



LE MOT DU PRÉSIDENT

2017 - Meilleurs vœux à toutes et à tous, que notre amitié avec le Musée Maritime de La Rochelle illumine cette nouvelle année de tout le plaisir et la joie qu'elle permet de partager ! Approprions-nous ce musée désormais célèbre par ses pavillons colorés, sa flotte patrimoniale, ses expositions permanentes et temporaires, et que réciproquement le musée nous accompagne et nous soutienne dans nos projets et nos activités.

2016 - Année charnière avec le succès de l'expo **Petite Plaisance**, la présentation de **Damien** au Grand Pavois tout beau debout et l'engouement actif de nouveaux partenaires (pages 2 et 3), le renouveau du **Carré des Amis** dans son organisation et ses aménagements, tous nos ateliers et activités, dynamisme et convivialité (page 6). Et bienvenue à nos 215 nouveaux amis dont 16 jeunes qui nous ont rejoint.



Aménagement du Carré par Jean-Alain, Alain, Jean, Christian

30 ANS d'amitiés fidèles et de partages, de 1986 à 2016, ça se fête ! C'est dans cet esprit que nous tiendrons notre assemblée générale le samedi 18 mars prochain en tout début d'après-midi, où le musée nous invite à investir la salle panoramique du 2e étage, vue magnifique garantie. Puis nous redescendrons sur terre dans le grand hall et la galerie des pavillons pour profiter de visites spécialement organisées pour nous. Vous découvrirez aussi le réaménagement du Carré des Amis et l'expo des Carnets de Voyage. Enfin, en début de soirée, nous partagerons le pot de l'amitié et le buffet «assis-debout» ; nous ferons honneur à nos anciens qui ont tous œuvré à ce que nous sommes aujourd'hui et accueillerons avec plaisir nos nouveaux amis.

Bonne année !

Bruno Quinton

INTERVIEW

LA PASSION DU BOIS

Texte et photo Richard Lick

Nicolas Chanteloup a repris le chantier Despierres⁽¹⁾ en mai 2016. Une décision prise en trente secondes et acceptée.



Nicolas Chanteloup à la tête du Chantier Despierres

COMMENT EN EST-IL ARRIVÉ LÀ ?

Il a toujours aimé les bateaux. Enfant de La Rochelle, il naviguait sur le Sangria familial et commandait pour Noël des ciseaux à bois et une scie à chantourner afin de réaliser des maquettes de bateaux d'après des photos. Quand il a décidé de vivre sur un bateau, il a acheté **Sainte Anne III**⁽²⁾ alors en Corse, sans l'avoir vu autrement qu'en photo. Bonne pioche ! Il se passionne pour son histoire (**Sainte Anne** aurait servi en Manche durant la dernière guerre), l'arme en charter ce qui l'oblige à préparer le certificat de Yachtmaster offshore. Surtout il restaure la totalité du tableau, seule partie qui n'était pas en teck, un gros travail de charpentier. **Nicolas** connaît bien le bois. En effet, il a travaillé à La Pallice comme importateur de bois exotiques. Pour la charpente marine, il a été à bonne école avec **Bruno Barbara** (chantier **Candela**) et a travaillé sur des bateaux bien connus à La Rochelle.⁽³⁾ Aimer le bois, avoir la passion des bateaux, être habile de ses mains, ce n'est pas suffisant pour reprendre un chantier. **Nicolas** dispose d'autres compétences indispensables : une solide formation d'ingénieur, une expérience de gestion et de management comme responsable de chantier dans des entreprises locales. Dernier point crucial : il semble chanceux, mais... la chance est un talent.

(1) cf. article sur le chantier Despierres : la passion du bois dans la LDA n°75

(2) un yawl construit par Claude Auroux à Arcachon en 1933 voir : http://www.museemaritimelarochelle.fr/contenu/les_yachts_agrees_sur_nos_quais,101?idbateau=126

(3) cf. article sur Bruno Barbara dans la LDA n°78

À NOTER

Le Carré possède maintenant sa propre adresse courriel :

carre-lesamis@orange.fr

Votre message sera ainsi pris en charge immédiatement par l'équipe d'accueil qui vous répondra directement ou le transmettra au responsable de l'activité concernée. Rappel : le Carré est ouvert les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 14 h à 17 h

POUR JÉRÔME ET GÉRARD

L'ESPRIT DAMIEN EST FAIT D'AVENTURE, D'ÉCHANGES ET DE RESPECT

Au Grand Pavois, chacun a pu apprécier les progrès de la restauration de Damien et rencontrer toute l'équipe investie dans cette aventure. Lancé pendant l'été 2012, ce chantier emblématique de la réunion des compétences et de l'enthousiasme des Amis avait suscité quelques inquiétudes : n'était-ce pas trop ambitieux pour notre association ? Aujourd'hui, quelle satisfaction de voir que les espérances gagnent sur les inquiétudes, grâce à la continuité assurée de notre engagement !

par Alain Barrès

Avec la contribution de : Jean-Alain Berlaud, Jean-Marie Chauvet d'Arcizas, Dominique Cherbonnier, Bruno Quinton et Joël Selo.
Photos : Jean Alain Berlaud - JMCA - Joël Selo



La restauration d'un monument historique exclut un travail banal, nous avons l'obligation de respecter les procédures techniques originelles, c'est la loi mais aussi notre fierté. Ce n'est d'ailleurs pas seulement l'objet que l'on doit sauver mais aussi les gestes et les savoir-faire qui ont permis sa naissance. Ces exigences ont, bien sûr, un prix, heureusement compensé en partie par les aides de l'État et des collectivités.

