



Bienvenue à bord
du trois-mâts Belem

BELEM



LIVRET D'ACCUEIL



En 1979, la Caisse d'Épargne se porte acquéreur du Belem et le ramène sous pavillon français. Pour assurer la sauvegarde et l'avenir du trois-mâts barque, elle crée en 1980 la Fondation Belem à laquelle elle fait alors don du bateau. Grâce à sa volonté et à son soutien financier, le navire est remis en état de navigation et reprend la mer en 1985.

En 2006, le ministère de la Culture et de la Communication a rendu hommage à cet engagement plus que trentenaire en décernant à la Caisse d'Épargne - une première pour une banque française - la médaille de grand mécène.

Engagées dans la culture et la préservation du patrimoine français, les 17 Caisses d'Épargne le sont également dans la solidarité. Dans le cadre de leur politique de mécénat, elles ont soutenu en 2014 plus de 1 100 projets d'intérêt général sur leurs territoires, pour un montant total de 19,5 millions d'euros.

Caisse d'Épargne, mécène historique de la Fondation Belem



CAISSE D'ÉPARGNE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.2
1 LE TROIS-MÂTS BELEM	
A. SON HISTOIRE	p.3
B. SES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	p.7
C. LA FONDATION BELEM	p.11
2 BELEM NAVIRE-ÉCOLE	
A. QU'EST-CE QU'UN SÉJOUR À BORD DU BELEM ?	p.13
B. RECOMMANDATIONS GENERALES	p.14
C. CONSIGNES DE SECURITE	p.16
D. PRISE EN CHARGE MEDICALE	p.18
3 NAVIGANTS : VIE PRATIQUE	
A. LE SAC DU MARIN	p.19
B. LE LOGEMENT A BORD	p.20
C. LE QUART A LA MER	p.21
D. SERVICE A TABLE, ROLES DE PROPRETE	p.22
CONCLUSION	p.23
PETIT LEXIQUE	p.24

INTRODUCTION

Bienvenue à bord du trois-mâts Belem !

Le Belem est le dernier des grands voiliers de commerce français du XIX^{ème} siècle encore naviguant. Aujourd'hui, grâce à la Fondation Belem et au soutien de la Caisse d'Épargne, le Belem continue de naviguer : navire-école ouvert à tous, il embarque chaque année plus de 1200 navigants, pendant sa longue saison à la mer d'avril à octobre.

Ce livret d'accueil doit vous permettre de mieux appréhender la vie qui vous attend à bord du Belem pendant votre séjour. L'organisation a été pensée dans le respect des règles, des usages et des traditions du monde de la mer. En vivant aux côtés de l'équipage, en manœuvrant avec lui ce grand trois-mâts barque, en faisant le quart, de jour comme de nuit, en acceptant, pour le soin du navire, les travaux les plus humbles – les cuivres, le brossage du pont – comme les plus glorieux – la barre, l'ascension dans la mâture – vous découvrirez le monde passionnant de la marine traditionnelle, un métier rude et attachant où les bons moments laissent des souvenirs inoubliables.

Au cours de votre séjour, vous allez être initié, sous la conduite d'instructeurs spécialisés, à toutes les disciplines du bord : barre, matelotage, manœuvre des voiles, navigation de jour comme de nuit, règles de sécurité et travaux de la vie quotidienne du navire. Vous serez logé dans le faux-pont*, en couchette (aussi appelée bannette). L'équipement conseillé vous est indiqué de manière détaillée dans ce livret.

Expérience humaine, technique et sportive, votre navigation sur le Belem sera l'occasion de contacts enrichissants dans le cadre d'un travail d'équipe.

**Retrouvez à la fin de ce livret un petit lexique des termes marins utilisés à bord du Belem.*

1 LE TROIS-MÂTS BELEM

A. SON HISTOIRE

L'Antillais de Nantes

Le 10 juin 1896, à Chantenay-sur-Loire près de Nantes, les chantiers Dubigeon lançaient, pour le compte de l'armateur Crouan, le trois-mâts barque Belem, voilier de petit tonnage, comparé aux voiliers cap-horniers. Il devait assurer le transport du cacao entre le Brésil depuis le port de Belém, dont il tire son nom, et la France pour les chocolatiers Menier. Treize hommes armaient le trois-mâts à l'époque : un capitaine, un second, un maître d'équipage, huit matelots et deux mousses. Peu de monde pour plus de 1000 mètres carrés de voilure ! Les mâts et les vergues étaient alors en bois, les cordages et les voiles en chanvre. Tout se hissait et se brassait à la main. La nourriture était simple : lard, morue, haricots, biscuit de mer. L'eau douce était rare : dix litres par homme et par semaine pour le linge et le lavage corporel. Il fallait trois mois en moyenne pour descendre à Montevideo en Uruguay, puis remonter à Belém. On y ramenait alors d'étranges chargements, comme de pauvres mules en 1896 qui furent mises à mal par le mauvais temps et un incendie à bord.

