

## Une Fondation pour conserver et faire vivre le Belem

- › La Fondation Belem, créée à l'initiative de la Caisse d'épargne et reconnue d'utilité publique en 1980, a pour mission de conserver dans le patrimoine de la France le Trois-mâts Belem, dernier survivant de la flotte des grands voiliers français du 19<sup>ème</sup> siècle.
- › La Fondation est dirigée par un conseil d'administration composé de 15 membres représentant la Caisse d'Epargne - fondateur et mécène, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de la Défense, le Ministère de la Culture, le Ministère des Transports et le Musée nationale de la Marine ainsi que diverses personnes qualifiées. Son budget est constitué par les recettes tirées de l'exploitation du Belem (stages, privatisations, visites à quai, ventes de produits dérivés Belem), par le mécénat d'entreprise dont principalement le mécénat historique de la Caisse d'Epargne et plus récemment par celui d'entreprises nantaises ainsi que par des donateurs particuliers formant le Club des Amis du Belem.
- › La Fondation s'est dès l'origine fixée pour priorité d'ouvrir le Belem au public le plus large possible et de continuer de le faire naviguer pour qu'il soit un lieu de conservation et de transmission des savoir-faire de la grande marine à voile. Chaque année, la Fondation élabore un programme de navigation qui propose une trentaine de stages de 2 à 7 jours auxquels participent près de 1 300 personnes ; elle organise des journées de visite à quai qui permettent d'accueillir près de 50 000 visiteurs par an ; enfin le navire prend régulièrement part à des rassemblements de grands voiliers, ou à des événements organisés par des collectivités locales littorales ; plus exceptionnellement, la Fondation organise des voyages plus lointains qui permettent au Belem de jouer pleinement son rôle d'ambassadeur du pavillon français.

## Caractéristiques du Belem

- › **Dimensions**  
Tonnage : 534 tonneaux (environ 1500 m<sup>3</sup>)  
Longueur hors-tout : 58 m  
Largeur au maître beau : 8,80 m  
Tirant d'eau : 3,60 m
- › **Coque**  
Coque en acier rivetée et soudée  
Longueur de coque : 51 m  
Longueur à la flottaison : 48 m
- › **Mât**  
Mâts en acier rivé-soudé, 2 parties (bas mât et mât de hune)  
Hauteur du grand mât : 34 m au-dessus du niveau de la mer  
Nombre de voiles : 22 (voiles carrées, focs et voiles d'étai)  
Surface de toile : 1200 m<sup>2</sup>  
200 points de tournage des manœuvres courantes  
250 poulies simples, doubles et triples
- › **Performances**  
Vitesse maximale au moteur par mer belle : 12 nœuds (soit environ 22km/h)  
Possibilité de remonter à 60° du vent  
Durée d'établissement de la voilure par petit temps : 30 à 40 min  
Durée pour serrer la voilure par petit temps : 50 à 60 min  
Durée d'un virement de bord complet : 15 à 20 min selon le vent régnant

NAVIGUEZ  
VISITEZ  
SOUTENEZ

### Fondation Belem

5 rue Masseran 75007 Paris - Tel : 01.42.73.47.30  
contact@fondationbelem.fr

[www.fondationbelem.com](http://www.fondationbelem.com)



© DIDIER SACO DESIGN - Photo : Benjamin Dercoin

M

BELEM

Bienvenue à bord

GUIDE DE VISITE







# Le Trois-mâts Belem

Prestigieux témoin du patrimoine maritime français, le Belem est l'un des plus anciens grands voiliers naviguant au monde.

## Une histoire plus que centenaire sous trois pavillons

**Le 10 juin 1896**, les chantiers Dubigeon à Chantenay sur Loire lancent le Trois-mâts Belem pour le compte de l'armement Crouan. De 1896 à 1913, le navire armé au commerce effectuera 33 campagnes transatlantiques vers le Brésil d'abord d'où il rapporte des fèves de cacao pour le chocolatier Menier, son premier commanditaire, puis la Guyane et les Antilles.

**En 1914**, le Belem est racheté par le duc de Westminster qui le transforme en yacht de plaisance et le dote de moteurs. Le navire est racheté en 1921 par Sir Arthur Ernest Guinness qui le rebaptise Fantome II, complète son aménagement et effectue de nombreux voyages à son bord, notamment un tour du monde en 1923-1924.

