



L'HERMIONE

ROCHEFORT

La frégate de la liberté
Frigate of liberty



CHRONIQUES DE L'AVENTURE HERMIONE
THE HERMIONE PROJECT STORY



L'HERMIONE

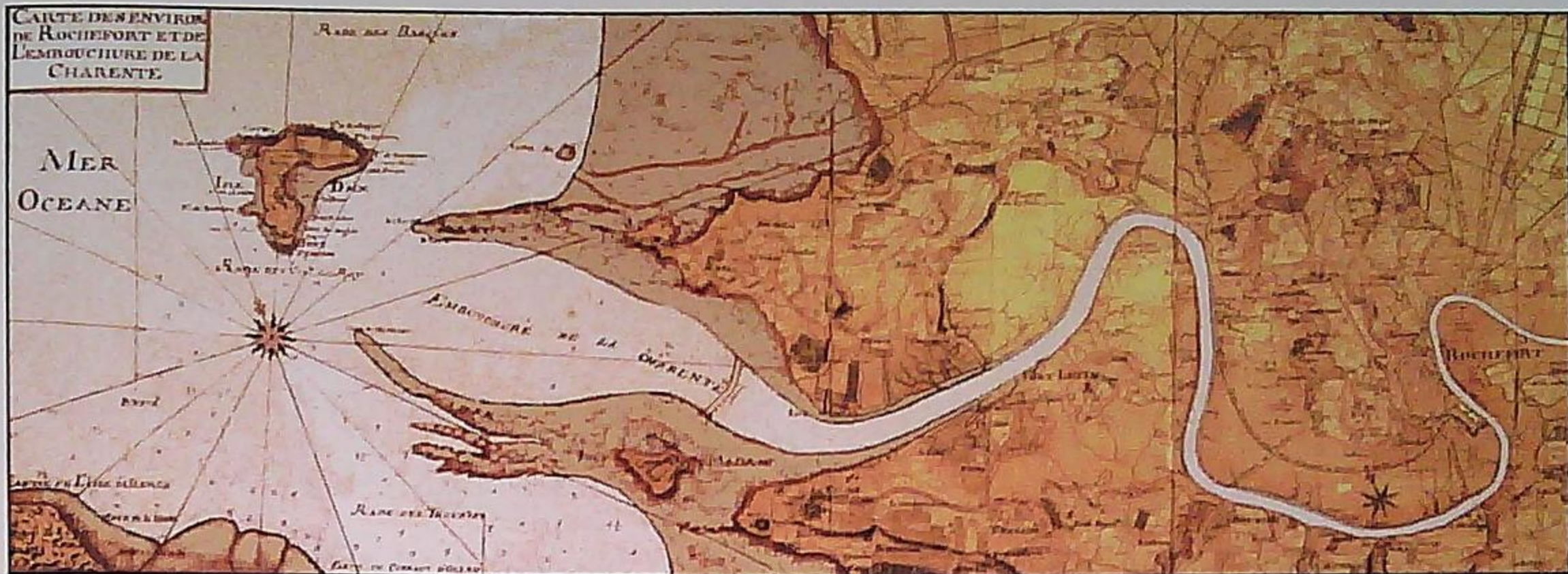
ROCHEFORT

La frégate de la liberté

Frigate of liberty

CHRONIQUES DE L'AVENTURE HERMIONE

THE HERMIONE PROJECT STORY



LA NAISSANCE DE ROCHEFORT ET DE SON ARSENAL

© RMN



Jean-Baptiste Colbert
1619-1683
Ministre du roi Louis XIV

© RMN



© Didier Georget

Plan de l'arsenal de Rochefort au XVIII^{ème} siècle

Sous Louis XIV, il ne reste qu'une poignée de navires rescapés de la puissante marine de guerre créée auparavant par le cardinal de Richelieu. Le site de Rochefort est choisi après expertise, pour y établir un port militaire et reconstituer cette flotte prestigieuse. Il bénéficie de la protection naturelle de l'estuaire de la Charente et de ses fortins contre les incursions ennemies.

En 1666, le roi charge son ministre Colbert, de construire l'arsenal de la flotte du ponant.

THE BIRTH OF ROCHEFORT AND ITS ARSENAL

When Louis XIV became King of France, the powerful navy previously created by Cardinal de Richelieu had been reduced to only a handful of ships. After a careful assessment, Rochefort was chosen as the site for the establishment of a military port and the reconstruction of the prestigious fleet. The Charente estuary and its forts provided natural protection against enemy incursions. In 1666, the King put his minister Colbert in charge of building the arsenal of the Atlantic fleet, the so-called "Flotte du Ponant".

LES FORMES DE RADOUB

Rochefort est une ville qui témoigne d'un riche patrimoine architectural maritime au sein de son arsenal mais aussi au coeur même de la ville (l'hôpital de la marine, l'école de médecine navale entre autres...).

Les formes de radoub en sont un exemple.

La "vieille forme" la plus ancienne au monde, construite en 1671, la "double forme" datant de 1725 et berceau de reconstruction de l'Hermione, et enfin, plus récente, la "forme Napoléon III" érigée en 1861.

Ce sont des bassins en pierres maçonnés habilités à recevoir en cale sèche les navires pour les radouber, les réparer.

THE DRY DOCKS

The city of Rochefort testifies to a rich heritage of maritime architecture inside the arsenal as well as in the heart of the city (the naval hospital and the school of naval medicine, among others).

The dry docks are one example : they include the "old dry dock", the oldest in the world built in 1671, the "double dry dock" dating from 1725, which was cradle of Hermione reconstruction, and more recently the "Napoleon III dry dock" erected in 1861.

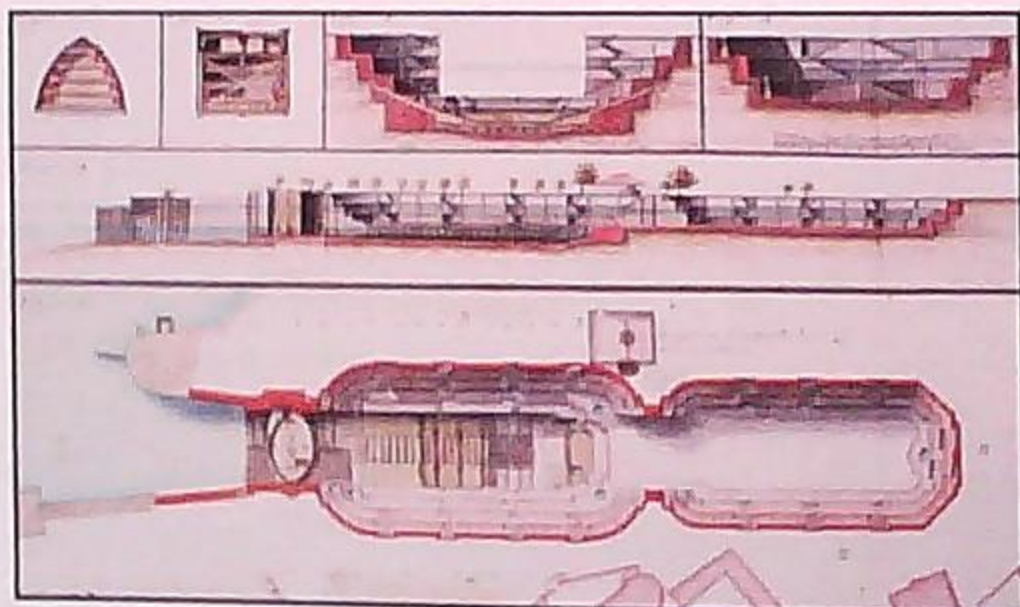
Dry docks are walled stone basins capable of receiving ships in order to refit and repair them.



