

# SILLAGES

---

## LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

---

N° 13

Juin-juillet 2019

---

### SOMMAIRE

● BONJOUR .....	1
● TORPILLE EN 1915 – Les énigmes du <i>Lusitania</i> .....	1
● FORTUNE DE MER – Le <i>Sea Venture</i> fait naufrage aux Bermudes (1609).....	6
● NAVIGATION – Comment les marins du Moyen Age s'orientaient sur la mer .....	8
● ANNIVERSAIRES .....	19
● NOSTALGIE – Une épave à Rhodes .....	23
● VIEUX PAPIERS – Quand Richelieu interdisait la surpêche .....	26
● LA SNSM EN DEUIL.....	28
● VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE – PHILATELIE .....	29
● GUY LE MOING PRESENTE : L'Histoire de la Marine pour les Nuls .....	36

---

---

### BONJOUR

La période des vacances approche ; je vous retrouverai en septembre. Pour me faire pardonner cette longue absence, je vous adresse un numéro de SILLAGES un peu plus épais qu'à l'ordinaire.

Bonne lecture !

Je vous souhaite de bonnes vacances à tous.

À la rentrée prochaine !

## Torpillé par un sous-marin allemand en 1915 LES ÉNIGMES DU *LUSITANIA*

Trois ans après le *Titanic*, la Grande-Bretagne perdit un nouveau paquebot géant. Il s'agissait cette fois du *Lusitania*, de la Cunard, torpillé par un sous-marin allemand dans le canal Saint-George. Le *Lusitania* était un grand paquebot de 32 000 tonnes, long de 240 mètres. Il avait été mis en service en 1907 sur la ligne Liverpool – New York, et était détenteur du fameux « ruban bleu ». C'était un navire moderne, doté de turbines à vapeur et de quatre hélices. Il pouvait transporter 3 000 personnes (800 membres d'équipage et 2 200 passagers), et même un peu plus si nécessaire.

Son torpillage, le 7 mai 1915, fit 1 200 victimes. L'opinion publique et la presse se déchaînèrent aussitôt et dénoncèrent la sauvagerie allemande. L'Allemagne répondit, pour sa défense, que le *Lusitania* n'était pas un « vrai » paquebot, mais un navire de guerre déguisé, qu'il était armé et transportait des munitions. Cet échange d'accusations marqua le début d'un long débat, qui n'est pas encore clos, sur la nature exacte du *Lusitania* et de sa cargaison, ainsi que sur les motivations des autorités navales britanniques qui l'employaient.

\*

Quand il quitta New York, le 1<sup>er</sup> mai 1915, le *Lusitania* avait à son bord 1 959 personnes, c'est-à-dire les deux tiers de sa capacité normale. Parmi ses passagers, se trouvaient de nombreux civils américains. Tout le monde était un peu anxieux en raison des dangers de la guerre sous-marine allemande, et une mise en garde publiée dans le *Times* de New York n'était pas faite pour apaiser cette inquiétude ; en voici le texte :

« AVIS - Aux voyageurs qui ont l'intention de traverser l'Atlantique, il est rappelé que l'état de guerre existe entre l'Allemagne et ses alliés, d'une part, la Grande-Bretagne et les siens, de l'autre, que la zone de guerre englobe les eaux entourant les îles britanniques, que, conformément à l'avertissement donné par le gouvernement impérial allemand, les navires battant pavillon de la Grande-Bretagne ou de ses alliés s'exposent à être détruits dans ces eaux, donc que les voyageurs qui empruntent ces navires le font à leurs risques et périls. Ambassade impériale allemande. Washington, 22 avril 1915. »

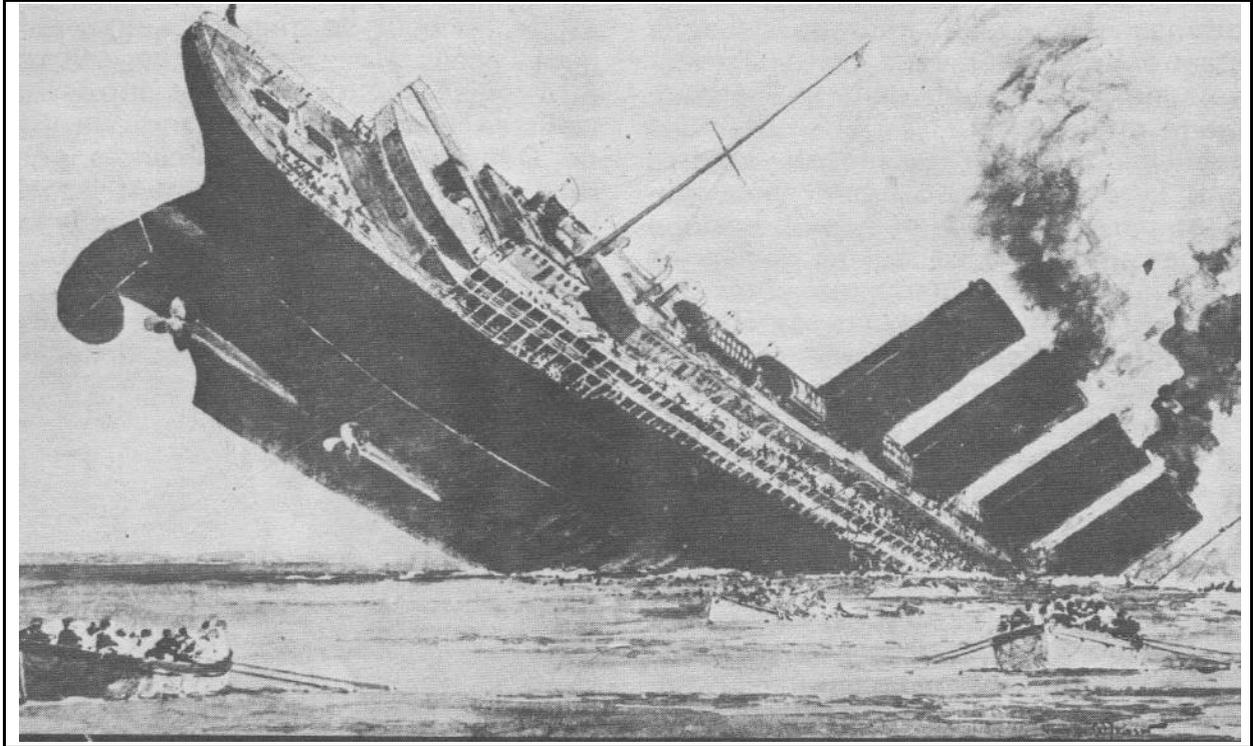
Les plus inquiets des passagers se rassurèrent en se persuadant que les Allemands n'oseraient jamais couler un navire rempli de passagers civils. Le *Lusitania* prit donc la mer, et la traversée se déroula sans incident. La personnalité du commandant William Thomas Turner était rassurante ; la mer était belle ; les passagers oublièrent leur peur jusqu'à l'approche des côtes irlandaises.

Le *Lusitania* atteignit les parages de l'Irlande le 6 mai. Le commandant fit prendre quelques mesures préventives de sécurité : préparation des embarcations, fermeture des portes étanches, etc. Un message radio l'informa de la présence de sous-marins allemands et lui recommanda la prudence. Turner fit renforcer la veille. Le navire s'engagea dans le canal Saint-George le 7 au matin ; la présence de bancs de brume l'obligea à ralentir.

Pendant ce temps, à une quinzaine de milles de la côte irlandaise, un sous-marin allemand rechargeait ses batteries en surface. Il s'agissait de l'*U-20* qui, sous les ordres du L.V. Walter Schwieger, terminait une croisière fructueuse en torpillages et s'apprêtait à rentrer en Allemagne. Schwieger ne s'attarda pas en surface ; dès que la charge de ses accus fut suffisante, il plongea et poursuivit son observation au périscope. Il aperçut d'abord quelques navires sans intérêt, ou trop loin pour être attaqués ; soudain, un grand paquebot à quatre cheminées apparut dans le périscope ; il se rapprocha et lança une torpille. L'engin frappa le navire au niveau de la première cheminée, presque à l'aplomb de la passerelle, et provoqua une explosion, un geyser d'eau de mer et un nuage de fumée noire. Il était 14 h 08.

Dès qu'il fut frappé, le *Lusitania* commença à s'incliner sur tribord, tout en continuant à avancer lentement. Le commandant lança aussitôt un appel de détresse et dirigea son navire vers la terre, mais le paquebot ne répondit que lentement. La mise à l'eau des embarcations fut gênée par la gêne et par la précipitation de quelques passagers. Il n'y eut pas vraiment de panique, mais une grande confusion. Une vingtaine de minutes après l'impact de la torpille, le *Lusitania* piqua du nez et s'enfonça dans les flots. Il était 14 h 30.

Dès la réception du premier S.O.S., les stations terrestres du voisinage envoyèrent sur les lieux tous les moyens disponibles. Toutefois, compte tenu de la rapidité du naufrage et de la distance à parcourir, les secours arrivèrent trop tard. Ils ne recueillirent que 760 survivants ; 1 200 passagers et marins manquaient à l'appel<sup>1</sup>.



**Le naufrage du *Lusitania* (L'illustration)**

Le torpillage du *Lusitania* déclencha une longue polémique, dans laquelle il est difficile de discerner le vrai du faux, la transparence de la mauvaise foi. Pour tenter d'y voir clair, résumons-la en trois points :

- 1 – Le *Lusitania* était-il un « vrai » paquebot ou un navire de guerre déguisé ? Était-il armé ?
- 2 – Le *Lusitania* transportait-il des munitions ? Si oui, celles-ci furent-elles responsables de la catastrophe ?
- 3 – Y a-t-il eu une volonté délibérée de Winston Churchill d'envoyer le *Lusitania* dans une zone dangereuse ?

\*

Les Allemands ont tenté de justifier leur attaque du *Lusitania* en le qualifiant de « navire de guerre déguisé ». L'excuse n'était pas très adroite car le *U-20* avait lancé sa torpille sans avoir identifié le paquebot. Quant à l'expression « navire de guerre déguisé », elle était volontairement exagérée, mais elle possédait un fond de vérité.

Dès la construction du paquebot, en 1907, l'Amirauté britannique avait passé des accords avec les *Cunard Lines* pour que le navire soit utilisable par l'État en temps de guerre. Ces accords s'étaient matérialisés par une forte subvention accordée à la compagnie.

---

<sup>1</sup> Ces chiffres varient de quelques unités selon les sources.

Au mois de mai 1913, alors que la menace de guerre commençait à se faire sentir, l'état-major de la Marine avait fait faire des travaux discrets sur le paquebot. Celui-ci avait été mis en cale-sèche à Liverpool, ses flancs avaient été blindés et une cale à munitions avait été aménagée à l'avant. Durant l'été 1914, au moment de la déclaration de la guerre, le paquebot avait fait un nouveau passage aux chantiers, pour être équipé de douze canons de six pouces (152 mm) dissimulés derrière des sabords camouflés. Après quoi, le *Lusitania* avait été enregistré comme *croiseur auxiliaire armé*, mais il avait été autorisé à poursuivre son service commercial sur l'Atlantique Nord.

En juin 1915, le *Lusitania* était-il équipé de ses douze canons ? Si la réponse à cette question est oui, les Allemands étaient en droit de le considérer comme un navire de guerre déguisé. Ce point particulier a donc été longtemps au cœur de la polémique. Avec le recul du temps et après quelques explorations sous-marines, on pense aujourd'hui que ces canons pouvaient être stockés à bord, mais qu'ils n'étaient pas « à poste ». Les travaux d'août 1914 avaient consisté à installer les supports des canons, mais pas les pièces elles-mêmes. Même si cette affirmation ne s'appuie pas sur des preuves irréfutables, acceptons-la.

\*

À la question de savoir si le paquebot transportait des explosifs et des munitions de guerre, la réponse est claire cette fois, c'est oui. On s'en doutait depuis le jour de la catastrophe.

On s'en doutait depuis que les survivants avaient parlé d'une seconde explosion, survenue peu après la déflagration initiale de la torpille. Cela ne constituait pas une preuve, car cette seconde explosion pouvait avoir d'autres origines, les chaudières par exemple. Elle avait toutefois donné naissance à une suspicion, et celle-ci prit rapidement de l'ampleur. Elle fut rapidement confirmée par quelques employés du port de New York, qui avaient participé au chargement.

Le gouvernement britannique, avec une mauvaise foi obstinée, nia pendant plus d'un demi-siècle la présence d'explosifs à bord. Ce n'est que durant les années 1970, en effet, que le soupçon devint certitude. En 1982, une note officielle balayait les derniers doutes : elle mettait en garde les plongeurs contre le risque d'explosion de l'épave :

« Les gouvernements britanniques successifs ont toujours affirmé qu'il n'y avait pas de munitions à bord du *Lusitania* (et que les Allemands étaient donc dans l'erreur en prétendant le contraire pour se justifier d'avoir coulé le navire). En réalité, il y a une grande quantité de munitions dans l'épave, dont certaines sont hautement dangereuses. Le Trésor a décidé qu'il devait en informer la société de fouilles, pour la sécurité de tous. Des rumeurs circulaient déjà dans la presse contre les précédentes dénégations ; cette note doit être considérée comme la première reconnaissance des faits par le gouvernement de Sa Majesté. »<sup>1</sup>

Au terme d'une patiente enquête, on eut enfin une idée de ce que contenaient les cales du paquebot. Cette idée reste approximative car de nombreux documents ont disparu ou bien sont falsifiés et portent des indications erronées. Il en résulte un inventaire incertain, plus ou moins aménagé par les différents auteurs, où l'on trouve pêle-mêle : des obus de 75, des munitions pour armes de poing, des caisses de fusées, des chargeurs pour fusils ou armes automatiques, des obus shrapnels, de la pyroxyline, des explosifs de toutes sortes désignés par des noms trompeurs (4 000 boîtes de « fromage » de 20 kg chacune, destinées à un

---

<sup>1</sup> Cité par *The Guardian* du 1<sup>er</sup> mai 2014 (*Lusitania divers warned of danger from war munitions in 1982, papers reveal*).

