

LES AMIS DU MUSEE MARITIME de La Rochelle

La Lettre

" la mémoire maritime en action "

<http://www.aammlr.com>

NUMÉRO 74 - HIVER 2014

LE MOT DU PRÉSIDENT

SOUTENIR ET PROMOUVOIR LE MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE, UN ENJEU MAJEUR POUR NOTRE ASSOCIATION DES AMIS !

C'est notre raison d'être et elle s'inscrit dans la politique culturelle plus globale de la ville de La Rochelle.

C'est ce qui justifie l'importance des moyens mis à disposition par la municipalité : subventions, locaux dédiés à notre association, utilisation de salles et de matériels mutualisés tant au musée que sur la ville, supports techniques par l'équipe de **Nathalie Fiquet**, directrice du musée.

Nos ateliers et activités attirent de plus en plus, sans exception. Les synergies évidentes de par notre situation au cœur du musée renforceront cette tendance.

Joshua sera plus acteur à La Rochelle : participation aux événements locaux, aux visites à thème pour les scolaires, à des petites sorties-découverte pour le public du musée. La flotte navigante s'élargit à **Captain Browne** et bientôt à **Damien**. La *Petite Plaisance*, déjà présente sur l'eau, sera mise en scène à terre. Les *Chants et Musiques de la mer* sont au top de leur art et ont un carnet bien rempli. Les *Dîners-conférences* vont de succès en succès. Les *Carnets de voyage* s'enrichissent en permanence. La *Cuisine de la mer* ravit les gastronomes.

Quant au musée, tout le monde est sur le pont ; une vraie ruche !

Soyons acteur et apportons notre contribution à ce formidable renouveau du Musée et à la mise en valeur du patrimoine maritime de la Ville de La Rochelle.

Bruno Quinton

ENTRETIEN

COMPRENDRE LA ROCHELLE À TRAVERS LA MER

Arnaud Jaulin est adjoint au Maire de La Rochelle, chargé de la Culture. Nous lui avons demandé comment il voyait l'avenir du musée maritime.

La vocation de La Rochelle est d'avoir un musée maritime. Je le considère comme un des quatre grands musées municipaux nécessaires à la découverte du territoire et des patrimoines rochelais. Au Musée maritime revient de faire comprendre La Rochelle à travers la mer et les ailleurs. Notre Ville a la particularité d'avoir créé depuis le XI^e siècle plusieurs ports dont les développements se succèdent : des ports de pêche, des ports de commerce et des ports de plaisance. Ils ont tous leur histoire que raconte et racontera le musée.

Nos quatre musées ont chacun leur identité, leurs contenus sont complémentaires. Nous souhaitons les mettre en réseau, mutualiser leurs moyens. Le muséum d'histoire naturelle a pour but de déchiffrer le monde, d'apporter un regard scientifique. Les musées historiques se consacrent à l'art et aux passions rochelaises et le musée maritime offre le regard du marin sur l'ouverture océanique en partant de l'outil du marin, le bateau, jusqu'à l'océanographie et la météorologie en passant par l'économie de la mer.

Ce musée expose les objets qui racontent des histoires et rassemble toute la richesse du vivant mais aussi des patrimoines immatériels : les gens de mer et leurs témoignages, professionnels, plaisanciers, scientifiques mais aussi les Amis, les sympathisants et les passionnés.

Les Rochelais pourront bientôt s'exprimer sur tous ces sujets à l'occasion des prochaines assises de la Culture.

Dans l'immédiat notre objectif est d'abord d'arriver à un musée ouvrable et avec l'aide de l'Association des Amis et du Yacht-club classique d'animer le site, de tisser des liens entre les lieux et le musée pour que les Rochelais retrouvent le goût de la mer.

Arnaud Jaulin

*Propos recueillis par Yves Gaubert et Alain Barrès
Photos Yves Gaubert*



UN NOUVEAU VENU EN 2015 AU BASSIN DES CHALUTIERS

CAPTAIN BROWNE

BIENTÔT DANS LES PERTUIS !

Le 22 août 1968, **Loïck Fougeron** appareille de Plymouth pour une course autour du monde, en solitaire, sans escale ni assistance, en même temps que **Joshua** le ketch rouge de **Bernard Moïtessier**. Tiens, cela vous rappelle quelque chose !

Les deux marins nous ont quittés, mais en 2015, leurs bateaux vont se retrouver et naviguer ensemble, à La Rochelle !

