

complètement séparé de celui qui conduisait aux soutes aux poudres et aux cartouches. Lors des batailles, le capitaine d'armes et le cuisinier de bord étaient chargés de cette partie du navire.

La Cale

(10) La cale est la plus grande salle d'entreposage du bateau. Comme vous pouvez le voir, le fond de la cale est recouvert de lest. Des deux côtés de la carlingue, le Victory transportait, en effet, 210 tonnes de gueuses, qui étaient recouvertes de galets à titre de lest supplémentaire. Et cela pour deux raisons : il était facile de les déplacer pour ajuster l'assiette du navire, et les barriques pouvaient être stabilisées en les enfonçant dans les galets. Au total environ 400 tonnes de lest étaient requises. Toutes les barriques étaient pesées pour assurer l'équilibre du navire. Remplie à pleine capacité, la cale transportait suffisamment de provisions pour 6 mois. Les barriques contenaient du poisson, du porc et du bœuf salé ainsi que de l'eau. Les sacs servaient à conserver des provisions sèches telles que des biscuits, de l'avoine, des pois et légumes secs. Sans oublier les tonneaux de beurre et de fromage. Les rats représentaient le plus gros problème. Ils venaient furtivement à bord, nichés dans des sacs de nourriture sèche et devaient être exterminés rapidement sinon ils se reproduisaient de façon prolifique. Séparés du reste des provisions, la bière, le vin et les alcools forts étaient stockés à l'arrière et gardés en permanence par une sentinelle.

Caissons à boulets A l'avant et l'arrière du grand mât, 120 tonnes de boulets étaient stockées dans des caissons à boulets afin d'alimenter les canons.

Le Faux Pont

(11) Lorsque Lord Nelson fut atteint d'une balle, c'est ici qu'il fut descendu pour recevoir les soins du Dr Beatty, le médecin de bord. Nelson succomba à ses blessures vers 16 h 30 et son corps fut dénudé et placé dans un large tonneau rempli d'eau-de-vie. Cette curieuse pratique fut exécutée dans le but de conserver son corps jusqu'au retour du navire en Angleterre où Lord Nelson avait demandé d'être enterré. Pendant une halte à Gibraltar pour effectuer des réparations, l'eau-de-vie fut fortement diluée dans de l'alcool pour une meilleure préservation. Lorsque le Victory atteignit enfin l'Angleterre en décembre, Lord Nelson reçut des funérailles militaires à la cathédrale de St Paul's le 9 janvier 1806 et fut enterré dans la crypte.

Vers l'avant de ce pont se trouvent la salle à voiles et les arrimages de câbles d'ancre, et un peu plus loin les magasins du canonier, menuisier et maître d'équipage. Il y a également deux soutes aux poudres suspendues, l'une pour les canons de 12 et l'autre pour les canons de 24.

C'était le pont habitable le plus bas, servant principalement d'aire d'entreposage. Le médecin de bord, le commissaire, l'agent aux vivres et le serviteur du capitaine étaient logés à l'arrière, tandis que le maître d'équipage et le menuisier étaient à l'avant. Les aspirants occupaient l'espace restant, ayant leur réfectoire dans la carlingue arrière. Comme ce pont était situé sous la ligne de flottaison, et donc à l'abri du feu de l'ennemi, il servait d'infirmerie d'urgence et de salle d'opération pendant les batailles.



Tableau des Batailles

Armada	1588	Sole Bay	1672
Douvres	1652	Schooneveld	1673
Portland	1653	Texel	1673
Gabbard	1653	Barfleur	1692
Schevening	1653	Ushant	1781
Bataille de 4 jours	1666	St. Vincent	1797
Orfordness	1666	Trafalgar	1805

Artillerie du Victory à Trafalgar

Gaillard d'avant:	2 canons de 12 2 caronades de 68
Gaillard d'arrière:	12 canons de 12
Batterie supérieure:	30 canons de 12
Batterie moyenne:	28 canons de 24
Batterie inférieure:	30 canons de 32

Le HMS VICTORY a été mis à ce quai le 12 janvier 1922 pour être préservé pour la postérité. La restauration du Victory est la responsabilité du ministère de la Défense qui est soutenu par la Society for Nautical Research représentant le Save The Victory Fund. Le navire a été ouvert au public en 1928 par le Roi George V.

Merci d'avoir visité le HMS VICTORY. Nous vous rappelons que votre billet vous donne accès au Royal Naval Museum qui complète parfaitement la visite de ce navire.