établissement militaire de Liverpool ; des sacs de « fourrure » qui contenaient en fait un explosif puissant, du fulmi-coton ; des « boîtes de conserve » dont le contenu restera à jamais inconnu, etc.).

Le transport d'une telle cargaison à bord d'un navire chargé de passagers est une imprudence criminelle. Une question vient naturellement à l'esprit : ce chargement d'explosifs est-il à l'origine de la brutalité du naufrage et du nombre élevé de victimes ? En d'autres termes : la seconde explosion du *Lusitania* fut-elle celle de la soute à munitions ?

Les experts n'ont jamais apporté de réponse définitive à cette interrogation. La seconde explosion mentionnée par les survivants pouvait avoir plusieurs causes : le tir d'une seconde torpille, l'explosion des chaudières, un coup de grisou dans les soutes à charbon, l'explosion des munitions. L'hypothèse d'une seconde torpille a été d'emblée écartée : le *U-20* n'en a tiré qu'une, et il n'y avait pas d'autres sous-marins dans les parages. Le coup de grisou est également très peu probable. Entre l'explosion des chaudières et celle des munitions, il est difficile de trancher.

\*

Il reste un dernier point à examiner, et ce n'est pas le plus simple. Il relève de la « théorie du complot » et met en cause le Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill en personne. Certains lui ont reproché d'avoir volontairement mis le *Lusitania* en danger, dans l'espoir qu'une catastrophe entraînerait les États-Unis dans la guerre, aux côtés de la Grande-Bretagne.

Les adeptes du « complot » s'appuient sur plusieurs indices : quelques déclarations maladroites de Winston Churchill antérieures à l'événement, les instructions données au commandant du navire (route dangereuse, vitesse réduite, etc.), l'absence d'escorte, les mensonges du gouvernement sur la nature de la cargaison, l'utilisation permanente du secret pour éluder les questions gênantes.

Si le cumul de ces indices peut paraître troublant, il n'est pas suffisant pour jeter l'opprobre sur un homme. En outre, si Churchill avait été capable d'un tel acte, il l'aurait fait en vain : la catastrophe du *Lusitania* n'a pas entraîné l'entrée en guerre immédiate des États-Unis, celle-ci ne s'est produite que deux ans plus tard.

Churchill semble bien avoir été victime d'un de ses talents politiques : même quand il n'était pas à l'origine des événements, il avait l'art d'en exploiter les conséquences. C'est ce qu'il fit dans l'affaire du *Lusitania*, et c'est cela qui a conduit certains à des interprétations excessives. L'historien de marine Jean Randier avait déjà formulé une conclusion comparable :

« ... On ne peut, certes, être machiavélique au point de soupçonner les Alliés d'avoir jeté le *Lusitania* sans escorte dans la gueule du loup, créant ainsi un incident capable d'émouvoir les Américains. Mais l'exploitation de la réaction américaine ne fait aucun doute. Elle sut être entretenue habilement par l'Angleterre, qui espérait avoir l'Amérique pour alliée quand la guerre prendrait mauvaise tournure. »<sup>1</sup>

Guy LE MOING



---

<sup>1</sup> Jean RANDIER, *À la Une*, août 1979.

## Fortune de mer

# LE SEA VENTURE FAIT NAUFRAGE AUX BERMUDES... ET L'ARCHIPEL DEVIENT ANGLAIS (1609)

La Compagnie londonienne de Virginie (*Virginia Company of London*) avait fondé en 1607 l'établissement de Jamestown. Par deux fois, l'année suivante, elle y avait envoyé des approvisionnements et des effectifs supplémentaires. Malgré cela la colonie végétait, et les investisseurs londoniens déploraient son manque de rentabilité. Aux reproches des financiers, le capitaine John Smith fit, au nom des colons, une réponse énergique que les historiens anglais appellent *Smith's rude answer* (la réponse brutale de Smith) ; il leur disait, en substance : « au lieu de vous plaindre, envoyez-nous une aide massive en hommes et en matériel, sinon nous ne nous en sortirons pas. »

Le message était clair, et les investisseurs comprirent qu'il s'agissait d'un véritable appel au secours. Pour y répondre, ils firent construire un navire spécifique, qu'ils nommèrent *Sea Venture*. (« L'Aventure de Mer »). C'était le premier bâtiment anglais construit spécialement pour l'émigration, tous les navires utilisés jusqu'alors s'étant révélés inadaptés à cet usage. Le *Sea Venture* jaugeait 300 tonneaux. Ses vingt canons étaient placés sur le pont et non dans la batterie., ce qui libérait de la place pour les passagers. Il était commandé par le capitaine Christopher Newport, qui avait déjà assuré plusieurs liaisons avec la Virginie.

Le 12 juin 1609 [2 juin (J)], le *Sea Venture* appareilla de Plymouth, à la tête d'un véritable convoi composé de huit autres navires (dont deux pinasses naviguant en remorque). La flottille était dirigée par l'amiral Sir George Sommers. Elle transportait plusieurs centaines de passagers et des vivres. Au début du mois d'août, alors qu'ils atteignaient les côtes de l'Amérique, les navires furent dispersés par un ouragan. Le *Sea Venture* lutta pendant trois jours contre les éléments déchaînés. L'équipage dut couper le gréement et les voiles pour diminuer la prise au vent ; il jeta par-dessus bord les objets les plus pesants afin d'alléger le navire alourdi par les entrées d'eau. Les canons et une grande partie des vivres disparurent ainsi à la mer. Le *Sea Venture*, en effet, manquait d'étanchéité : il avait été construit trop hâtivement avec du bois trop jeune, qui avait « travaillé » et s'était disjoint. Les marins et les passagers pompaient désespérément sans parvenir à éliminer l'eau, qui montait dans la cale.

Le quatrième jour de la tempête, enfin, les hommes épuisés aperçurent une terre. Le capitaine Newport s'y précipita et, dans l'impossibilité de mouiller une ancre, parvint à échouer le bateau entre deux rochers, sans dommages supplémentaires. Les cent cinquante passagers et marins du *Sea Venture* passèrent neuf mois sur cette île déserte des Bermudes, que les Anglais appelaient *Devil's Islands* (« les Îles du Diable »). Ils organisèrent leur survie en pêchant, en chassant et en cueillant les fruits et autres végétaux. La nourriture ne manquait pas sur l'île. D'innombrables cochons sauvages y vivaient, provenant sans doute d'un précédent naufrage de navire espagnol. Malgré cela, l'état d'esprit des survivants demeurait tendu et proche de la mutinerie.

En utilisant les cèdres locaux et les pièces de gréement récupérées sur l'épave, ils construisirent deux bateaux, qu'ils nommèrent *Délivrance* et *Patience*. Sans attendre l'achèvement de ces deux embarcations, ils grèèrent la chaloupe du *Sea Venture* et envoyèrent quelques hommes prévenir les colons de Virginie. Cette chaloupe fit sans doute naufrage, car personne n'entendit plus jamais parler d'elle.



**Le naufrage du *Sea Venture***

La *Délivrance* et la *Patience* quittèrent les Bermudes le 10 mai 1610, avec le reste des marins et des passagers. Seuls deux mutins restèrent sur l'île ; leur présence suffisait à témoigner de la prise de possession de ce territoire par l'Angleterre. Les autres atteignirent Jamestown le 23 mai. Ils trouvèrent le camp dans un état de délabrement total, et les colons abattus et désespérés. Une grande partie des vivres qui leur étaient destinés se trouvait à bord du *Sea Venture* et avait été sacrifiée lors de la tempête. Affamés et sans espoir, ces hommes prirent la décision de partir et de traverser l'Atlantique sur la *Délivrance* et la *Patience*. Les deux navires descendirent donc la James River à destination du grand large.

Avant d'avoir atteint la mer, ils croisèrent trois navires anglais qui leur apportaient du renfort et des vivres. À leur bord se trouvait le nouveau gouverneur de la colonie, Lord de la Warr. Ceci redonna de l'espoir aux colons, qui regagnèrent Jamestown. La situation devint alors moins pénible, et les colons réussirent des plantations de tabac qui, à partir de 1614, permirent de rentabiliser leur entreprise.

Pendant ce temps, une petite colonie s'organisa dans les Bermudes. Comme les ressources y étaient abondantes, elle permit de ravitailler régulièrement Jamestown. Au fil des ans, les Bermudes devinrent un territoire du Commonwealth britannique.

Le naufrage du *Sea Venture* eut une autre conséquence inattendue. Il a été raconté par l'un des survivants, William Strachey. On affirme que son récit serait à l'origine de la pièce de Shakespeare *The Tempest* (« La Tempête »). L'épave du *Sea Venture* a été redécouverte en 1958. Guy LE MOING



## Navigation

# COMMENT LES MARINS DU MOYEN ÂGE S'ORIENTAIENT SUR LA MER

À bord des nefes du Moyen Âge, deux hommes se partageaient la responsabilité de la navigation, sous l'autorité du « maître » du navire. Il s'agissait du « pilote » et du « contremaître ». Le premier avait pour fonction de déterminer la route à suivre et de vérifier qu'on ne s'en écartait pas ; il s'appuyait, pour cela, sur des connaissances de géographie, voire d'astronomie, ainsi que sur une grande expérience personnelle. Le contremaître était chargé de la manœuvre des voiles et de la bonne marche du navire en général ; c'était un praticien de la mer, qui prenait en compte les caprices du vent pour atteindre les objectifs fixés par le pilote. Définir, maintenir et contrôler sa route n'étaient pas simples sur les navires du Moyen Âge.

### Problématiques de la navigation

Tant que le marin reste en vue des côtes, il dispose de points de repère terrestres qui l'empêchent de s'égarer. Les difficultés commencent lorsqu'il s'éloigne de la terre pour atteindre une destination lointaine. Il doit alors résoudre deux problèmes différents mais complémentaires : 1 – définir la direction à prendre ; 2 – vérifier périodiquement sa position, de manière à rectifier sa direction s'il s'en est écarté. Les seuls points de repère dont il dispose, lorsqu'il a perdu la terre de vue, sont éventuellement les astres, mais leur interprétation est complexe et ne lui permet pas de résoudre simplement son double problème de route à suivre et de localisation.

Pendant une grande partie du Moyen Âge, le marin a été confronté à cette situation inextricable. Puis la boussole est apparue au XIII<sup>e</sup> siècle, ainsi que son complément indissociable, la carte. Un grand pas était franchi dans le domaine de l'orientation, mais le problème de la localisation restait entier. Ce n'est qu'au début du XV<sup>e</sup> siècle qu'il a trouvé un début de solution.

Ainsi donc, on peut distinguer trois grands niveaux dans la maîtrise de la navigation :

- 1°) La « navigation à vue », pour les navires qui ne s'éloignent pas de la terre.
- 2°) La « navigation à l'estime », lorsque le pilote cherche à déduire sa position instantanée d'une *estimation* du chemin déjà parcouru.
- 3°) La « navigation astronomique », qui permet au pilote de déterminer sa position (ou, au minimum, sa latitude) à partir de l'observation de certains astres.

Tous les peuples maritimes du Moyen Âge sont passés par ces trois stades, mais leur évolution n'a pas été simultanée. Certains, comme les Vikings ou les Arabes, font figure de précurseurs. D'autres ont eu une progression plus tardive. Avant d'entrer dans le détail de cet historique, arrêtons-nous un instant sur les techniques utilisées durant l'Antiquité.

### L'héritage antique

Les marins de l'Antiquité ne disposaient ni de cartes, ni d'instruments de navigation. Cette double lacune ne les pénalisait pas trop en Méditerranée, car la navigation côtière y était la plus fréquente. Lorsque le marin perdait les côtes de vue, ce n'était jamais pour très

longtemps (quelques jours au maximum), ce qui ne lui laissait pas le temps de trop s'écartier de sa destination. Dès qu'il revoyait la terre, il se repérait à nouveau et rectifiait une éventuelle erreur par une navigation côtière un peu plus longue que prévue. On disait proverbialement, à cette époque, que le bon pilote était celui « qui connaissait la description des côtes, le mouvement des astres et la science des vents ». Les côtes, les astres et les vents étaient, en effet, ses seuls points de repère.

La connaissance des côtes lui était indispensable pour en éviter les dangers et pour se repérer soit au cours d'une navigation côtière, soit lorsqu'il retrouvait la terre après une traversée hauturière. Outre son expérience personnelle, il disposait de deux aides : d'abord des descriptions écrites qui portaient le nom de *Périples*, et qui préfiguraient les *Instructions nautiques* modernes<sup>1</sup> ; ensuite une sonde qui lui permettait de surveiller les fonds.



