



La mémoire maritime en action

La lettre

NUMÉRO 95 - AUTOMNE 2021

LE MOT DU PRÉSIDENT

Je ne vous apprendrai rien en disant que cette année 2021, dans la lignée de la précédente, n'entrera pas au palmarès de celles que nous souhaitions tous : une année d'harmonie, de projets aboutis et surtout, un horizon dégagé vers l'avenir. Mais, et vous le savez tous, c'est souvent dans les périodes compliquées que se raffermissent des convictions, que des personnes faisant fi des difficultés du moment, arrivent à se surpasser, ne comptant pas leurs efforts pour mener à bien leur mission.

J'en veux pour preuve, l'organisation du Trophée Maritime 2021. Que de difficultés pour arriver à finaliser cet évènement ! Malgré les vents contraires, l'équipe, soudée autour de *Michel Rouillé* sans oublier, bien sûr, tous ceux qui, par leur implication et leur dynamisme, ont fait en sorte que cette édition puisse avoir lieu, certes, dans des conditions particulières dues aux contraintes du moment, mais elle a eu lieu !

De la même manière, cette année devait voir la première saison de navigation de **Damien**. Là aussi, nous avons dû composer avec les évènements qui nous ont contraints à reculer les premières sorties afin de terminer les derniers travaux et ce, toujours dans un contexte sanitaire changeant et surtout imprévisible.

Pourtant, **Damien** a navigué, a participé à différentes manifestations, chichement sans doute, mais en traçant sa route vers un horizon que nous espérons plus serein dans les mois à venir. Alors, c'est vrai, si nous nous contentions de peu, ce qui n'est guère notre habitude à l'AAMMLR, nous pourrions nous réjouir d'avoir réussi à surmonter ces difficultés.

Pour autant, ne nous voilons pas la face, beaucoup d'interrogations demeurent, je dirai même beaucoup trop !

Ainsi, **Joshua** est toujours au sec et ce, depuis maintenant près de deux ans. Les travaux de restauration sont toujours au point mort malgré de nombreuses réunions de travail avec les services municipaux.

Il faut se rendre à l'évidence, notre participation au départ de la prochaine Golden Globe Race de septembre 2022 devient, au fil des jours, de plus en plus improbable.

Autre sujet d'inquiétude. Que vont devenir les locaux de l'association, notamment ceux dédiés à la Petite Plaisance dans le projet de transformation de l'Encan ?

Aujourd'hui, aucune réponse ne nous est parvenue...

Il nous reste bien évidemment l'Espérance mais que faut-il en conclure ?

Jean-Pierre Bouron

INTERVIEW

PHILIPPE MACHEFAUX, PRÉSIDENT DE LA STATION SNSM

Philippe Machefaux, président de la station de la SNSM de La Rochelle a remplacé récemment *Jean-Michel Toupin*, pilote à La Pallice. « Mon prédécesseur a renouvelé la flotte de la station, mais il était trop pris par son métier. J'ai donc pris la suite. »

Le nouveau président a toujours travaillé dans le nautisme, chef de base, loueur de bateaux puis une longue carrière dans l'électronique marine. Il est directeur-général adjoint de *Pochon*, chargé des professionnels et proche de la retraite. « Je viens d'une famille attachée à la mer. Mon père travaillait pour un armement rochelais. Je souhaitais adhérer à la SNSM depuis longtemps mais j'étais trop pris par mes obligations professionnelles. Je suis entré, voilà 10 ans, d'abord équipier, puis patron et maintenant président. »

Le marin qui est aussi régatier est entouré de 72 bénévoles dont 45 peuvent embarquer. « Nous avons besoin de 10 personnes libres 24 h sur 24 et toute l'année. À La Rochelle, nos interventions concernent surtout les plaisanciers et à 80 % les pratiquants du motonautisme. Cette année, pour le moment, il n'y a pas eu de vie humaine en danger, c'était surtout des pannes de moteur. »

La station dispose d'une vedette de 1ère classe, la **SNS 144 Antioche** (18 nœuds) et un semi-rigide à coque alu, **SNS 741 Marie-Anne** (35 nœuds).



La SNS 144 prête pour de nouvelles interventions

« La **144** vient d'être entièrement révisée (400 000 euros) et est repartie pour 15 ans. Nous sommes une station qui se porte bien et qui est aimée à La Rochelle. Nous accueillons vo-

lontiers les volontaires. Ils recevront une formation pour être compétents. La limite d'âge est 65 ans, avec une dérogation possible jusqu'à 70 ans. »

Petit rappel, le sauvetage de la vie humaine est gratuit, c'est d'ailleurs une obligation légale pour tout navire, celui des biens est facturé. Faire naviguer les bateaux coûte cher...

Yves Gaubert

DES SUGGESTIONS OU COMMENTAIRES ?