HMS Victory

Bienvenue à bord du **HMS VICTORY**, 6^e navire de ce nom, le plus ancien navire de guerre armé au monde et le vaisseau de l'amiral en second de l'état-major de la Marine/Commandant en chef de l'Amirauté.

Ce navire a été conçu par Thomas Slade et mis en service en 1778. Il est resté en campagne jusqu'en 1812.

Mise en chantier:	23 juillet 1759
Mise à l'eau:	7 mai 1765
Site de construction:	chantier de Chatham (comté du Kent)
Equipage:	850 (821 à Trafalgar)

En entrant, faites attention de ne pas vous taper la **TETE** dans les poutres qui sont très **BASSES**. Veuillez suivre le chemin indiqué, qui est **EN SENS UNIQUE**.

IL EST INTERDIT de FUMER, MANGER ou BOIRE à bord.

Ce prospectus renferme un diagramme schématique du navire avec des informations sur les parties importantes.

LA PRISE DE PHOTOS EST INTERDITE SAUF SUR LE PONT SUPERIEUR.

Les membres du Corps de Guides du Victory sont à bord pour répondre à toutes vos questions.

EN CAS DE TRAVAUX DE REPARATION OU DE RESTAURATION, CERTAINES PARTIES DU NAVIRE NE SONT PAS TOUJOURS OUVERTES AU PUBLIC.

La Grande Cabine

(1) Voici les quartiers de Lord Nelson, divisés en deux compartiments : la salle à manger, ici, où il recevait à dîner et donnait des instructions à ses officiers ; et la cabine de jour qui était son bureau, où vous pouvez voir l'authentique table ronde sur laquelle il travaillait. Dans les batailles, des canons étaient placés dans les sabords de batterie sur les côtés et à l'arrière de la cabine qui faisait alors partie intégrante de la batterie supérieure. En partant de la gauche, les portraits exposés au mur représentent Lady Emma Hamilton, sa maîtresse, Horatia, leur fille, et Lord Nelson lui-même qui faisait 1 m 68. En sortant vous traverserez sa cabine de nuit où vous verrez une copie de sa couchette. La plupart des officiers supérieurs avaient une couchette similaire agrémentée de draperies. Elle pouvait se transformer en cercueil si l'officier mourait en mer.

La Batterie Supérieure

Ce pont de travail principal était exposé aux éléments. C'est là que les marins devaient attendre leurs châtiments. Ils étaient mis aux fers **(2)** et recevaient leur correction le lendemain sur le gaillard d'arrière devant tout l'équipage. Ils étaient fouettés avec le martinet que vous pouvez voir suspendu près des fers. Cette corde raidie, appelée "démarreur" ou "persuadeur", servait à encourager l'équipage à fournir un travail plus intense en cas de relâchement apparent. A l'avant se trouve l'infirmerie **(3)**, séparée du reste du pont par une cloison en bois et en toile, facilement escamotable avant la bataille lorsque le faux pont se transformait en hôpital.

Le Gaillard d'Avant

(4) C'était la seule partie du navire où les marins pouvaient fumer et se détendre un peu. Les deux canons que vous pouvez voir devant vous s'appellent des caronades. Ce sont des armes de courte portée capables de causer des dégâts importants aux navires ennemis. Du beffroi situé à l'arrière du gaillard, la cloche sonnait toutes les demi-heures pour indiquer l'heure à l'équipage. Au centre du gaillard, une cheminée noire évacuait la fumée provenant de la cuisine.

Le Gaillard d'Arrière

(5) Lord Nelson dirigeait la bataille d'ici lorsqu'il fut atteint d'un coup de mousquet par un tueur d'élite du navire français « Le Redoutable ». Il tomba sur le pont, mortellement blessé, à l'endroit commémoré par la plaque en cuivre. Il fut transporté au faux pont où il décéda trois heures plus tard. Le pont de dunette se trouve à l'arrière ; la cabine du Capitaine Hardy **(6)** se

