



LES
TROIS-
MÂTS
CARRÉ

Avec les trois-mâts barque, on a vu que la conception de ce type de gréement avait été dictée par le souci de simplifier les manœuvres. Outre le choix entre le gréement de « barque » et de « tout carré », il existait une nuance dans la répartition des voiles carrées. Sur la plupart des navires qu'on peut voir aujourd'hui, chaque mât porte cinq voiles. Mais certains voiliers, à surface de voile équivalente, en portaient six. On parlait dans le premier cas de gréement à huniers pleins, et dans l'autre de huniers volants : en fractionnant ainsi la voilure, on manœuvrait des surfaces moins importantes.

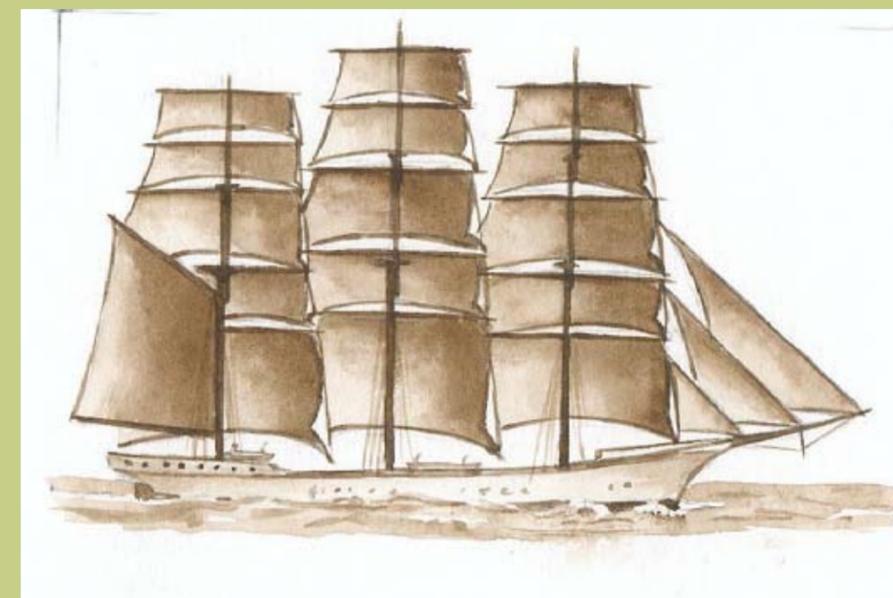
Le choix de gréer le mât d'artimon de voiles auriques avait donc été dicté par un souci de simplifier les manœuvres. Mais en termes de potentiel de vitesse, cela se payait. À tailles de coques égales, un trois-mât gréé en carré porte une surface de voilure plus importante que s'il était gréé en barque. Par exemple, parmi les navires présentés dans cet ouvrage, deux trois-mâts portent la même superficie de voiles : 2 200 m². L'un est gréé en barque : le *Statsraad Lehmkuhl* dont la longueur hors-tout atteint 98 m. L'autre est gréé en carré : le *Stad Amsterdam*, avec une longueur hors-tout de 78 m seulement, soit 20 m de moins !

Il faut toutefois pondérer le jugement dans la mesure où la différence des superficies de voile ne joue pas de la même manière à toutes les allures. Quand un grand voilier navigue entre le grand largue et le vent arrière, ses voiles se masquent entre elles, de telle sorte qu'il n'y a plus alors de différence entre la surface de voilure réellement efficace d'un gréement « barque » et d'un gréement « tout carré ». En revanche, dès que ces deux types de voiliers remontent dans le vent pour naviguer à des allures de largue, le trois-mâts carré montre incontestablement sa supériorité.

On comprend pourquoi les jeunes officiers grands torcheurs de toile ne juraient que par ce gréement. Leur enthousiasme n'était d'ailleurs pas motivé par le seul plaisir de faire belle voile : les armateurs payaient des primes généreuses pour récompenser les traversées rapides ! En fait, le gréement carré fut principalement celui des navires de commerce pour qui la vitesse était une qualité indispensable : les clippers. La vitesse pouvait même devenir une question de vie ou de mort quand leurs capitaines pratiquaient le trafic d'opium sur les côtes de Chine ! Mais l'exemple le plus célèbre reste celui du thé, à l'époque où l'Angleterre était si friande du thé frais de Chine que chaque année après la récolte, les premières cargaisons déchargées sur les quais de Londres

atteignaient des prix astronomiques. C'est pourquoi les traversées devenaient d'authentiques courses océaniques, menées par des voiliers spécialement conçus à cet usage. L'exemple le plus célèbre en est le *Cutty Sark*, lancé en 1869 et aujourd'hui visible en cale sèche à Greenwich (près de Londres). Pour 58 m de coque seulement, ce trois-mâts carré établissait jusqu'à 3 000 m² de voilure. Il lui est arrivé de parcourir 2 180 milles en six jours, soit une moyenne de 15 nœuds, et il dépassait régulièrement 17 nœuds : il faudra longtemps avant que des cargos à vapeur soient capables de pareilles performances !

En pratique, c'est le gréement de trois-mâts barque qui s'imposa à la majorité des navires de commerce. En revanche, on le trouva beaucoup sur les voiliers conçus dès l'origine comme navires-écoles, ainsi les norvégiens *Christian Radich* (voir p. 00) et *Sorlandet* (voir p. 00), et les dernières unités lancées par les chantiers polonais de Gdansk, comme *Dar Młodzieży* (voir p. 00) et *Khersones* (voir p. 00).



Le gréement de trois-mâts carré De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, le grand mât et l'artimon. Chacun des trois mâts porte le même étagement de voiles carrées, l'artimon recevant de plus une brigantine.

CHRISTIAN RADICH

La conception norvégienne du navire-école

Gréement trois-mâts carré | **pays** Norvège | **port d'attache** Oslo | **lancement** 1937 | **longueur** 62,50 m / 72,50 m | **largeur** 9,80 m | **équipage** navire-école | **armateur** Fondation Christian Radich | **coordonnées** Stiftelsen Skoleskipet Christian Radich, Skur 32, Akershusstranda, 0150, Oslo, Norvège | **courriel** postmaster@radich.no | <http://www.radich.no/>



LANCÉ EN 1937 PAR LE CHANTIER NAVAL Framnæs Mekaniske Verksted de Sandefjord (sortie du fjord d'Oslo), le *Christian Radich* était la version norvégienne des grands voiliers-écoles lancés à la même époque par l'Allemagne. Son armateur était une association créée pour gérer l'héritage transmis en 1916 par un riche homme d'affaires : Christian Radich, dont le navire adopta le nom. Destiné à former des élèves officiers de marine marchande, il était conçu pour embarquer 88 cadets (c'est-à-dire presque trois fois moins que le *Statsraad Lehmkuhl*, voir p. 00). Une particularité de ce navire est qu'il fut doté, dès l'origine, d'un moteur. Ce choix était d'abord dicté par la sécurité : naviguant dans des parages parcourus par de violents courants de marée et où les calmes sont

aussi fréquents que les tempêtes, il paraissait absurde de faire courir des risques au navire. L'usage du moteur avait aussi la vertu d'économiser les coûts de remorquage dans les ports !

Une de ses premières croisières conduisit le *Christian Radich* à New York, pour l'Exposition mondiale de 1939. Le trois-mâts carré norvégien s'y trouva en compagnie du danois *Danmark* pour représenter dignement la Scandinavie. Mais survint la déclaration de guerre. Malgré le risque de se faire couler par un sous-marin allemand, le *Christian Radich* traversa l'Atlantique pour retrouver son port d'attache, tandis que le *Danmark* demeurait dans les eaux américaines (voir p. 00). Il se trouvait à Horten, dans le fjord d'Oslo, lorsque la Wehrmacht envahit la Norvège. Le *Christian Radich* fut alors

UN FILM HALLUCINANT ! Produit par Louis de Rochemont et sorti à l'écran en 1958, *Windjammer* est un documentaire romancé à l'américaine, qui décrit la traversée du trois-mâts *Christian Radich* d'Oslo à New York en passant par les Caraïbes. Comme la réalité dépasse souvent la fiction, l'équipe embarquée pour le tournage rencontra des situations exceptionnelles, comme un coup de vent dans le golfe de Gascogne, puis la rencontre du quatre-mâts barque *Pamir*, qui allait faire naufrage quelque temps plus tard ! Mais le plus extraordinaire réside dans le procédé de tournage, avec des images filmées en Cinérama, un procédé qui donne aux spectateurs une impression de perspective proche du 3 D aujourd'hui bien connu. La prise de son n'était pas en reste avec un enregistrement stéréophonique et la participation inopinée de Pablo Casals ainsi que d'Arthur Fiedler.

saisi afin de servir de dépôt pour les équipages de sous-marins à l'escale. En 1945, il se trouvait dans le port de Flensburg (Allemagne, sur la mer Baltique) qui subit de rudes bombardements : le trois-mâts fut coulé et chavira dans le port.

Quelques mois après l'armistice, le *Christian Radich* fut renfloué et remorqué jusqu'au chantier qui l'avait vu naître. Dès 1947, il assura à nouveau la formation de cadets pour la marine marchande, et en 1958, il acquit une certaine notoriété avec le tournage du film *Windjammer* qui constitua une première dans l'histoire du cinéma. En tant que navire-école, le trois-mâts sillonna l'Atlantique à de nombreuses reprises, faisant escale à New York en 1956, 1964, 1976, 1986. Il a beaucoup fréquenté aussi les Caraïbes et la côte Est des États-Unis.

À partir de 1980, le mode de fonctionnement du *Christian Radich* a évolué puisque, après une refonte générale qui l'a maintenu trois ans en chantier, il a élargi ses activités. Au lieu d'être réservé aux cadets de la marine marchande, il est proposé pour de courtes navigations en charter et aux équipiers payants désireux d'embarquer pour une course ou un rassemblement de vieux gréements.

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.



DAR MŁODZIEZY

Le fabuleux « Don de la jeunesse »...

Gréement trois-mâts carré | **pays** Pologne | **port d'attache** Gdynia | **lancement** 1981 | **longueur** 94,80 m / 108,80 m | **largeur** 14 m | **équipage** cadets de la marine marchande | **armateur** école de la marine marchande de Gdynia | **Coordonnées** Gdynia Maritime Academy, Biuro Współpracy Zagranic – Ul. Morska 81-87, 81-255, Gdynia, Pologne | **courriel** intercol@wsm.gdynia.pl | <http://www.dar-młodziezy.de/>



SES NAVIRES-ÉCOLES AFFICHENT LA RECONNAISSANCE du peuple polonais. *Dar Młodzieży* se traduit par « Don de la jeunesse », et ce nom a été donné au grand voilier parce qu'il a été en grande partie financé par des quêtes effectuées par les enfants de Pologne. Ce navire prit la relève du vieux *Dar Pomorza*, le « Don de la Poméranie » qui n'était autre que le *Prinzess Eitel Friedrich*, ce navire-école allemand passé à la France en 1918 au titre des dommages de guerre et qui, après avoir été rebaptisé *Colbert*, avait été oublié jusqu'à ce que la Pologne l'acquière et lui fasse vivre une magnifique carrière !