À ce devoir patrimonial s'ajoute l'obligation de respecter les nouvelles normes de sécurité et d'anticiper pour la nouvelle vie de **Damien**.

Laissons parler **Joël**, gardien de l'histoire de **Damien**.
«J'entends souvent dire : il s'agit d'une reconstruction ! Eh

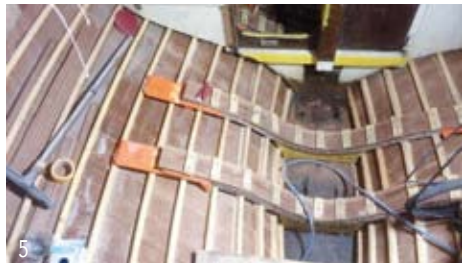
*non ! Nous sommes dans de la restauration maritime : tous les bateaux en bois, un jour ou l'autre, qu'ils soient anciens ou modernes passent chez un «sorcier-charpentier de marine» qui va changer le pont ou les bordés ou refaire le mât, etc. Eh oui ! Tout s'use lorsqu'on navigue... Mon souci est de faire une restauration vivante ; **Damien** n'est pas un meuble et encore moins une pièce de musée, ce navire est fait pour naviguer».*

La coque, refaite à l'identique mais avec les nouveaux outils et les nouvelles colles, sera certainement plus durable que la première. Quand c'était nécessaire les éléments de la structure, varangues, quille, serre bauquière, lisses, etc., ont été remplacés dans les règles de l'art par **Pascal Marvaud** du chantier TYP.

Pour sa part l'équipe des Amis a pris en charge une

partie des travaux. «À chaque étape, je me pose plusieurs questions : comment était le bateau lorsqu'ils ont quitté La Rochelle pour ce périple autour du monde ? Qu'est-il devenu après cinq ans de périls ? Quelles étaient les transformations à leur retour à La Rochelle, et quels travaux ont été exécutés par les autres propriétaires ?».

Dominique s'est, en particulier, chargé de la conservation et de la restauration du mobilier intérieur et du grément : «Pour la table du carré : ponçage et placage acajou, pour la table à carte : ponçage et peinture d'un apprêt blanc. Petit détail, nos deux navigateurs avaient collé sur l'abattant une feuille de Formica blanc mat permettant d'écrire au crayon papier. Nous avons réussi à retrouver le même Formica. Sur l'ancien mât cassé lors



d'un chavirage et réparé au Cap, nous avons tout récupéré de la tête au pied de mât, afin de passer chaque élément au polissage».

Jean Alain s'est spécialisé dans la restauration de l'accastillage. Comme on peut le voir sur les photos le résultat est étonnant... On croirait voir un catalogue de bijouterie : «L'objectif est de réutiliser au maximum les pièces d'origine, malgré la corrosion galvanique et la migration ionique qui ont fait leur œuvre lente d'érosion des métaux ou de blocage des fixations. Une fois remise propre, chaque pièce est repérée et archivée dans une photothèque. Il s'agit d'abord d'un méticuleux travail de brossage au touret ou à la perceuse pour éliminer les vieilles peintures, la rouille, l'alumine, l'oxyde de cuivre ou les bavures de joint. C'est une vraie satisfaction de retrouver l'éclat de l'inox, de l'aluminium, du laiton ou du bronze. Pour les pièces mécaniques, il faut dégraisser et graisser, parfois remplacer un élément défectueux. Écouter à nouveau la douce musique des cliquets d'un winch Goïot qui a franchi le cercle polaire antarctique, croyez-moi, c'est jubilatoire !».

En effet, avant d'être un travail, restaurer **Damien** est un bonheur que nous voulons partager. C'est d'ailleurs une des obligations de l'inscription aux Monuments historiques.

Jean Marie : «Aux 40 ans du Grand Pavois, **Damien** a été exposé en épave d'abord, puis coque retournée nue, et

peinte cette année. À chaque fois le public est au rendez-vous avec des questions, des anecdotes, des adhésions... Cette année il fallait une passerelle pour rendre visibles les travaux intérieurs à bord de **Damien**. Avec les Amis, et la contribution de la DRAC grâce à Philippe Tijou, et Sylvie Plet-Duhamel ce fut chose faite !».

L'affluence de visiteurs curieux et passionnés a été notre récompense.