La vieille forme



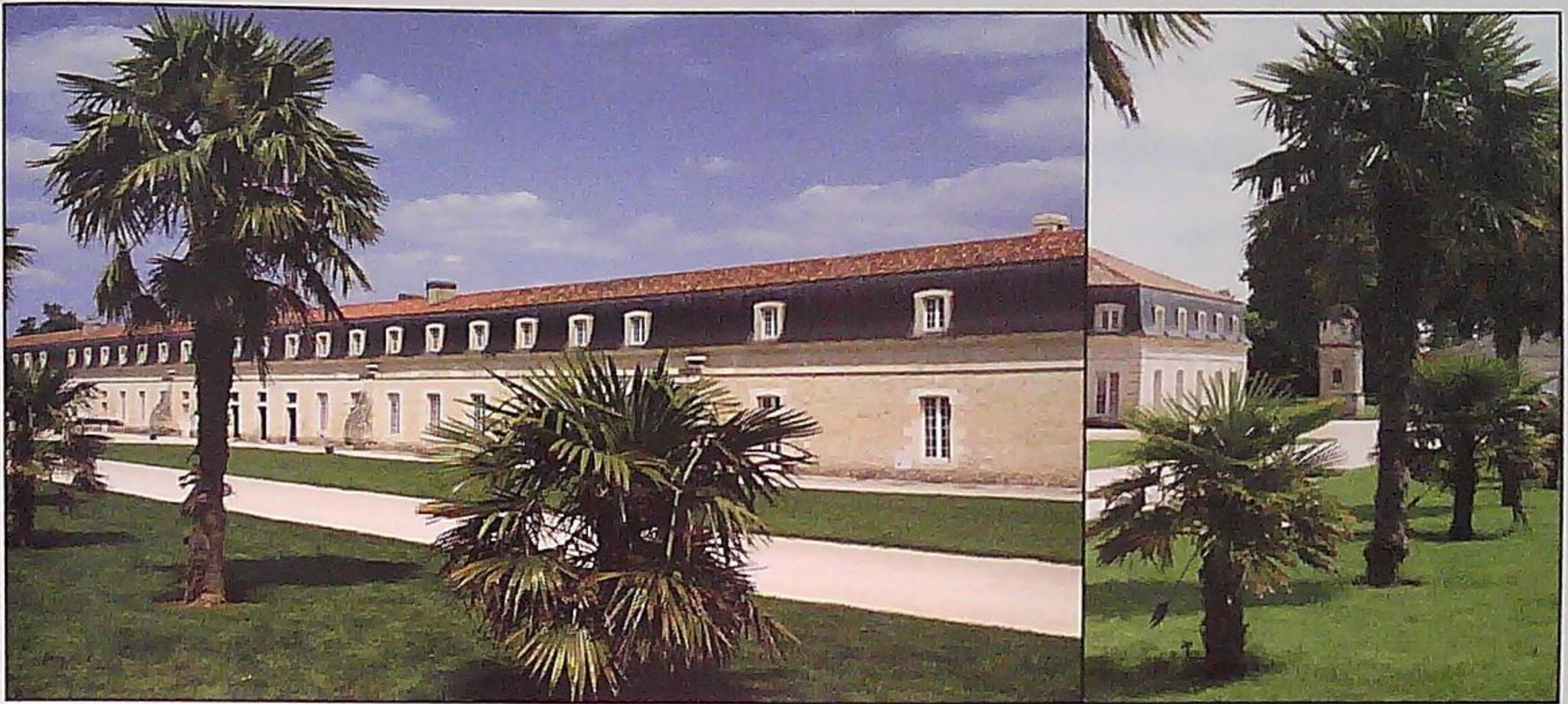
La double forme



Plan d'archive de la double forme © RMN



La forme Napoléon III



LA CORDERIE ROYALE

La Corderie Royale, achevée en 1669, est le premier bâtiment construit dans l'arsenal par l'architecte François Blondel. Située en bordure de la Charente, elle a été bâtie sur un radier de chêne. La Corderie repose sur 30 m de vase, 374 m de longueur pour 4 500 m², c'est pour l'époque la plus grande manufacture d'Europe.

On y confectionne à base de chanvre, les plus grands cordages du royaume destinés au gréement des navires. Aujourd'hui, elle abrite notamment le Centre International de la Mer.

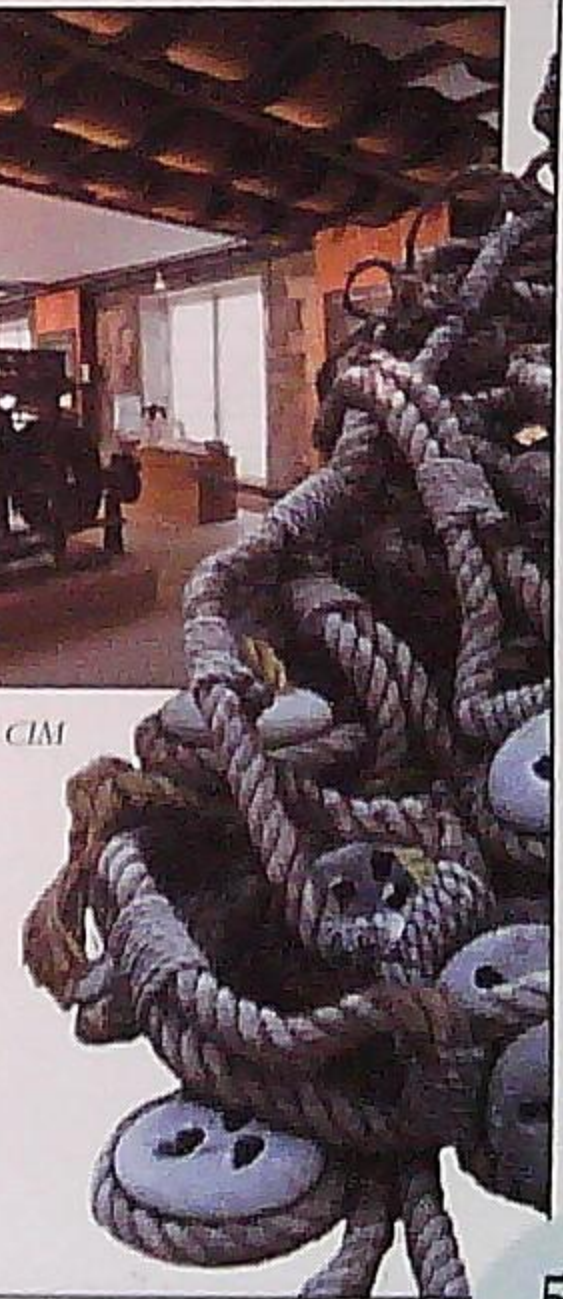


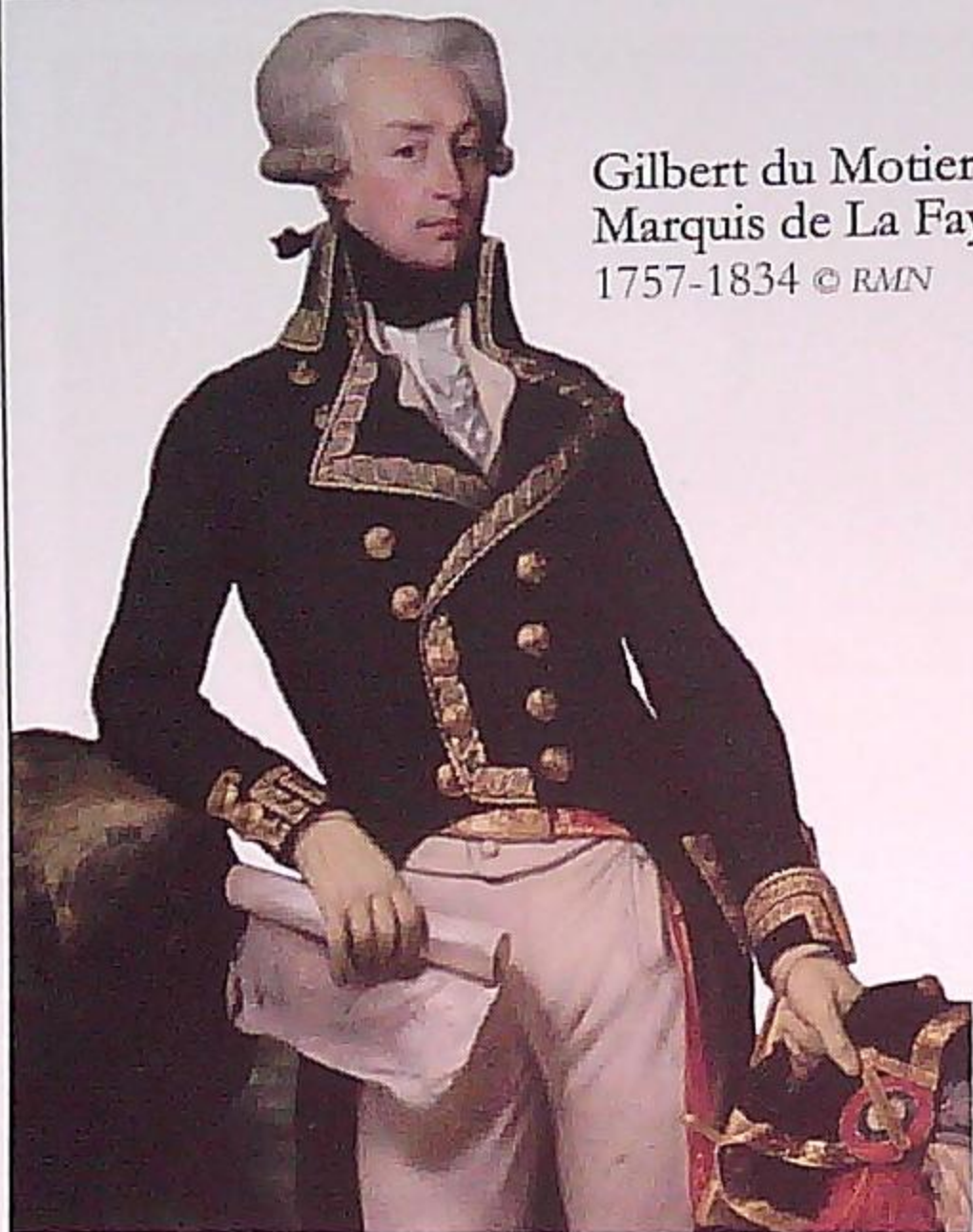
La machine à corder - Photos © CIM

LA CORDERIE ROYALE

La Corderie Royale, the first building constructed in the arsenal by the architect François Blondel, was completed in June 1669. Situated alongside the Charente, it was built on an oak foundation.

La Corderie rests on 30 meters of silt. At the time, it was the largest manufacture in Europe : 374 meters long covering a surface area of 4,500 m². At la Corderie Royale, the largest ropes in the Kingdom were produced from hemp for ship riggings. Today the building houses, in particular, the Centre International de la Mer.





