



Actualité, Classement, Photos : **Suivez la transat**

[Accès au dossier spécial](#)

Découvrez l'histoire du Belem, le dernier trois-mâts barque français

Découvrez l'histoire du Belem, l'un des plus vieux grands voiliers du 19^{ème} siècle qui a vécu de nombreuses vies depuis sa construction en 1896.

Le 28-07-2015 par Chloé Lottret



Le **Belem** obtient le titre de Monument Historique en 1984, lors de son retour en France, pour y devenir un navire-école civil. Construit en 1896, il est à l'origine un navire commercial, appartenant à la flotte Crouan, armateurs nantais. Il achemine des fèves de cacao pour le compte du chocolatier Meunier, à destination du Brésil, des Antilles et de plusieurs autres pays d'Amérique du Sud. De nos jours, il appartient à la fondation **Belem** et accueille des participants souhaitant découvrir la navigation à bord d'un grand voilier du 19^{ème}, pour des séjours de plusieurs jours. En presque 120 ans d'existence, le mythique trois-mâts a eu plusieurs carrières et plusieurs propriétaires, battant pavillon français, pavillon anglais et même pavillon italien.

Découvrez l'histoire du Belem, de sa construction jusqu'à sa vie moderne :

Partie 1 : Du navire de commerce au bateau de luxe

Partie 2 : Du navire école au patrimoine historique

Partie 3 : La vie moderne et la fondation

Partie 4 : Venez y naviguer !

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services personnalisés en fonction de vos centres d'intérêts. Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...

Cet article fait partie d'un dossier :

[Le Belem, venez y naviguer !](#)

[Le Belem, du navire de commerce au yacht de luxe](#)

- [Brest](#)
- [Belem](#)
- [Voile historique](#)
- [Tonnerre de Brest](#)
- [Actualité Loire-Atlantique](#)
- [Région Pays de la Loire](#)



Chloé Lottret
Journaliste

Suivre :

1 commentaire

Trier par



Ajouter un commentaire...



Didier Bovet · Ingenieur technico commercial à Varian Semiconductor Equipment Associates

Son port d'attache est depuis son retour chez nous à NANTES !!!

J'aime · Répondre · 21 janvier 2015 10:44

Facebook Comments Plugin

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...](#)



Actualité, Classement, Photos : **Suivez la transat**

Accès au dossier spécial

Le Belem, du navire de commerce au yacht de luxe

Voici la première partie de l'histoire du Belem, qui fut construit pour être utilisé comme navire de commerce et dont la 2ème vie lui permit de devenir yacht de luxe.

Le 28-07-2015 par Chloé Lotret



Poupe du Belem © flickr.com/photos/jonathanv190/ & Fondation Belem

La naissance du Belem

Le **Belem** voit le jour en 1896, à la demande de Fernand Crouan, à la tête de la maison Denis Crouan Fils, armateurs à Nantes. La maison Crouan est spécialisée dans l'importation et l'exportation de chocolat et de sucre, en provenance des Antilles et de l'Amérique du Sud. Elle travaille notamment avec la chocolaterie Meunier. Le trois-mât barque à coque en acier est réalisé par Adolphe Dubigeon, ingénieur-constructeur, à la tête des chantiers navals Dubigeon, à Chantenay-sur-Loiret. Le chantier réalise un navire petit, élégant rapide et surtout robuste puisqu'il peut contenir un chargement de 675 tonnes mais son apparence s'apparente plus à un yacht qu'à un navire de commerce. C'est d'ailleurs ainsi qu'on le surnomme "yacht" de l'armement Crouan, sans penser qu'un jour il en sera un. Finalement, le **Belem** est construit en moins de 6 mois et lancé le 10 juin 1896. 13 hommes forment l'équipage de l'élégant navire et sa devise, inscrite sur sa proue est celle du Brésil "Ordem e Progresso" qui veut dire "Ordre et Progrès".