Début 68, **Fougeron** cherche un bateau. Il connaît déjà **Moïtessier**, qui lui conseille de chercher en Belgique. Accompagné de **Nicole Van de Kerchove**, il rencontre **Annie et Louis Van de Wiele**, et rachète leur voilier, **Hierro**.

Il change son nom pour **Captain Browne**, en souvenir d'un vieux complice, s'amarre à couple de **Joshua** à Plymouth, et se prépare méticuleusement pour la grande course : coupole, delphinrière, barre à roue intérieure, etc.

Le 22 août, les deux amis quittent Plymouth avec une météo favorable mais fin octobre dans une violente tempête de l'Atlantique sud, **Captain Browne** subit de graves avaries. **Loïck** abandonne et fait route sur Sainte-Hélène puis sur les Antilles où il retrouve **Nicole Van de Kerchove** et son **Esquilo**.

Fougeron se sépare de son bateau et fait construire «**Captain Browne II**», un robuste ketch de 12 m avec lequel il franchit enfin le Cap Horn pendant que le «Un» poursuit sa carrière.

Au Grand Pavois 2013, nous rencontrons **Philippe Pavageau**, l'actuel propriétaire qui nous propose généreusement de prêter son bateau aux Amis après l'avoir conduit à La Rochelle.

Une belle suite se prépare. Le bateau sera à La Rochelle au printemps prochain... Naviguera de port en port avec les Amis, dans les Pertuis et à l'occasion des manifestations nautiques.

*Le voilier de
Loïck Fougeron,
Captain Browne,
prêt au départ*



Bernard Moïtessier, sur Joshua, et Loïck Fougeron, sur Captain Browne, préparant la course autour du monde de 1968-69, le Golden Globe, à Plymouth

Vous en saurez plus dans la prochaine Lettre des Amis et dans le Journal de Bord Joshua-Damien (et Captain Browne !).

Remerciements à Mme Anne Fougeron (courrier et photos) et au Chasse-Marée (plans)

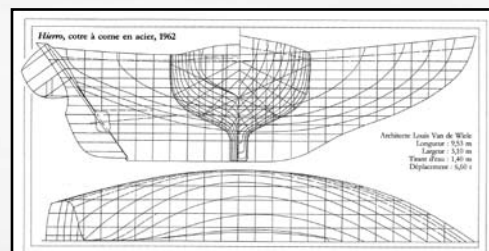
Jean-Marc Cens

Sources:

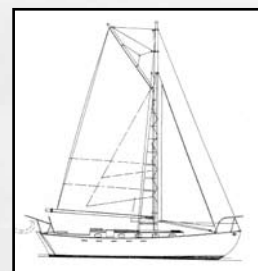
*Loïck Fougeron : Si près du Cap Horn
Annie Van de Wiele : Au fil de l'étrave
Bernard Moïtessier : La Longue route
Chasse-Marée, n° 105 et 118, articles de
Xavier Mével*



Les deux voiliers à couple à Milbay Dock, Plymouth, avant le départ de la course



Les plans de forme de Hierro, renommé Captain Browne



Le plan de voilure de Hierro

HISTOIRES D'EAUX JUSQU'OUÀ LA MER

PEUT-ELLE MONTER À LA ROCHELLE ?

Habitant de La Rochelle, dans le quartier de la Genette par exemple, vous savez que vous habitez à environ 4 mètres d'altitude. Il y a d'ailleurs au 6 de la rue Jean Guiton une petite marque cylindrique avec l'inscription : 3,435 m. Et l'altitude, comme chaque Français l'a appris à l'école, est mesurée au-dessus du niveau de la mer ! Mais si vous êtes observateur vous avez sans doute remarqué que sur les cartes au 1/25000° de l'IGN (1), il y avait deux lignes pour tracer le zéro : une bleue et une brune. Vous avez sans doute entendu dire également que les murs du PAPI (2) à La Rochelle seront à «Xynthia+20 cm». Eh bien si l'on regarde les documents officiels, le matin du 28 février 2010, la mer à La Rochelle a atteint 8,01 mètres. Mais alors me direz-vous quel est le rapport entre mes 4 mètres d'altitude à La Genette et ces 8,01 mètres et pourquoi donc y-a-t-il deux zéros sur les cartes ? C'est tout... sauf simple.

Pour mesurer une altitude, il faut connaître l'écart entre le lieu concerné et une référence.

Au XIXe siècle, *Paul-Adrien Bourdaloue* puis *Charles Lallemand* au tout début du XXe siècle ont imaginé un zéro de référence correspondant à un niveau moyen de la mer... à Marseille, la faible amplitude de la marée donnant un résultat satisfaisant. Je passe sur les corrections ultérieures, sachez tout de même que votre altitude de 4 mètres est toujours au-dessus du niveau de la mer... Méditerranée (3). On l'appelle aujourd'hui NGF-IGN69 (4).