<https://www.aammlr.com/formulaires/formulaire-contact-aammlr/>

3 TROPHÉE

du Musée Maritime de La Rochelle

LA PETITE PLAISANCE

TOUJOURS DANS LE VENT !

par Alain Barrès

Pour la troisième édition du Trophée du Musée Maritime, nous avons choisi d'inviter tous les collectionneurs de bateaux anciens à se joindre à notre flottille avec l'ambition de faire de notre trophée un rassemblement national et pourquoi pas européen? Car le mouvement en faveur de la belle plaisance ne se développe pas qu'à La Rochelle, mais aussi à Douarnenez, à Sciez sur le Léman, à Annecy représenté par un magnifique Requin, sur la Seine au CVP (Cercle de la Voile de Paris) et à l'YCIF (Yacht-Club de l'Île-de-France) sans oublier les Rendez-vous de l'Erdre.

Samedi matin 4 septembre vingt-cinq bateaux ont appareillé des Minimes par une très légère brise et sous un magnifique soleil. Parmi nos invités signalons le régional de l'étape : un **Cazavant** d'Ars-en-Ré parfaitement restauré, le très joli et fidèle **Plongeon** et son rival un **Dinghy 12 pieds**, tous les deux arrivant du rassemblement de Douarnenez, un étonnant **Moth Béarnais** avec sa cabine, un superbe **Moth Duflos** restauré par notre ami *David Balkwill* souvent le plus rapide mais suivi de très près par un **Europe Cristalli** très accrocheur. La brise du dimanche un peu plus vive permit de

finir avec une huitième manche. Chaque équipage put donner le meilleur de lui-même et figurer honorablement malgré l'hétérogénéité pittoresque de la flotte.

C'est justement cette variété étonnante qui fut appréciée par les spectateurs de la parade dans le Vieux-port, heureux de voir défiler cinquante ans d'histoire de la plaisance. Un grand et beau moment offert aux rochelais qui peuvent retrouver la collection Petite Plaisance exposée au Musée Maritime.

Les Accords du large avant la parade



Il n'était pas question pour les passionnés de l'atelier Petite plaisance de se laisser gagner par la morosité sanitaire. C'est donc avec détermination que nous avons préparé les grands événements de la rentrée: Les Rendez-vous de l'Erdre et le Troisième Trophée du Musée Maritime.

Les Amis du Carré et du Yacht-Club Classique ont mis leurs compétences au service de la partie administrative pendant que les bateaux passaient en révision dans l'atelier.

Sur l'Erdre, tous les **Moth** étaient invités pour célébrer les 80 ans du **Moth Nantais**, notre **Bikini**, un des rares survivants de cette époque fondatrice se devait d'être sur l'eau avec *Serge* à la barre, *Irène* menait le **Lanaverre** et *Jean-Pierre* le **Moth Alu**. Des brises belles et changeantes ont éprouvé leur habileté technique, leur expérience a fait merveille.

Bravo, belle participation !



Les Moth sur la pelouse du Cercle de la voile Nantaise

Photo Alain Barrès



Photo Jean-Yves Poirier

Yannick et son redoutable Moth Cristalli

Les photos prises pendant le Trophée sont consultables en cliquant sur le lien ci-dessous
<https://ln5.sync.com/dl/ffef5dde0/ygqwdsx3-pbsw7mxw-rdkg9qfm-4n2g32ud>



Photo Didier Maury



Photo Sylvie Le Bour



Photo Annie-Claude Peponnet



Dinghy 12 pieds contre Moth Europe



Photo Jean-Yves Poirier

Photo Jean-Yves Poirier
Moth Dufflos et David Balkwill,
l'équipe qui gagne



LE MOTH HAAG

Ce voilier, prix de Beauté, est magique à la barre. Tel le lévrier, il rattrapait les Moth. Entraîné au-delà des limites, il s'est couché, mais insubmersible, il s'est redressé prouvant la minutie de l'équipe qui le restaura. Un défi de plus gagné, chapeau et merci. Texte et photos de Jean-Pierre Descamps



LE PALMARÈS

DOUBLES HORS CLASSE1 CAZAVANT Catherine et Eric Doury

DOUBLES

- 1 - SNIPE / Irène Gillardot-Louis Pillon
- 2 - FIREBALL / Christian Sadoc-Eric Rouillon
- 3 - SIMPLET / Yves Gaubert-Jack Angioni
- 4 - CANETON 57 / Patrick Basset-Nicolas Toutain
- 5 - VAURIEN / Christophe et Bénédicte Dunoyer
- 6 - 420 / Edouard Normandin-Charles-Antoine de Joux
- 7 - (Samedi seulement) FIREBALL / Ewen et Frédéric Williams

SOLITAIRES

- 1 - MOTH DUFLOS / David Balkwill
- 2 - FINN / Didier Léveillé
- 3 - MOTH EUROPE / Yannick Poisson
- 4 - DINGHY 12 PIEDS / Bruno Loislard
- 5 - SHARPIE 9 m² / Bertrand Chéret
- 6 - MOTH EUROPE / Frédérique Larraté
- 7 - MOTH LANAVERRE / François Bernaud
- 8 - MOTH NANTAIS / Serge Cholet

ACCOMPAGNANTS NON CLASSÉS

- MOTH BEARNAIS / Jean-Jacques Cadoret
 MOTH EUROPE / Sylvie Raphaël
 MOTH HAAG / Jean-Pierre Descamps
 MOTH GOUGET / Bernard Boniface
 SNIPE / Laurent Petit-Marc Tourneux
 REQUIN / Boris Chastang-Sylvie Le Bour
 PLONGEON / Jean-François de Rosambo
 CANETON BRIX / Christian Vialle et X