Le budget de restauration était important mais nous sommes une association qui ne manque pas de moyens, car nous avons toujours été très près de nos sous !

Quel était le budget prévisible ?

Bruno : «319.000 euros, c'est le budget total estimé pour restaurer **Damien**».

- Où en sommes-nous ?

«Nous avons engagé en octobre la reconstruction du pont par TechniYachtsPinta. Actuellement nous avons réglé au total pour 186.500 € de factures soit 58% du budget. En début d'année 2017, **Damien** rejoindra le Chantier Nautique du Vieux Port pour stratification de finition, enduits, peintures...».

- Comment se répartissent les financements ?

«La D.R.A.C. a été le principal financeur pour 96.000 €, puis la Ville de La Rochelle pour 30.000 €, le Département de Charente-Maritime pour 24.000 €, et les Amis du Musée Maritime pour 21.000 € (Adhésions et recueil

de dons auprès du public). À ce total de 171.000 €, nous pouvons ajouter les engagements reçus de la D.R.A.C et du Département pour la poursuite du projet soit 113.000 €. Ce qui porte le financement assuré à 284.000 €».

Le mouvement de sympathie autour du projet nous aide aussi beaucoup à diminuer la charge financière des Amis dans le projet, plusieurs entreprises ont ainsi spontanément offert leurs contributions.

«**ENO** après avoir offert la gazinière de **Joshua**, équipera **Damien** d'un réchaud 2 feux. **VOLVO-PENTA** se charge du moteur et de tout ce qui va avec. **INTERNATIONAL** nous aidera pour la peinture, **SEAVIEWPROGRESS**, l'entreprise **JP3** de Marans et **ATLANTIC LOISIRS** contribueront pour des équipements et d'autres contacts sont prometteurs...

Enfin, nous travaillons avec la Fondation du Patrimoine sur le lancement d'un appel à dons auprès du public».

Merci **Bruno** pour cette gestion rigoureuse. En gros, retenons qu'un tiers du budget finance la TVA, les achats de matières premières et les fournitures, le reste soit les deux tiers est redistribué sous diverses formes aux entreprises du plateau nautique rochelais. **Damien** restera donc bien le plus rochelais des bateaux d'aventure. Nous les Amis, n'oublions pas que nos adhésions et nos dons (en partie défiscalisés) permettront de mener à bonne fin cette magnifique entreprise. Grâce à vous chacun aura sa part de mérite dans la renaissance de **Damien**.

Photos : 1 - Les visiteurs du Grand Pavois se pressent pour voir **Damien** ; 2 - Joël recueille les souvenirs de Gérard pour reconstituer l'intérieur de **Damien** ; 3 - La table à carte fraîchement restaurée attend de reprendre sa place ; 4 - Jean Alain au travail ; 5 - Les nouvelles varangues ; 6 - Les winchs dont la musique est si belle ; 7 - Le baromètre qui a résisté à toutes les dépressions, offert par Jérôme ; 8 - Le guindeau prêt pour de nouveaux appareillages ; 9 - 10 - 11 - Méticuleux travail des restaurations de l'accastillage (photos Jean-Alain Berlaud).

LES COULISSES DE L'IMPOSSIBLE

COMMENT LE REGULUS A FRANCHI LES PASSES DE MAUMUSSON

par Denis Chabassière

L'ordre est donc donné à Lacrosse par Napoléon, en août 1811, de faire sortir la flotte par Maumusson⁽¹⁾. Trois frégates, désarmées à l'occasion pour réduire leur tirant d'eau, sont menées telles des «Boute-en-train» face à l'obstacle en rade d'Aix le 19 septembre. Il s'agit de trois rescapées des brûlots : l'Elbe, l'Hortense, et La Pallas. Ces trois glorieuses sont escortées d'une flottille de petits bâtiments destinés à leur apporter aide logistique et protection. De même, à terre, les forts d'Oléron, du Chapus, de Royan ont été richement pourvus en hommes et en armement.

Et l'on attend... Une première maline, une deuxième maline. Enfin le samedi 23 novembre par un faible coefficient de 55, hauteur d'eau à pleine mer environ 5.20 mètres, l'Elbe appareille et gagne sans encombre la rade des Bris où elle est rejointe par ses deux sœurs le 29 novembre. Mais la croisière anglaise veille ! Une frégate et une corvette viennent prestement se poster au débouché de Maumusson annihilant toute velléité d'évasion.*

Et l'on attend... Une première maline, une deuxième maline. C'est seulement le 23 janvier 1812, soit cinq mois après l'ordre initial, que l'heureuse conjonction de conditions hydrographiques, météorologiques et d'absence de tunique rouge au large d'Arvert, permettent à Decrés d'annoncer à l'empereur que «Oui, ils le firent !».