Le *Dar Młodzieży* s'est montré digne de son prédécesseur, ainsi qu'en témoigne son journal de bord. En 1982 il participe à la course Falmouth-Lisbonne. En 1983-1984, il part au Japon pour un rassemblement mondial de grands voiliers, l'Osaka World Sail ; cette croisière lui permet de

prendre partie à une course entre les Bermudes et Halifax ! En 1986, il participe en voisin à Sail Bremerhaven. Mais en 1987-1988, la célébration du bicentenaire de l'Australie lui permet de faire un tour du monde avec passage du cap Horn. En 1992 il ne manque pas la Columbus Race de Cadix à New York. En 1994 il dispute la Cutty Sark entre Weymouth, La Corogne, Porto et Saint-Malo. En 1997 il est de retour à Osaka, et ces dix dernières années cumulent autant de navigations que les précédentes. Armé pour la formation du personnel de la marine marchande polonaise, le *Dar Młodzieży* embarque 150 cadets pour chacune de ses croisières, mais il accueille aussi des passagers payants civils, ce qui lui permet d'équilibrer ses budgets.

LA POLOGNE, CONSTRUCTEUR DE GRANDS

VOILIERS Le trois-mâts *Dar Młodzieży* appartient à une série de six grands voiliers lancés par les célèbres chantiers navals de Gdansk, et dessinés par un architecte naval spécialisé dans ce type de navires : le Polonais Zygmunt Choren. Les cinq autres navires actuellement à flot sont : *Drushba*, mis en service en 1987 pour l'école de la marine marchande d'Odessa, en Ukraine ; *Mir*, affecté en 1987 à l'école des ingénieurs de la marine de Saint-Petersbourg, en Russie ; *Khersones*, mis en service en 1988 à l'Institut technologique de la marine de Kertsch, en Ukraine ; *Nadeshda*, mis en service en 1990 à l'Académie maritime de Vladivostok (Russie) ; *Pallada*, en service depuis 1989 à l'Institut des pêches de Vladivostok (Russie).



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.

KHERSONES

La fierté de la flotte ukrainienne

Gréement trois-mâts carré | **pays** Ukraine | **port d'attache** Kertsch | **lancement** 1988 | **longueur** 94,20 m / 109,40 m | **largeur** 14 m |
équipage cadets et passagers payants | **armateur** Institut technologique de la marine ukrainienne | **coordonnées** Inmaris Perestroika Sailing,
Teilfeld 8, D-20459, Hambourg, Allemagne | **courriel** info@inmaris.de | <http://www.inmaris.de/>



À LA FIN DES ANNÉES 1980, les performances des grands voiliers construits par les chantiers polonais de Gdansk séduisirent la toute-puissante marine soviétique, qui n'hésita pas à lui passer commande de plusieurs navires (voir p. 00). Il est vrai que les voiliers dessinés par Zygmunt Choren présentent une carène remarquable, avec notamment des « sorties d'eau très tendues », comme disent les architectes navals pour désigner un arrière particulièrement fin : la longue voûte de ces voiliers évoque les yachts plus que les anciens cargos cap-horniers. Et le bouchain vif que dessine la poupe du navire affine encore la silhouette de la coque. Par ailleurs, qu'il s'agisse de leur gréement ou de leurs emménagements, ces unités ont manifestement tiré la quintessence de l'expérience accumulée par tous les navires-écoles lancés depuis les premiers allemands, danois et norvégiens.

Le *Khersones* fut donc mis en service au temps de l'URSS, qui l'affecta à la formation des cadets de la marine marchande. Ce fut son époque de gloire, avec notamment cette croisière de 1996-1997 qui le conduisit aux Canaries puis en mer des Caraïbes, avant de franchir le canal de Panamá pour redescendre le long du continent sud-américain jusqu'au cap Horn. Le « cap dur » fut franchi par des conditions de vent normales (force 7 à 8), mais une visibilité exceptionnellement bonne : il faut savoir que certains capitaines d'autrefois ont franchi le Horn à de nombreuses reprises, sans jamais l'avoir vu ! La date du 26 janvier 1997 marque ainsi l'heure de gloire du *Khersones*, qui allait connaître plus tard des années plus difficiles.

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.



CAP HORN : LE « CAP DUR » Les capitaines d'autrefois écrivaient le mot cap avec une majuscule lorsqu'ils évoquaient le Horn, Bonne-Espérance et Leeuwin. Les Trois Caps, comme ils disaient, sont les pointes méridionales de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Australie ; ils balisaient la route des navires qui faisaient le tour du monde sur les grandes routes maritimes commerciales de l'époque. Un grand voilier qui descend l'Atlantique pour franchir le cap Horn trouve, aux approches de la Patagonie, le régime de forts vents d'Ouest dominants qui caractérise les latitudes moyennes de l'hémisphère Sud. *Roaring Forties, Yelling Fifties, Screaming Sixties* disent les Anglais et les Américains : Quarantièmes rugissants, Cinquantièmes hurlants, Soixantièmes stridents... Ici, le vent souffle beaucoup plus fort que dans l'hémisphère Nord parce qu'il n'y a aucune terre pour le freiner. Sauf une : le cap Horn, qui se trouve à 56° de latitude alors que le cap de Bonne-Espérance est à 34° seulement. Ces vents puissants qui soufflent continuellement sur des étendues de mer immenses lèvent une mer si creuse qu'elle évoquerait un relief marin en perpétuelle mouvance. De plus, la permanence des vents de secteur Ouest provoque des courants de surface qui portent constamment vers l'Est. Vent, mer et courants se liguent donc pour empêcher les navires de franchir le cap Horn d'Est en Ouest. Ceci explique pourquoi fort peu de grands voiliers-écoles se sont aventurés au cap Horn, et quand ils l'ont fait, c'était pour le franchir du Pacifique vers l'Atlantique.

de la clientèle privée ont donc permis un entretien correct du navire, dont les emménagements ont aussi pu se rapprocher des standards occidentaux.

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.

De fait, avec l'éclatement du bloc soviétique, le grand voilier s'est trouvé en 1991 sous pavillon ukrainien, dépendant d'une école de Kertsch, port situé sur la mer Noire au bord du goulet qui donne accès à la mer d'Azov. Ne dépendant plus d'une puissante marine de guerre soucieuse d'afficher une belle image à l'étranger, il navigua moins et son entretien laissa pour le moins à désirer. Pour être juste, les grands voiliers sous pavillon russe tel le *Sedov* n'étaient pas mieux lotis à l'époque, et certains se souviennent des escales où les marins vendaient plus ou moins ouvertement casquettes, insignes et boutons d'uniformes afin d'améliorer un ordinaire d'autant plus pauvre qu'eux-mêmes n'avaient souvent plus touché leur solde depuis des mois.

Ces difficultés économiques ont d'ailleurs eu une incidence heureuse pour les passionnés de grands voiliers, puisque ces navires-écoles se sont ouverts aux passagers civils pour des coûts tout à fait raisonnables. Le *Khersones* fonctionne donc aujourd'hui avec un équipage permanent de 40 hommes encadrant 48 cadets ou 96 équipiers payants. Les apports financiers provenant



SØRLANDET

Pour l'honneur des couleurs norvégiennes...

Gréement trois-mâts carré | **pays** Norvège | **port d'attache** Kristiansand | **lancement** 1927 | **longueur** 56,80 m / 65 m | **largeur** 9,60 m |
équipage équipiers payants | **armateur** Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet | **coordonnées** Gravene 6, N-4610, Kristiansand, Norvège. | **courriel**
stiftelsen@fullriggeren-sorlandet.no | <http://www.fullriggeren-sorlandet.no/>



POUR DONNER UNE IDÉE DE CE QUE LA MER et la navigation représentent en Scandinavie : l'association qui gère le *Sørlandet* est une émanation du ministère de la Culture norvégien ! Et tous les ans, entre mai et septembre, l'élégant petit trois-mâts embarque des stagiaires désireux de connaître l'atmosphère si particulière de la navigation à bord d'un grand voilier. Il est vrai que la Norvège entretient autour de ses trois navires une image enthousiasmante à laquelle il paraît difficile de demeurer insensible !

Dans la mesure où le *Statsraad Lehmkuhl* est un navire étranger que la Norvège a récupéré, le *Sørlandet* est le plus ancien grand voilier norvégien. Il fut lancé en 1927, alors que son grand frère faisait merveille depuis déjà cinq ans pour la formation des cadets de la marine (voir p. 00). C'est la compagnie maritime Skjellbred qui décida de financer ce second navire-école. Elle en confia la construction à un chantier de Kristiansand, Høivolds Mek. Verksted, avec un cahier des charges spécifiant que le navire ne devait pas être équipé de moteur. Cette vision des choses n'est peut-être pas étrangère au fait que, dix ans plus tard, le *Christian Radich* sera, à l'inverse, doté d'un moteur ! Quant au nom *Sørlandet*, c'est celui qui désigne la région la plus méridionale de la Norvège, celle qui donne sur le Skaggerak.

Dès sa mise à l'eau, après avoir reçu la visite du roi Haakon et du prince Olav, le *Sørlandet* mit le cap sur Londres. Pour cette première croisière de formation, son équipage permanent de 12 hommes encadrait 90 futurs officiers de la marine marchande. Ce fut le début d'une série

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.





de croisières prestigieuses, avec par exemple, en 1933, une escale à Chicago où le grand voilier servit de pavillon à la Norvège pour l'exposition « Un siècle de progrès ».

Survint la guerre. Le *Sørlandet* se mit à la disposition de la marine de guerre, qui n'eut d'autre usage plus glorieux à lui offrir que celui de bureau de recrutement, dans le port de Horten. C'est là qu'il fut capturé par l'armée allemande, en même temps que le *Christian Radich*. Convoyé d'abord à Kirkenes, tout au nord du pays, il redescendit ensuite à Kristiansand où on lui enleva sa mâture pour en faire un ponton destiné à loger des équipages de sous-marins en escale technique entre deux campagnes dans l'Atlantique. L'armistice trouva le navire détérioré par les vandales et surtout il fallait refaire le gréement : la refonte complète ne prit cependant que deux ans et en 1947, le trois-mâts reprit ses croisières à partir de Kristiansand.