CE QUE L'ON SAIT DU NAUFRAGE DU TRIGNAC

LE 25 FÉVRIER 1916. TROISIÈME PARTIE

par Richard Lick

Dans l'article précédent nous avons vu les circonstances du naufrage et les débuts de la guerre navale lors de la première guerre mondiale. Vous vous souvenez que le Trignac a été victime d'une mine armée sous-marine



Cette photo représente selon sa légende allemande l'UC6 dont les mines ont coulé le Trignac

LES SOUS-MARINS POSEURS DE MINES

Durant toute la première guerre mondiale les Allemands mouillèrent 43 000 mines qui causèrent la perte d'au moins 497 navires marchands (10 % de la flotte marchande alliée). Sans compter les pertes militaires: 44 navires de guerre et 225 navires auxiliaires rien que chez les britanniques.

Depuis sa création fin mars 1915 à Zeebrugge par l'amiral Tirpitz, la flottille des Flandres comprenait un certain nombre de sous-marins de type UC, mouilleurs de mines. Six par jour en moyenne croisaient en mer. Les zones à miner étaient imposées par le chef de flottille, le Korvettenkapitän Karl Bartenbach d'après les informations qu'il avait recueillies sur l'intensité du trafic, les parages les plus fréquentés et l'organisation de la surveillance sur zone. Chaque commandant de sous-marin opérait dans la même région dont il devenait ainsi un pratiqué.

Voici en 1915 la tactique des UC : leurs 12 mines étaient toujours mouillées sur une ligne droite ou une ligne brisée dont les segments étaient assez rapprochés. Les abords des bateaux-feux, des bouées de balisage, les entrées des ports, étaient les points de largage préférés. N'oublions pas que le repérage des «amers remarquables», idéalement en alignement, étaient la base de la navigation pour les U-Boote (qui évitaient de revenir sur leurs mines !) comme pour leurs proies...

Ce type de sous-marins fut produit jusqu'à la fin de la guerre pour des opérations rapprochées. Leur théâtre d'opérations normal se limita à la côte anglaise de la mer du Nord. L'UC-6 était un mouilleur de mines de type UC-I, série des UC 1 à 15, construit au chantier AG Vulcan Stettin (ancêtre du chantier naval de Szczecin) et conduit à Zeebrugge par voie ferrée. Il ne déplaçait que 168 tonnes pour

une longueur hors tout de 34 mètres, une largeur de 3,40 mètres et un tirant d'eau de 3 mètres. Un moteur Diesel de 90 chevaux et un moteur électrique de 173 cv propulsaient ce petit sous-marin. Il pouvait plonger à 50 mètres de profondeur à une vitesse de 4 nœuds pour une distance de 50 milles. En surface son autonomie était de 780 milles à 5 nœuds de vitesse moyenne. Cette vitesse fort lente explique que l'instruction donnée aux patrons des cargos et des chalutiers lorsqu'il en voyait un, était de foncer dessus le plus vite possible !

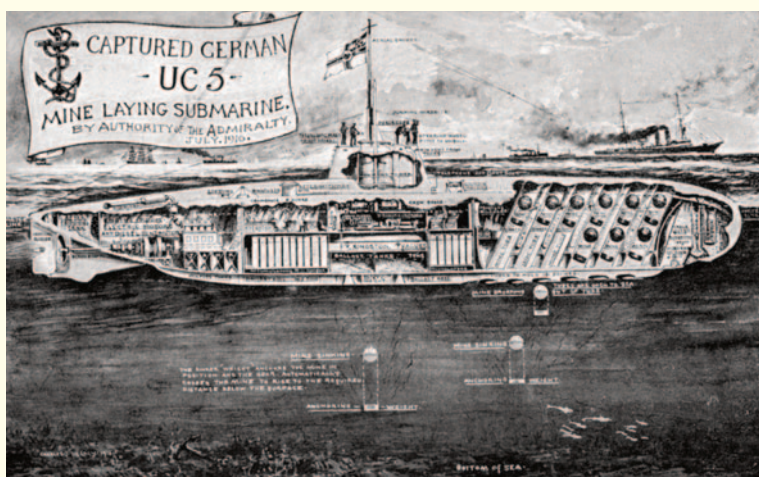
L'UC-6 disparut le 27 ou 28 septembre 1918, vraisemblablement détruit par un hydravion britannique au large du Kentish Knock dans l'est de l'estuaire de la Tamise.

L'UC-6 était commandé par le comte Matthias von Schmettow (ou Schmettau), né le 9 novembre 1887 à Dammitsch en Prusse, plus précisément en Basse Silésie (actuellement Debiec en Pologne). Il grandit au château familial de Pommerzig sur l'Oder (actuellement Pomorsko) et fut éduqué à domicile avec ses deux frères aînés. Comme eux il entra en 1900 à la Ritterakademie de Leignitz (actuellement Legnica), l'école de l'aristocratie silésienne. Quand il en sortit il entra dans la marine impériale comme cadet en 1906. Au moment de la déclaration de guerre il est Oberleutnant zur See.