**Matelot sondant au moyen d'une perche  
(Rouleau de Guthiac, British Library)**

Les astres étaient les seuls points de repère dont le marin disposait en pleine mer. Il connaissait le mouvement du soleil et de certaines constellations, mais l'usage qu'il en faisait était assez approximatif. Ulysse, par exemple, en quittant l'île de Calypso pour rejoindre la Phéacie<sup>2</sup> devait « naviguer sur les routes du large, en gardant toujours l'Ourse à gauche de la main » (Odyssée, V). Si les astronomes grecs savaient calculer les latitudes, il n'en était pas de même des marins ; ceux-ci, en effet, ne disposaient d'aucun instrument de visée leur permettant de prendre des hauteurs d'astres<sup>3</sup>. Quand bien même ils en auraient eus, les informations obtenues auraient été bien inutiles en l'absence de cartes marines.

<sup>1</sup> Le premier livre d'instructions nautiques qui nous soit parvenu date du IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Il s'agit du *Périple de Scylax*, Les instructions qu'il contient commencent au détroit de Gibraltar et suivent la côte nord de la Méditerranée jusqu'à la mer Noire. Le *Périple de la mer Érythrée* (I<sup>er</sup> siècle après J.-C.) est un autre guide à l'usage des marins naviguant dans l'océan Indien et le golfe persique.

<sup>2</sup> L'île de Calypso et celle des Phéaciens étant des îles mythiques, la route à suivre pour aller de l'une à l'autre est bien difficile à vérifier !

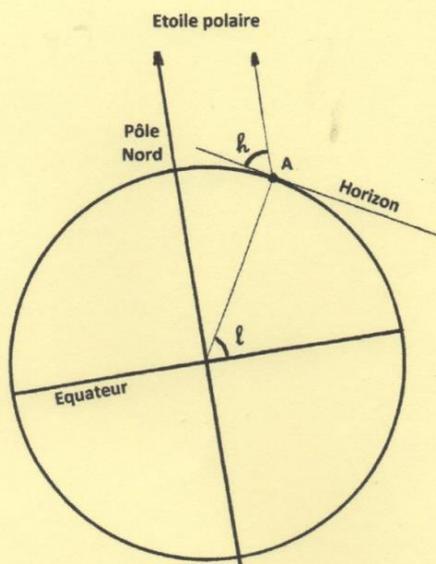
<sup>3</sup> L'astrolabe existait depuis le II<sup>e</sup> siècle av. J.-C., mais il n'était pas destiné aux marins.

## LE B.A.BA DE LA NAVIGATION ASTRONOMIQUE

« Faire le point », c'est déterminer la latitude et la longitude du lieu où l'on se trouve. La détermination de la longitude est complexe et nécessite des moyens de chronométrie inconnus au Moyen Âge. Nous ne parlerons donc ici que de la mesure de la latitude.

### Détermination de la latitude au moyen de la polaire

Admettons que l'étoile polaire soit située dans l'axe du pôle Nord<sup>1</sup>. Un observateur A, placé sur la sphère terrestre, voit l'étoile polaire sous l'angle  $h$ . Des considérations géométriques simples montrent que  $h$  est égal à l'angle  $l$  qui est la « latitude » de A par rapport à l'équateur. Conséquence : si un navigateur sait mesurer la hauteur de la polaire au-dessus de l'horizon, il peut en déduire simplement sa propre latitude.



La méthode, toutefois, ne s'applique pas dans l'hémisphère sud où la polaire est invisible et qui ne comporte aucune étoile aussi remarquable. Elle ne s'applique pas

<sup>1</sup> Ceci n'est pas tout à fait exact, car l'axe de rotation de la terre n'est pas absolument fixe dans l'espace. Ignorons-le ici.

non plus dans les très hautes latitudes nord, en raison du jour perpétuel qui empêche l'observation. Elle nécessite aussi que l'horizon soit visible, ce qui n'est pas toujours le cas la nuit.

Pour toutes ces raisons, on a cherché à obtenir le même résultat avec le soleil.

### Détermination de la latitude au moyen du soleil

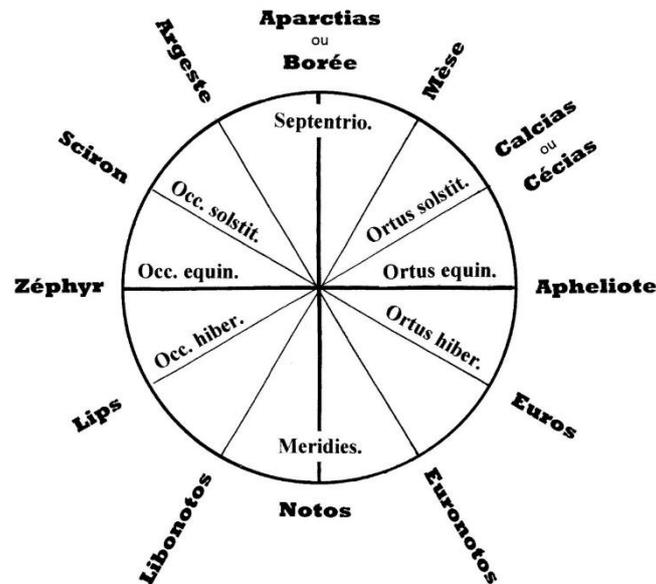
Le principe est sensiblement le même. Lorsqu'on suit une trajectoire nord-sud, la « hauteur » du soleil à midi varie selon qu'on se rapproche ou qu'on s'éloigne de l'équateur ; plus on va vers le nord, plus le soleil est bas sur l'horizon ; plus on va vers le sud, plus il se rapproche du zénith. Mesurer la hauteur du soleil à midi (« méridienne ») permet donc de connaître sa latitude. Le phénomène, toutefois, n'est pas facile à interpréter car il varie tout au long de l'année (« déclinaison ») et est inexploitable sans tables de corrections.

### Navigation à latitude constante

Faute d'instruments de visée précis, l'observation des astres n'a pas permis, au début, de « mesurer » la latitude ; une telle mesure, d'ailleurs, aurait été bien inutile en l'absence de cartes. Elle a servi, par contre, à imaginer une nouvelle méthode de navigation : la navigation à latitude constante.

Ce procédé consistait, pour le navigateur, à rejoindre d'abord le parallèle passant par son port de destination, et à se diriger ensuite, soit vers l'est, soit vers l'ouest, en conservant la même latitude jusqu'à son arrivée. Il lui suffisait, pour ne pas s'écarter de sa route, d'observer simplement la hauteur d'un astre, qui devait rester constante durant toute la traversée.

Le troisième pilier de l'art de naviguer des Anciens était la connaissance des vents. Le régime des vents méditerranéens est remarquablement stable en été. Il souffle, par exemple, de mai à octobre, un vent de nord dominant sur la mer Égée (le vent « étésien »). La connaissance de ces vents dominants donnait aux marins des références de direction qui leur permettaient de s'orienter. Les « roses des vents » de l'époque, comme leur nom l'indique, donnaient la direction des vents dominants.



**Principe des roses des vents grecques  
(d'après la reconstitution de l'érudit grec Adamantios Korais, vers 1796)**

Les vents dominants portent des noms de divinités mythologiques (Borée, Zéphyr, etc.). Les points cardinaux sont indiqués ; le lever et le coucher du soleil étant des repères importants, leurs variations saisonnières autour de l'axe est-ouest sont précisées.

## La navigation avant la boussole et les cartes marines

Sans boussole et sans cartes, certains marins du Moyen Âge n'hésitaient pas à s'éloigner des côtes et à entreprendre des navigations au long cours. C'était le cas, par exemple, des Vikings. Dès la fin du premier millénaire, ils savaient aller de Scandinavie en Islande et au Groenland ; vers l'an 1000, cinq cents ans avant Christophe Colomb, ils avaient découvert le continent américain. Ils naviguaient principalement « à l'instinct », en sentant le vent, en sondant les fonds, en observant la couleur de la mer, la forme des nuages, le vol des oiseaux, le comportement des mammifères marins. L'étoile polaire ne leur était pas d'un grand secours car, dans le Grand Nord, la luminosité est permanente une grande partie de l'année. L'observation du soleil leur fournissait une référence d'orientation et, quand l'astre était caché derrière les nuages, les Vikings utilisaient peut-être la mystérieuse « pierre du soleil » pour en connaître la direction (voir encadré). On leur prête également l'invention d'un instrument ingénieux pour faciliter la navigation à latitude constante : la « planche solaire ». Il s'agissait d'une planche horizontale, munie d'une tige en son centre (à la manière d'un cadran solaire) et sur laquelle étaient tracés des cercles concentriques représentant diverses latitudes. Tous les jours à midi, l'ombre de la tige devait affleurer le cercle correspondant à la

latitude choisie ; si l'ombre tombait d'un côté ou de l'autre de ce cercle, il fallait rectifier la route. La seule difficulté de la méthode était de maintenir l'instrument à l'horizontale ; on y parvenait en le plaçant à la surface d'une bassine d'eau. La longueur de la tige était réglable pour prendre en compte les variations saisonnières de la hauteur du soleil.

## LA PIERRE DU SOLEIL

Plusieurs textes islandais du Moyen Âge mentionnent l'existence d'une mystérieuse pierre qui était censée indiquer la direction du soleil lorsque des nuages obscurcissaient le ciel.

La théorie selon laquelle les Vikings auraient pu utiliser ce cristal pour s'orienter sur la mer est communément admise, malgré l'absence de preuves formelles et l'hypothèse vraisemblable d'un objet symbolique, voire religieux. La découverte récente d'une « pierre du soleil » dans une épave du XVI<sup>e</sup> siècle, près de l'île d'Aurigny, accrédite cependant la théorie de l'instrument nautique. Il s'agirait, selon certains chercheurs, d'un cristal de calcite qui révélerait la lumière polarisée du soleil et déterminerait sa position dans le ciel par temps nuageux.



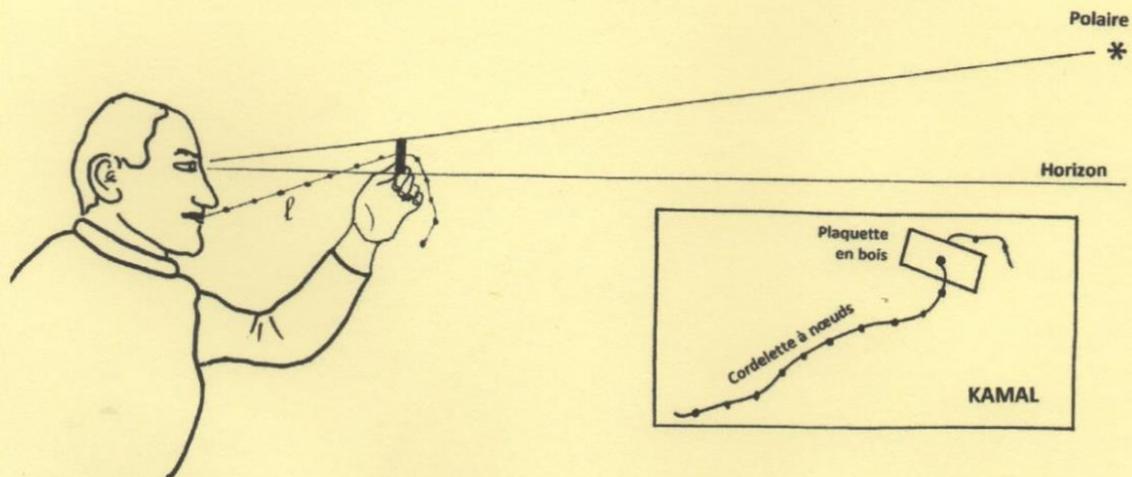
La pierre du soleil

À l'époque où les Scandinaves traversaient régulièrement l'Atlantique Nord pour atteindre l'Islande et le Groenland, les navigateurs arabes parcouraient l'océan Indien pour commercer avec les Indes. Eux aussi perdaient les côtes de vue. Au début, ils utilisaient le vent comme seul repère. Ils avaient la chance, en effet, d'évoluer sur un océan où les vents sont stables et soumis au régime de la « mousson » : durant l'été, ils soufflent du sud-ouest et poussent les navires vers le sous-continent indien, durant l'hiver ils s'inversent et soufflent du nord-est en direction de l'Afrique. Cette stabilité simplifiait la navigation ; on lit par exemple, dans le *Périples de la mer Érythrée*, que pour aller du golfe d'Oman au sud de l'Inde, il suffisait « d'aller avec le vent à la hanche pour la plus grande partie du parcours [...] et de continuer ainsi le reste du voyage, à ce même cap, au large de la côte et en haute mer ». C'était tout ! « Aller avec le vent à la hanche » signifiait : naviguer à l'allure du « largue ». L'auteur du *Périples* était rarement bavard lorsqu'il donnait des instructions pour la navigation ; il n'était pas marin lui-même, mais le pilote comprenait à mi-mots... et les navires arrivaient à bon port.

Les navigateurs de l'océan Indien, comme ceux de la Méditerranée ou de l'Atlantique Nord, ne manquaient pas d'observer le ciel et d'y chercher des repères plus précis que la simple direction des vents dominants. Ils mirent au point, au cours du x<sup>e</sup> siècle, un instrument judicieux permettant de mesurer la hauteur de certains astres, en particulier de la polaire. Il s'agissait du *kamal*, dont le principe, comme celui de la « planche solaire » était assez élémentaire, mais annonçait de grandes perspectives dans les observations astronomiques. Sa principale application, pour l'heure, était une aide à la navigation à latitude constante.

