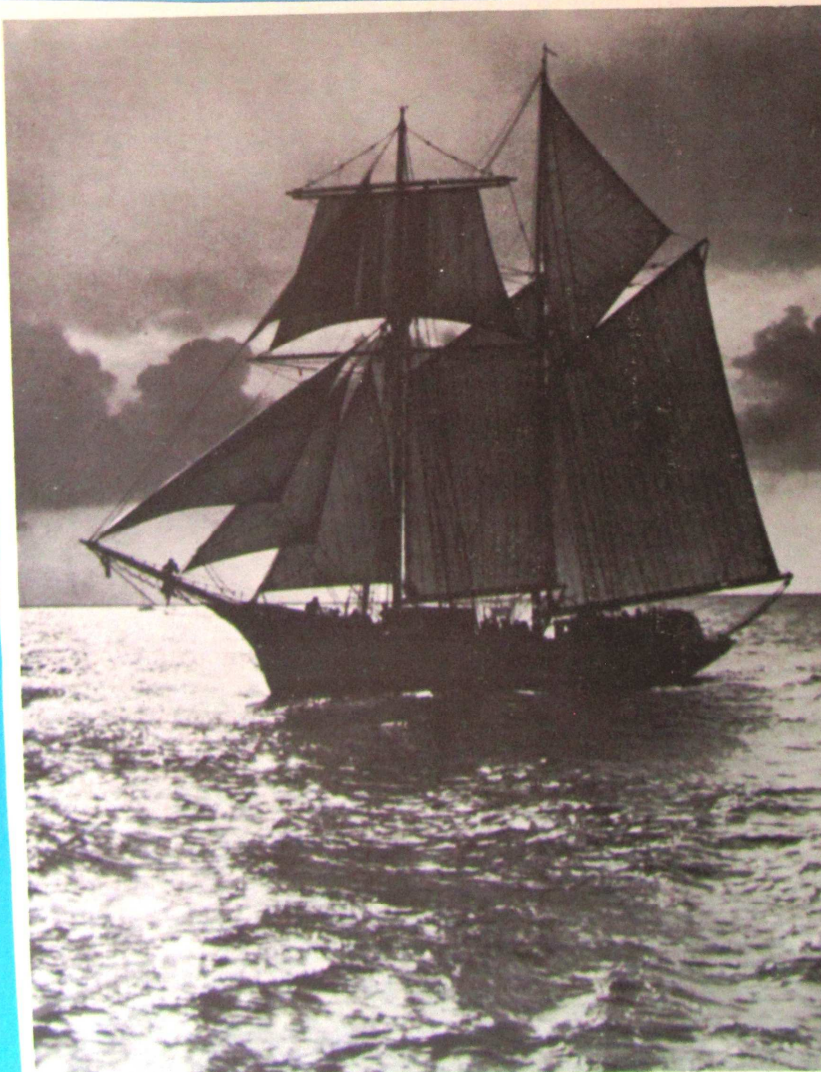


CELEBRATION
DES
GOULETTES

BELLE POULE

ETOILE





LES goélettes de l'École navale, *L'Etoile* et *La Belle-Poule*, sont aujourd'hui les dernières unités d'un type de voiliers qui, avant la Seconde Guerre mondiale, animaient encore les bassins de nombreux ports bretons. Construites à Fécamp en 1932, ces goélettes à hunier à rouleau, au gréement traditionnel des voiliers islandais de Bretagne Nord, semblent présenter toutefois au niveau de leur carène des traits propres aux dundees de la mer du Nord. En tout état de cause, ces deux goélettes sont des témoins précieux d'une tradition architecturale originale, venue d'au-delà de nos rives, des Antilles et de l'Amérique du Nord.

Les origines

Essayer de retracer les origines d'un type de voilier représente toujours une entreprise difficile, risquée, qui demande une certaine prudence. L'analyse des sources écrites et iconographiques tend à indiquer l'existence d'une double origine. La première pourrait se dénommer « la filière hollandaise ».

