

À BORD DU MAJESTUEUX *Belem*

C'est un fameux trois-mâts qui fait escale à Cannes depuis septembre dernier. Le *Belem*, dernier des grands voiliers de commerce français du XIX^e siècle naviguant encore, est en hivernage au port Canto jusqu'à fin avril. Gracieusement accueilli par la Mairie de Cannes, ce prestigieux gréement construit en 1896, classé Monument historique, tour à tour navire marchand et yacht de luxe avant de devenir un navire-école est un véritable musée maritime à flot. Le bateau est aujourd'hui propriété de la Fondation Belem créée pour le préserver, le faire naviguer et permettre au plus grand nombre de le découvrir ou d'embarquer pour des séjours en mer participatifs. Ouvert au public à chacun de ses amarrages, il a été visité par quelques chanceux Cannois juste avant que les contraintes sanitaires liées à la Covid-19 n'obligent l'équipage à fermer le pont. Pour ceux qui n'ont pu monter à bord, *Cannes Soleil* a fait le tour du vaisseau avant qu'il reprenne la mer pour une nouvelle grande saison de navigation. Embarquez à bord du *Belem*...

Le *Belem* : plus de 120 ans d'aventures

• 1896-1914 : navire marchand

Mis à l'eau à Nantes le 10 juin 1896 par l'armement Denis Crovan Fils, ce trois-mâts à coque en acier tire son nom d'un comptoir de commerce au Brésil. Sa mission : transporter des marchandises, notamment des fèves de cacao d'Amazonie pour les célèbres chocolats Menier, puis, plus tard, du rhum et de la canne à sucre. En 1902, il échappe par miracle à l'éruption de la montagne Pelée, en Martinique. Sa carrière commerciale est interrompue par la Première Guerre mondiale.

• 1914-1951 : yacht de luxe britannique

Le duc de Westminster l'achète en 1914 et le transforme en yacht de luxe. De nombreux aménagements sont effectués : construction du grand roof, création d'un escalier à double révolution, décoration en acajou, etc. En 1921, le bateau est racheté par Sir Arthur Ernest Guinness, vice-président des brasseries du même nom, qui réalise à son tour quelques modifications et le rebaptise *Fantome II*. Après un tour du monde en 1923-1924, le navire est désarmé à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

• 1951-1979 : navire école italien

Vittorio Cini, industriel italien, fait l'acquisition du bateau en 1951 pour sa Fondation *Giorgio Cini* et en fait, à Venise, un navire-école pour l'apprentissage des métiers de la marine. Rebaptisé *Giorgio Cini*, le vaisseau, une nouvelle fois transformé, effectue alors chaque été des croisières d'instruction où sont accueillis notamment des orphelins jusqu'en 1967, avant d'être restauré puis vendu en 1979 aux Caisses d'Épargne françaises.

• Depuis 1979 : navire école pour tous

De retour en France grâce au concours de la Marine nationale, le gréement retrouve son nom d'origine. La Caisse d'Épargne crée la fondation Belem pour lui faire don du gréement. Après cinq années de travaux, il est transformé en navire école civil ouvert à tous

Le *Belem* en chiffres

- | | | |
|---|---|---|
| • Longueur : 58 mètres | • Surface totale de voilure : 1 200 m ² | • 16 membres d'équipage |
| • Largeur : 8,80 mètres | • Vitesse maximale : 9,2 nœuds | • 2 encres de 1 000 kg chacune |
| • Hauteur du grand mât : 34 mètres | • 2 moteurs diesel, 507 chevaux chacun | • 48 couchages et 5 cabines individuelles |
| • Nombre de voiles : 22 | | |

Sources : <https://www.fondationbelem.com>



La dunette : c'est l'espace de commandement du navire. En navigation, un officier s'y tient en permanence pour assurer la conduite et la sécurité du bateau. La barre dont le mécanisme date de l'origine du vaisseau, est toujours utilisée aujourd'hui. Le *Belem* ne possède pas de pilote automatique.

Le gaillard d'avant : il s'agit de la partie surélevée de l'avant du navire où le veilleur scrute l'horizon et signale la présence de dangers difficilement visibles de l'arrière. Le guindeau hydraulique et les lignes de mouillage sont les principaux appareils de cette zone.





« Un véritable musée maritime à flot »



Le petit roof : ce lieu sert de salle à manger des officiers. S'y trouve notamment un coffre dit « de Nuremberg », datant du XVII^e siècle et muni d'un système complexe de serrurerie, faisant office de coffre-fort mobile. Les fauteuils, installés lors de la restauration du navire au début des années 80, datent du XIX^e.



La timonerie : cette structure, édifée au début des années 80, abrite l'ensemble des instruments nécessaires à la navigation et aux transmissions, une table à carte, une collection de documents nautiques et la barre de secours.



Le grand escalier : l'escalier à double révolution, en acajou de Cuba, mène aujourd'hui vers les lieux de vie des navigants. Il a été construit à l'époque britannique pour desservir les appartements privés et les suites.



Le grand roof : cette pièce sert aujourd'hui de lieu de rassemblement et d'instruction des navigants ou pour les réceptions. Le chamier, en forme de tonneau posé devant la balustrade du grand escalier, contenait à l'époque la ration quotidienne d'eau douce.



Le spardeck : c'est le pont supérieur du navire d'où sont effectuées les manœuvres et l'ascension du grand mât situé au centre du vaisseau.



Le salon du capitaine : cette pièce est utilisée par le capitaine comme bureau. En mobilier en acajou de Cuba, elle abrite, entre autres, un baromètre (colonne de Fortin datant du début du XX^e siècle.), un tableau du peintre de la marine Edouard Adam représentant le Belem en 1900, une longue vue du capitaine Frogbrook, deux porte-chapeaux en bec d'albatros.



La batterie : il s'agit du lieu de vie des 48 personnes pouvant être accueillies à bord. Cette salle modulable, servant de dortoir avec hamacs, cantine et salles d'études, occupe aujourd'hui une partie des anciennes cales à marchandises du navire.