Les séjours sur la côte étaient longs. On passait parfois en Argentine, en Guyane, à Haïti et aux Antilles. Les voyages duraient alors six mois aller-retour. De 1896 à 1914, le Belem effectuera 33 campagnes sous les pavillons successifs de l'armement Crouan (1896 – 1907), de l'armement Demange (1908 – 1909) et enfin Fleuriot (1909 – 1914).



Le Belem en mer durant l'une de ses campagnes

Sous pavillon britannique

En 1914, l'exploitation des petits voiliers «antillais » comme le Belem, devient difficile car les vapeurs ont pris le monopole du trafic. Les armateurs du Belem vendent alors le navire au Duc de Westminster. Le voilier garde son nom mais, devenu yacht de plaisance sous les couleurs britanniques et le guidon du Royal Yacht Squadron, il est complètement réaménagé pour pouvoir embarquer quarante personnes : le propriétaire, sa femme, des amis et un important personnel, marins et gens de service général. Deux hélices et deux moteurs sont montés. On surélève la dunette. On y construit de somptueuses cabines en boiseries d'acajou de Cuba. Un faux pont sépare désormais la cale en deux parties. Dans le fond, on place les caisses à eau et les caisses à pétrole pour les moteurs diesel. Dans le faux pont, on installe deux grandes cabines confortables, un salon et des cabines pour l'état-major à l'arrière et le poste d'équipage à l'avant. Sur le pont, on supprime les panneaux de cale désormais inutiles et on prolonge l'ancien poste d'équipage, devenu cuisine, par une grande salle à manger pour les propriétaires.

Magnifiquement tenu, les vernis et les cuivres rutilants, le Belem montrera trois ans durant ses jolies lignes dans les eaux européennes avant d'être revendu, en 1921, à l'honorable Sir Arthur Ernest Guinness, le célèbre brasseur de bière irlandaise. Il l'emmènera sous son nouveau nom, Fantôme II, faire un tour du monde de 18 mois, cap à l'ouest par le Pacifique et retour par le canal de Suez. Le bateau ira au Spitzberg en 1925 et à Montréal en 1938.

Giorgio Cini

La seconde guerre mondiale marquera la fin des grands yachts à voiles carrées. Fantôme II quittera l'île de Wight en 1951 pour Venise, acquis par la Fondation Cini, qui en fait un navire-école pour la formation professionnelle maritime des jeunes élèves du Centro Marinari et des jeunes marinaretti de l'Istituto Scilla, pour la plupart orphelins. Le Belem, devenu Giorgio Cini, perd ses vergues de grand mât, devenant ainsi trois-mâts goélette. Il navigue dans l'Adriatique, le moteur aidant la voile. Trop cher à entretenir et pas assez moderne pour l'instruction des jeunes marins, la Fondation Cini décide de céder le Giorgio Cini aux chantiers navals de Venise qui en deviennent les nouveaux propriétaires

en septembre 1976. Ils redonnent alors au navire son gréement d'origine de trois-mâts barque, installent des moteurs neufs et remplacent nombre de tôles, avant de le proposer à la vente en 1979.

Le rêve continue grâce à la Caisse d'Épargne et la Fondation Belem

Dernier trois-mâts barque français encore à flots, le Giorgio Cini (Belem), suscite l'enthousiasme de quelques leaders assez forts pour déterminer l'achat du navire par l'Union Nationale des Caisses d'Épargne. Cette dernière, avec l'appui des pouvoirs publics, se porte acquéreur du navire le 27 janvier 1979. Des travaux de préparation au remorquage commencent aussitôt, et la Marine nationale ramène le Belem à Brest le 17 septembre 1979.

L'année suivante, la Caisse d'Épargne fait don du navire à la Fondation Belem, qui regroupe au sein de son conseil d'administration les représentants des principaux ministères et grands services publics concernés par ce navire historique ainsi que des responsables de la Caisse d'Épargne.