Chez nous à La Rochelle les marées sont plus impressionnantes qu'à Marseille et depuis longtemps les cartes marines utilisent un zéro différent : une référence théorique voisine du niveau des plus basses mers (dites astronomiques). Et les marins sont bien contents car cela diminue le risque d'échouement, en effet ce zéro-là est en principe toujours plus bas que le niveau de l'eau (5).

Alors ? Eh oui, la mer lors de Xynthia a atteint 8,01 mètres au-dessus du zéro hydrographique de La Pallice et vous habitez à 4 mètres au-dessus de la Méditerranée, ce qui vous fait une belle jambe.

Suffit de connaître la correspondance entre les deux, direz-vous. Oui, mais... Comment

mesure-t-on le zéro hydrographique ? Avec un marégraphe pardi, comme à Marseille ! Nous en avons un à La Pallice et il nous permet d'estimer une différence entre les deux zéros de 3,504 mètres. Attention cette information est d'une portée très limitée. Car elle n'est réellement valable qu'au niveau d'un marégraphe ou d'une échelle de marée, si le sol ne bouge pas trop, etc. Par exemple aux Sables-d'Olonne, l'écart n'est que de 2,831 mètres. (6)

Revenons à Xynthia, ce jour-là la hauteur théorique de la pleine mer était de 6,48 mètres, mais comme vous le savez il y a eu une surcote due au vent, à la pression atmosphérique, etc. La mer est donc montée à 8,01 mètres, c'est-à-dire à 4,51 mètres d'altitude (IGN69). Heureusement

vous n'étiez pas dans l'axe de la vague (7) et protégés peut-être par la digue du bord de mer, vous avez gardé les pieds au sec. Soyons toutefois prudent, il y a eu des surcotes supérieures (jusqu'à 2 mètres par exemple en 1999 mais pour une marée d'amplitude moindre). Ceci nous permet tout de même de dire que le plus haut niveau théorique de la mer à La Rochelle (6,87 mètres) augmenté de deux mètres de surcote cela vous ferait 8,87 m au-dessus du zéro de La Pallice ou si vous préférez 5,37 mètres d'altitude terrestre. Dans ce cas votre maison (altitude 4 m) baignerait éventuellement dans 1,37 m d'eau salée. Par chance la probabilité est extrêmement faible ! (8)

Richard Lick



(1) Institut Géographique National

(2) Programme d'action de prévention des inondations

(3) Ce serait faux à Strasbourg car pour les Alsaciens la référence est en Mer du Nord

(4) Nivellement Général de la France

(5) Même les Britanniques ont fini par se rallier à cette idée

(6) Entre les deux, on extrapole, ce n'est pas simple... et approximatif puis on relie sur les cartes par une belle courbe

(7) La théorie des «vases communicants» ne s'applique qu'à un plan d'eau calme

(8) Le rapport cartographie des zones à risque de surcotes sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique de Météo-France du 6 août 2001, page 6 prévoyait toutefois des zones à surcotes supérieures à 2 m dans les Pertuis Charentais

Cf. notamment sur ce sujet *Caractérisation des niveaux marins et modélisation des surcotes pendant la tempête Xynthia* par Lucia Pineau-Guillou et al., SHOM 2010, en ce qui concerne le projet BATYELLI d'unification des références en hydrographie voir les sites Internet du RONIM et du REFMAR, sans oublier bien entendu l'article «zéro hydrographique» de l'ami François Boulet dans son dictionnaire (in site web des Amis du Musée maritime)



HISTOIRES DE MARINS

LE COMMANDANT LUCAS : «UN MA LA BATAILLE DE TRAFAL

(Deuxième partie)

La colonne emmenée par **Nelson** s'apprête à couper la route de l'escadre française et le **Victory** à s'engager entre le **Bucentaure** et le **Redoutable**, retrouvons-les aux côtés du commandant **Lucas** :

