SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 43 **Juillet-août 2022**

SOMMAIRE

● BONJOUR 1
● LES A-COTES DE L'HISTOIRE – Les méfaits du mal de mer lors du débarquement, par G. Le Moing 1
● LUMIERES SUR L'OCEAN – Le phare du Four au Croisic, par S. Brégeon 6
● L'HISTOIRE MARITIME ILLUSTREE PAR LES TIMBRES – Vasco de Gama atteint les Indes, par G. Le Moing ..12
● EN MARGE DE L'AFFAIRE DU *PRINCE DE CONTY* – Les trésors de la Cie des Indes, par A. Foulonneau 15
● RUBRIQUES – Anniversaires – Courrier des lecteurs – Livres lus – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....21

BONJOUR

J'espère que vous avez tous passé un bon été, malgré les aléas climatiques qui l'ont un peu perturbé : canicule, sècheresse, incendies de forêts et violents orages. Ci-dessous un peu de lecture pour cette période rentrée.

Bonne lecture !

Amicalement, Guy

Les à-côtés de l'histoire

LES MÉFAITS DU MAL DE MER LORS DU DÉBARQUEMENT DU 6 JUIN 1944

Par Guy Le Moing

On donne le nom de « mal du mouvement » (*motion sickness*) ou de « mal des transports » ou encore de « naupathie » à des perturbations de l'organisme lorsqu'il est placé sur un support en mouvement ininterrompu : bateau (mal de mer), avion (mal de l'air), voiture (mal de la route). Ceux qui en sont épargnés en sourient souvent, car ils le considèrent comme anecdotique. Ceci est très injuste : le mal des transports est éprouvant pour le corps et l'esprit de ses victimes. S'il y a quelqu'un que le mal de mer ne faisait pas sourire, c'est bien le général Eisenhower, lorsqu'il préparait le débarquement de Normandie. Avant de lancer des millions d'hommes sur les côtes de France, dans des bateaux et des avions inconfortables, il redoutait les effets potentiellement catastrophiques du mal de mer et du mal de l'air.

Le mal de mer et les grandes expéditions militaires

Le général Eisenhower n'ignorait pas que, depuis l'Antiquité, toutes les grandes expéditions militaires par voie maritime, avaient été perturbées par le mal de mer. Ce phénomène était encore plus compromettant à l'époque où les armées se déplaçaient avec leur cavalerie, car les chevaux eux-mêmes étaient sujets à ce mal. Les chroniqueurs des Croisades nous ont laissé des récits réalistes sur les ravages de ce mal. Plus récemment, les grandes expéditions maritimes du XIX^{e} siècle n'ont pas échappé à cette fatalité, par exemple la conquête de l'Algérie (1830), la guerre de Crimée (1854-1855), l'expédition de Chine (1857-1860), la campagne du Mexique (1861-1867), la conquête du Tonkin (1883-1884), etc.

Les soldats victimes du mal de mer sur le pont d'un navire, lors de l'expédition de 1830 vers l'Algérie

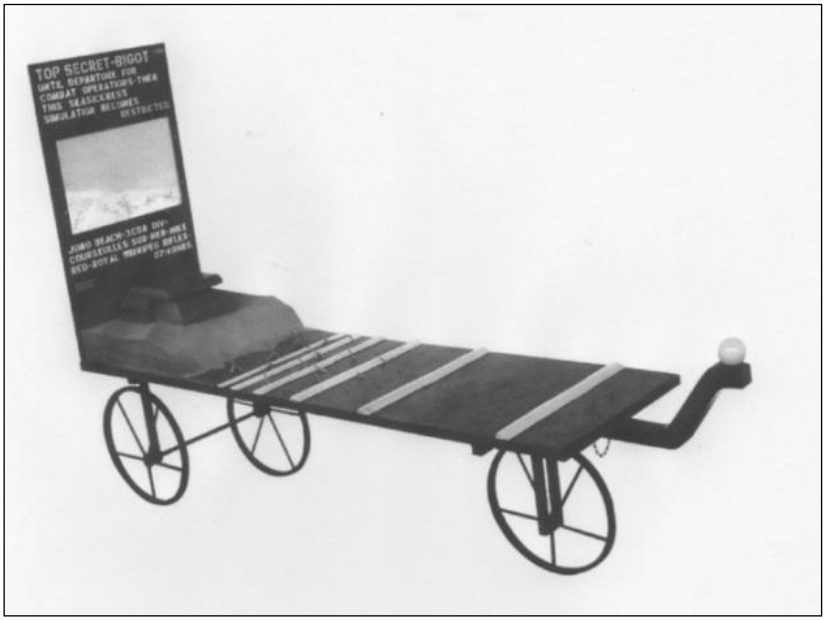
Le mal de mer était ressenti comme un risque important par les états-majors alliés qui préparaient le « Jour J ». Malgré leur anticipation dans ce domaine, ils ne purent empêcher la mort de nombreux soldats, immobilisés sur les plages par des vomissements incoercibles.

Une préparation consciencieuse mais inefficace

Les autorités militaires, pourtant, n'avaient pas lésiné sur la recherche dans le domaine de la naupathie. En Grande-Bretagne, par exemple, le *Medical Research Council* avait multiplié les travaux sur cette affection depuis 1939, tant en laboratoire que sur mer. Parmi les différents traitements qu'ils expérimentaient, leur préférence alla à la scopolamine.

Le général Eisenhower adopta une autre approche : il commanda l'étude d'un chariot destiné à familiariser les GI's aux mouvements de la mer ! Cette étude aboutit à la réalisation d'un prototype comportant trois roues excentrées, destinées à donner au plateau un mouvement ondulatoire simulant celui d'un bateau. Le GI devait, pendant l'expérience, garder les yeux fixés sur la photo d'une des plages du débarquement. Ce chariot d'entraînement fut essayé par le général Walter Bedell-Smith, qui vomit abondamment, ainsi que par quelques

soldats canadiens. L'expérience n'eut, semble-t-il, pas de suite. Le seul prototype existant se trouve aujourd'hui à l'*Imperial War Museum* britannique.



Chariot pour la familiarisation aux mouvements de la mer

Une météo exécrable - Des conditions de transport difficiles

Les troupes de débarquement étaient initialement dispersées dans les diverses villes d'Angleterre. Une grande opération fut organisée, au printemps 1944, pour les amener vers une vingtaine de lieux d'embarquement, répartis sur la côte sud du pays. Le déplacement d'un million d'hommes et de 200 000 véhicules n'est pas une mince affaire ; il fut organisé en plusieurs étapes. Dans un premier temps, les troupes furent amenées vers une vaste « zone de concentration ». Depuis la zone de concentration, les hommes et le matériel furent ensuite acheminés par rail ou par route vers des « camps de triage » où la répartition par bateau fut organisée. Après quelques jours passés dans ces camps, les hommes devaient rallier par leurs propres moyens les zones d'embarquement.

Avant de monter à bord des navires, chaque homme recevait une « ration de débarquement », « une ration de secours », du chocolat vitaminé, de l'argent français, des pilules contre le mal de mer et… de petits sacs en papier kraft, pour le cas où les pilules seraient inefficaces.

Le problème, pour ces hommes inaccoutumés à la mer, fut que leur séjour à bord des navires dura une journée de plus que prévu, en raison de la météo. Le débarquement devait avoir lieu le 5, mais la mer était si mauvaise, le 4, que le général Eisenhower retarda l'opération de vingt-quatre heures. Il fallut rappeler les navires qui étaient déjà partis et immobiliser les autres au port. L'ordre de départ fut finalement donné le 5 au soir, et l'armada s'élança à travers la Manche ; elle fut en vue des côtes françaises vers 2 heures du matin, et les hommes commencèrent à être transbordés sur les barges de débarquement. Il leur restait encore trois heures de route avant de prendre pied sur les plages, par une mer très forte et des creux de 1 à 2 mètres.