Gilbert du Motier
Marquis de La Fayette
1757-1834 © RMN

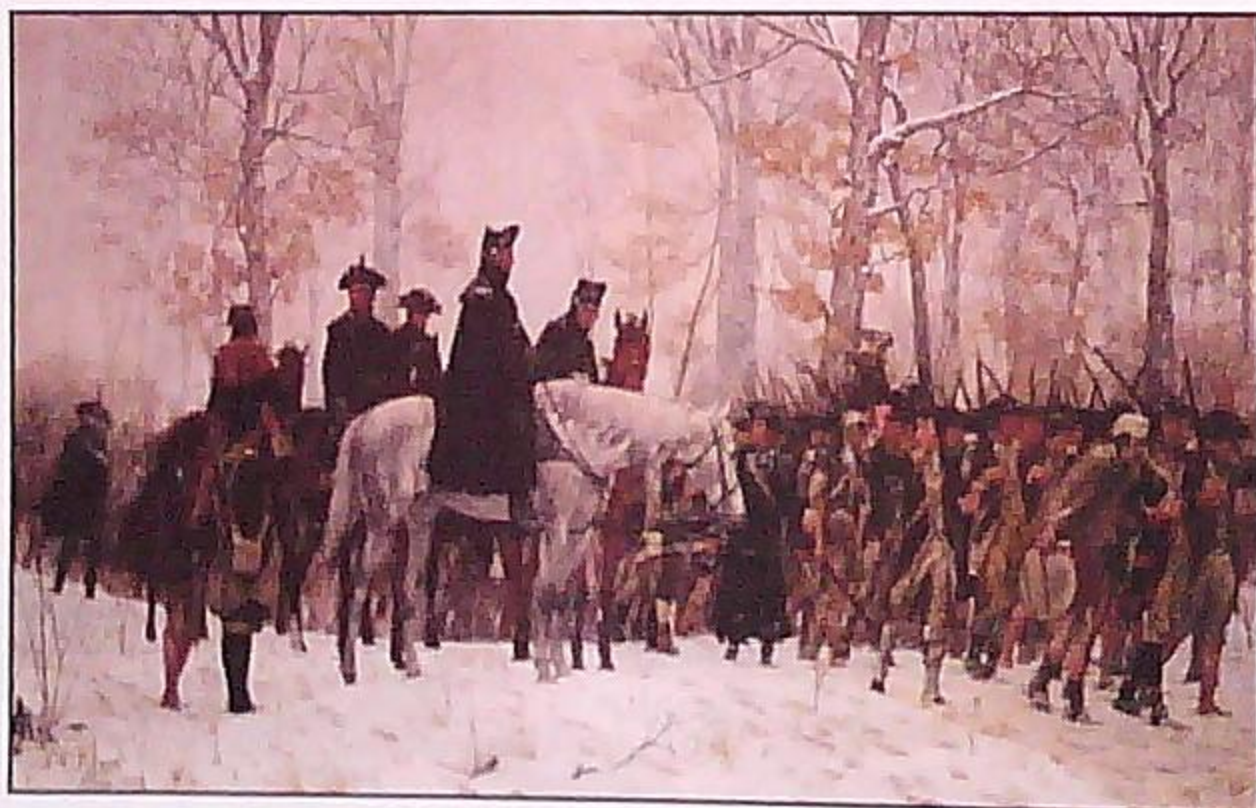
Le marquis de La Fayette, aristocrate libéral, officier et homme politique français a joué un rôle décisif dans la guerre d'indépendance des États-Unis.

Sur ordre du Roi Louis XVI, en mars 1780, La Fayette embarque sur l'Hermione pour se porter au secours des insurgents, et débarque à Boston 38 jours plus tard. C'est à bord de l'Hermione que se réunira le jeune congrès américain en mai 1781 à Philadelphie.

THE UNITED STATES' WAR OF INDEPENDENCE AGAINST THE BRITISH

The Marquis de La Fayette, a liberal aristocrat, officer and French political figure, played a decisive role in the United States war of independence. On orders from King Louis XVI, La Fayette embarked on the Hermione in March 1780 to come to the aid of the American "insurgents" and landed in Boston 38 days later. It was aboard the Hermione that the brand new American Congress met in May 1781 in Philadelphia.

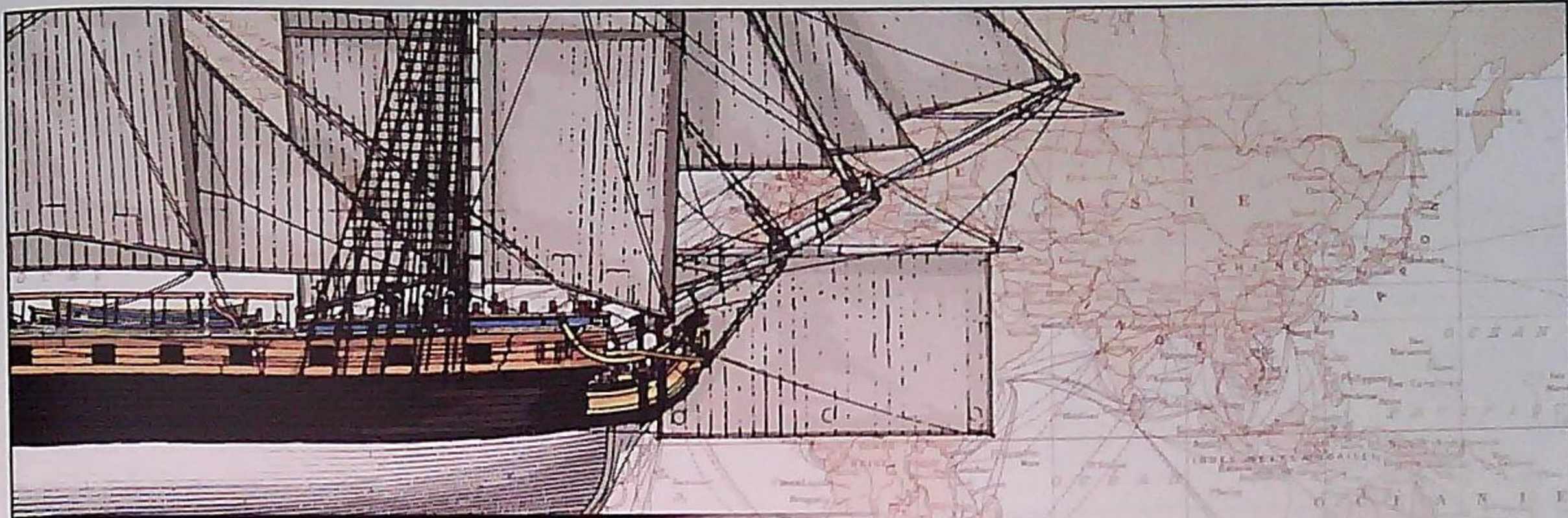
LA GUERRE D'INDÉPENDANCE DES ÉTATS-UNIS CONTRE LES ANGLAIS



Les insurgents américains © RMN



*La bataille décisive de la baie de Chesapeake
5 septembre 1781* © RMN



L'HERMIONE EN SERVICE DE 1779 À 1793

En 1782, de retour à Brest, le marquis de La Fayette rapporte le texte initial qui après ratification, deviendra la Déclaration des Droits de l'Homme.

La frégate Hermione navigue durant 14 années entre l'Amérique, la France et les Indes.

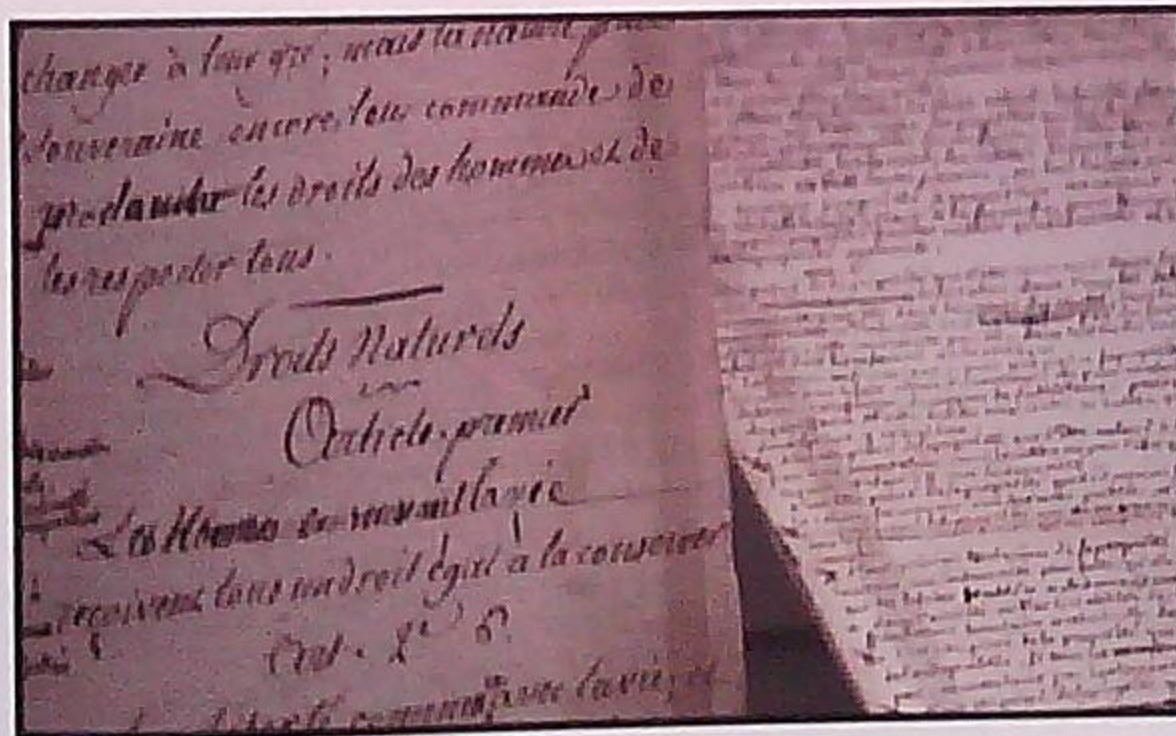
Le 20 septembre 1793, elle finit sa course en faisant naufrage sur un banc rocheux au large du Croisic, en Bretagne.

