



Le Français et le Pourquoi-Pas?, les deux navires polaires construits à Saint-Malo



Le Français en Antarctique 1903-1905 (Coll part)

Le 16 septembre 2016, ce sera le triste 80^{ème} anniversaire de la disparition du Pourquoi et de son équipage dans son naufrage en Islande

Le nom du commandant Charcot est indissociable de son bateau le Pourquoi-Pas. cependant Jean Charcot a eu au préalable plusieurs navires, beaucoup ont porté le nom de Pourquoi-Pas. Un article très complet de Gilles Millot a été publié en 1986 dans le N°24 du Chasse-Marée. Les deux navires neufs spécifiquement conçus pour les explorations polaire ont été construit à Saint-Malo au chantier Gautier : le Français en 1903 et le Pourquoi Pas ?, quatrième du nom en 1908. Le lien entre Jean Charcot et le pays de Saint-Malo restera très fort, Charcot achètera à cette époque une jolie villa en bord de Rance qu'il nommera la Passagère

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

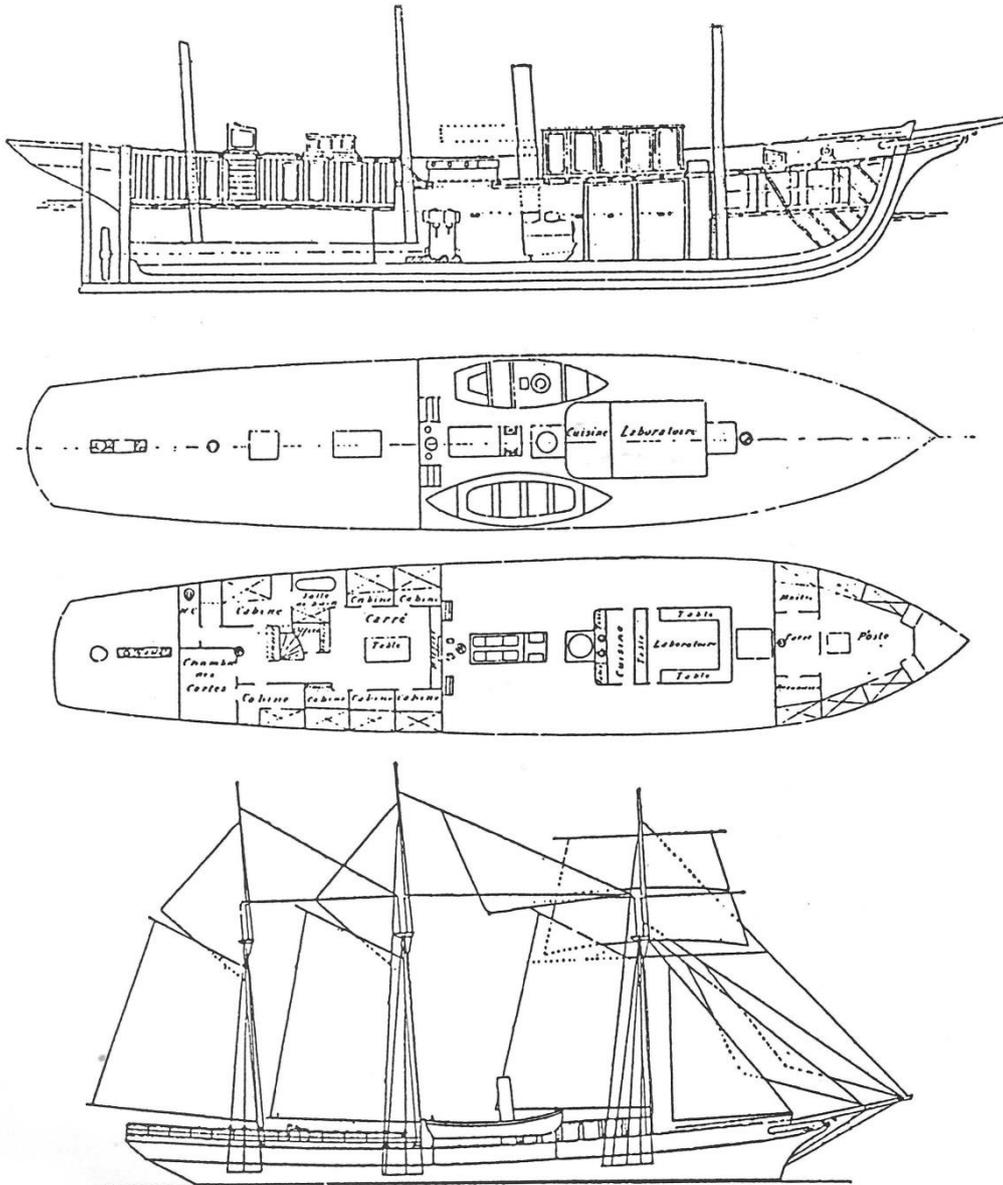
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Avant-projet du Français par Boyne publié dans le journal le Yacht

Le Français 1903-1907

Ce navire construit pour les exploration polaire devait initialement s'appeler le Pourquoi Pas comme les précédents voiliers du commandant Charcot et être le quatrième à porter ce nom . A quelques semaines du lancement son nom est changé sur cale pour remercier les investisseurs dans le projet, en particulier les lecteurs du journal le Matin qui avait lancer une souscription permettant à Charcot de boucler son projet les soutiens sont nombreux même si la part de l'état était bien faible.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Pour la description du Français laissons la parole au Docteur Charcot, voici la description qui écrit à son retour dans le récit de l'expédition « le Français au Pôle sud » publié en 1906.

« Le bateau qu'il nous fallait devait être d'une construction spéciale en bois, car, en fer, il n'aurait pu résister aux chocs des glaces. il devait aussi être aménagé pour le but que nous nous proposons.

Mon ami M. Boyn, directeur du journal le Yacht et de l'agence générale maritime, mit avec son habituelle bonne grâce, toute sa compétence à ma disposition. vraiment nous avons cherché ensemble, dans les pays qui arment pour la pêche au phoque et à la baleine, un navire d'occasion approprié. nous avons décidé alors de tenter une expérience et nous nous sommes adressé à la Société des chantiers et constructions navales de Saint-Malo, ayant à sa tête le « père Gautier », dont la réputation n'est plus à faire dans la construction des navires destinées à la pêche à la morue sur les bancs de terre-Neuve et en Islande.

Le problème que nous lui posions était difficile à résoudre, il nous fallait un navire extra-solide livré dans un laps de temps très court et cependant bon marché. La vaste étendue de mer qui nous séparait de l'Antarctique et les conditions spéciales de navigation dans ces régions ne nous permettaient pas d'adopter les formes particulière du Fram, mais nous exigeons des lignes telles que le moins de surface plane possible fût exposé aux pressions des glaces, en même temps qu'elles devaient nous assurer un bateau très marin.