Entre le faux départ de l'avant-veille, la traversée houleuse et la phase finale à bord des péniches, les combattants furent soumis à rude épreuve. Malgré les pilules, beaucoup

vomissaient, sans qu'on sache très bien si la cause principale de leur malaise était le mal de mer ou la peur. L'un d'eux racontera plus tard :

« Ajoutez au mal de mer, la peur, l'anticipation, l'inquiétude. Imaginez-vous, avec armes et bagages, vomissant tripes et boyaux, entassés comme des sardines avec d'autres hommes aussi malades que vous, pour la plupart. Le pire est de savoir que, lorsque le bateau accostera, vous ne disposerez d'aucun repos pour faire passer le mal. En fait, le bateau n'accoste pas du tout. On vous transfère sur un bateau encore plus petit (où vous serez encore plus malade), lequel vous conduira vers la plage. Là, vous débarquerez avec votre barda, déshydraté à force de vomir, la tête qui tourne, la peur au ventre. Il vous faudra patauger avec de l'eau jusqu'à la ceinture, tout en faisant face à la grêle cinglante du feu ennemi.

« Quand je pense à la souffrance et à l'horreur d'une telle expérience, je me refuse à y croire. Cela semble trop terrible pour avoir existé réellement. Et pourtant, il y aura 65 ans demain, des centaines de milliers d'Américains et d'Anglais ont vécu exactement ce que je viens de décrire. Malgré le mal de mer, la frayeur et le froid, ils ont déferlé sur les plages de Normandie et amorcé le processus final de la pire guerre de l'histoire humaine. »[1]

Le « Jour J », enfin !

À l'aube du 6 juin 1944, les troupes aéroportées ne furent pas plus privilégiées que celles venant par la mer ; elles aussi souffrirent du mal des transports. Les parachutistes avaient reçu une pilule antinaupathique la veille au soir, puis une autre à bord de l'avion qui les transportait vers la France. Ce traitement préventif du mal de l'air eut un effet imprévu : il plongea la plupart des hommes dans la somnolence, et certains dans un sommeil profond :

« Cette somnolence affecta les hommes dans les avions et fit dormir beaucoup d'entre eux jusqu'au moment du saut. Certains en furent à nouveau victimes après être arrivés au sol. Quelques commandants se souviennent que des hommes s'endormaient littéralement debout, bien que trempés et frigorifiés […].

« Le 1ère classe George Doxzen avait pris deux pilules contre le mal de l'air et dormit durant tout le voyage. Les autres durent le réveiller pour la préparation au saut. […] Hatch me mit de garde et je m'endormis immédiatement. C'était à cause de ces damnées pilules. »[2]

Les soldats, victimes des effets secondaires de ces médicaments, finirent par les suspecter. Des rumeurs affirmaient qu'ils n'avaient rien à voir avec le mal de mer, mais qu'il s'agissait de drogues contre la peur, destinées à pousser les hommes au combat. Certains militaires refusaient d'ailleurs de les prendre, tel ce sergent qui déclarait :

« On a dû me donner trois pilules, mais je les ai jetées. Jamais, durant mon entraînement de parachutiste, on ne m'avait donné de pilules contre le mal de l'air. Et, à 21 ans, j'en étais à mon treizième saut. Cela se passait en Angleterre avant le Jour-J. Aujourd'hui encore, je ne prends jamais de médicaments, pas même des antalgiques. J'ai bu de l'Aqua Velva[3]*, cependant, lors de mon vol vers la Normandie, le Jour-J. Un camarade m'avait passé une bouteille, et j'en ai bu un peu ; cela m'a rendu malade. »*[4]

---

[1] Témoignage d'un vétéran américain anonyme, sur le site internet : www.bookworm.com.
[2] George KOSKIMAKI : *D-day with the Screaming Eagles*, page 73.
[3] *Aqua Velva* est la marque d'une lotion après-rasage. Les soldats et les marins de la Seconde Guerre mondiale en buvaient parfois car elle contenait de l'alcool. Mélangée à du jus d'orange, elle avait, dit-on, un goût relativement agréable, bien qu'elle laissât en bouche une saveur savonneuse. Aujourd'hui, elle contient un additif amer qui la rend impropre à la consommation.
[4] Témoignage du sergent Lud Labudica, en 2007, sur le site internet : www.battledetective.com/battlerelic7.html.

Une rumeur persistante

La rumeur persista après la guerre, d'autant plus qu'un cas de suicide fut signalé en 1946, par absorption de pilules du débarquement[1]. L'autopsie pratiquée sur la victime confirma l'origine du décès ; l'analyse des pilules donna, pour chacune d'elles :

60 mg d'amytal de sodium,
0,2 mg de bromhydrate de scopolamine,
0,15 mg de sulfate d'atropine.

Scopolamine et atropine étaient connues pour leurs vertus antinaupathiques. L'amytal de sodium, par contre, était un barbiturique destiné, selon toute vraisemblance, à inhiber la peur des soldats face aux dangers qu'ils allaient rencontrer. Les experts de l'époque concluaient leur article par ces mots :

« Un homme est mort d'une surdose d'amytal de sodium contenu dans une nouvelle préparation appelée, à présent : Préventif du mal de mouvement, préparé pour l'armée*. Un usage impropre ou non maîtrisé de ce produit peut augmenter la mortalité due aux empoisonnements. »*[2]

Longtemps après la guerre, des vétérans retrouvèrent des boîtes inutilisées de pilules datant du débarquement et les firent analyser par un laboratoire de toxicologie. Les résultats confirmèrent l'analyse de 1946 en ce qui concerne l'amytal de sodium et l'atropine. En revanche, aucune trace de scopolamine ne fut trouvée (peut-être parce que la scopolamine est plus volatile et qu'elle avait disparu après plus de 60 ans de stockage). En tout cas, la présence d'un barbiturique puissant dans les pilules antinaupathiques du débarquement se trouvait confirmée.

Tous ces témoignages donnent l'impression d'un manque de maîtrise de la part des scientifiques et d'une expérimentation hasardeuse sur les soldats. GL

Pour en savoir plus…

♦Guy LE MOING : *Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.* Marine Editions. Rennes. 2013.

[1] Article intitulé : *Empoisonnement fatal par le médicament préventif contre le mal de mer*, paru dans le « Journal of the American Medical Association » daté du 20 juin 1946 (vol. 131, pages 971 et 972).
[2] Ibid.

Lumières sur l'océan

LE PHARE DU FOUR AU CROISIC

Par Stéphane Brégeon

Chaque phare a son histoire, celle de sa position, celle de ses matériaux, celle de son emplacement. Voici l'histoire du phare du Four du Croisic, moins connu de beaucoup de personnes et pourtant présent dans pratiquement tous les livres consacrés aux phares. Je vous laisse découvrir sa ou ses particularités ...

Situation

Le plateau du Four est un plateau de 3,5 par 2 milles nautiques (6,5 km par 2 km) situé à 3,24 milles à l'ouest de la pointe du Croisic (Loire-Atlantique), à l'approche de l'entrée de l'estuaire de la Loire. Sa surface émergée par marée de coefficient 95 (vives eaux) est de 1 km^2, tandis que sa surface est de 16 km^2 si l'on considère les hauteurs d'eau inférieures à 5 m. Le plateau doit son nom à la pointe éponyme situé en vis-à-vis sur le continent. Avec la construction du fort – modèle 1846 - au XIX^e siècle la pointe prendra le nom de pointe du Fort. Pratiquement constamment immergé, surtout à marée haute, la mer est toujours agitée même par temps calme, à cause d'une falaise sous-marine approchant les 35 m de haut située côté ouest, vers le large.