Préparatifs

Ce «succès» enhardit sa Majesté Impériale, on a cependant conscience que l'exploit nécessite une préparation plus poussée. Pour réussir à faire passer les 7.30 mètres de la cale du vaisseau de 74 canons il faudra :

- 1) Lui soustraire ses canons pour l'alléger.
- 2) Renforcer les défenses d'Oléron, du Chapus, d'Arvert, de Royan et s'assurer du concours des canonnières en poste afin de prévenir tout débarquement anglais, éventuellement fâcheux pour un bâtiment désarmé. C'est la mission de **Rivaud**.
- 3) Draguer, c'est **Bonnefoux** qui dirige l'opération, les parties délicates du banc Lamouroux.
- 4) Installer, tout au long du parcours : bouées, chaînes câbles et grelins, et mouiller des corps morts sur lesquels puisse s'amarrer en cas de besoin la Vedette de l'exploit. Le Pilote se charge de baliser.

C'est parti !

L'ordre définitif arrive début 1813, après le passage de la Berezina, ça donne confiance!

Napoléon désigne Le **Regulus** comme Vedette et promet l'Aigle de la légion d'honneur au premier pilote qui réussira. **Depoix** est requis. Tout le mois de février est consacré aux préparatifs pour profiter de la grande marée du 5 mars 1813, voire celle du 3 avril, toutes deux de coefficient 110, avec environ 6,75 mètres de hauteur d'eau à pleine mer.

Et l'on attend... le **Regulus** qui tarde à sortir de la Charente. Le 15, il est encore en rivière entre Martrou et Soubise, le 16 mars **Bonnefoux** reçoit le signal que le capitaine de frégate **Levêque** a mouillé sous Aix.

Et l'on attend..., le **Regulus** désarmé et vulnérable qui n'ose s'offrir aux bordées des quatre vaisseaux de la Croisière qui l'ont repéré, reste au mouillage à l'affût d'une opportunité.

Enfin ! Le 4 avril **Levêque** appareille nuitamment, sans témoin, et **Depoix** mène avec succès à travers le coureau d'Oléron, de bouée en bouée, le bâtiment qui mouille en rade des Bris à six heures trente du matin.

Il la veut sa médaille le pilote **Depoix**, et **Bonnefoux** plaide sa cause auprès de **Decrés** :

«Sa tâche est à peu près remplie. Il sera donc juste de lui accorder la récompense sur laquelle il compte. La lui refuser serait le décourager et perdre le fruit de son exemple pour les autres pilotes chez lesquels il convient de faire naître, par l'espoir d'un prix aussi honorable, l'envie d'imiter leur camarade». Le ministre veut, lui, franchir Maumusson pour l'annoncer à l'Empereur, avant que d'épingler la décoration sur la poitrine du gars du Chapus, alors ? Alors, on attend...

Maumusson

Pendant ce temps, **René Primevère Lesson**, chirurgien de troisième classe à bord du **Regulus** observe un phénomène étonnant. «Un courant venant de la haute mer nous apportait chaque jour, dans les mois d'avril et de mai, des milliers de sèches récemment privées de la tête et de leurs tentacules ; ces sèches formoient des bancs si épais que les quatre cents hommes d'équipage en desséchoient la chair et s'en nourrirent. Les pêcheurs nous assurèrent que les marsouins occasionnoient des dégâts parmi ces mollusques, et qu'ils rejetoient le corps à cause de l'axe calcaire qu'il renferme⁽²⁾».



N ? (2E ÉPISODE)



Le Généreux, vaisseau de 74 de classe Téméraire capturant le Leande Vaisseau de 74 (Le Glorieux)

On ne meurt pas de faim à bord ! Et c'est tant mieux car le 1er mai le **Regulus** n'a pas bougé, voici presque un mois qu'il est stationnaire.

Que **Levêque** soit passé second offrant son poste au commandant de vaisseau **Fauveau** ne change rien à la principale difficulté de l'épreuve : la croisière anglaise... Ils ne lâchent pas le pertuis de Maumusson alertés qu'ils ont été en voyant disparaître le **Regulus** de son mouillage d'Aix sans qu'il soit signalé par le pertuis d'Antioche. Ce ne sont pas moins de six bâtiments qui croisent dans les parages d'Oléron. Et pas plus **Fauveau** que **Levêque** avant lui, ne souhaitent autoriser le franchissement au pilote **Depoix** pour subir, une fois passé de l'autre bord, le feu de l'Anglais sans pouvoir riposter.

Depoix, lui, en veut toujours pour sa médaille mais les conditions ne sont guère favorables même si le ministre insiste auprès du préfet : «Vous sentez de quel intérêt il est pour la Marine qu'un vaisseau de 74 ait franchi avec succès une passe dans laquelle on hésita, il y a quelques années, d'engager une corvette. Il me sera fort agréable de l'annoncer à l'Empereur qui attache beaucoup d'importance au succès de cette opération».

Et l'on attend... Que la croisière veuille bien disparaître. C'est le 27 mai au matin avec un coefficient de 76 et environ 5 mètres 60 de hauteur d'eau, il va falloir jouer serré !