## LE PRINCIPE DU KAMAL

Le *kamal* est un instrument simple mais ingénieux, permettant de mesurer la hauteur de certains astres. Il est constitué d'une petite plaquette de bois rectangulaire, au centre de laquelle coulisse une cordelette à nœuds. L'opérateur garde entre ses dents une extrémité de la cordelette ; il tient la plaquette d'une main, de manière à ce que sa partie inférieure coïncide avec l'horizon ; il tend alors plus ou moins le bras de manière à ce que la partie supérieure de la plaquette coïncide avec l'astre dont il veut mesurer la hauteur.



Lorsque le réglage est obtenu, il compte le nombre de nœuds entre la plaquette et sa bouche. Ce nombre de nœuds (longueur  $l$ ) est proportionnel à la hauteur de l'astre sur l'horizon.

## La boussole, enfin !

Depuis le début de notre ère, les Chinois connaissaient les propriétés de l'aiguille aimantée, auxquelles ils attribuaient des vertus magiques. On ignore à quelle époque ils eurent l'idée d'appliquer ces propriétés à la navigation. On admet généralement que les marins chinois firent connaître cet instrument aux marins arabes de l'océan Indien, et que ces derniers en firent profiter l'Occident au cours du XII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>.

Il s'agissait, à l'origine, de minces aiguilles d'acier, magnétisées par contact avec la « pierre d'aimant », et pivotant librement autour d'un axe central. Pour limiter les forces susceptibles de s'opposer à ce pivotement, on suspendait l'aiguille par un fil de soie très fin, ou on la plaçait sur un flotteur léger (fêtu de paille) à la surface d'un récipient d'eau... et, miraculeusement, l'aiguille prenait la direction nord-sud ! On était encore loin du « compas magnétique », mais l'idée était trouvée ; l'évolution se fit en trois temps :

1 - Au début, l'aiguille aimantée ne fut qu'une aide à la navigation ; le pilote s'appuyait sur les méthodes traditionnelles pour se diriger, en particulier la référence aux vents dominants.

<sup>1</sup> Cette thèse est aujourd'hui contestée par certains historiens qui pensent que les Arabes connaissaient eux-mêmes la pierre d'aimant, et qu'ils n'avaient pas eu besoin des Chinois pour en imaginer les applications pratiques.

Lorsque le vent tournait et que le ciel nuageux ne permettait pas d'observer les astres, il sortait l'aiguille aimantée, la remagnétisait au besoin à l'aide de la pierre d'aimant, et retrouvait son cap.

2 - Au cours du XIII<sup>e</sup> siècle, les pilotes installèrent l'aiguille aimantée à poste fixe. Elle tournait sur un pivot, et était placée dans une petite boîte, pour la protéger. Cette petite boîte, *bossola* en italien, allait lui donner son nom.



**Boussole persane – Sur le couvercle, noms des villes de Perse  
(BNF, Département Monnaies, médailles et antiques)**

3 - Un troisième stade de l'évolution apparut dans les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle. L'aiguille fut alors fixée à une roue partagée en huit, seize, puis bientôt trente-deux divisions. Le « compas » était né : ce n'était plus l'aiguille seule qui tournait, mais la rose graduée tout entière, ce qui permettait au marin de suivre directement la route désirée. On attribue généralement l'invention du compas à un Italien d'Amalfi nommé Flavio Gioia, vers 1302, mais d'autres avant lui en avaient certainement eu l'idée.

L'utilisation de la boussole ou du compas eut des retombées économiques importantes. Elle permit aux navigateurs d'aller plus loin, de conquérir de nouveaux marchés, d'explorer des contrées inconnues ; sans elle, la découverte de Christophe Colomb n'aurait pas été possible. Même sur des trajets plus courts, elle fit gagner du temps : la navigation à latitude constante rallongeait beaucoup les voyages, la boussole autorisait désormais des traversées en ligne droite. En Méditerranée, par ailleurs, la boussole entraîna l'allongement de la durée annuelle de navigation ; alors que le régime instable des vents d'hiver empêchait de conserver son cap durant la mauvaise saison, et donc de prendre la mer, la boussole permettait de s'orienter sans tenir compte des vents dominants.



Navigation dans l'océan Indien à l'aide d'une boussole  
(Manuscrit du *Livre des Merveilles*, vers 1410, BNF)

### **Les premières cartes marines**

L'utilisation d'une boussole quand on ne dispose d'aucune carte ne peut apporter qu'une aide limitée. Rien d'étonnant, donc, à ce que la cartographie maritime prenne naissance en

même temps que l'aiguille aimantée. Les plus anciennes cartes marines que l'on possède datent du XIII<sup>e</sup> siècle ; elles sont généralement de facture vénitienne ou génoise. Bien entendu, il existait des cartes avant cette époque, mais elles n'étaient pas adaptées aux besoins des navigateurs. Une carte marine doit être exacte, faute de quoi elle serait plus dangereuse qu'utile ; les distances et les directions entre ports doivent être précises ; les dangers doivent être indiqués sans ambiguïtés.

Répondant à ces exigences, les « portulans »<sup>1</sup> sont apparus au cours du XIII<sup>e</sup> siècle. Les croisés en possédaient un en 1270, lors de la huitième croisade. Un autre, demeuré célèbre, était la *Carte pisane*, dessinée quelques années plus tard. Ces cartes étaient destinées à la navigation de port à port ; elles ne décrivaient que la côte ; elles étaient souvent accompagnées d'instructions écrites, héritières des *peripli* antiques. Le *Compasso de Navigare* est le plus ancien recueil médiéval connu d'instructions nautiques ; il date des environs de 1230 et décrit les différents ports de la Méditerranée.



**Carte-portulan : carte marine de l'océan Atlantique Est, de la mer Méditerranée et d'une partie de la mer Noire, connue sous le nom de *Carte pisane*, BNF**

Ces nouvelles cartes présentaient, par rapport aux cartes anciennes, des innovations qui confirmaient leur vocation nautique. Le nord y était représenté en haut ; il s'agissait souvent du nord magnétique (celui donné par la boussole) et non du nord géographique (celui de l'étoile polaire), ce qui donnait parfois une représentation légèrement décalée. Les portulans comportaient généralement une indication d'échelle. Ils ne possédaient pas de quadrillage en

---

<sup>1</sup> Le mot « portulan » vient de l'italien *portolano*, pilote. À l'époque, il désignait les manuels d'instructions nautiques dont se servaient les navigateurs pour éviter les dangers ; puis on donna le nom de portulan à la carte qui accompagnait le manuel.

latitude et longitude, mais un intrigant réseau de droites obliques, le « marteloire », qui servait de guide pour la détermination des routes.

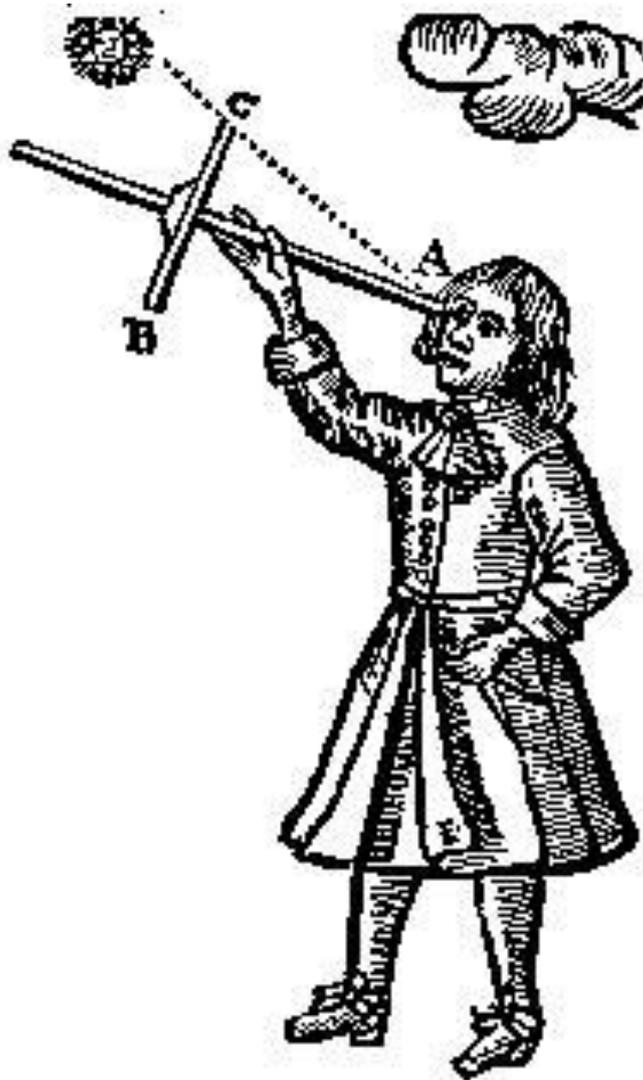
Deux régions d'Aragon devinrent célèbres pour leur production de cartes marines à la fin du Moyen Âge : la Catalogne et les Baléares. Les cartes de Barcelone ou de Majorque comportaient de nombreux détails topographiques (montagnes, fleuves, lacs, etc.), mais aussi des renseignements économiques sur les régions représentées. Fleuron de l'école cartographique majorquine, l'*Atlas catalan* se composait de six grandes planches couvrant l'ensemble du monde connu. Il est attribué au cartographe Cresques Abraham, et fut composé à la fin du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle. Au <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, l'invention de l'imprimerie transforma les techniques de réalisation des cartes, et surtout généralisa leur diffusion.

### **Les améliorations de la navigation astronomique au <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle**

Depuis longtemps – on l'a vu – les marins savaient observer les astres pour les besoins de leur navigation. Cependant, faute d'instruments de visée précis et d'éventuelles tables de corrections, ils se limitaient à des méthodes comparatives, et ne pratiquaient pas de mesures quantitatives. Pour naviguer à latitude constante, par exemple, il leur suffisait d'observer la hauteur du soleil à midi, plusieurs jours d'affilée, et de vérifier qu'elle restait stable ; point n'était besoin de mesurer la hauteur de l'astre, ni de prendre en compte sa déclinaison (celle-ci ne variant guère en quelques jours). Il ne s'agissait donc pas d'une « mesure » mais d'une simple observation.

Les choses changèrent au cours du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, et la navigation astronomique devint quantitative. Cette évolution était due à deux causes principales : le perfectionnement des instruments de visées astrales et la mise au point de méthodes de calcul.

Parmi les instruments qui se généralisèrent au cours du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, il faut mentionner le « bâton de Jacob » ou « arbalestrille » ou encore « arbalète ». Son principe était dérivé du *kamal* arabe, mais sa précision était meilleure. Il était constitué d'un long bâton gradué (la « flèche ») le long duquel coulissait une autre pièce de bois perpendiculaire (le « marteau »). On pouvait l'utiliser de deux manières : soit pour mesurer la hauteur d'un astre sur l'horizon (dans ce cas, on faisait coïncider le bas du marteau avec l'horizon et le haut avec l'astre), soit pour mesurer la distance angulaire entre deux astres (on faisait alors coïncider les deux extrémités du marteau avec chacun des deux astres). Les valeurs d'angle ainsi mesurées apparaissaient par lecture directe sur les graduations de la flèche. Le bâton de Jacob était donc un appareil simple, facile à construire, relativement bon marché et suffisamment précis pour les besoins de la navigation. Il en existait plusieurs types ; certains disposaient d'un jeu de marteaux interchangeable de différentes longueurs, pour augmenter la gamme des mesures possibles. Il fut vite adopté par les marins, qui continuèrent à l'utiliser bien après le Moyen Âge.



Bâton de Jacob  
(Illustration de *La Navigation pratique*, John Sellers, 1672)

L'un des instruments les plus prestigieux était l'astrolabe, qui datait de l'Antiquité. On attribue son invention à Hipparque, un grand astronome du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. Introduit dans le monde islamique au VIII<sup>e</sup> siècle grâce aux traductions des textes grecs, l'astrolabe atteignit l'Europe vers 970, mais son usage ne se généralisa qu'à partir du XIII<sup>e</sup> siècle dans les universités médiévales, où il servait à l'enseignement de l'astronomie. On était loin encore d'une utilisation quotidienne par les marins. La popularité de l'astrolabe fit un pas à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, grâce à l'écrivain anglais Geoffrey Chaucer qui lui consacra un ouvrage en 1391. Les Portugais l'adaptèrent à leurs besoins de navigation hauturière ; il en résulta des instruments simplifiés, l'astrolabe nautique et le quadrant, qui ne conservaient qu'une seule fonction de l'astrolabe originel : la mesure des hauteurs d'astres. La première utilisation maritime connue est rapportée par Diego de Azambuja lors d'une expédition sur les côtes d'Afrique en 1481. À partir de cette époque, l'astrolabe nautique fut le principal instrument de navigation, et le resta plusieurs siècles, avant d'être détrôné par l'arrivée de l'octant, puis du sextant.



L'observation du ciel : à gauche, visée d'un astre au moyen d'un « bâton de Jacob » ; au centre, observateur porteur d'un « bâton de Jacob », consultant ses tables ; à droite, homme tenant un astrolabe à la main (Manuscrit du XVI<sup>e</sup> siècle, BNF).