Les plans qui nous furent soumis étaient satisfaisants à tous les points de vue et il serait difficile, je crois, de trouver, avec de meilleures formes, une coque plus solide que celle qui nous fut livré.

Les dimensions du bateau étaient les suivantes :

Longueur 32 mètres, largeur 7,54 mètres, creux sur quille 4,20 mètres.

Un bateau un peu plus grand eût été désirable, mais les moyens dont nous disposions nous obligeaient à rester dans les limites précédentes. Nous nous en consolions d'ailleurs en songeant que nous pourrions, grâce à ses faibles dimensions, évoluer plus facilement dans les glaces, pénétrer dans les petites anses, et que, devant naviguer généralement sans cartes, un faible tirant d'eau [3,75m] nous permettrait, dans la plupart des cas de voir le fond avant qu'il ne devînt dangereux pour nous.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

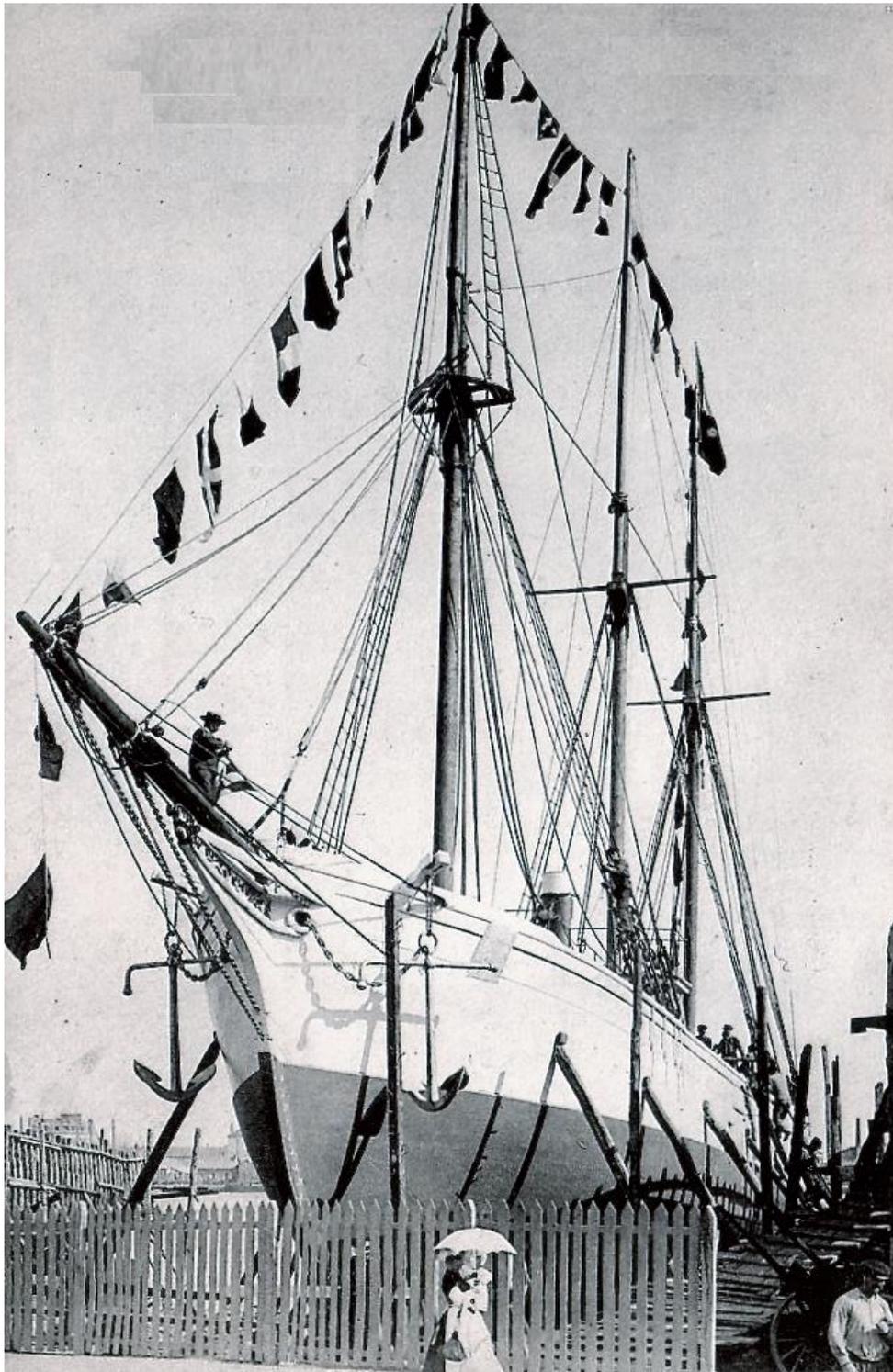
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Le Français juste avant son lancement aux chantier Gautier, il fut lancé gréé de ses trois-mâts et équipé de sa machine et chaudières

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Les particularités du Français peuvent se résumer ainsi. Le navire était entièrement en chêne, sauf le bordé dans les petits fonds qui était en orme et le pont en pitchpin. toutes les pièces entrant dans la construction étaient d'échantillons trois fois supérieurs à ceux exigés par le bureau Véritas pour un navire du même tonnage ; au niveau de la flottaison pour pouvoir résister aux chocs et aux pressions, il était renforcé par de solides barrots transversaux. L'avant formait une véritable masse de bois compacte, et l'étrave arrondie pour pouvoir grimper sur la glace et la briser par le poids même du bateau, était garnie d'une armature de bronze qui, sur le conseil de Larsen, fut encore renforcée à Buenos Aires par de solides ferrures en V. un soufflage de 8 centimètres d'épaisseur protégeait la coque contre l'usure et les chocs des glaces. La forme de l'arrière, l'enfoncement de l'hélice prouvèrent par la suite qu'ils étaient bien appropriés pour la navigation dans les glaces. L'hélice pouvait au besoin être remontée par un puits.

Un feutrage de 2 centimètres d'épaisseur garnissait le vaigrage dans tous les appartements et se trouva très efficace et indispensable même par des grands froids.

Le gréement adopté fut celui de trois-mâts goélette avec hunier fixe et volant.