Régulièrement entretenu et enfin doté d'un moteur en 1958, le *Sørlandet* forma des générations de cadets jusqu'à 1974. Après 47 ans de navigation, le navire fut alors retiré du service en tant que voilier-école, et mis en vente. L'acheteur qui l'emporta n'avait pas mesuré le coût d'entretien d'un tel navire, et le trois-mâts fut oublié dans un mouillage pendant trois ans au bout desquels il devint propriété de la ville de Kristiansand. Et heureusement ! Car entre 1980 et 1983, le *Sørlandet* demeura le seul navire-école norvégien opérationnel. Une situation honteuse pour le pays ! Mais lui en profita pour naviguer plus encore puisqu'en 1981, il traversa l'Atlantique à quatre reprises. Par ailleurs, son statut de navire civil n'a pas empêché qu'entre 1986 et 1988, il embarqua au total 500 cadets de la marine royale pour des croisières de six semaines. Des croisières du même type furent organisées à plusieurs reprises entre 1995 et 2000, en partenariat avec la marine royale et les services de lutte contre le chômage, pour sensibiliser les jeunes aux métiers de la mer. En Scandinavie, il ne fait aucun doute que tout vient de la mer !

EMBARQUER SUR UN GRAND VOILIER...

Aujourd'hui, les grands voiliers deviennent des « produits touristiques » au même titre que les locations de voilier en charter ainsi que les treks et autres voyages d'aventure. Le coût d'entretien de pareilles unités exige en effet une utilisation intensive, tandis que, l'augmentation régulière de leur nombre sur le marché exige de pouvoir tenir des tarifs concurrentiels. En clair, jamais il n'a été aussi facile d'embarquer sur un grand voilier, y compris les plus prestigieux !

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.

STAD AMSTERDAM

Le seul clipper aujourd'hui à flot

Gréement trois-mâts carré | **pays** Pays-Bas | **port d'attache** Amsterdam | **lancement** 2000 |
longueur 60,50 m / 78 m | **largeur** 10,50 m | **équipage** charter de luxe | **armateur** Rederij Clipper Stad Amsterdam |
coordonnées Diemermere 15, 1112 TB, Amsterdam, Pays-Bas |
courriel mail@stadamsterdam.nl | <http://www.stadamsterdam.nl/>



DÈS QUE LE MOT CLIPPER EST PRONONCÉ, les passionnés de grands voiliers frémissent d'aise. Car les performances jadis atteintes par ces navires surtoilés (voir p. 00) restent aujourd'hui encore stupéfiantes. On sait quel rôle jouèrent les clipper pendant la ruée vers l'or américaine, le trafic d'opium en Chine qui finit par provoquer la guerre des Boxers, et les fameuses courses du thé entre la Chine et Londres. On sait moins que d'autres pays armèrent aussi des clipper. Ce fut le cas de la France pour des transports de passagers entre Le Havre et le Brésil : une voilure démesurée grée sur une fine carène permettait en effet de ne pas se laisser totalement immobiliser au passage des incontournables zones de calmes tropicaux. Les Pays-Bas aussi eurent

besoin de clipper pour assurer la liaison avec leurs colonies indonésiennes.

LA COURSE DU THÉ Au XIX^e siècle, l'Angleterre tout entière attendait chaque année de la première cargaison de thé de Chine frais. Son goût unique justifiait des prix de vente effarants, aussi les navires qui les ramenaient se livraient-ils à des régates sans merci, avec des enjeux financiers énormes pour les propriétaires de la cargaison, les armateurs et les capitaines. Après cent jours de mer, il n'était pas rare que l'espace d'une marée seulement sépare deux navires qui avaient appareillé ensemble depuis l'autre bout du monde. Tous les marins connaissent la merveilleuse histoire du duel entre l'*Ariel* et le *Taeping*, les deux vainqueurs de la Course du thé de 1867 : à l'arrivée dans l'estuaire de la Tamise, un mille nautique seulement les séparait.

Cette navigation impliquait la traversée du nord de l'océan Indien, qui se trouve soumis au régime de la mousson. Ce phénomène climatologique provoque des vents très violents soufflant du Nord-Est en hiver, et du Sud-Ouest en été. Et pour résumer les Instructions nautiques : on ne navigue pas contre la mousson ! Aux XVII^e et XVIII^e siècles, à l'époque des galions puis des vaisseaux à peine moins lourds, commerçants et armateurs réglèrent leurs affaires sur le calendrier de la mousson, les navires effectuant un aller-





retour par an. Mais quand les performances dont étaient capables les clipper américains et anglais défrayèrent la chronique des ports, des capitaines se livrèrent à des calculs de navigation : avec de tels navires bien menés et en choisissant bien ses dates, il devait être possible d'effectuer deux allers-retours dans l'année ! Les perspectives commerciales que laissait entrevoir cette théorie justifiaient qu'on tente l'essai. De fait, les clipper néerlandais gagnèrent le pari. Il est vrai que certains d'entre eux atteignaient couramment 17 nœuds !

On imagine que toutes rapides qu'elles pouvaient être, ces traversées devaient se montrer terriblement inconfortables si ce n'est effrayantes. On voit très bien le clipper monter et descendre les énormes houles de l'océan Indien tout entretenant un mouvement de métronome infernal, un roulis à tout casser dans le gréement. Mais dans ces cas-là semble-t-il, le navire résistait souvent mieux que son équipage ! Sachant cela, on peut s'étonner qu'aux approches de l'an 2000, des marins aient songé à mettre en chantier une copie de clipper néerlandais du XIX^e siècle. Mais s'il s'agissait de naviguer dans des eaux plus calmes que celles balayées par les moussons, pourquoi pas ?

Aujourd'hui, le trois-mâts carré *Stad Amsterdam* va tranquillement sur ses dix ans, ce qui permet de porter un jugement définitif sur l'expérience. On peut dire que ce clipper est le plus beau grand voilier à flot et que la clientèle ne lui manque pas. En cofinçant ce projet avec des



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.

À L'ORIGINE DES CLIPPERS : LES CORSAIRES AMÉRICAINS

Pendant les guerres d'Indépendance américaine, le jeune pays en rébellion contre le colonisateur anglais ne disposait bien entendu pas des moyens financiers nécessaires pour armer une marine de guerre capable de s'opposer à la puissante Royal Navy. Mais l'état américain accorda des lettres de course qui permirent la création de syndicats pour lancer des navires corsaires. Et les chantiers de Baltimore mirent au point de petites goélettes dotées d'une voilure démesurée qui leur permettait de naviguer à belle vitesse dans les petites brises qui laissaient les navires anglais immobiles. Aujourd'hui, la réplique d'un de ces bateaux, la goélette *Pride of Baltimore II* porte 970 m² de voilure pour 33 m de coque seulement ! De la sorte, les *Baltimore clippers*, comme on les surnomma, forçaient facilement le blocus et menaient des attaques surprises foudroyantes. Une fois la guerre finie — la Seconde guerre d'Indépendance s'acheva en 1815 — les plus grandes de ces goélettes furent vendues à des trafiquants d'esclaves qui, bravant les interdictions, continuaient leur sinistre commerce entre l'Afrique et les Antilles. C'est pour échapper aux contrôles principalement menés par la marine anglaise, qu'ils optaient pour ces voiliers exceptionnellement rapides ! Dans les années qui suivirent, on construisit des navires plus grands sur ces plans de carène, des trois-mâts destinés au trafic de l'opium entre les Indes et la Chine. Et le modèle fut copié dans différents pays pour d'autres navires dont la vitesse devait être la qualité première.

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.

partenaires privés, la ville d'Amsterdam a donc gagné son pari, la démarche de la municipalité consistant à considérer ce projet ambitieux à la fois comme une voie de formation et d'insertion pour les jeunes, et comme une opération commercialement profitable.

Avant même ses premières navigations, *Stad Amsterdam* a laissé stupéfaits tous ceux qui l'ont vue en chantier, puisque cette reproduction de navire ancien est construite selon les plus modernes des technologies. Ici, pas question de dresser une charpente sur laquelle on tend des lisses qui recevront des plaques de tôles. La coque est construite en éléments séparés dans divers ateliers, ce qui permet d'exécuter le délicat travail de soudure dans les meilleures conditions d'ergonomie. Ces éléments sont ensuite transportés dans le hall de montage où ils sont assemblés. Les pièces s'assemblent avec une précision absolue qui est comparable à celle obtenue sur une carlingue d'avion, mais cette exceptionnelle qualité de construction a été volontairement rendue invisible ! En effet, afin de donner à *Stad Amsterdam* le « look » des coques anciennes qui étaient assemblées par rivetage, ses tôles marquent un chevauchement ! En fait, ce détail est révélateur de l'état d'esprit qui a présidé à la conception du grand voilier.

Aucun élément moderne n'a été évité s'il apportait de la sécurité ou simplifiait l'entretien (et donc les coûts de ce dernier...). Mais ce modernisme est d'une discrétion totale. Par exemple, la mâture haute et les vergues ont été fabriquées en aluminium afin d'enlever du poids mal placé. De la sorte, le navire gîte moins quand il navigue au plus près, et roule moins aux allures portantes ou faible brise par mer houleuse. Mais comme les constructeurs du gréement en anodisé ces espars en doré, depuis le pont, on les croirait vernis. De même, les poulies étaient trop exposées aux regards pour que leurs caisses ne soient pas fabriquées en bois. Mais leurs réas, invisibles, sont en matière plastique, parce que montés sur un axe de bronze, ils forment un ensemble autolubrifiant.

Bien entendu, la modernité de *Stad Amsterdam* s'étend à ses emménagements, qui peuvent être qualifiés de sobres et de belle qualité, mais pas d'un luxe tapageur. Ils répondent aux études de marketing qui avaient décidé de la faisabilité du projet. Être capable d'accueillir soit un nombre restreint de passagers « passifs » dans des petites cabines très « cosy », soit des équipiers plus « actifs » et moins exigeants sur le confort, tout en ayant la possibilité d'accueillir jusqu'à cent cinquante personnes pour une réception ou une sortie de quelques heures. Rien n'a été laissé au hasard sur le clipper du troisième millénaire, et pourtant on le croirait tout droit sorti des années 1850 !





LES
TROIS-
MÂTS
GOÉLETTE

ET LES GOÉLETTES À TROIS MÂTS

Il ne s'agit pas seulement d'une question de terminologie et il faut bien faire la différence entre ce qu'on appelle un trois-mâts goélette et une goélette à trois mâts : les appellations sont proches, mais les gréements très différents. Le gréement d'un trois-mâts goélette présente une silhouette proche de celle de la goélette à trois mâts et à huniers.

La goélette à trois mâts est une goélette portant sur chacun de ses trois mâts un gréement aurique, elle n'arbore aucune voile carrée.

Le trois-mâts goélette doit être vu, non comme une goélette, mais comme un trois-mâts barque dont le grand mât aurait remplacé ses voiles carrées par les mêmes voiles auriques que celles de son artimon. Le *Marité* (p. 00) et le *Palinuro* (p. 00) sont des trois-mâts goélette.

Quant à la goélette à trois mâts et à huniers, elle porte sur chacun de ses mâts une voile aurique, mais seuls le grand mât et l'artimon établissent une voile de flèche. Le mât de misaine ne portant quant à lui que des huniers carrés. C'est le gréement du *Oosterchelde* (p. 00).