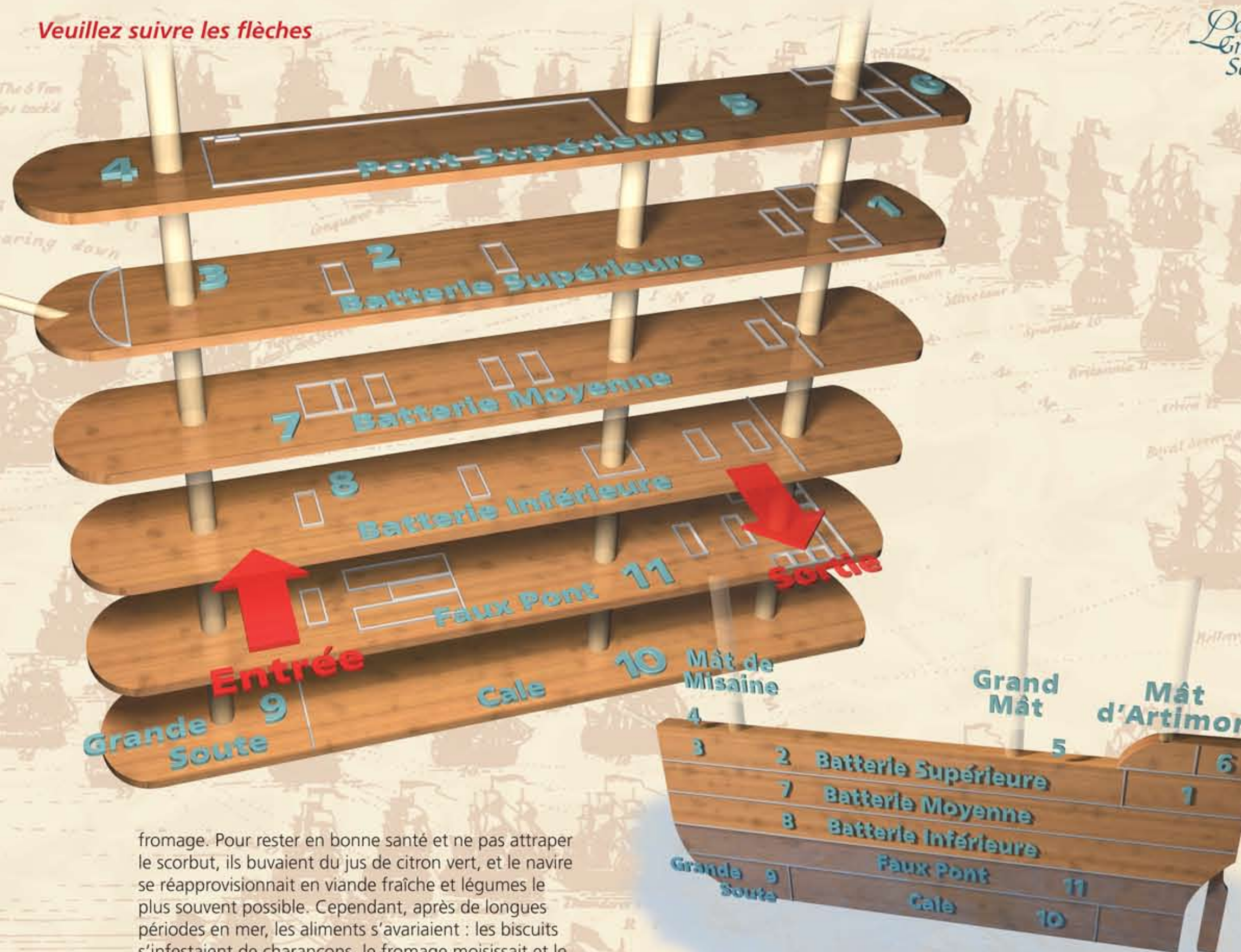
trouve au-dessous au centre. C'est lui qui commandait le navire à la bataille de Trafalgar. Le gouvernail ainsi que l'habitacle, contenant les compas de navigation, se trouvent devant sa cabine.

Le pourtour du pont supérieur était garni de filets à hamacs. On y plaçait les hamacs pour se protéger contre les balles de mousquet et les éclats de bois pendant les batailles. Si un marin tombait à la mer, on lui lançait un hamac à titre de gilet de sauvetage. Le navire possède quatre mâts : le beaupré, le mât de misaine, le grand mât et le mât d'artimon. Le navire pouvait déployer 37 voiles et naviguer à une vitesse de jusqu'à 11 nœuds (20 km/h).

A l'avant de ce pont sur le côté gauche (à bâbord) se trouve un canon en fer de 24 pesant 2¼ tonnes (7). Le HMS VICTORY transportait 104 canons de calibres différents. Les canonnières britanniques pouvaient tirer et recharger ces canons toutes les 90 secondes. Vous pouvez voir, près du canon, des boulets pleins non-explosifs. Les boulets pleins ronds servaient à causer des dommages structurels. Ils pouvaient traverser une épaisseur de bois de chêne de 76 cm, et les éclats résultant faisaient de nombreux morts ou blessés. Les boulets à chaîne servaient à déchirer voiles et gréements, et les boulets à barre à abattre vergues et mâts. Les grappes de raisin servaient d'armes antipersonnel. Il s'agissait de capturer les navires ennemis plutôt que de les couler, et l'équipage recevait alors une part de prise. Près du canon, se trouve la coquerie où étaient préparés les repas pour tout l'équipage, 821 hommes au total à Trafalgar. Les marins vivaient sur ce pont.