La machine auxiliaire de 125 chevaux, achetée d'occasion, était évidemment trop faible pour le bateau, mais nous n'avions plus assez d'argent pour nous en procurer une autre et il fallait nous en contenter. La vapeur était fournie par deux chaudières multitubulaires neuves. Les avantages des deux chaudières de ce type, acquis au détriment de la robustesse sur une chaudière ordinaire, résidaient pour nous dans la mise en pression rapide, la moindre consommation de charbon et la possibilité de servir d'une seule chaudière mais ces avantages étaient largement contrebalancés par l'obligation d'alimenter à l'eau douce. Nous avons un excellent treuil-guindeau à vapeur, fourni par la maison Libaudière et Mafra de Nantes.

J'attachais une très grande importance à ce que les logements fussent aussi confortables que possible. Partout il y avait 2 mètres sous barrots et chose fort appréciable, chaque membre de l'état-major avait sa propre cabine.

Le poste petit jusqu'à notre arrivée dans l'Antarctique, pût être facilement agrandi, dès que certaines soutes commencèrent à se vider, et devint ainsi très spacieux. Les hommes avaient pour se coucher chacun leur « cabane », sortes de lits bretons pouvant se fermer, et leur permettant d'avoir leur petit coin à eux. Les sommiers élastiques en lattes de bois étaient les mêmes pour l'équipage que pour l'état-major, ainsi que les matelas rembourrés en kapok substance d'une valeur inappréciable pour des expéditions comme la nôtre, puisqu'elle ne prend jamais l'humidité et qu'elle fournit en même temps un excellent couchage.

Le laboratoire sur le pont avait été installé avec le soin le plus méticuleux et la plus grande ingéniosité par J. Bonnier directeur du laboratoire de Wimereux. Enfin nous pouvions emporter 60 tonnes de vivres ou de matériel en soutes, 110 tonnes de charbon et 2 tonnes de pétrole.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

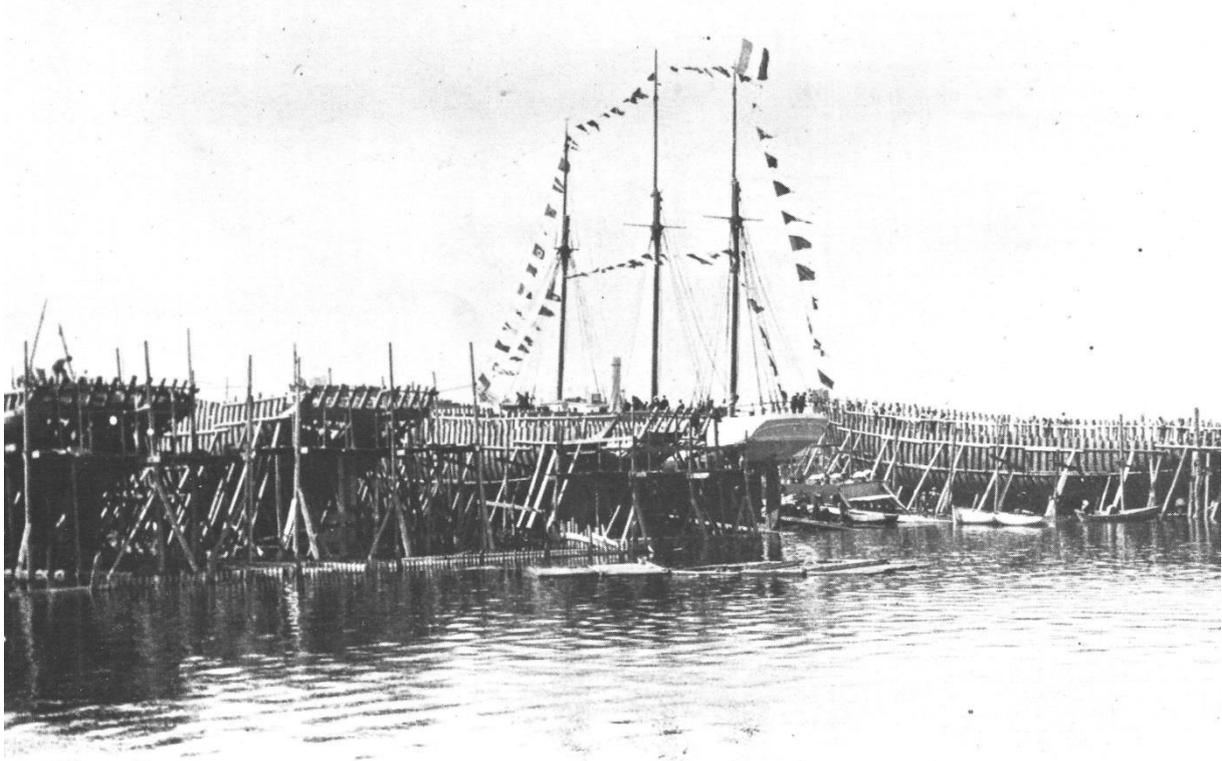
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Le départ, forcément trop hâtif, ne nous permit pas de faire des essais suffisants ; nous devons partir, nous sommes partis ; mais si la coque était parfaite et le bateau remarquablement bon à la mer par gros temps, sa voilure mal équilibrée ne nous permettait pas de virer de bord vent debout lorsque les feux étaient éteints et nous gagnions à peine au vent en louvoyant. D'autre par la machine, trop faible, ne donnait au navire qu'une vitesse de 10 nœuds par vent calme, qui se réduisait rapidement à zéro avec la moindre mer ou vent debout. »



Le 27 juin 1903, le Français est prêt à être lancé à la pleine mer au Société des chantiers et constructions navales de Saint-Malo, l'activité du chantier Gautier est à son apogée, 4 navires sont en membrures

Pour découvrir le Français pendant sa construction, et l'ambiance du chantier Gautier de Saint-Malo nous allons faire appel à un document peu connu

Le célèbre écrivain et grand reporter pour le Journal le Matin, Gaston Leroux visite le chantier quelques semaines avant le lancement et interview le père Gautier :

« Sur les chantiers de Saint-Malo, j'ai vu se dresser la silhouette à la fois forte et élégante du Français, qui sera prête prochainement à prendre la mer.

Ce navire semble une jolie et solide petite bête, belle à voir avec son col élancé, ses épaules puissantes, la cambrure de son arrière qui lui donne déjà la grâce de l'élan, et son beau ventre de cuivre.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Autour d'elle ; M. Gautier me guidait ; je l'admirais sous ses différents aspects, cependant qu'autour de nous il se faisait un grand bruit. cinq navires, en effet, s'édifiaient auprès de celui qui nous occupe. les marteaux et les masses se levaient et s'appesantissaient sur les carènes, non sans harmonie. des forgerons, le torse à l'air, faisaient jaillir mille étincelles, avec des gestes démesurés, sur de petites enclumes portatives. L'odeur matinale de la mer et le parfum des copeaux frais rendaient le papa Gautier tout allègre. il respirait le chantier avec une joie toujours jeune. Il criait des ordres, en passant, aux ouvriers que l'on apercevait dans l'interstice des membrures des carènes. ceux-ci étaient occupés à lier solidement par des coins de fer la carlingue, la membrure et la quille. la carlingue est comme qui dirait l'épine dorsale du navire.