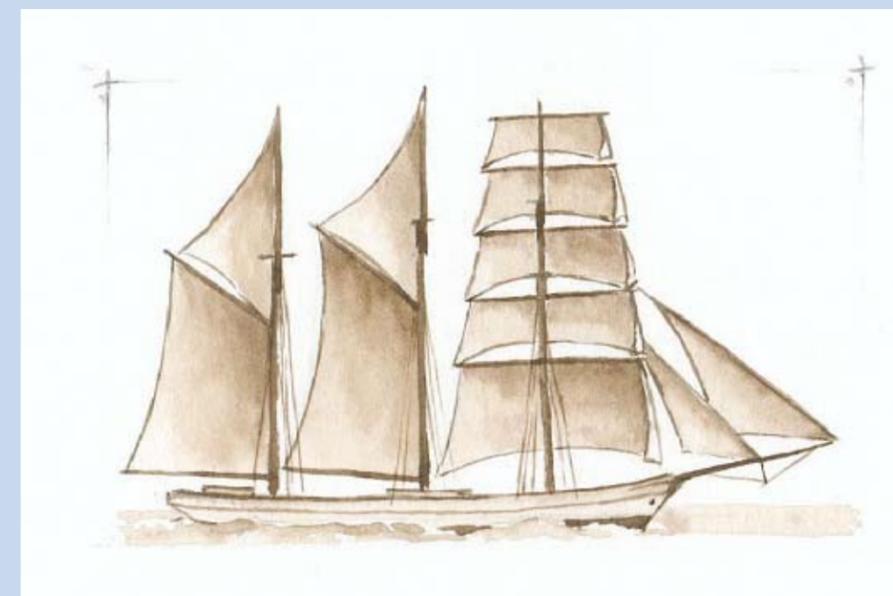
La particularité de ces gréements est de réunir sur un même navire voiles carrées et auriques, afin de tirer parti de leurs avantages respectifs. L'avantage des voiles carrées est d'apporter de la puissance au voilier. En revanche, elles présentent deux inconvénients : leur inefficacité au louvoyage et le fait que leur manœuvre exige plus de bras que les voiles auriques. L'avantage des voiles auriques est qu'elles autorisent un meilleur louvoyage et que leur manœuvre est plus simple. Leurs inconvénients restent négligeables. Si les grands voiliers longs courriers optèrent pour les voiles carrées, c'est parce que leurs routes n'exigeaient pas de louvoyage (à l'exception du passage du cap Horn). De plus, les voiles étaient parfois établies pour plusieurs jours sans qu'il soit nécessaire de les manœuvrer ; en tout état de cause, l'équipage embarqué y suffisait.

À l'inverse, deux types de grands voiliers étaient amenés à manœuvrer souvent et faire route par des vents très variables sans disposer d'un équipage pléthorique : les caboteurs tels le *Oosterchelde* et les morutiers qui pêchaient à Terre-Neuve, comme le *Marité* et le *Palinuro*. Ce sont eux qui ont le plus utilisé les gréements mixtes.

En effet, un caboteur passe une bonne partie de son temps en manœuvres d'entrée ou de sortie de port ; et sur ces navires de faible tonnage, l'équipage se réduit à une poignée d'hommes. Il lui arrive par ailleurs de devoir faire face à un vent contraire, mais sans que pour autant la faible

distance à parcourir justifie d'attendre pour appareiller que le vent tourne au lieu d'attaquer le louvoyage... En revanche, pouvoir déployer les huniers par vent favorable, surtout s'il est faible, peut permettre de gagner des heures ! Dans ce contexte, le gréement de goélette à trois mâts et à huniers s'avère le plus efficace pour les grandes unités.

Dans le cas des pêcheurs de morues sur les bancs de Terre-Neuve, les raisons de choisir le gréement de trois-mâts goélette relevaient d'une autre logique. Il y avait d'abord la question de la traversée de l'Atlantique, ces navires étant principalement basés à Saint-Malo et Fécamp : les vents d'Ouest dominants rendaient le louvoyage presque inévitable à l'aller. D'où les voiles auriques. Au retour, en revanche, le navire avait souvent à courir pendant plusieurs semaines au grand large ou vent arrière : les voiles carrées du mât de misaine faisaient alors merveille. Et pendant la campagne, quand il fallait changer de zone de pêche, le navire pouvait très bien se déplacer sous voilure réduite, de façon à ne pas distraire l'équipage occupé à travailler le poisson pêché.



Le gréement de trois-mâts goélette

De l'avant vers l'arrière se succèdent le mât de misaine, gréé en carré, et le grand mât ainsi que l'artimon, portant des voiles auriques. Des voiles d'étai peuvent être établies entre le grand mât et le mât de misaine.

MARITÉ

Le retour de l'enfant prodigue

Gréement (provisoire) goélette à trois-mâts et à huniers | **pays** France | **port d'attache** Rouen | **lancement** 1922 |
longueur 35 m / 47 m | **largeur** 8 m | **équipage** équipiers payants | **armateur** association Marité |
coordonnées BP 51131, 76175, Rouen, Cedex 1, France |
courriel contact@marite.fr | <http://www.marite.fr/>



L'HISTOIRE DU *MARITÉ* PEUT LAISSER ESPÉRER que la France, ayant enfin compris la leçon, n'accepte plus de laisser partir vers d'autres eaux les navires qui constituent son patrimoine maritime. Pour être juste, il faut dire que lorsque le *Marité* quitta la France pour le Danemark, il n'était qu'un trois-mâts terre-neuvier parmi des dizaines d'autres, dont un certain nombre, désarmés dans le port de Saint-Malo, étaient même considérés comme encombrants. C'était en 1930...

Mais reprenons l'histoire à son début. C'est en 1924 que ce trois-mâts goélette appareilla de Fécamp pour sa première campagne morutière sur les bancs de Terre-Neuve. À l'époque, la morue « payait » encore, mais on sentait bien que les campagnes rapportaient de moins en moins. Ceci explique pourquoi le trois-mâts fit son dernier séjour sur les bancs en 1929. Outre le fait que la morue se faisait rare, la plupart des armateurs normands pensaient que l'avenir était aux chalutiers à moteur, qui permettaient de mieux traquer le poisson à travers les immenses zones de pêche qu'offraient les mers nordiques.

En 1930 quand le *Marité* appareilla de Fécamp, cap sur le Danemark, personne n'imaginait le revoir un jour : il avait été acheté par un armateur qui voulait l'utiliser comme caboteur. En Scandinavie en effet, nombre de trois-mâts à voilures auriques étaient armés pour le transport de marchandises sur des côtes si découpées que les routes n'existaient pas. Pourtant, en 1935, le *Marité* reprit la pêche, acheté cette fois par un armateur des îles Féroé. Mais ses trois mâts furent remplacés par deux espèces de poteaux destinés à recevoir une voilure pas même auxiliaire, mais censée limiter le roulis quand le bateau était propulsé par le puissant moteur qu'on venait de lui installer. Arriva la guerre durant laquelle le *Marité* assura nombre de transports en échappant aux mines et aux attaques. Ensuite, sa trace se perd jusqu'en 1977.

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.



De jeunes Suédois qui possèdent une photo du *Marité* tel qu'il se présentait quand il fréquentait Terre-Neuve ont retrouvé sa coque et décident de la remettre dans son état d'origine pour « faire du charter ». Dix ans plus tard, ils arrivent au bout de leur projet à cette légère nuance près : au lieu d'un gréement de trois-mâts goélette, ils ont fait du *Marité* une goélette à trois mâts et à huniers. Le nouveau voilier va dès lors naviguer considérablement puisqu'il traverse l'Atlantique, faisant escale à Porto-Rico et New York.

LA PÊCHE À LA MORUE À TERRE-NEUVE

Le poisson n'était pas pêché depuis le navire lui-même, mais au moyen de lignes de fond qui étaient posées par de petites embarcations appelées doris. Chaque navire emportait une bonne douzaine de ces extraordinaires embarcations. Mesurant 4,80 m de long pour 1,80 de large et 0,80 de creux, elles sont capables de porter 1,8 tonne ! Ces bateaux sont tellement marins que dans la région de Saint-Malo et de Granville, on en construit encore sur le modèle de ceux qui servaient sur les bancs de Terre-Neuve, où la mer est souvent dangereuse. Ces doris servaient donc à mouiller des lignes de fond (dites « cordes »), en étoile à partir du navire. Chaque corde pouvait atteindre 3,5 km de longueur, et portait alors 1 800 hameçons ! Chaque extrémité de la corde était balisée par une bouée surmontée d'une perche où claquait un chiffon de couleur : la bouée la plus proche du bord se situait à 500 m du bateau, et la plus éloignée à près de 4 km.

C'est au cours d'une de ses burlingues que le *Marité* fait un jour escale à... Fécamp. En fait, le bateau est à vendre et ses propriétaires ont songé que des Français seraient peut-être intéressés par ce bateau traditionnel. Ils ont raison. Bien qu'on soit alors en 1999, soixante-neuf ans donc après son départ, on reconnaît le trois-mâts ! Des passionnés se mobilisent, décrochent des crédits, et le navire est acheté. Après un tour des côtes de France où il sert de support à des émissions de *Thalassa*, il faut le mettre en cale sèche d'urgence : le *Marité* était bien fatigué, tout de même ! Mais en 2010, c'est un navire remis à neuf qui reprendra la mer.



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.

OOSTERCHELDE

La riche vie d'un petit caboteur

Gréement goélette à trois mâts et à huniers | **pays** Pays-Bas | **port d'attache** Rotterdam |
lancement 1918 | **longueur** 40,12 m / 50 m | **largeur** 7,50 m | **équipage** équipiers payants |
armateur Shipping Company Oosterschelde | **contact** PO Box 23429, 3001 KK, Rotterdam, Pays-Bas |
courriel info@oosterschelde.nl | <http://www.oosterschelde.nl/>



LE CABOTAGE Jusqu'à l'invention du chemin de fer, le transport maritime et fluvial constituait le seul moyen de transporter les matériaux lourds ou encombrants. Et comme le chemin de fer ne peut pas aller partout – notamment sur les côtes découpées ou escarpées –, le bateau est longtemps resté un moyen de transport commode : aussi longtemps qu'on n'a pas inventé des camions à grosse capacité de charge, et ouvert des routes carrossables. Quant aux îles, de la Scandinavie à la Grèce en passant par la Frise et l'Écosse, elles ne peuvent être ravitaillées que par la mer. Ceci explique pourquoi sur certaines côtes, les caboteurs sont restés très nombreux jusqu'à des époques récentes. Les petits caboteurs à voile étaient des navires relativement peu coûteux dont le financement et l'entretien restaient à la portée d'un seul propriétaire. C'est pourquoi ils appartenaient fréquemment à leur capitaine, dont la famille constituait l'équipage de base : la vie de l'*Oosterschelde* est un bel exemple de ce type d'armement.

poussa jusqu'aux côtes d'Afrique et la Méditerranée. En 1930, le pur voilier fut doté d'un moteur et son gréement tronqué. Quelques années plus tard, le mât d'artimon fut même supprimé pour

SAVIEZ-VOUS QU'EN ENTRANT EN PAYS FLAMAND, la rivière Escaut devient la Schelde, et qu'en arrivant en mer du Nord, son estuaire se divise en deux bras : le Westerschelde et l'Oosterschelde ? En tout cas, vous connaissez maintenant l'origine du nom de cette élégante goélette. Son premier armateur, en 1918, fut une compagnie de Rotterdam qui possédait une flotte de caboteurs pour desservir les côtes des Pays-Bas. Jusqu'en 1921, les cales de l'*Oosterschelde* reçurent donc les plus diverses des cargaisons : bois d'œuvre, briques, foin, pommes de terre, bananes...

