



Lettre des Amis des Goélettes Ecoles

Le mot du Président

Voilà bientôt sept ans que l'AFAGE a été créée. Que de chemin parcouru. Nous fêtons en septembre 2014 le deux centième adhérents. En ce mois de juin 2015, l'association compte déjà deux cent soixante-dix membres. C'est une reconnaissance pour tous ceux qui s'investissent au quotidien dans le fonctionnement de l'association.

Les liens avec la Marine nationale et l'Ecole navale se renforcent et d'autres se tissent : convention de partenariat signée avec le Casino de Fécamp pour l'organisation des réunions, rencontre avec l'Equipe de Direction du Lycée maritime Anita Conti, échanges avec les responsables associatifs de Paulliac, ville marraine de la Belle Poule, la ré activation du compte Facebook pour lequel le nombre d'« Amis » augmente chaque jour,...

L'afage a été reconnue par la Direction Générale des Finances Publiques, « Organisme d'Intérêt Général ». Ce label permet aux mécènes de déduire plus de 60 % des sommes qui pourraient être accordées à l'association pour la réalisation de ses projets.

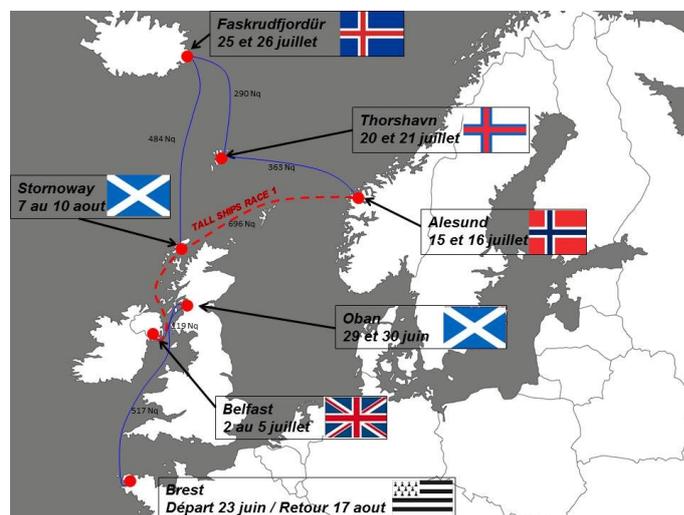
La construction d'un pont de goélette est plus que jamais d'actualité pour accueillir les roufs.

Les commandants des goélettes embarquent pour deux années. Les commandants Philippe Verdier et Dominique Lagadou laisseront la place aux Lieutenants de vaisseau Grégoire Bert et Antoine Collin au début du mois de septembre

Si toutes les formalités administratives sont réalisées à temps, l'Etoile nous apportera son ancienne hélice deux pales le week-end du 20 et 21 septembre, journées européennes du Patrimoine. Un moment à ne pas manquer.

Enfin, un grand merci à ceux qui alimentent régulièrement ces colonnes : M. Bruno Potin, Maître charpentier en charge de l'entretien des goélettes, Yvon Euzen, Michel Audren, Yvon Daniel et Philippe Arzel les anciens commandants des goélettes. Ils nous font partager l'Histoire des goélettes pour notre plus grand plaisir.

La Belle Poule en course



19 Septembre 2014, l'Etoile manœuvrant pour franchir la porte du bassin Bérigny—Photo Philippe Arzel

Régulièrement les goélettes de l'Ecole navale participent à cette « course » emblématique des vieux gréements. Il s'agit bien d'une compétition au cours de laquelle s'affrontent des navires de toutes tailles et de tous tonnages. « Un rating » est établi pour chaque participant, chaque unité dispose de son propre coefficient. On applique ce coefficient au temps mis entre le départ et l'arrivée et l'on peut ainsi établir le classement. Le premier à franchir la ligne n'est donc obligatoirement le vainqueur.

Lettre des Amis des Goélettes Ecoles

La première *Tall Ship Race* (course de grands voiliers) s'est déroulée en 1956 entre Torquay (Grande Bretagne) et Lisbonne (Portugal), et n'était pas, dans l'esprit de son créateur l'avocat Londonien Bernard Morgan, amenée à durer et connaître l'engouement qu'elle suscite aujourd'hui.