Naufrages, projets et atermoiements

Depuis 1694, au moins 18 naufrages sont recensés. Citons les vaisseaux de la Royal Navy *La Resolution,* le 22 novembre 1759 et *l'Essex*, le lendemain, tous deux après la bataille des cardinaux. Le plus connu des naufrages, au moins pour le nom du navire, est *l'Hermione,* perdu le 20 septembre 1793, à la suite d'une erreur de navigation. Heureusement l'équipage est sauf et les canons sont récupérés rapidement. Le 8 février 2010, c'est le canot pneumatique du navire de travaux des Phares et Balises *La Bonne Anse* qui est victime d'un chavirage au Four. Quatre hommes se retrouvent à l'eau. Porteurs de vêtements à flottabilité intégré ils ont pu remonter sur le canot renversé avant d'être secourus par les hommes de la SNSM. Plus récemment, le chalutier *Eden Roc II*, immatriculé aux Sables d'Olonne se coince dans la roche aux abords du plateau dans la nuit du 11 au 12 avril 2017, avec quatre hommes à bord. Le canot tout temps SNS 095 *Pierre R. Graham* arrive à le sortir de ce mauvais pas. Vu l'état de la coque, le chalutier pu rejoindre le port de La Turballe accompagné du canot de la SNSM.
Revenons à la fin du XVIII^e siècle et aux projets existants. Une tour à feu fortifiée est envisagée dès 1754. Elle devait signaler la roche mais aussi servir de vigie pour indiquer la présence de navires corsaires, avec canons et cloche pour avertir les marins et les populations alentours. En 1766, le sieur de Préville, du Croisic, envisage la construction d'une tour à feu. L'idée est intéressante mais sa réalisation se heurte au scepticisme des autorités. L'exemple de la tourelle des Morées, construite en 1756 et déjà reconstruite en 1764 et 1777, refroidit les ardeurs (1).

Les années passent et les dangers de la navigation dans les parages du Four causent toujours et encore de nombreuses pertes humaines et matériels. Le commerce nantais

constate que les navires étrangers évitent Nantes comme Paimboeuf, son avant-port, lui préférant Bordeaux. (2)

En 1810, François Plantier, ingénieur des Ponts et Chaussées, indique la dangerosité du plateau du Four par sa situation à la même latitude que l'entrée en Loire. En 1815, les représentants de la Chambre de Commerce de Nantes réclame l'édification d'une tourelle.
Le conflit avec l'Angleterre contribue au blocage des projets par la crainte de voir des ouvriers français capturés ou malmenés par la Royal Navy.
Les naufrages de la goélette états-uniennes *Balaou,* en avril 1816, et du brick marchand français *Le Triton*, en décembre 1817, vont de manière tragique relancer le débat.
En attendant les conclusions de la commission des phares dans son *Rapport contenant l'exposition du système adopté par la Commission des phares pour éclairer les côtes de France*, en juillet 1825, le corps des Ponts et Chaussées souhaite apporter des améliorations à la signalisation maritime en plusieurs points des côtes de France. Ainsi va revenir à la lumière le projet de phare sur le plateau du Four.

Le premier phare en mer de l'époque moderne

La commission des phares approuve le projet et désigne les ingénieurs des Ponts et Chaussées François Plantier (3)(4) et Joseph Marie Rapatel pour rédiger le projet et s'atteler au chantier. Faute d'exemple français, F. Plantier s'inspire directement de deux phares britannique ou écossais érigés en mer et forts réussis. Celui d'Eddystone, situé au sud de Plymouth, bâti de 1757 à 1759, sous la conduite de l'ingénieur John Smeaton. Et celui de Bell Rock, à environ 10 miles à l'est du port de Dundee, en Ecosse, construit de 1807 à 1810, par l'ingénieur Robert Stevenson. La forme de la base, à large empattement puis à courbe paraboloïde doit permettre à la tour de résister aux assauts des vagues. Formulé autrement, la tour est en forme de trompette inversée ou en fût de chêne (fût dans le sens de tronc et non pas dans le sens de barrique).

L'adjudication du marché, le 31 octobre 1819, indique entres autres noms celui de l'horloger Wagner, pour la machine de rotation, et celui de Bordier-Macet, pour l'appareil d'éclairage composé de 6 réflecteurs (5).

Le chantier commence en avril 1820 et en moins de 5 mois, le soubassement est établi sur la roche. Les moellons et pierres sont extraites de carrières de Batz sur Mer et de Nantes. A chaque fois les meilleures roches sont choisies.

Le premier gardien nommé au phare s'appelle Gaspard Demay. Il monte au phare, avec un collègue, pour les finitions à l'automne 1821. Dans un rapport du 12 septembre 1821, adressé à son supérieur hiérarchique, il se plaint que la pluie pénètre partout (6). Les essais d'allumage commencent en octobre 1821.

Plus dramatique est la mésaventure vécue par le gardien Jean Régnault, qui dut hisser le pavillon noir après le décès de son collègue Jean-Baptiste Bataille, qui avait 18 années de service à son actif. Régnault fut dans l'obligation de hisser le corps de son compagnon d'étage en étage, jusqu'à la galerie supérieure pour retarder la décomposition. Le pavillon noir, signal de détresse dans les phares, ne fut aperçu du Croisic que 55 heures après le décès, en raison d'une météo bouchée. Quelques années plus tard, ce même Régnault était atteint de paralysie générale et mourrait après 2 mois de maladie.

Le feu est réellement allumé pour le service le 1er janvier 1822. Le phare du Four du Croisic, devient alors le premier phare français construit en mer de l'époque moderne et le second en mer, après celui de Cordouan, allumé en 1611.

Quelques temps après sa mise en service l'hydrographe et cartographe Charles-François Beautemps-Beaupré reconnait les fonds et les traits de côtes du secteur. Il constate la trop faible hauteur du phare et le peu d'intérêt de la route ainsi jalonnée pour la navigation. La route préférée par les pilotes-lamaneurs et les marins pour entrer en Loire est maintenant dépassée avec les relevés des nouvelles cartes. Finalement le phare du Four est sans grande utilité et est déclassé comme phare de 2e ordre.

Le phare de Four du Croisic dans son état postérieur à 1886. L'oblitération du timbre indique la date de juin 1909. Collection Stéphane Brégeon.

Alors pourquoi avoir construit ce phare ici ? Plusieurs hypothèses prises séparément ou ensemble peuvent l'expliquer. La volonté de prouver la puissance maritime de la France l'ambition de montrer l'ingéniosité et la compétence du corps des Ponts et chaussées, face à l'efficacité de la signalisation maritime anglaise vantée par les marins du commerce ou encore le besoin de marquer le retour de la royauté avec la seconde restauration.

Le coût de la construction atteint les 98293 Francs de l'époque. La circonférence de la tour à sa base est de 10 mètres et en haut de 5,40 m. Sa hauteur générale de 24 m au-dessus de la roche comprend les 4 mètres immergés sous le niveau des hautes mers.

La maçonnerie en pierre de taille de granite est d'abord laissée nature avant de recevoir une peinture blanche en 1884 puis une peinture noire et blanche oblique, en juillet 1935, pour éviter les confusions avec les phares de La Banche (rayures horizontales noires et blanches) et du Grand Charpentier (pierres non peintes). La base de la tour du Four est restée en pierre non peinte et la lanterne est verte. Il faut attendre 1886 pour voir la fin de la construction de la jetée.

La tour est exhaussée de 6,20 m en 1846. Allumage le 15 décembre 1846 avec une optique de Fresnel. Le phare est éteint et évacué le 19 octobre 1940, sur ordre de l'occupant allemand. Allumage le 13 août 1945.

La vedette de servitude ou le baliseur ne peuvent accoster à la jetée et doivent mouiller à 600 m environ. De là, la relève ou le ravitaillement se font en canot pour atteindre la jetée, de préférence deux heures avant l'heure de la basse-mer.