C'est au Portugal, également, que furent étudiées et finalisées les méthodes de calcul du point astronomique, grâce à Henri le Navigateur (de 1416 à 1460) puis au roi Jean II durant les années 1480. L'exploration de la côte africaine ayant conduit les marins dans l'hémisphère sud, où l'étoile polaire est invisible, il fallait trouver un procédé basé sur l'observation du soleil. La méthode, toutefois, devait rester simple, malgré le problème de la déclinaison solaire. Le roi Jean II constitua un groupe de travail, la *junta de matematicos do Rei*, composé de trois membres permanents et de membres associés (comme le savant Martin Behaim) ; ce groupe était chargé d'établir une méthode de calcul basée sur l'utilisation de tables. Ainsi naquirent les premières *Éphémérides nautiques*, que Martin Behaim alla expérimenter en mer, lors des expéditions de Diego Cam en 1484 et 1486. Un grand pas était franchi dans les techniques de navigation ; l'ère des voyages transocéaniques allait pouvoir commencer. Guy LE MOING



## ANNIVERSAIRES

### ● Il y a 10 ans – 5 août 2009 : Naufrage du ferry tongien *Princess Ashika*

Construit au Japon en 1972, le ferry *Princess Ashika* venait d'être affecté, en juillet 2009, à la desserte des îles Tonga. Il a sombré brusquement, moins d'un mois plus tard, victime, semble-t-il, d'une vague démesurée. Bilan : 74 victimes.

### ● Il y a 40 ans – 14 août 1979 : Terrible tempête sur la course du Fastnet

Tous les deux ans, la *Fastnet Race* se dispute entre Cowes et Plymouth. Elle doit son nom au phare de Fastnet Rock, que les participants doivent doubler, au sud-ouest de l'Angleterre. En 1979, trois cent six bateaux étaient partis le 11 août de Cowes et, trois jours plus tard, une tempête de force 10 (localement 11) s'abattit sur eux. Quarante-vingt-six d'entre eux seulement finirent la course ; soixante-quinze avaient chaviré et cinq avaient coulé. Quinze concurrents avaient trouvé la mort.

### ● Il y a 50 ans – 24 juillet 1969 : Naufrage du pétrolier norvégien *Silja*

Le pétrolier norvégien *Silja*, de 107 000 tonnes, construit à Oslo en 1968, avait quitté Gênes le 24 juillet 1969 à destination du golfe Persique. Il a été abordé au sud de la presqu'île de

Giens par le cargo *Ville de Majunga* de la Havraise Péninsulaire. Le pétrolier naviguait à vide, mais non dégazé : il a explosé et coulé immédiatement, entraînant une vingtaine d'hommes avec lui. Six blessés et quelques survivants ont été recueillis par le *Majunga* et divers navires de passage.

### ● Il y a 60 ans – 25 juillet 1959 : Première traversée de la Manche par un aéroglisseur

Conçu par l'ingénieur britannique Christopher Cockerell et construit par un chantier de l'île de Wight, l'aéroglisseur SR.N1 glisse sur un coussin d'air et avance grâce à une hélice aérienne de propulsion. Son premier vol d'essai a eu lieu en juin 1959. Le 25 juillet suivant, pour le 50<sup>ème</sup> anniversaire de la traversée de la Manche par Blériot, il a effectué la liaison Calais-Douvres en un peu plus de deux heures. Trois personnes se trouvaient à bord : Peter Lamb (pilote), John Chaplin (navigateur) et Christopher Cockerell (concepteur de l'engin).



L'aéroglisseur SR.N1

### ● Il y a 90 ans – 9 juillet 1929 : Naufrage du sous-marin britannique *H-47*

Le sous-marin britannique *H-47* a été abordé et coulé par son compatriote *L-12* dans la mer d'Irlande. L'accident s'est produit à 12 nautiques au nord de St-David Head par un fond d'une centaine de mètres, au moment où diverses unités, après avoir pris part à des manœuvres au large, ralliaient Portsmouth. Le bilan est de 21 morts sur le *H-47* et de 2 sur le *L-12*. Trois hommes du *H-47* ont été sauvés, dont le commandant.

« L'enquête a démontré que l'abordage avec le L-12 eut lieu en surface. Le H-47 coula à pic, entraînant avec lui le L-12 jusqu'à une profondeur de 12 à 13 mètres. Ce dernier parvint toutefois à se dégager et revint en surface. Les trois survivants du H-47 se trouvaient dans le kiosque et se firent projeter à la mer. L'eau pénétra dans le sous-marin, qui coula avant qu'on eut le temps de fermer les portes. » (Le Moniteur de la Flotte, 18 juillet 1929)

### ● Il y a 100 ans – 13 août 1919 : Explosion du croiseur italien *Basilicata*

Le croiseur italien *Basilicata* a coulé à l'entrée du canal de Suez, à Port Saïd, suite à l'explosion d'une de ses chaudières. Le canal a été bloqué pendant quelques jours, mais des mesures rapides ont été prises pour dégager le chenal et rétablir la navigation. Sur un effectif de 250 hommes, 30 ont péri dans l'accident.

### ● Il y a 110 ans – Fin juillet 1909 : Disparition en mer du paquebot *Waratah*

Le *Waratah* était un paquebot mixte britannique de la *Blue Anchor Line*, spécialement conçu pour la ligne Angleterre-Australie. Après un voyage inaugural sans histoire, il disparut corps et biens au cours de sa seconde traversée, à la fin du mois de juillet 1909, au large de l'Afrique du Sud. Son naufrage, qui demeure un des grands mystères de la mer, a fait deux cent onze disparus.



Le SS *Waratah*

« Le *Waratah* est un beau navire de 142 mètres de long et de 16 800 tonnes de déplacement. Il a été construit dans un chantier de la Clyde et achevé en octobre 1908. C'est donc un navire récent, équipé de tout le confort moderne, mais ne possédant pas la radio. Après avoir reçu toutes les certifications nécessaires, il a quitté l'Angleterre le 5 novembre 1908 pour son voyage inaugural en Australie. De retour à Londres, il passe en cale sèche et est inspecté par le Lloyd's qui ne remarque rien d'anormal.

Il entreprend sa seconde rotation en avril 1909 ; le voyage aller se déroule sans histoire. Le *Waratah* quitte l'Australie le 7 juillet pour revenir en Angleterre, via Durban et Cape Town. Il arrive à Durban le 25 juillet, fait le plein de charbon, complète sa cargaison et reprend la mer le 26 pour Cape Town, où il est attendu le 29.

Le *Waratah* n'arrive pas à Cape Town le 29, ni le lendemain, ni les jours suivants. Au début, personne ne s'inquiète : il s'est produit une très forte tempête le 28 et le paquebot a dû être retardé ; sa taille lui permet d'affronter des conditions météorologiques bien plus sévères sans

être en danger. Plus les jours passent, néanmoins, plus l'inquiétude grandit. Le monde des assurances est l'un des premiers à laisser entrevoir sa crainte. Les autorités maritimes locales dépêchent un remorqueur à la recherche du paquebot ; elles sont bientôt imitées par l'Amirauté britannique qui envoie deux navires patrouiller sur sa route présumée, le HMS Pandora et le HMS Forte. Un troisième bâtiment de guerre se joint bientôt à eux, le croiseur Hermes.

Les recherches en mer ne donnent rien ; les enquêtes dans les ports non plus. Le dernier navire qui ait vu le Waratah est le Clan MacIntyre, dans la matinée du 27 juillet ; ce cargo a appareillé de Durban la veille, un peu avant le Waratah. Le paquebot l'ayant rattrapé au lever du jour, le 27, les deux navires échangent quelques signaux de courtoisie : tout va bien à bord du Waratah. Bien qu'ils suivent des routes sensiblement identiques (le Clan MacIntyre se rend à East-London), les deux navires se perdent de vue en raison de leur différence de vitesse. Le soir du 27, un autre navire croit apercevoir le Waratah. Il s'agit du Guelph de l'Union Castle, dont l'officier de quart ne parvient pas à identifier le paquebot avec certitude. Il semble donc bien que le Clan MacIntyre soit le dernier bâtiment à avoir eu un contact sûr avec le Waratah, le 27 juillet à 7 h du matin. Le lendemain, le Clan MacIntyre traverse une tempête très violente : selon son capitaine, « la pire des tempêtes qu'il eût essuyé sur cette côte en treize ans de métier ».

Lorsque le monde est sans nouvelles d'un navire, les rumeurs les plus folles ne tardent pas à circuler. La disparition du Waratah n'échappe pas à cette règle et, dans les semaines qui suivent, la presse raconte des histoires invraisemblables : rencontres imaginaires, visions d'extralucides, fausses découvertes de cadavres à la surface des flots, descriptions hallucinatoires d'incendies en mer, racontars concernant la surcharge du navire à son départ de Durban, histoires de pirates, de séismes, etc.

En réalité, aucune piste sérieuse ne s'offre aux sauveteurs. Le 23 août, l'Amirauté britannique fait savoir qu'elle abandonne les recherches. Par acquit de conscience, la Blue Anchor Line affrète, début septembre, un navire spécialement chargé de sillonner l'océan ; ce bâtiment (le Sabine) croise pendant trois mois sans trouver le moindre indice.

Une longue enquête commence alors, dans le but de déterminer les causes et les responsabilités de la catastrophe. Tous les témoignages sont analysés, quelles que soient leur origine et leur crédibilité apparente. Les enquêteurs s'intéressent particulièrement aux conditions dans lesquelles s'est effectué le voyage inaugural et à la stabilité du paquebot par mer forte.

La Cour se réunit le 16 décembre 1910, un an et demi après l'accident. Elle semble avoir acquis la conviction que la stabilité du paquebot était mauvaise et que ce défaut avait été observé dès le premier voyage. Cependant, aucun document, aucun rapport du capitaine, aucune correspondance avec les chantiers ne figure au dossier concernant cette instabilité. Quelqu'un a-t-il fait disparaître volontairement ces preuves ? Le Président exprime les interrogations du tribunal à ce sujet : « La Cour se déclare absolument incapable de comprendre le mutisme observé sur une question d'un intérêt aussi vital que celle de la stabilité et de la tenue en mer du Waratah » Les conclusions de la Cour, rendues le 23 février 1911, n'apportent pas la clé de l'énigme : « Le bateau a sombré dans une tempête de violence exceptionnelle, la première qu'il rencontrait, et a chaviré sans laisser de traces. »<sup>1</sup>



---

<sup>1</sup> Guy LE MOING : *Et l'Océan fut leur tombe*. Marines Editions, Rennes, 2005. Page 269.

## Une épave à Rhodes...

# NOSTALGIE

Je dédie cet article à Jean-Louis Q., qui comprendra

Les images ci-dessous représentent l'épave d'un vieux cargo grec, coulé il y a quarante ans sur les côtes de l'île de Rhodes, le *Giannoula K*. Les clubs de plongée locaux ne tarissent pas d'éloges sur son accessibilité, sa conservation, sa beauté. Je cite :

*« Avec ses grandes cales ouvertes, sa superbe salle des machines, dans laquelle même les ampoules électriques sont encore intactes, cette épave est facilement aux plongeurs de tous niveaux... »*

*« Avec une telle visibilité, c'est un véritable joyau pour les débutants amateurs de photographies sous-marines... »*

*« C'est un cargo de 110 mètres, avec un mât si long qu'il rejoint la surface... A vous couper le souffle !... »*



L'épave du *Giannoula K*



© Andrea Tassi

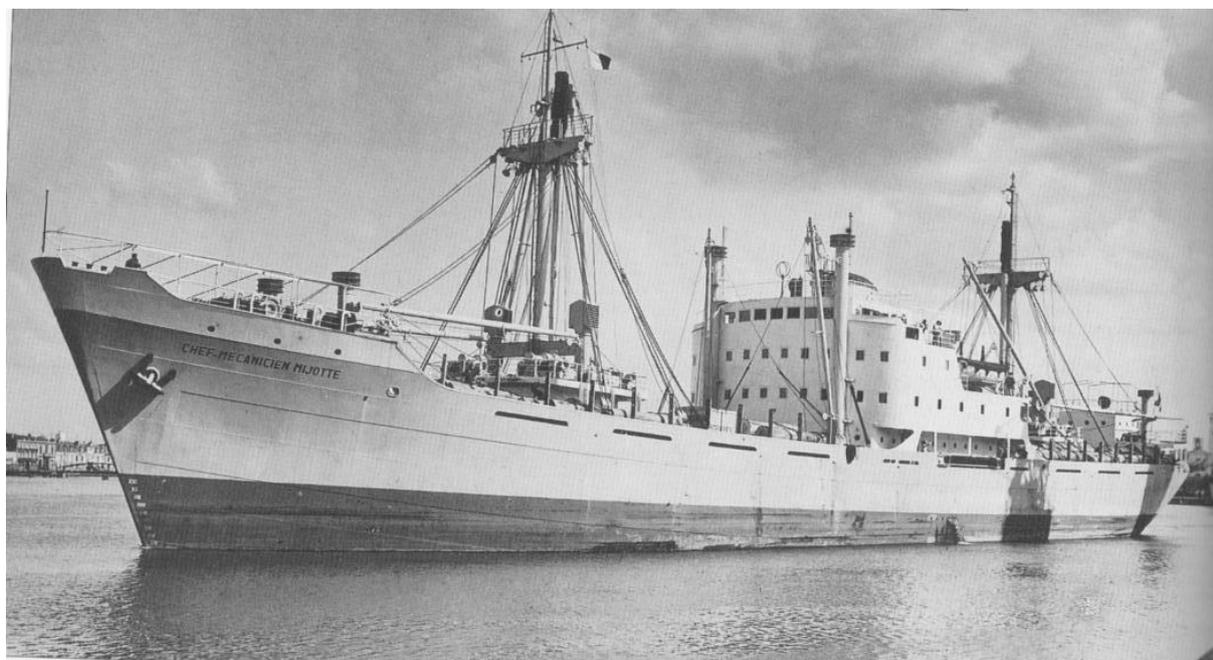
L'épave du *Giannoula K*

Je suis trop vieux pour plonger, sinon j'irais voir cette merveille. À défaut, j'en contemple sans me lasser les images, et j'imagine le *Giannoula K* à l'époque où il flottait encore. C'était un vieux cargo qui traînait sa coque rouillée sur les eaux bleues de la mer Égée, et desservait les îles paradisiaques qui la parsèment. Que transportait-il ? Je n'en sais rien. Un peu de tout, sans doute, tout ce dont on a besoin sur des îles... « des divers », comme on dit. Le 2 janvier 1981, en tout cas, il n'avait rien dans ses cales ; il venait d'Antalaya sur lest, et se dirigeait vers Rhodes. Arrivé au sud de l'île, il a touché un haut-fond. L'eau s'est engouffrée dans la brèche ; il a coulé sur place. L'équipage s'en est tiré. C'est tout ce que je sais du naufrage. La compagnie *Vlycho Shipping* du Pirée, qui l'exploitait, n'a pas jugé rentable de le renflouer. On ne récupère pas un bateau coulé, quand il est vieux de près de trente ans.

