

Le bel ami de l'océan

LE *BELEM*, LE PLUS ANCIEN GRAND VOILIER D'EUROPE, FÊTE CETTE ANNÉE SES 120 ANS. NANTES, SA VILLE NATALE, A CÉLÉBRÉ CET ANNIVERSAIRE COMME IL SE DOIT. ET *CÔTÉ OUEST* A NAVIGUÉ SUR CETTE MYTHIQUE CATHÉDRALE DE VOILES... RÉCIT EN IMAGES.

PAR PASCALE DE LA COCHETIÈRE. PHOTOS STEPHEN CLÉMENT.

Ci-contre, trois-mâts, 22 voiles carrées, focs et voiles d'étai pour 1 200 mètres carrés de surface totale de voile : la spectaculaire et gigantesque toile d'araignée, accueille un enchevêtrement complexe de cordages (près de 4 500 mètres) qui portent tous un nom... La vue en contre-plongée dévoile les mâts qui semblent transpercer le ciel. Vision vertigineuse !



Ci-dessus, sur les cabillots du râtelier du pavois, les cargues sont méticuleusement tournées et terminées par une demi-clef, et les taquets brillent d'un cuivre rutilant. 4 500 mètres de cordages et filins sont nécessaires aux manœuvres. Page de droite, route tranquille pour le navire qui sous voiles atteint 12 nœuds maximum.





Ci-dessus, au cœur de cette complexe voilure, le gabier Géraldine Baffour grimpee   une hauteur vertigineuse plie les voiles. Page de droite, le lieutenant Stanislas Delehaye entre en action pour veiller au bon déploiement des voiles.





Né sous une bonne étoile. Dans son livre *Les derniers voiliers antillais* paru en 1945, le capitaine au long cours Lacroix décrit le *Belem* comme étant un bateau d'exception « connu pour son élégance et sa belle silhouette », le navire construit à Nantes en 1896 par les chantiers Dubigeon était, en autres missions, chargé du transport du cacao entre le Brésil depuis le port de Belem (dont il tire son nom) et la France. 120 ans sont passés, bien remplis avec trois changements de nationalité, trois fonctions (du commerce au navire école en passant par la plaisance) des océans sillonnés, des milliers de tonnes transportées, des catastrophes naturelles évitées par miracle... 120 ans. Et « l'élégant nantais » fait toujours route embarquant dans sa traîne d'écume, officiers, gabiers, menuisiers, ébénistes et marins passionnés vers des voyages inoubliables. « Seul le dieu Neptune peut avoir une idée de la raison pour laquelle il est aujourd'hui l'unique rescapé des grands voiliers de commerce français » Entre 1895 et 1930, à Nantes, presque 150 grands voiliers sont nés, tous ont fait naufrage, ou ont été coulés, tous sauf un. En mai 1902, il fait escale à la Martinique pour embarquer du sucre de canne et du rhum, et évite l'éruption de la montagne Pelée grâce à un hasard qui le conduit à un changement de mouillage vers le nord-est. En 1923, il évite ayant pris du retard sur son programme, un terrible tremblement de terre au Japon. En 1942, alors qu'il s'est réfugié sur la rivière Medina, sur l'île de Wight, le port est bombardé. Il est pour la troisième fois miraculeusement sauvé ! Une bonne étoile semble le suivre depuis sa naissance... **DESTINÉE DE GRAND VOYAGEUR.** 33 campagnes en Irlande, Brésil, Antilles, et Guyane, entraînent dans son sillage des parfums exotiques de rhum, de chocolat et sucre puis c'est le duc de Westminster ayant eu vent de sa

distinction architecturale qui l'achète en 1914, et décide de le convertir en bateau de plaisance, de somptueuses cabines en acajou de Cuba, des bois vernis, des cuivres habillent alors le navire. Devenu yacht, il affiche ses atouts sur les mers d'Europe. En 1921, c'est Sir Arthur Ernest Guinness, le riche brasseur de bière irlandaise, qui l'entraîne vers ses plus longs voyages. La famille est passionnée de voiles et *Fantôme II* (nom donné par Guinness) fera même un tour du monde. En 1951, le bateau rejoint la fondation Giorgio Cini à Venise qui en fait un navire école. Les chantiers de Venise le rachètent en 1976, le restaurent et le vendent en 1979 à l'Union nationale des Caisses d'Épargne qui choisissent de le ramener en France pour poursuivre l'aventure. En 1977, le bateau est cédé à la fondation Belem, il est alors un navire école offrant à beaucoup de passionnés l'occasion de naviguer sur ce monument naval, grande fierté nationale. **À L'ENCRE DE MER.** Durant la navigation, nous avons pris plaisir à observer et surtout à apprendre les gestes pour brasser la misaine, envoyer le perroquet et le cacatois, arrimer les cabillots... carguer la brigantine et essayer d'apprivoiser ce lexique de mots écrits à l'encre de mer. Nous avons observé grimper les stagiaires sur la grande vergue en remarquant qu'il valait mieux ne pas avoir le vertige, avons appris aussi comment naviguer au sextant. Nous avons constaté que faire virer cette cathédrale était bien éloigné de ce que l'on avait appris en club de plage et que « l'affaire » nécessitait vingt minutes de gestes précis bien rythmés. Quatre jours entre Nantes et Brest au cœur d'un spectacle inoubliable, d'équilibristes virtuoses, de belle humeur, de rigueur, de vent portant et d'élégance. Au commandant Pery et à tout son équipage encore merci ! ♦ *Pour embarquer d'avril à octobre, vivre la vie d'équipage et la navigation du trois-mâts. fondationbelem.com*

Page de gauche, dans la timonerie, le capitaine Gweltaz Thirion pointe la route du navire sur la carte marine. À l'arrière sous la dunette : le logement des officiers. Ci-contre, le salon du commandant, ses boiserie, demi-coques et mobilier d'acajou de Cuba témoignent de l'élégance aristocratique du navire.