En effet, l'un des premiers documents figurant des coques grées à deux mâts et à voile aurique — une misaine et une grand-voile aurique, soit la définition de base de la goélette — est un dessin à l'encre du Hollandais

Rool daté du tout début du XVII^e siècle. Par la suite, les attestations iconographiques se multiplient. Ainsi, le peintre Simon de Vlieger (1600-1653) représente-t-il un Speeljaght courant bâbord amure sur une mer ourlée d'écume et sous un ciel sombre chargé de nuages menaçants. Cette goélette, dérive au vent relevée, porte deux voiles auriques établies sur des mâts souples non haubannés. Le guindant des voiles est transfilé sur le mât. Détail caractéristique : la corne harmonieusement courbée de la voile aurique est très courte. On retrouve ce même type de goélettes à corne courte sur plusieurs peintures ou esquisses de Van de Velde le Jeune. Ces

quelques exemples suffisent à montrer que le foyer d'origine de ce premier groupe de goélettes se situe avant tout le long des rivages de Hollande, pour se développer ensuite en Angleterre. Par ailleurs, ce gréement est présent surtout sur des unités de tonnage limité, faisant fonction de bâtiments de plaisance pour le Roi ou de voiliers de découverte pour les flottes de l'Etat. Il s'agit dans tous les cas de navires dotés de bonnes capacités de manœuvre et d'évolution.

L'expansion de l'Europe vers le Nouveau Monde s'est traduite, dans le domaine des techniques nautiques, par un transfert de nombreux types de voiliers en Amérique du

CELEBRATION DES GOÉLETTES

par Eric RIETH

Goélette (à gauche) et 'jatsau bermudien.

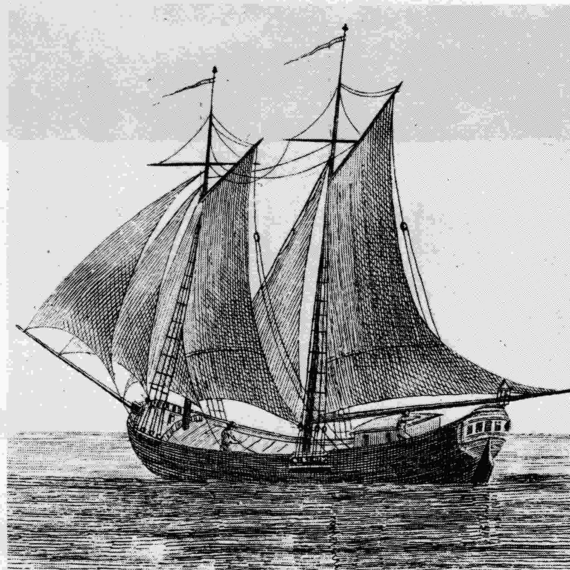




Une goélette grand largue, tribord amure, sous foc et grand-voile, se dirige vers le fond du mouillage de Basse-Terre.

Nord. Et l'on n'est guère surpris de constater l'existence de ces goélettes à corne courte — appelée par les Anglais selon une expression très imagée « shoulder of mutton », épaule de mouton, — le long de la côte Est des Etats-Unis. Mais, fait plus surprenant, ce modèle de goélettes s'est maintenu dans sa forme primitive très tardivement dans les chaloupes de Block Island (Rhode Island) par exemple. D'une certaine façon, cette goélette à corne courte issue de la tradition hollandaise s'est fossilisée dès son apparition. Il n'en est pas de même pour les goélettes provenant de la seconde tradition que l'on pourrait appeler « la filière bermudienne ».

A l'origine de cette seconde voie se trouve sans doute le bateau bermudien, sloop généralement voilé, à la grande voile aurique établie sur un mât à quête prononcée. Ces sloops, à la carène pincée très évolutive, étaient armés dans les îles de la mer des Antilles pour se livrer au commerce de contrebande et à la traite avec les colonies espagnoles. Les Bermudes, possédant une main-d'œuvre qualifiée et une réserve importante de bois d'œuvre de bonne qualité, devinrent l'un des grands centres de construction de ces voiliers. Certains sloops atteignaient des longueurs considérables, jusqu'à 70 pieds de long, et portaient une voilure tout aussi ambitieuse qui impliquait un équipage nombreux



Goélette franche selon Lescallier. A noter que la misaine ne porte pas de gui selon une pratique fréquente.