Cela faisait vingt-sept ans, en effet, que le *Giannoula K* bourlinguait sur les mers. Il avait plusieurs fois changé de nom et de propriétaire. Cinq fois depuis 1969, ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

Nom	Propriétaire	Période
Giannoula K	Vlycho Shipping Corporation (Le Pirée)	1980-1981
Mana	Calcutta Shipping Corporation	1978-1980
Kymi	Cousins Shipping Corporation (Lamassol, Chypres)	1976-1978
African Trader	Dorina Cia Naviera Sa (Le Pirée)	1972-1976
Santa Katerina II	Cia Maritima Anthousa Sa (Le Pirée)	1969-1972

Il est bien difficile de le suivre durant ces douze années d'existence mouvementée. La chose est plus simple avant 1969, car le cargo était alors français. Il portait le nom de *Chef-mécanicien Mijotte* et appartenait à la Société Navale Delmas & Vieljeux. Son port d'attache était La Rochelle.



**Le Chef-mécanicien Mijotte de la SNDV**

C'est à cette époque que je l'ai connu. Le *Mijotte* était alors un navire presque neuf (il avait été construit en 1954) ; il desservait les ports de la côte occidentale d'Afrique, partant de La

Rochelle ou de Bordeaux avec des marchandises diverses, puis remontant vers la métropole avec un chargement de bois exotique : l'okoumé, dont on faisait le contreplaqué.

Je parle du *Mijotte* avec un brin de nostalgie car il a été le bateau de mon premier embarquement. C'est à son bord que j'ai découvert la haute mer et les premiers rudiments du métier de marin. C'était en 1957... j'avais 17 ans... j'étais pilotin durant les mois d'été...

Quelque soixante ans plus tard, quand je regarde, dans la lumière bleue des photos sous-marines, le squelette festonné d'algues du *Giannoula K*, je repense au beau bateau blanc de mon adolescence. C'est cette image que je garde de lui. C'est elle qui resurgit parfois, à l'horizon de ma mémoire, *vaisseau-fantôme manœuvré par des ombres*. Guy LE MOING



## Vieux papiers, vieux journaux, vieux bouquins

# QUAND RICHELIEU INTERDISAIT LA SURPÊCHE

**De nombreuses voix s'élèvent aujourd'hui pour dénoncer la « surpêche », responsable de la disparition de certaines espèces aquatiques. Le phénomène n'est pas nouveau ; il existait déjà il y a 400 ans ! Une ordonnance de Richelieu, datée de 1642, interdit l'utilisation de certaines méthodes de pêche, dont l'efficacité provoquait la raréfaction du poisson en Méditerranée. Je cite :**

Ordonnance rendue par le cardinal de Richelieu comme Grand Maître de la Navigation et Commerce de France, par laquelle il prescrit de détruire les engins de pêche installés sur les côtes de France en contravention à l'édit du 4 février 1593. Narbonne, le 14 mars 1642.

*« Armand cardinal duc de Richelieu et de Fronsac, Pair, Grand-Maître, chef & Surintendant général de la Navigation & Commerce de France, Gouverneur & Lieutenant général pour le Roi en ses pays et duché de Bretagne ; A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut.*

*Savoir faisons, que sur les remontrances qui nous ont été faites par plusieurs [de] nos Lieutenants & Officiers des sièges de l'Amirauté de ce Royaume, que la pêche du poisson s'en va ruinée dans les côtes de France, où elle abondait autrefois pour la quantité de poisson qui s'y pêchait ; au moyen de ce que plusieurs gentilshommes et autres habitants des villes qui ont des maisons environ des côtes de la mer, ont fait des parcs aux rives de la mer & embouchure des rivières, sous prétexte des permissions qu'ils ont obtenues par surprise touchant les défenses que les Rois prédécesseurs de sa Majesté ont faites, notamment le Roy Henri III<sup>1</sup>, d'heureuse mémoire, par son Edit du 4 février 1593, portant défenses d'y en établir d'autres que celles qui ont été faites & construites quarante ans auparavant ledit Edit ci-dessus daté ; & afferment lesdites pêcheries à des particuliers pêcheurs qui ont des filets, sennes, aplets<sup>2</sup>, dorges<sup>3</sup>, traîneaux, & autres instruments défendus par les Ordonnances, lesquels ont les mailles si petites, & du plomb au bas qui les fait descendre jusqu'au fond de la mer, en telle sorte que tout le petit poisson se prend : si bien que souventes fois, comme il est trop petit, les*

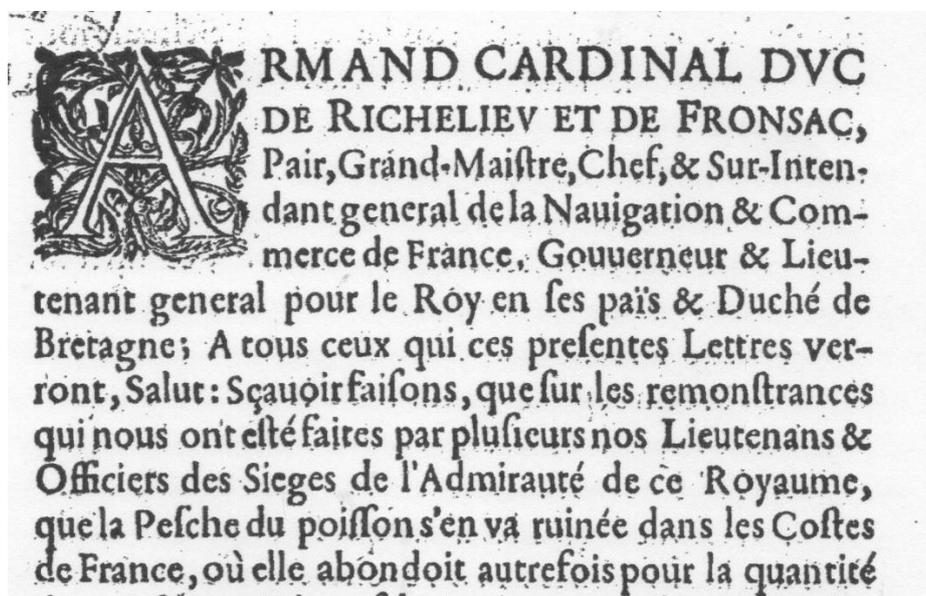
<sup>1</sup> Ne s'agit-il pas plutôt d'Henri IV ? Henri III était mort en 1593 !

<sup>2</sup> Mot d'ancien français désignant un filet de pêche.

<sup>3</sup> Ce mot ne figure ni dans le *Glossaire* de Jal, ni dans le dictionnaire d'ancien français de Godefroy, ni dans le *Furetière*. Il désigne un instrument de pêche, mais lequel ?

*pêcheurs sont contraints de les jeter dans la mer, où il meurt au même instant, & l'autre poisson le mangeant cela cause une putréfaction qui est très nuisible au corps humain ; d'autres apportent tout ce petit poisson à terre dont ils nourrissent les pourceaux ; & ainsi les côtes se trouvant dépeuplées de poisson, on est contraint d'avoir recours aux Voisins, Amis & Alliés de la Couronne, pour en avoir de leurs mains, qu'ils vendent ce qu'il leur plaît, ce qui cause la cherté excessive dudit poisson.*

*Pour à quoi remédier & corriger en quelque façon les abus qui se sont commis au fait desdites pêches, Nous, en vertu du pouvoir à nous donné par sa Majesté, avons ordonné à tous nos Lieutenants des Sièges de l'Amirauté de ce Royaume, de se transporter le long des côtes de mer & à l'embouchure des rivières chacun dans leur détroit, pour voir & visiter tous les Parcs, Pêcheries, filets, dorges, sennes & aplets, dont les pêcheurs se servent, & rétablir lesdits Parcs & Pêcheries qui ont été faites quarante ans auparavant ledit Edit de l'année 1593 ; & pour celles qui ont été depuis faites, les faire ruiner et abattre conformément à l'Ordonnance 84 dudit Edit, & faire défenses aux propriétaires d'icelles d'en rétablir à peine de mille livres d'amende ; comme aussi de procéder à la confiscation de tous lesdits filets, sennes, aplets & dorges que lesdits pêcheurs ont en leurs maisons & barques, qui ne sont des qualités portées par les articles 83 et 85 dudit Edit, faisant défenses auxdits pêcheurs de se servir desdits instruments, qu'ils n'aient les longueurs, largeurs & mailles portées par ledit Edit, lequel nous enjoignons de faire exécuter, garder & observer sur les peines y portées, & de nous envoyer les procès-verbaux de visite & diligence qu'ils auront faites deux mois après la publication dans leurs Sièges de la présente Ordonnance, à peine de suspension de leurs Charges ; Et d'autant qu'il est nécessaire de l'envoyer en plusieurs et divers endroits, nous voulons qu'au vidimus d'icelle dûment collationné par notre Secrétaire en la Marine, foi y soit ajoutée comme au propre original.<sup>1</sup>*



*Mandons à tous nos Officiers de l'Amirauté, de tenir la main à l'exécution des présentes. Fait à Narbonne le quatorzième jour de mars 1642. Signé, LE CARDINAL DE RICHELIEU. Et plus bas, Par mondit Seigneur DE LOYNES, & scellé.*

<sup>1</sup> Cette formule indique la nécessité de certifier conforme les copies de l'acte officiel.



## LA SNSM EN DEUIL

Trois sauveteurs de la *Société Nationale de Sauvetage en Mer* ont perdu la vie, le vendredi 7 juin, en allant secourir un marin en difficulté au large des Sables d'Olonne. Ce tragique accident met en lumière le courage des bénévoles de la SNSM, que nous saluons avec émotion.



L'épave de la vedette échouée sur la côte

Le 7 juin dernier, le vent soufflait en tempête sur le littoral atlantique ; on y observait des rafales de plus de 110 km/h et des creux de 6 mètres. Un peu après 11 heures, le CROSS d'Étel capta un signal de détresse en provenance d'un bateau de pêche, et alerta la station de secours la plus proche, celle des Sables d'Olonne. Immédiatement, la vedette SNSM prit la mer avec sept hommes à bord. À peine sortie du port, elle fut pilonnée par les paquets de mer. Une vague plus puissante que les autres fit éclater les vitres du bateau, et celui-ci fut envahi par l'eau et chavira. Quatre hommes furent précipités à la mer et parvinrent à regagner la côte à la nage. Les trois autres, prisonniers du bateau, périrent avec lui. Ils s'appelaient Yann, Alain et Dimitri ; ils avaient 55, 51 et 37 ans. Le marin qu'ils étaient partis secourir est également décédé.

### ***Brève histoire du sauvetage côtier***

Tous les pays maritimes possèdent des moyens de sauvetage côtiers, reposant souvent sur une tradition de bénévolat.

La Grande-Bretagne fut, dans ce domaine, un pays précurseur. L'idée du premier bateau de sauvetage y germa en 1789, lorsqu'un navire charbonnier s'échoua à l'embouchure de la Tyne et que huit marins moururent sous les yeux des sauveteurs impuissants. Quelques notables locaux se cotisèrent alors pour entreprendre la construction d'un *life-boat* (baptisé l'*Original*). Sa doublure en liège le rendait insubmersible ; il était mû par dix rameurs ; il effectua son premier sauvetage le 30 janvier 1790. Suivant cet exemple, les bateaux de sauvetage

britanniques se multiplièrent rapidement, il en existait plus de vingt au début du XIX<sup>e</sup> siècle, manœuvrés par des sauveteurs courageux. En 1824, l'un de ceux-ci, lord William Hillary, fonda la *National Institution for the preservation of life from shipwrecks* (« Institution nationale pour la sauvegarde de la vie des naufragés »), qui se transforma trente ans plus tard en *Royal National Life-boat Institution* (« Institution royale nationale des bateaux de sauvetage »).