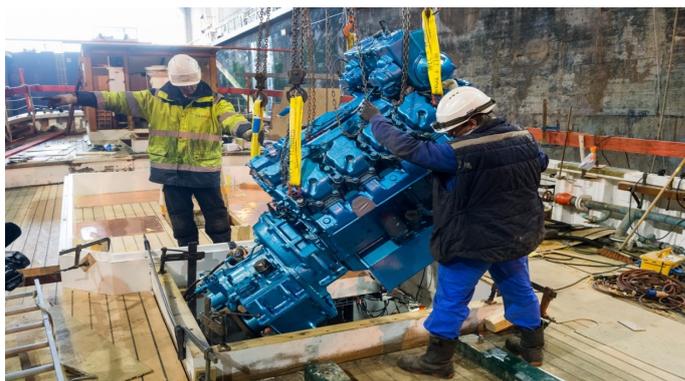
Initialement créée dans le but de faire naviguer ensemble une dernière fois une vingtaine des derniers grands voiliers existant dans le monde, la *Tall Ship Race* de 1956 a produit une telle ferveur parmi le public international, que les organisateurs décidèrent de renouveler l'expérience puis de créer la *Sail Training Association* dont la mission encore aujourd'hui est de préparer et gérer les futures *Tall Ship Races*. Connu également sous le nom de *Cutty Sark* entre 1973 et 2003, du fait de son sponsor, la *Tall Ship Race* a depuis sa création fait plusieurs fois le tour du monde et a rassemblé des centaines de millions de passionnés des grands voiliers et des vieux gréements. Aujourd'hui l'esprit et l'objectif de la *Tall Ship* restent inchangés : promouvoir l'esprit de la voile et de la fraternité parmi des équipages dont « au moins la moitié des équipiers doivent avoir entre 15 et 25 ans sans qu'ils aient besoin pour autant d'avoir une expérience ou une connaissance développée de la voile » ... (extrait article « *Cols bleus* » 2010)

Cette année, la Belle Poule participera à deux étapes de la course. Départ de Belfast jusqu'à Alesund (Norvège). Ensuite, route vers l'Islande avec pour objectif de franchir le Cercle polaire. Ce sera une première pour la Goélette et une grande partie de ses passagers.



Navires engagés dans la Tall Ship Race en 2005 lors de l'étape de Cherbourg—Photo Wikipédia

La motorisation des goélettes—Suite



C'est avec précaution que le moteur de la Belle Poule est remis en place—Photo D. Lagadou—Marine nationale

Cet article est la suite des numéros 8 et 9. Il reprend chronologiquement les travaux réalisés sur la motorisation des goélettes—NDLR

1956 : Les hélices des 2 goélettes sont remplacées mais avec un pas à gauche.

1958 : Echange standard du moteur Deutz des deux goélettes.

1962 : Echange standard du moteur Deutz des deux goélettes.

1965 : En avril, le moteur de la Belle Poule est remplacé par un moteur nouvellement visité. Il est muni d'un embrayage hydraulique Barrere. L'hélice pas à gauche est remplacée par une hélice pas à droite. En mai, l'Etoile reçoit le moteur révisé du Mutin. Il est aussi équipé d'un embrayage hydraulique Barrere. L'hélice pas à gauche est remplacée par une hélice pas à droite.

1970 1971 : Echange standard du moteur Deutz de chacune des goélettes. L'hélice de l'Etoile est remplacée, celle de la Belle Poule rechargée.

1975 ; Pour chacune des goélettes, lors de leur grand carénage, remotorisation. La Belle Poule et l'Etoile seront alors équipées d'un moteur Baudoin DNP8, 4 temps, 8 cylindres en V, injection mécanique non suralimentée. Puissance de 287CV à 1800Trs /mn. Hélice Ø1320mm pas 0.84 à droite, bipale suivant plan de fonderie de la DCAN N° R17302.

De 1975 à 2005 : Les DNP8 auront de nombreuses visites réalisées à la DCAN Brest et/ou dans les ateliers Militaires de Soutien lors des arrêts techniques... A suivre

TSO Bruno Potin

Et l'Etoile cassa son hélice pour la première fois ...