et expérimenté. Cependant, compte tenu du taux élevé de rentabilité d'un bâtiment armé en contrebande, les frais occasionnés par un tel équipage étaient un facteur négligeable. Il n'en était pas de même pour les unités se livrant à une activité commerciale déclarée, où le rapport entre le nombre d'hommes d'équipage et le tonnage utile transporté représentait une donnée essentielle de rentabilité du bâtiment. Dès lors, on est en droit de se demander si, pour réduire le nombre d'hommes d'équipage et les frais d'armement, tout en conservant les qualités du gréement du sloop bermudien, la grande

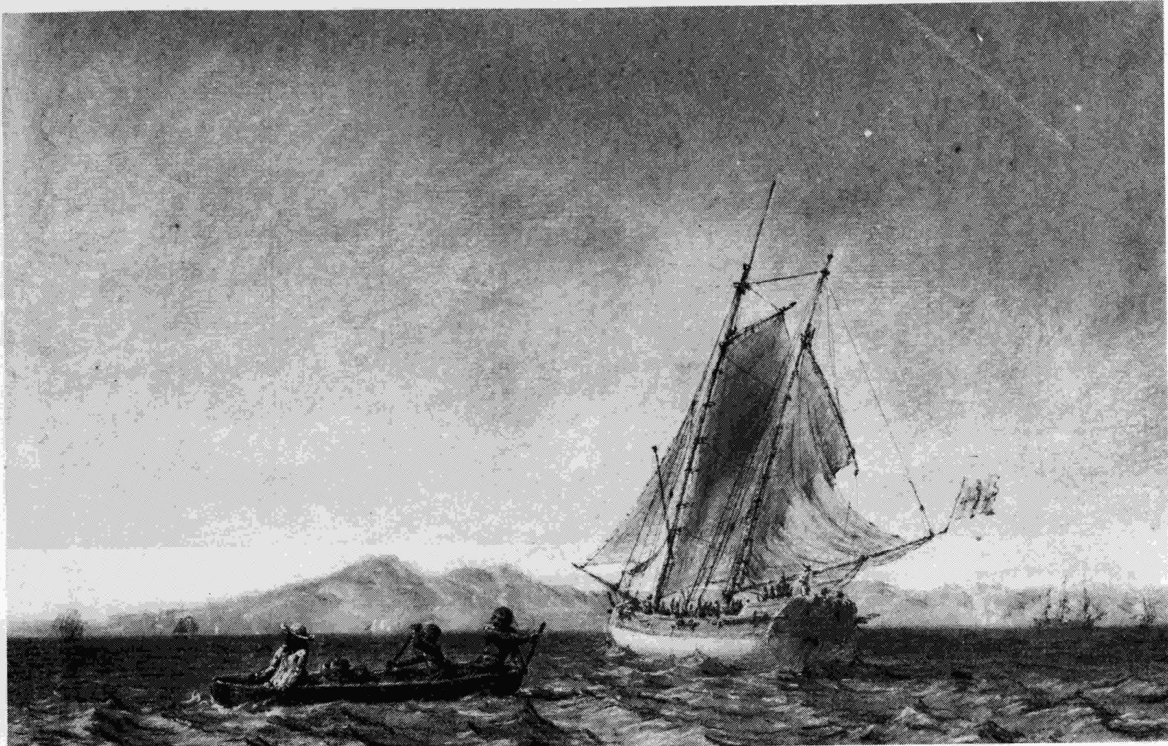
voile aurique primitive n'a pas été fragmentée en deux, donnant naissance à la goélette de tradition bermudienne. Au demeurant, et d'un strict point de vue historique, cette hypothèse de la fragmentation de la voilure est attestée en France dans les années 1788-1789 à travers le programme des cotres de l'Etat. Ces derniers, après leur lancement, ont été gréés en goélette, lougre ou brick pour des raisons de facilité de manœuvre, la grande voile aurique se montrant beaucoup trop difficile à maîtriser.