Le phare de Four du Croisic dans son état actuel. Photo Teddy XAVIER

Lanterne du phare du Four du Croisic dans son état actuel. Lentille principale et lentille de secours au-dessus. Photo groupe 1759 – ABC (Autour de la Bataille des Cardinaux)

Numéro de l'établissement de signalisation maritime : 845/000
Coordonnées géographiques : 47°17'53'' N – 0°38'06''W
Hauteur totale au-dessus du sol : 33,92 m. Hauteur au-dessus de la mer : 27,30 m
Elévation du foyer 23 m ; l'élévation est la distance entre le foyer ou feu du phare et la surface de l'océan lors des pleines mers de vives eaux (coefficient de 95)
1er janvier 1822. Feu blanc, appareil de Bordier-Macet à 6 réflecteurs, machine de rotation de Wagner.
1re optique de Fresnel le 15 décembre 1846 : Optique catadioptrique de Henri-Lepaute de 0,70 m de focale. Feu blanc à éclats toutes les 30 secondes (une des signatures lumineuses possibles avec les premières optiques de Fresnel).
Nouvelle optique le 6 octobre 1932 : feu à 1 éclat blanc toutes les 3 secondes. Optique BBT (Barbier, Bénard et Turenne) de 0,15 m de focale de 4 panneaux au ¼. Installation d'une cuve à mercure pour la rotation de l'optique.
Nouvelle optique le 12 octobre 1983 : feu à 1 éclat blanc toutes les 5 sec. Nouvelle lanterne standard en aluminium de 2 m de diamètre avec vitres cylindriques.
Puis optique tournante, distance focale de 0,15 m, à 4 panneaux au ¼, éclairage par lampe halogène de 90 W. Feu blanc à éclats toute les 5 sec. Portée 19 miles.
14 août 2014 : Lampe LED de type V1.1. Puissance sur la position 3 de 29 W. 1420 lm portée 17 milles. L'optique tournante de l'éclairage halogène reste en place

Lampe LED de type V1.1. Diamètre de 85 mm par hauteur de 86 mm. Diamètre de la lentille 50 mm. Le capot en aluminium empêche la focalisation des rayons du soleil sur la source lumineuse.

Combustibles :
1822 : huile végétale. 1875 : huile minérale avec mèches concentriques. 1904 : vapeur de pétrole avec manchon incandescent. 1983 : électricité, en même temps que l'automatisation, avec installation d'un aérogénérateur.
Peintures :
1844 : peinture de la tour en blanc. 1935 : bandes obliques blanches et noires. 1955 : modification des bandes pour les rendre plus obliques.

Classement au titre des Monuments Historiques depuis le 3 octobre 2012.

(1) La tourelle des Morées est aujourd'hui le plus ancien établissement de signalisation maritime de l'estuaire de la Loire. Après une première tourelle en bois érigée en 1756, ruinée en 1764 et reconstruite, la tourelle est bâtie en pierre de granite en 1777. Classée au titre des Monuments Historiques depuis le 22 novembre 2011.
(2) Souvenons-nous en effet que si Saint-Nazaire existait, la paroisse était une simple bourgade pourvue d'un petit port et de quelques navires à voile. Le port de Saint-Nazaire connaitra son essor avec les travaux du Conseil Général de Loire-Inférieure (nom du département jusqu'en mars 1957) avec la création du môle entre 1828 à 1835 et surtout le creusement du 1er bassin – celui de Saint-Nazaire en 1856.
(3) A la plage de l'anse rouge (bois de la Chaise, île de Noirmoutier) est bâtie la tour Plantier. Surprenante avec son allure de phare, elle est dû à Frédéric Plantier, médecin à Noirmoutier, qui en demande la construction en 1861. Son dessin est probablement l'œuvre de son frère Louis-Joseph Plantier, ingénieur des Ponts et Chaussées, à qui l'on doit le premier phare de l'île du Pilier en 1827.
(4) Il existe donc deux ingénieurs des Ponts se nommant Plantier, de la même famille selon des archives personnelles de leurs descendants. Les annales de l'école des Ponts et Chaussées, indique comme années d'entrée ou comme années de présence les noms de François Plantier, en 1787 et de Louis-Joseph Plantier en 1820.
(5) Augustin Fresnel travaille encore à la création de la lentille à échelons.
(6) Dans un autre rapport du 4 juillet 1822, il écrit que son collègue boit plus que de raison.
(7) Il semble que trois phares (au moins) français portent des bandes obliques noires et blanches. Le phare de Contis (Landes)

J'adresse mes remerciements aux personnels de la subdivision des Phares et Balises de Saint-Nazaire pour leur aide à la rédaction de cet article (photos et renseignements).SB

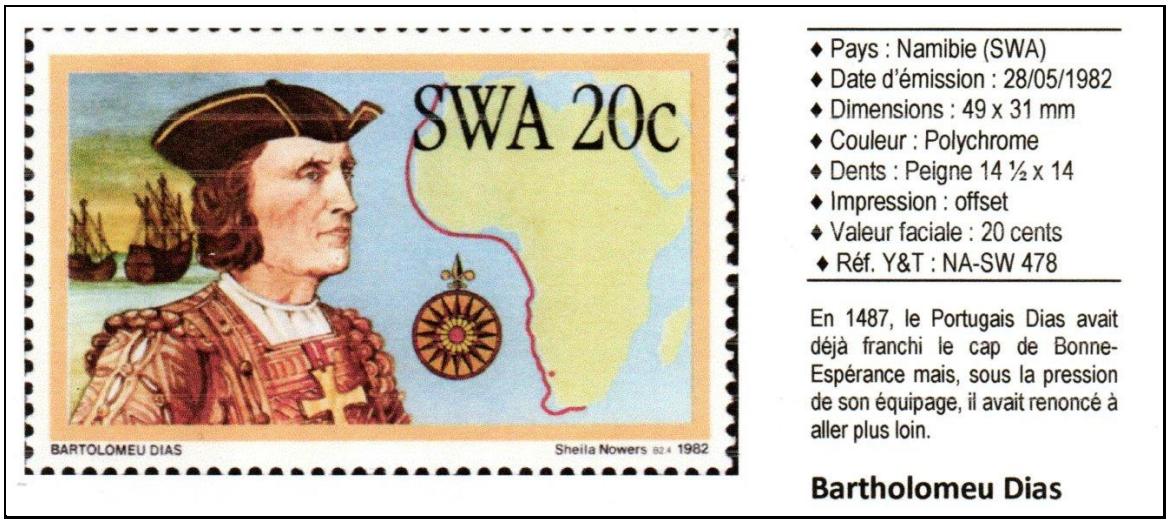
Bibliographie :
Tous les phares de France, René Gast et Jean Guichard, éditions Ouest-France
L'histoire de tous les phares de France, Francis Dreyer et Jean-Christophe Fichou, éditions Ouest-France
Phares en mer, la construction, les gardiens, l'automatisation, Jean-Christophe Fichou, éditions Ouest-France
Guide des phares des côtes de France, Xavier Mével, collaboration de Jean-Christophe Fichou éditions le Chasse-marée
Phares des côtes Bretonne, éditions Ouest-France
Lettre aux amis de l'île de Noirmoutier, N° 171, septembre 2013.
Site Internet *Phares et Radio,* de F50HH
Agents de la subdivision des Phares et Balises de Saint-Nazaire
Le Four du Croisic, acteur de la vie maritime hier et aujourd'hui ; groupe 1759 – ABC (Autour de la Bataille des Cardinaux)
Site internet de la DIR NAMO
Le Télégramme, Ouest-France.
Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Inférieure. Tome 98, 1949.

L’histoire maritime illustrée par les timbres

VASCO DE GAMA ATTEINT LES INDES (1498)

Par Guy Le Moing

Les richesses de l’Orient sont appréciées depuis longtemps dans le monde occidental, mais elles ne lui parviennent qu’au terme d’un long chemin à travers l’océan Indien, les déserts d’Asie et la Méditerranée. À chaque étape de cette longue route, des intermédiaires s’enrichissent au détriment de l’acheteur final. Depuis le début du XVe siècle, les Portugais cherchent une route maritime directe leur permettant de s’affranchir de tous les intermédiaires qui grèvent la rentabilité de ce commerce. Cette route, qui contournerait l’Afrique par le cap de Bonne-Espérance, est semée d’embûches. À la fin du siècle, ils n’ont toujours pas réussi ; Bartholomeu Dias s’est approché en 1487, mais il a dû faire demi-tour sous la pression de son équipage.



Une nouvelle tentative en 1497

Le samedi 8 juillet 1497, la ville de Lisbonne connaît la fièvre des grands événements ; quatre navires s’apprêtent à appareiller à destination de l’Inde. Jamais encore une telle expédition n’a atteint son but, et le roi Manuel Ier a chargé Vasco de Gama de relever le défi. Tout le monde à Lisbonne prie pour le succès de cette tentative ; dans toutes les églises de la ville, les prêtres multiplient les messes et les cérémonies ; des processions parcourent les rues en chantant des cantiques ; le pape lui-même s’en est mêlé : il a publié une bulle accordant le salut éternel à tous les membres de l’expédition.