Puis le voilier fut acheté par un capitaine de la marine marchande nommé Warnder Kramer. Avec lui, l'*Oosterschelde* se lança dans des cabotages et sans doute des négoce des plus audacieux, puisqu'il fréquenta toute l'Europe de l'Ouest et



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.

permettre l'installation d'une timonerie. Et en 1936, le capitaine Kramer prit sa retraite, confiant le navire à son fils Jan qui ne tarda pas à le revendre.

Le nouvel armateur était une compagnie danoise d'Aeroskobing, dans le sud-est du pays. En 1939, l'ayant rebaptisé *Fuglen II*, il offrit au navire un moteur plus puissant, mais le changement de nom ne lui porta pas chance puisqu'en 1943, il fut sérieusement endommagé par une mine. Mais bien réparé et doté, après guerre, d'un moteur encore plus puissant, le *Fuglen II* apporta toute satisfaction à son propriétaire qui le conserva jusqu'en 1954. Avec son acquisition par le capitaine suédois Sam Pettersson, le vieil *Oosterchelde* changea cette fois, et de pavillon, et de nom : devenu le *Sylvan*, il bourlingua dès lors en mer Baltique avec un grément purement symbolique et un moteur encore plus puissant. Si, en 1963, il changea encore de propriétaire et de moteur, du moins conserva-t-il son nom.

Et puis, en 1988, une association de Rotterdam, soucieuse de préserver le patrimoine maritime néerlandais, se porta acquéreur du navire, qui retrouva donc son nom d'origine pour entrer en chantier. En 1992, la goélette à trois mâts et huniers *Oosterchelde*, restaurée à l'identique de son lancement en 1918, fut mise à l'eau en présence de la princesse Margriet. La présence de la famille royale en cette occasion révèle, s'il en était besoin, l'importance que les Néerlandais accordent à leurs traditions maritimes. Depuis, l'*Oosterchelde* est l'ambassadeur ambulant de la ville de Rotterdam. L'embarquement de passagers payants et la location pour des opérations de communication lui permettent d'équilibrer son budget tout en naviguant énormément. Qu'on en juge : l'été 1994, la goélette monte au Spitzberg. Entre octobre 1996 et avril 1998, elle quitte les eaux européennes pour une grande croisière autour du monde. En fait, l'*Oosterchelde* reprend le sillage des galions puis des clipper qui faisaient la route de Batavia, au temps des possessions hollandaises d'Indonésie (voir le *Stad Amsterdam*, p. 00). Poursuivant sa route par Hong Kong, le Japon et la Nouvelle-Zélande, elle revient en Europe par le cap Horn et un crochet en Antarctique. Et ce voyage s'avère un tel succès qu'une nouvelle croisière l'emmène faire un grand tour des Amériques entre 1999 et 2000. Depuis, l'*Oosterchelde* est à nouveau reparti en Antarctique. Car il paraît que, lorsqu'on y a goûté, on n'échappe plus à la fascination du Grand Sud.

Le grément 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 grément 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.



PALINURO

Le dernier morutier français est aujourd'hui italien

Gréement trois-mâts goélette | **pays** Italie | **port d'attache** La Maddalena | **lancement** 1933 |
longueur 59 m / 68,95 m | **largeur** 10,09 m | **équipage** formation d'officiers mariniérs | **armateur** marine de guerre italienne |
coordonnées <http://www.marina.difesa.it/>



EN 1930 À SAINT-MALO, la pêche à la morue donnait des inquiétudes, le poisson se faisant rare sur les bancs de Terre-Neuve. Dans le même temps, une révolution technologique se profilait avec la mise en service de gros chalutiers à moteur. C'est la voie dans laquelle s'engagèrent les armateurs de Fécamp (voir p. 00, à propos du *Mariné*), tandis qu'à Saint-Malo, on ne raisonnait pas de la même façon. Il existait en effet une importante flotte de trois-mâts goélette encore en bon état mais financièrement amortis par les campagnes morutières précédentes. Même si les chiffres étaient désormais moins bons, on n'y perdait pas encore. En revanche, il ne semblait pas judicieux d'investir des fortunes dans des chalutiers à vapeur s'il s'avérait que la morue avait déserté les bancs. En Bretagne, on n'avait pas oublié la crise économique provoquée par la disparition de la

LA FIN DES TERRE-NEUVIERS La Seconde Guerre mondiale marqua la fin des voiliers morutiers français, qui furent remplacés par de puissants chalutiers. Cependant, d'autres pays continuèrent d'utiliser des voiliers, même s'ils étaient dotés de moteurs auxiliaires. Ce fut le cas du Canada et surtout du Portugal qui possédait une flotte de magnifiques goélettes à quatre mâts. Par exemple le *Creoula*, aujourd'hui armé en navire-école par la marine portugaise, a accompli sa dernière campagne morutière en 1973.

sardine ! De plus, à la différence de Fécamp qui avait toujours eu des problèmes pour engager des dorissiers (qui étaient souvent des marins du pays malouin), les armateurs de Saint-Malo disposaient d'équipages nombreux. On en resta donc aux trois-mâts et aux doris.

L'armateur malouin Joseph Briand décida cependant d'innover, en faisant construire deux trois-mâts terre-neuviens « modernes » : construits en acier par les Chantiers





Dubigeon de Nantes, spécialistes des grands voiliers, ils étaient motorisés et dotés de cales de congélation afin de pouvoir pêcher autre chose que la morue ; embarquant vingt doris au lieu de douze ainsi que des chaloupes à moteur pour les remorquer ; tout cela, sans parler du confort accru pour l'équipage. Ces navires jumeaux furent baptisés *Lieutenant-René-Guillon* et *Commandant-Louis-Richard* : le futur *Palinuro*. Pour leur première campagne en 1933, ils n'allèrent d'ailleurs pas à Terre-Neuve, mais tentèrent leur chance sur les côtes du Groenland et du Labrador : ils y firent une excellente campagne ! En revanche, les deux trois-mâts montraient une terrible tendance à rouler bord sur bord, ce qui était exténuant pour l'équipage qui éprouvait même parfois des difficultés à travailler la morue. De plus, le roulis fatiguait le gréement et la voilure : ceci démontre qu'il n'est pas toujours facile d'innover !

Ainsi en alla-t-il jusqu'à la guerre que les deux navires passèrent cachés dans un étier de l'estuaire de la Gironde. Les deux coques pourtant bien tentantes échappèrent ainsi aux réquisitions de la Kriegsmarine, et elles furent réarmées à la Libération.

L'armateur avait cependant compris que le temps de la voile était bel et bien révolu. Le trois-mâts *Commandant-Louis-Richard* fit encore deux campagnes morutières, et surtout assura des transports de rhum des Antilles et de vin d'Algérie, avant d'être mis en vente en 1950. Il fut alors racheté et rebaptisé *Jean-Marc-Aline* pour aller pêcher la langouste dans l'océan Indien, vers les îles Saint-Paul et Amsterdam. Mais l'affaire n'eut pas de suite, et en définitive, c'est la marine italienne qui en fit l'acquisition comme navire-école pour son école de maistrance de Livourne. Depuis 1951, le *Palinuro* est entretenu avec un soin jaloux et suscite l'admiration dans tous les rassemblements de voiliers : et dire que personne ne soupçonne qu'il s'agit d'un navire français !

LA MORUE SALÉE : UN ALIMENT

INDISPENSABLE En imposant le maigre du vendredi, la religion catholique a fait de la morue salée un aliment incontournable jusqu'à l'abandon des pratiques religieuses et l'invention du réfrigérateur. Son avantage principal est en effet de pouvoir se conserver indéfiniment ! C'est pourquoi on la trouvait partout, et particulièrement dans les contrées chaudes. Le poisson était salé à bord des morutiers, ce qui représentait un rude travail assuré par les pêcheurs eux-mêmes. À peine jeté sur le pont du navire, le poisson était d'abord vidé, le foie étant récupéré pour en extraire la fameuse huile. Puis la tête était coupée et les marins en gardaient les joues qu'ils consommaient à bord ou salaient pour en ramener chez eux. Le corps du poisson était ensuite tranché : de rond, le poisson devenait un objet triangulaire et plat que les mousses lavaient à l'eau de mer pour débarrasser les chairs de la moindre trace de sang. Enfin, les filets de morue étaient passés au saleur, chargé d'entasser le poisson dans la cale, entre des couches de sel dosées avec précision. S'il ne mettait pas assez de sel, le poisson pourrissait. S'il y en avait trop, la morue se desséchait et perdait du poids en même temps que de sa valeur marchande.

À GAUCHE ET PAGE PRÉCÉDENTE

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
BRICKS
ET LES
GOÉLETTES

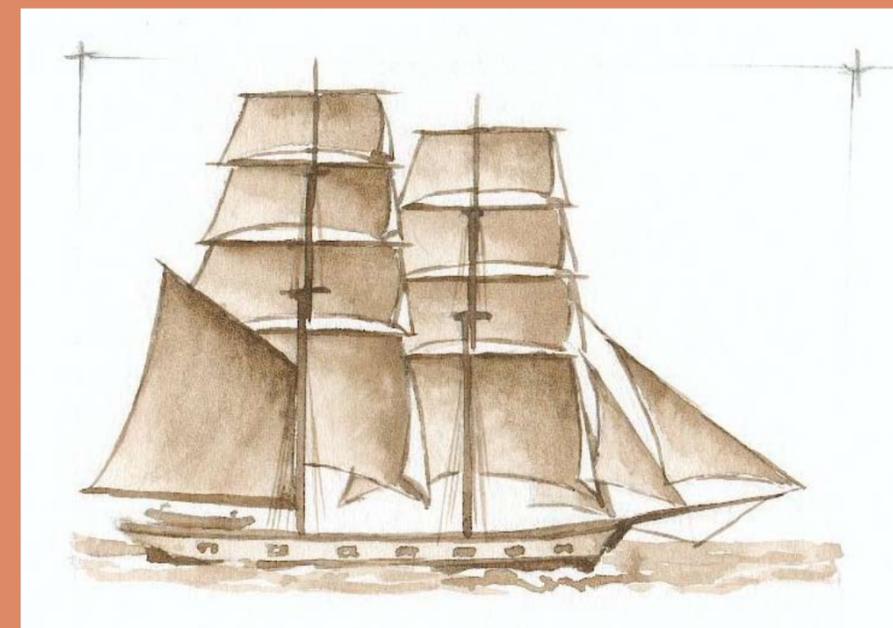
Le brick s'est longtemps imposé comme le gréement typique des navires de commerce, avant de disparaître avec le développement des gréements auriques dans le courant du XIX^e siècle. Il n'a survécu que dans certains cas où une coque porteuse et courte – de l'ordre de 30 m – avait besoin de puissance et d'équilibre aux allures portantes.