Cette goélette à corne longue est présente dans les

sources écrites anglaises sous le terme de « schooner » dès les années 1710-1715. On s'est longuement interrogé sur cette étymologie du mot « schooner ». Selon certains auteurs, elle dériverait de l'adjectif hollandais « schoon » signifiant beau. A vrai dire, aucun des sens de ce qualificatif ne possède de rapport avec l'univers nautique. En outre, l'adjectif « schoon » n'existe apparemment dans aucun dictionnaire anglais. Toujours est-il que ce modèle de goélette se développe rapidement dans les ports des colonies anglaises d'Amérique du Nord et devient, d'une certaine manière, le voilier nord-américain type.

Avant d'examiner les conditions d'introduction de cette goélette de tradition bermudienne dans les armements français, il importe de souligner deux faits. D'une part, cette hypothèse de la double origine de la goélette n'est qu'une hypothèse parmi d'autres s'appuyant d'abord sur une analyse des sources écrites et iconographiques. D'autre part, d'autres hypothèses ont été proposées, notamment par François Beaudouin (*Bateaux des Côtes de France*). Pour ce dernier, les goélettes à corne courte et à corne longue sont le produit d'une double évolution technologique : celles du gréement latin et du gréement à livarde.

Evolution à partir du gréement latin : les mâts-



Goélette des Antilles.

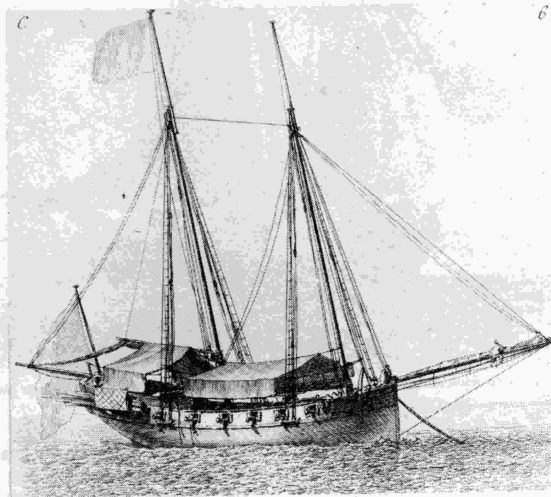
antennes (évolution de l'antenne établie sur un mât) deviennent uniquement des mâts. Les voiles latines se transforment alors en des voiles auriques dont la ralingue supérieure est enverguée sur une corne courte et celle de bordure sur une baume longue.

Evolution à partir du gréement à livarde : la livarde, trop dangereuse sur une voile de grande surface, bascule le long du mât pour aboutir en une corne longue.

Dans les deux cas, la transformation technologique par axialisation de la voile et de ses manœuvres suppose l'apparition d'un dispositif essentiel : l'encornat ou croissant de corne destiné à permettre la rotation de la corne autour de la moitié arrière du mât.

La goélette en France

Pour retracer le cheminement de cette adoption, examinons d'abord les sources imprimées françaises, et en particulier, les dictionnaires de marine et les traités techniques. Guillet en 1680, Desroches en 1687, Aubin en



Goélette mouillée vue par le bossoir de tribord.

1702 ne font aucune référence à la goélette. Il faut attendre en réalité 1758 et le dictionnaire de Savérien pour voir apparaître le terme sous la forme de goualette : « goualette, sorte de navire, d'une construction singulière. Sa mâture est renversée et cela contribue à le faire bien siller ». Cette brève définition entraîne trois réflexions. L'aspect singulier de la goélette traduit sans dou-

te, pour un observateur français, la nouveauté du gréement. La mâture renversée est révélatrice de la quête prononcée des mâts des goélettes bermudiennes. Enfin, le bon sillage, significatif d'une double notion de vitesse et de pincement du vent, est une des caractéristiques essentielles des goélettes des Bermudes.

A la suite de Savérien, d'autres auteurs vont définir

la goélette. Ainsi Lescallier, dans son *Vocabulaire des termes de Marine* de 1777 écrit-il : « petit bâtiment fort usité par les anglois, sur tout ceux d'Amérique, et dans nos colonies d'Amérique... Elles (les goélettes) portent deux mâts inclinés sur l'arrière, dont chacun porte une voile en forme de trapèze, semblable à la grande voile d'un brigantin ou d'un cutter... ».

