



LES AMIS DU MUSEE MARITIME

de La Rochelle

La Lettre " la mémoire maritime en action "

<http://www.aammlr.com>

NUMÉRO 65 - Automne 2012

CE NUMÉRO COMPORTE
UN CAHIER DE 8 PAGES :

JOSHUA
50 ANS D'HISTOIRE



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chères Amies, chers Amis

Dans la dernière livraison de la Lettre des Amis, Gérard Janichon évoquait l'âme des bateaux.

Au Musée et aux Amis nous y croyons ! La preuve, Joshua a cinquante ans et poursuit sa énième vie pour le bonheur de tous...

Je vous annonce donc une grande nouvelle : voici venu le temps de la renaissance de Damien.

Beaucoup d'entre vous se souviennent de la zigzagodromie de Jérôme Poncet et Gérard Janichon qui nous transportèrent du Spitzberg au Cap Horn en passant par l'Amazonie et les îles de l'Antarctique. Partis de La Rochelle en Mai 1969 ils furent de retour en 1973 pour le premier Grand Pavois. Ainsi le voyage de Damien précède et annonce le développement de la plaisance à La Rochelle alors

que le port des Minimes n'était qu'un chantier... et qu'il l'est encore pour faire face au succès.

Damien est un cotre de 10,10 m, construit en bois moulé au chantier Nautic-Saintonge. La coque en mauvais état a souffert du manque d'entretien, mais le bateau est déjà classé monument historique ce qui nous impose de le sauver et de le rendre à la vie maritime. Dans deux ans, ou un peu plus, quand il sera amarré à couple de son grand frère Joshua, qu'ils seront prêts à prendre la mer ensemble, nous aurons fait notre devoir.

Pour cette aventure nous ne sommes pas seuls : l'organisation du Grand Pavois sera notre partenaire privilégié, Hubert de Chevigny, l'actuel propriétaire, Gérard et Jérôme nous accompagnent et bien sûr Damien peut compter sur l'engagement de tous les Amis.

Nous sauverons Damien.

Alain Barrès

JOSHUA :

LES NAVIGATIONS DE L'ÉTÉ

DÉFI D'YEU - JUIN 2012

La recette gagnante : Chapon Paimpolette Azurité

- A l'aube, harponnez le dodu chapon jaune au cri éclatant : «Cocori...Couac !»
- Laissez l'analphabète volatile faisander l'espace du Défi d'Yeu, avec les souillés à fond d'cale,
- Goûtez, rajustez... midi et soir, la marinade Azurit® (cocktail hilkénien de distillats clandestins),
- Dès lors que... plumage dissous et crête verdie...,
- Consommez sous Vent d'panique à bord de Joshua,

...amarres et chouchen frappés,

Canal 16 en veille !

Bruno Quinton (et toc !)



Photos d'illustration :

1 – Philippe Noirel, chanteur du groupe «Les Souillés de fond de cale» (Paimpol), costumé par Marie-Louise Hilken (Photo Rémi Bernal)

2 – Port de la Meule : rassemblement des concurrents et repas des équipages (Photo B Q)

3 – «Vents de Panique» à bord de Joshua - Port-Joinville (Photo Daniel Gaury)

«Maris stella sit nobis propitia» (devise de Pornic)

«Que l'étoile de la mer nous soit favorable !»

ELLE LE FUT POUR JOSHUA !

Bien installé dans le port de pêche de Pornic, entouré de vieux gréements, le ketch rouge a été visité, admiré par des dizaines de curieux, d'amateurs éclairés.

Un accueil chaleureux a fait de cette fête de la mer un moment de grande convivialité.

Un certain Bernard aurait probablement partagé cette devise...

Jean-Marc CENS

JOSHUA à quai au vieux port de Pornic (Photo D G)



Marée et soleil descendants - Pornic (Photo D G)

WEEK-END CROISIÈRE DU 15 AU 17 JUIN 2012

Après deux jours de belles navigations entre La Rochelle, Aix et Saint-Denis-d'Oléron, le troisième jour s'annonça calme, éoliennement parlant, mais particulièrement ensoleillé. Joshua mouillé au large de Sablanceaux (Ré), point n'en faut pour occuper notre temps ! Au programme :

- d'abord la baignade pour Mary-Line et Kertsie après l'installation de l'échelle de bain en corde et la ligne de vie prolongée par un pare-battage ; et tentative (vaine) de décrochage des algues vertes sur le safran ; - puis la montée au mât à l'aide de la chaise de mât pour un point de vue magnifique sur le pertuis et une photo de groupe sur le pont de Joshua.

C'est aussi ça Joshua !

Annie Bigot

(Equipe de pont (de gauche à droite) : Mary-Line Deschamps, Beatriz Gimenez, Dominique Baudry, Christophe Raymond, Annie Bigot)



MARANS – JUIN 2012 La fête de JOSHUA

L'équipage de Joshua à Marans c'est Moitessier arrivant dans les îles du Pacifique : une étape méritée.

Rendez-vous avec le voilier «Knapi» dès la bouée d'atterrissage de la baie de l'Aiguillon, puis la Sèvre Niortaise en suivant les méandres capricieux du fleuve : un passage magique de la mer à la terre, des goélands aux hérons et aux canards, voire aux poules...

Le pont du Brault s'ouvre devant nous et le long canal recticiligne vers Marans.

Un rendez-vous chaleureux, voulu par l'«European Club Nautique de Marans», en fait une joyeuse équipe de marins aux cœurs tendres, qui ont œuvré des mois durant pour organiser ces trois jours de rencontres.

Et se sont succédé les visites : les jeunes du club de voile, les élus locaux, les voileux du coin, une charmante marandaise de 85 ans, et enfin les élèves du lycée agricole de Petré venus compléter leurs dossiers en arpentant de long en large Joshua.

Le tout agrémenté de repas conviviaux avec la communauté des navigateurs marandais.

Vent fort, vagues courtes et pluie pour le retour vers La Rochelle : douche et bain gratuit pour Daniel à l'affalage du yankee dans la delphinrière !

**Joshua à Marans en 2013 ?
Une évidence !**

Olivier QUIBLIER,
avec les témoignages de l'équipage.



- 1 - JOSHUA sur le Canal de Marans
- 2 - JOSHUA au milieu des champs
- 3 - JOSHUA : la découverte du bateau

Photos : D G

JOSHUA AU VENDÉE GLOBE

Joshua en muse inspiratrice de l'artiste qui a conçu l'affiche officielle du Vendée Globe ??? ... peut-être...

WENDÉE GLOBE
DÉPART 10-11-12

Retenez ces 3 chiffres : **10 - 11 - 12**,
c'est la date du grand départ, le samedi 10 novembre 2012
à 13h02, des Sables d'Olonne, avec JOSHUA toutes voiles dehors !
JOSHUA sera présent au village course dès les 22 et 23 octobre,
puis sans discontinuer du 1er au 10 novembre, juste sous le stand des Ami(e)s.
Venez nombreux !