Le soir du 8 juillet, quand les chants religieux se sont tus dans les rues et les églises, quand les pleureuses ont cessé leurs lamentations sur les quais du port, les quatre navires larguent leurs amarres et glissent lentement sur le Tage en direction de la mer. Ce sont : le *São Gabriel* (navire-amiral), le *São Rafael* (commandé par Paulo de Gama, frère de Vasco), le *Berrio* et un navire de transport au nom inconnu. Deux cents hommes, au total, constituent les équipages de ces navires.

♦ Pays d'émission : Territoire britannique de l'océan Indien
♦ Date d'émission : 9 mars 2009
♦ Taille : 42 x 28 mm
♦ Couleur : Polychrome
♦ Dentelure : Peigne 14 ½
♦ Impression offset
♦ Valeur faciale : 1,30 ¨£
♦ Réf. Michel : IO 480

Vasco de Gama 1469-1524) est un navigateur portugais qui effectua plusieurs voyages aux Indes et devint vice-roi de ce pays : ● 1469 : naissance à Sines (Portugal). ● 1498 : Gama atteint l'Inde par la mer. ● 1499 : retour à Lisbonne. ● 1502-1503 : deuxième voyage. ● 1524 : nouveau départ en tant que vice-roi des Indes. ● 1524 (24 déc.) : mort à Cochin, peu après son arrivée.

Vasco de Gama

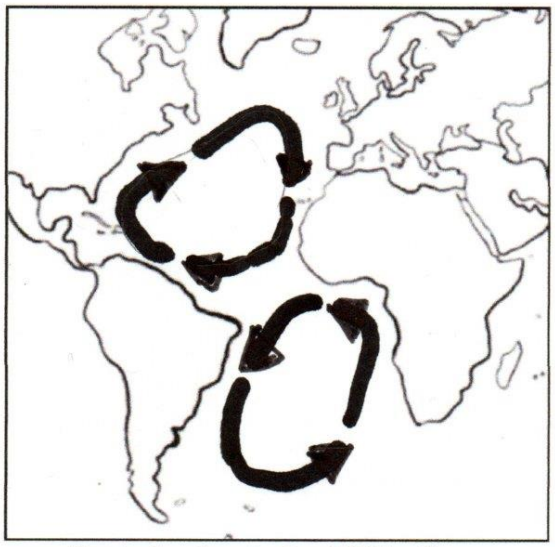
♦ Pays d'émission : Mozambique
♦ Date d'émission : 17 décembre 1963
♦ Taille : 36 x 26 mm
♦ Couleur : Polychrome
♦ Dentelure : Peigne 14 ½
♦ Impression offset
♦ Valeur faciale : 50 centavos mozambicains
♦ Réf. YT : MZ 493

Le *São Gabriel* était le navire de Vasco de Gama lors de son expédition aux Indes de 1497-1499. C'était une petite caraqque d'environ 25 mètres de long, montée par une soixantaine d'hommes d'équipage. Ses deux mâts avant étaient gréés de voiles carrées ; son mât arrière, d'une voile latine.

Le *São Gabriel*

En route vers le cap de Bonne-Espérance

La petite flotte de Vasco de Gama longe les côtes marocaines, dépasse les îles Canaries et continue jusqu'à l'archipel de cap Vert où elle fait une brève escale technique ; elle en repart le 3 août. Elle cesse alors de suivre la côte africaine pour effectuer la grande « volte » qui va la rapprocher des côtes du Brésil.



Vents dominants dans l'Atlantique

La « volte » **des navigateurs portugais**

Lorsqu'il a dépassé le 30ème degré de latitude sud, Vasco vire de bord et fait route à l'est afin de retrouver la côte africaine, un peu au nord de Bonne-Espérance. Ce grand détour dans l'Atlantique a pour but de profiter au maximum des vents dominants sur cet océan ; il n'est pas impossible que Gama l'ait imaginé en discutant avec Dias. Toujours est-il que cette « grande volte » va devenir la route habituelle des Portugais pour atteindre le cap de Bonne-Espérance. Vasco de Gama et ses marins, après cette vaste boucle dans l'Atlantique, retrouvent la terre d'Afrique au début du mois de novembre. Il leur suffit, désormais, de la suivre vers le sud. Après une brève escale dans une rade abritée, ils atteignent le cap de Bonne-Espérance, le doublent avec quelques difficultés et jettent l'ancre dans la baie de Mossel. Les Portugais y nouent des contacts avec les populations locales, font du troc et s'attardent un peu. La première partie de leur voyage est terminée. Ils sont proches du lieu atteint par Dias. Devant eux s'étend un océan inconnu qu'ils vont devoir affronter.

Sur l'océan Indien

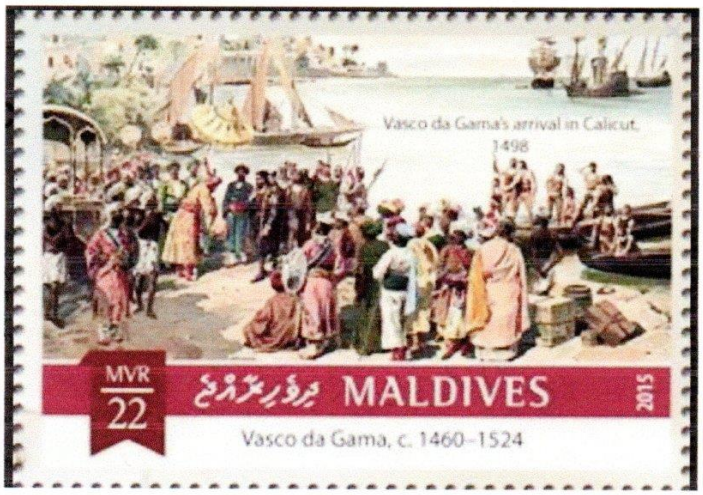
Vasco de Gama, avec trois seulement de ses navires, entreprend la remontée de la côte orientale d'Afrique, en louvoyant contre les vents contraires. Cette lente navigation dure plusieurs mois. Une escale est nécessaire pour caréner les navires, approvisionner de l'eau et des vivres, et soigner les marins atteints par le scorbut.

Le 2 mars, enfin, ils atteignent la cité-État de Mozambique, aux portes de l'Islam. Les navires y jettent l'ancre, et Vasco de Gama entreprend auprès des autorités locales une approche diplomatique. Il s'y prend maladroitement, et elle échoue. Les cadeaux apportés par les Portugais n'impressionnent pas les riches dirigeants de la région ; ils laissent le sultan indifférent. Le marin n'a guère plus de succès à l'étape suivante, Monbasa, et la petite flotte continue vers le nord.

L'accueil est meilleur à Malindi, et les Portugais établissent, pour la première fois, des relations avec des marins indiens. Mieux encore : le sultan du lieu leur trouve un pilote pour la dernière étape du voyage : la traversée de l'océan Indien. Cette aide n'est pas superflue car la route est dangereuse en raison des multiples récifs qui la jalonnent. Grâce à cet homme et

grâce à la mousson du sud-ouest, les navires de Vasco de Gama traversent l'océan sans encombre et en un temps record : 27 jours.

Le 18 mai 1498, les Portugais atteignent la côte du Malabar. Trois jours plus tard, le pilote de Malindi leur annonce simplement : « Voici Calicut, le pays où vous vouliez aller ».