Son nom, **Belem**, lui est donné par son propriétaire, en hommage au port Brésilien, du même nom, où les Crouan ont fondé au début du 19ème siècle un comptoir commercial.

Un navire de commerce jusqu'en 1914

Ses campagnes ne sont pas de tout repos et dès le départ, il réchappe à un violent incendie à bord, au Brésil, où son chargement, composé de 115 mules, est entièrement brûlé. De nouveau, le 8 mai 1902, l'éruption de la Montagne Pelée, dans le nord de la Martinique, détruit la ville et le port de St Pierre, ainsi que tous les bateaux de la rade et fait 30 000 morts. Seules deux personnes survivent. À cette époque, la ville de Saint-Pierre était la capitale commerciale de la Martinique et était surnommée "le Petit Paris des Antilles". Heureusement, le **Belem** était ancré dans une baie, en raison du manque de place dans le port de St Pierre.

Jusqu'en 1914, le **Belem** effectue des missions commerciales, au départ des Antilles et en destination de la France. Au départ il transporte des fèves de cacao d'Amazonie pour le compte du chocolatier Meunier. Par la suite il traversera l'Atlantique pour le compte de deux autres armateurs, transportant du rhum puis de la canne à sucre.

Avec le début de la Première Guerre mondiale, nombre de voiliers de commerce sont détruits, le **Belem**, surnommé le "petit Antillais" quitte la France et cesse son activité commerciale. Il va alors changer de vie et de carrière.

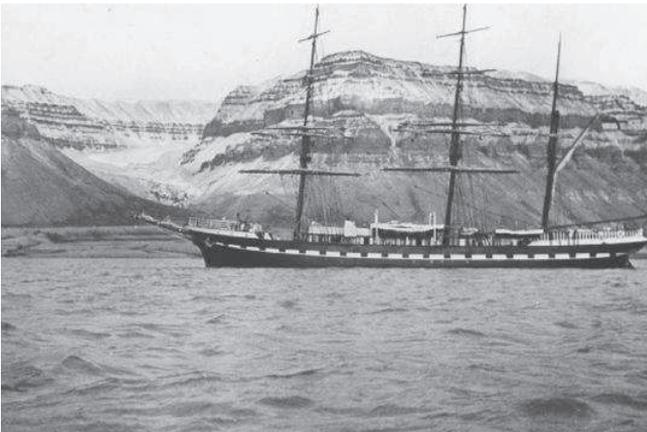


Une carrière de yacht et un tour du monde

En 1914, il est racheté par le Duc de Westminster, qui le transforme en un élégant yacht, équipé de moteurs, capable d'accueillir à son bord environ 40 personnes, équipage compris. La dunette est surélevée et ornée de balustres de style victorien. Deux pièces sont construites, le petit et le grand roof, qui viennent agrandir la réception du bateau. L'escalier à double révolution et les décors en acajou de Cuba sont toujours visibles actuellement.

En 1921, le Trois-Mâts change de propriétaire et de nom. Il est racheté par Sir Arthur Ernest Guinness, vice-président des brasseries et grand amateur de navigation, qui le nomme Fantôme II et passe sous pavillon britannique. L'idée est d'utiliser le [Belem](#) pour réaliser des croisières et notamment des voyages au long cours. Il réalisera d'ailleurs un tour du monde du 29 mars 1923 au 2 mars 1924, empruntant le Canal de Panama et le Canal de Suez.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, le navire est désarmé et séjourne à l'île de Wight pendant le conflit.



Cet article fait partie d'un dossier :

Découvrez l'histoire du Belem, le dernier trois-mâts barque français

Le Belem, du navire école au patrimoine historique

[Belem](#)

[Voile historique](#)

[Tonnerre de Brest](#)



Chloé Lottret
Journaliste

Suivre :

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...](#)



Actualité, Classement, Photos : **Suivez la transat**

[Accès au dossier spécial](#)

Le Belem, du navire école au patrimoine historique

Après sa transformation en yacht de luxe, il est racheté pour devenir navire-école et former les futurs professionnels du monde maritime, avant d'être vendu aux Français.