B Q

PETITE PLAISANCE : UNE COLLECTION UNIQUE

Les Amis possèdent une collection unique de bateaux qui ont fait croître la «plaisance» ; témoins de l'évolution dans la construction : le bordé bois massif, le contreplaqué plus simple à utiliser et moins coûteux à réaliser, le bois moulé qui a permis d'avoir des bateaux avec une carène en forme puis le polyester avec fibre de verre, et même l'alu avec le *Moth Gouget*.

Nous conservons des dériveurs des années 1930 à 1970 : **Moth Staempfli** de 1943 et une série **Moth** de différents constructeurs ; ceux de la grande démocratisation : les **Vaurien**, **Mousse**, **Simplet**, **P'tit Gars** créés dans les années 50-55 ; les tailles supérieures : **caneton Brix**, **caneton Aubin**, **caneton 57** ; le concurrent **Snipe** ; le successeur **505** en bois moulé des *Chantiers Hervé* à La Rochelle et *Fayrey* en Angleterre et en polyester chez *Lanaverre* ; un bateau très sportif, le **Fireball** ; un bateau olympique, le **Finn** ; des modèles qui rappellent des souvenirs : 14 pieds **Rocca**, canots à rames, canoë, périssoire, yole d'avirons et dinghy à moteur **Kirié** ; la **Cavale**, un petit habitable de 5,50 m conçu pour

les Glénans sans oublier le **Star** que nous souhaitons remettre en valeur avec son gréement houari d'origine de 1912. En tout, 55 bateaux constituent la richesse de notre patrimoine ; certains sont en chantier, d'autres en attente. Malgré le manque de place, la motivation de l'équipe de 35 personnes reste constante.

Une vingtaine de bateaux sont en état de naviguer, et participent aux manifestations nautiques locales et régionales et trois bateaux sont en permanence à la disposition des «Amis» à la cale des dériveurs au Port des Minimes où chacun peut venir faire naviguer ces merveilleux bateaux.

Michel Derand



1



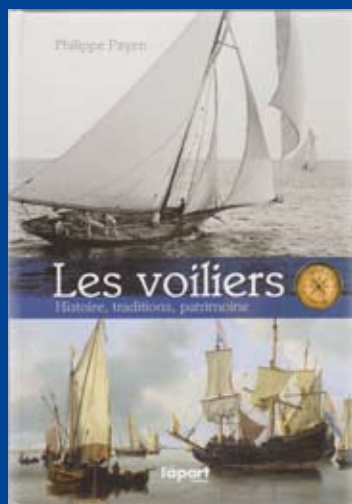
2



3

1 - Vérification de l'état des voiles et du gréement : un snipe et derrière un mousse.
2 - Réserve de bateaux en état.
3 - Atelier Petite Plaisance.
(Photos M D)

LIVRE



Avoir le look marin se mérite, avoir le pied marin n'est pas donné à tous, par contre pour le savoir-marin, rien de plus simple : il suffit de se plonger dans l'ouvrage foisonnant de notre ami *Philippe Payen*. En 260 pages il réussit à faire le tour de ce vaste sujet vu par les peintres, les écrivains, les chanteurs, les historiens, Barbe noire ou Herreshoff..., sans oublier les piliers du café du port qui ont toujours beaucoup de choses à raconter. Érudition (qui ne connaît pas les bateaux du lac Nemi ?), illustrations abondantes, voici une véritable petite encyclopédie de culture maritime où les marins et les terriens, les rêveurs et les barreaux de près serré trouveront matière à réflexion, avec en plus l'humour et quelques conseils de prudence recueillis à bonne source : «Quand le cachalot vient de tribord, il est prioritaire, quand il vient de bâbord aussi» (Olivier de K.).

Philippe Payen (par ailleurs rédacteur de la belle revue du Yacht-Club Classique), **L'Apert éditions**, 2012, 25 €.

Une bonne idée pour faire plaisir à un ami.

L'HERMIONE, ROCHEFORT, LES AMÉRIQUES



6 juillet 2012, l'Hermione fait sa première sortie sur la Charente devant une foule compacte avant de continuer son armement dans la forme Napoléon III (Photo Y G)

Emmanuel de Fontainieu, directeur de la Corderie royale, centre international de la mer, donne une conférence le 1er octobre sur le thème «L'Hermione, deux siècles d'histoire maritime, de Rochefort aux Amériques». La reconstruction de la frégate de La Fayette, qui s'achève au bord de la Charente, renvoie à la fin du XVIII^e siècle au moment où l'original a pris la mer en 1780 pour rejoindre Boston. L'Hermione et le marquis sont allés porter le message aux insurgés de la guerre d'Indépendance : le roi de France vous soutient et vous envoie des renforts pour vaincre les Anglais.

La frégate symbolise la puissance maritime de la France développée à l'arsenal de Rochefort depuis 1666 et sa capacité à envoyer des forces dans le nouveau monde pour y soutenir l'idée de la liberté. C'est cette histoire qu'Emmanuel de Fontainieu va rappeler et qu'il a déjà développé dans son livre «L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine» (Editions de Monza, 2009).

LA RESTAURATION DES BATEAUX DU MUSÉE



Le France 1, le navire amiral de la flottille du musée (Photo Y G)

La flottille patrimoniale du musée maritime constitue sa principale richesse et contribue de façon essentielle à son attrait. Mais ces bateaux classés monuments historiques ont eu besoin d'être restaurés et doivent être entretenus année après année. La conférence du lundi 5 novembre donnée par Patrick Schnepf, directeur du musée et Johannes Raymond, responsable technique, va porter sur ce travail minutieux de remise en état comme à leur neuvage des bateaux du musée. **Le France I**, le remorqueur **Saint-Gilles**, le chalutier à pêche latérale **Manuel-Joël**, le chalutier industriel **Angoumois** ont fait l'objet de grands travaux qui les maintiennent à leur meilleur niveau en attendant la restauration de la vieille drague, **TD6**. L'incendie qui a frappé, malheureusement, l'**Angoumois** va obliger le musée à reprendre une restauration qui venait de se terminer. Patrick Schnepf va expliquer toutes les démarches techniques et administratives qui ont été entreprises pour mener ces travaux à bien.

DU FRANCE AU NORWAY PAR LE COMMANDANT KÉRIGNARD



Le lundi 3 décembre à 18 heures, le commandant Guy Kérignard propose une conférence sur le thème «Du France au Norway».