Comme j'avouais l'impression de force et de beauté, d'unité qui se dégageait de ses bateaux, mon interlocuteur me fit entendre qu'il n'était arrivé à ce type qu'après des études attentives du modèle américain et du modèle anglais, et qu'ainsi il avait créé un type mixte français qui avait les qualités des deux.

Je l'écoutais parler et je regardais le Français. Songeant aux destinées glorieuse, mais difficiles, qui l'attendent, j'étais frappé de sa petitesse. Songez donc, le bateau a trente-six mètres de l'étrave à l'étambot. je me le représentais dans les mers déchainées du Cap Horn, petite coquille sans force contre l'immense tourbillon des vents et des flots qui ne s'apaise jamais, là-bas, au sud du monde.

M. Gautier me rassura,

Sa petitesse le sauvera, me dit-il. J'ai navigué dans ces mers et nul navire mieux qu'un trois-mâts barque de cette taille ne saurait s'y comporter avec avantage. La manœuvre en est facile et sûre, et là où beaucoup d'autres plus vastes ne s'en tireraient point il passera. Il aura moins à craindre les bas-fonds et les rocs qui déchirent le sein des eaux aux alentours de la Terre-de-Feu. Pour naviguer dans les glaces, pour côtoyer la banquise pour éviter l'iceberg, il est nécessaire que ce navire ne soit pas un grand navire.

Quand on vous a donné à construire un bâtiment destiné à l'aventure des mers polaires, dis-je, - vous avez dû songer à un illustre exemple. Le Fram, qui portait la fortune de Nansen et de ses compagnons, s'est merveilleusement conduit pendant l'hivernage et il est revenu en Norvège sans blessure.

- Je ne me suis occupé en aucune façon du Fram, me répondit l'architecte des mers : cela m'était défendu.

- Par qui ? Par quoi ?

- Par le bon sens.

Et il m'explique en quelques mots que le problème ne se posait point tel pour le Fram que pour le Français. Pour le Français, en effet, il est beaucoup plus compliqué. Le Fram n'était, à vrai dire, qu'une maison solide et aménagée avec intelligence pour passer l'hiver dans les glaces. Le Fram était tout de suite rendu à domicile. Il n'avait pas à naviguer. il trouvait la banquise à son premier horizon. S'il lui avait fallu soutenir l'assaut de la mer, il aurait

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

beaucoup souffert. Nansen lui-même ne manque point de signaler son roulis et son tangage qui étaient insupportables.

-Le Français, lui, a des océans à traverser et des tempêtes certaines à vaincre. En même temps qu'il fallait lui donner la solidité du Fram, puisqu'il aura les mêmes pressions de glaces à supporter, il était nécessaire de lui donner aussi ce que le Fram n'avait pas : la navigabilité. C'est donc un modèle tout nouveau et dû entièrement au génie du père Gautier qui a été exécuté dans la personne du Français.

Nous avons dit qu'il avait trente-six mètres de tête en queue. Il peut porter trois cents tonnes. Il doit emporter du charbon et des vivres pour deux ans.

M. Charcot avait donné à M. Gautier toute latitude. mais il lui avait expliqué le dessein qu'il formait de courir sus à l'Antarctide. pour le remplir, et comprenant admirablement ce qu'on attendait de lui, le constructeur donna aux formes du navire l'avancement progressif dans les coupes, de façon à pouvoir ouvrir la glace par des moyens circulaires et à chasser les glaçons sous la carène, avec le moins de frottement possible.

Pour augmenter la résistance de la coque, on l'a faite double. il y a donc double doublage, le tout renforcé de fortes « courbes » en fer et de barreaux à l'intérieur. Dans ses armatures, les liaisons et chevillages sont multiples. Enfin, de la quille à la ligne de flottaison, il y a ce revêtement de plaques de cuivre qui fait ressembler le Français, quand à son centre, à un scarabée d'or.

-Oh ! dit le père Gautier, oh ! il est râblé ! Je veux dire qu'il est fort de épaules.

Et comme nous sommes montés sur le pont, par l'escalade d'une échelle, et que nous grimpons sur la dunette d'avant, le père Gautier passe doucement avec satisfaction la caresse de sa main rude sur la poutre courbe qui va joindre l'étrave, et il répète dans un grognement heureux :

-oh ! il est fort des épaules ! il est fort des épaules !

Mais si fort des épaules soit-il, cela ne l'empêche point de montrer dans sa structure tout l'élan des navires de race, taillés pour de longues courses. Et M. Gautier est fier de cela aussi, de le voir si joliment allonger au-dessus de l'étrave, au-dessus de son nez fin, la poulaine. M. Gautier a dessiné lui-même la poulaine. Sous elle autrefois, la main pieuse des constructeurs de navires, la main pieuse des constructeurs de navires sculptait la figure de bois de quelque Notre-Dame de la Mer. Mais M. Gautier s'est contenté avec coquetterie de l'orne de feuillages disposés en ellipse aussi précieusement fouillés qu'un chapiteau roman.

Le Français sera gréé en trois-mâts goélette, ce qui le fera plus léger qu'un trois-mâts barque, et le chargera de moins de voilure. les gelées portent à la longue, le désastre dans la mâture. Là surtout, en ce qui concerne le gréement, le Français aura à bénéficier de la science inventive du père Gautier. Le principal titre de gloire de ce dernier, en effet, est d'avoir su diminuer la surface de voilure, tout en maintenant la vitesse ; et cela dans des proportions inouïes. cette proportion est d'un tiers environ, ce qui est colossal. Il y a là une prodigieuse économie apportée dans l'armement et de tels avantages sont inappréciables, puisqu'ils ont toute la durée d'un bâtiment.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