HERMIONE IN SERVICE FROM 1779 TO 1793

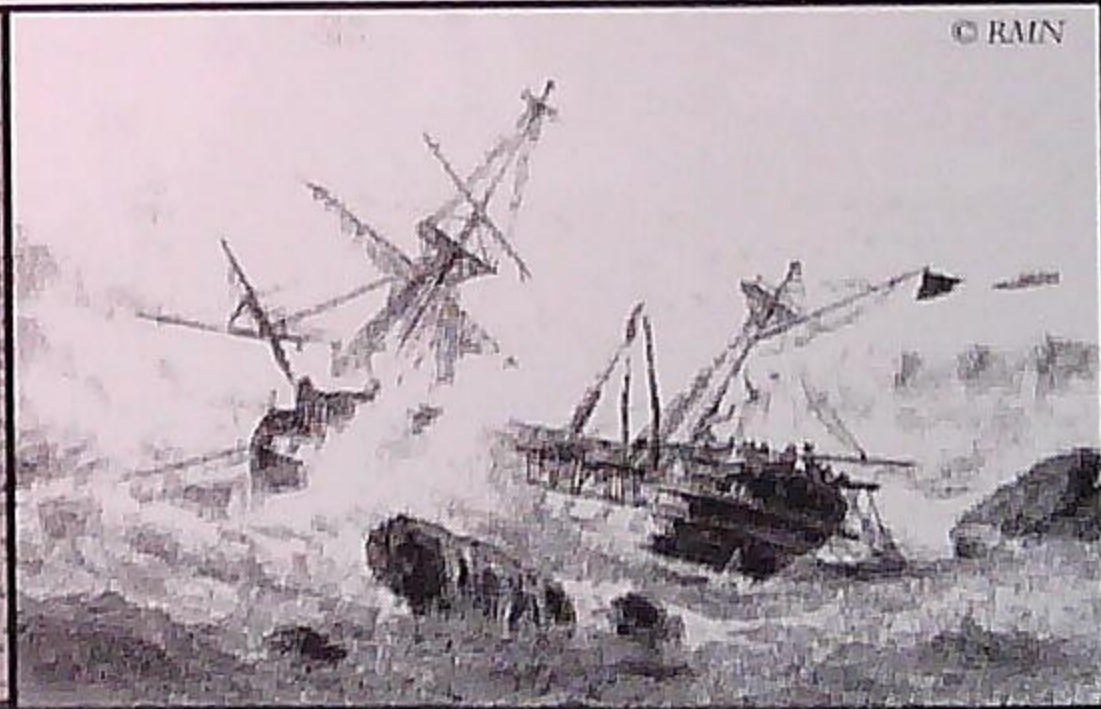
In 1782, upon his return to Brest, the Marquis de La Fayette brought back the initial document, which was to become, after ratification, the Declaration of Human Rights.

The frigate Hermione sailed for 14 years between America, France, and India.

On september 20, 1793, its sailing career ended in shipwreck on the rocky sandbar off the coast of Le Croisic in Brittany.



L'ébauche de la Déclaration des Droits de l'Homme



Le naufrage au large du Croisic - 20 septembre 1793



La proue

*Sur l'Hermione,
la figure de proue
est symbolisée par
un lion.*



La poupe

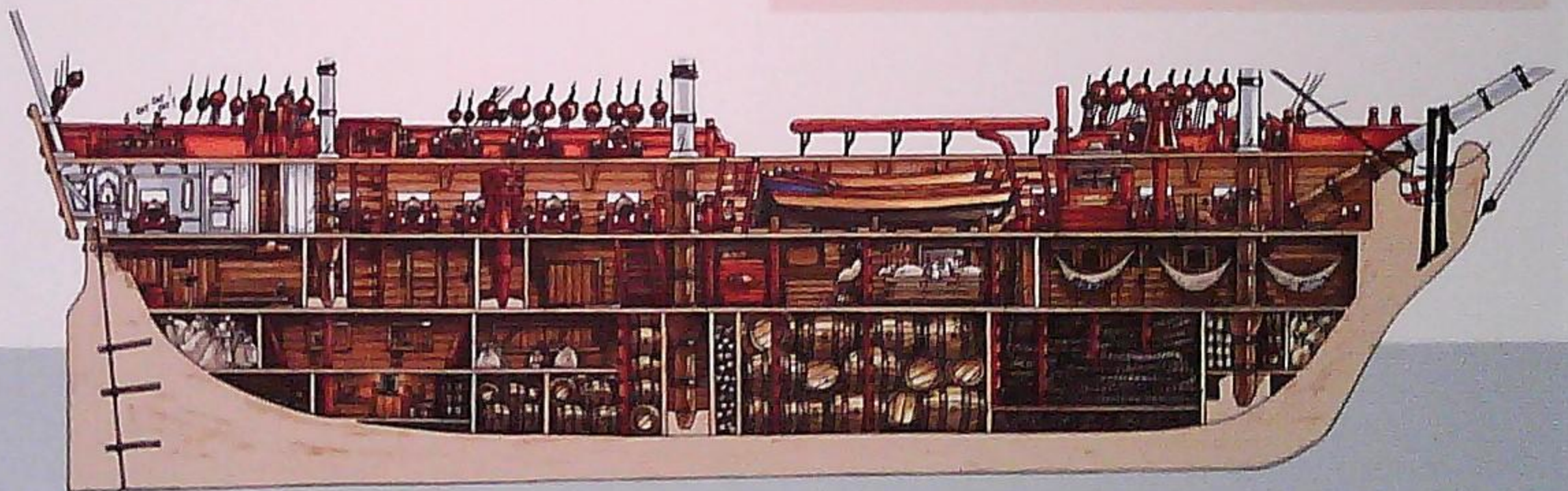


L'HERMIONE EST UNE FRÉGATE DE 12

L'Hermione : frégate de "12" (poids des boulets en livres) est armée de 32 canons à bord, 26 canons de 12 et 6 canons de 6 . Sa longueur hors-tout est de 66 m, sa largeur de 11,55m, la hauteur du grand mât de 56,5 m. Son tirant d'eau est de 4,94 m, son tirant d'air de 47 m. Son poids est de 1 166 tonnes à vide. L'Hermione est une des frégates les plus rapides de l'époque.

THE HERMIONE IS A 12-POUNDER FRIGATE

Hermione is a 12-pounder frigate (the cannonballs weighed 12 pounds each), armed with 32 canons aboard, 26 twelve-pound canons and 6 six-pound canons. Its overall length was 66 meters, 11.55 meters wide and the main mast 56.5 meters high. It has a 4.94-meter draft and a 47-meter air draft. Weighing 1,166 tons unladen, it is one of the fastest frigates of its time.

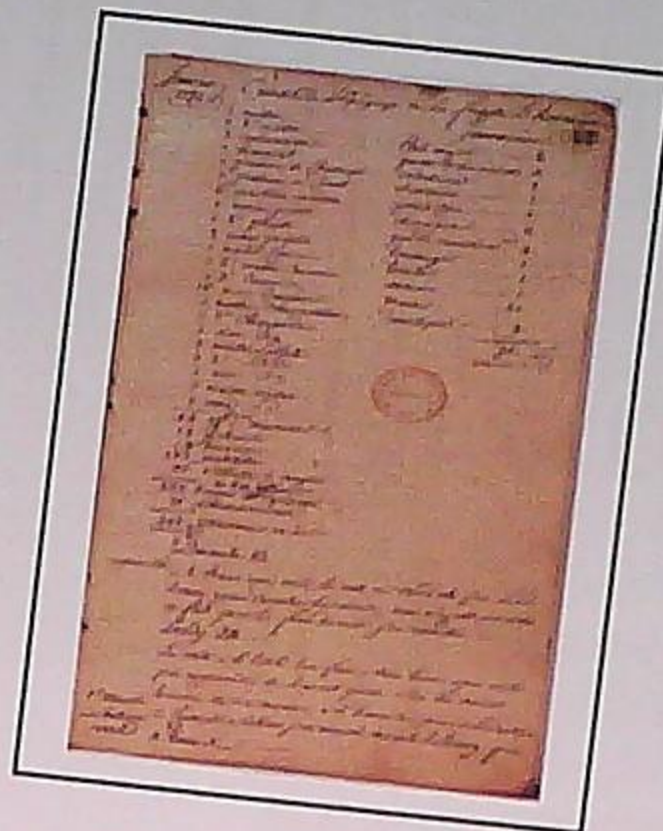




L'ÉQUIPAGE HISTORIQUE

Formé de 316 marins :

- Le Commandant,
- L'État-Major,
(officiers, chirurgien, aumônier, apothicaire...),
- La Maistrance,
(charpentier, forgeron, voilier, cannoniers, bosco...),
- Les Soldats de la garnison,
- Les Surnuméraires,
(cambuse, boucher, coq, domestiques...),
- Les hommes d'équipage,
(gabiers, timoniers, matelots, mousses).