Capitaine au long cours et commandeur

du mérite maritime, Guy Kérignard a été un des commandants du **France**. Il abordera les thèmes suivants : la naissance du paquebot, ses caractéristiques, la vie à bord pour les passagers, les traversées transatlantiques et les croisières, dont deux autour du monde, la croisière impériale à Sainte-Hélène, l'arrêt du **France** en 1974, les raisons de cet arrêt, le **France** au quai de l'oubli au Havre, son rachat par un armateur norvégien, son départ du Havre en 1979, les travaux de transformation à Bremerhaven (Allemagne), quand **France** devient **Norway**, le voyage inaugural du **Norway**.

Après la conférence, Guy Kérignard projettera des diapositives personnelles sur l'intérieur du **France**, sur ses adieux au port du Havre et sur le voyage inaugural du **Norway**.

Toutes les conférences ont lieu à l'hôtel Mercure/Océanide, quai Louis-Prunier à La Rochelle, à 19 heures pour les deux premières.



DÉRIVES ET DÉRIVEURS,

Appendice indispensable pour remonter au vent sur les petites embarcations à fond plat, la dérive a probablement une histoire plusieurs fois millénaire. Dérive latérale ou centrale, elle permet de contrecarrer l'effet du vent sur la coque empêchant le bateau de déraper sous le vent ou, en tout cas, diminuant la dérive de façon efficace. Venant de l'Asie du Sud-Est, les premiers habitants ont peuplé les îles du Pacifique en remontant les vents dominants avec des embarcations munies de dérives. Les jangadas du Brésil sont un autre témoignage de l'utilisation de cet appendice sur des esquifs formés de simples troncs liés entre eux.

En Europe, les Hollandais ont développé très tôt (XVI^e siècle) la navigation avec des dérives latérales, pour s'adapter aux eaux peu profondes de leur mer intérieure, de leurs chenaux et de leurs canaux. Ces dérives équipaient des bateaux de travail mais aussi leurs yachts. Ils ont été d'ailleurs un des premiers peuples à inventer la navigation de plaisance (cf n° 64 de la Lettre des Amis). La dérive centrale, telle que nous la connaissons, installée dans un puits et traversant la quille a été inventée à la fin du XVIII^e siècle. Elle a probablement eu plusieurs inventeurs simultanés. L'idée était dans l'air.

Le premier, un Anglais, le capitaine *John Schanck* (qui deviendra amiral), construisit en 1771 un bateau à dérive centrale à Boston (Massachusetts) pour le duc de Northumberland. Cette dérive coulissante s'étendait sur les deux tiers de la longueur de la quille et était peu profonde. Plusieurs bateaux seront munis de dérives en 1774 et seront utilisés sur les grands lacs américains pendant la guerre d'Indépendance.

A partir de 1792, des essais sont faits sur trois cotres, le **Trial**, la **Cynthia** et la **Lady Nelson**. Ils avaient chacun trois quilles «glissantes» descendant de deux mètres et dont on usait selon les besoins de la route. En 1800, un brick de 60 tonneaux, muni de dérives centrales, fait le voyage en Australie. Mais l'Amirauté britannique abandonne la dérive à cause de fréquentes avaries, d'une étanchéité mal assurée et de plus les dérives se bloquent fréquemment du fait des sables et graviers qui s'introduisent dans les puits à l'échouage.

Mais l'idée continue de faire son chemin. En 1809, le capitaine anglais *Molineux Schuldam*, prisonnier de Napoléon à Verdun, invente une quille centrale mobile pivotant autour d'un axe, durant ses loisirs forcés. Deux ans après, trois Américains déposent un brevet de quille pivotante. La dérive de *Schuldam* est en plomb, d'autres sont en bois ou en métal, de forme triangulaire, semi-circulaire, rectangulaire ou trapézoïdale. Le système de relevage se fait soit avec un bout reliant la dérive à une poulie placée à l'extrémité du puits, soit avec un petit treuil à cliquet.

Henri Mott, auteur en 1894 d'une histoire du yachting aux Etats-Unis, a noté le dépôt de 117 brevets de dérive centrale depuis 1811. L'utilisation massive de la dérive dans ce pays commence en 1829 après l'exposition d'un des modèles de *Schuldam* à la galerie Adélaïde à Londres. Le succès de la dérive s'explique par l'existence de ports et de plans d'eau peu profonds dont elle facilite l'accès. De nombreux bateaux traditionnels américains sont issus de bateaux hollandais à dérives latérales. Et les esprits sont plus ouverts aux nouveautés que sur le vieux continent.

Lucien More, yachtman français du XIX^e siècle écrit : «Et bientôt l'on vit d'énormes bâtiments, munis d'une dérive centrale portant, à cause de leur largeur, des cargaisons de 400 à 500 tonneaux, n'ayant qu'un faible tirant d'eau par leur coque même, manœuvrer et naviguer comme des navires d'un grand

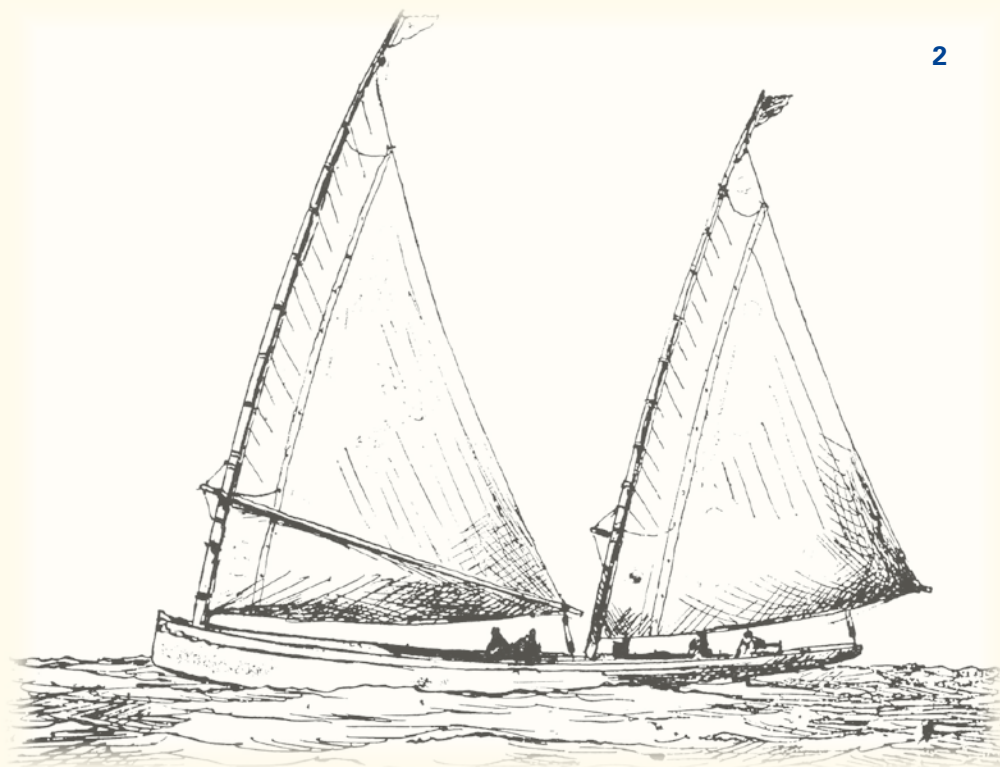
tirant d'eau, et résister à la mer, au point de traverser l'Atlantique». Ayant quitté l'Angleterre, les dériveurs vont y revenir, mais par la France. Dans notre pays, deux milieux s'intéressent à la dérive, les ostréiculteurs et les plaisanciers. Pour les premiers, la nécessité de récolter les huîtres sur des plans d'eau peu profonds fait de la dérive une aubaine. Pour les seconds, l'apparition en 1847 du premier dériveur américain va révolutionner les régates au Havre et à Argenteuil.