Sous pavillon français, le Belem devient navire-école

Des différentes propositions faites pour l'avenir du Belem, celle de son utilisation en navire-école civil recueille l'unanimité. Des travaux importants sont entrepris à l'arsenal de Brest pour la remise en état complète de la coque du navire en vue de sa future mission de voilier de haute mer. Paris est ensuite choisie comme escale temporaire pour les nombreuses aides potentielles de la capitale comme centre de décisions et pour le grand nombre de visiteurs attendus à bord du voilier qui fut alors musée vivant ouvert pour la durée de cette escale. De nombreux bénévoles y réalisent aussi d'importants travaux et deviennent des acteurs à part entière de l'aventure du Belem.

Le 4 juillet 1986, le Belem part à New York pour participer aux célébrations du centenaire de la Statue de la Liberté. Après cette traversée chargée de symboles, le Belem accueille ses premiers navigateurs. Depuis, il sillonne le littoral français et les côtes des pays voisins et participe à de nombreux rassemblements de grands voiliers, en France comme à l'étranger. En 1996, le centenaire du Belem est célébré dans vingt ports de France. Cet événement donne lieu à la réalisation d'expositions et à l'édition d'ouvrages.

Le Belem, ambassadeur de son pavillon à l'étranger

En 2002, la Fondation Belem a organisé un voyage mémorial du navire sur les routes de ses premières navigations transatlantiques. Près d'un siècle après y avoir chargé des marchandises pour la dernière fois, le Belem est retourné au port de Belém do Pará. Le 8 mai 2002, cent ans jour pour jour après l'éruption de la Montagne Pelée, il est présent en baie de St Pierre de la Martinique pour rendre hommage aux victimes de ce tragique événement dont il est un miraculeux rescapé.

En 2006, la médaille de Grand Mécène a été accordée à la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne par le ministre de la Culture et de la Communication, en hommage à l'engagement exemplaire de plus de 27 ans de la Caisse d'Épargne en faveur de la conservation du trois-mâts Belem dans le patrimoine maritime de la France.

En 2008, le Belem représente la France lors du 400ème anniversaire de la fondation de la ville de Québec, après avoir effectué sa 36ème traversée de l'Atlantique.

En 2012, le Belem est l'invité de la Reine Elisabeth II à l'occasion de son jubilé de diamant et des Jeux Olympiques de Londres.

En 2014, le Belem retourne sur les traces du Giorgio Cini à Venise du 18 au 28 avril.



Le Belem de retour dans l'arsenal de Venise, avril 2014

B. SES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Le Belem est un trois-mâts barque à coque en acier, construit en 1896 par les chantiers Dubigeon à Chantenay-sur-Loire.

DIMENSIONS

Tôle des fonds : 15m/m

Coque : en acier, rivetée à l'origine

Lest en cale : 4500 gueuzes de fonte de 50kg

Longueur de coque sans beaupré : 51m

Longueur du beaupré : 7m

Longueur hors tout : 58m

Longueur de la flottaison : 48m

Largeur au maître bau : 8,80m

Creux sur quille : 4,60m

Tirant d'eau armé croisière : 3,60m

Jauge brute : 534 tonneaux (environ 1500m³)

Déplacement armé : 800 tonnes.

PROPULSION

Propulsion par 2 moteurs diesel, 575 chevaux chacun : John Deere

Réducteurs-inverseurs : ZF

Lignes d'arbres : 2

Hélices quatre pales : 2

Groupes électrogènes : 3

- Deux de 2 x 80Kw couplables
- Un de 90Kw

EQUIPEMENT

Réserves de gazole : 40 tonnes

Autonomie : 24 jours à 7 nœuds, soit environ 4000 milles nautiques

Réserves d'eau douce : 8 tonnes

Production journalière d'eau douce : 8 tonnes

Guindeau : électrique

Cabestans de pont hydraulique : 3

Centrale de traitement des eaux usées Orca III 50

MÂTURE

Mâts : en acier rivé-soudé, en 2 parties (bas mât et mât de hune)

Hauteur du grand mât : 34m au dessus du niveau de la mer

Vergues : en acier pour les trois plus basses
 en bois pour perroquets et cacatois

Croisure maximale grand vergue : 19,5m

GRÉEMENTS

Nombre de voiles : 22 (voiles carrées, focs et voiles d'étai)

Surface totale de voilure : 1200m² environ

Longueur totale manœuvres courantes : 4 kilomètres en cordage polyamide

Tournage des manœuvres courantes : 200 points environ

Poulies simples, doubles, triples : 250

PERFORMANCES

Vitesse maximale au moteur mer belle : 12 nœuds (soit environ 22 km/h)

Vitesse maximale sous voiles : 12 nœuds (soit environ 22 km/h)

Possibilité de remonter au vent : à 60° du vent

Gite maximale pratiquée : 15°

Gite maximale avec redressement : 37°

Durée d'établissement de la voilure : 30 à 40 min par petit temps

Durée nécessaire pour serrer la voilure :

- 50 à 60 min par petit temps
- 1h à 1h20 min par temps frais

Durée d'un virement de bord complet :

- 15 à 20 min selon le vent régnant.