En France, la plus ancienne association de sauveteurs fut la « Société humaine et des naufrages », créée à Boulogne en 1825. Comme en Grande-Bretagne, cette initiative fut rapidement copiée par de nombreux autres ports : Dunkerque, Calais, Le Havre, Dieppe, etc. Le naufrage de la *Sémillante* en 1855 (près de 700 morts), montra l'insuffisance des moyens de secours côtiers en France, et la nécessité d'une institution nationale. C'est ainsi que naquit, en 1865, la « Société Centrale de Sauvetage des Naufragés », présidée par l'amiral Rigault de Genouilly. Quelques années plus tard (en 1873), Nadault de Buffon fonda la célèbre société des « Hospitaliers Sauveteurs Bretons ». Ces deux institutions coexistèrent pendant environ un siècle. Elles fusionnèrent en 1967 pour devenir la « Société Nationale de Sauvetage en Mer » (SNSM).

### **SNSM : « Les Sauveteurs en Mer »**

**Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les deux associations de sauvetage qui existaient en France (Société Centrale de Sauvetage des Naufrages et Hospitaliers Sauveteurs Bretons) avaient du mal à assurer leur mission : leurs abris et leurs canots de sauvetage avaient souvent été détruits pendant l'Occupation, la pêche reprenait et se développait, la plaisance était en plein essor. Les pouvoirs publics demandèrent leur fusion, et celle-ci donna naissance, en 1967, à la SNSM, présidée d'abord par l'amiral Maurice Amman.**

**La SNSM est une association « loi de 1901 », reconnue d'utilité publique. Son financement repose, en majorité, sur la générosité du public et les partenariats privés et, en minorité seulement, sur les fonds publics. Ses sauveteurs sont bénévoles. Elle a, aujourd'hui, trois types d'activités : le sauvetage en mer, la formation des sauveteurs et la prévention des risques nautiques.**

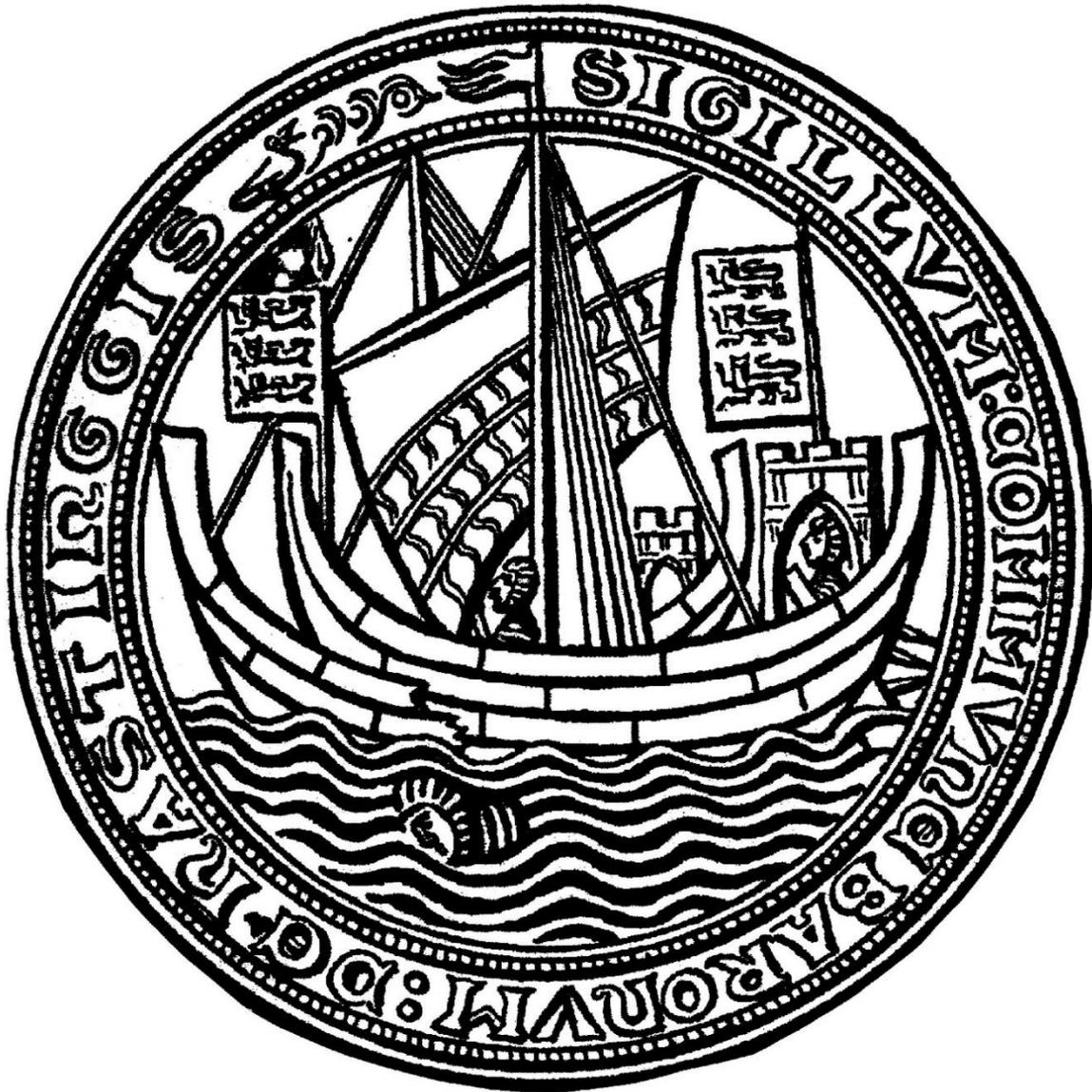
Extrait de  
*L'histoire de la marine... pour les Nuls*  
de Guy Le Moing



## **VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE – PHILATÉLIE**

Voir fiches, pages suivantes.

## HASTINGS



### La ville

Hastings est une ville côtière du sud de l'Angleterre, dans le comté du Sussex. C'est près de ce lieu que les Normands de Guillaume le Conquérant débarquèrent en 1066, et c'est là qu'ils livrèrent leur première bataille contre les Anglais. Le port d'Hastings fit partie de la confédération des *Cinque Ports*\*. Il fut saccagé par deux fois par les Français durant la guerre de Cent Ans, en 1339 et en 1377.

\*Confédération formée au Moyen Âge par cinq ports anglais, afin d'assurer la police maritime dans la Manche orientale et le pas de Calais. Les cinq ports initiaux étaient Douvres, Sandwich, Romney, Hythe et Hastings, auxquels s'ajoutèrent plus tard Rye et Winchelsea.

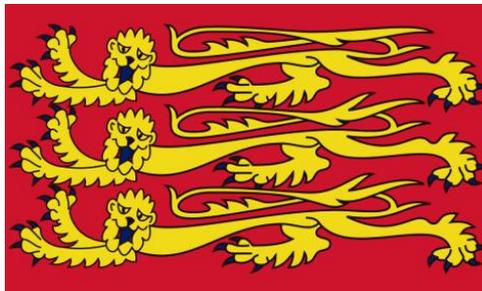
### Le sceau

**Datation** – Le sceau d’Hastings date du XIII<sup>e</sup> siècle.

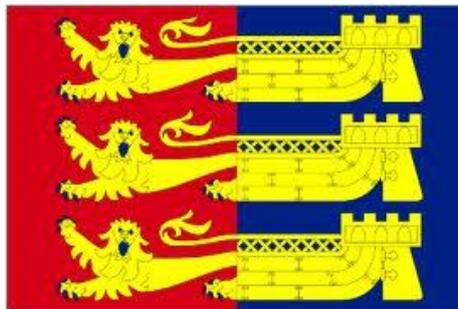
**Description** – Chose très rare : le sceau de la ville d’Hastings représente une scène de guerre. Il montre deux navires ennemis, dont l’un a éperonné l’autre et l’a littéralement coupé en deux. Le vainqueur, bien entendu, est le navire d’Hastings ; deux pavillons des *Cinque Ports* l’identifient sans ambiguïté. Un objet flotte au premier plan du dessin (peut-être un corps ?). La proue du navire accidenté apparaît sur l’avant ; son mât, son château arrière et sa poupe sont visibles en arrière-plan. Le navire d’Hastings est sous voile et continue à avancer. On remarquera ses trois rangées de ris. Les deux hommes qui se trouvent à son bord sont en tenue de combat, ce qui confirme qu’il s’agit bien d’un épisode guerrier. Remarquons qu’aucun des deux navires ne possède de château avant.

**Légende** – *SIGILLUM COMMUNE BARONUM DE HASTINGUIS* (« Sceau commun des barons d’Hastings »).

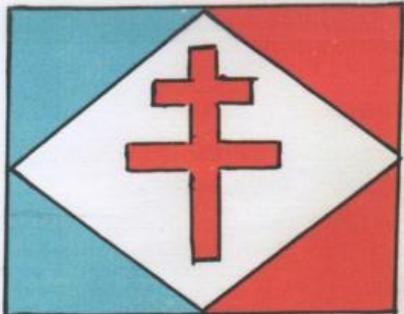
**Symboles divers** – Deux pavillons flottent sur le navire d’Hastings, l’un à l’avant, l’autre à l’arrière. On remarquera que ces deux pavillons sont différents. Les armes royales d’Angleterre figurent sur le pavillon flottant à l’arrière du navire : trois lions d’or à la langue et aux griffes bleues.



Les couleurs des *Cinque Ports* figurent sur le pavillon flottant à l’avant. Elles représentent les trois lions des armes anglaises, dont la partie postérieure est remplacée par trois arrières de navires.



## LE PAVILLON DE BEAUPRÉ DES FNFL



Pavillon porté au mouillage par les bâtiments ayant combattu dans les Forces Navales Françaises Libres, ou qui ont repris le nom d'un navire des FNFL.



*Le Léopard* (aquarelle de C. LE BAUBE, in « Aux Postes de Combat »)

### **La croix de Lorraine et les Forces françaises libres**

La France libre l'adopta pour emblème sur la proposition du vice-amiral Émile Muselier faite à de Gaulle, le 1<sup>er</sup> juillet 1940, en présence du capitaine de corvette Thierry d'Argenlieu , « en opposition à la croix gammée » . Dans son ordre général n° 2 du 3 juillet 1940, le vice-amiral Émile Muselier, nommé l'avant-veille au commandement des forces navales et aériennes françaises libres, créa pour les forces françaises ralliées à de Gaulle un pavillon de beaupré (carré bleu avec, au centre, la croix de Lorraine en rouge par opposition à la croix gammée) et pour les avions, une cocarde à croix de Lorraine,

La raison de ce choix est a priori que l'amiral Muselier était d'origine lorraine et les armes du 507<sup>e</sup> régiment de chars de combat que commandait le colonel de Gaulle en 1937-1939<sup>10</sup> comportaient une croix de Lorraine.

Le pavillon fut modifié après deux ou trois mois : il était trop sombre. Dans le modèle définitif, il est bleu côté guindant, rouge côté battant. Au centre, le blanc forme un losange comportant une croix de Lorraine rouge non tréflée. Ce pavillon de beaupré est arboré actuellement par les bâtiments de la Marine nationale portant le nom d'un bâtiment ayant appartenu aux Forces navales françaises libres (FNFL). Seules les goélettes *Étoile* et *Belle Poule* qui furent des voiliers écoles FNFL, portent ce pavillon de beaupré depuis l'origine.

L'emblème a été adopté ensuite par tous les Français libres et figurera sur de nombreux insignes (insigne émaillé porté par de Gaulle), notamment sur la croix de l'ordre de la Libération créé à Brazzaville le 16 novembre 1940, sur la médaille de la Résistance, sur la médaille commémorative des services volontaires dans la France libre, créée par décret le 4 avril 1946. La croix de Lorraine est également présente sur des monuments et sur les timbres créés sous les gouvernements du général de Gaulle.

(Wikipédia,  
Article « Croix de Lorraine »)

## SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (FRANCE, 2017)

La Société Nationale de Sauvetage en Mer est née en 1967 ; elle résulte de la fusion de deux institutions antérieures : la « Société Centrale de Sauvetage des Naufragés » et la société des « Hospitaliers Sauveteurs Bretons ». À l'occasion du 50<sup>ème</sup> anniversaire de cet événement, la Poste a émis un très beau timbre, qui représente un bateau de sauvetage allant au secours d'un navire en difficulté. Le canot se trouve sur la crête d'une vague, dans une mer déchaînée ; il fonce dans un amoncellement d'écume, sous un ciel chargé de gros nuages noirs.



L'auteur de cette belle évocation du sauvetage en mer par mauvais temps est un artiste renommé, Nicolas Vial, né à Paris en 1955. Il cumule les talents de peintre, d'illustrateur de presse et d'auteur de timbres. Depuis 2008, il est peintre officiel de la Marine. La mise en page finale du timbre est l'œuvre de Bruno Ghiringhelli.

Le bateau représenté porte l'immatriculation SNS076, qui est celle du *Président Jacques Huret*, canot du port de Boulogne sur Mer. Il s'agit d'un canot tous temps, insubmersible et auto-redressable, équipé de deux moteurs de 380 chevaux. Il porte un équipage de huit hommes. Sa longueur est de 17,60 m et sa largeur de 4,40 m au maître-bau. Il a été lancé à Boulogne en 1992.