Avec ses deux mâts portant des voiles carrées ainsi que deux étagements de focs et de voiles d'étai, le brick fut le résultat de la simplification progressive des navires de commerce de la fin du Moyen Âge. Simplification des gréements quand ceux-ci se limitèrent à des voiles carrées ou triangulaires (voiles d'étais ou focs) auxquelles s'ajoutait la voile à corne établie sur le mât arrière, et tellement emblématique de ce type de gréement qu'on l'appela brigantine. Simplification des coques quand les hauts châteaux avant et arrière disparurent au profit d'étraves plus agressives et d'arrières plus carrés. On construisit des bricks de plus en plus grands, jusqu'à ce que la taille des voiles nécessaires exige un troisième mât : ainsi naquit le trois-mâts barque (voir p. 00).

Dans la seconde partie du XVIII^e siècle se développa une autre manière de gréer des bateaux à deux mâts : la goélette, qui fut à l'origine un navire de guerre rapide et remontant bien dans le vent, et dont l'apogée fut atteint avec les *Baltimore clippers* (voir p. 00). Ces goélettes mirent en évidence les performances et la simplicité du gréement aurique, de telle sorte que le brick ne garda pour avantage que sa puissance aux allures portantes. On le voit bien sur l'*Aphrodite* (voir p. 00) et sur l'*Astrid* (voir p. 00).

Arriva bien entendu le moment où l'on songea à combiner les avantages des deux gréements. Ainsi est né le brick-goélette, avec sa misaine portant des voiles carrées, et son grand mât à voiles auriques. Ainsi *Jantje* (voir p. 00). Ce gréement a connu un grand succès, servant notamment à des caboteurs et à certains terre-neuviers de Saint-Malo et de Granville. On connaît aussi le brigantin, qui est une goélette dont chacun des mâts porte une voile aurique surmontée de huniers carrés. Ce type de gréement a complètement disparu au XIX^e siècle. En revanche, la goélette à hunier a connu un grand succès en France, dans les ports de Dunkerque, Gravelines et Paimpol dont les navires pêchaient la morue au large des côtes islandaises. Leur gréement inspira les goélettes de la marine nationale l'*Étoile* et *La Belle Poule* (voir p. 00).

Du brick à la goélette Sur des coques de dimensions semblables, le gréement à deux mâts et voiles carrées offre des possibilités diverses. Le brick porte deux phares carrés dont l'étagement des voiles varie selon qu'ils portent des huniers pleins ou volants. Le brick-goélette porte sur son grand mât une grand-voile aurique surmontée d'un flèche, et un ensemble de voiles carrées sur sa misaine. Noter que le brick et le brick-goélette peuvent établir des voiles d'étai. La goélette à huniers est en fait un gréement aurique dont la puissance est augmentée par l'adjonction de huniers sur le mât de misaine.



APHRODITE

Une version moderne du brick

Gréement brick | pays Pays-Bas | port d'attache Stavoren | lancement 1994 |
longueur 25 m / 31 m | largeur 6,60 m | équipage passagers payants |
armateur Aent & Ellen Kingma | coordonnées Aphrodite, Koeweg 3, 8715JW, Stavoren, Pays-Bas. |
courriel info@sail-aphrodite.com | <http://sail-aphrodite.com/>



CE BATEAU ARMÉ POUR LE CHARTER répond tout à fait à la logique du gréement de brick. Aent Kingma, son concepteur, propriétaire et capitaine, voulait un gréement carré afin de proposer à sa clientèle un navire original et de grande classe. De ce point de vue, le gréement carré en impose certes plus que tous les autres. Mais afin de limiter les investissements, les frais d'équipage et d'entretien, ainsi que pour atteindre un bon taux de remplissage, le bateau devait conserver des dimensions raisonnables. À cette équation, le gréement de brick apporta une solution évidente.

LE GRÉEMENT DES NAVIRES MARCHANDS ET... DES PIRATES

Du brick on disait jadis que c'était le gréement idéal pour les petits navires marchands, et qu'il plaisait beaucoup aux pirates. En ce qui concerne sa première utilisation, on a vu dans les pages précédentes de quoi il retourne. Pour ce qui est des pirates, l'armement d'un brick répondait en effet à une certaine logique. Lorsqu'une bande de mauvais garçons décidaient d'associer leurs compétences nautiques sous le drapeau noir, il leur fallait s'emparer d'un premier navire. Parce que leurs équipages étaient forcément réduits, les bricks faisaient une proie facile. Et comme ce gréement était très courant, il permettait d'approcher les proies ultérieures sans que ces dernières se méfient. On peut ajouter que, allégé de sa cargaison, un tel navire pouvait s'avérer rapide et manœuvrant : une arme redoutable, donc.

La mise en œuvre de cette solution paraissait moins simple : comment concilier les impératifs du charter avec une silhouette à l'ancienne ? Avec huit cabines doubles disposant chacune d'un cabinet de toilette, le capitaine Kingma pouvait assurer un confort total pour une clientèle sélectionnée. La difficulté était de leur proposer un navire assez abrité pour les navigations en Baltique et en mer du Nord où le climat n'a rien de méridional, y compris l'été. Un vaste salon de pont situé sous la grand-voile et la brigantine qui le camouflent est apparu comme une solution acceptable. La ligne très classique de la coque n'est même pas trop altérée par cette superstructure qu'on n'a jamais vue en effet sur un navire marchand au temps de la voile !



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.

ASTRID

Les souvenirs d'un vrai burlingueur

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.



Sailing | coordonnées TS Astrid, Ostrea 102, 4493 PJ, Kamperland, Pays-Bas | courriel info@tallshipastrid.nl | <http://www.tallshipastrid.nl/>

AVEC SES 40 M DE COQUE, *Astrid* aurait presque pu faire un petit trois-mâts. Le choix du gréement de brick affirme même une belle personnalité, et de toutes les façons, sa coque trapue est celle d'un burlingueur authentique. Même si aujourd'hui, ses activités sont bel et bien celles d'un charter de luxe.

L'actuel *Astrid* fut donc lancé en 1924 dans le chantier de Greg Van Lewin, aux Pays-Bas, sous le nom de *Uta*. Cette coque puissante et capable d'emporter de lourdes cargaisons fit une première carrière dans les eaux néerlandaises avant d'être revendue en 1937. Rebaptisée

Astrid, elle navigua en mer Baltique où elle transportait du bois d'œuvre, des céréales et du charbon. En 1957, ainsi que nombre de coques assez bien construites pour durer encore longtemps, mais dotées d'un gréement obsolète, elle perdit ses mâts au profit d'un moteur puissant. Et par la suite, le petit caboteur effectua un nombre considérable de navigations entre l'Europe du Nord et le Moyen-Orient, le Liban notamment.

En 1988, l'*Astrid* abandonna sa vie de cargo et retrouva un gréement pour accueillir des jeunes Britanniques : le brick navigua dès lors entre la Manche et les Antilles, et il participa à divers rassemblements de grands voiliers sous pavillon britannique. C'est en 1999 seulement que le navire repassa sous pavillon néerlandais pour être armé en charter, après des travaux de refonte considérables.

LE CHARTER, UNE SPÉCIALITÉ

NÉERLANDAISE ? Parmi les plus belles unités présentées dans cet album comme embarquant des équipiers ou passagers payants, plusieurs arborent le pavillon néerlandais. Le charter à bord de voiliers traditionnels est effectivement une spécialité des Pays-Bas. Le phénomène a commencé dans les années 1970 quand des hippies ont récupéré de vieilles coques de voiliers pour y vivre tout en navigant sur les eaux abritées des estuaires du sud du pays, de l'IJsselmeer et du Waddenzee vers les îles Frisonnes. Et l'embarquement d'équipiers payants passionnés de voile dans un confort tout relatif a lentement évolué vers l'accueil de passagers exigeant un confort quasi hôtelier. Cette activité a été favorisée par le fait que les Pays-Bas ont conservé longtemps des voiliers de transport faciles à aménager en bateaux de croisière ; tandis que les immenses plans d'eau séparés de la mer du Nord par des digues permettaient de belles navigations – y compris dans la brise – sans houle génératrice de mal de mer...



LA BELLE POULE ET L'ÉTOILE

Les goélettes-écoles de la marine nationale

Gréement goélette à hunier | **pays** France | **port d'attache** Brest | **lancement** 1932 |
longueur 32,50 m / 25,30 m | **largeur** 7,20 m | **équipage** marine nationale | **armateur** marine nationale |
<http://www.defense.gouv.fr/sites/marine>



IL FAUT AVOIR VU L'ÉTOILE OU LA BELLE POULE faire route par forte houle et brise modérée pour mesurer l'efficacité du gréement de goélette à hunier. Lorsque le bateau se trouve au creux de la vague, il n'y a que sa voile de flèche et son hunier à demeurer visibles. Au même instant à bord, on voit que l'ensemble de la voilure basse est déventé, les vagues dressant un véritable mur qui abrite le bateau du vent. C'est essentiellement le hunier carré qui propulse la goélette. Dans les eaux islandaises où la mer est habituellement forte, ce gréement fait merveille : c'est pourquoi il fut adopté par tous les morutiers, qu'ils fussent originaires de Paimpol, de Gravelines ou de Dunkerque, les trois ports qui pêchaient « à Islande », comme on disait alors. Le hunier des goélettes islandaises possédait de plus une particularité qui rendait le bateau très manœuvrant sans fatigue. Pour l'établir comme pour le rentrer ou en réduire la surface, il n'était pas nécessaire d'escalader le gréement : la voile était enverguée sur une vergue qu'on pouvait faire pivoter sur elle-même depuis le pont. Ainsi, la voile pouvait être déroulée ou enroulée à la manière d'un store. Ce système de rouleau avait été mis au point par un astucieux forgeron de marine nommé Dosmann, qui ne songea peut-être jamais au nombre de vies qu'il avait sauvées en évitant aux pêcheurs d'avoir à monter dans le gréement par mauvais temps !