Ici, deux autres aspects sont à retenir : les références à l'Amérique du Nord et aux cotres.

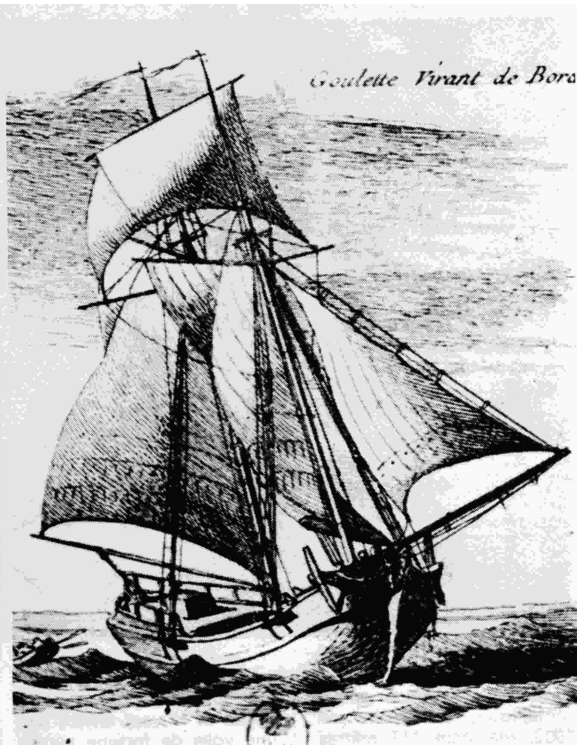
Autre auteur, autre définition. Romme, dans son dictionnaire de 1792 indique que la goélette est un « petit bâtiment à deux mâts, son port varie de 50 à 100 tonneaux et il est surtout en usage dans les belles mers de la zone torride. Ses deux voiles principales ont une forme quadrangulaire : celle de l'arrière est tendue entre deux espèces de vergues, dont l'une supérieure est un pic et l'autre est un gui... ». Outre le rappel de l'origine géographique de la goélette, la définition de Romme met en évidence le dispositif particulier du gréement aurique : le gui (ou baume) et le pic (ou corne). Dernière définition que nous cite-

rons, celle de Willaumez (1825) : « Goélette, petit bâtiment à deux mâts, servant plus généralement aux Etats-Unis et aux Antilles ; il y en a depuis 30 tonneaux jusqu'à 90. Depuis quelques années, on en fait usage en Europe et on en arme en guerre ».

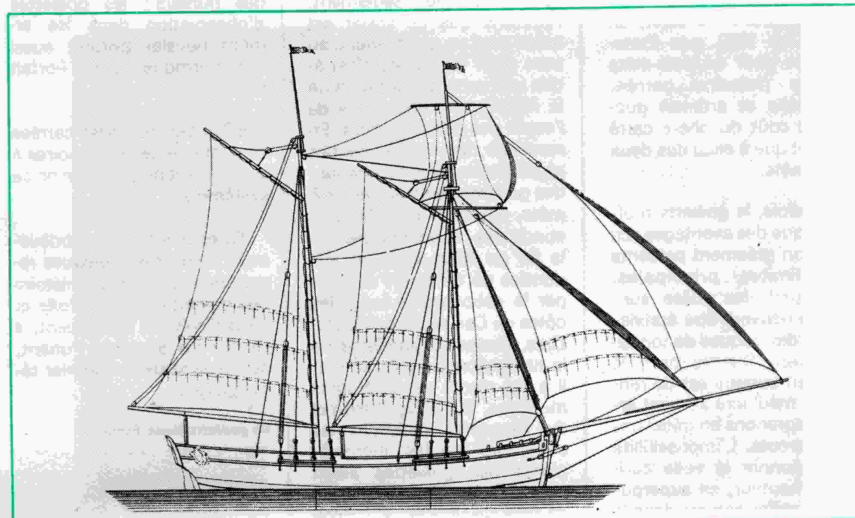
Willaumez fournit une nouvelle information intéressante concernant le développement récent en Europe de l'emploi de la goélette dans la marine de guerre en particulier.