Ordre d'équipage © RMN



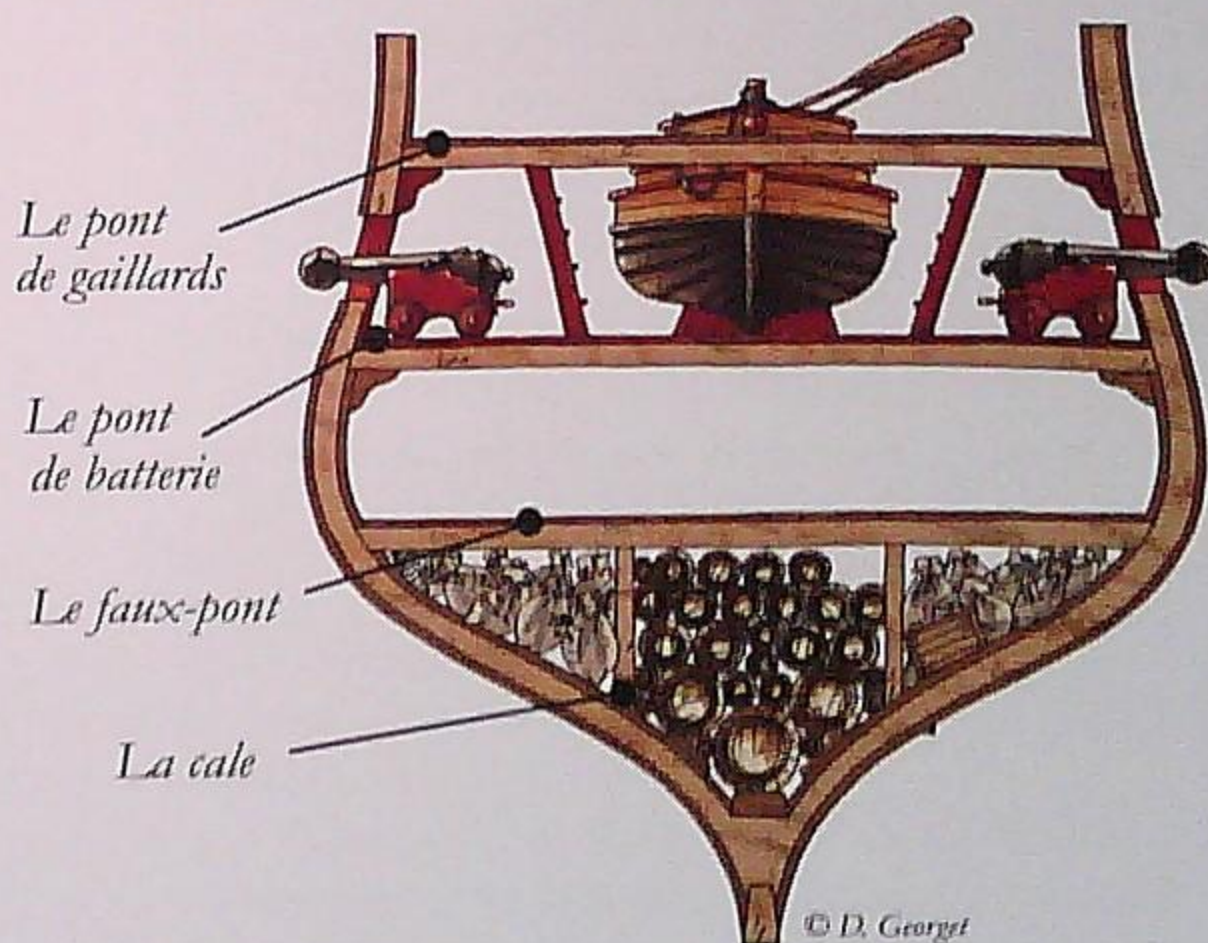
La barre à roue

© AH-LF

THE HISTORIC CREW

Made up of 316 sailors :

- Commander,
- Staff (officers, surgeon, chaplain, pharmacist, etc.),
- Petty Officers (carpenter, smith, sail maker, gunners, bosun, etc.),
- Soldiers,
- Supernumeraries (food storage, butcher, cook, servants, etc.),
- Crew (topmen, helmsmen, seamen, ship boys).



© D. Georget

UN PROJET PORTÉ PAR UNE ASSOCIATION

L'Association Hermione-La Fayette voit le jour à la fin de l'année 1992, à l'initiative de quelques membres du Centre International de la Mer et de plusieurs élus de la ville de Rochefort. Pendant près de cinq ans, ces quelques passionnés bénévoles vont oeuvrer pour que le projet de reconstruction de l'Hermione devienne une réalité.

A la barre de l'Association, armateur du navire :

Erik Orsenna, écrivain, académicien, est le président fondateur de l'Association Hermione-La Fayette.

Benedict Donnelly, est président de l'Association Hermione-La Fayette depuis 1994.

Raymond Labbé, (décédé en 2005) constructeur naval malouin et conseiller technique auprès du ministère de la culture pour le patrimoine maritime, il supervisera jusqu'à sa mort en qualité de conseiller technique la mise en oeuvre du projet.

La municipalité de Rochefort, et son Maire Jean-louis Frot, apporte son soutien dès le début de l'aventure.

Aujourd'hui, à Rochefort une équipe de 8 salariés assure la gestion quotidienne de l'Association et entretient une relation étroite avec ses 7 000 adhérents et les 4 millions de visiteurs venus découvrir le chantier depuis le commencement.



© AH-LF

A PROJECT LED BY A NOT FOR PROFIT ORGANIZATION

The Association Hermione-La Fayette created at the end of 1992, on the initiative of a few members of the Centre International de la Mer and several elected officials from the City of Rochefort. For nearly five years, this small group of passionate volunteers worked together to ensure that the Hermione reconstruction project would become a reality.

At the helm of the Association, which owns the ship :

Erik Orsenna, writer and member of the Académie Française, the founding president of the Association Hermione-La Fayette. Benedict Donnelly, Chairman of the Association Hermione-La Fayette since 1994.

Raymond Labbé, († 2005), a shipbuilder from Saint-Malo and technical advisor to the Ministry of Culture for Maritime Heritage, who contributed until his death as a technical consultant for project implementation.

The City of Rochefort, represented by Jean-Louis Frot, mayor, has lent its support since the start of adventure.

Today, a team of 8 employees in Rochefort oversees the day-to-day management of the Association and maintains close ties with its members, 7000 members and 4 million visitors.



LE DÉFI HERMIONE

En 1779, dans l'urgence des combats maritimes qui font rage entre les Français et les Anglais, des centaines d'artisans construisirent l'Hermione dans l'arsenal de Rochefort en moins de six mois.

Le challenge pour l'Association Hermione-La Fayette qui naît à l'aube de l'an 2000, c'est de reconstruire la frégate du XVIII^{ème} siècle selon les techniques d'antan, mais cette fois, dans le contexte audacieux d'un chantier ouvert au public.

Un véritable défi face aux multiples problèmes posés par la nature même du chantier. Réunir les savoir-faire capables de reproduire les pratiques anciennes, garantir la sécurité du public, respecter le site classé aux monuments historiques, pérenniser les différentes étapes de construction étalées sur plusieurs années et au final, former un équipage habilité à faire naviguer ce type de bateau.

L'Association depuis le début de l'aventure se renouvelle sans cesse afin d'offrir une lecture continue et attractive de l'évolution de la reconstruction aux yeux des visiteurs.

THE HERMIONE CHALLENGE

In 1779, in an urgent response to the maritime combat raging between the French and the British, hundreds of craftsmen built the Hermione at the Rochefort arsenal in less than six months.

The challenge for the Association Hermione-La Fayette, set up at the dawn of the 21st century, was to construct a replica of the 18th century frigate using the techniques of the past, but this time in the daring context of a shipyard open to the public.

It was a real challenge given the myriad problems posed by the very nature of the project, including bringing together skilled artisans capable of reproducing former practices, guaranteeing the safety of the public, complying with the restrictions on a site classified as a historical monument, sustaining construction through the various stages spread out over several years, and finally putting together a crew authorized to navigate this type of ship.

Since the beginning of the adventure, the Association has continually updated its methods to offer visitors an ongoing, attractive presentation of the evolution of the reconstruction process.