«...À onze heures trois quarts, le **Redoutable** commença à tirer par un coup de canon de la batterie qui coupa la vergue du petit hunier du vaisseau le **Victory** qui gouvernait sur le mât de misaine du **Redoutable**, alors des cris de joie retentirent dans toutes les batteries. Notre feu fut bien nourri ; en moins de dix minutes le même vaisseau fut démanté de son mât d'artimon, de son petit mât de hune et de son grand mât de perroquet, je serrai toujours de si près le **Bucentaure** qu'on me cria plusieurs fois que j'osais l'aborder, effectivement, le beaupré du **Redoutable** toucha légèrement le couronnement de sa poupe, mais j'assurai qu'il n'y avait rien à craindre. **Les avaries du Victory ne changeaient rien à l'audacieuse manœuvre de l'amiral Nelson** ; il persistait toujours à vouloir couper la ligne en avant du **Redoutable**, en menaçant de nous aborder si nous nous y opposions. **La grande proximité de ce vaisseau suivi par le Téméraire, loin d'intimider notre équipage, ne fit qu'augmenter son courage et pour prouver à l'amiral anglais que nous ne redoutions pas son abordage, je fis hisser les grappins à toutes les vergues.**

Enfin le vaisseau **Victory**, n'ayant pu parvenir à passer en poupe de l'amiral français, nous aborda de long en long, nous débordant de l'arrière de manière que notre dunette se trouvait par le travers, et à la hauteur de son gaillard d'arrière. Dans cette position les grappins furent jetés à son bord, ceux de derrière furent coupés, mais ceux d'avant résistèrent, nos bordées furent déchargées à bout touchant. Il en résultait un carnage horrible. Nous continuâmes à nous canonner pendant quelque temps ; nous parvenions avec les écouvillons à corde à charger quelques pièces, plusieurs furent tirées à longueur de brague ne pouvant les palanquer aux sabords qui étaient masqués par les flancs du **Victory** ; et par les moyens de nos armes à feu, dans nos batteries, nous empêchions tellement l'ennemi de charger les siens, qu'il avait cessé de tirer sur nous.

Quel jour de gloire pour le **Redoutable**, s'il n'eût eu à combattre que le **Victory** ! Enfin, les batteries de ce vaisseau, ne pouvaient plus nous riposter. Je m'aperçus que l'équipage de ce vaisseau se disposait à venir à l'abordage : il se portait en foule sur les gaillards. Je fis sonner la trompette, signal reconnu dans nos exercices pour appeler les divisions d'abordage ; elles montèrent avec un tel ordre, les officiers et aspirants à la tête de leurs compagnies, qu'on eut dit que ce n'était qu'un simulacre. En moins d'une minute nos gaillards furent couverts d'hommes armés qui se dispersèrent sur la dunette, sur les bastingages et dans les haubans ; il me fut impossible de remarquer les plus braves. Alors il s'engagea un vif combat de mousqueterie dans lequel l'amiral **Nelson** combattait à la tête de son équipage. **Notre feu devint tellement**

supérieur à celui de l'ennemi, qu'en moins de quinze minutes nous fîmes taire celui du **Victory** : plus de deux cents grenades furent jetées à son bord avec le plus grand succès ; ses gaillards furent jonchés de morts et de blessés.



L'amiral **Nelson** fut tué par le feu de notre mousqueterie ; presque aussitôt, ses gaillards furent évacués et son vaisseau cessa absolument de nous combattre ; mais il était difficile de passer à son bord à cause du mouvement des vaisseaux et de l'élévation de sa troisième batterie. J'ordonnai de couper les suspentes de la grande vergue et de l'amener pour servir de pont. L'aspirant **Yon** et quatre matelots, à l'aide de l'ancre



RIN CHARENTAIS SOUS L'EMPIRE»

GAR À BORD DU REDOUTABLE



Ci-contre : schéma montrant la position du Redoutable par rapport aux vaisseaux anglais

du **Victory**, parvinrent à son bord et nous prévinrent qu'il n'y avait personne dans ses batteries, mais à l'instant où nos braves allaient se précipiter pour les suivre, le vaisseau à trois ponts le **Téméraire**, qui sans doute s'était aperçu que le **Victory** ne combattait plus et qu'il

allait infailliblement être pris, vint à toutes voiles nous aborder à tribord et nous cribler à bord touchant du feu de toute son artillerie. Il serait impossible d'exprimer le carnage que produisit la bordée de ce vaisseau : plus de 200 de nos braves en furent tués ou blessés ; je fus aussi blessé à ce même instant, mais pas assez grièvement pour me faire abandonner mon poste. Ne pouvant plus alors rien entreprendre contre le **Victory**, j'ordonnai au reste de l'équipage de se porter promptement dans les batteries et de décharger sur le **Téméraire** les canons de tribord qui n'avaient pas été démontés par l'abordage de ce vaisseau. Cet ordre fut exécuté, mais nous étions tellement affaiblis et il nous restait si peu de pièces en état de servir que le **Téméraire** nous ripostait avec beaucoup d'avantage. Peu de temps après, un autre vaisseau à deux batteries dont j'ignore précisément la force, vint se placer en poupe du **Redoutable** et nous canonner à portée de pistolet.