(8) Le parquet en chêne est d'origine. Ce pont servait de logement aux marins. La nuit, 480 hommes dormaient dans des hamacs suspendus aux poutres. Le matin, les hamacs étaient roulés, emportés sur le pont supérieur et rangés dans les filets. L'équipage avait encore moins de place pour les repas. Environ 560 hommes, répartis dans des "mess" de 4 à 8 hommes, s'asseyaient à 90 tables dressées sur tout le pont. Le petit déjeuner consistait en une bouillie d'avoine appelée 'burgoo' et d'une boisson chaude appelée 'Café écossais', faite à partir de biscuits écrasés et d'eau chaude. Le déjeuner consistait en un ragoût de bœuf ou porc salé, et parfois de poisson, avec des flocons d'avoine et des pois secs. Au dîner, les hommes recevaient des biscuits et du beurre ou du

Veillez suivre les flèches



fromage. Pour rester en bonne santé et ne pas attraper le scorbut, ils buvaient du jus de citron vert, et le navire se réapprovisionnait en viande fraîche et légumes le plus souvent possible. Cependant, après de longues périodes en mer, les aliments s'avaient : les biscuits s'infestaient de charançons, le fromage moisissait et le beurre rancissait. Et comme l'eau potable croupissait, les hommes recevaient une ration quotidienne de 4,5 litres de bière, 1 litre de vin ou 1/4 litre de rhum ou d'eau-de-vie. Bien que les rations d'alcool fussent excessives, l'état d'ivresse était un délit grave. Les marins recevaient également 1 kg de tabac par mois.

A cette époque-là, les hommes chiquaient le tabac et rejetaient le jus dans des crachoirs. A l'arrière de ce pont se trouve le poste des aspirants qui hébergeait le canonier et ses compagnons, l'aumônier et de jeunes aspirants.

La Grande Soute

(9) Vous vous trouvez maintenant dans la grande soute, à la poupe du bateau. A l'époque de Nelson, elle était accessible par le biais d'une seule écoutille à la fin d'un réseau complexe de passages partant du faux pont situé au-dessus. Cette nouvelle entrée a été faite à travers les cloisons de la cale pour veiller à votre sécurité.

La grande soute est divisée en trois salles séparées, la soute aux poudres, la soute à cartouches et la salle des feux.

La soute aux poudres Cette soute, dans laquelle vous êtes maintenant, contenait 35 tonnes de poudre, répartie dans 784 tonneaux de 100 livres chacun. Enflammées, ces 35 tonnes auraient eu la capacité explosive de 47 tonnes de TNT. Encerclés d'anneaux de cuivre et de noisetier pour empêcher la production d'étincelles, ces tonneaux étaient posés les uns sur les autres, entrelacés de peaux de cuir pour éviter toute friction. A la bataille de Trafalgar, 7,5 tonnes de poudre ont été utilisées. Les cloisons sont enrobées de cuivre. Cette protection servait non seulement à empêcher les étincelles, mais surtout à ne pas laisser entrer les rats qui pouvaient traîner de la poudre le long des passages avec des conséquences désastreuses. Du charbon était étalé entre les palettes et le pont du dessous pour absorber toute humidité provenant des sentines.

La soute à cartouches La salle suivante est la soute de remplissage des cartouches, dont l'échelle mène à la seule écoutille de la grande soute. On y versait la poudre dans une grande trémie en chêne avant de la répartir dans des sacs à cartouches à l'aide de pelles en cuivre. Les cartouches étaient alors marquées et emmagasinées sur des râteliers sur les deux côtés ou bien transférées dans les soutes aux poudres suspendues. Les râteliers étaient dotés de tiroirs spéciaux qui collectaient la poudre. Ici le pont avait été plombé pour éviter les étincelles et un enrobage en cuivre avait été appliqué sur les cloisons. En face de l'écoutille se trouve un petit écoutillon par où étaient renvoyés les coffrets de cartouches vides (dits « coffrets en bois ») afin de les remplir pendant les batailles. Une fois remplis, les coffrets étaient transportés à la chaîne à travers l'écoutille jusqu'aux hommes qui alimentaient les canons de 32.

La salle des feux Les lanternes étaient allumées à partir de la salle des feux. Pour des raisons de sécurité, les marins devaient y accéder par un passage