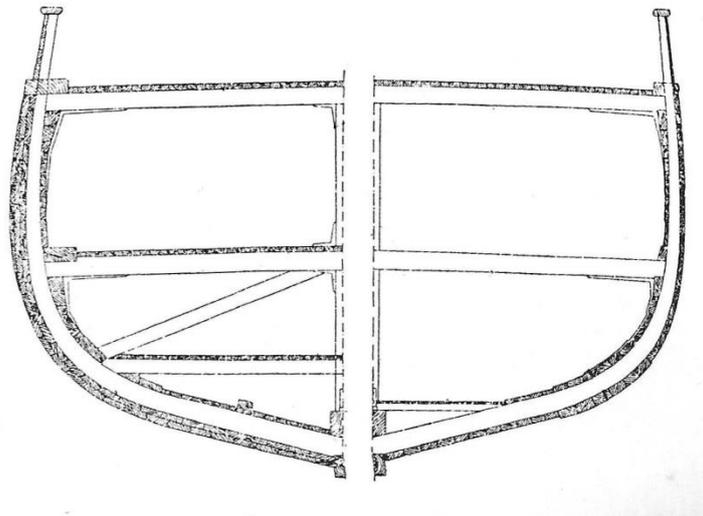
Au-dessus du pont, des « bigues », énormes poutres entrecroisées, soulèvent le poids colossal d'une des deux chaudières, car on n'a pas oublié que le Français est mixte, à voile et à vapeur, et qu'il emporte l'hélice nécessaire à sa manœuvre dans les glaces. M. Turgan, qui surveille la pose de toute la machinerie, accompagnera les explorateurs jusqu'à Madère pour se rendre compte du fonctionnement parfait de la machine.

Au fond de la cale, dans les carrés, dans les cabines, dans ce laboratoire, les ouvriers travaillent avec ardeurs, font les derniers raccords clouent les dernières planches. On veut être prêt pour le 27 de ce mois, qui est la date fixée du lancement ; on le sera. Avec M. Gautier, M Boursier, qui représente la Compagnie des nouveaux chantier s'y emploie le mieux du monde.

Mais voici que, par-dessus le bastingage, sautent et apparaissent les héros de l'expédition. MM Jean Charcot et de Gerlache, que nous avons déjà présentés à nos lecteurs. Je vais à eux, quand à ce moment un ouvrier les rejoint et s'excuse avec humilité de vouloir, lui aussi, dans la mesure de ses forces, coopérer à cette œuvre de science et de patriotisme. cet homme s'appelle Puguet et il est tonnelier. On lui avait commandé le « nid de corbeau ». On appelle ainsi le tonneau spécialement aménagé que l'on dispose au sommet du grand mât pour servir de logement à la vigie. Il l'apporte, son « nid de corbeau », mais il l'offre. et cela lui coûte, au bas mot, quatre cents francs. La chose est faite de si grand cœur et avec une si sincère émotion que M. Charcot ne trouve pas de mots pour le remercier et il lui serre les mains encore, encore...

Gaston Leroux

article du Journal le Matin du 14 juin 1903



Comparaison de la structure d'un navire polaire et d'un navire terre-neuvier tout deux du constructeur Gautier

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)



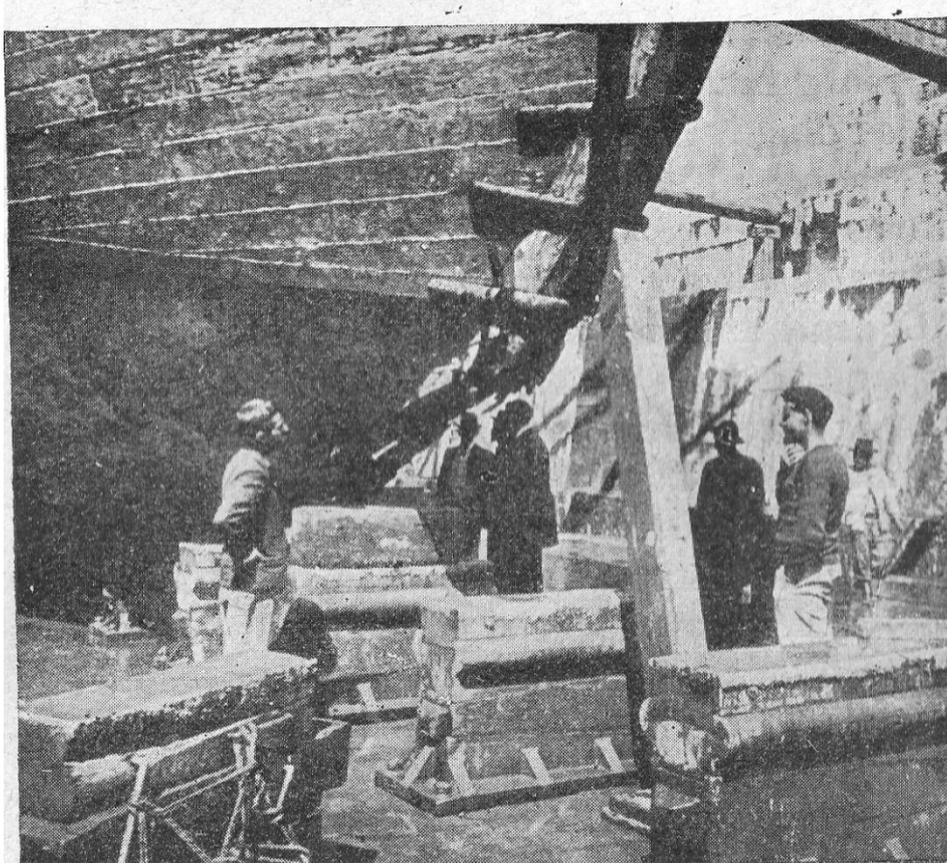


Histoire maritime de Bretagne Nord

La vie maritime du Français est courte, le fin aout 1903 c'est le départ de la croisière vers l'antarctique. Cette croisière remarquable fera la réputation de Jean Charcot, chef de l'expédition commandant du navire, armé en plaisance.

Un hivernage dans les glaces de la mer de Weddel, au début de l'été austral de 1905 le Français s'échoue violemment sur une tête de roche, les avaries sur l'étrave sont importantes mais le navire fait de l'eau mais heureusement que la construction du chantier Gautier est exceptionnelle, il réussit grâce à son équipage à rejoindre l'Amérique du sud. Son passage en cale sèche à son retour en Argentine, montre que les travaux de réparations à faire sont importants. Charcot n'a pas le budget pour ces réparations et l'état argentin, qui avait si bien accueilli cette expédition se propose d'acheter le Français de faire les réparations pour utiliser le navire en exploration polaire. Le Français est alors rebaptisé l'Austral mais manque de chance en décembre 1907 lors de son départ de Buenos Aires pour l'océan austral il s'échoue par temps de brume et forte houle sur les bancs de Ortiz, l'équipage de la marine argentine est sauvé mais le navire est perdu.

