitant au monde que de monter dans le gréement pour serrer les voiles ou les larguer. À ce propos, n'oubliez pas qu'à bord, rien n'est fait que de manière totalement volontaire. Et qu'au bout de toutes ces activités, vous trouverez peut-être un moment pour une leçon de matelotage ou une chanson de mer. Bien sûr, vous serez logé(e) dans l'entrepont, où vous dormirez dans un hamac, ainsi que cela se fait depuis toujours. Et puis à bord, vous rencontrerez des gens de tous pays, de toutes origines. En leur compagnie, vous découvrirez cette chose étrange qui est qu'au large, la seule chose qui importe est la camaraderie. Mais cela ne s'explique pas. Il faut l'avoir vécu pour le comprendre. » C'est tout l'esprit des grands voiliers qui est décrit là !