Ces goélettes connaissaient des conditions de navigation particulièrement rudes. À la fin du mois mars, armées par une vingtaine d'hommes, elles quittaient la France pour l'Islande, cette traversée d'une dizaine de jours offrant déjà l'occasion de rencontrer du mauvais temps. Une

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.

fois devant les côtes islandaises, le bateau se mettait au travail en ayant soin de ne pas entrer dans les eaux territoriales. Commençait alors la première partie de la campagne, dite « première pêche » : elle se pratiquait au sud et à l'est de l'île, jusqu'à la mi-mai. À ce moment-là, la goélette entrait dans le fjord islandais que l'armateur lui avait désigné, et il y restait une dizaine de jours. Arrivait alors un « chasseur » venu de France : il venait chercher le poisson pêché, et, en échange, remettait une nouvelle provision de sel, des vivres, du matériel de rechange... La goélette partait ensuite pour sa « deuxième pêche », qui se déroulait sur les côtes ouest et nord de l'Islande, suivant la migration annuelle de la morue. Cette seconde campagne durait jusqu'à la mi-août ou les premiers jours de septembre au plus tard. La goélette rejoignait alors son port d'attache d'où elle repartirait d'ailleurs très vite, avec un équipage réduit, pour livrer la morue dans les ports de commercialisation ; ainsi Bègles, près de Bordeaux. Concurrencée par les chalutiers, contrariée par la réglementation islandaise qui, à partir de 1922, refusa l'accès de ses fjords aux pêcheurs, la pêche à la morue périclita régulièrement. C'est en 1935 que la goélette *La Glycine*, de Paimpol, accomplit la dernière campagne « à Islande ». Et c'est cinq ans plus tôt que la marine nationale avait décidé d'armer deux navires-écoles sur le modèle des « islandaises » pour employer le terme utilisé à l'époque pour désigner ce type de goélettes. En 1930, en effet, la marine avait compris que pour développer le sens marin de son personnel, il fallait lui faire acquérir l'expérience de la navigation et de la manœuvre à la voile. À l'inverse d'autres marines qui assuraient cette formation sur des grands voiliers du type trois-mâts, elle opta pour une petite unité plus sensible et plus évolutive. Une commission fut donc chargée de chercher, dans les ports de France deux bâtiments de tonnage moyen et de haute qualité sous voiles. Ces navires existaient ! C'étaient les goélettes islandaises qui, à longueur de campagnes morutières, montraient des qualités marines incomparables. Ainsi, ces petits voiliers pêchaient devant un littoral n'offrant pas le moindre abri, sous la menace permanente de tempêtes portant à la côte. Quels que soient l'état de la mer et la force du vent, les goélettes de Paimpol et de Gravelines étaient capables de remonter dans le vent ou tout au moins de tenir la cape en se maintenant hors de danger. Mieux, elles disposaient d'une

importante surface de voilure qui leur permettait d'effectuer leurs traversées dans des temps excellents.

Mais en 1930, toutes les goélettes existantes étaient déjà bien usées par des campagnes nombreuses. La marine décida donc de faire construire deux navires neufs, et se mit en quête d'un chantier naval. C'est ainsi que le chantier fécampois, Chantelot et Lemaistre, fut pressenti : il avait justement lancé un grand ketch harenguier comme on en croisait encore beaucoup en mer du Nord. C'est donc une coque de ce type qui reçut le gréement des goélettes paimpolaises. Après soixante-quinze ans de navigation, l'*Étoile* et *La Belle Poule* prouvent que ce choix fut le bon !

LE MUTIN : L'AUTRE VOILIER

TRADITIONNEL DE LA MARINE Beaucoup moins connu que l'*Étoile* et *La Belle Poule*, le *Mutin* est un bateau de pêche tout aussi authentique. Aujourd'hui utilisé pour la formation des manœuvriers, ce cotre à tape-cul est en fait un thonier des Sables-d'Olonne. En 1926, la marine nationale en passa commande au chantier Florimond-Guignardeau qui s'était spécialisé dans ce type de bateaux. Le *Mutin* fut affecté à école de pilotes de la flotte de Saint-Servan puis à l'École navale de Brest. Et pendant la Seconde Guerre mondiale, il fut utilisé par la Royal Navy pour des missions secrètes : son gréement lui permettait en effet de passer pour un pêcheur ! Si sa coque n'atteint que 21 m de long entre perpendiculaires, son long bout-dehors et le débord de son tape-cul amènent sa longueur totale à 33 m.



La Belle Poule fut mise à l'eau en février 1932 et l'*Étoile* en juillet de la même année. Dès les premiers essais, les deux voiliers donnèrent tout à fait satisfaction, leurs potentiels de vitesse impressionnèrent même beaucoup. Tout de suite commencèrent les sorties de manœuvre et les croisières de formation : peu de voiliers ont navigué autant que ces deux goélettes !

En 1940, ainsi que d'autres navires de guerre, les deux goélettes passèrent en Angleterre pour ne pas être saisies par l'armée allemande. Elles y passèrent le conflit, assurant la formation des élèves officiers français qui avaient rejoint le camp allié. En souvenir de cet épisode, elles arborent un pavillon de beaupré effectivement tricolore, mais dont le blanc central adopte la forme d'un losange à l'intérieur duquel s'inscrit une croix de Lorraine rouge ; c'est l'insigne des Forces navales françaises libres. Ainsi, les navires-écoles de la marine nationale se rattachent à deux cultures historiques où se croisent le souvenir de la grande pêche à la voile et celui de la Seconde Guerre mondiale.



JANTJE

La subtile élégance du brick-goélette

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 brick-goélette | **pays** Pays-Bas | **port d'attache** Enkhuizen | **lancement** 1930 | **longueur** 19 m / 28 m | **largeur** 5,90 m | **équipage** passagers payants | **armateur** Sailing Jantje | **contact** Harry und Marian Müter, Ulgersmaweg 21, 9731 BJ, Groningen, Pays-Bas | **courriel** info@sailing-jantje.nl | <http://www.sailing-jantje.nl/>



SA RARETÉ EXPLIQUE EN PARTIE SEULEMENT LA FASCINATION que le gréement de brick-goélette exerce sur les marins avisés. Car au premier regard, un brick-goélette affiche un équilibre et une élégance prometteurs d'efficacité. De plus, ce gréement concerne des navires de tonnage moyen : à l'inverse des grands trois-mâts qui vous écrasent de leur masse colossale – ne les qualifie-t-on pas de « cathédrales de voiles » ? – ces petites unités s'apprécient d'un coup d'œil. Le *Jantje* est donc bien séduisant, d'autant que si sa coque n'atteint pas 20 m de longueur entre perpendiculaires, il paraît bien plus grand !

En fait, à l'origine, ce bateau était un cotre : il avait été lancé en 1930 par le chantier Van Goor de Monnickendam pour un certain Bakker, patron-pêcheur à Den Helder. Sous le nom de *Ennie en Appie*, il travaillait en mer du Nord, avec cette particularité de posséder un vivier lui permettant de conserver le poisson vivant. Le cotre changea plusieurs fois de propriétaire puisqu'on retrouve sa trace dans différents ports sous le nom de *Johanna Maria* et de *Zwarte Rat*. Jusqu'en 1977 quand il fut acheté par un couple de Néerlandais désireux de pratiquer le charter.

En plus de concevoir des emménagements confortables pour douze personnes, Harry et Marian Müter eurent l'excellente idée de le gréer en brick-goélette. Le phare carré de la misaine et les voiles auriques du grand mât, plus les voiles d'étai, donnent au *Jantje* une impressionnante prestance, et surtout une bonne puissance. Et cela lui est bien utile car, tous les étés, le voilier navigue sur les côtes de Bretagne Nord et parmi les îles Anglo-Normandes, où les courants de marée sont particulièrement puissants.

LE BRICK-GOÉLETTE, UN GRÉEMENT PEU COURANT On l'a surtout trouvé sur des caboteurs de petit tonnage, soucieux de disposer d'une grande surface de voilure par petit temps, tout en demeurant maniables dans les brises variables. En Méditerranée, on en a vu ainsi en Catalogne, aux Baléares, en Corse. Dans les ports de la Manche, certains morutiers avaient opté pour ce gréement pour des coques moins importantes que les terre-neuviens traditionnels (30 m au lieu de 40) : en renonçant à 10 m de coque, ils supprimaient pour le coup un des deux mâts gréés en aurique.





GLOSSAIRE

reste à caler la typo



DOUBLE PAGE PRÉCÉDENTE

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.

ABORDAGE - Collision accidentelle ou mise bord à bord de deux bateaux.

Alizés - Vents réguliers soufflant de chaque côté de l'équateur : du N.-E. dans l'hémisphère Nord, et du S.-E. dans l'hémisphère Sud.

Allure - Direction de laquelle un voilier reçoit le vent par rapport à l'axe de sa route.

Amarrer - Quand ils réalisent un **amarrage**, les terriens emploient le verbe « attacher ».

Amener - Descendre une voile ou un pavillon.

Arrière - Désigne souvent la partie du navire qui était réservée aux officiers. Le vent arrière est l'allure d'un voilier qui fait route en recevant le vent sur l'arrière.

Artimon - Voile ou mât situés le plus à l'arrière du bateau.

Aurique - Se dit d'un gréement dont les voiles ont quatre côtés, et reçoivent le vent toujours sur le même côté (le guindant). Ce sont les voiles à corne, les voiles au tiers et les voiles à livarde.

Bâbord - Côté gauche d'un bateau quand on regarde depuis l'arrière vers l'avant.

Barque - Terme employé par les terriens pour désigner une petite embarcation. En langage maritime, définit les navires à gréement carré dont le mât d'artimon porte une voilure aurique : **trois-mâts barque**, **quatre-mâts barque**.

Barre - Roue ou timon agissant sur le gouvernail. Ce terme désigne aussi les vagues qui déferlent devant une côte.

Barrot - hauteur sous barrot - Hauteur disponible sous le pont ou sous le roof d'un bateau. « Avoir la hauteur sous barrot » signifie qu'on peut se tenir debout à l'intérieur d'un bateau.

Bastingage - Sur les navires anciens, coffrage prolongeant le pavois et servant à recevoir les hamacs, constituant ainsi une défense contre les tirs de mitraille.

Bâtiment - Désigne généralement un navire de guerre ou de commerce.

Beaupré - Sur un navire, mât prolongeant la proue d'un bateau, presque à l'horizontale. Lui-même est souvent prolongé par un bout-dehors. Sur les petits bateaux, on n'emploie jamais le terme beaupré, mais bout-dehors.

Bôme - Espar maintenant la bordure d'une voile. On emploie parfois le terme gui.

Bonnette - Élément de voilure qui, par beau temps, agrandit la voile d'origine.

Bord - C'est le bateau lui-même : **monter à bord**, ou bien un côté de celui-ci : le **bord au vent** et le **bord sous le vent**.

Bord (tirer un) - Naviguer au plus près pour gagner dans la direction du vent.

Bordés - Planches longitudinales constituant la coque d'un bateau de construction traditionnelle.

Bordure - Bord inférieur d'une voile, entre les points d'amure et d'écoute.

Bout-dehors - C'est le beaupré des petits bateaux, ou sa pièce terminale, sur un navire.

Brick - Type de gréement comprenant deux mâts dotés de voiles carrées. Le **brick-goélette** porte gréement carré sur le mât avant, et aurique sur l'arrière.