M. Cor se présente au Havre avec la **Margot**, un catboat importé de New York et gagne toutes les régates de 1847 et 1849. La **Margot** ressemble à un fer à repasser, formes fines et pointues à l'avant, arrière large, fond plat ou presque. Sa dérive en bois fait 2 m sur 1 m de large. Ses concurrents sont de lourds quillards inspirés des bateaux de pêche.

En 1853, *Lucien More* achète le **New York**, un autre catboat importé des Etats-Unis et construit par *David Kirby* à Rye. Ce bateau de 4,60 m gagne à son tour toutes les régates. Ce succès donne une grande impulsion à la construction

UNE VIEILLE HISTOIRE



2

En Charente-Maritime et en Vendée, les **lasses** sont des embarcations creuses, à fond plat, relativement étroites, avec une dérive centrale. Ils portent une voilure de sloop ou une grand'voile au tiers et un foc. Ces voiliers utilisés par les ostréiculteurs jusqu'à la deuxième guerre mondiale connaissent aujourd'hui une nouvelle vie à la plaisance grâce aux passionnés et aux associations qui les ont restaurés ou reconstruits. Et les **lasses** continuent leur carrière à l'ostréiculture, mais avec de puissants moteurs hors-bord. Les **sharpies** de plaisance se sont perpétués en France avec, par exemple, le **Sharpie** de 9 m² de Staempfli (1938) et après-guerre, le **Vaurien** de Jean-Jacques Herbulot, le **Bélouga** de Jacques Lebrun sans compter tous les dériveurs à coque en forme qui ont vu le jour presque chaque année depuis le milieu du XX^e siècle et qu'il serait trop long de citer.

Yves Gaubert

navale sur le plan d'eau d'Argenteuil.

Les ostréiculteurs américains du Sound de Long Island vont naviguer sur des **sharpies** dès 1848. Le **sharpie**, bateau plat, pointu à l'avant, carré à l'arrière, étroit, est équipé de deux mâts portant des voiles triangulaires à balestron. Par vent faible à moyen, les deux mâts sont utilisés, par vent fort, un seul mât implanté au milieu avec sa voile permet de faire route. Ces bateaux sont inspirés, eux aussi, par les dériveurs hollandais.

Le premier **sharpie** pour la plaisance apparaît sur le plan d'eau d'Argenteuil en 1881. Il est construit par Texier Fils Aîné au

Petit Gennevilliers pour le compte de Bardi. Il mesure 6,60 m. *Lucien More* évoque les premières régates de ce dériveur qui bat, sous toutes les allures, l'inès, un quillard de 5 m.

Les ostréiculteurs français naviguent, eux aussi, au tournant du XIX^e et du XX^e siècle, sur des bateaux à fond plat et à dérive. Sont-ils inspirés des **sharpies** américains, des bateaux plats hollandais ou de traditions locales ? La question reste à creuser. Les bacs ostréicoles d'Arcachon sont des chalands avec un fond en V très ouvert et une dérive centrale. Leur large pont a une bonne capacité de chargement.

Dessins :

- 1 - *Le New York, catboat américain acheté en 1853 par Lucien More*
- 2 - *Sharpie américain sous voile*

Photos :

- 3 - *Charpie de 6,50 m sous voile, construit par Texier Fils Aîné sur la Seine à Argenteuil (Photo Molteni)*
- 4 - *Lasse ostréicole restaurée pour la plaisance naviguant sur la Seudre (Photo Y G)*



INCENDIE : L'ANGOUMOIS L'A ÉCHAPPÉ BELLE !

L'Angoumois, chalutier pêche arrière du musée maritime, a été victime d'un incendie le 12 juillet. Le feu s'est déclaré vers 17 heures. L'intervention rapide des pompiers a permis d'éviter le pire. Les services du musée, *Patrick Schnepf*, son directeur, et le responsable technique, *Johannes Raymond* ont pu dialoguer avec les hommes du feu et les aider grâce à leur connaissance parfaite du navire. L'enjeu était d'éteindre l'incendie sans provoquer un naufrage. L'intervention a été difficile à cause de la chaleur dégagée par le feu mais le chalutier a été sauvé. C'est un problème électrique qui, semble-t-il, a provoqué l'incident. Le vendredi 20 juillet, le bateau a été remorqué au fond du bassin dans la darse du slipway. Les experts ont confirmé les causes du sinistre. *Patrick Schnepf* est optimiste : «L'Angoumois va être nettoyé puis remorqué à La Pallice pour passer en cale sèche. Il sera procédé à une expertise de la coque. Ensuite, il faudra reprendre les travaux de réparation. L'objectif est que le chalutier soit de nouveau ouvert à la visite pour le 1er avril 2013. Cela ne semble pas irréaliste. On ne va pas baisser les bras».

Avant l'incendie, le bateau qui est classé monument historique, avait été photographié sous tous les angles, ce qui va faciliter une reconstitution à l'identique des parties dévastées. Fort heureusement, la salle des machines est intacte.

Y G



Les dégâts sur les superstructures et l'intérieur sont importants.

EMBLÈME DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE ROCHELaise



Angoumois : Le chalutier en restauration à La Pallice.

L'Angoumois est le dernier témoin de la pêche industrielle rochelaise. Ce chalutier de 38 m a été construit en 1969 par les *Ateliers et Chantiers de Dieppe* pour Jean-Claude Menu, le patron de

l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV). C'est le deuxième pêche arrière de l'armement après le Saintonge. Ce navire a travaillé dans le sud du golfe de Gascogne, l'ouest de l'Espagne et du Portugal jusqu'en 1978. Les espèces principales qu'il capturait étaient le merlu et la dorade.