Si, à travers ces quelques définitions, le terme de goélette apparaît tardivement, on constate en réalité qu'il se trouve attesté beaucoup plus tôt dans les sources manuscrites françaises. Dès les années 1720, des correspondances adressées du Canada au Roi mentionnent la construction de goélettes par des colons français de l'île Royale (Cap Breton) pour le commerce de contrebande avec les colonies anglaises de Nouvelle-Angleterre et pour la pêche. A Québec, sous le régime français (1663-1763), les marchés de construction font mention dès 1729 de la construction d'une goélette de 40 t, l'*Irondelle*. En 1730, une seconde goélette de 70 t est mise en chantier sous la direction de Joseph Parent pour le compte de Georges Bellefeuille. En 1733, deux autres goélettes sont construites sur les rives du Saint-Laurent, la *Sainte-Anne*, goélette de 20 t, chantier de Rivière-Ouelle, pour le compte de François Boucher, et la *Marie-Françoise*, 25 t, chantier de Rivière-Saint-Charles, pour le dénommé Trefflé Rotot. En 1735, le charpentier Louis Bourbeau, dit Carigan, met en chantier une goélette de 42 pieds de quille, 17 pieds de bau et 7 pieds et demi de cale (d'après Réal Brisson, *La charpenterie navale à Québec sous le régime français*, Québec, 1983).

Autre phénomène important, toujours localisé dans les colonies françaises d'Amérique du Nord : celui de l'armement dans les années 1765 par les pêcheurs français de Saint-Pierre-et-Miquelon de goélettes d'origine nord-américaine et de la construction, dans l'archipel même, de goélettes. En 1769, par exemple, sur les quatorze goélettes dénombrées à Miquelon, huit avaient été construites l'hiver précédent à Langlade.



Goélette virant de bord.



Goélette à hunier selon Chapman.

Trois conclusions émergent en fin de compte de ces différents exemples. D'une part, il est clair que le foyer d'origine de la goélette à corne longue se situe en Amérique du Nord. D'autre part, il est manifeste que son introduction en Europe, et en France spécialement, a eu pour intermédiaires des colons et des pêcheurs français. Enfin, les documents semblent montrer que la goélette n'a pris place que lentement

dans les habitudes des constructeurs de métropole. A cet égard, la grande période de la goélette est, en France, le XIX^e siècle.

La question de la voilure

Souvent, l'évocation du gréement aurique des goélettes appelle les mots de « grande simplicité de ma-

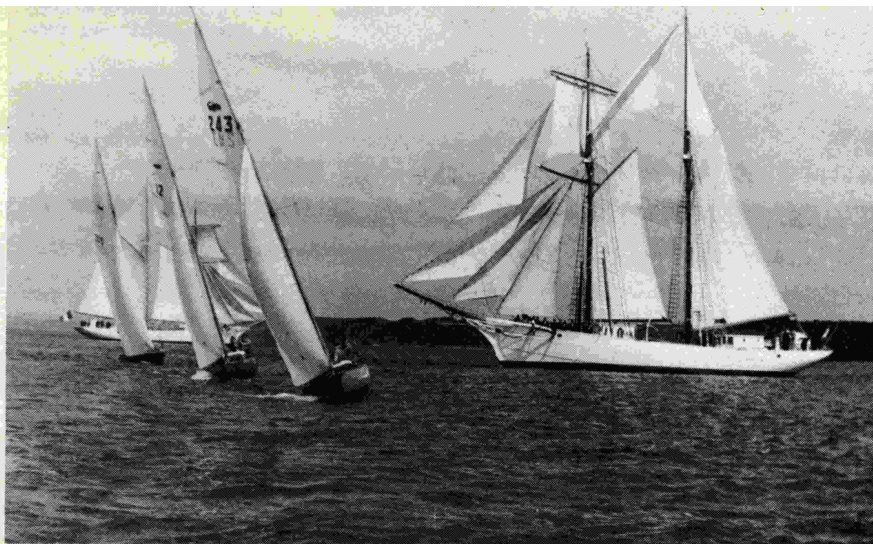
noœuvre ». Qu'en est-il exactement.