On s'engage à dix heures quarante-cinq, on franchit Maumusson et le navire confié à **Antoine Bauchère** pour le mener à travers le banc de la Mauvaise arrive à deux heures et demie de l'après-midi en Gironde. Le **Regulus** pénètre dans sa sépulture. Mais cela est un autre récit.

Decrès est ravi : «J'ai l'honneur de rendre compte à Votre Excellence que le 27 de ce mois, les vents ayant tourné dans la matinée vers le nord et le nord-est, et l'ennemi n'étant pas à l'ouvert du pertuis de Maumusson, les capitaines Fauveau et Levêque profitèrent de ces circonstances favorables pour conduire Le Regulus dans la Gironde».

Depoix aussi est fier, qui pourra accrocher son étoile à la boutonnière. Et **Bauchère** aussi qui galèje un peu en laissant accroire qu'il a tout fait : une légion d'honneur pour son babil et sa constance, il la recevra en 1823... du roi, le remerciant vraisemblablement à l'occasion pour sa complaisance à piloter la flotte anglaise dans l'estuaire en juillet 1815 (4)!

Le metteur en scène quant à lui n'a rien compris de l'extravagance de la chose : il en redemande à **Decrès** : «Monsieur le duc Decrès, je vois avec plaisir que Le Regulus a

passé. Tâchez de faire passer, d'ici au mois de septembre, 5 autres vaisseaux afin qu'ils puissent appareiller en octobre pour se rendre à Brest. Je mets une grande importance à avoir à Brest une escadre de vingt vaisseaux». L'empereur n'ayant de 1800 à 1813 consacré au budget de la marine moins du tiers que ce que les Anglais avaient dépensé pour leur flotte(5) devait se contenter d'expédients, mais les événements allaient se précipiter.

En août il y aurait Dresde, Leipzig en octobre, et fin décembre Schwartzemberg et l'armée de bohême franchiraient le Rhin... On aurait d'autres sujets d'intérêts, et, entre autres, de mener la magnifique campagne de France en février 1814 : Cham-

paubert, Montmirail, Château-Thierry, Vauchamps, pour se distraire et laisser aux chimères ce qui n'aurait jamais dû en sortir:

Laissons le mot de la fin au joli texte de notre chirurgien Rochefortais de troisième classe, futur naturaliste, botaniste, ornithologue. Il a 19 ans.

Le poétique récit de Lesson(3)

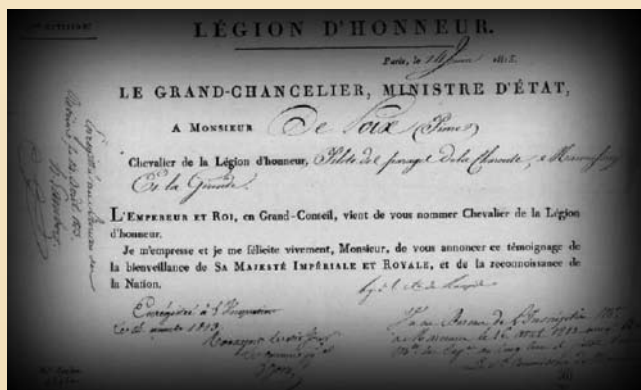
«... Le vaisseau de 74 canons Le Regulus avait été armé à Rochefort, et comme les Anglais bloquaient la rade de l'île d'Aix, l'empereur en avait fait le sacrifice, et c'est à travers les bancs de sable si dangereux de Maumusson qu'on tenta de le faire passer. Un pilote célèbre dans l'Aunis, le sieur Dupuis (sic), parvint à réaliser cette dangereuse tentative, et l'étoile de la Légion d'honneur lui fut donnée comme récompense de son talent et de son succès.

Jamais je n'oublierai le jour où le vent nous aida, par son souffle modéré, à franchir les bancs mobiles au milieu desquels sont tracés de sinueux canaux ; c'est sur ce point du golfe de Gascogne, si renommé par ses naufrages, dans ce détroit où la mer déferle avec violence que nous nous engageâmes par un de ces jours tièdes qui raniment la nature. Que d'anxiétés dans tous les regards suivant avidement les moindres gestes du pilote ! Que d'intérêt lorsqu'on le voyait relever ses balises et calculer combien encore restaient de pouces d'eau sous la quille. Enfin après de cruelles angoisses, après avoir touché deux fois, notre vaisseau

franchit les obstacles, et bientôt il entra dans la Gironde où il devait servir de stationnaire.

Ce vaisseau était le même qui soutint, sous le brave capitaine Lucas, le feu des Anglais lors de l'incendie de l'escadre française en rade de l'île d'Aix, et qui resta plus d'une semaine échoué, sans que les brûlots soient parvenus à le détruire.

Tel était Le Regulus, vaisseau peu propre à prendre la mer par sa vétusté mais très bon encore à servir de sentinelle perdue sur nos côtes alors menacées par les flottes anglaises...».