L'Angoumois est le dernier bateau de l'ARPV, Jean-Claude Menu avait vendu tous ses chalutiers les uns après les autres comprenant que le déclin était inévitable. En 1984, il décide de se séparer du dernier. Celui-ci est racheté par la Sarma, un armement créé par les mareyeurs pour conserver une pêche industrielle à La Rochelle. Le navire ira, alors, travailler dans le Nord, Nord Irlande et Ouest Ecosse. En avril 1991, en panne de moteur, le chalutier s'arrête définitivement, les travaux étant trop onéreux

pour cette unité de 23 Ans. L'Angoumois va être racheté par l'Etat dans le cadre du plan Mellick qui subventionne les armements qui mettent leurs bateaux à la casse. Ce dispositif correspond à la volonté de l'Europe d'une baisse drastique de l'effort de pêche. C'est alors que le chalutier est acquis par le musée maritime, puis classé monument historique le 6 septembre 1993. Sauvé de la ferraille, le navire enchante depuis les nombreux visiteurs qui découvrent la pêche industrielle à son bord.

Y G



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 : Alain Barrès - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Conception graphique : Jacques Launay

Tirage : 1500 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2068 - 3e trimestre 2012

LES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE PRÉSENTENT

JOSHUA 50 ANS D'HISTOIRE

Editorial

L'arrivée du Joshua au musée maritime

Bernard Moitessier avant Joshua, le navigateur et l'écrivain

Chronologie de Bernard Moitessier

Sa conception, ses navigations

La longue route, l'errance dans le Pacifique,
le naufrage au Mexique,

Joshua au musée et ses navigations

L'entretien annuel du bateau,
l'ambassadeur du musée,
l'attraction des foules au Grand Pavois
et autres manifestations publiques





EDITO

« Quand je serais grande,
je ferais le tour du monde »

C'est à coup sûr le premier livre de mer dont je me souviens. D'abord, parce qu'il était bien écrit, dans une langue tout en lyrisme et conviction. Ensuite, parce que Moitessier y disait simplement combien il est facile et bon de partir ; facile, car avec deux bonnes mains et une tête, il est moins besoin d'argent ; bon, car la vie n'est pas forcément répétition des modèles anciens et qu'il y a place pour des chemins de traverse. J'en étais arrivée à la conclusion logique : « Quand je serais grande, je ferais le tour du monde... ».

Joshua était donc naturellement le bateau mythe et modèle. Au fil des pages, j'avais scrupuleusement noté les formes, les trucs et les astuces du célèbre bateau ; voiles divisées pour être plus maniables, bulle en plexi pour barrer dans le gros temps ; et le moindre de mes rêves m'emportait souvent sur une coque rouge tranchant sur le sombre de la houle du Grand Sud.

J'avoue que quand, des années plus tard, je l'ai aperçu pour de bon au Musée Maritime, il m'a paru petit, presque étriqué avec ses formes arrière vieillottes, comme si je rencontrais James Dean en grand-père. En m'approchant, pourtant, j'ai reconnu les mille rides que donne la vie bien vécue aux belles personnes, les petites bosses, les bricolages qui témoignent des milliers de milles accomplis et qui disent que les rêves sont faits pour se réaliser.

Alors, salut, ami Joshua et clin d'œil à Moitessier de par-delà les vagues.

Isabelle Autissier

JOSHUA AU MUSÉE : UNE HISTOIRE D'AMITIÉ

Raconter comment **Joshua** a rejoint la flottille du musée, c'est raconter une belle histoire d'amitié. Début 1990, Emmanuel de Toma, alors rédacteur en chef adjoint de Voiles et Voiliers prévient Patrick Schnepf qu'il a retrouvé **Joshua** à Seattle (côte ouest des USA). Le ketch appartient à Johanna Slee, il a été restauré et il navigue. Une amie française de Johanna, Virginie Connors, lui apprend l'histoire du bateau et la propriétaire souhaite qu'il soit acheté par un musée français.

« Nous n'avons pas l'argent, indique Patrick. J'en ai parlé à Jacques Bourdin et à Michel Mercadier, un de ses amis promoteur immobilier. En attendant, nous avons pu bloquer la vente en proposant 50 000 Francs venant de l'association des Amis. Puis lors d'un voyage dans le Bordelais organisé par Michel Mercadier, j'ai eu la bonne surprise de recevoir un beau cadeau, un chèque de 350 000 Francs permettant d'acheter **Joshua** et de le rapatrier en France ».

Philippe Joussemet, expert maritime, s'occupe de le faire charger sur un cargo. Le ketch arrive à La Pallice quelques jours avant le Grand Pavois. Le voilier est mâté avec l'aide de Jean-Pierre (de Notre Dame des Flots). Bernard Moitessier est invité à revoir son bateau. Il arrive et pour lui c'est le flash, toutes les années passées à bord défilent dans sa tête.

Après avoir hésité, Bernard accepte de rejoindre le Grand Pavois à la barre de **Joshua**. C'est un moment d'intense émotion pour lui et les milliers de spectateurs massés sur le quai. Bernard est rassuré, il sait qu'avec le Musée et les Amis, **Joshua** va continuer à allonger les milles.

Y.G.

Arrivée de Joshua au Grand Pavois
avec Bernard Moitessier à son bord.





Portrait par Lorena Bettochi

MOITESSIER LE VAGABOND

Né sur le Golfe de Siam, vivant les mêmes zones d'ombre que *Monfreid*, *Moitessier* s'adapte, sauve sa vie lors des conflits d'Indochine, refuse le préétabli, avance au fil d'un quotidien hors du commun.

Formé aux pratiques des pêcheurs du Cap St-Jacques, *Moitessier* n'est pas un inventeur de la navigation : il découvre et applique. *Slocum*, *Vito Dumas*, *Gerbaud*, *Bardiaux*, *Marin Marie*, *Van de Wiele* sont ses inspirateurs. Son unique moteur est l'allègement de l'inutile selon un Zen inculqué par sa Nounou.

Bernard, dès l'origine, rayonne de sa beauté intérieure. On note sa capacité à «tourner la page», bien que jamais remis du suicide de son frère François. *Moitessier* est un homme de «rupture» : avec sa famille, avec Marie-Thérèse, avec son ami d'enfance Deshumeurs, avec une «fiancée sérieuse», avec l'île Maurice, avec Françoise sa femme, avec sa «famille juive» du Kolkhoze, avec

Ileana la maman de son fils Stéphane. *Moitessier* donne le sentiment qu'il a besoin de rompre avec le présent ! Seule a trouvé grâce sa première élève *Nicole Van de Kerchove*. Ayant toujours aidé Bernard, y compris dans la préparation du Golden Globe, ce fut elle qui recueillit son dernier soupir. Et la navigation ? Son frère Gilbert me dit un jour : «Je ne comprends pas votre admiration pour Bernard. C'était un piètre navigateur, la preuve est qu'il a perdu tous ses bateaux... par échouage ! ! ».