En moins d'une demi-heure notre vaisseau fut tellement criblé qu'il ne présentait plus qu'un monceau de débris : dans cet état le **Téméraire** nous héla de nous rendre et de ne pas prolonger une résistance inutile.

J'ordonnai à quelques soldats qui étaient près de moi de répondre à cette sommation par des coups de fusils, ce qui fut exécuté avec le plus grand empressement. À peu près dans le même instant notre grand mât tomba en travers le vaisseau anglais le **Téméraire** : les deux mâts de hune de ce vaisseau tombèrent à bord du **Redoutable** ; toute la poupe fut défoncée, la mèche du gouvernail, la barre, les deux tamisailles, l'étambot, les barres d'arcasse et d'hourdi, les jambettes de voûte, furent mises en lambeaux ; les ponts étaient tout percés par les boulets du **Téméraire** et du **Victory** ; toute l'artillerie fut brisée ou démontée par les boulets ou les abordages de ces deux vaisseaux. Un canon de 18 de la 2e batterie et une caronade de 36 du gaillard d'avant ayant crevé nous tuèrent et blessèrent beaucoup de monde. Les deux côtés du vaisseau, tous les mantelets de sabord et les barrots étaient entièrement hachés ; quatre de nos six pompes étaient brisées ainsi que toutes nos échelles, en sorte que les communications entre les batteries et les gaillards étaient devenues extrêmement difficiles. **Tous nos ponts étaient couverts de morts ensevelis sous les débris et les éclats des différentes parties du vaisseau.** Une grande quantité des blessés furent tués dans le faux-pont. Sur 645 hommes d'équipage, nous en avions 522 hors de combat, dont 300 de tués et 222 blessés, parmi lesquels se trouvait la presque totalité de l'état-major. Sur les 121 qui restaient, une grande partie était employée au passage des poudres dans le faux-pont et dans la cale à eau, de sorte que les gaillards et les batteries étaient absolument déserts, et que nous ne pouvions plus, par conséquent, apporter aucune résistance.

Quiconque n'a pas vu dans cet état le vaisseau le **Redoutable** ne pourra jamais se former une idée de son désastre ; je ne connais rien à bord qui n'ait été coupé par les boulets. Au milieu de cet horrible carnage les braves qui n'avaient pas encore succombé et ceux blessés dont le faux-pont était encombré s'écriaient encore : «**Vive l'Empereur ! Nous ne sommes pas encore pris : le commandant existe-t-il encore ?**». Dans cet état, le feu prit à la braye de notre gouvernail, ce qui heureusement n'eut point de suite ; on parvint à l'éteindre. Le vaisseau le **Victory** ne combattait point : il s'occupait seulement à se dégager du **Redoutable**, mais nous étions criblés par le feu du **Téméraire** avec lequel nous étions toujours abordés et du vaisseau qui nous canonnerait en poupe. Ne pouvant nullement riposter et ne voyant aucun de nos vaisseaux venir à notre secours (ils étaient tous très éloignés sous le vent) je n'attendais plus pour me rendre que la certitude que les voies d'eau fussent assez considérables pour qu'il ne tardât pas à couler à fond.

A l'instant où l'on m'en donna l'assurance, j'ordonnai d'amener le pavillon ; il vint en bas lui-même par la chute du mât d'artimon. Nous fûmes alors abandonnés du vaisseau qui nous canonnerait en poupe. Mais le **Téméraire** continua encore à tirer sur nous pendant quelque temps et il ne cessa qu'à cause de la nécessité où il se trouva d'éteindre le feu qui prit à son bord. Il était environ 2 h et demi de l'après-midi....».

A suivre...