La valeur faciale du timbre est de 0,85 € (affranchissement des lettres prioritaires jusqu'à 20 g). Sa date de mise en circulation a été le 26 mai 2017, mais l'oblitération illustrée « premier jour » a eu lieu à Brest et dans quelques autres ports dès le 23 mai. Guy LE MOING

**Fiche technique :**

Date d'émission : 26/05/2017

Format : 41x30 mm horizontal

Impression : héliogravure

Couleur : quadrichromie

Valeur faciale : 0,85 €

Dentelure : 13 ¼

Bandes phosphorescentes : 2

Quantité : 1 000 440

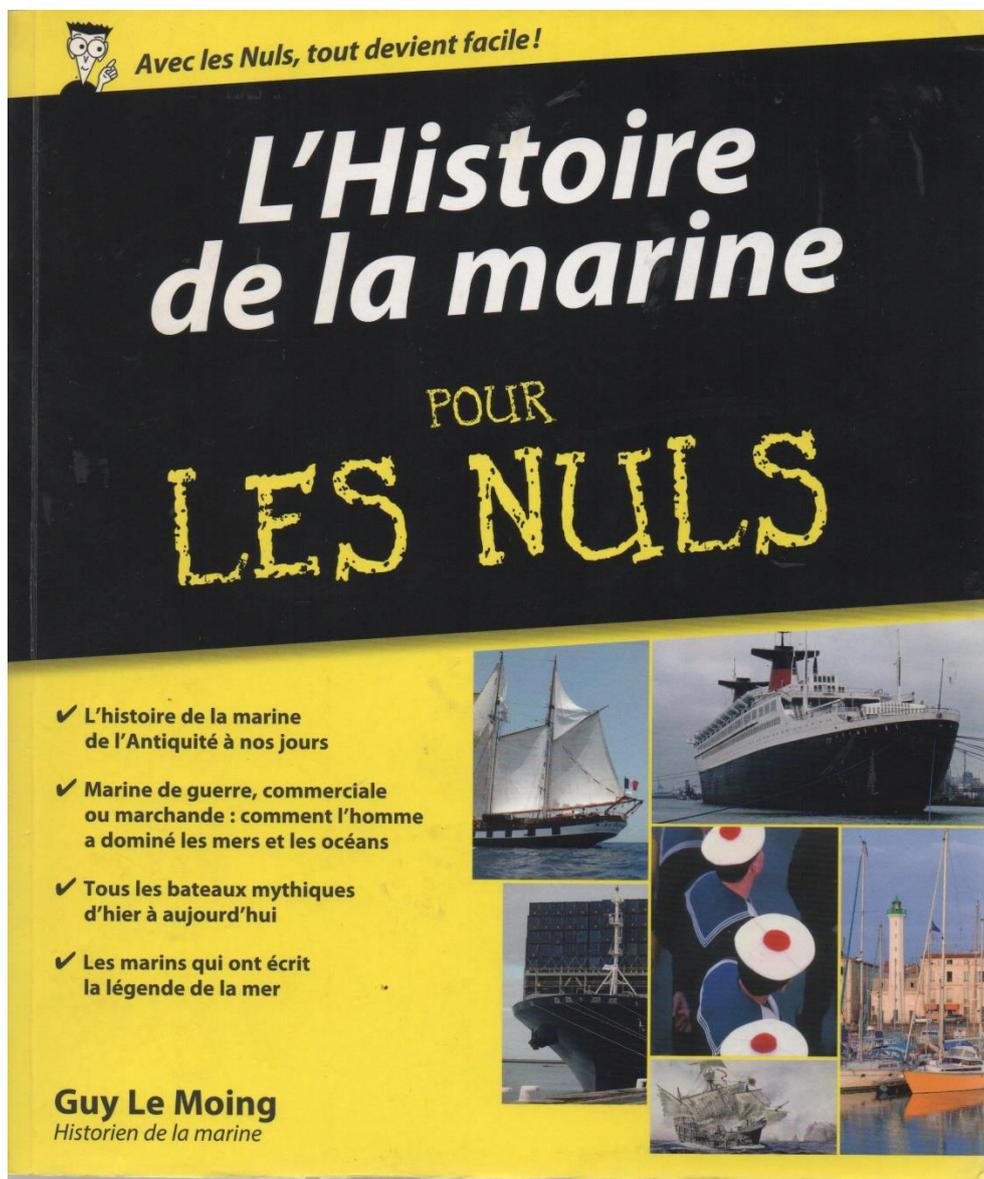
Dessinateur : Nicolas Vial

Mise en page : Bruno Ghiringhelli



Guy Le Moing présente  
**L'HISTOIRE DE LA MARINE POUR LES NULS**

Malgré son titre un peu réducteur, je recommande à tous mon *Histoire de la marine pour les Nuls*. Sa rédaction m'a demandé plus d'un an de travail acharné, et je suis assez fier du résultat. Le projet était ambitieux : résumer en quelques centaines de pages l'histoire mondiale de la marine et de ses disciplines associées, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours. En outre, le « cahier des charges » de la collection imposait de ne jamais être ennuyeux et de multiplier les anecdotes divertissantes. Je n'irai pas plus loin dans l'autosatisfaction... le mieux est que vous jugiez par vous-mêmes !



## C'est pas l'homme qui prend la mer...

Regardez une carte du monde : 70% de sa surface est bleue, comme la mer. Malgré cela, l'histoire des hommes telle qu'on nous la raconte se concentre sur les 30% restants, les terres émergées, comme si la mer n'avait joué qu'un rôle secondaire dans cette longue aventure.

Certes, la mer est restée longtemps inaccessible et il a fallu des millénaires pour que l'homme ait l'idée et les moyens de construire des bateaux, de les faire avancer, et qu'il sache s'orienter sur cette immensité dépourvue de repères. Ensuite il a rapidement compris l'importance de la mer dans sa vie sociale. Grâce à elle, il peut atteindre des contrées lointaines, s'y procurer des denrées rares, exporter ses productions, transmettre sa culture et se nourrir de celles des autres, transporter des soldats vers des pays ennemis, se nourrir, s'enrichir, voyager. Plus l'homme progressait dans la maîtrise de la mer, plus il avait envie d'aller encore plus loin.

Aujourd'hui encore, la compétition pour la maîtrise des espaces maritimes bat son plein entre les grandes puissances d'hier, d'aujourd'hui et de demain.



Après avoir été marin, puis ingénieur, **Guy Le Moing** se consacre à l'histoire maritime. Il est actuellement l'auteur d'une dizaine d'ouvrages sur ce vaste sujet, avec une prédilection pour le Moyen Âge. Il collabore également à diverses revues historiques et donne des conférences sur la marine d'autrefois. Guy Le Moing est membre de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer, et de la Société Française d'Histoire Maritime.

Le Catalogue  
de la collection



Rayon librairie : Histoire / Actualité  
Photographie de couverture : © Corbis / Getty / AFP



## Découvrez :

- Comment la marine est née et s'est développée
- L'ouverture des routes maritimes et commerciales
- Comment la marine de guerre fut un instrument de conquête et de découverte
- Les hommes et les bateaux qui ont écrit l'histoire millénaire de la marine
- La légende éternelle de la mer et l'appel du large...
- Et bien d'autres choses encore !

Retrouvez les Nuls  
sur [www.pourlesnuls.fr](http://www.pourlesnuls.fr)  
mais aussi sur



FIRST  
Editions



530 pages  
Prix public : 22,95 €  
FIRST Editions  
Chez votre libraire habituel

.../...

# L'HISTOIRE DE LA MARINE pour les Nuls

## ***Introduction***

### ***Première partie : La marine antique***

- Chapitre 1 : Les premiers navigateurs
- Chapitre 2 : Les grandes puissances maritimes de l'Antiquité
- Chapitre 3 : La guerre sur mer durant l'Antiquité
- Chapitre 4 : Naviguer sur les mers antiques

### ***Deuxième partie : Le Moyen Âge et la mer***

- Chapitre 5 : Les grandes puissances maritimes du Moyen Âge
- Chapitre 6 : L'épopée maritime des Vikings
- Chapitre 7 : La guerre sur mer au Moyen Âge
- Chapitre 8 : Le commerce maritime et la pêche au Moyen Âge
- Chapitre 9 : Droit maritime et droit de la mer au Moyen Âge
- Chapitre 10 : Navires et navigation à la fin du Moyen Âge

### ***Troisième partie : La grande époque de la marine à voile***

- Chapitre 11 : Les grandes découvertes et explorations maritimes
- Chapitre 12 : La formation des grandes nations maritimes
- Chapitre 13 : La guerre navale du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle
- Chapitre 14 : Le commerce maritime et la pêche
- Chapitre 15 : Pirates et flibustiers
- Chapitre 16 : Les navires de la honte

### ***Quatrième partie : La marine moderne***

- Chapitre 17 : Du navire traditionnel au navire moderne
- Chapitre 18 : L'évolution de la guerre sur mer
- Chapitre 19 : Le transport – La pêche – L'exploration
- Chapitre 20 : L'essor de la plaisance
- Chapitre 21 : Les infrastructures terrestres et côtières

### ***Cinquième partie : La partie des dix***

- Chapitre 22 : Dix grands marins de tous les temps
- Chapitre 23 : Dix navires célèbres
- Chapitre 24 : Dix naufrages historiques
- Chapitre 25 : Dix batailles navales qui ont marqué l'histoire
- Chapitre 26 : Dix œuvres littéraires sur la mer
- Chapitre 27 : Dix films d'aventures maritimes

### ***Sixième partie : Annexes***

- A – Les grandes dates de l'histoire maritime mondiale
- B – Navires d'hier et d'aujourd'hui
- C – Les plus grandes guerres navales de l'histoire
- D – Pour aller plus loin
- E – Glossaire des termes maritimes

## **Index alphabétique**

## Lu dans la presse...

### L'Histoire de la Marine pour les Nuls

Guy Le Moing

Il est un peu provocateur de présenter aux lecteurs de *Neptunia* un ouvrage qui se présente comme étant destiné « aux nuls ». Mais le nom de son auteur, notre camarade Le Moing, bien connu pour ses ouvrages consacrés à la marine du Moyen-Âge, est la garantie du sérieux de l'ouvrage, malgré son titre facétieux... et l'on peut être convaincu que sa lecture apprendra pas mal de choses, même à ceux de nos lecteurs qui croient bien

connaître l'histoire maritime.

L'auteur remonte très loin, puisqu'il nous apporte la preuve que nos ancêtres les plus lointains (dix à quinze mille ans avant notre ère) n'hésitaient pas à s'aventurer sur l'eau. La suite de l'histoire est mieux connue, et l'auteur l'illustre d'un grand nombre de petits « encadrés » très démonstratifs, et qui égayent la lecture.

Naturellement, résumer plus de 2000 ans d'histoire maritime en 530 pages nécessite de pratiquer quelques impasses. On peut par exemple regretter que l'auteur qui rappelle, à juste titre, l'importance de l'adoption du gouvernail axial à la fin du Moyen-Âge, ait négligé celle de la bouline dont la généralisation, à la même époque, permit aux navires à grément carré de remonter au vent. De la même manière, si l'auteur présente brièvement la première Compagnie des Indes française, dont les réalisations sont négligeables, il oublie de mentionner les navires français qui, en très grand nombre, allaient, à la même époque, approvisionner le Pérou en marchandises européennes en passant le Cap-Horn, créant un courant commercial d'une toute autre importance. Mais il est facile de critiquer les impasses d'un ouvrage qui couvre un domaine aussi vaste en un nombre de pages aussi limité. Quoiqu'il en soit, ce livre est d'une lecture facile et agréable, malgré son épaisseur : il réservera bien des surprises à ses lecteurs, même (et peut-être surtout) à ceux qui pensent ne rien avoir à apprendre sur l'histoire maritime du Monde.

PDF

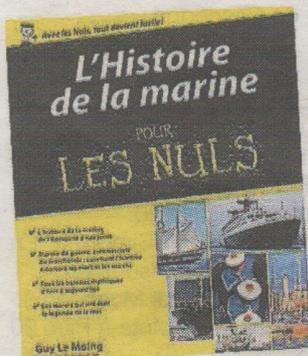
530 pages  
ISBN : 978-2-7540-77-0  
Prix : 22,95 €



*Neptunia* n°282 (juin 2016)

# À Lire

## « L'histoire de la marine pour les nuls »



Quinze ans et plus de 1 000 titres publiés : la réputation de la collection « Pour les nuls » des éditions First n'est plus à faire. Et contrairement à ce qu'indique leur titre, les ouvrages sont plutôt complets et bien souvent réalisés par des connaisseurs. C'est le cas de cette somme de plus de 500 pages que l'on doit à **Guy** Le Moing, historien, membre de la Société française d'histoire maritime et de l'Académie des arts et sciences de la mer. Il y évoque les premières navigations – il y a au moins 50 000 ans – et remonte le fil de l'histoire jusqu'à aujourd'hui. Premiers navigateurs, grandes puissances et principales routes maritimes, épopée des Vikings, grande époque de la marine à voile, grandes découvertes et explorations, guerres navales, commerce maritime et pêche, piraterie, grands naufrages, marins célèbres... La liste est loin d'être exhaustive. Sans oublier la recette qui a fait le succès de la collection : des anecdotes en nombre, des retours sur événement, des questions-réponses, des portraits et une multitude de renseignements techniques.

« L'histoire de la marine pour les nuls », par Guy Le Moing, 529 pages, 22,95 euros. Éditions First.

Le Marin – 3 juin 2016



Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime : *Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, La Méridienne, etc.*

Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer : [www.academie-arts-sciences-mer.com](http://www.academie-arts-sciences-mer.com) (Accès direct à SILLAGES via un visuel de la page d'accueil)
- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime : [www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com) (rubriques : ACTUALITES-INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME)
- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer : [www.maisoncrivainsdelamer.fr](http://www.maisoncrivainsdelamer.fr) (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : [guylemoing@wanadoo.fr](mailto:guylemoing@wanadoo.fr)