Quand, avec peu de matériel, on navigue véritablement, les aléas dont *Moitessier* a fait la dure expérience sont sur la route. La navigation trop précise n'était pas son obsession et sur le **Snark**, le sextant ne servait à rien : il ne savait pas l'utiliser.

L'homme mérite le détour. Ileana arrivant sur Joshua, porteuse d'une «bouteille de rhum» de la part d'un ami, lequel avait «intuité» sa compatibilité avec Bernard, vit rapidement l'intuition confirmée ! Elle ajoute : «Je suis certaine qu'avec son tempérament il y a longtemps qu'il s'est échappé de sa tombe». Sans faire injure à sa mémoire on évoque le nombre élevé de ses amoureuses. Était-il ingrat ? Un peu. J'ai rencontré ses amis Mauriciens, la famille Labat, Marcel de Nanclas, donateur de pièces de Jacquier, la Sauvageonne, Pierrot Rouillard, usagé du chantier avec Bernard, bien d'autres encore, ainsi qu'une de ses... camarades qui lui a refusé un baiser et a passé sa vie à le regretter ! L'unanimité se fait sur sa disponibilité, sa débrouillardise et sa recherche de la productivité. Tous constatent aussi son détachement. Bernard ne se sentait obligé à l'égard de personne mais en réalisant ce que l'on attendait de lui. Sur l'île de St-Brandon, Bernard a mené les pêcheries de main de maître, a réglé les problèmes pendant un an au milieu de plus de 100 hommes, sans alcool ni femme ! Puis un jour son bateau à peine terminé Bernard est parti, disant un peu «Merci» et très peu «Au revoir».

Qui était vraiment *Bernard Moitessier* ? La question revient lancinante et ce n'est pas de son «hiéroglyphique» portrait par *Lorena Bettochi* que viendra la réponse.

Jean-Yves Gallet

CHRONOLOGIE DE BERNARD MOITESSIER

1925 Naissance à Hanoï.

1951 Le **Snark**.

1952 Sur une vieille jonque, **Marie-Thérèse**, départ en solitaire. Naufrage sur l'atoll de Diego Garcia, Océan Indien.

1955 Ile Maurice, fabrication de **Marie-Thérèse II**, départ vers l'Afrique du Sud.

1958 Les Antilles, naufrage.

1960 *Un Vagabond des mers du Sud*.

1961 Construction de **Joshua**.

1963 Tahiti par Panama, retour par le Horn, **Cap Horn à la voile**.

1968 Première course autour du monde en solitaire sans escale, le **Golden Globe**.

22 août 1968, Quitte Plymouth. Commence la

remontée de l'Atlantique, envoie un message sur le pont d'un cargo, continue et arrive à Tahiti après un tour du monde et demi.

Rédaction de **La longue route**, périple avec Ileana et leur fils Stéphane, retour en Polynésie.

1978 Part aux Etats Unis, puis au Mexique, avec le comédien Klaus Kinski.

8 décembre 1982, un cyclone drosse **Joshua** à la côte. Construction d'un nouveau bateau, **Tamata**.

1983 Part pour Hawaï et la Polynésie.

1986 Rentre en France, écrit **Tamata et l'alliance**.

Apprend qu'il est atteint d'un cancer.

1992 Patrick Schnepf, directeur du Musée Maritime de La Rochelle, permet le rachat de **Joshua**.

16 juin 1994, décès de Bernard.



LA CONSTRUCTION DE «CE GARS MÉRITE UN B

Qui aurait prédit, il y a un demi-siècle, que les noms de ce bateau susciteraient encore aujourd'hui tant d'émotions et de vocations

Joshua est né tout au sud de la Bourgogne, à Chauffailles. Une ville bien loin de l'océan où l'on a peine à imaginer qu'un croiseur de haute mer puisse voir le jour. C'est que le fameux ketch rouge est le fruit de la rencontre de *Bernard Moitessier* et de *Jean Fricaud*, industriel à Chauffailles. Les deux hommes ont un parcours atypique et leur rencontre a changé leur destin.

À la fin des années 1930, *Jean Fricaud*, alors adolescent, travaille dans la forge de son père à Ouroux-Bois-Sainte-Marie. Ingénieur et énergique, sa réputation parvient aux oreilles de *Faustin Potain*, fournisseur de matériel de bâtiment. Il lui commande un prototype de brouette. Jean réalise la brouette sur-le-champ. Le verdict tombe :

«**Tu ne restes pas ici !**». *M. Potain* lui donne d'emblée des responsabilités au sein de l'entreprise. C'est ainsi que *Jean Fricaud* devient un collaborateur de premier plan qui permet la construction des grues qui feront de *Potain* le leader mondial que l'on sait.

Mais ce costume de collaborateur est trop étroit pour lui. Il s'établira donc à Chauffailles comme sous-traitant de *Potain*. Il y diversifie son activité en fabriquant des pelles mécaniques en pleine période de reconstruction. Elles feront sa réputation et participeront au développement économique de Chauffailles.

Cet homme apprécie le calme des parties de pêche. Au Grau-du-Roi, lors de vacances familiales, il découvre la pêche en mer et l'idée lui vient de se construire un bateau en acier. Ainsi naît le **Sainte-Marthe** et un savoir-faire que son fils *Joseph* développera avec *META*, son entreprise installée à Tarare.

LA RENCONTRE AVEC BERNARD MOITESSIER

De son côté, *Bernard Moitessier* narre ses dix années d'aventures sur les mers dans un livre fameux. C'est «*Un vagabond des mers du sud*» qui connaît un beau succès en 1960. Les droits qu'il en tire lui permettent d'envisager d'avoir un autre bateau. A l'époque, il est employé à vendre sur les marchés des bidons de polish pour les voitures. Un architecte naval, *Maurice Amiet*, l'invite à contacter *Jean Fricaud* qui maîtrise la technique des bateaux en acier. Mais le projet de *Moitessier* est toujours de construire en bois. Il envoie son livre à l'industriel de Chauffailles. Après l'avoir lu, ce dernier lui répond d'une lettre de six lignes : «Passez me voir. Je crois qu'on arrangera ça».



Ci-dessus : Bernard Moitessier en discussion avec César Alexandre, le chaudronnier qui a participé à la construction.

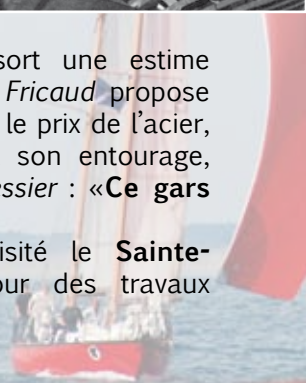
A droite : les membres d'acier de Joshua vues de l'avant.