- Pays d'émission : Maldives
- Date d'émission : 01/07/2015
- Taille :
- Couleur : Polychrome
- Dents : Peigne 13 ¼
- Impression : offset
- Valeur faciale : 22 Rufiyaa maldivienne
- Réf. Y&T : MV4849

L'arrivée de Vasco de Gama à Calicut en 1498

Ce soir-là, Vasco de Gama peut se réjouir : grâce à lui, son pays vient de remporter une immense victoire, il communique désormais directement avec l'Inde. Une nouvelle aventure commerciale commence alors, chargée d'imprévus, de succès et de revers. GL

En marge de l'affaire du *Prince de Conty*

LES TRÉSORS DE LA COMPAGNIE DES INDES

Par Alain Foulonneau

Le 15 juin dernier, cinq lingots d'or chinois ont été remis officiellement à l'État français par les autorités américaines. A la suite d'une veille informatique, le DRASSM[1] avait alerté les autorités américaines à ce sujet en 2018, après la mise en ligne d'un catalogue de vente aux enchères, en Californie. Le DRASSM avait reconnu sur ce catalogue des lingots d'or provenant de l'épave du *Prince de Conty*, naufragé sur la côte sauvage de Belle-Ile en 1746. Ce même jour le parquet de Brest a mis en examen pour *« recel de bien culturels provenant d'un vol commis en bande organisée, blanchiment en bande organisée, association de malfaiteurs et exportation illégale de biens culturels »*, trois Français suspectés d'avoir revendu en Suisse et aux États-Unis des lingots d'or prélevés sur une épave en France.

C'est l'épilogue d'une longue aventure commencée en 1977. Je laisse le soin à mon ami Alain Foulonneau d'en raconter le début. Il m'avait transmis il y a quelques mois un petit exposé sur les trésors des bateaux des Compagnies des Indes. Je le joins ci-dessous, après avoir expliqué pourquoi il y avait tant d'or et d'argent sur les navires de Chine.

De l'or et de l'argent dans les navires de Chine

La création des Compagnies des Indes permit aux Européens d'accèder aux produits de luxe orientaux : épices, cotonnades, soieries, porcelaines. Mais ces achats ne pouvaient pas être compensés par les exportations européennes. Les productions européennes ne séduisaient pas les populations chinoises. Il fallait payer la différence. Toutefois l'immense territoire chinois disposait de mines d'or tandis qu'il était dépourvu de mines d'argent. A l'inverse, l'Europe, grâce notamment à l'empire colonial espagnol, regorgeait d'argent. L'argent, on en faisait de la monnaie, les fameuses pièces de huit espagnoles ou piastres qui étaient une monnaie quasi internationale. Elles firent aussi la réputation des pirates des caraïbes et, plus tard, elles donnèrent naissance au symbole du dollar américain, le fameux $. Mais pour les Chinois elles n'étaient que du métal.

L'idée de faire partir de l'argent vers l'est pour revenir avec de l'or s'imposa rapidement. Sans ce trafic des métaux le commerce des Compagnies des Indes n'aurait pas pu fonctionner. Les compagnies des Indes achetaient à Cadix des grandes quantités de piastres, parfois même elles les faisaient venir directement du Mexique. Au début du XVIII^{ème} siècle les piastres d'argent ne représentaient que 10% de la cargaison des navires des Compagnies des Indes. A la fin du même siècle elles atteignaient 50%.

C'est pourquoi dans des épaves en route vers la Chine on trouve des pièces d'argent[2] et dans les épaves des bateaux revenant de Chine des lingots d'or. AF

1. Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines, service créé par André Malraux dépendant du Ministère de la Culture.

2. Le Batavia navire de la VOC naufragé en se rendant à Jakarta dont j'ai narré la mutinerie en 1629 dans mon livre « Grognes & colères de marins » était chargé de pièces de huit pour une valeur de 250 000 guldens.

Les navires des compagnies des Indes emportaient des cargaisons de grande valeur. Ils étaient puissamment armés pour se défendre contre les attaques de tous genres ; pirates, corsaires, navires de guerre ennemis. Mais la mer aussi prélevait sa part de butin. Les naufrages et fortunes de mer ont été nombreux. Souvent les cargaisons étaient difficiles, voire impossibles, à remonter avec les moyens de l'époque. Avec les progrès techniques, des possibilités d'accès à ces richesses englouties se sont offertes aux aventuriers.

Voici deux récits de chasse aux trésors de compagnies des Indes

Le *Prince de Conty*

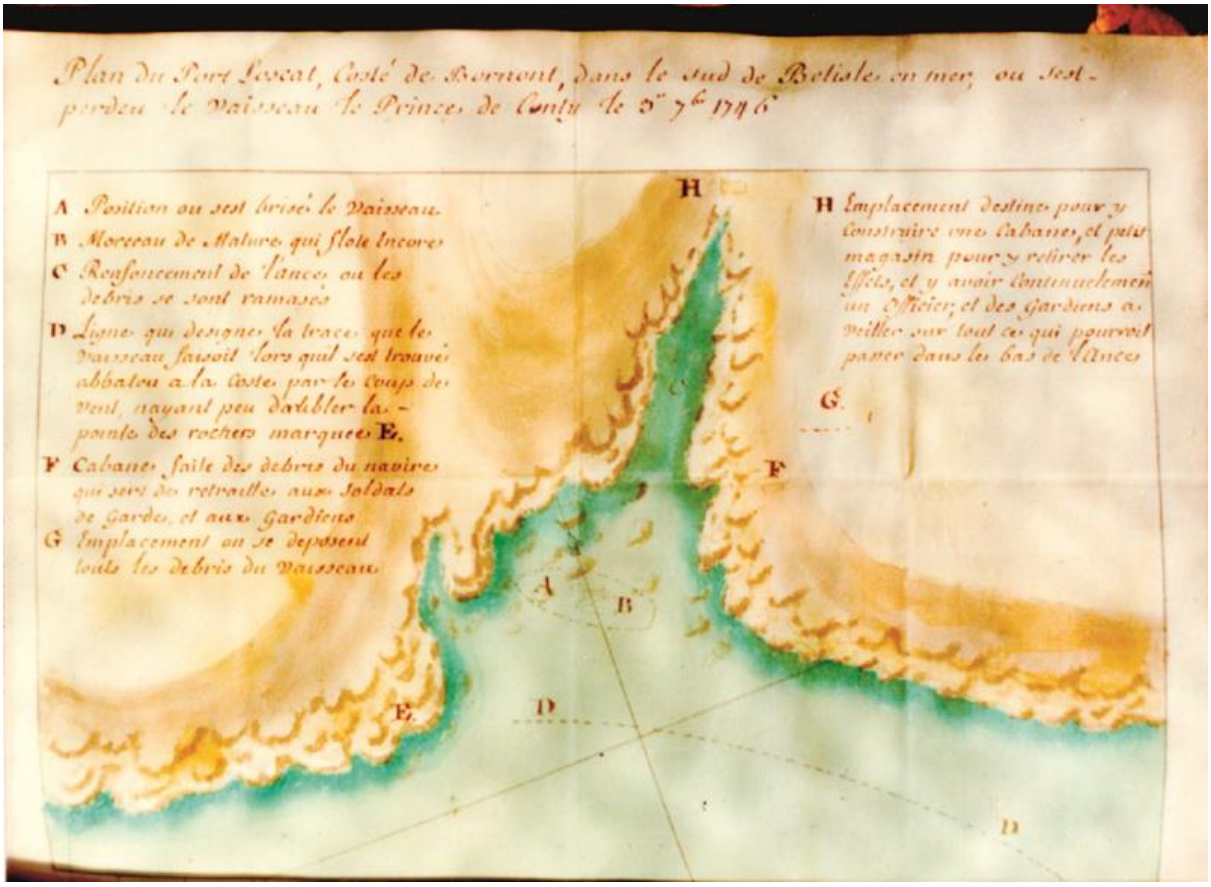
Le *Prince de Conty* était un vaisseau construit à Lorient. Il avait été lancé en 1743. Il jaugeait 600 tonneaux et portait 38 canons. Il appareilla de Lorient le 2 avril 1745 de conserve avec deux autres vaisseaux : le *Philibert* et l'*Aimable*. Le *Prince de Conty* était commandé par Charles Bréart de Boisanger. Comme tous les vaisseaux des compagnies des Indes, il chargea à Canton du thé, des soieries, de la porcelaine et de l'or. Lors de son retour il passa par le Brésil pour charger du cacao et du café. Il y fut attaqué par deux corsaires anglais près des îles Fernando et Noronha. Au cours du combat le capitaine fut gravement blessé aux cuisses par un coup de canon à mitraille et un mousse fut tué. Alors qu'il était tout proche de l'arrivée le 3 décembre 1746 le *Prince de Conty* eut à subir un fort vent d'ouest accompagné d'une brume épaisse. Le vaisseau chercha à se réfugier sous le vent de Belle-Ile où les deux autres vaisseaux s'étaient abrités. Malheureusement le manque de visibilité lui fit rater la pointe sud-ouest de Belle-Ile et il se fracassa devant Porz lost kah (Anse de la queue de chat en breton). Sur les 186 hommes à bord, seuls 45 survivront. Le capitaine handicapé par ses blessures faisait partie des victimes. Une semaine après la catastrophe, la Compagnie des Indes s'activa à repêcher la cargaison du *Prince de Conty*, principalement les lingots d'or. L'envoyé de la Compagnie, un dénommé Guillois, écrivit dans son mémoire au directeur de la Compagnie : *« Quant à l'objet de l'or, s'il eut resté en caisse, il y auroit plus d'espérance de le recouvrer mais par précaution et à cause des risques de la guerre, feu M. de Boisanger l'avoit fait mettre en ceinture affin qu'en cas de prise, les officiers que l'usage veut qui ne soit pas fouillés, l'eussent pu sauver autour d'eux ».*