La navigation réserve parfois bien des surprises. Voici le témoignage de Philippe Arzel, Maître Principal à l'époque qui pendant de longues semaines, suite à un problème d'hélice, a retrouvé toutes les sensations d'une navigation avec pour seule aide, le bon vouloir d'Eole.

... Quelques améliorations d'aménagement avaient été effectués dans les postes équipage et stagiaires. Un moteur neuf de type Baudouin DNP 8 remplaçait le moteur DEUTZ de 100 cv seulement, récupéré sur des chars . Quand on parle de chevaux, au stade où ils en étaient, ce n'étaient plus que de vieilles carnes ...poussives.

En septembre, nous sortions de la base sous-marine. La mise en place du nouveau moteur, avait entraîné des modifications sur les hélices. La vitesse de rotation légèrement différente, la puissance accrue, avaient amené à réaliser de nouvelles hélices, aux pas et diamètres adaptés aux paramètres du nouveau moteur.

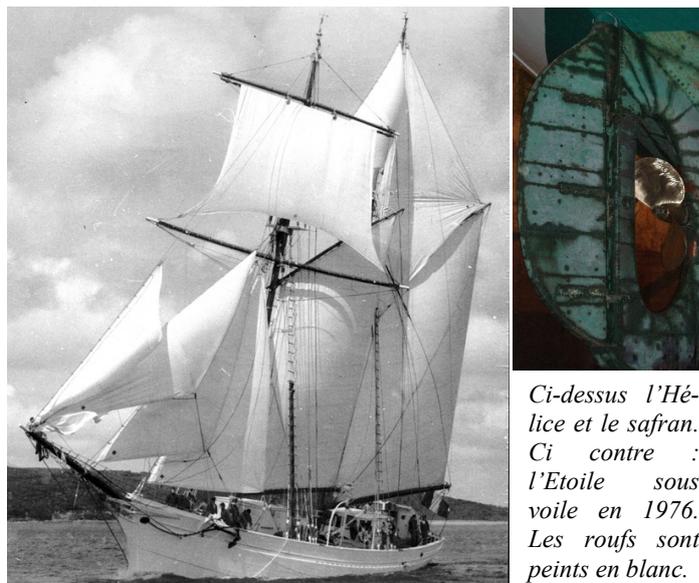
Et bien sûr, il fallut les essayer. Je me souviens de cette journée, où, solidement amarré à un coffre pris par l'arrière, nous forcions de plus en plus l'allure, par paliers. Et, à un moment donné : CRAC ! et le cul se met à tressauter.

Stop. Retour à quai. Visite des plongeurs qui constatent qu'il manque une pale à notre hélice, fraîchement fondue et installée, et qui n'en comptait déjà que deux ...! Un examen plus approfondi fera apparaître une paille dans le métal !

Une autre hélice est commandée, mais elle ne sera pas fondue tout de suite ...



Philippe Arzel, Maître Principal, a embarqué sur la goélette Etoile le 25 août 1975 en tant que Patron. Au mois de mars 1976, de Patron, il devenait commandant de l'Etoile



Ci-dessus l'Hélice et le safran. Ci contre : l'Etoile sous voile en 1976. Les roufs sont peints en blanc.

Quelques jours plus tard, un appareillage avait lieu. Un appareillage pour une semaine avec escale à La Rochelle. L'Etoile aurait du être du voyage mais hélas ... comme l'écrira plus tard un matelot de la Poule :

"...Enfin, voilà le moment attendu depuis 8 mois : le départ. Certes La Rochelle n'est pas très éloignée, mais tout de même ...une semaine de croisière en fin de saison c'est toujours agréable.

"Larguez tout !". L'ordre vient d'être donné et la Belle Poule "s'éloigne du quai, laissant « l'Etoile » à son triste sort de spectatrice. (Pendant les essais, l'Etoile avait perdu l'une des pales de son hélice, et ne participera donc pas à cette mini croisière pour des raisons de sécurité).