Ci-contre : Aimé Démurger soudant Joshua



La rencontre a lieu et il en ressort une estime réciproque entre les deux hommes. *Fricaud* propose au marin de réaliser son bateau pour le prix de l'acier, soit 7 000 F de l'époque. Il dira à son entourage, marqué par la personnalité de *Moitessier* : «**Ce gars mérite un bateau !**».

Lors de sa visite, *Moitessier* a visité le **Sainte-Marthe** rapatrié à Chauffailles pour des travaux d'aménagement.





JOSHUA BATEAU !»

Le bateau et de son propriétaire
maritimes ?



Le bateau vu de l'arrière

Il est impressionné par la qualité du travail : «A bord de **Sainte-Marthe**, tout est simple, net et sans surprises, comme l'est *Fricaud*...». C'est d'ailleurs un point commun qui réunit les deux hommes : un goût pour la simplicité qui s'appuie sur des trésors d'ingéniosité.

Le bateau en projet s'appelle à l'époque **Maité** et il doit mesurer 10,50 m. *Fricaud* propose à *Moitessier* de le porter à 12 m pour le même prix. Et il lui suggère de tester un bateau en acier, son **Sainte-Marthe**, lors des vacances de l'été 1961 que la famille *Fricaud* doit passer en Corse. *Moitessier* sera le skipper et ainsi pourra peaufiner son projet.

Moitessier est conquis par le projet autant que par l'homme dont il vantera les qualités à de nombreuses reprises ; d'autre part, après avoir fait le skipper sur le **Sainte-Marthe**, il s'est résolu à construire son bateau en acier. De son côté, *Jean Fricaud* a été séduit par un marin beau parleur. *Moitessier*, aidé de *César Alexandre* et *Aimé Démurger*, attaque la construction de **Joshua**. Le nom a changé et devient ainsi un hommage au premier circumnavigateur de l'histoire, le canadien *Joshua Slocum*.

Il s'est installé pour quelques mois à l'hôtel du Commerce, à 200 m de là, tenu par la famille *Démurger*. Discret mais courtois, *Moitessier* est d'un naturel plutôt réservé. Ce n'est pas un bonimenteur et il mène une vie simple, presque austère. Il est venu avec les vêtements qu'il avait sur lui. A tel point qu'on en prêtera à celui qui passe presque pour un

vagabond. Lorsqu'il est invité à dîner quelque part, déclinant les bons plats qu'on lui prépare, il préfère manger un plat de riz.

Le chantier débute le 1^{er} septembre 1961. Aux côtés de *César Alexandre*, maître-expert en chaudronnerie et *Aimé Démurger*, soudeur hors pair, *Bernard Moitessier* travaillera à la réalisation de l'œuvre. Il est impressionné par l'agitation qui règne dans l'usine : «Il m'est arrivé de voir travailler des ouvriers, mais jamais comme ici : affolant ! L'usine bourdonne comme une ruche, pourtant nul ne bavarde et il me faudra cinq semaines pour apprendre qu'il existe un contremaître : celui-ci travaille comme les 249 copains...». Le chantier va bon train. Chacun s'active et fait preuve de virtuosité. *Moitessier* est véritablement habité par son projet. Au point de dormir dans la coque vide, vers la fin du chantier ! *Aimé Démurger*, s'activant au fond du bateau, se brûlera le pied, ce qui l'obligera à s'arrêter quelques jours. *Moitessier* lui rendra visite chez lui, inquiet pour sa santé mais aussi pour la conduite du chantier.

Nous sommes le 6 février 1962. L'affaire a été rondement menée. La veille, certainement sous l'action de *Jean Fricaud*, *Moitessier* a pris une cuite mémorable. Le bateau est chargé sur un camion qui le conduira vers la Saône, à Lyon. On n'a rien pour signaler l'arrière du convoi. Qu'importe ! Un ouvrier trempera un chiffon dans la peinture rouge qui recouvre **Joshua**.

Le bateau partira ainsi vers son destin laissant sur le bitume de la ville son premier sillage de gouttes d'un rouge désormais mythique. **Joshua est né !**

Antoine Martin

Sources : Archives Meta/Fricaud - Georges Galvez
- Le journal de Saône-et-Loire



Le bateau bordé et ponté.



(photo Y G)

L'HOMME DE LA LONGUE ROUTE

«Tout est en ordre. Je sens une grande paix, une grande force en moi. Je suis libre. Libre comme je ne l'ai jamais été. Uni à tous pourtant, mais seul en face du destin.»

Bernard Moitessier

Si tu écris un bouquin, je te donne moins de cinq ans pour repartir avec un nouveau bateau, lui avait dit son ami *Adolfo* après le naufrage de *Marie-Thérèse II*. *Moitessier* était comme un bernard-hermite sans coquille, mais il lui restait l'essentiel : la vie et la liberté. Son bateau sera le fruit d'une aventure maritime et d'un projet d'écriture. Pour vivre face à face avec ce que les autres appellent solitude, l'homme doit d'abord atteindre un degré de spiritualité très élevé. C'est l'autre secret de *Joshua*, la solitude exigeante du marin qui l'inventa.

Vagabond des mers du Sud, publié en 1960, aura des milliers de lecteurs. L'architecte naval *Jean Knocker* décide alors d'apporter son concours : *Bernard* dessinera le bateau puis l'architecte reprendra son croquis pour en faire un vrai plan. Il en naîtra le célèbre ketch à arrière norvégien.

Moitessier a retrouvé *Françoise*. Elle fut une sorte de mère-marraine de *Joshua*. C'est elle qui lit la lettre signée *Jean Fricaud* : «J'ai lu votre bouquin, venez me voir, je crois qu'on arrangera ça». Le bateau sera donc construit en acier, mesurera 12 m. Baptisé *Joshua* en hommage au navigateur *Joshua Slocum*, il deviendra un mythe moderne né de cette triple paternité. *Joshua* a trois pères, et une mer.

Après une période passée en Méditerranée, *Bernard*, *Françoise* et *Joshua* partent ensemble pour Tahiti via le canal de Panama. Le retour par le Horn après 126 jours de mer, le plus long trajet jamais réalisé sans escale par un voilier des temps modernes, donnera naissance à un autre récit : **Cap Horn à la voile**, qui sera un nouveau succès.

En 1968, un journaliste aborde *Moitessier* et lui propose de participer à la première course autour du monde en solitaire et sans escale, le **Golden Globe**. Le 22 août il quitte Plymouth à bord de *Joshua*, descend l'Atlantique, franchit le cap de Bonne Espérance, traverse l'Indien, puis le Pacifique, et commence la remontée de l'Atlantique.

En France on l'attend déjà en vainqueur. Mais *Moitessier* envoie un message sur le pont d'un cargo : «**Je continue sans escale vers les îles du Pacifique,**

parce que je suis heureux en mer, et peut-être aussi pour sauver mon âme». Ces quelques mots vont faire le tour de la planète.