Attribution de la légion d'honneur au pilote Pierre Depoix

*maline : employé en Aunis pour désigner les marées de vives eaux (du latin malina=marée)

- 1) Dominique Droin «Histoire de Rochefort tome III» déjà cité
- 2) R.P.Lesson «Histoire naturelle générale et particulière des mammifères et des oiseaux découverts depuis la mort de Buffon» -Cétacés- 1834 Paris Pourrat Frères éditeurs
- 3) R.P Lesson «Paris littéraire première année 1843-1844» - Incendie du vaisseau Le Regulus en 1814. p 554-555
- 4) Guy Binot déjà cité
- 5) 1726 contre 5 607 millions de francs or germinal pour être précis, in Patrick Villiers : «Vaisseaux français en 1805, des budgets de 1799 à 1805 aux analyses de Burgue-Missiessy, théoricien et marin devenu amiral renommé» Technology of the ships of Trafalgar; An International Congress Madrid, 3 and 4 November 2005, Cadiz, 5 November 2005

L'atelier animé par *Jean Randy* a autant de succès que celui de l'année dernière avec des participants studieux et très attentifs qui apprennent à faire le point, à se servir d'un sextant et d'une montre comme seuls outils.



Ambiance souriante et beaux sextants

PPL

Grosse année d'activité pour la PPL qui se termine autour d'un pot amical où l'on a fêté notamment les 80 ans de *Jean Girouy*... toujours très actif à l'atelier et à l'exposition. Merci à tous et à toutes de la PPL pour avoir monté cette belle manifestation.



Bon anniversaire Jean

JOSHUA

Joshua est désarmé. Les bômes, le grand mât et l'artimon ainsi que les éléments du gréement dormant et l'accastillage sont stockés dans la halle bord à quai, le bateau a été sorti de l'eau et posé sur son ber sur le plateau nautique. L'équipe de maintenance a de quoi s'occuper tout l'hiver... et c'est commencé. Courage aux décapeurs de rouille et à tous ceux qui viendront les aider.



Les mâts bien à l'abri sur leurs tréteaux

CARNETS DE VOYAGE

À partir de dessins créés depuis quatre ans, les 18 participants ont sélectionné une trentaine d'aquarelles qui feront l'objet d'une exposition au Carré des Amis fin janvier. Ce sera également l'occasion de rendre hommage à *Armand Jego*, fidèle de l'atelier, décédé récemment ; l'inauguration se fera en présence de son épouse et de sa fille à une date non confirmée à ce jour.



L'atelier en plein travail de sélection

CHANTS ET INSTRUMENTS DE LA MER

Les Z'Amis ont chanté à l'occasion du Téléthon au Temple de La Rochelle le 19 novembre et à la salle polyvalente de Lagord le 3 décembre. Leur prestation fort appréciée est reconduite l'année prochaine. Bravo à *Jean-Charles Dreux*, à ses chanteurs et musiciens.



L'équipage au Temple

DÎNERS-CONFÉRENCES

Les prochains dîners-conférences auront lieu les vendredis 3 février, 10 mars et 7 avril 2017. Nous accueillerons le 3 février *Christian Alliot* qui nous parlera de météorologie (les bases de la météo/météo marine : océan, vagues, marées, effets des courants, du Gulf Stream, .../réchauffement climatique). Toutes suggestions de conférenciers et de sujets sont les bienvenues, vous pouvez les adresser à Marie Guélain : mguelain@gmail.com

NOUVEL ATELIER : PERMIS HAUTURIER

Frédéric Blondeau propose la création d'un atelier «cours de navigation hauturière» qui devrait démarrer début 2017. Il s'agit de travailler essentiellement sur de la navigation dite «à l'ancienne» ou «navigation de secours». Ce qui signifie simplement la navigation ou l'orientation avec peu d'instruments ou avec des instruments de fortune. Un accent particulier pourra être mis sur la navigation aux abords de La Rochelle. Plus d'infos : 05 46 27 20 47 ou carre-lesamis@orange.fr

ERRATUM : Dans la LDA 81, en dernière page, IAN BRUCE, pour les 2 photos de droite, il fallait lire «Ian Bruce et Peter Bjorn se préparant pour les JO» et «Ian Bruce, Peter McBride et le Laser n° 100 000»

SUR **RCF RADIO 95.5** À écouter :

«**HISSE ET HO**» musique et chants de la mer, présentée par *Jean-Charles Dreux* les jeudis 19 janvier, 16 février, 16 mars, 13 avril, 11 mai et 8 juin, à 11 heures.

«**Larguez les amarres**» activités des Amis, animée par *Yves Gaubert*, les jeudis 12 janvier, 9 février, 9 mars, 6 avril, 4 mai, 1^{er} et 29 juin, à 11 heures avec rediffusion le samedi suivant à 9 h 30.