Cette nouvelle, transmise par télégraphe vers la France affectera le Dr. Charcot et le constructeur le père Gautier tout deux attachés à ce navire exceptionnel. Mais un autre navire d'exploration polaire est déjà sur cales à Saint-Malo



Les avaries du Français photographiées en cale sèche en Buenos Aires à son retour du pôle en 1905

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)



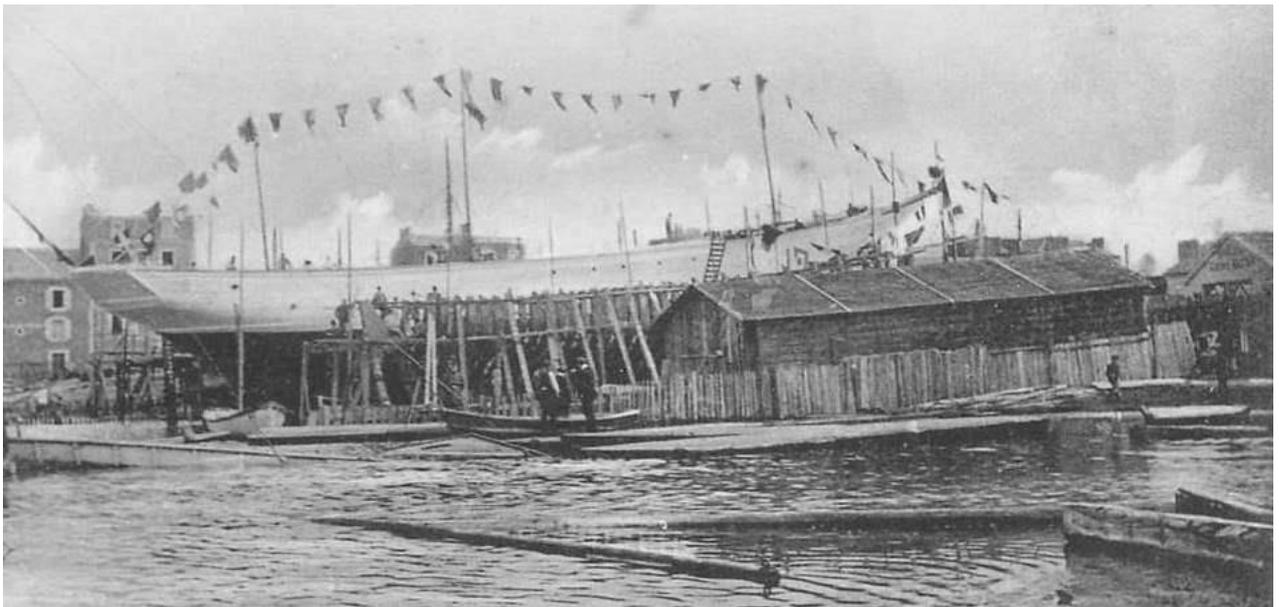


Histoire maritime de Bretagne Nord

Le Pourquoi-Pas? 1908-1936

Dès son retour de l'expédition en Antarctique de 1903-1905 avec le Français, la célébrité de Charcot est faite, il a rapidement l'idée d'une nouvelle expédition avec un navire plus conséquent. Début 1907, Charcot se rend en Norvège pour visiter les chantiers de construction des baleiniers en bois. L'architecte naval anglais A.H. Brown accompagné de Boyne directeur du journal Le Yacht se rendent en Ecosse pour étudier le Scotia « le plus parfaitement compris de tous les navires utilisés pour des explorations Antarctiques » A.H. Brown ne trace pas des plans mais établit un cahier des charges pour un navire d'exploration polaire.

Riche de son expérience de navigation et d'hivernage dans les glaces de l'Antarctique à bord du Français, Jean Charcot revient voir le père Gautier pour concevoir un navire plus conséquent. Les échanges entre les deux hommes sont fructueux. Le Pourquoi Pas d'un déplacement de 825 tonnes, gréé en trois-mâts barque, mesure 40m de long, 9,20m de large et 4m de tirant d'eau moyen. La construction est particulièrement solide, la maille est réduite, à l'avant la maille est comblée par des massifs, le vaigrage est calfaté formant ainsi pratiquement une double coque.



Mai 1908, le Pourquoi-Pas est prêt à être lancé, le grand-pavois est à poste

Les défauts de manque d'équilibre et de puissance à la voilure du Français sont corrigés par l'adoption du gréement de trois-mâts carré, le gréement carré permet aussi une plus grande capacité de manœuvre, tel la prise de panne ou la marche arrière à la voile en brassant à contre. La puissance de la machine est considérablement augmentée également. Le Pourquoi-Pas est équipé d'une machine neuve d'une puissance de 550cv construite aux établissements Brosse et Fouché de Nantes ou la surveillance attentive de l'ingénieur de la Marine Laubeuf.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

le Chantier Gautier fourni dans le matériel d'armement 4 doris, un canot, un youyou, deux norvégiennes et deux canots Berthon et une vedette à moteur de sa conception : 6,50m de longueur pour 1,6à m de large renforcé à l'avant avec des tôles d'acier équipé d'un moteur à essence de 8ch qui lui assure une vitesse de 7 nœuds.

Les aménagements du Pourquoi-Pas, sont particulièrement bien conçus : à l'avant le poste d'équipage avec 18 couchettes et une hauteur sous barreau de 2m, derrière le carré des sous-officiers. Le pont de la partie centrale forme dunette et permet d'abriter 6 cabines destinés au logements de l'état-major et des scientifiques, les laboratoires et les sanitaires se trouvant sur tribord. La cuisine et l'office sont sous un rouf sur le pont avant.

Le lancement du Pourquoi a lieu le 18 mai 1908 devant une foule nombreuse sous le patronage de Paul Doumer et de Mme Charcot. François Gautier peut être fier de cette magnifique construction , le voyant flotté au milieu du bassin il aurait dit « C'est un mâle ».

Les navigations du Pourquoi-Pas ont été décrite dans de nombreux livres, il eut une belle carrière d'exploration polaire , toujours est-il qu'il résistera aux glace polaires, aux tempêtes de l'atlantique nord jusqu'en 1936 année de son naufrage, sur les côtes de l'Islande, qui verra la perte totale du navire et de son équipage à l'exclusion d'un seul survivant.