Matthias von Schmettow, commandant l'UC6, responsable du naufrage

Après un bref passage sur le torpilleur S148, il suit en 1915 les cours de l'école de navigation sous-marine qui le conduit à prendre le comman-



Vue en coupe d'un sous-marin allemand mouilleur de mines publiée dans la presse britannique à la demande de l'Amirauté

dement de l'**UC-6**. Le 4 mai 1916 il cède son commandement à l'Oberleutnant *Otto Ehrentraut*. Il a alors effectué 29 patrouilles de guerre. En avril 1917, il est promu au grade de Kapitänleutnant pour peu de temps puisque le 9 mai, son nouveau bateau, l'**UC-26** abordé par le destroyer HMS *Milne*, coule par 40 mètres de fond avec son commandant.

Les deux seuls survivants seront faits prisonniers. Les archives britanniques détiennent l'interrogatoire de l'un d'eux, le lieutenant *Heinrich Petersen*. Son récit nous permet d'appréhender la vie à bord de l'un de ses petits sous-marins.

«À 1 heure du matin le 9, nous étions en surface à environ 8 milles dans le NE de Calais par une nuit de pleine lune. Soudain, apparurent trois destroyers faisant route sur nous. Ordre fut donné de plonger d'urgence mais avant que le bateau ait été complètement immergé, nous étions abordés avec une très grande violence au niveau du kiosque. Désespéré, **UC 26** échappait au contrôle de l'équipage et venait heurter brutalement le fond par 40 mètres de profondeur. Quelques minutes plus tard, nous étions fortement ébranlés par l'explosion d'une grenade sous-marine et l'éclairage s'éteignait mais il n'y eut pas de panique à bord. Le compartiment batteries était alors complètement noyé et il était désormais impossible de faire surface tant le bateau était lourd. Les hommes prisonniers du compartiment arrière ne perdaient pas espoir et essayaient de repousser l'eau avec de l'air sous pression libéré dans le compartiment mais cette tentative était vaine et inexorablement l'eau continuait à monter à l'intérieur du sous-marin forçant l'équipage à se réfugier en hauteur, certains étant même montés sur les diesels. Voyant notre situation sans issue, notre commandant nous demanda d'accepter le don de nos vies pour le Kaiser et de le saluer de trois hourras. Mais *Liersch*, le maître d'équipage avait une autre idée. Il ouvrit les bouteilles d'air sous haute pression dans le compartiment torpilles arrière et on constata alors que l'eau cessait de monter. Nous étions peut être sauvés! Il suffisait juste d'attendre que les pressions s'équilibrent entre l'intérieur et l'extérieur et alors il serait possible d'ouvrir le panneau de pont du compartiment machine. Cela arriva trop vite et quand enfin on ouvrit le panneau, la violence de la bulle qui s'échappait tua en les aspirant ceux qui étaient près de l'ouverture. Les pressions étant à présent équilibrées, j'ai pu évacuer à mon tour. La remontée m'a semblé durer une éternité mais j'ai finalement retrouvé la surface sans avoir perdu connaissance. Je n'avais pas de blessure, je n'avais que quelques douleurs liées à la surpression. En surface près de moi, il y avait le second-maître mécanicien *Acksel* qui avait trouvé un gilet de sauvetage. Lui aussi disait que la remontée avait été très éprouvante. Les destroyers anglais étaient tout proches, j'appelai à l'aide et l'un d'eux nous repéra puis nous sortit de l'eau... ».

Certes *Matthias von Schmettow* ne commandait plus l'**UC-6** lors du naufrage du **Trignac** mais les mines avaient été posées le 7 octobre 1915, lors de sa 15e patrouille dans l'estuaire de la Humber entre le 3 et le 10 décembre 1915. Il retourna ensuite vers sa base de Zee-



Mine sous-marine échouée sur la plage de Calais durant la première guerre mondiale

brugge. Douze mines avaient été larguées dont les deux fatales au **Trignac**. C'est donc bien à lui qu'on accorde la victoire. Il aura en tout coulé 78 navires pour 111 600 tonnes et fait donc partie du club des «héros allemands ayant coulé plus de 100 000 tonnes», puisque c'est ainsi que l'on compte les victimes, les marchandises et non les hommes...

Le «palais» occupé par les *Schmettow* (ou *Schmettau*) depuis au moins 1726 est aujourd'hui une école et une bibliothèque publique polonaises. Sic transit gloria mundi.

(À SUIVRE)

Extraits d'une conférence de *Maurice Balazuc*, lieutenant de vaisseau devant le centre des hautes études navales de l'école de guerre navale en 1922, intitulée les sous-marins mouilleurs de mines.

Type UC

Le dispositif de mouillage comprend 6 puits en tôle épaisse traversant la partie avant de la coque dans l'axe et inclinés de 20° environ sur la verticale, l'orifice inférieur étant sur l'arrière de l'orifice supérieur placé sur le pont.