Où à réécouter : les émissions précédentes sur www.aammlr.com ou sur <https://rcf.fr/culture/musique> et <https://rcf.fr/culture/patrimoine>

BIENVENUE À BORD DU SHTANDART

RÉPLIQUE DE LA FRÉGATE DE PIERRE LE GRAND

Propos recueillis auprès de *Dmitry Ryabchikov*, à bord du **Shtandart** le 18 octobre 2016 par *Marie Guélain*



2

Le *Shtandart* original est le premier navire de guerre construit en 1703 par Pierre Le Grand (Tsar et Empereur de Russie de 1682 à 1725). Conseillé par des ingénieurs hollandais et anglais, le bateau devait avoir un tirant d'eau faible, pour pouvoir naviguer dans le golfe de Finlande et un haut gréement élégant à l'anglaise. Le Tsar a personnellement travaillé sur le chantier à Olonets au nord de la Russie, le bateau a été achevé en cinq mois, les mâts et les voiles montés en quinze jours. Fin septembre 1703, le *Shtandart* naviguait vers Saint-Pétersbourg sous le commandement de son premier capitaine, Pierre Le Grand. Equipé de 28 canons, il devient le vaisseau amiral de la nouvelle flotte baltique.



1

Le nouveau **Shtandart** est une réplique exacte de l'ancien. Dans la cale de l'époque où l'on gardait tonneaux, câbles, provisions, boulets et poudre, se trouvent aujourd'hui deux moteurs diesel de 560 cv, une génératrice, des pompes de cale, des citernes ainsi que le carré, la cambuse et les postes d'équipage. Au-dessus du pont : les mâts, les gréements dormants et courants, le cabestan, les canons, les décorations, la barre à roue, les échelles, passerelles, écoutilles, lucarnes, tout est fait exactement comme à l'époque de **Pierre Le Grand**.

Il s'agit de la réalisation d'un rêve initié par des jeunes de Saint-Pétersbourg qui ont eu envie de construire la réplique du **Shtandart**. Commencé en 1994, le bateau, grâce à des mécènes et au travail de jeunes bénévoles, a pris la mer en 2000. Les bois de chêne et de pins utilisés proviennent d'une forêt plantée par **Pierre Le Grand** et destinée exclusivement à la construction navale, aujourd'hui réserve naturelle protégée.

Le **Shtandart** appartient à une association présidée par le commandant **Vladimir Martus**. Le voilier-école enseigne à des stagiaires qui viennent d'une dizaine de pays, comment devenir marins et matelots de la marine ancienne. L'équipage se compose de cinq marins professionnels, cinq marins expérimentés bénévoles et 25 stagiaires. Le voilier se transforme en musée lors des escales. L'équipage raconte son histoire, ses particularités et les détails de la vie à bord. Le **Shtandart** prend aussi part aux régates et fêtes des grands voiliers en Europe dont la Tall Ship Race, Sail Amsterdam, Grande Armada de Rouen, Tonnerres de Brest et la fête du port de Hambourg. Il

a aussi participé à de nombreux tournages. Après 16 ans de navigation, le **Shtandart** quitte La Rochelle le 19 octobre et fait route vers Porto où une révision complète est prévue avant de reprendre la mer en mai 2017.

Port d'attache : Saint-Pétersbourg

Longueur : 34,5 m - Hauteur des mâts : 33 m - Tirant d'eau : 3,3 m

Gréement : trois-mâts carré - Voilure : 660 m² (14 voiles) - Tonnage : 220 t



3



4



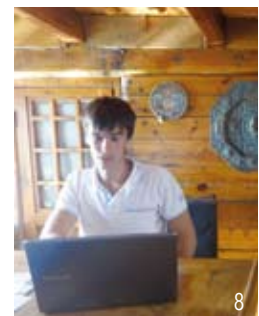
5



6



7



8

1 - *Shtandart* sous voiles ; 2 - Vladimir Martus, commandant ; 3 - L'étrave est décorée d'une figure de lion qui symbolise la puissance et la grandeur ; 4 - Étendard : Composé d'un aigle noir à deux têtes sur un champ jaune, il porte trois couronnes, deux royales et une impériale. Sur sa poitrine, Saint-Georges avec le dragon. En bas et en haut 4 cartes maritimes : près de la tête à droite une carte de la mer Blanche, à gauche la mer Caspienne, près du pied droit, la mer d'Azov, près du pied gauche, le golfe de Finlande avec la moitié du golfe de Botnie et une partie de la mer Baltique. Le reste décrit une scène allégorique rappelant les victoires maritimes de la Russie et dessous, l'écusson de St-Petersbourg et les saints protecteurs de la Russie ; 5 - Le *Shtandart* est l'un des premiers vaisseaux équipés d'une barre à roue, ce qui permettait de manœuvrer efficacement pendant les batailles ; 6 - Vue du pont canons ; 7 - Cabestan ; 8 - Dmitry Ryabchikov, premier officier, notre guide

Photos : Marie Guélain

DELMAS-VIELJEUX

150 ANS D'HISTOIRE À VOIR AU MUSÉE

Texte et photos Yves Gaubert

Inaugurée le 8 novembre en présence du président de la République, l'exposition sur l'armement Delmas-Vieljeux occupe la salle noire du musée maritime jusqu'en octobre 2017. Cette très belle réalisation élaborée par le musée, les archives municipales, la mairie, l'agence Diagraphie et de nombreux témoins privés, nous fait découvrir 150 ans de la vie d'une compagnie maritime née à La Rochelle en 1867.