Brigantin - Autre appellation du brick-goélette.

Brigantine - Voile aurique placée sur le mât arrière d'un navire à voiles carrées.

Cabotage - Navigation côtière ou hauturière, pouvant mener un navire armé en France dans la zone ainsi limitée : entre 30° et 72° de latitude N., entre 15° de longitude O. et 44° de longitude E. Le navire spécialisé dans ce type de navigation est le **caboteur**.

Cacatois - Voiles carrées établies les plus hautes dans la mâture d'un navire à phares carrés.

Cadet - Dans les marines étrangères, élève officier, ou futur élève.

Carène - Partie immergée de la coque.

Carguer - Étouffer une voile contre sa vergue, à l'aide d'un cordage dit **cargue**.

Carré - Salon, pièce à vivre d'un bateau. Sur les grands navires, il y a le carré des officiers, celui des maîtres, etc.

Carré (voile ou gréement) - Se dit des voiles de forme trapézoïdale, établies sur des vergues. Un **trois-mâts carré** est un navire gréé de trois mâts portant chacun des voiles carrées.

Château - Sur un navire, haute superstructure. On distingue le château avant, le château milieu et le château arrière.

Civadière - Voile carrée établie sous le beaupré des navires anciens.

Clin-foc - Foc le plus en avant, amuré sur le bout-dehors. S'il est amuré en hauteur, on dit foc-en-l'air.

Clipper - Type de grands voiliers fins et rapides aux XVIII^e et XIX^e siècles.

Corne - Espar placé en oblique et maintenant la partie supérieure d'une voile aurique.

Corvette - Gréement militaire ancien, portant une voilure importante sur trois mâts.

Couronnement - Arrière élevé et arrondi de certains navires anciens.

Déplacement - Poids de l'eau déplacée par un navire. Divisé par la densité moyenne de l'eau de mer (1,206), il permet de calculer le volume de la carène d'un navire.

Diablotin - Voile d'étai établie sur le mât de hune d'artimon.

Doris - Petite embarcation à avirons conçue à la fin du XIX^e siècle pour pêcher la morue à Terre-Neuve, et encore utilisée sur nos côtes.

Dunette - Partie élevée du pont, à l'arrière des navires anciens.

Échouage - Mise au sec volontaire d'un bateau.

Échouement - Mise au sec accidentelle d'un bateau.

Écoutille - Ouverture ménagée dans un pont pour donner accès aux logements, soutes

Enfléchure - Échelons fixés dans les haubans, servant à grimper dans la mâture.

Entrepont - Espace entre deux ponts d'un navire à plusieurs ponts.

Espar - Pièces du gréement sur lesquelles on établit la voilure : mâts, vergues, bômes, cornes

Étai - Câble tenant un mât sur son avant. Les **voiles d'étai** sont établies entre les mâts arrière.

Étrave - Partie avant du navire, et plus précisément celle qui fend l'eau.

Faux-pont - Pont supplémentaire aménagé à l'intérieur du navire. Quand il se trouve à l'extérieur, on dit spardeck.

Ferler - Plier une voile contre un espar.

Flèche - Dans un gréement aurique, désigne le mât ou la voile établis au-dessus de la corne.

Foc - Voile triangulaire établie sur l'avant d'un bateau.

Fortune - Un gréement de fortune est un gréement improvisé. Une fortune de mer est un incident dont le seul responsable est le destin. C'est aussi le nom d'une voile carrée établie sous la vergue d'un hunier.

Franc-bord - Hauteur du pont supérieur d'un bateau au-dessus de l'eau.

Frégate - Bâtiment de guerre ancien, rapide et man uvrier, mais plus grand et plus armé qu'une corvette.

Gabier - Matelot affecté à la man uvre d'un grand voilier. Sur un bateau de plaisance, on dit équipier.

Gaillard - Superstructures avant et arrière d'un grand voilier ou d'un navire.

Galion - Gros navire de transport utilisé aux XVI^e et XVII^e siècles.

Gîter - Se dit d'un bateau qui penche.

Goélette - Voilier à deux, trois ou quatre mâts portant un gréement aurique ou bermudien. Quand elle a deux mâts, ils sont de même hauteur, ou bien le plus court est placé devant.

Goélette à hunier - Se dit d'une goélette portant une voile carrée sur son mât de misaine.

Goudron de Norvège - Goudron végétal obtenu à partir de conifères et servant à protéger le bois, lui donnant l'apparence d'un vernis ancien.

Gouvernail - Système permettant de diriger le bateau.

Grand mât - Désigne le principal mât d'un voilier.

Grand-voile - Désigne la voile principale établie sur le grand mât (ou le seul mât d'un sloop, d'un cotre...).

Gréement - Ensemble des objets servant à man uvrer un voilier.

Guerre de course - Autorisation donnée par un État à des particuliers, les corsaires, d'attaquer, en vue de les piller, les navires d'un pays avec lequel il est en guerre.

Hamac - Couchette suspendue constituée par une toile.

Hauban - Câbles ou cordages soutenant le mât transversalement.

Hune - Plate-forme située au sommet d'un bas-mât.

Hunier - Pour un gréement carré, voile située au-dessus de la hune. Pour une goélette, voile

carrée située au-dessus de la misaine. Pour un lougre ou une bisquine : voile au tiers située au-dessus de la misaine, de la grand-voile, du tape-cul.

Maître - Gradé placé entre les officiers et les matelots. Ils forment la **maistrance** des navires.

Dans la marine marchande, on dit **maître d'équipage**.

Marchepied - Câble tendu sous une vergue pour permettre aux matelots d'y man uvrer.

Marconi - En principe, terme réservé au mât recevant une voile bermudienne. Par extension, il désigne le gréement à grand-voile triangulaire.

Marquise - Voile d'étai d'artimon située au-dessus du foc d'artimon et sous le diablotin.

Mâture - Ensemble des mâts d'un bateau.

Mille - Abréviation pour **mille nautique** (1 852 mètres, distance correspondant à 1 minute de latitude).

Misaine - Désigne le mât le plus en avant d'un navire, et la voile basse qui y est établie.

Morutier - Navire armé pour pêcher la morue.

Mousson - Phénomène saisonnier observé dans l'hémisphère Nord dans les mers bordant le continent eurasiatique. La mousson d'été se caractérise par de forts vents de S.-O. et des pluies violentes. Et la mousson d'hiver par des vents de N.-E. secs.

Nœud (vitesse) - Unité de vitesse correspondant à 1 mille (1 852 mètres) parcouru en 1 heure.

Palan - Appareil constitué d'un cordage et de poulies, servant à démultiplier la force de traction.

Pavois - Prolongation des flancs de la coque au-dessus du niveau du pont.

Perroquet - Voile carrée (ou au tiers, sur une bisquine) située au-dessus d'un hunier.

Phare - Outre la lumière qui guide les bateaux en mer, le phare désigne l'ensemble des voiles établies sur un même mât. : goélette à phare carré.

Pomme de mât - Pièce de bois formant chapeau à l'extrémité d'un mât.

Pont supérieur - Sur les navires possédant plusieurs étages d'aménagement, pont extérieur.

Poste d'équipage - Logement de l'équipage.

Poulie - Appareil servant à orienter l'axe de tire d'un cordage. Il en existe de différents modèles : simple, double, à ringot, à violon

Poupe - Partie arrière d'un navire.

Quart, être de quart, prendre son quart - Être de service. C'est aussi une des 32 divisions de la rose des vents, correspondant à 11 degrés 15 minutes et portant chacune un nom. Du Nord vers l'Est se succèdent ainsi : Nord, Nord-quart-Nord-Est, Nord-Nord-Est, Nord-Est-quart-Nord, Nord-Est

Quille - Pièce longitudinale de la charpente du bateau, sa colonne vertébrale en quelque sorte.

Raban - Cordage ou sangle servant à ferler une voile, à la **rabanter**.

Rabanter - Maintenir la voile ferlée au moyen de longueurs de sangles.

Ris - Partie d'une voile qu'on peut replier pour en diminuer la surface. Une voile est au **bas ris** quand elle est réduite au maximum.

Roaring forties - Appellation anglaise des Quarantièmes rugissants.

Rose (du compas, des vents) - Aujourd'hui, la rose d'un compas de navigation est graduée de 0° à 360°. Autrefois, elle était divisée en 32 divisions, dont on disait qu'elles correspondaient à chacun des vents reconnus : les quarts.

Sabord - Ouverture ménagée dans le flanc d'un navire, généralement pour permettre aux canons de faire feu.

Safran - Partie immergée du gouvernail.

Schooner - Type de goélette américaine.

Sister-ships - Bateaux ou navires construits selon les mêmes plans.

Tangage - Mouvement de balancement longitudinal d'un bateau.

Tape-cul - Petit mât situé à l'arrière du bateau, toujours derrière la barre.

Terre-Neuva, terre-neuvier - Un terre-neuva est un marin pêchant à Terre-Neuve ; et le terre-neuvier un navire armé pour pêcher à Terre-Neuve.

Tête de mât - Tout en haut du mât.

Timonier - Désigne en général l'homme de barre, mais concerne en réalité les matelots officiant sur la passerelle (veille, signalisation).

Toile - Désigne la voilure. **À sec de toile** signifie « toutes voiles amenées ».

Tout dessus - Toutes voiles établies.

Tribord - Côté droit d'un bateau quand on regarde depuis l'arrière vers l'avant.

Trinquette - Le plus en arrière des focs, amuré sur l'étrave du bateau.

Trois-mâts - Abréviation courante pour : navire à trois mâts.

Vaisseau - Ancien navire de guerre ayant au moins deux batteries couvertes.

Vergue - Traverse articulée au mât, sur laquelle on établit les voiles carrées.

Virer de bord - Manœuvre consistant à franchir le lit du vent, de manière à recevoir le vent du bord opposé à celui qui le recevait précédemment.

BIBLIOGRAPHIE



Jean-Yves BÉQUIGNON et André ROZEN, *L'Étoile et la Belle Poule*, Éditions de l'Institut océanographique, 2000.

Jean-Yves DELITTE, *Belem, le temps des naufrageurs*, Éditions Glénat - Chasse-Marée (bande dessinée), 2006.

Cecil Scott FORESTER, *Capitaine Hornblower*, 10 titres en 2 volumes, Omnibus, 1995.

Alexander KENT, *Captain Bolitho*, 18 titres, Phébus, 1992-2007.

Brigitte et Yvonnick LE COAT, *Cap-Horniers français*, Éditions Chasse-Marée - Ouest-France, 2002.

Eric NEWBY, *La Dernière Course du Grain*, in *Le Roman du cap Horn*, Omnibus, 2003.

Patrick O'BRIAN, *Les Aventures de Jack Aubrey*, 20 titres en 5 volumes, Omnibus, 2000-2006.

Maurice THIÉRY, *James Cook, sa vie, ses voyages*, Éditions La Découverte, 2007.

TABLE DES MATIÈRES

