

VOILIER 5 MÂTS « FRANCE II »

Valeur : 0,90 F

Couleurs : bleu noir, bleu vert, bleu azur

25 timbres à la feuille



Dessiné par Roger CHAPELET

Gravé en taille-douce
par Claude DURRENS

Format horizontal 27 × 48
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 9 juin 1973 à LA ROCHELLE (Charente-Maritime);

générale, le 12 juin 1973.

La série des voiliers, commencée en 1970 avec le *Fire-Crest* d'Alain Gerbault, continuée par le cap-hornier *Antoinette* et le terre-neuvas *Côte d'Émeraude*, présente cette année l'imposante et élégante silhouette de *France II*.

Ce cinq mâts barque, commandé en 1911 par une compagnie privée aux chantiers de la Gironde, prit ensuite armement à La Rochelle et reçut le nom porté auparavant par un autre cinq mâts qui s'était perdu par mauvais temps sur les côtes d'Amérique du Sud.

France II était, pour l'époque, un navire géant : des cinq mâts construits alors en Allemagne, le *Prussien*, qui était le plus gros, ne portait en lourd que 7 500 tonnes; *France II* allait jusqu'à plus de 8 000. Long de 126 mètres, large de près de 17, il avait un tirant d'eau en charge de 7,65 m. La pomme de ses mâts était à 64 mètres au-dessus de la flottaison et la surface de voilure atteignait 6 350 m².

Deux moteurs diesel de 900 CV chacun devaient assister la marche à la voile dans les zones de calme et les manœuvres portuaires; mais les résultats escomptés furent déçus : moteurs et hélices furent enlevés en 1919.

Conçu pour le transport du nickel de Nouvelle-Calédonie, il effectua son premier voyage en 1913, après la prise d'un chargement de coke et de charbon à Glasgow, où il fit l'admiration des Britanniques.

La durée des voyages de ce navire de bonne marche, qui doublait Bonne-Espérance à l'aller et le Cap Horn au retour, se situait entre 90 et 100 jours dans chaque sens.

Particularité peu connue, *France II* embarquait des passagers, amoureux de la mer, mais hostiles à la vie de paquebot. La place n'étant pas mesurée, des cabines spacieuses et confortables avaient été aménagées, ainsi que des salles de bains et des salons; des menus variés étaient servis à chaque repas, et le médecin du bord disposait d'une salle d'opération. Un moteur enfin actionnait une dynamo permettant d'avoir par TSF des nouvelles du monde entier et fournissant le courant électrique à tout le navire éclairé par un millier de lampes.

Continuant son trafic normal pendant la guerre de 1914-1918, il fut aussi affecté au ravitaillement en blé en provenance d'Australie et d'Amérique du Sud et échappa heureusement aux poursuites des sous-marins ennemis.

Les hostilités terminées, il reprit les transports de nickel sans ses moteurs; il marchait alors à la moyenne de 12 à 14 nœuds, allant jusqu'à 17 par forte brise.

Il était chargé de chrome et de nickel quand, au cours de l'été 1922, il fut drossé par le calme, la forte houle et les courants, sur des récifs voisins de Nouméa. Le 12 juillet il talonna sur les coraux et s'inclina : l'équipage put être sauvé, mais l'épave dut être abandonnée.

Ainsi finit *France II*, qui fut pendant une dizaine d'années, le plus grand voilier du monde, l'orgueil de nos chantiers et de notre marine de commerce; il demeure une image prestigieuse pour les rêves des amoureux de la mer et les passionnés de la voile.