ÉQUIPAGE

Personnel de bord : 16 hommes

Dont : 1 commandant – 1 second

2 lieutenants

1 chef mécanicien – 2 cuisiniers

2 maîtres (1 bosco – 1 charpentier)

7 gabiers instructeurs

Logement des officiers : à l'arrière sous la dunette

Logement de l'équipage : à l'avant sous le gaillard

Capacité d'accueil des navigants : 48

Logement des navigants : dans le faux pont, aussi appelé batterie

CUISINE

Electrique, au niveau pont principal

Lave-vaisselle : 1

Réserves de ravitaillement : 1 mois

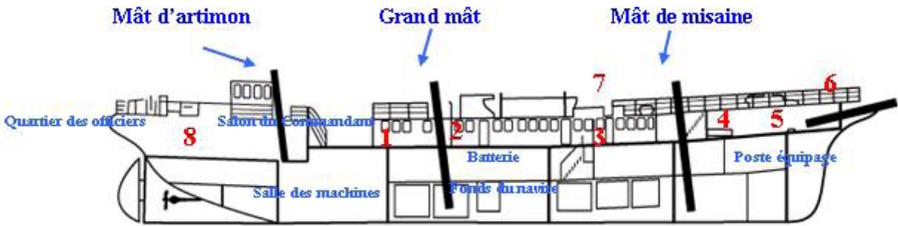
Chambre froide : 2

Bacs de congélation : 8

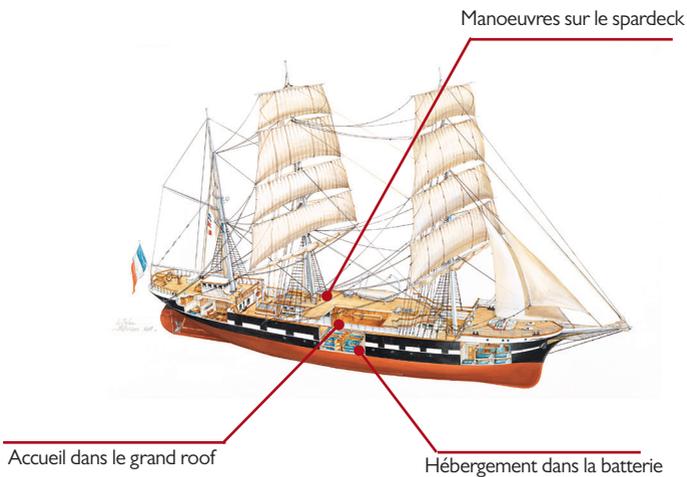
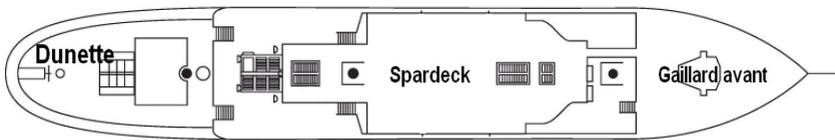


L'équipage du Belem, juin 2012 © Romuald Meigneux/SIPA PRESS

Coupes et plans du Belem



- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| 1- le petit roof | 5- l'atelier du bosco |
| 2- le grand roof | 6- la gaillard d'avant |
| 3- la cuisine | 7- le spardeck |
| 4- l'atelier du charpentier | 8- la dunette |



C. LA FONDATION BELEM

La Fondation Belem a été créée en 1979 à l'initiative de la Caisse d'Épargne. Elle est reconnue d'utilité publique en 1980.



Sa mission

La Fondation a pour vocation de conserver le dernier grand voilier du 19^{ème} siècle dans le patrimoine de la France. Elle s'est donnée pour ambition de continuer à le faire naviguer pour qu'il demeure un lieu de conservation et de transmission du savoir-faire et des traditions de la grande marine à voile auprès du plus grand nombre.

Moyens mis en œuvre

- La Fondation gère l'exploitation commerciale du navire : elle définit son programme de navigation, assure la commercialisation des séjours de navigation, la location à des entreprises ou collectivités pour des sorties en mer ou des réceptions à quai, les visites du navire et programme la participation du Belem aux manifestations et rassemblements de grands voiliers.
- La Fondation prend toutes initiatives dans le cadre de ses missions pour promouvoir la connaissance de l'histoire du Belem, protéger son image et inscrire le plus largement possible la poursuite de son histoire dans la vie culturelle de son pays.
- La Fondation est l'armateur du navire et à ce titre oriente et supervise son armement et son entretien qui sont assurés par une entreprise spécialisée, la Compagnie Maritime Nantaise.