**En 1951**, après la seconde guerre mondiale, le navire est acquis par la Fondation Cini de Venise, qui est en fait un navire-école pour les orphelins de la marine italienne. Le Giorgio Cini est mis en vente **en 1978** ; c'est alors qu'il retrouve son pavillon d'origine grâce à la Caisse d'Epargne qui le rachète et en fait don à une fondation créée à son initiative. La Fondation Belem est reconnue d'utilité publique **en 1980** ; elle décide de faire du Belem un navire-école ouvert au grand public. Le Belem est classé monument historique **en 1984**.

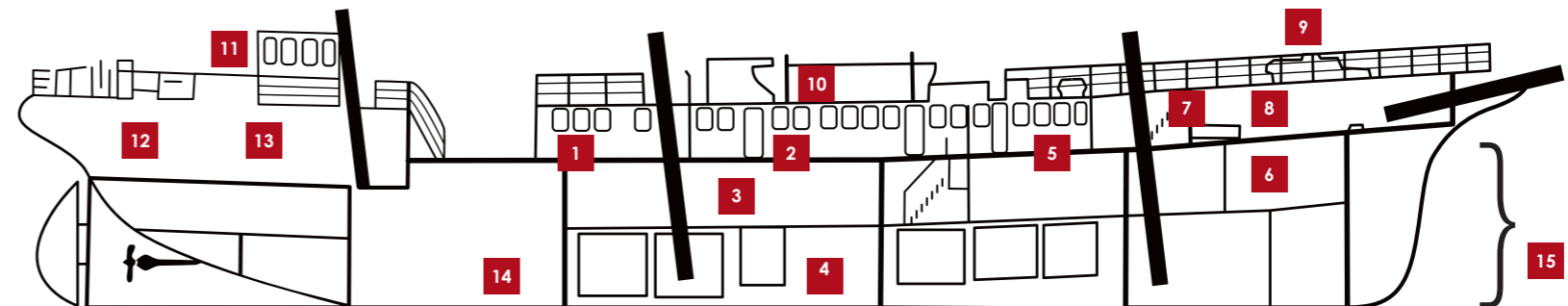
Plusieurs grands voyages marquent l'histoire récente du Belem : **en 1886**, le navire participe au centenaire de la Statue de la Liberté à New York ; en 2002, le Belem reprend la route de ses premières navigations et se rend à Belem au Brésil, puis à St Pierre de la Martinique ; **en 2008**, le navire traverse l'Atlantique Nord pour représenter la France au 400ème anniversaire de la fondation de la ville de Québec ; **en 2012**, le Belem est l'invité de la Reine Elisabeth II à l'occasion de son jubilé de diamant et des Jeux Olympiques de Londres ; **en 2014**, le Belem retourne sur les traces du Giorgio Cini à Venise du 18 au 28 avril.

## La visite du Belem

**1 - Le petit roof** Cette structure a été installée par Sir Arthur E. Guinness. De dimensions modestes dans un premier temps, elle s'arrêtait au grand mât. Elle a par la suite été agrandie et accolée au grand roof. Elle sert aujourd'hui de carré des officiers. Au pied du mât, le coffre, dit de Nuremberg, a appartenu à l'un des premiers commandants du Belem. Les fauteuils, installés lors de la restauration du navire au début des années 80, datent du XIX<sup>ème</sup> siècle.

**2 - Le grand roof** Le grand roof tel qu'on le voit actuellement a été aménagé progressivement : par Westminster tout d'abord qui fit réaliser le grand escalier protégé par un roof, ainsi qu'un petit salon fumoir (partie arrière du grand roof actuel). Guinness a par la suite fait relier ces 2 pièces, créant ainsi une salle à manger contigüe au salon fumoir. Le grand roof actuel rassemble ces deux pièces en une seule, qui sert de lieu de rassemblement des stagiaires en mer, et de pièce de réception en escales. La cloison avant est en acajou de Cuba, tout comme l'escalier à double révolution qui menait vers les suites à l'époque britannique, et conduit aujourd'hui vers la batterie.

**3 - La batterie\*** Logée dans le faux-pont, la batterie est le lieu de vie des stagiaires, dans lequel ils partagent leurs repas avec l'équipage autour d'une longue table en bois. Les couchages sont répartis sur bâbord et tribord le long de la coque. Les sanitaires se situent vers l'avant du navire.