Denis Chabassière 9 novembre 2014



Le Redoutable entre le Victory et le Téméraire par Crépin (1807)

DÎNERS-CONFÉRENCES

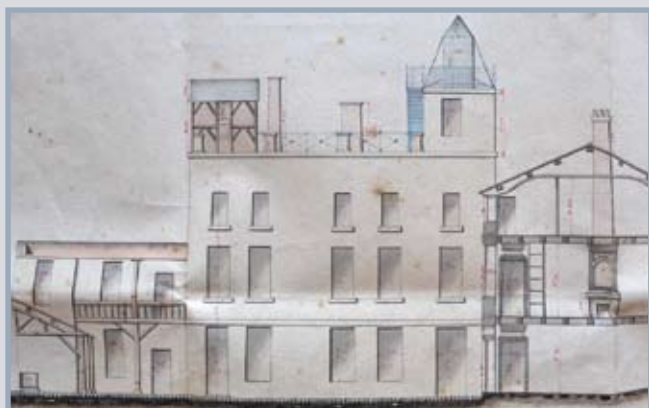
LE MARIN, LA MONTRE ET L'OBSERVATOIRE, UNE CONFÉRENCE D'OLIVIER SAUZEREAU

Les Amis se souviennent de la visite passionnante que nous avait offerte **Olivier Sauzereau** lors de notre voyage à Nantes. Dans cette nouvelle conférence, le 17 octobre, Le marin, la montre et l'observatoire, il nous propose de mettre sa passion de l'observation astronomique au service de la compréhension du problème de la longitude en mer.

En 1609, **Galilée** découvre les 4 satellites de Jupiter et réalise que leur mouvement peut servir d'horloge céleste. Sachant que la terre tourne de 15° en une heure, avec quelques corrections, il est facile de convertir le temps en degrés de longitude, encore faut-il avoir l'heure ! Ce problème est stratégique pour les grandes puissances maritimes qui encouragent leurs savants en créant des observatoires : Paris (1672), Greenwich (1675). En 1714, le parlement anglais vote le «Longitude Act» qui promet la somme colossale de 20 000 livres sterling à celui qui permettra après six semaines de navigation, de trouver sa longitude à un demi-degré près. Deux écoles s'affrontent. Les astronomes menés par l'anglais **Maskelyne** pensent à la suite de **Galilée** que la solution se trouve dans l'observation du mouvement des astres. C'est ainsi que la méthode des distances lunaires qui supposait des observations délicates en mer et demandait des calculs fastidieux fut utilisée jusqu'au début du XIXe siècle. De leur côté les horlogers Le **Roy et Berthoud** en France, **Harrison** en Angleterre travaillaient à la mise au point d'un garde-temps capable de résister aux chocs des tempêtes et au fracas des combats navals. Le prix du «Longitude Act» revint finalement à **Harrison** et à son chronomètre H4.

Mais la victoire des horlogers ne fut pas totale, car les chronomètres de marine coûtaient très cher et avant de les embarquer il fallait les régler à l'heure juste ! Pour répondre à ce besoin on construisit des observatoires avec lunette méridienne dans tous les grands ports dont Rochefort. C'est l'objet principal de la thèse d'**Olivier**, merci de nous en avoir fait profiter.

Didier Lebrun et Alain Barrès



*Vue de l'Observatoire de Rochefort dans les années 1870
communiquée par le Service Historique de la Défense*

DATES DES DÎNERS-CONFÉRENCES

Voici les dates des prochains dîners-conférences,
vous pouvez déjà réserver vos soirées : ce sera les vendredis :

13 février 2015 - 17 avril 2015 - 12 juin 2015 - 2 octobre 2015

Les sujets vous seront communiqués dès que possible.

Pour les plus branchés, n'hésitez pas à visiter nos pages Facebook
<https://www.facebook.com/AAMMLR>. Et bien sûr notre site : <http://aammlr.com>

LES ATELIERS

LA PETITE PLAISANCE À LA PARADE

La Petite plaisance avait hissé les voiles pour la Parade des Yachts classiques du mois d'août et représentait les Amis avec une trentaine d'autres associations pour la grande fête de l'inauguration de la nouvelle digue et de la passerelle Nelson Mandela : six bateaux ont participé, on voit ici le Moth Lanaverre **Mothquito** récemment restauré et barré par Anaïs. Annie et Jean-Marie avaient choisi le Vaurien **Olé Moé** dont les voiles sont d'un si bel effet. Merci aux équipages et à tous les amis qui travaillent à l'entretien des bateaux.



*Ci-dessus :
le Moth Lanaverre
barré par Anaïs lors de
la parade des yachts
classiques
le 8 août*



*À gauche :
Annie et Jean-Marie
sur Olé Moé
pour l'inauguration
de la nouvelle digue
des Minimes le 25 octobre*

CUISINE : NOUVELLES RECETTES



*Terrine
de raie
en gelée*

Les Amis se sont réunis pour l'atelier de rentrée avec de nouveaux participants masculins. Notre chef, comme à son habitude, a su nous captiver autour d'une terrine de raie à l'orange en gelée accompagnée de sa mayonnaise.