Le Conseil d'administration

Il est composé de 15 membres représentant la Caisse d'Épargne – fondateur et mécène, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de la Défense, le Ministère de la Culture, le Ministère des transports et le Musée national de la Marine ainsi que diverses personnalités qualifiées. Il est présidé depuis 2011 par Nicolas Plantrou.

Le financement de la Fondation

Les recettes d'exploitation qui constituent le budget de la Fondation proviennent de la commercialisation des séjours, de la location du navire à des entreprises ou collectivités, de la vente de produits à l'effigie du Belem et de la perception de royalties en contrepartie de la cession de droits d'exploitation de la marque « Belem ».

Ces recettes couvrent environ le tiers des charges de la Fondation.

Le complément est apporté par le mécénat d'entreprises, principalement celui de la Caisse d'Épargne et plus récemment par celui d'entreprises nantaises ainsi que grâce à la mobilisation des Amis du Belem : particuliers, anciens navigateurs, amoureux du Belem qui effectuent des dons privés pour la sauvegarde du trois-mâts.



2 BELEM NAVIRE-ÉCOLE

A. QU'EST-CE QU'UN SÉJOUR À BORD DU BELEM ?

Tout le monde peut embarquer à bord du Belem dès l'âge de 14 ans. Les navigants partent à la découverte de la grande marine à voile, telle qu'elle a existé jusqu'au début du 19^{ème} siècle.

Embarqués comme apprentis matelots de pont, vous pourrez découvrir la vie quotidienne des marins à bord d'un des plus exceptionnels témoins de cette époque. Des manœuvres sur le pont (orienter les voiles, reconnaître les différents éléments du gréement, apprendre les nœuds...), à la barre, en passant par l'initiation aux techniques anciennes et modernes de navigation (du sextant au GPS), par l'apprentissage de notions météorologiques ou même pour les plus audacieux par la découverte du poste de gabier dans la mâture, le Belem propose à tous ceux qui rêvent d'aventure une expérience unique en ce début de 21^{ème} siècle.



Manœuvres sur le Belem © Benjamin Decoin

B. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

La vie à bord d'un grand voilier n'est possible qu'au prix d'une discipline consentie et en respectant les usages qui se sont imposés avec des siècles d'expérience de la mer. Pour ceux qui embarquent pour la première fois, nous vous invitons à prendre connaissance des conseils, recommandations et règles à suivre :

La conduite du trois-mâts Belem a été confiée à une équipe de marins expérimentés dont vous devrez suivre les instructions. Il en va de la sécurité du navire et de la vôtre.

La courtoisie des rapports entre les encadrants et les navigants ainsi qu'entre navigants eux-mêmes est le maître mot des relations humaines à bord, encadrants et navigants formant en fait l'équipage du navire.

Soyez soigneux et ordonné, rangez vos affaires et le matériel que le bord vous confie, ne laissez rien traîner.

Ayez le souci du bon entretien et de la belle tenue du navire. Rien ne doit être jeté à la mer. Le tri sélectif est pratiqué à bord du Belem : veillez à jeter vos déchets dans les poubelles dédiées (repérables par leur couleur et un panneau indicateur).

L'eau douce est une denrée précieuse car la capacité du bord est limitée. Ne la gaspillez pas. Economisez-la. Fermez les robinets.

Le bruit est incompatible avec la vie à bord. Faites-en le moins possible. Pensez à ceux qui dorment ; pensez à ceux dont l'attention pour la veille est nécessaire. Ne sautez pas des descentes sur le pont. Ne criez pas sur le pont, même au cours des manœuvres. Crier à bord d'un navire est signe d'urgence. Le moindre bruit anormal est souvent un signe avertisseur pour les hommes de quart. De même, la batterie (votre logement) est une zone de repos, faites le moins de bruit possible en particulier lors des relèves de quart.

Soyez discret, calme, efficace et coopératif. Ne rechignez pas devant les tâches les plus humbles. Elles ont leur utilité pour le navire.

La cuisine est gérée par les cuisiniers. Personne d'autre n'y entre ou ne s'y sert, hormis le personnel désigné pour le service.

L'accès à la dunette est réservé à la seule bordée* de quart.