PREMIÈRE ÉTAPE

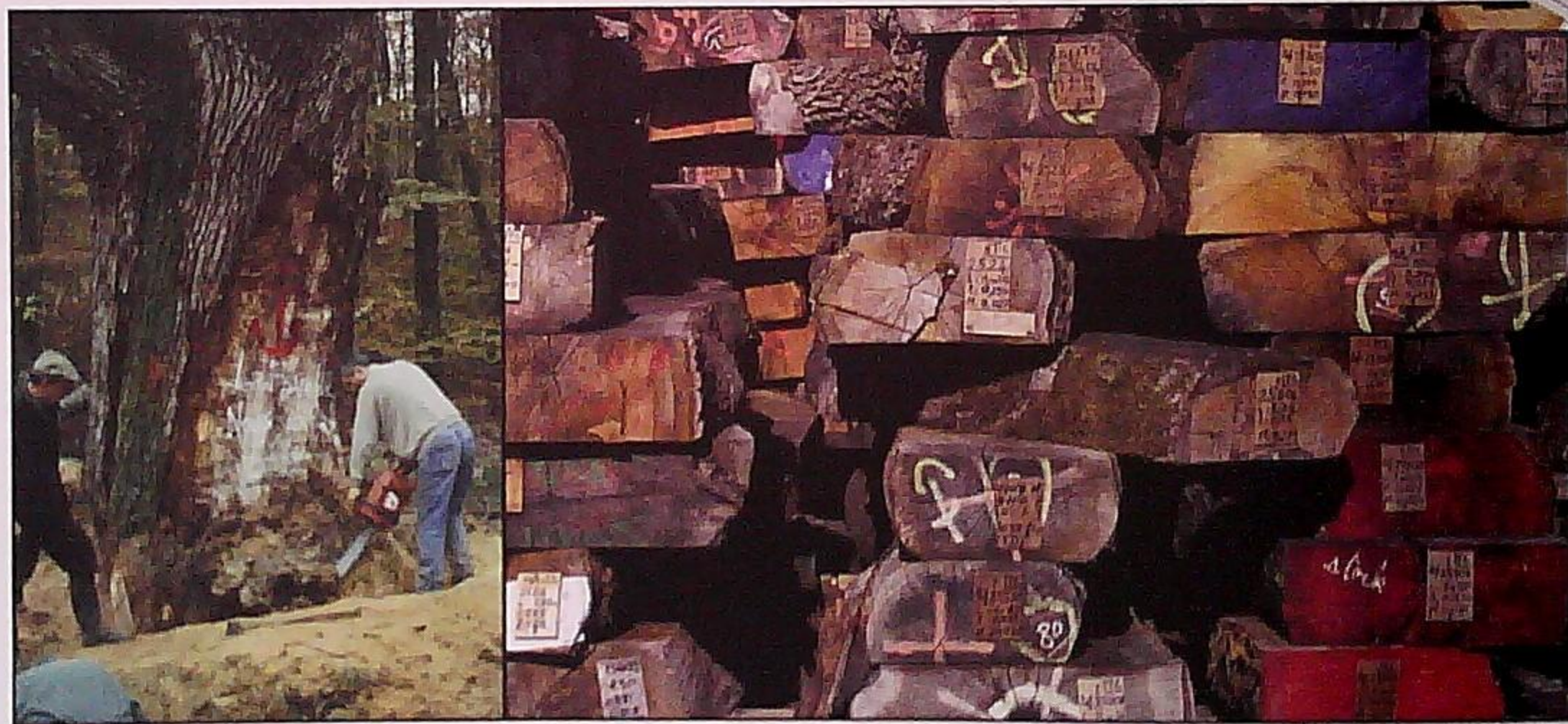
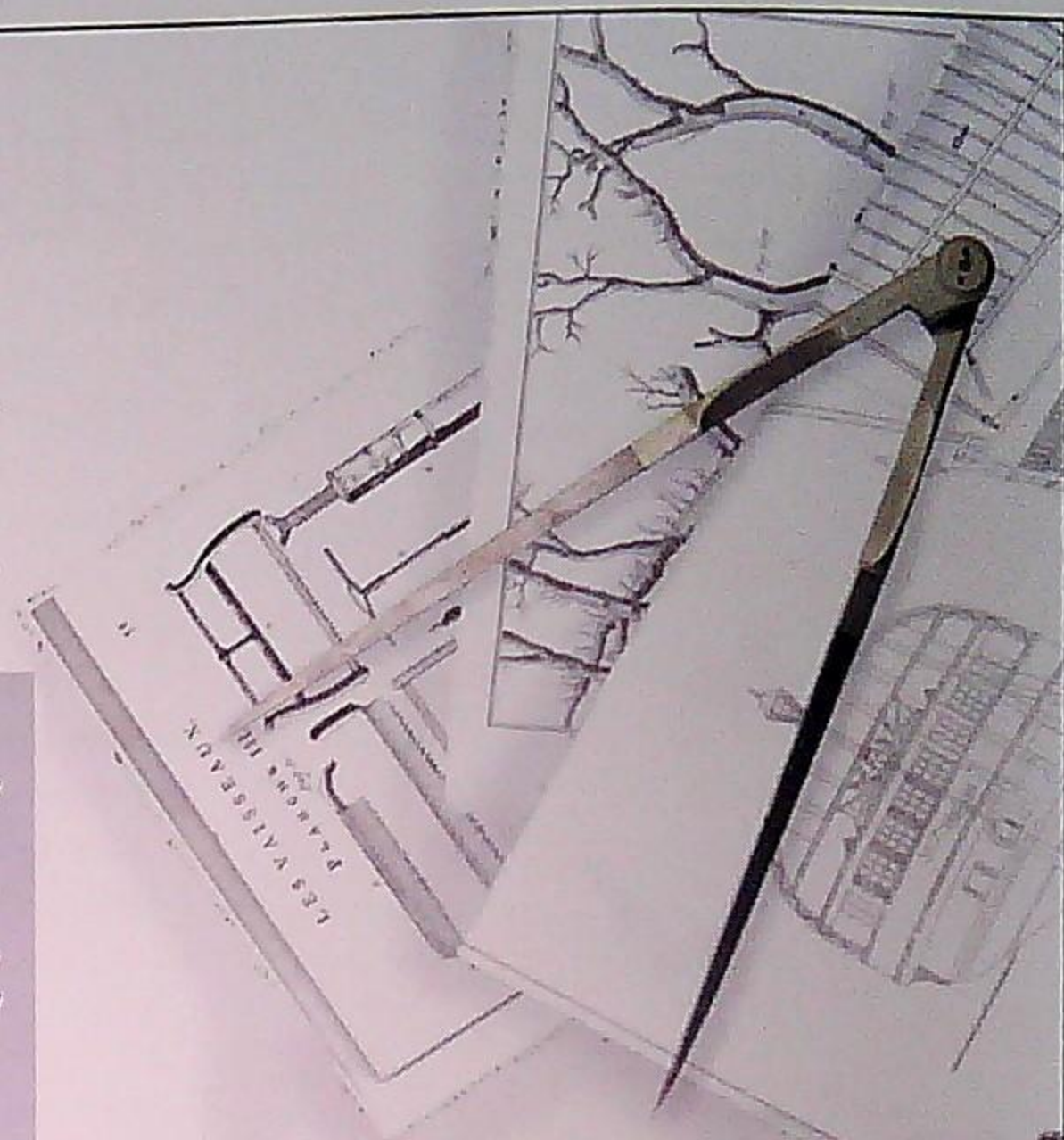
Réunir des archives, établir des plans et trouver les bois pour commencer la reconstruction.

La frégate Hermione est un puzzle géant, un assemblage de 400 000 pièces de bois, de métal à ajuster pour réussir ce projet titanesque. Il a fallu choisir sur pied des chênes de formes et de tailles diverses pour entamer la fabrication. 2 000 chênes seront nécessaires pour venir à bout de l'aventure.

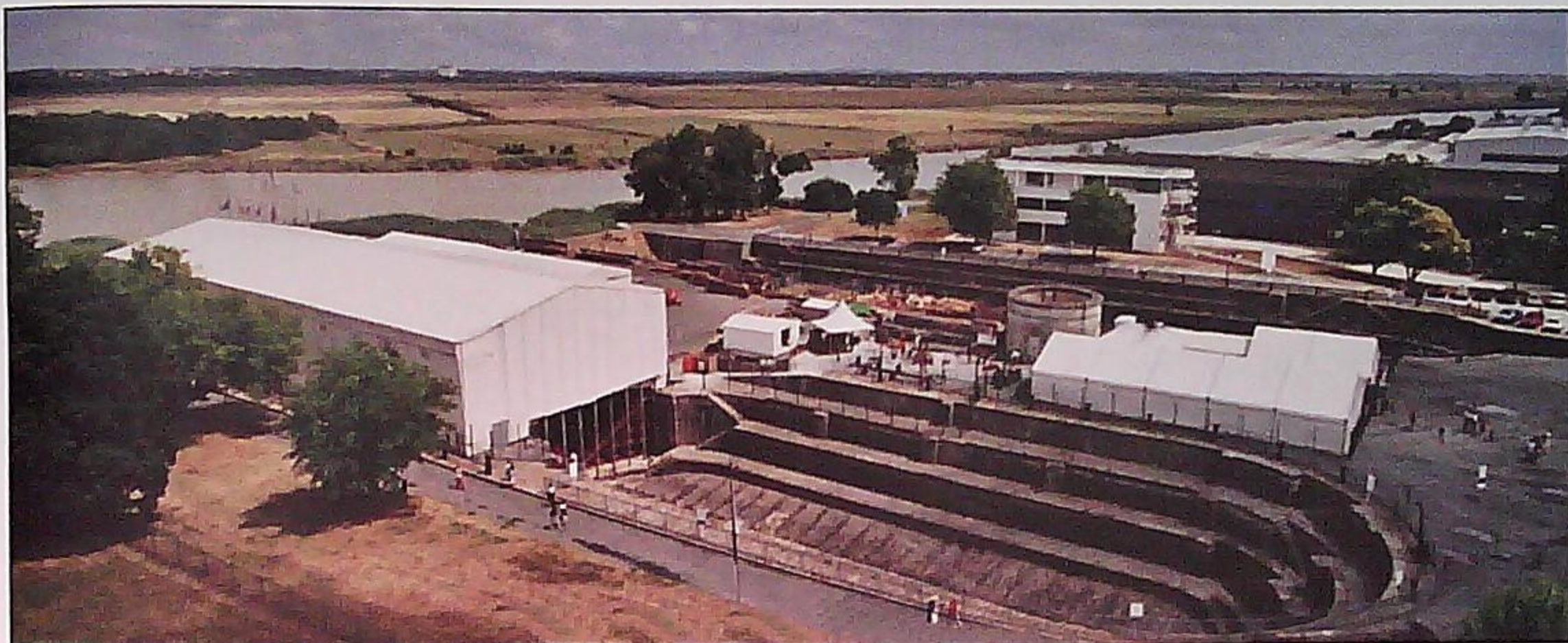
FIRST STAGE

Gather together the historical records, draw up blueprints and find the wood to start the reconstruction.

The frigate Hermione is a giant jigsaw puzzle consisting of 400,000 pieces of wood and metal to be adjusted to ensure the success of this Herculean project. Mature oak trees were selected in various shapes and sizes to begin the construction. A total of 2,000 oaks were necessary to complete the work.



© AHLF



L'INSTALLATION

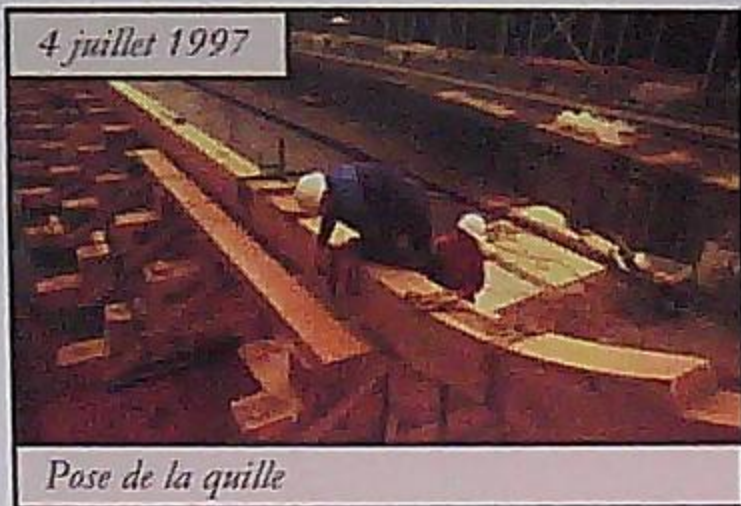
Le chantier s'implante dans la double forme de radoub Louis XV au coeur de l'arsenal de Rochefort. Un grand chapiteau de deux étages y est aménagé afin de permettre au public de circuler autour du navire en construction. Un parc à bois et un atelier menuiserie sont installés à proximité.