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

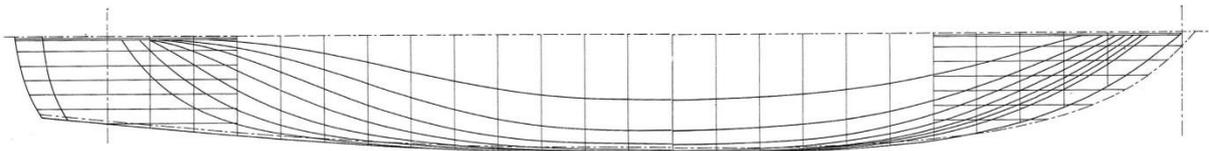
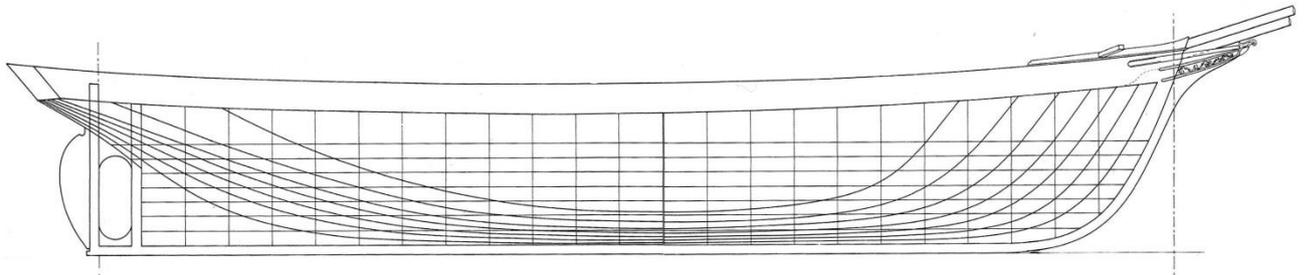
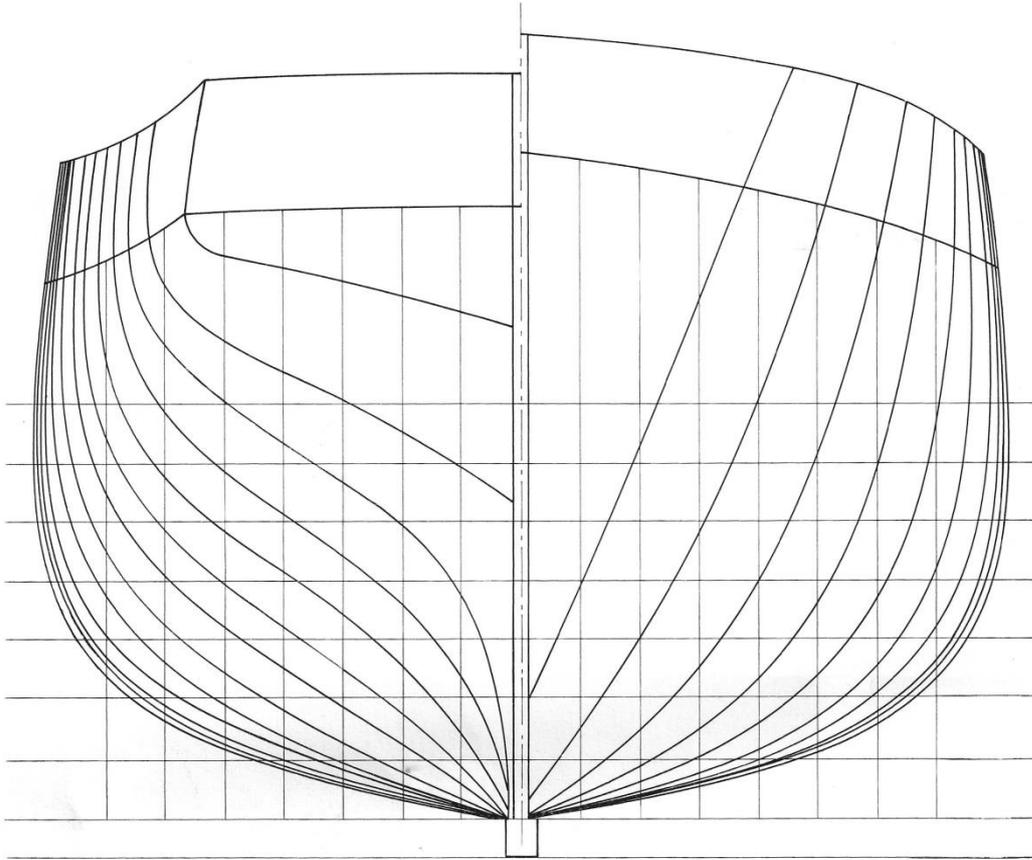
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Plans des formes du Pourquoi Pas ?, retracés par Alain Marie Gautier petit fils du constructeur François Gautier d'après les plans d'origine, les formes sont particulièrement élégantes (publiés dans le Chasse-Marée n°24)