La marine à voile n'a pas de mystère. Le plus grand bon sens a inspiré l'installation des navires et leurs règles d'utilisation. Posez des questions sur ce qui vous semble anormal ou curieux. Parfois, vous rendrez service au bord en signalant un danger potentiel ou une anomalie.



Coucher de soleil sur les voiles gonflées par le vent © Myriam Villert

Les membres d'équipage du Belem seront toujours heureux et fiers de vous faire partager leurs savoirs et leurs expériences. N'hésitez pas à leur poser toutes les questions qui vous viennent à l'esprit.

C. CONSIGNES DE SECURITÉ

Le responsable de la sécurité à bord du Belem est le second capitaine. Un registre d'observations concernant la sécurité est à la disposition des navigants. Il est détenu par le capitaine.

L'incendie

Il est strictement interdit de fumer dans les intérieurs du navire. Les passavants de pont sont les seuls lieux autorisés pour les fumeurs. **On ne fume ni à la barre ni pendant l'instruction ni dans la mâture.** Le navire dispose d'une détection incendie. Cependant, n'hésitez pas à signaler à un membre d'équipage toute odeur suspecte et d'une manière générale toute chose qui vous semblerait anormale.

Restrictions d'accès

L'accès au compartiment machines, aux cales, aux ateliers, au petit roof, aux logements de l'équipage et des officiers n'est pas permis aux navigants.

L'accès à la timonerie est soumis à l'accord du chef de quart.

On ne s'assied pas sur les lisses*, la tortue* ni le pont.

Dangers mécaniques et électriques

Il est interdit d'intervenir sur le matériel électrique du bord.

En cas d'abordage et abandon du navire

A la mer, les consignes concernant les portes étanches et les hublots doivent être scrupuleusement respectées. Il en va de votre survie, en cas d'abordage. Au début du séjour, le second capitaine vous informera de la conduite à tenir. Sachez par cœur votre place dans le rôle d'abandon. Vous devez connaître et repérer l'emplacement des brassières de sauvetage (dans les caissons sur le spardeck*).

Homme à la mer

Etant de quart ou en instruction, avant de vous absenter de votre poste, faites-en la demande à votre chef de quart ou instructeur. Signalez votre absence, courte ou longue et sa raison. La sécurité impose que l'on vous situe à bord à tout instant. Personne ne peut être certain de ne pas courir le risque de tomber à la mer du pont ou de la mâture ou ne pas être victime d'une défaillance dans un endroit peu fréquenté du navire.

Dans la mâture et en manœuvre

L'ascension dans la mâture est facultative et peut être proposée par le capitaine aux navigants souhaitant en faire l'expérience, si le temps le permet.

Pour monter dans la mâture, il faut donc l'autorisation du commandant, du chef de quart ou de l'instructeur. **Le navigant doit impérativement avoir son harnais** et mettre sa montre dans sa poche.

Dans la mâture, ne prenez aucun risque. Suivez très exactement les instructions du gabier* qui vous accompagne. Gardez toujours trois points de prise : 2 pieds + 1 main ou 2 mains + 1 pied. Pour monter ou descendre, les mains doivent saisir les haubans*, non les enfléchures* qui peuvent céder.

Ne jamais se tenir aux manœuvres courantes.

Aidez l'équipage en surveillant et signalant tout ce qui vous semble anormal. Faites attention à tout ce qui peut arriver par votre faute...

L'accès au beaupré n'a lieu que pour la manœuvre des focs, sur autorisation du chef de quart.

Rôle d'incendie et abandon

Alarme incendie : un coup bref, un coup long plusieurs fois (alarme générale ou corne de brume)

Alarme abandon : sept coups bref, un coup long (alarme générale ou corne de brume)

Tous les navigants se rassemblent sur le spardeck où votre brassière vous sera distribuée par un membre de l'équipage.

Les radeaux de sauvetage sont repérés par un chiffre. Le premier chiffre de votre numéro de navigant correspond à votre radeau. Par exemple si vous êtes le numéro 27, votre radeau est le numéro 2.

Un exercice d'abandon obligatoire sera réalisé au début de votre séjour.

D. PRISE EN CHARGE MEDICALE

Traitement médical personnel

Si vous suivez un traitement médical, vous devez vous munir d'une quantité suffisante de vos médicaments pour la durée totale de votre embarquement.

En cas d'incident médical au cours du séjour

Les officiers du Belem sont formés aux premiers secours.

En cas d'incident grave, le capitaine prend contact avec l'hôpital Purpan de Toulouse, unique établissement hospitalier en France habilité à exercer la téléconsultation médicale auprès des navires de la marine marchande.

Les appels en provenance de navires sont traités en priorité par les services d'urgence de cet hôpital.