Les premières tentatives de sauvetage n'ayant pas eu beaucoup de succès, au cours de l'année 1747 la Compagnie des Indes décida de recourir à une cloche à plongeur. Elle fit aménager des sentiers et des escaliers pour parvenir au fond de l'anse tandis qu'elle installa deux trépieds dans la roche de chaque côté de la crique pour tendre un câble soutenant la cloche à plongeur. Cependant, selon Des Tailles, capitaine général des garde-côtes à Belle-Isle : *« On travailla fort longtemps, mais l'on ne put trouver l'or »*.

Deux cent trente ans plus tard, cette déclaration avait de quoi éveiller l'attention des chercheurs de trésors. En 1974 elle tombe sous le regard de Patrick Lizé qui fait des recherches dans les archives départementales du Morbihan. Le plan de Porz lost kah fait par Guillois présent également dans les archives lui permet de localiser facilement l'épave. Peu après, une campagne de fouille débute. L'épave repose par 10 à 15 m de fond contre la côte. L'opération de sauvetage semble un jeu d'enfant. Nul besoin en apparence d'une lourde logistique. Oui, mais c'est la côte sauvage de Belle-Ile souvent battue par la houle du large et balayée par un ressac puissant. En outre quand les plongeurs bénéficient de conditions de mer clémentes, un autre obstacle s'oppose à eux : le fond de la mer est tapissé de longues laminaires. Cette forêt d'algues cache les vestiges. Qu'importe, les plongeurs se muent en faucheurs moissonneurs sous-marins. Au bout d'éreintantes plongées de défrichage, la chance sourit enfin ; un petit lingot d'or apparaît. Mais les ennuis commencent aussitôt car le site fait l'objet de pillage par

ceux qui devaient l'étudier. La campagne de fouilles s'achève devant le tribunal correctionnel. Les péripéties judiciaires durent plusieurs années. A l'issue de ces dernières, en 1985, l'Etat reprend la main. Le Ministère de la Culture par son service le DRASSM[1] organise une fouille archéologique dirigée par Michel L'Hour. Une équipe de plongeurs archéologues professionnels procéde à une analyse méthodique du gisement. Elle découvre des milliers de fragments de porcelaine de Chine du règne de l'empereur Qianlong (1736-1795), des restes de caisses de thé, des rondins de bois tinctorial et trois petits lingots d'or pesant chacun de 368 à 375 grammes et portant des inscriptions chinoises. Des pièces presque intactes de porcelaine sont à également dégagées des grottes sous-marines proches. Ces objets témoignent de l'histoire d'une compagnie qui participait à la naissance d'une économie mondiale. Hélas, au cours des travaux de 1985 une violente tempête survient. Le navire et le matériel de fouille sont sauvés in extremis mais l'épave est réenfouie laissant à jamais ce chantier inachevé.

Outre le fait que le site est protégé par la loi, l'épave, recouverte par le sable, les galets et les laminaires qui ont repoussé, n'est plus visible aujourd'hui. Tant pis pour les rêveurs. Cependant ces derniers peuvent quand même aller à Porz lost kah, on y voit encore les escaliers taillés en 1747 dans la roche (par des prisonniers anglais) pour accéder au fond de la crique. On y voit aussi les trous des trépieds qui soutenaient la cloche à plongeur. Enfin on peut admirer certains des objets récupérés au Musée de la Compagnie des Indes à Lorient.



Plan dePorz lost kah dessiné par Guillois (Archives départementales du Morbihan)

1. 0 Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines

Porz lost kah de nos jours. On distingue les escaliers taillés dans la roche en 1747 pour accéder à l'épave. (photo Pascal Serviget).

Petit lingot d'or (370 g), traces de coulée et inscriptions chinoises

Porcelaine de Chine trouvée dan l'épave du Prince de Conty (Musée de la Compagnie des Indes)

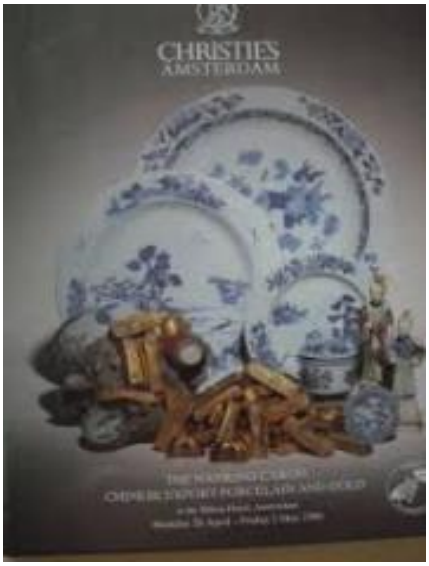
Le *Geldermalsen*

Le Geldermalsen était un vaisseau de la Compagnie des Indes hollandaise, la célèbre V.O.C. Il mesurait 45 mètres et était âgé de 5 ans quand il appareilla pour l'Extrême-Orient. Il fit escale à Jakarta puis atteignit Canton au cours de l'été 1751. Quand il quitta Canton fin décembre 1751, il était chargé essentiellement de caisses de thés verts et noirs mais aussi de porcelaine et d'or. Le soir du 3 janvier 1752 alors qu'il naviguait par beau temps au sud des îles Anambas entre Bornéo et la péninsule malaisienne, il heurta un récif pourtant connu et marqué sur les cartes hollandaises. Le capitaine fit abattre le grand mât et le bateau put se dégager de l'écueil et reprendre sa route. Mais, dans la nuit, la coque s'ouvrit et le *Geldermalsen* sombra entraînant avec lui les deux tiers des personnes présentes à son bord.

En 1985 un anglais, Michael Hatcher et un suisse Max de Rham entreprennent la recherche du *Geldermalsen* avec les moyens les plus modernes du moment. Ils ont affrêté une petite armada composée d'une barge surchargée de matériel d'intervention sous-marine et d'un navire de prospection équipé d'un positionnement par satellite, d'une table traçante, d'un sondeur batymétrique et d'un magnétomètre. Après des jours égrennés à découvrir de nombreux débris d'épaves modernes, enfin deux ancres anciennes sont détectées sous le corail. Les deux compères se mettent fébrilement à l'eau. Ils inspectent les alentours des ancres. Soudain une vaste cuvette circulaire apparaît. Un banc de lutjans s'y promène virevoltant sur place. Tous les plongeurs savent que les poissons aiment les épaves et qu'ils sont le premier indice de leur présence. En Bretagne, un nuage de tacauds cache souvent une épave. Max de Rham s'approche d'un poisson très occupé à farfouiller dans le sable. Il réalise subitement que le poisson a partiellement dégagé une petite tasse de porcelaine. Le *Geldermalsen* est enfin découvert.