**9 - Le gaillard d'avant** Le guindeau hydraulique et les lignes de mouillage sont les principaux appareils de cette zone du navire. A l'avant, se trouve le beaupré, mât placé obliquement sur lequel sont amarrées les voiles triangulaires appelées "focs". Depuis le gaillard, il est possible d'avoir une vision d'ensemble de la mâture du navire, caractéristique de la construction des "antillais" : basse et large.

**10 - Le spardeck** Ce pont a été ajouté par Guinness lors de la création des actuels grand et petit roofs. Y sont aujourd'hui entreposés les équipements de sauvetage (embarcations et gilets) et les embarcations de servitude. Vers l'arrière, le pont est traversé par le grand mât, haut de 34 mètres.

**11 - La dunette** La dunette est l'espace de commandement du navire. La timonerie est une structure édifée au début des années 80, qui héberge l'ensemble des instruments nécessaires à la navigation et aux transmissions. Derrière la timonerie, une clairevoie ouvre sur les logements des officiers ; elle date de l'origine du navire, et les assises de part et d'autre étaient appelées "banc des demoiselles", en référence aux dames qui venaient s'y reposer. A l'arrière de la dunette se trouve la barre, dont le mécanisme, abrité par un coffre appelé "tortue", est original (à deux demi-vis) et de fabrication anglaise. Elle est toujours utilisée aujourd'hui pour diriger le navire en mer, et par tous les temps car il n'y a pas de pilote automatique.

### 4 - Les cales\*

Sous la batterie, se trouvent plusieurs espaces de stockage : au centre, la cambuse, où sont stockés les vivres dans des chambres froides et congélateurs ; vers l'arrière, les réservoirs de gazole (40t), la station d'épuration, les caisses à effluents, l'installation du conditionnement d'air, et les réservoirs d'eau (20t) ; vers l'avant se trouvent la voilerie et le puits de chaîne. Sous ce niveau, sont placées en fond de cale des gueuzes en fonte permettant de lester le navire.

**5 - La cuisine** L'équipement professionnel de la cuisine permet de servir près de 130 repas chaque jour, préparés par les 2 cuisiniers du bord.

**6 - Le quartier de l'équipage\*** L'équipage est logé traditionnellement sous le gaillard d'avant. Une descente permet d'accéder au carré équipage, espace de vie commun, ainsi qu'aux couchages collectifs. Le bosco et le charpentier partagent une cabine, ainsi que les deux cuisiniers.

**7 - L'atelier du charpentier** On y trouve l'ensemble des outils modernes ou traditionnels qui permettent de travailler le bois et d'effectuer en mer certaines réparations indispensables.

**8 - Le magasin du bosco** Le bosco (ou maître d'équipage) entrepose dans cet espace les outils et matériaux destinés à l'entretien du gréement. Il est en effet responsable de la bonne tenue du navire. Le bosco est également le représentant de l'équipage auprès du commandant.

**12 - Le quartier des officiers\*** Les logements des officiers se situent sous la dunette, ainsi que le salon du commandant et le bureau des lieutenants. Une cabine est traditionnellement réservée pour l'armateur. Un espace de rangement appelé coqueron est situé dans les formes arrières du navire.

**13 - Le salon du commandant\*** Devenu aujourd'hui bureau du commandant, son installation actuelle date de la période britannique du navire. Il conserve de cette époque une bibliothèque en acajou de Cuba ainsi que le fauteuil de Sir Arthur E. Guinness.

**14 - La salle des machines\*** Apparue sous le Duc de Westminster (le navire d'origine n'évoluait qu'à la voile), elle abrite aujourd'hui deux moteurs diesel John Deere de 575 chevaux chacun et des réducteurs-inverseurs ZF, qui font tourner 2 hélices de 4 pales, ainsi que 3 groupes électrogènes qui fournissent l'alimentation électrique de tout le navire. Le chef mécanicien est en charge de l'entretien de ces équipements.

**15 - La coque** A l'origine, elle était peinte en noire, avec un simple liseré rouge pour tout décor. Sous les couleurs de l'armateur Demange, la coque est peinte en gris, et de faux sabords remplacent le liseré, de la poupe à la proue. C'est sous Westminster que la coque repasse en noir tout en conservant les faux sabords blancs, qui ont perduré jusqu'à aujourd'hui.

\* Ne se visitent pas