Renonçant aux honneurs et à l'argent, il arrive à Tahiti, après avoir réalisé l'exploit d'un tour du monde et demi sans escale en solitaire. Durant deux ans, au mouillage à Papeete, *Moitessier* rédige ce qui sera l'un des plus beaux livres de mer jamais écrit : **La Longue Route**.

Après six années passées en Polynésie, il faut renflouer les caisses. Il met en route pour le Mexique, avec à son bord l'excentrique comédien *Klaus Kinski*. Le 8 décembre 1982, un cyclone force *Moitessier* à débarquer le comédien et à abandonner son bateau.

Joshua est drossé à la côte par les éléments déchaînés. Il cèdera l'épave à de jeunes pêcheurs mexicains.

Mais l'écho du naufrage de *Joshua* s'est répercuté dans le monde entier. La notoriété de *Bernard* permettra son retour en France, où l'attend une nouvelle aventure.

«Je suis citoyen du plus beau pays du monde. Un pays aux lois dures mais simples cependant, qui ne triche jamais, immense et sans frontières, où la vie s'écoule au présent.»

Dans ce pays sans limite, dans ce pays de vent, de lumière et de paix il n'y a de grand chef que la mer.»

Bernard Moitessier



(photo Y G)

JOSHUA, COUREUR DE MILLES

Joshua au portant sous bonne brise pendant les fêtes des Tonnerres de Brest 2012

2005, mon C.A.P (Cessation d'Activité Professionnelle) en poche, je quitte la Bretagne pour La Rochelle.

2006, aux Amis du Musée Maritime de La Rochelle, changement de président, de certains membres du conseil d'administration, en clair une nouvelle équipe est née, pour dynamiser cette belle association au sein du Musée Maritime de La Rochelle.

Me voilà propulsé responsable de **Joshua** (longueur HT, 14,12 m, poids 12 tonnes, largeur 3,6 m.

Joshua est né en 1962 (50 ans déjà) et classé monument historique depuis Septembre 1993. Ketch rouge mythique, derrière lequel se dessine en filigrane la silhouette de *Bernard Moitessier*, grand écrivain de mer, et premier homme à avoir eu dans son sillage un tour du monde et demi sur les mers du globe, sans escale, sans aide extérieure, et en solitaire.

Entretenir **Joshua**, le faire naviguer, voilà le message simple de *Patrick Schnepf*, directeur du Musée Maritime de La Rochelle.

Il y a toujours eu des volontaires pour aider à l'entretien de **Joshua** : anciens professionnels, tôliers, électriciens, peintres, mécaniciens, etc., mais surtout des hommes de bonne volonté pour conserver à **Joshua**, sa belle silhouette, bien connue des Rochelais.

Je ne compte plus le nombre de visiteurs qui m'ont dit : «C'est le vrai ?», «De poser mes pieds à son bord, c'est merveilleux», «C'est certainement le voilier qui navigue le plus à La Rochelle», «Avec sa coque rouge il se voit de loin», «C'est mon enfance, j'ai rêvé à la lecture des livres de *Bernard Moitessier*», etc., etc., et plein de questions sur son célèbre propriétaire.

D'une toute petite équipe en 2006, et maintenant sous la houlette de *Bruno*, nous sommes aujourd'hui une quarantaine de passionnés à proposer aux adhérents, entretien, organisation des sorties (merci *Daniel Gaury*) à la journée, en croisières, relations avec le port de Minimes, avec les éclusiers, manifestations nautiques, régates avec nos amis de l'Y.C.C, divers salons, participations aux départs de courses célèbres...

Joshua est passé en 6 ans de 30 jours à plus de 160 jours d'activité maritime par an.

Quelques participations : Brest-Douarnenez ; Semaine du Golfe ; Défi des ports de pêche ; Route de l'Amitié ; Voiles de l'Espoir ; Semaine du nautisme ; Gujan-Mestras ; Les Sables ; Paimpol ; Rochefort ; Le Croisic ; Redon ; Marans ; La Flotte ; Ile d'Yeu ; Quiberon ; Groix ; les Abers de Bretagne nord ; inauguration du quai *Bernard Moitessier* à Vannes, etc. Et surtout des milliers d'adhérents, à la journée dans nos pertuis, ou en croisières.

Combien de participations ? Au Grand Pavois avec des centaines de visiteurs, et de nouveaux adhérents ? Aux journées du Patrimoine ? Et les nombreux visiteurs à quai dans nos différentes escales ?

Merci mes Amis pour le plaisir que nous partageons avec nos adhérents, et si nous connaissons parfois quelques difficultés, **Joshua** reste le fleuron de notre association.

Jacques Hilken

La fête à bord de Joshua, entre deux régates, Brest 2008 (photo Y G).

Joshua lors de la régata de l'YCC La Rochelle/île d'Yeu et retour en Mai 2008, (photo Y G)





CONSERVATION DE JOSHUA : UN ENJEU MAJEUR POUR NOTRE ASSOCIATION



Chaque année, depuis plus de 20 ans, entre deux saisons de navigation, les Amis(e)s du Musée apportent leur précieux concours aux opérations de conservation, rénovation, entretien de **Joshua**.

Beaucoup de travail, du vécu, et plein d'images...

Le meilleur moment, c'est la mise à l'eau... de «Jojo tout bô tout neuf»... et toute l'équipe devient fébrile, impatiente de remâter, réarmer... et re-naviguer !

Tout cela avec les directives, les conseils et les coups de mains du Musée Maritime, Johannes, Fabien, Christophe, toujours disponibles.

Joie de se retrouver toutes les semaines, bonne humeur, solidarité, convivialité..., la saison d'hiver passe vite !

Respectueux du classement Monument Historique et de la promesse faite à *Bernard Moitessier* de le faire naviguer, nous les Ami(e)s, nous sommes fier(e)s de «notre» **JOSHUA**, de le présenter aux visiteurs et de raconter son histoire, de naviguer ensemble sur notre magnifique côte atlantique, de rêver avec lui les horizons lointains...

50 ans de navigations, ça force le respect ! *Bon anniversaire JOSHUA, nous sommes avec toi des «passeurs de mémoire» pour nos enfants, petits-enfants...*

Bruno Quinton



- 1 - Désarmement - 2 - Démâtage
- 3 - Restauration capot
- 4 - Rénovation cuve GO
- 5 - Peinture cockpit - 6 - Peinture mâts
- 7 - Peinture des lettres - 8 - Peinture du pont
- 9 - Carénage en cadence ! - 10 - Débâchage
- 11 - Mise à l'eau - 12 - Mâtage - 13 - Mâtage haubans
- 14 - Restauration équipage



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 : Alain Barrès - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Conception graphique : Jacques Launay

Tirage : 2000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2068 - 3e trimestre 2012