Le chantier sous-marin durera plusieurs mois pour extraire de la vase 160 000 pièces de porcelaine et 127 lingots d'or de 365 grammes chacun. Pour ramener cette cargaison en Europe les deux associés durent louer un Boeing 747. Puis une vente mémorable eut lieu chez Christie’s Amsterdam l’année suivante, permettant aux collectionneurs du monde entier d’acquérir des pièces de ce qui est nommée alors, d’après les appellations du XVIIIe, la porcelaine d’exportation Nanking Cargo. Le montant des ventes, porcelaine et or atteignit 17 millions d'euros.

Quelques pièces provenant du *Geldermalsen* sont exposées au musée de la Compagnie des Indes de Lorient.



Catalogue de la vente à Amsterdam de la cargaison du Geldermalsen

Une partie des 127 lingots d'or du Geldermalsen,
Ils sont similaires à ceux retrouvés sur le Prince de Conty (photos Océans)

A quoi ressemblait un vaisseau de la Compagnie des Indes ?

Par chance, le musée de la Compagnie des Indes possède une maquette authentique. Il s'agit de celle du *Dromadaire*, un vaisseau de la Compagnie des Indes, qui a navigué de 1750 à 1760.

Elle a été réalisée par François René Duminy, un Lorientais qui a été pilotin à bord de ce vaisseau à l'âge de 12 ans. Il a voulu laisser un témoignage de cette première navigation outre-mer.

Cette pièce, acquise par la Ville de Lorient était conservée dans le Sud de la France, par une personne qui l'avait achetée en 1950 à Lorient. Cette maquette a échappé aux

bombardements. C'est un témoignage unique, venant directement d'un homme de la Compagnie des Indes. AF

Le Dromadaire (Photo Musée de la Compagnie des Indes)

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 … 100 ans… ou plus !

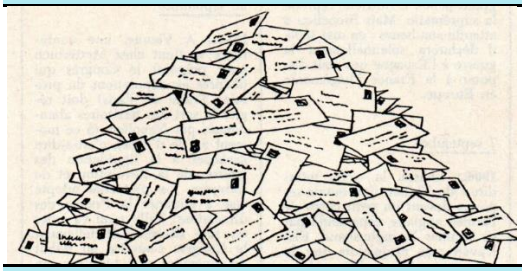
Il y a 100 ans
Le 26 août 1922
Naufrage du cuirassé français *France*

Le vendredi 25, en fin d'après-midi, les cuirassés *France* et *Paris* ont quitté l'escadre mouillée en baie de Quiberon, afin d'aller effectuer des tirs de nuit au large de Belle-Ile. Lorsque l'exercice est terminé, la *France* reprend le chemin de Quiberon, alors que le *Paris* s'attarde un peu sur place pour relever les buts. La nuit est claire ; les feux de la côte sont parfaitement visibles.

Vers une heure du matin, la *France* se trouve au sud du phare de La Teignouse et fait route normalement pour entrer en baie de Quiberon. C'est à cet instant qu'un choc violent se produit : le navire a heurté une roche sous-marine. Le commandant poursuit sa route vers Quiberon, mais l'eau envahit la coque. La machine s'arrête, les dynamos cessent de fonctionner ; le navire plongé dans l'obscurité commence à dériver. Les bâtiments de l'escadre captent le S.O.S. du cuirassé et se précipitent sur les lieux. Le *Paris* arrive le premier et recueille l'équipage. Le bâtiment chavire et sombre à 4 h du matin. Sur les 960 personnes se trouvant à bord, tout le monde est sauvé, à l'exception de trois matelots portés disparus.

Le capitaine de vaisseau Guy, commandant du cuirassé, comparaît en décembre devant le conseil de guerre maritime de Lorient. Les débats concluent que la perte du cuirassé est attribuable à l'existence d'une roche inconnue, non mentionnée sur les cartes. Le commandant est acquitté à l'unanimité et reçoit les félicitations de l'amiral Schwerer, président du conseil de guerre, pour son comportement lors de l'accident.

COURRIER DES LECTEURS



La parole est aux lecteurs de *Sillages* : soyez nombreux à nous écrire !

Zheng He et les timbres

Notre ami lecteur Jean-Louis Q. d'Orléans, ancien officier de la marine marchande, est un philatéliste chevronné ; il collabore régulièrement dans de grandes revues spécialisées. À la suite de notre article sur les sept voyages de Zheng He, dans le n°42, il a eu la gentillesse de nous faire découvrir des timbres consacrés à cet explorateur.

Peut-être, mon cher Jean-Louis, écriras-tu un jour un article pour SILLAGES ?
Merci, en tous cas, pour cet envoi !

Sur les traces de Bernard Le Moing

Dans le précédent numéro, nous avions relaté les travaux du commandant Alain Demerliac sur les traces de mon mystérieux homonyme. Il a fait mieux depuis : il a recensé tous les capitaines du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle portant mon nom ou des noms voisins du mien. Ci-dessous, un petit aperçu de ce travail :

♦*En 1664 Etienne LEMOIGRE capitaine de la PETITE VIERGE, de Saint-Malo, de 100 tx, navire avec un entrepont, construit à Audierne en 1644, armé de 6 canons et pouvant en porter 8.*
♦*En 1670 Bernard LE MOING capitaine de la galiote TORTUE affrétée en 11-1670 à Amsterdam par la Compagnie des Indes Occidentales pour aller aux "Iles d'Amérique". En 1-1671 ce navire fit escale à Honfleur en raison du mauvais temps.*
♦*En 1674 Bernard LE MOIGN ou LE MOING capitaine du navire corsaire RENOMMEE de Lorient ou du Port-Louis.*
♦*En 10-1674 Bernard LE MOIGN ou le MOING capitaine de la frégate corsaire TOISON D'OR de Lorient ou du Port-Louis, armée par le sieur Pérou, de 180 tx ou 200 tx, 172 hommes et 18 canons. En 8-1678 il opérait dans la mer des Antilles, il fut perdu en Amérique du Nord. En 11-1678 il était à Boston. En 6-1680 ce navire aurait été désarmé en Martinique?*

.....
Un grand merci, cher Commandant !

LIVRES LUS

Les livres (récents ou anciens) que j'ai lus ce mois-ci concernant l'histoire maritime… et que j'ai aimés…

Franck Bonnet
USS Constitution
(Volume 3)

À plusieurs reprises, dans SILLAGES, j'ai eu l'occasion de présenter les travaux de notre ami Franck Bonnet, en particulier ses bandes dessinées. Il a eu la gentillesse de m'adresser récemment le troisième et dernier volume de sa série intitulée *USS Constitution*, dont l'intrigue se situe à l'aube du XIX^e^ siècle, lors de la guerre entre les USA et Tripoli. Si vous avez lu les deux premiers tomes, celui-ci est indispensable pour connaître la fin de l'histoire ; si vous ne les avez pas lus… achetez les trois !

Franck Bonnet
***USS Constitution* – III**
Editions GLÉNAT

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet…

● ***La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759*.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

● ***Et l'océan fut leur tombe… Naufrages et catastrophes maritimes du XX^e^ siècle***. Marines Editions, Rennes, 2005.

● ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes*.** Marines Editions, Rennes, 2006.

● ***Les fortunes de mer… en images*.** Marines Editions, Rennes, 2007.

● ***Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.*** Rennes, Marines Éditions, 2011

● ***La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.

● ***Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012

● ***La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013

● ***Petite histoire du mal de mer et de ses traitements*.** Marines Editions, Rennes, 2013.

● ***La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014

● ***Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.*** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015

● ***L'Histoire de la Marine pour les Nuls.*** Paris, éditions First, 2016.

● ***Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire.*** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

UN DERNIER MOT

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

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

***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.fr
Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.
● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :
www.meritemaritime-fnmm.com > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME
● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :
www.maisonecrivainsdelamer.fr > RESSOURCES > BLOG LE MOING
● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :
www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages
● Le site de la Maison de la Mer de Nantes :
http://maisondelamer.fr

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr ou guy.lemoing.91@gmail.com