« ... La goélette est un bâtiment très économique ; elle revient moins chère à construire parce qu'elle n'a pas de gréement carré à établir : vergues et manœuvres dormantes nombreuses. Les mâts sont moins onéreux. Un équipage plus réduit peut manœuvrer cette voilure avec une sécurité égale à celle d'un équipage plus nombreux sur un navire à phares carrés. Avez-vous vu un bâtiment à gréement carré virer de bord ? Il faut agir sur les écoutes, les bras, les amures... au moyen d'un personnel important et qualifié. De plus, le voilier vire lentement, casse son erre et perd de la distance. Quand une goélette vire de bord, la barre est mise sous le vent par le timonier ; le voilier vient dans le vent avec ses voiles avant et arrière qui faseyent ; un homme change l'amure du hunier, brasse la vergue et les bannes passent d'elles-mêmes d'un bord sur l'autre. Le capitaine observe la manœuvre

avec les mains dans les poches. Deux hommes seulement sont sur le pont. La goélette ne casse pas son erre et gagne en distance à chaque virement. La goélette va d'un port à l'autre en serrant le vent beaucoup mieux qu'un voilier à phares carrés. Pour une navigation côtière ou au cabotage, les goélettes sont irremplaçables ».

Cette traduction d'un article publié en 1883 dans le

La voile dans la Marine



POURQUOI un marin ferait-il plus de voile qu'un autre ?

— Par tradition de l'ancienne Marine à voile ?

— Parce qu'il a plus de facilités qu'un autre ?

— Parce que la mer est son élément, et qu'il ne peut passer ses loisirs autrement que sur la mer ?

Le dérivateur X4, construit par les marins du Centre nautique des équipages à Toulon, a fait ses débuts en petite rade. Il répond à l'idée de la voile pour tous.



— Pour s'habituer à la mer, acquérir le sens marin ?

Tous ces arguments peuvent paraître futiles pour qui considère que la Marine en bois, c'est fini, qu'un marin est maintenant un technicien et que la mer n'a plus ce côté sournois et impondérable qui a mené la vie dure à tant de vieux marins...

Cependant sur tous les plans d'eau des écoles de la Marine on voit encore régulièrement évoluer, lentement mais élégamment, les vieilles voiles en coton des chaloupes ou des canots qui permettent aux jeunes matelots de découvrir les premiers secrets de la « manœuvre ». Et, si notre pavillon flotte encore sur nos vénérables goélettes, (*L'Etoile*, et *La Belle-Poule*), et aussi sur le vieux thonier le *Mutin*, et sur un yawl ancien, la *Grande Hermine*, c'est certes par tradition ou par souci de prestige — bon nombre de pays ont encore de magnifiques trois-mâts écoles —, mais aussi pour la formation maritime de base, essentielle tant pour le « mousse » que pour le « bordache » de l'Ecole navale.

Après cette initiation, la Marine offre encore de nombreuses possibilités de pratiquer le sport de la voile, que ce soit par les clubs sportifs des foyers ou par les clubs

nautiques des équipages et des officiers.

Le dérivateur étant une excellente école de début, on trouve des *Caravelle* et des *420* dans tous les clubs. Ainsi, tous les marins peuvent pendant leurs loisirs s'adonner à ce sport, difficile au début, mais qui devient vite irremplaçable et conduit forcément à se passionner pour la régates. Chaque année la Marine organise, d'ailleurs, un championnat de France Marine de *420*. Les clubs nautiques des officiers font preuve de la plus importante activité « plaisancière » de la Marine. Ces clubs possèdent différents types de bateaux : voiliers de croisière, quillards légers et dérivateurs. La croisière représente une grande part de l'activité, et l'aspect agrément et familial tend à prendre le pas sur l'idée de course.

Certes quelques bateaux de club ont participé et participeront sans doute encore à des courses croisières, mais de moins en moins : le club nautique de Lorient a engagé *Bertheaume*, un bateau loué pour l'occasion, dans la course Lorient-Les Açores où il s'est brillamment comporté. L'Ecole navale aussi, maintenant que les *Maïca* ne sont plus compétitifs à armés deux voiliers modernes et rapides : *Velleda* et *Virginie*, que les midships s'efforcent de mener à la victoire.