Le 28-07-2015 par Chloé Lotret



En 1951, Vittorio Cini, puissant capitaine d'industrie, italien rachète Fantôme II aux héritiers d'Arthur Ernest Guinness pour en faire un navire-école. Cette même année, le financier italien, qui est également compte de Monselice, achète l'île de San Giorgio Maggiore, en face de la berge de la place Saint-Marc (Venise) et crée la fondation Cini, centre d'art et de culture de renommée internationale, mais aussi centre de formation des jeunes à la vie maritime. Cette fondation est destinée à honorer la mémoire de son fils, Giorgio, mort dans un accident d'avion en 1949.

Le **Belem**, qui est dorénavant la propriété de Vittorio Cini, est destiné au Centro Marinaro, centre d'enseignement aux métiers de la marine marchande (mécanique, opérateur radio...) et à l'Istituto Scilla, qui accueille les orphelins de marins, pour y devenir un navire-école. Il est alors rebaptisé Giorgio Cini, perd son grand phare et transformé en barquentin. Son intérieur est complètement réaménagé pour pouvoir accueillir à son bord le plus grand nombre d'élèves. Les compartiments luxueux de l'entrepont (grand salon et cabines privées) sont supprimés et remplacés par une grande salle commune, ayant de multiples utilisations. Elle sert à la fois de dortoir, de cantine et de salle d'étude. Autour du grand escalier, les cabines sont réaménagées pour accueillir plus de couchage et la proue accueille désormais les lavabos et toilettes. Sous la dunette, seuls les logements des officiers, du médecin et de l'aumônier conservent leurs caractéristiques de la période anglaise.

Chaque été, le Giorgio Cini effectue des croisières d'instructions d'un mois et accueille 60 à 80 sur chacun de 3 trois périodes. Le choix se fait parmi les élèves les plus méritants des 18 instituts professionnels navals d'Italie, et notamment, des orphelins de l'Istituto Scilla. Chaque été, se sont donc plus de 250 élèves qui embarquent pour 5 000 ou 6 000 milles nautiques.

La vie à bord est réglementée et suit un planning strict. Le matin est consacré à l'instruction pratique et théorique des élèves, en fonction de la spécialité de chacun (commandant, mécanicien, opérateur radio, électricien...). L'après-midi, lorsque le bateau est en mer, on se repose. Enfin, le soir, après le repas, tous les élèves se réunissent sur la dunette pour réciter la prière du marin.



Le Giorgio Cini n'est pas qu'un navire école pour la cité vénitienne, qui voit en ce navire, l'incarnation de la renaissance de la tradition navale, de la cité et de sa puissance. Chaque arrivée et départ dans la lagune sont célébrés en grande pompe et des personnalités viennent y assister, notamment en 1958, avec le président de la République italien.

Une mise à quai car trop vétuste

À l'été 1967, après une dernière croisière, le navire-école est désarmé, jugé trop vétuste pour répondre aux impératifs de la formation navale moderne et reste à quai jusqu'en 1972, sur l'île de San Giorgio Maggiore.

Cette année-là, les Carabinieri – police militaire nationale italienne – souhaitent prendre en charge les travaux de restauration du Giorgio Cini, pour en faire un navire-école de prestige. Ils confient alors les travaux au CNOMV - Cantieri Navali ed Officine Mecchaniche di Venezia – (chantier naval et mécanique de Venise) qui réalisent d'importants travaux et lui rendent son gréement d'origine, d'un trois-mâts barque. Devant les coûts importants des travaux, les carabinieri n'ont d'autre choix que de laisser le bateau au chantier en guise de dédommagement, qui le met alors en vente.