Conformément au diagnostic du médecin de Purpan, le capitaine délivrera les soins adaptés (médicaments provenant de la pharmacie du bord, interventions éventuelles et évacuation du patient vers l'hôpital le plus proche dans les cas les plus graves).

Pharmacie du bord

Le Belem est équipé d'une dotation médicale réglementaire qui n'est utilisable qu'en cas d'urgence et sur avis d'un médecin. L'équipage n'est pas habilité à délivrer de médicaments dans d'autres circonstances.

Mal de mer

Si vous êtes sujet au mal de mer, munissez-vous à titre préventif des médicaments nécessaires avant votre embarquement. Renseignez-vous à cet effet auprès de votre pharmacien. Sachez que le mal de mer est souvent provoqué par la faim, le froid ou la fatigue. N'hésitez pas, par conséquent, à bien vous couvrir et à vous restaurer. Il ne durera en général pas plus d'une journée. Nul n'est à l'abri de ces désagréments, même les plus grands marins.



3 NAVIGANTS : VIE PRATIQUE

A. LE SAC DU MARIN



Chacun dispose, pour ses effets personnels, d'un caisson de rangement avec penderie (1 x 0,50 x 0,50m.).

Il est conseillé d'importer un minimum de vêtements. Le sac de voyage souple (40x40x65cm) est idéal. En raison de leur encombrement, les valises ne peuvent être embarquées. Une couverture polaire est fournie par le bord à chaque navigant. D'une façon générale, prévoir des vêtements chauds, même en été (les quarts de nuit peuvent être frais) et des vêtements de rechange. Il n'est pas possible de laver ni de sécher son linge à bord.

Équipement obligatoire :

- Sac de couchage ;
- Serviette et nécessaire de toilette ;
- Un petit cadenas pour la fermeture du placard de rangement ;
- Vêtement imperméable (ciré, pantalon) ;
- Chaussures de sport ou de pont, ou bottes de caoutchouc ou de cuir étanche, avec semelles anti-dérapantes ;

Équipement conseillé :

- Un petit oreiller pour ceux qui en utilisent (le bord n'en fournit pas) ;
- Pull-overs ;
- Pantalons ;
- Tee-shirts ou chemisettes ;
- Linge de corps ;
- Chaussettes chaudes ;
- Bonnet ou casquette ;
- Lunettes de soleil et correctives ;
- Crème solaire ;
- Gants de travail (cuir souple) ;
- Appareil photo, caméra

La Fondation et l'équipage du Belem déclinent toute responsabilité concernant les objets de valeur que vous transporterez avec vous.

Ne pas emporter :

Nourriture (fournie à bord), appareils électriques (radio, sèche-cheveux), instrument de musique sauf discrets et peu encombrant, harmonica ou flûte irlandaise par exemple.

L'embarquement de boisson alcoolisée est strictement interdit.

B. HEBERGEMENT DES NAVIGANTS À BORD

Logements des navigants

- 48 couchettes (dénommées bannettes) logées dans le faux-pont
- Dimensions : 190x60 cm, isolées par des rideaux individuels
- Disposés par modules de 4 (2x2 couchettes superposées) ou par modules de 2 couchettes superposées, prioritairement réservées aux couples.
- Caisson individuel de rangement 100x50x50 cm

En embarquant, chacun se voit attribuer dans le faux-pont une couchette et un caisson de rangement numérotés. C'est en fonction de ces numéros que se feront les appels et les affectations aux quarts et aux « rôles ».

Le réfectoire est équipé de deux multiprises de 220 V pour vous permettre de recharger les batteries de vos appareils. Le courant est disponible en permanence.

Sanitaires

Ils sont situés dans le faux-pont. Les sanitaires hommes sont à bâbord, ceux des femmes à tribord ; les douches et toilettes sont individuelles et fermées. Les sanitaires sont équipés d'un placard sèche-serviette.



C. LE QUART À LA MER

Pour assurer la continuité du service à la mer, l'équipage est divisé en trois groupes appelés « tiers » qui prennent successivement le quart, se reposent, déjeunent, etc...

Vous serez affecté à un tiers et suivrez le rythme des horaires de quarts : de 0h à 4h, de 4h à 8h, de 8h à 12h, de 12h à 16h, de 16h à 20h et de 20h à 24h.

En revanche, les navigants n'effectuent pas toujours les mêmes heures de quart, afin de profiter de tous les moments de vie à bord avec l'ensemble de l'équipage.