Les mines toutes prêtes et l'immersion réglée, sont embarquées au nombre de trois par puits. Elle repose chacune sur un taquet à effacement, pendant qu'un autre taquet les empêche de remonter sous l'effet de la mer (...). Les taquets de retenue sont manœuvrés à la main de l'intérieur (...). L'immersion des mines étant intangible, l'heure du mouillage est imposée dans les mers à marée. [NDA : en général 30 mn avant l'étable]. L'opération du mouillage se fait en manœuvrant les leviers d'escamotage des taquets (...) à la cadence prévue pour l'écartement des mines. Au départ de chaque mine contrôlé uniquement à l'oreille, on introduit dans les caisses de compensation placées dans le même compartiment et en abord, la quantité d'eau correspondant au poids de la mine dans l'eau. Les mines tombent successivement, allant au fond (ou tout au moins à 80 mètres si les fonds sont supérieurs à ce chiffre) et le bâtiment passe donc au-dessus de ses mines qui ne remontent pour prendre leur immersion qu'après un retard variable de 10 minutes à plus d'une heure. Ce retard est fixé à l'avance (...).

La mise à feu est électrique. Les 4 antennes contiennent un tube de verre qui, en se cassant, laisse couler sur deux électrodes Zn et C, une solution de bichromate de potasse formant électrolyte de la pile qui envoie son courant dans le détonateur. Les circuits possèdent une coupure qui n'est fermée par le conjoncteur de sécurité que lorsque la mine quitte son crapaud (...).

JOSHUA, UN DEUXIÈME NAUFRAGE ?

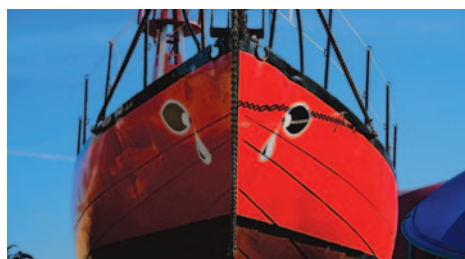
DU VENT ET DES MILLES «Donne-moi du vent, je te donnerai des milles», disait Joshua sous la plume de Bernard Moitessier dans «Cap Horn à la voile»

texte, photos Jean-Alain Berlaud

LA PROMESSE - Quand Joshua fut classé monument historique en 1993, Bernard Moitessier a souhaité que son bateau retrouvé continue à courir sur la mer. Patrick Schnepf a promis. Et depuis, avec une moyenne de 150 jours de navigation par an, les équipages de Joshua vont de port en port raconter l'histoire de ce fameux bateau et de son illustre marin. Des visiteurs incroyables : «C'est le vrai ?» et «D'où vient-il ?» - «La Rochelle, il fait partie de la flottille du Musée Maritime».

JOSHUA, AMBASSADEUR - Dans les haubans flottent les pavillons du Musée maritime, de la Ville de La Rochelle et celui des monuments historiques. À chaque événement nautique auquel Joshua est convié, Joshua et son équipage font l'objet de reportages dans les journaux locaux ou spécialisés dans le nautisme, les radios, et même la télévision et y sont évoqués le Musée Maritime de La Rochelle, l'AAMMLR et ses bénévoles.

JOSHUA EN LARMES



Joshua pleure sur son triste sort, au sec sur son ber, au fond du Musée Maritime depuis bientôt deux ans. Œuvre d'une ou d'un artiste anonyme, ces larmes traduisent avec justesse le désarroi dans lequel sont plongés les bénévoles de l'AAMMLR qui ont permis, associés au musée, que ce bateau prestigieux navigue vers les ports de la côte atlantique pendant 29 ans, depuis son arrivée à La Rochelle en 1990.

Les visiteurs du Musée Maritime qui parviennent jusqu'à cette zone peu attractive doivent se demander quel est ce bateau rouge? Pas même un kakémono pour présenter son histoire. Son nom, «JOSHUA», peint en grandes lettres sur les hiloires de son cockpit est à peine visible, vu d'en bas, au ras du ber.

Et son beau grément de ketch? Les mâts sont remis là-bas, derrière les grilles, protégés par des bâches blanches, tels des linceuls...

Triste épisode pour un bateau qui a survécu à son premier naufrage en 1982, sur la côte ouest du Mexique. Deux jeunes américains enthousiastes avaient acheté l'épave (20\$!), restauré et réarmé le bateau. Joshua avait alors continué à naviguer dans le Pacifique Est, jusqu'à son rachat par le Musée Maritime de La Rochelle et son classement monument historique.

UN RENDEZ-VOUS le 4 septembre 2022, le départ de la GGR 2022 sera donné aux Sables-d'Olonne.

La GGR 2018, qui avait consacré le vainqueur Jean-Luc Van Den Heede, était organisée par Don Mc Intyre en l'honneur de Sir Robin Knox Johnston et son bateau Suhaili, vainqueur du Golden Globe Challenge de 1968.

Le 1er juillet 2018, Suhaili et Joshua formaient la ligne de départ devant les



Sables. Dix-sept marins au départ, douze nationalités.

Le 19 mai 2019, Joshua accueillait au large des Sables le dernier concurrent en course, Tapio Lehtinen. Il remercie: «DEAR SIR, c'était vraiment émouvant pour moi de voir Joshua à mon arrivée, après toute cette solitude, cela m'a réconforté, merci à votre association qui permet à ce légendaire bateau de vivre encore».

La GGR 2022 sera organisée en l'honneur de Joshua et de Bernard Moitessier. Déjà vingt-deux concurrents inscrits de dix-neuf nationalités. Le village course réservera une place privilégiée à l'AAMMLR et au Musée Maritime. Une exceptionnelle vitrine pour la mémoire maritime de La Rochelle.