Les adeptes de la mayonnaise au robot ont pu découvrir les

astuces pour la réussir à la main. Ensuite nous avons fait des filets de limande sauce champignons. Les recettes sont disponibles sur notre site.



Filet de limande

Danièle Filleul

N'ATTENDEZ PAS POUR RENOUVELER VOTRE COTISATION

Il est temps de renouveler votre cotisation (merci de ne pas attendre le jour de l'AG pour soulager notre secrétariat !) et n'oubliez pas que notre association étant reconnue d'intérêt général vous pouvez bénéficier de la déduction fiscale de 66 % à partir d'une cotisation de 50 € par personne

Bien entendu vous pouvez obtenir de plus amples renseignements auprès des Amis de l'accueil

LES ATELIERS

DAMIEN : DERNIÈRES NOUVELLES



La coque de Damien en reconstruction, toutes les lisses ont été reprises

Depuis que les travaux ont repris au Chantier Techni Yacht Pinta, c'est un bonheur de voir **Damien** retrouver ses lignes après tant d'années de déshérence. Toute la structure a été renforcée, les lisses ont été changées ainsi que la bauquière,

on repart donc sur des bases solides. Pascal le principal acteur des travaux a déjà posé les deux tiers du premier pli du bordé en lattes d'acajou. Le plaisir qu'il prend à soigner son travail est de bon augure...

Al B



Le premier pli du bordé est en cours de pose.

LE CHANT DE MARIN SE PORTE BIEN



Dessin :
Les Souillés de Fond de Cale

Le dernier double CD des **Souillés de Fond de Cale**, «Retour au Port», regroupe 30 morceaux : les grands succès du groupe les plus demandés en concert, réarrangés, revisités, et des nouveautés. Ce double album marque une étape dans les 20 années d'escales marines du groupe des 6 musiciens chanteurs, à qui les Z'Amis ont emprunté plusieurs chansons. Le double CD est disponible directement auprès des SDFC, au prix de 20 €, port compris : il suffit d'adresser votre demande et votre chèque (à l'ordre des Souillés de Fond de Cale), avec votre adresse à laquelle vous le recevrez directement à :

SDFC Gilles Pagny - 11 Run Daol Le Questel 22470 Plouézec.

Jean-Charles Dreux

CARNETS DE VOYAGE : BATEAUX-JOUETS



Bateaux-jouets 1382 : les membres de l'atelier ont peint d'après le modèle proposés par Joël Selo

Du temps où nous chantions «**Maman, les p'tit bateaux**», nous aimions faire flotter, sur les bassins des jardins publics, ces beaux bateaux-jouets, voiliers en miniature aux coques de bois peint, qui font aujourd'hui le bonheur des collectionneurs comme **Joël Selo**.

Or c'est un cimetière de bateaux-jouets qu'il nous a proposé de dessiner sur nos carnets de voyage... Amas de coques délavées et meurtries, de focs et voiles déchirés, de quilles rouillées, de mâts et gréements enchevêtrés comme au lendemain d'une tempête. Naufrage et nostalgie de toute une flottille et de rêves d'enfants, modèle réduit des grands cimetières de Douarnenez, Noirmoutier et d'ailleurs, où sont venus mourir tant de vaillants bateaux, épuisés d'avoir bourlingué sur les mers pour nourrir les hommes ou courir l'aventure. Triste évocation, souvenirs qui se perdent dans la brume et la grisaille, recueillement de toute l'équipe, dont les dessins reflètent la mélancolie de la scène, avec des couleurs éteintes et des lavis de noir et de gris, sombres comme la nuit.

Geneviève Girouy

COURRIER DES LECTEURS



ENGLAND EXPECT...

(L'Angleterre espère que chaque homme fera son devoir)

Plusieurs Amis nous ont demandé quel était le message envoyé par **Nelson** à son escadre quelques minutes avant l'engagement décisif de Trafalgar. Message qui provoqua beaucoup de commentaires et encore aujourd'hui !

Notre ami **Richard L.** a aussitôt lancé son enquête et voici donc la suite des pavillons hissés dans la mature du **Victory**.

On appréciera l'humanisme exigeant de Nelson, et on pourra comparer ce «Fais ce que tu dois !» (Sans doute approuvé par le commandant Lucas) au «Fais ce que tu veux» affiché par Rabelais sur la porte de l'Abbaye de Thélème... Al B

Cette rubrique est la vôtre.

Faites-nous parvenir vos idées, vos découvertes, vos remarques, ou tout autre sujet.