Les fils du pasteur **Louis Delmas**, originaire du Tarn, **Frank, Julien** et **Emile** sont de dignes représentants de ce capitalisme protestant qui a fortement contribué au développement économique de la ville. La création d'un service de vapeurs entre La Rochelle et l'île de Ré, puis l'île d'Oléron n'est que le début modeste d'un grand armement. Très vite les frères **Delmas** entreprennent des voyages plus lointains, avec l'exportation de poteaux de mines des Landes et l'importation de charbon du Pays de Galles. Ils vont développer ensuite un trafic régulier entre la façade atlantique française et les pays du Maghreb.

En 1891, **Léonce Vieljeux**, originaire d'Ardèche, épouse la fille de **Frank Delmas** et rejoint la compagnie. Il en prend la direction en 1919. Fervent partisan du colonialisme, il développe les lignes avec l'Afrique Noire pour les importations de bois tropicaux qui vont devenir un des symboles de la compagnie **Delmas-Vieljeux**.

Le chargement des bois sur les côtes d'Afrique est illustré par la saga des kroumen. Ces marins intrépides, particulièrement habiles, s'occupent de préparer les grumes qui doivent être hissés à bord dans des rades foraines où la mer peut être agitée.

Delmas-Vieljeux, c'est aussi une flotte de navires qui évolue en fonction du développement du trafic maritime et des évolutions techniques, depuis les petits vapeurs des débuts aux grands porte-conteneurs de la fin du 20^e siècle. Ce sont aussi des agences maritimes qui s'occupent de la consignation des navires, des transits en douane et de la manutention dans de nombreux ports français et africains.

Pionnière de l'intégration des diverses activités, la compagnie crée et gère ses propres usines de préparation du charbon jusqu'aux années 50, crée des chantiers navals à La Rochelle et en Afrique. Ouverts en 1922 à La Pallice, les chantiers vont construire plus de 300 navires avant leur fermeture définitive en 1987. Devenus **ACRP** (*Ateliers et Chantiers de La Rochelle-Pallice*) en 1960, puis **SN-ACRP** en 1970, les chantiers emploient encore plus de 800 salariés au moment de l'arrêt d'activité. La création de la **SNACRP** naît d'un regroupement du chantier avec les Ateliers et Chantiers Réunis du Havre (**ACH**). Mais ce rapprochement n'empêche pas la fermeture. C'est

un épisode très douloureux qui a donné lieu à un rude combat des syndicats pour tenter de sauver le chantier, en vain.

L'exposition évoque aussi la période de la guerre 1939-1945 au cours de laquelle certains membres du personnel des chantiers rejoignent la Résistance et le réseau «Alliance». **Franck Gardies**, chaudronnier; **Louis Gravot**, grutier; **Joseph Camaret**, directeur du chantier; **Frank Delmas**, PDG des chantiers; **Léonce Vieljeux**, maire de La Rochelle, et d'autres, sont arrêtés et fusillés au camp de Struthof, le 1^{er} septembre 1944.

Après guerre, **Delmas-Vieljeux** continue son développement avec **Pierre Vieljeux**, puis **Tristan Vieljeux**. En 1991, **Vincent Bolloré** devient majoritaire dans le capital du groupe. Il prend la direction de la compagnie maritime avant de la revendre à l'armement **CMA-CGM** en 2005. Et le 1^{er} mars 2016, le nom **Delmas** disparaît de la scène maritime.

Toute cette histoire est à découvrir dans l'exposition à travers des photos, des textes, des vidéos, des objets, des maquettes.



Photos : 1 - Affiche de l'exposition Delmas-Vieljeux au musée maritime, des hommes et des bateaux... ; 2 - Le Rokia Delmas, lors d'une de ses rotations à La Rochelle le 13 août 2006, avant son naufrage sur l'île de Ré, le 24 octobre 2006 ; 3 - Pour la défense de l'économie rochelaise, les syndicats du chantier naval débrayent et manifestent sur la cale de lancement, le 30 mars 1984. À la tribune, James Durand, secrétaire du syndicat CGT du chantier ; 4 - Lancement du Samudra, le 27 juillet 1985, un navire indien pour la recherche offshore, le dernier bateau construit par le chantier

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

Musée Maritime Encan Ouest - BP 43008 F-17030 La Rochelle cedex 1 - Tél.: 05 46 27 20 47 - Email: ammlr@orange.fr - Site: <http://www.aammlr.com>
Directeur de la publication : Bruno Quinton - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrés, Marie Guélain, Jocelyne Launay, Richard Lick - Conception graphique : Jacques Launay
Tirage : 1 500 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2204 - 1^{er} trimestre 2017