

LE BELEM



Le BELEM est un trois mâts barque (navire dont les deux premiers mâts, mât de misaine et grand mât portent des phares carrés tandis que le mât d'artimon porte seulement une brigantine à corne appelée également artimon) construit en 1896 à Nantes au chantier Dubigeon, chantier réputé pour la construction de nombreux cap-horniers. Il fait partie de la série des « Antillais ». C'est un petit voilier si on le compare aux cap-horniers comme le KRUZENSHTERN (ex padoua avec ses 114,50m ou le SEDOV (ex MAGDALENE VIENNEN avec ses 117,50m), tous deux de construction allemande.

Caractéristiques

Architecte : Chantier DUBIGEON

Constructeur : Chantier DUBIGEON

Coque en acier riveté

Lancé le 10 juin 1896

Longueur: avec beaupré : 58,80m longueur de coque : 51m

Largeur : 8,80m

Tirant d'eau : 3,50m

Déplacement : 750 t en charge

Tonnage : 534 tonneaux

Il peut emporter 675 tonnes de fret

Gréement : 3 mâts barque

Tirant d'air : 34m

Voilure : 1000m² de voiles mais peut porter jusqu'à 1200m². (22 voiles).

Voiles carrées : 576m²

Voiles auriques : 425m²

Il faut 30 à 40 minutes pour établir la voilure et 50 minutes à 1H20 pour serrer la voilure.

Lest : 4500 gueuses de fonte de 50kg chacune soit : 225000kg

Equipage : au moment de son service commercial : 13 hommes

aujourd'hui: 16 hommes plus 48 stagiaires

Motorisation : depuis 2013, 2 moteurs John Deer de 500cv couplés à 2 lignes d'arbre avec chacune une hélice quadripales de 1,20m de diamètre.

3 groupes électrogènes : 2 de 80 kw et un de 90 kw.

Vitesse : 12 nœuds à la voile

12 nœuds au moteur

Le navire peut remonter à 60° du vent, la gîte maximale pratiquée est de 15°, la gîte maximale avec redressement est de 37°.

Son histoire

Sa carrière commerciale

Le Belem débute sa carrière sous le pavillon de la maison Crouan de Nantes. Cette maison est spécialisée dans le commerce de la fève de cacao du Brésil et du sucre de canne des Antilles pour les chocolats Meunier. Il est commandé par le capitaine Lemerle. Son premier voyage aurait pu être le dernier. En effet, parti de Montevideo (Uruguay) pour Belem (Brésil), arrivé à l'approche des côtes, un incendie se déclare à bord, il est maîtrisé mais la cargaison est détruite. Le navire retourne à son chantier de construction où il subit de grosses réparations. Le navire effectuera de nombreux voyages sur Belem sa destination principale mais il se rendra aussi aux Antilles. C'est lors d'une escale à Saint Pierre qu'il échappe de peu à la destruction. Nous sommes début mai 1902, le navire ne peut entrer dans le port faute de place, il doit mouiller au Robert à l'autre bout de l'île, ce sera son salut. Le 8 mai 1902, l'éruption de la Montagne Pelée détruit la ville de Saint Pierre et tous les navires présents au port. Le Belem ira porter secours aux quelques rescapés de la catastrophe. Il se rendra aussi en Guyane en 1907 et 1908, armé par Demange Frères qui ont repris le navire, pour ravitailler le bague de Cayenne. Il fera 10 fois le voyage. Mais ces

voyages font perdre de l'argent à l'armateur qui revend le navire à la Société des armateurs coloniaux. Suite à la concurrence de plus en plus importante des navires à vapeurs, sa carrière commerciale prend fin le 31 janvier 1914 après 33 campagnes.

Sa carrière à la plaisance

Le 11 février 1914, Hugh Grosvenor, duc de Westminster le rachète pour la somme de 3000 livres sterling pour en faire un yacht de plaisance. De gros travaux d'aménagement sont entrepris.

De belles cabines sont installées en lieu et place de la cale.

Un salon luxueux, vitré, est construit sur le pont, on y accède par un escalier à double révolution.

Mais la mise en place de ce salon impose que les basses voiles soient retaillées.

Diminution de la longueur du mât de beaupré.

Les bas mâts sont remplacés par des tubes d'acier. Le navire est motorisé avec l'installation de 2 moteurs suédois Bollinder de 250cv dont l'échappement se fait à travers le mât d'artimon devenu creux. Les moteurs actionnent 2 lignes d'arbres dotées chacune d'une hélice quadripales de 1,20m de diamètre.

Mais la diminution de la surface des basses voiles, l'augmentation du fardage (prise au vent des superstructures), la trainée hydraulique due aux hélices (force de résistance qu'exerce l'eau sur les hélices lorsque le navire est en mouvement) vont provoquer une diminution significative des performances sous voiles. En contrepartie, le navire peut naviguer par tous les temps et manœuvrer seul dans les ports.