Peut-on imaginer que JOSHUA soit absent de cet événement nautique de portée mondiale ?



JOSHUA : LE CHANTIER

LE DÉBUT DE L'HISTOIRE

FIN SEPTEMBRE 2019, un incident de mouillage fait craindre des dégâts sur la ligne d'arbre. En accord avec la direction technique du musée, l'équipe **Joshua** de l'AAMMLR décide l'arrêt prématuré de la saison de navigation et, le 31 octobre, **Joshua** est démanté et mis au sec pour une expertise qui finalement constate que la ligne d'arbre n'a pas souffert.

LE SABLAGE - Pourquoi ne pas profiter de cet arrêt anticipé des navigations pour entreprendre des travaux de sablage de la carène, intérieur et extérieur? En effet, à chaque session des travaux d'hivernage assurés par les bénévoles auto-proclamés «Décapeurs de rouille», la corrosion est traquée et traitée là où elle est accessible. Mais sous le mobilier, sous le moteur? Celui-ci déposé, le musée valide le démontage de tout ce qui masque les parties de carène jamais mises à jour. Tout est photographié, repéré, mesuré, pour un remontage ultérieur, même si des éléments, indémontables et donc détruits, devront être refaits à neuf. 300 heures de travail pour les «Décapeurs».

MARS 2020 : premier confinement Covid 19. Mais sitôt après, le sablage est effectué par une entreprise rochelaise, intérieur et extérieur, sous la ligne de flottaison. Une couche de peinture primaire est déposée pour protéger l'acier nu.

Révélation, des trous, des p'tits trous... et, en de nombreux endroits suspectés de corrosion, une tôle très fine par rapport aux 5 mm d'origine. C'est ce que révélera une mesure aux ultrasons réalisée par un expert en métallurgie maritime. Mais cet expert signale un problème structurel bien plus grave: l'acier du bordé tribord, fortement enfoncé lors du naufrage de 1982, est arrivé à sa limite d'élasticité. Un choc important et c'est le risque de rupture. Il faut découper et refaire une large surface du bordé, ses membrures et les cloisons-renforts intérieurs qui y sont soudés.

À ce chantier de chaudronnerie, s'ajoute celui du câblage électrique, mis à jour lors du démontage et dans un état lamentable, hors norme.

S'ajoute aussi la réfection du mobilier intérieur par un menuisier professionnel.

LA SUITE? Depuis cette expertise, de nombreux bruits de coursive ont circulé, sur le montant des devis, sur des dates de mise en chantier. Les représentants de l'AAMMLR ont été consultés lors de plusieurs réunions au pied de **Joshua**. Mais c'est la ville de La Rochelle, propriétaire, qui est en charge du budget des travaux et de la décision de passer commande aux professionnels. Un an pour discuter, et toujours pas d'acte tangible montrant que **Joshua** va être réparé.

Hélas, cette inertie et ce manque de transparence pourraient bien altérer la motivation de tous les acteurs de l'aventure **Joshua** à La Rochelle.

SAUVONS JOSHUA !!!

LA GGR 2022 A DÉJÀ LE VENT DANS LES VOILES !

À ce jour, 22 participants (dont 3 français) sont inscrits. Ils représentent 19 pays. Les bateaux de 6 concurrents sont déjà amarrés à Port-Olona, les autres devraient arriver aux Sables-d'Olonne d'ici février prochain. Le départ est prévu le 4 septembre 2022. Le Village Course ouvrira le 20 août et l'AAMMLR disposera d'un stand de 100 m² comme pour la première édition, qu'elle partagera avec le Musée Maritime, **Joshua/Moitessier**.

En 1968, le Golden Globe était la toute première course de yachts autour du monde. Depuis, des légendes comme *Sir Robin Knox Johnston* (vainqueur de 1968) et *Bernard Moitessier* ont inspiré de nombreux marins qui ont créé de nouvelles courses autour du monde.

En 2018, *Don McIntyre* a voulu redonner vie au Golden Globe 50 ans plus tard et l'évènement a été parrainé par *Sir Robin Knox Johnston* et son **Suhaili**. L'édition 2022 rendra hommage à *Bernard Moitessier* et **Joshua**.

Bernard Moitessier était parti de Plymouth le 22 août 1968 lors de la première course du Golden Globe Sunday Times. Le rassemblement des participants 2022 se fera dans un port anglais le 15 août pour le départ de la régata caritative au profit de l'association «SITraN» le 21 août et une arrivée aux Sables le 22 août qui marquera l'anniversaire de Plymouth.

L'organisateur de la GGR fait de nouveau confiance aux Amis qui l'ont rencontré le 21 juin dernier. Il est convenu que l'AAMMLR y participerait. À cette occasion, **DAMIEN** et les dériveurs de la Petite Plaisance seront présents. *Don McIntyre* a présenté le trophée qui sera remis aux 3 premiers : une sculpture-maquette en bois de **JOSHUA**. 50 maquettes avec plaque commémorative seront mises en vente sur le site de la GGR et un don de 200\$ sera versé sur chaque vente par la GGR à l'AAMMLR pour l'entretien du **Joshua** du Musée Maritime.