L'aventure peut alors commencer.

INSTALLATION

The shipyard was installed in the Louis XV double dry dock in the center of Rochefort. A large, two-storey tent was set up to allow the public to walk around the ship under construction. Wood was stored nearby, along with the carpentry workshop. The adventure was ready to begin.

4 juillet 1997



Pose de la quille

Photos © AH-LF

20 août 1997



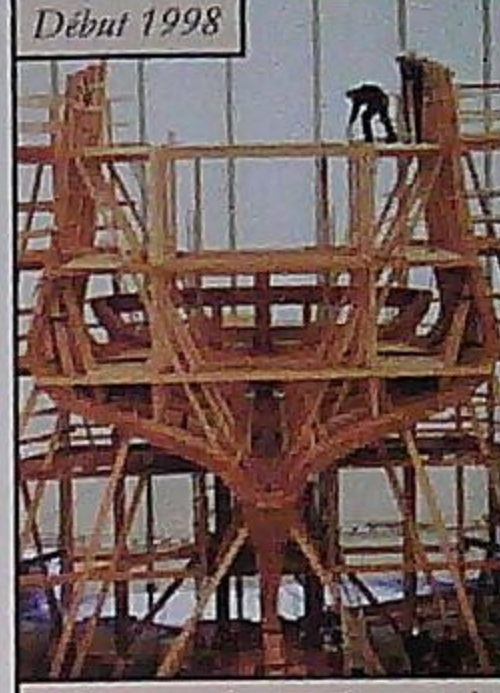
Pose de l'arcasse

2 octobre 1997



Pose du premier couple

Début 1998



Alignement des premiers couples

UN CHANTIER VERTIGINEUX

Un travail colossal se met en oeuvre sous l'oeil attentif du public au rendez-vous dès les premières heures. Successivement, pièce après pièce, couple après couple, étape par étape, année après année, l'ossature bois prend forme.

De la quille qui marque au sol la longueur du navire, de l'arcasse à la poupe d'où vont s'installer un à un les couples, le projet donne toute sa démesure jusqu'à se refermer entièrement lors de la pose de l'étrave à la proue. Le squelette gigantesque de la frégate composé de 62 couples est en place.

A DIZZYING SHIPYARD

The colossal project has been implemented before the attentive gaze of the visitors, who have come to witness its progress from the very beginning. Successively, piece by piece, bolt by bolt, step by step, year after year, the wooden structure has taken shape.

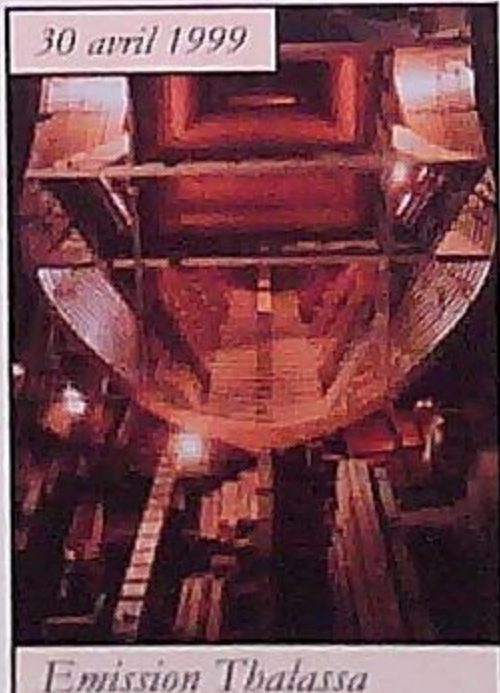
From the keel stretching the length of the ship, from the rear carpentry to the stern from which, one by one, the frames will be installed, visitors can grasp the enormous size of the project until it is closed up entirely by the stem at the bow. The frigate's huge skeleton, composed of 62 frames, is now in place.

2 mars 1998



Pose du quinzième couple

30 avril 1999



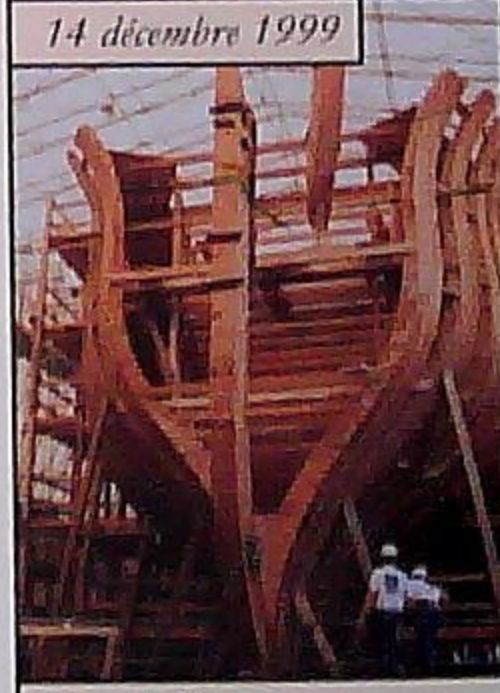
Emission Thalassa en direct

2 août 1999



Pose du dernier couple

14 décembre 1999



Pose de l'étrave



2 mai 2000

Pose des serres d'empatures



2001

Percement des sabords



2002

Bordage à claire voie



28 novembre 2003

Pose du tableau arrière

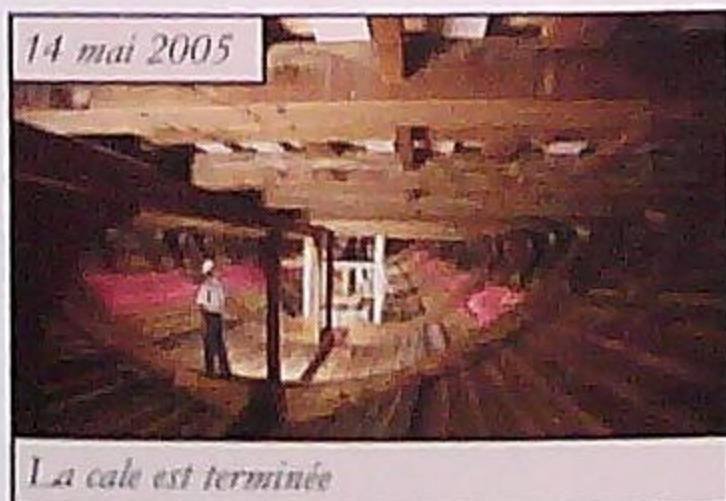
DANS L'ANTRE DU NAVIRE

IN THE BELLY OF THE SHIP

Shipbuilding activity is focused on the interior of the vessel : installing the hold, tightening the joints, deckhead and planking of the hull, installing the deck, drilling portholes, officers' toilets etc. In 2000, to enable the public to share in project enthusiasm, a wood workshop and a forge workshop were opened to visitors, providing a close-up on the adventure under way and satisfying their multiple expectations. Various important and spectacular steps in reconstruction such as the installation of the transom, the stem, the main capstan, etc. have been special moments in which visitors were allowed to participate.

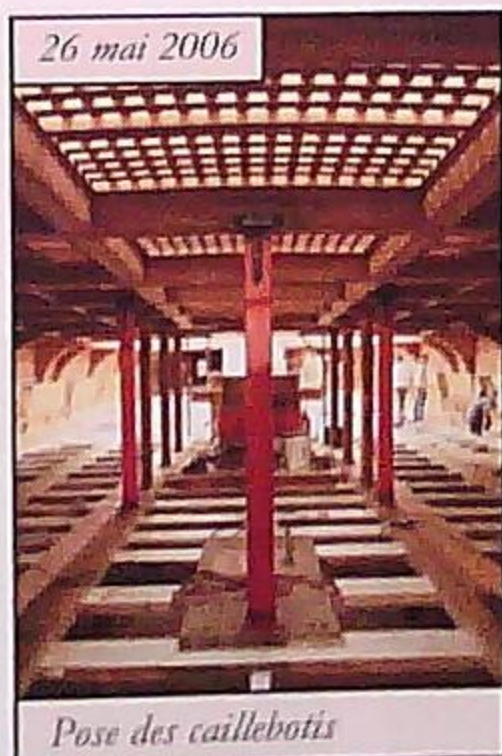
L'activité se concentre désormais à l'intérieur du navire : Pose de la carlingue, des serres d'empatures, vaigrage et bordage de la coque, pose des ponts, percement des sabords, des bouteilles etc... En 2000, pour que le public partage l'effervescence du chantier, un atelier bois et un atelier forge s'ouvrent à la visite de manière à l'impliquer au plus près de l'aventure et répondre à ses multiples attentes. Les différentes étapes majeures et spectaculaires de la reconstruction comme la pose du tableau arrière, de la guibre, du grand cabestan etc... sont autant de rendez-vous auxquels participent les visiteurs.