Un magnifique soleil, un vent assez fort : le cadre idéal. Au passage du Raz de Sein, la mer est un peu formée, la Belle Poule remue, c'est un baptême pour les fistots embarqués. ... Le mercredi après midi nous reprenons la mer, et fait sans précédent; le Commandant appareille sous voiles du fond du port....

Enfin nous accostons l'Etoile qui nous attendait avec impatience, car c'était notre première sortie depuis 8 mois et nous appréhendions de faire de la casse, le gréement neuf s'étant naturellement un peu relâché ... "

L'Etoile ne devait pas pour autant rester inactive au cours des semaines suivantes, dans l'attente d'une nouvelle hélice, avec passage obligatoire au bassin pour la mettre en place ... Il fallut, quand même, et tant bien que mal, assurer les sorties à la journée au profit des écoles et particulièrement l'Ecole des Mousses et du Collège Naval.

Ces appareillages quotidiens ne présentaient pas de difficulté majeure : Un remorqueur nous menait du quai à l'extérieur de la rade abri, et là, selon le vent régnant, soit il nous maintenait bout au vent, le temps de hisser Misaine et Grand voile et nous partions ensuite pour la journée, soit par calme plat (cela arrive aussi en Bretagne), nous mouillions à quelques encablures de la passe en attente des premières risées pour hisser, déraper et appareiller à la voile en prenant garde de ne pas être sur le mauvais bord au moment où l'ancre dérapait ...

Je ne me souviens plus si nous prenions un mouillage pour le déjeuner... sauf peut-être dans des conditions météorologiques bien établies ... ni combien de semaines nous avons navigué dans ces conditions ...

Mais j'ai le souvenir de quelques retours stressants ...Le plus souvent, parce que, bien que nous ayons prévenu de notre arrivée, le remorqueur se faisait attendre. La première des choses à faire, comme le bateau, en l'absence de moteur, ne pouvait rester trop longtemps bout au vent pour affaler misaine et grand voile (Une voile ça pouvait aller, les deux prenaient trop de temps !), nous avions une technique qui consistait à amener la misaine en premier, en se positionnant grand largue à vent arrière, et en la masquant ainsi par la grand voile ... Ca a marché de nombreuses fois.

Ensuite nous avions juste le temps, en venant bout au vent, d'amener la grand voile, avant que le bateau prenant de l'erre en arrière, ne tombe travers au vent.

Puis commençait la dérive dans l'attente du remorqueur, et cela nous paraissait une éternité. Bien sûr, nous étions toujours parés à mouiller, mais mouiller en rade comportait d'innombrables risques de crocher un fil d'acier ou une cochonnerie quelconque avec l'ancre ...



Le remorqueur attendu pour les manœuvres de port—

Photo Ph. Arzel

Je garde le souvenir d'un soir où, à sec de toile, sans vent, à l'intérieur de la rade abri, entre la passe et l'embouchure de la Penfeld, à cent ou deux cents mètres de la passe, nous l'avons repassée en culant, dérivant sous l'effet du courant sortant ... sans, heureusement trop nous rapprocher des musoirs. OUF !

Et puis un beau jour, nous sommes passés au bassin pour installer une hélice toute neuve ... fondue spécialement pour nous. Et la navigation reprit normalement

Une maquette pour l'AFAGE



L'association a acquis en avril dernier une maquette construite à partir des plans édités par les Amis du Musée de la Marine. Cette belle pièce de 90 cm de longueur pour 85 cm de hauteur sera utilisée pour la décoration du stand de l'AFAGE dès que la vitrine destinée à la protéger sera réalisée

Il est à noter que le maquettiste a poussé le détail en recouvrant la carène de plaques de cuivre clouées. (voir N° 3 de la Lettre des Amis des Goélettes Ecoles)

La maquette a été restaurée par M. Bernard Moulin qui a procédé à un nettoyage complet et au remplacement des drisses et écoute fragilisées par le temps.

Association Fécampoise des Amis des Goélettes Ecoles

Organisme reconnu d'Intérêt Général

Siret : 812 081 123 000 18

Maison du Patrimoine—10 rue des Forts – 76400 Fécamp

Amis-goelettes-ecoles@laposte.net — 06 73 85 73 69