Crédit : flickr.com/photos/jonathanv190/

Le rachat des Français

En 1978, le Giorgio Cini intéresse plusieurs investisseurs étrangers et notamment des Français. En effet, un passionné de vieux gréement, le docteur Luc-Olivier Gosse, a découvert l'origine nantaise du bateau et souhaite que celui revienne dans sa patrie. En avril 1978, le trois-mâts est cédé à ses nouveaux mécènes français, la Caisse d'Epargne et quitte Venise le 15 août 1979, malgré une forte mobilisation des habitants.

Cet article fait partie d'un dossier :

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...](#)

Le Belem, du navire de commerce au yacht de luxe

Le Belem, la vie moderne et la fondation Belem

[Brest](#) [Belem](#) [Voile historique](#) [Tonnerre de Brest](#)



Chloé Lottret
Journaliste

Suivre :

0 commentaires

Trier par



Ajouter un commentaire...

 Facebook Comments Plugin

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...](#) x

Bateaux.com

Le Mag-Actu du nautisme, de la plaisance et de la mer

Actualité, Classement, Photos : Suivez la transat
Accès au dossier spécial

Le Belem, venez y naviguer !

Tous les ans, d'avril à octobre, le Belem organise des séjours d'initiation à la navigation sur un grand voilier du 19^{ème} siècle.

Le 28-07-2015 par Chloé Lottret



Le Belem dans le port de La Rochelle © flickr.com/photos/jonathanv190/

Ce navire école est ouvert à tous et offre des séjours d'initiation pour découvrir la navigation à bord d'un légendaire voilier du 19^{ème} siècle.

Chaque année, d'avril à octobre, 16 marins professionnels, vous accueille à bord du [Belem](#) pour des séjours de navigation de 3 à 8 jours le long des côtes françaises et européennes. Ce voyage est ouvert à tous : jeunes et moins jeunes, initiés ou novices.

En embarquant sur le [Belem](#), vous découvrirez la navigation et la vie des marins du 19^{ème} à bord d'un grand voilier mais dans un cadre sécurisé. Par groupe de 48, vous participez à l'entretien du [Belem](#), et aux manœuvres spécifiques d'un trois-mâts à phare carré français. Vous apprendrez à reconnaître les 22 voiles, à tirer sur les bouts, manœuvrer le gréement, gouverner à la barre, utiliser les instruments de navigation traditionnels et modernes.

Tout le monde met la main et la pâte, et les participants se relaient, de jour comme de nuit, pour tenir l'ensemble des postes de travail du navire, sous le regard bienveillant de l'équipage. Des périodes de repos et d'enseignements complètent le séjour. Le capitaine vous présentera le navire et vous contera son histoire, l'équipage vous expliquera le gréement, vous détaillera une manœuvre... Des sorties en mer à bord d'un zodiac, des exercices pratiques, un mouillage, une balade dans la mâture pour serrer les voiles, des traçages de routes sur une carte marine peuvent également s'ajouter à votre navigation.

Chaque séjour est unique et déterminé en fonction des conditions météo, par le capitaine.



En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...](#)

Bon à savoir

La navigation sur le [Belem](#) est autorisée à partir de 16 ans, où à partir de 14 ans avec un adulte accompagnateur. Aucune compétence maritime n'est requise, cependant, un certificat médical vous autorisant à pratiquer la voile est requis. Il vous sera fourni par la Fondation [Belem](#) lors de votre réservation.

Le séjour coûte en moyenne 170 € par jour incluant l'initiation à la navigation, les repas et le couchage.

L'inscription se fait en ligne, sur le [site du Belem](#) et se choisit en fonction du lieu de départ, d'arrivée, de la durée et du prix.

Cet article fait partie d'un dossier :

Le Belem, la vie moderne et la fondation Belem

Découvrez l'histoire du Belem, le dernier trois-mâts barque français

[Belem](#) [Voile historique](#)



Chloé Lottret
Journaliste

Suivre :

0 commentaires

Trier par [Les plus récents](#)



Ajouter un commentaire...

Facebook Comments Plugin

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies afin de réaliser des statistiques d'audiences et vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [Pour en savoir plus et paramétrer les cookies...](#)