Sculpture-maquette (non finalisée encore) pour les trophées de la GGR 2022 (photo GGR)



Étaient présents à la réunion au PC de la GGR : *Lysiane Langourieux*, *Jean-Pierre Bouron*, *Don McIntyre*, *Laurent Petit*, *Marie Guélain* et *Gilles Lendormy* (photo Gilles Lendormy)

Aux dernières nouvelles, nous apprenons que *Sir Robin Knox Johnston* et **Suhaili** seront présents pour le départ de la GGR 2022 et que la **JOSHUA CLASS** est lancée et permet aux amateurs de construire et engager dans la GGR 2026 leur propre réplique de **JOSHUA**.

Marie Guélain

GGR 2022 UN AMI, BERNARD MAUVIEL À L'HONNEUR

J'ai fait la connaissance de *Bernard* lors de la première édition de la Golden Globe Race. Pour cette occasion il m'a proposé d'exposer 2 de ses maquettes (**Joshua**, et **Capitaine Browne**) pour agrémenter notre stand. J'ai évidemment accepté avec grand plaisir avec l'accord bien sûr de notre présidente.

Depuis 10 ans il travaille à la réalisation des maquettes à l'échelle 1/6 des 9 participants de la 1^{ère} édition de la GGR.

Pour l'édition GGR 2022 un stand lui sera dédié pour exposer 7 de ses réalisations. Nous pourrions aussi voir naviguer ces maquettes les 15 jours précédant le départ.

Texte, photo Jacques Launay



La maquette de *Joshua* à l'échelle 1/6 présentée sur le stand des Amis du Musée Maritime au Golden Globe Race 2018. Il a tout de son grand frère

QUEL AVENIR POUR L'ASSOCIATION AU SEIN DE L'ENCAN ET DU MUSÉE MARITIME

Est-il besoin de rappeler que notre association des Amis du Musée Maritime de La Rochelle aujourd'hui âgée de 36 ans, est à l'origine de la création du Musée Maritime par Gilles Lendormy Vice-Président Aammlr

Grâce au dynamisme et à la détermination de ses créateurs notre association a contribué au classement sur la liste des monuments historiques de 41 dériveurs mythiques des années 1910/1960. Nous faisons naviguer des passionnés de Bernard Moitessier, sur **Joshua** son bateau original, de 100 à 150 passionnés par an quand le bateau est sur l'eau. Récemment nous avons restauré en totalité un autre bateau mythique de La Rochelle **Damien** inauguré lors du Grand Pavois 2019.

Le cœur du réacteur est l'atelier PPL bien connu des Amis. Cet atelier est situé dans les locaux de l'Encan, atelier qui contribue en bonne coordination avec le Musée Maritime, à la restauration des bateaux de la collection et à leur maintenance. Nous participons activement à l'organisation du Trophée du Musée Maritime, épreuve comptant pour le Challenge de la voile légère classique sous l'égide de la Fédération Française de Voile et en bonne coordination avec le YCC (Yacht-Cub Classique).

Depuis plus d'un an les services de la Mairie nous informent que cet atelier doit déménager. Malgré de nombreuses propositions, nous ne savons pas quel sera l'avenir de l'atelier Petite Plaisance. Ce qui nous interpelle depuis un certain nombre d'années, c'est le manque de vision globale pour l'aménagement des abords du Musée Maritime et de la place Bernard Moitessier. Si nous faisons un parallèle entre le projet d'aménagement de la gare SNCF qui présente une logique de circulation piétons/automobiles et une ouverture sur le centre-ville, à l'opposé en ce qui concerne l'Encan/Musée Maritime on est dans le coup par coup en fonction des urgences... Il serait tellement lo-

gique de créer un pôle maritime entre l'aquarium, L'Encan, le bassin des yachts, le Musée Maritime et la place Bernard Moitessier ; cet axe servirait de liaison piétonne entre le quai **Éric Tabarly** et la place **Moitessier** regroupant un ensemble d'activités nautiques, pour créer un réel Pôle touristique et patrimonial.

Nous sommes plus que circonspects sur les informations que délivrent les services de la ville, au compte-gouttes, sans volonté de nous impliquer dans les choix futurs (nous avons soumis depuis un an 6 dossiers de propositions pour un atelier PPL visible dans l'enceinte du musée). En réponse on nous oppose un skate parc couvert, un centre national des arts de la rue ou bien une pépinière d'entreprises informatiques. Sans volonté de dialogue et d'implication envers un partenaire qui depuis de nombreuses années a fait montre de sa volonté de faire vivre la voile légère mythique à La Rochelle.

Devons-nous en conclure que nous sommes devenus indésirables ? Par voie de conséquences devons-nous nous délocaliser hors de La Rochelle ?

Nous restons bien évidemment à disposition des élus locaux pour continuer le dialogue constructif, visionnaire sur ce projet stratégique pour la ville et les acteurs riverains. Nous pourrions constituer un groupe de réflexion avec les commerçants de l'Encan et de la place Moitessier pour mener une réflexion globale visant à créer un lieu attractif pour les touristes et les Rochelais.

LES ATELIERS par Françoise Servagent

À l'instant où nous mettons sous presse, et après 18 mois d'arrêt, ces informations sont bien sûr incomplètes. Une visite régulière sur le site de l'AAMMLR ou à l'Accueil des Amis permettra à chacun d'être renseigné !