- Le premier tiers comprend les numéros 11 à 18 et 51 à 58.
- Le deuxième tiers comprend les numéros 21 à 28 et 41 à 48.
- Le troisième tiers comprend les numéros 31 à 38 et 61 à 68.

L'affectation aux tiers et aux rôles est affichée sur le panneau d'affichage situé dans la batterie, en bas de la descente bâbord (côté « hommes »).

Vous êtes invité à prendre connaissance des informations présentées sur ce panneau d'affichage lors de votre embarquement et pendant toute la durée du séjour.



Ne manquez pas l'occasion de prendre la barre du Belem © Benjamin Decoin

D. SERVICE À TABLE, RÔLE DE VAISSELLE ET DE PROPRETÉ

Services à table

Les repas sont pris dans la batterie : petits déjeuners, déjeuners, dîners, en compagnie de l'équipage.

C'est non seulement une question de place (36 places à table) mais surtout une question de personnel de quart ou non – les quarts obligeant à diviser les repas en deux services : le premier pour ceux qui vont prendre le quart ; le second pour ceux qui le quittent.

Horaires des repas

Petit-déjeuner	7h-8h
Déjeuner 1 ^{er} service	11h-12h
Déjeuner 2 ^{ème} service	12h-13h
Dîner 1 ^{er} service	19h-20h
Dîner 2 ^{ème} service	20h-21h

Rôle de vaisselle

Un rôle de plat et de vaisselle est établi par le second capitaine. Il est affiché sur le panneau d'affichage en batterie. Il désigne parmi les navigants ceux qui, à tour de rôle, mettent le couvert, apportent les plats de la cuisine et débarrassent ainsi que ceux qui participent à la vaisselle. Soyez rassurés, il y a un lave-vaisselle industriel et les tours de plat et de vaisselle sont rotatifs, n'obligeant chacun à participer qu'un très petit nombre de fois.

Rôle de propreté

Un rôle de propreté est défini pour l'entretien du navire. L'équipage du Belem répartit les tâches de nettoyage (faux-pont, descentes bâbord et tribord, sanitaires navigants, roofs, coursives, dunette et spardeck) et le fourbissage des cuivres (roofs, coursives, escaliers, dunette...).

L'ensemble de l'équipage et des navigants effectue ce rôle de propreté de 8h à 9h tous les matins.

CONCLUSION

L'équipage du Belem et de la Fondation vous souhaite la bienvenue à bord du plus ancien navire marchand français encore naviguant. Nous espérons que cet embarquement sera une expérience maritime et humaine des plus enrichissantes et sans aucun doute inoubliable.

La Fondation Belem se tient à votre disposition d'ici votre départ pour vous apporter les informations complémentaires que vous souhaiteriez obtenir. Nous vous invitons également à consulter le site internet officiel du trois-mâts Belem pour en apprendre plus sur son histoire exceptionnelle mais aussi pour suivre l'actualité du navire et de la Fondation.



© Bruno Bouvry - Images de mer

PETIT LEXIQUE

Beaufort : unité de mesure de la vitesse moyenne du vent associé à l'état de la mer. 1 beaufort = 5 nœuds de vitesse : 10 km/heure.

Bordée : équipe de quart.

Carguer une voile : consiste à la ramasser contre le mât ou une vergue pour la replier.

Dunette : superstructure arrière du navire (où sont situées la timonerie et la barre).

Enfléchures : échelons disposés horizontalement entre les haubans permettant l'ascension dans la mâture.

Faux-pont : aussi appelé batterie, c'est l'espace réservé aux navigants, sous le pont. On y trouve les bannettes, les sanitaires, et la grande table où navigants et membre d'équipage se retrouvent pour les repas.

Gabier : matelot travaillant dans la mâture des voiliers.

Gaillard : superstructure avant du navire (située au-dessus des ateliers).

Haubans : câble d'acier permettant la retenue latérale d'un mât.

Lisse de pavois : couronnement du pavois.

Nœud (appelé aussi mile marin) : unité de vitesse sur l'eau égale à 1,852 km/h.

Pavois : partie de coque au dessus du pont formant garde corps.

Phare : ensemble des voiles carrées et des vergues d'un mât.

Spardeck : pont supérieur du navire situé entre le grand mât et le mât de misaine.

24 **Tortue** : meuble qui abrite le mécanisme de la barre.



Fondation Belem

5 rue Masseran
75007 Paris
Tel : 01.42.734.730
contact@fondationbelem.fr

fondationbelem.com

crédits photos couverture : Benjamin Decoin et Myriam Villert



Fondation reconnue d'utilité publique,
soutenue par la Caisse d'Epargne, mécène historique du Belem.