En 1921, le navire est racheté par Sir Arthur Ernest Guinness et rebaptisé Fantôme II. A partir de là, le navire va entreprendre de nombreux et longs voyages notamment un tour du monde en 1923 passant par les canaux de Suez et Panama. Il ne passera jamais le cap Horn. Mais la seconde guerre mondiale mettra un terme à ces voyages. Le navire sera mis à l'abri à l'île de Wight, cette inaction sera à l'origine de grosses dégradations de son gréement. Il servira de base à une unité des Forces Navales Françaises Libres. L'histoire avec Sir Ernest Guinness se termine avec la mort de celui-ci en 1949.

Sa carrière comme navire école

Le navire va rester à quai attendant un nouvel armateur. C'est chose faite en 1952, le comte Vittorio Cini de la fondation du même nom se porte acquéreur du navire. Il change à nouveau de nom et devient le Giorgio Cini et prend pour port d'attache la ville de Venise. Il est transformé en navire école, pour cela, un dortoir est aménagé dans l'entrepont. Le gréement trois mâts barque est remplacé par un gréement trois mâts goélette (mât de misaine avec phares carrés, voiles d'étai entre mât de misaine et le grand mât, le grand mât et le mât d'artimon porte une voile à corne surmontée d'un flèche) dans un souci de facilité de manoeuvre. Il navigue ainsi jusqu'en 1971. (Un flèche est une voile d'étai).

Le navire est de nouveau vendu en 1972 à l'Arme italienne des Carabiniers toujours pour être un navire école. Il est de nouveau remotorisé avec 2 moteurs Fiat de 300cv chacun. Les travaux de rénovation sont très importants afin de garantir la sécurité en mer des cadets. Devant le peu de moyens financiers, il s'avère que ceux-ci ne pourront être réalisés dans leur totalité. La décision est prise de le retirer du service. Il est remis partiellement en état de naviguer et récupère son gréement en trois mâts barque.

En 1976, le bateau est cédé à un chantier vénitien qui effectue encore quelques travaux et le met en vente.

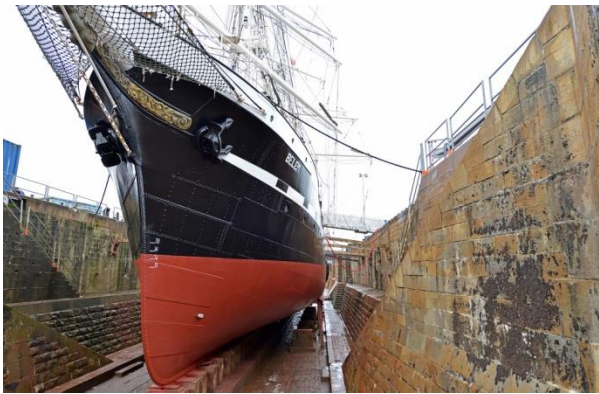
Le retour en France

C'est alors que la chance va sourire au navire, Monsieur Olivier Gosse, docteur de son état et passionné de vieux voiliers, découvre le navire. Aidée par l'Association pour la sauvegarde et la conservation des anciens navires français, la Caisse d'Épargne rachète le bateau et le ramène dans son pays d'origine. Le 17 septembre 1979, remorqué par le remorqueur de la Marine Nationale l'Eléphant, le Bélem qui, a retrouvé son nom, fait une entrée remarquée dans le port de Brest. En 1980, le navire est donné à la fondation Bélem créée l'année précédente et reconnue d'utilité publique. Cependant, il faut des fonds pour réhabiliter le bateau, une action de sensibilisation du public est menée et pour cela, le navire est convoyé à Paris où il est amarré près de la tour Eiffel. C'est là qu'il est restauré en grande partie, son gréement retrouve son aspect d'origine.

En 1984, le navire est classé Monument Historique, il rejoint ainsi un autre navire classé, Le Duchesse Anne, mais contrairement à ce dernier qui ne navigue plus, le Belem va reprendre la mer. Il effectue son premier voyage sous ce nouveau statut en 1986, destination New York, à l'occasion du centenaire de la statue de la Liberté. Il va effectuer de nombreux voyages (cabotages le long des côtes françaises et européennes, des traversées transatlantiques et des croisières en Méditerranée) avec à son bord des stagiaires désireux de découvrir la navigation traditionnelle. Il représentera la France lors des grands rassemblements de grands voiliers. Il sera affrété par la compagnie de transport maritime à la voile en 2008 (cette compagnie est spécialisée dans le transport maritime de vin et spiritueux). Il est également utilisé par la marine nationale pour la formation des jeunes recrues (école des mousses). Il sera le seul navire français invité à Londres pour le jubilé de diamant d'Elisabeth II. En 2013, il est encore remotorisé, il reçoit cette fois deux moteurs John Deer de 500cv qui remplacent les deux Ivéco de 270cv installés en 1999, les deux réducteurs, usés, sont aussi changés.

En 2016, la ville de Nantes fête les 120 ans du navire. Aujourd'hui, le Bélem est toujours en activité, c'est le plus ancien voilier encore en service et son histoire n'est pas prête à se terminer du moins c'est ce que souhaitent tous les amoureux de vieux gréements.

Quelques photos



Thierry KLEIN