Ecrivez-nous à :

LETTREDESAMISCOURRIER@AAMMLR.COM

À NOTER SUR VOTRE AGENDA 2015
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES AMIS
4 AVRIL 2015

SIX JOURS À BORD DE L'HERMIONE

L'HERMIONE, UN FIN ET RAPIDE VOILIER

L'Hermione sous ses voiles basses et ses huniers progresse vers l'ouest au vent de travers. Le vent souffle à 20 nœuds de secteur sud tandis qu'une houle de nord-ouest, le reste d'un coup de vent, fait rouler la frégate. Partie le matin du 26 octobre de Brest, le voilier et son équipage continuent leur entraînement avant la traversée vers les Etats-Unis en avril 2015.

À bord, nous sommes 81 en comptant les marins professionnels (18), les volontaires (54) et les surnuméraires dont je suis (9). **Yann Cariou**, le commandant, a décidé de partir vers le large pour amarrer les 31 nouveaux volontaires arrivés la veille. Dès la sortie du port militaire, les voiles ont commencé à monter, artimon, voile d'étai d'artimon, grand voile d'étai, grand foc, grand hunier, petit hunier, grand voile, misaine, perroquet de fougue...

Le voilier montre sa puissance avançant avec aisance. «**L'Hermione** est un navire rapide», explique **Yann Cariou**. «Il va deux fois plus vite que le **Belem**. Celui-ci fait 800 tonnes pour 1 000 m² de voilure, la frégate 1 000 tonnes pour 2 000 m² de voilure. Et sa stabilité de route est remarquable. On peut rester un quart d'heure sans toucher à la barre à l'allure où nous sommes».

Ce qui frappe quand on navigue sur **L'Hermione**, c'est la beauté et l'harmonie de l'ensemble, le gréement en manille, les voiles en lin, le bois, les couleurs, pas une fausse note. Les architectes constructeurs de la fin du XVIII^e siècle (les frères **Chevillard** pour **L'Hermione**) étaient au sommet de leur art. Le comportement du bateau le confirme. La frégate a atteint 14 nœuds pendant ses essais.

L'autre bonheur de cette navigation, c'est l'engagement des volontaires, des jeunes qui crochent dedans avec enthousiasme, qui montent dans la mâture comme s'ils l'avaient toujours fait. Solidarité et esprit d'équipe sont les maîtres-mots de ces marins divisés en trois tiers pour assurer les quarts. Quatre heures de quart, huit heures de repos, mais tout l'équipage peut être appelé sur le pont en cas d'urgence.



A larguer un ris sur le perroquet de fougue

Chaque tiers est composé de 3 marins professionnels et de 18 volontaires. En dehors des manœuvres, le chef de quart apprend aux jeunes à reconnaître les 280 points de tournage répartis sur le pont. Il s'agit d'aller sans hésitation aux cargues points, aux écoutes, aux bras, de la grand voile, des huniers, aux drisses des vergues de huniers ou de perroquet, etc.

Dans la journée ceux qui ne sont pas de quart se reposent sur le gaillard d'avant, chantent, jouent de la guitare, aux échecs ou discutent. Les repas sont des moments agréables, préparés par le chef cuisinier de la Marine nationale, son aide et le mess-man. Si les officiers ont leur cabine, dans la grande chambre ou le faux pont, les volontaires dorment en dortoirs répartis entre les trois tiers, soit sur des bannettes soit dans des hamacs. Quand on se déplace, il faut faire attention à la tête, car les baux sont à 1,60 mètre. Celui qui ne marche pas courbé s'en aperçoit douloureusement. Ceux qui veulent profiter d'un moment de calme vont à la Sainte Barbe transformée en bibliothèque.

Rentrée à Rochefort le 9 novembre, **L'Hermione** se prépare pour le printemps prochain. Les 150 volontaires ont été formés et se sont révélés performants. De nombreux réglages de détails vont être réalisés cet hiver en vue de la traversée. Pour son commandant, **L'Hermione** s'est révélée être un voilier d'exception.

Texte et photos Yves Gaubert



Changement de quart, le tiers descendant et le tiers montant sont sur le pont pour écouter les instructions du bosco



A border l'écoute de grand voile

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

Musée Maritime Encan Ouest - BP 43008 F-17030 La Rochelle cedex 1 - Tél.: 05 46 27 20 47 - Email: ammlr@orange.fr - Site: <http://www.aammlr.com>

Directeur de la publication : Bruno Quinton - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Jocelyne Launay, Richard Lick - Conception graphique : Jacques Launay

Tirage : 2 000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2155 - 4e trimestre 2014