Dragon.



Requin (Ecole navale).

Et on ne peut évidemment pas oublier que le capitaine de corvette Tabarly — un marin très discret — représente glorieusement la Marine dans la plupart des grandes courses.

Mais la compétition, depuis de longues années, s'est surtout concentrée sur les « quillards ».

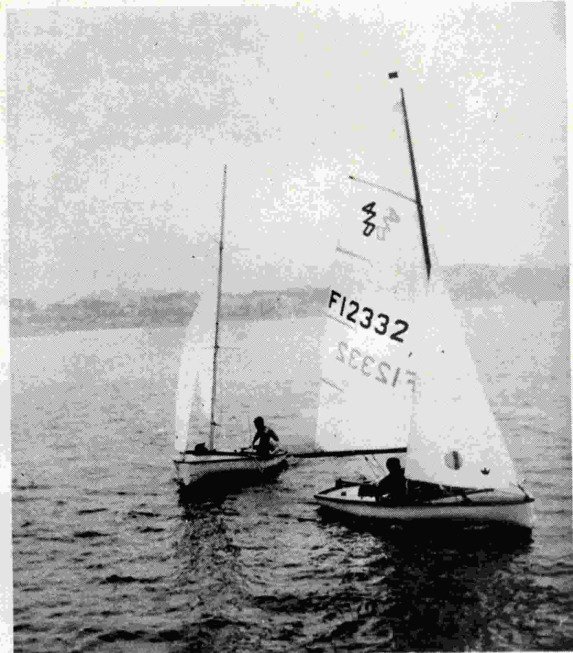
La Marine possède une trentaine de *Requins*, quillards à trois équipiers destinés initialement à la petite croisière, mais qui se sont plutôt orientés vers les triangles olympiques. Et, dans tous les championnats de la série, les places d'honneur ont toujours échu aux marins. Les championnats de France se sont souvent transformés en championnats de la Marine ! Il faut dire que les participants s'y sont toujours préparés sérieuse-

ment plus à la croisière dominicale qu'à remporter des coupes...

Des tentatives ont été faites par les ténors des *Requins*, les mordus de la haute compétition : elles ont souvent été couronnées de succès, mais ne peuvent concerner qu'une minorité.

Le *Dragon* de la Marine, *Baladin*, a amassé un palmarès éloquent : le L.V. Foillard a été sélectionné olympique, puis la relève a été prise par les L.V. Rageau, Cuny et Illien, qui, en 1977, au championnat du Monde de la série, obtinrent la 2ème place à la Gold Cup, à Travemünde.

Mais le *Dragon* suit le même destin que le *Requin* : il vieillit, et les compétitions internationales sont de moins en moins nombreuses. Le *Soling*, dont les C.N.M. ont



Dériveur type 420.

DEUX SOUS-MARINIERS DANS LA TRANSAT

Un voilier, le *Ferranyl*, appartenant à un officier de l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique va prendre le départ de la Transat à deux le 26 mai à Lorient. Il s'agit d'un cotre de 12,50 m dessiné par Dominique Presle et construit en AG 4 par les chantiers Ponreau et terminé à Etel aux Chantiers Rameau.

Le C.C. de Roux et le L.V. Lagane composeront l'équipage. Voir notre article sur la « Transat en double » en pages 22 et 23.

ment, courant de nombreuses régates d'entraînement, mettant au point minutieusement leurs bateaux.

Hélas, le *Requin* vieillit, l'activité tombe, et l'unanimité ne s'est pas encore faite sur son remplaçant : le Club nautique de la Marine de Toulon a acheté deux *H-boats*, sympathiques petits croiseurs de course, voisins du *Requin*, mais la série ne s'est pas imposée en France : ils servi-

acheté plusieurs exemplaires, remplaçant aux jeux olympiques du *Dragon*, aurait pu prendre la relève. Malheureusement cette série n'est pratiquement représentée en France qu'à La Rochelle où les marins sont peu nombreux.

Seul le C.C. Cuny, avec son bateau personnel, a suivi le rythme élevé des entraînements d'hiver comme d'été. Mais il arrive un moment où