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

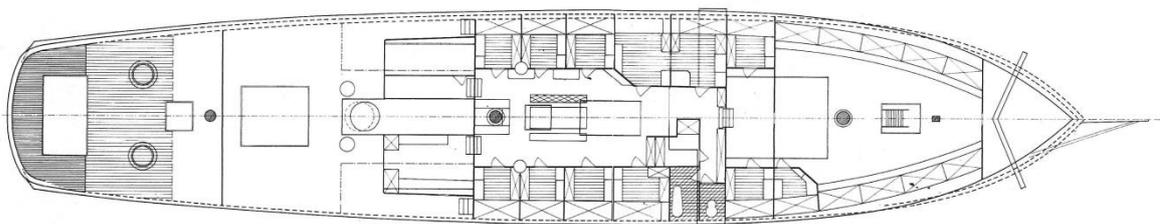
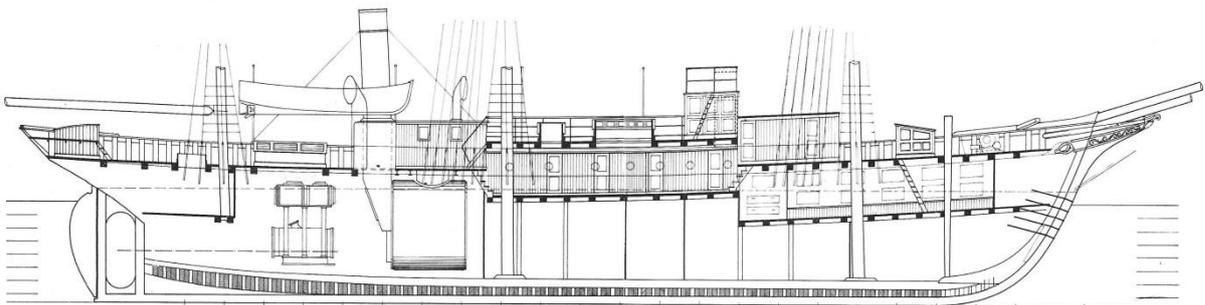
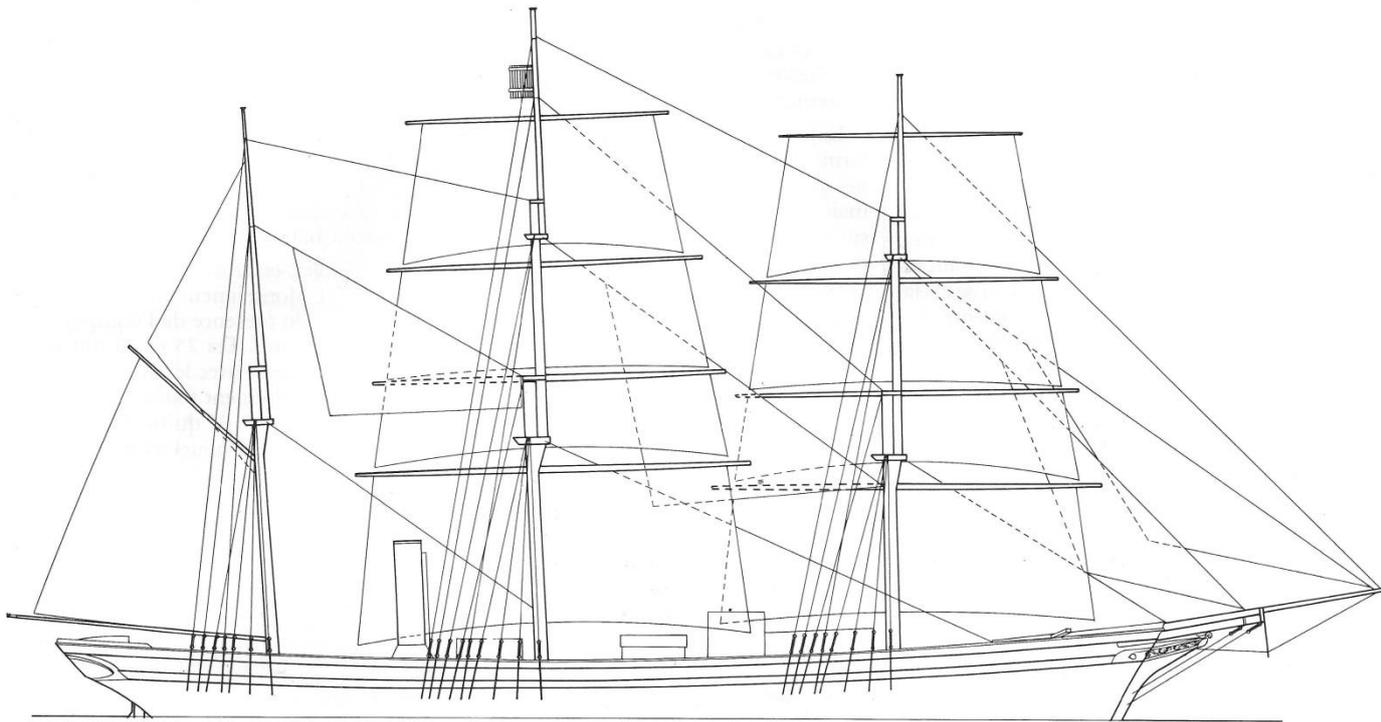
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Plans des aménagements et plan de voilure du Pourquoi Pas ?, retracés par Alain Marie Gautier petit fils du constructeur François Gautier d'après les plans d'origine (publiés dans le Chasse-Marée n°24)

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





Histoire maritime de Bretagne Nord

Sources et liens

Cet article doit beaucoup à l'excellent article de Gilles Millot de 21 pages dans le chasse-marée N°24 1986 « J.B. Charcot et ses navires »

<http://www.chasse-maree.com/numeros-1-a-50/1024-chasse-maree-n-24.html>

Deux articles du journal le Matin

La visite de Gaston Leroux

14 juin 1903

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k559264w/f1.item.r=Charcot.zoom>

Le lancement du Français

28 juin 1903

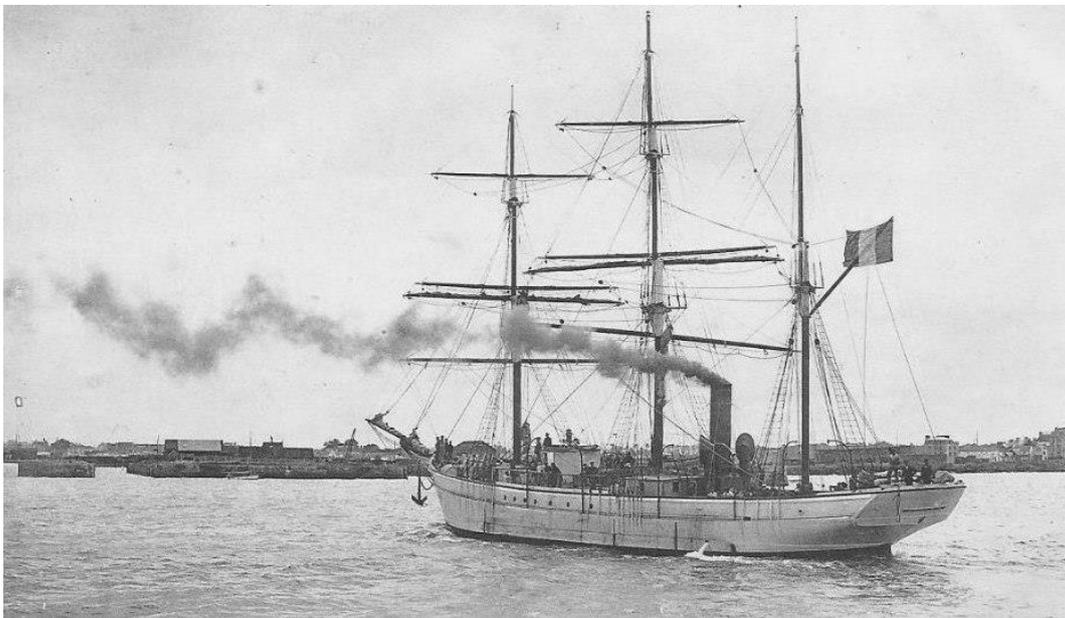
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k559278r/f1.item.r=Charcot.zoom>

site de Alain Marie Gautier

<http://alainmarie.gautier.name/>

« Sur les traces du commandant Charcot » une émission de France 3 Littoral 2015

<http://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/emissions/littoral-le-magazine-des-gens-de-mer/actu/sur-les-traces-du-commandant-charcot-diffuse-le-22-mars.html>



Le Pourquoi-Pas de retour à Saint-Malo, ce navire mixte associe puissance et grâce

Février 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