Malgré tout quelques projets voient le jour !

ATELIER CONFÉRENCES - Une première conférence est prévue le jeudi 14 octobre à l'Auditorium du Musée Maritime à 18h00. Nous accueillons **Daniel Combot**, membre du C.A. de l'aammlr, qui nous parlera de son premier métier : **Gardien de phare**, métier qu'il a exercé pendant 7 ans avant de rejoindre la Marine marchande.

Daniel est né sur l'île de Batz juste à côté du phare et de la maison du gardien. Il a réalisé le rêve de beaucoup d'enfants vivant au bord de mer : allumer le phare !

Il a gardienné des phares mythiques de la pointe Bretagne : La Vieille, la Jument, Kereon, Les Pierres Noires, Ar Men et la Vierge... Quel était son quotidien ? Comment se passait la relève ? Ces questions comme beaucoup d'autres trouveront réponses.

Nous ne savons pas encore quelles seront les conditions d'accueil mi-octobre, mais pour les personnes qui ne pourront être accueillies, il est prévu de diffuser l'intervention de **Daniel** en visio-conférence.

Deux autres conférences sont annoncées pour la fin de l'année 2021, mais pas encore datées :

Christian Moreau nous fera connaître **Louis-Benjamin Fleuriau**, géologue et naturaliste issu d'une famille d'armateurs rochelais qui a légué la majeure partie de ses collections d'histoire naturelle et d'ethnographie, ainsi que sa bibliothèque, au Muséum de La Rochelle.

Jacques Hilken nous présentera son premier métier : sous-mariner.
Chantal Boulanger

ATELIER SORTIES-ESCAPADES, Gérard Jacob, Marie-Christine Meyer

En ce qui concerne la sortie à l'île-d'Yeu, des photos illustrant ce voyage, longtemps reporté vous seront présentées dans la prochaine LDA.

En attendant, 2 escapades locales de quelques heures sont en préparation :

- Visite du Domaine de la Péraudière-Maison de Cognac à Dompiere-sur-Mer. Cette maison a été créée en 1872 par **Jules Normandin** et aujourd'hui, à la 5e génération, c'est un descendant, **Edouard Normandin** qui en assure la pérennité.



Deux volets à cette visite : le château ancien relais de chasse de François 1er, plusieurs fois transformé et les locaux où s'élabore le Cognac. Les explications concernant la fabrication du Cognac seront bien entendu fournies. Puis, dégustation.

- Une autre visite, le dimanche 3 octobre, à l'Houmeau chez la famille Bonnain, ostréiculteurs.

De la naissance à la vente de l'huître, toutes les explications sur cette activité du bord de mer seront fournies.

La visite se terminera bien entendu par une dégustation.

Les dates seront communiquées en temps utile sur notre site aammlr.com



ATELIER CHANTS, DANSES ET MUSIQUES DE LA MER

Les nouveaux horaires du lundi



Photo Marie-Pierre Rabaté

Le 12 septembre les vacanciers accompagnent les chanteurs et musiciens

13h - 15h répétition musiques. Ce groupe est toujours à la recherche de nouveaux musiciens, pour prendre contact s'adresser au Carré.

15h - 16h15 danses, répétition une semaine sur deux : prochaines dates le 27 septembre et le 11 octobre

16h30 à 18h chants

Les changements qui pourraient survenir seront indiqués lors des séances.

ATELIER INFORMATIQUE

Une première session de mars à juillet 2021 a rassemblé 11 personnes. Celle-ci pourront bénéficier, si besoin, de rendez-vous individuels de rappel. Leur satisfaction et leur régularité ont montré tout leur intérêt.

La session du mois de septembre ayant fait le plein, les adhérents intéressés sont invités à s'inscrire au Carré pour constituer un nouveau groupe pour janvier 2022.



ATELIER CRÉATIF, Pascal Dallançon

L'atelier ouvrira ses portes le 30 septembre prochain à 14h00

Au cours de cette reprise le programme 2021/2022 sera exposé ainsi que les premiers travaux à engager. Il reste encore quelques places.

NAVIGATION HAUTURIÈRE, Frédéric Blondeau

NAVIGATION ASTRONOMIQUE, Jean-Pierre Guélain

Après tous ces mois d'arrêt, un local convenant à cette formation semble avoir été trouvé. Il reste à finaliser cette nouvelle organisation.

LES ACCORDS DU LARGE



Concert du 5 juin 2021 à l'occasion de l'AG des femmes et familles de marins

Groupe d'accordéonistes. Tout en animant des manifestations diverses, les répétitions des accordéonistes ont repris le mardi de 9h30 à 11h30.

Pour prendre connaissance des contraintes sanitaires
Merci de s'adresser au Carré des Amis

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 : aammlr@orange.fr - Site : <https://www.aammlr.com>

Directeur de la publication : Jean-Pierre Bouron - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Jean-Alain Berlaud, Chantal Boulanger, Gilles Lendormy, Marie Guélain, Richard Lick, Françoise Servagent

Conception graphique : Jacques Launay - Tirage : 1 000 exemplaires - Achievé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal : septembre 2021