DU PONT DE GAILLARDS JUSQU'À FOND DE CALE



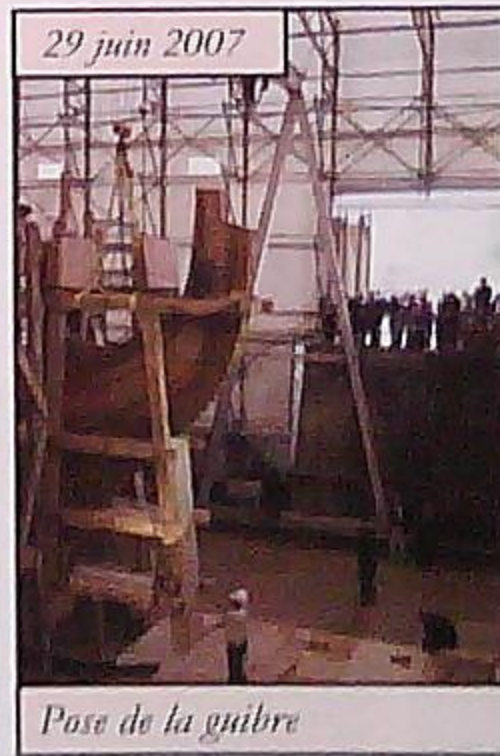
14 mai 2005

La cale est terminée



26 mai 2006

Pose des caillebotis



29 juin 2007

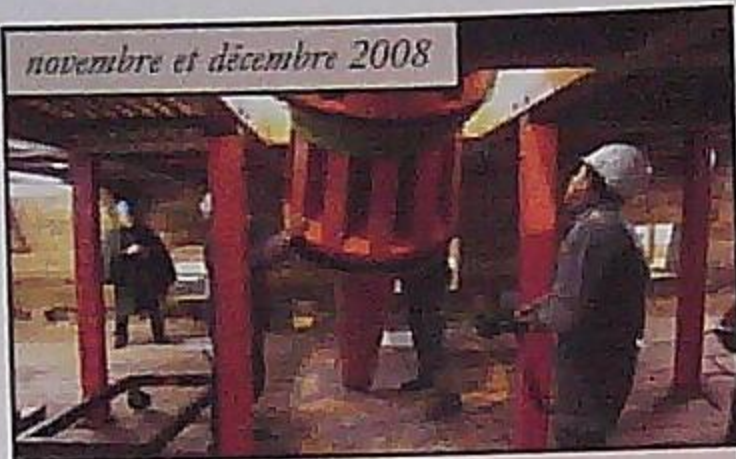
Pose de la guibre



2008

Fin des bordages de ponts

novembre et décembre 2008



Pose du petit et du grand cabestan

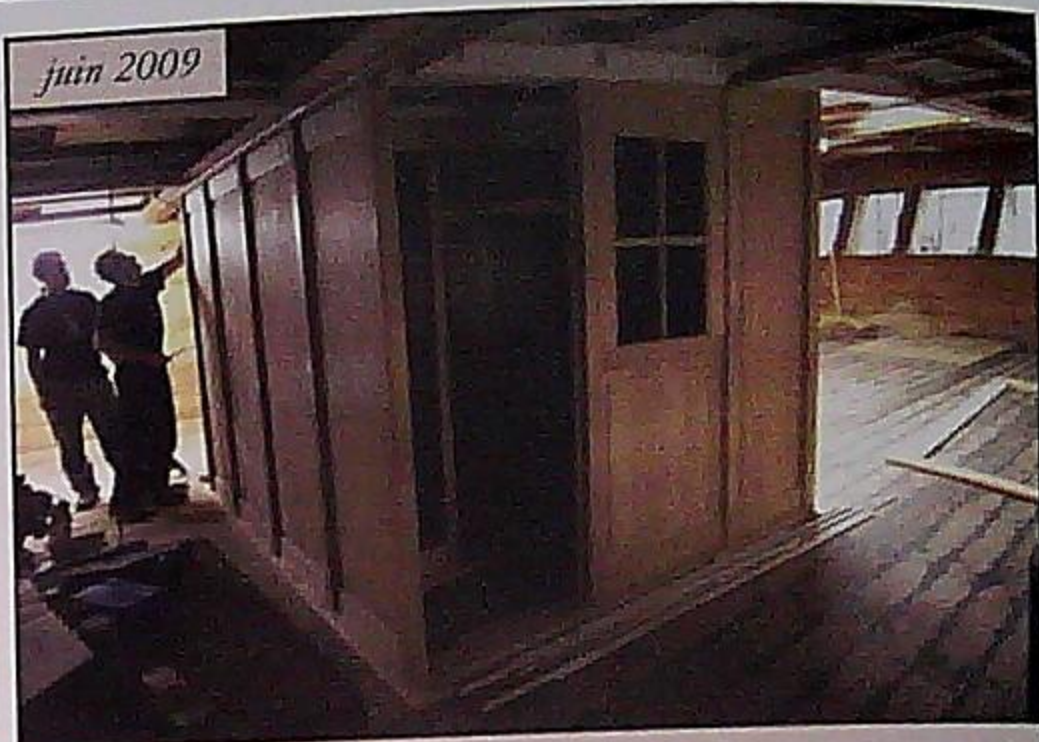
Photos © AH-LF

décembre 2008



Pose des réas

juin 2009



Logement de l'État Major

L'HEURE VENUE DES EMMÉNAGEMENTS

Le travail de bordage continue sur la coque suivi du calfatage et du brayage, mais également commencent les premiers emménagements. Les différents éléments extérieurs et intérieurs de la frégate qui peu à peu s'installent et vont parfaire sa silhouette, et donner une dimension humaine à son bord. Les prémices d'une vie future se dévoilent aux marins qui bientôt embarqueront à bord de l'Hermione.

WORK GOES ON INSIDE THE SHIP

Planking continues on the hull, followed by filling and coating, and the first facilities. The gradual installation of various exterior and interior elements will perfect the frigate's silhouette, bringing a human dimension on board. They are the first signs of a future life for the sailors who will soon embark aboard the Hermione.

juillet 2009



Montage des pompes historiques

juillet 2009



Sculpture du tableau arrière

janvier 2010



Peinture intérieure du navire

mars 2010



Pose des portes haubans

octobre 2010



Fin du bordage

mars 2011



Fin du calfatage

19 juillet 2011



Pose du gouvernail

novembre 2011



Les bouteilles sont terminées

LA CONSTRUCTION DE LA COQUE TOUCHE À SA FIN

La Coque est maintenant terminée. Après l'installation de la motorisation et la fin du gréement dormant, on met en place les accorages qui stabiliseront le navire lors de la mise en eau de la double forme de radoub.

Premier grand test d'étanchéité pour la coque de l'Hermione.

HULL CONSTRUCTION REACHES ITS END

The hull is now finished. After the installation of the motorized system and completion of the standing rigging, lashing is put in place to stabilize the vessel when it will be launched from the double dry dock. This will be the first test for leaks in the hull of the Hermione.

décembre 2011



Installation des moteurs

décembre 2011



Fin du gréement dormant

mars 2012



Mise à flot de la coque

mai 2012



Installation du lest



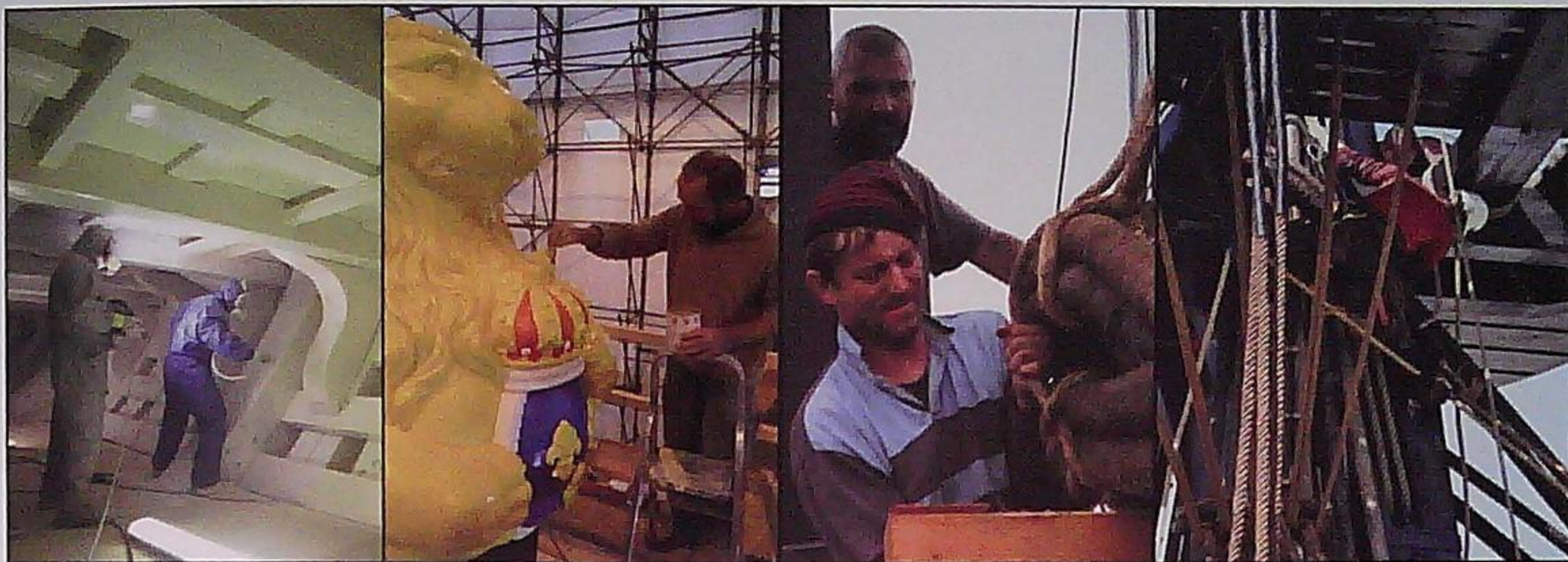
Photos © AHLF

LE RÊVE EN MARCHÉ

Tout au long de l'aventure, des dizaines d'artisans de différents corps de métiers, de compagnons, venus des quatre coins de l'Europe se succèdent, une incroyable démonstration de savoir-faire qui se joue au sein du chantier et va contribuer à la renaissance de l'Hermione.

Le rêve collectif pas à pas se réalise sous les yeux d'un public fidèle et de plus en plus nombreux.

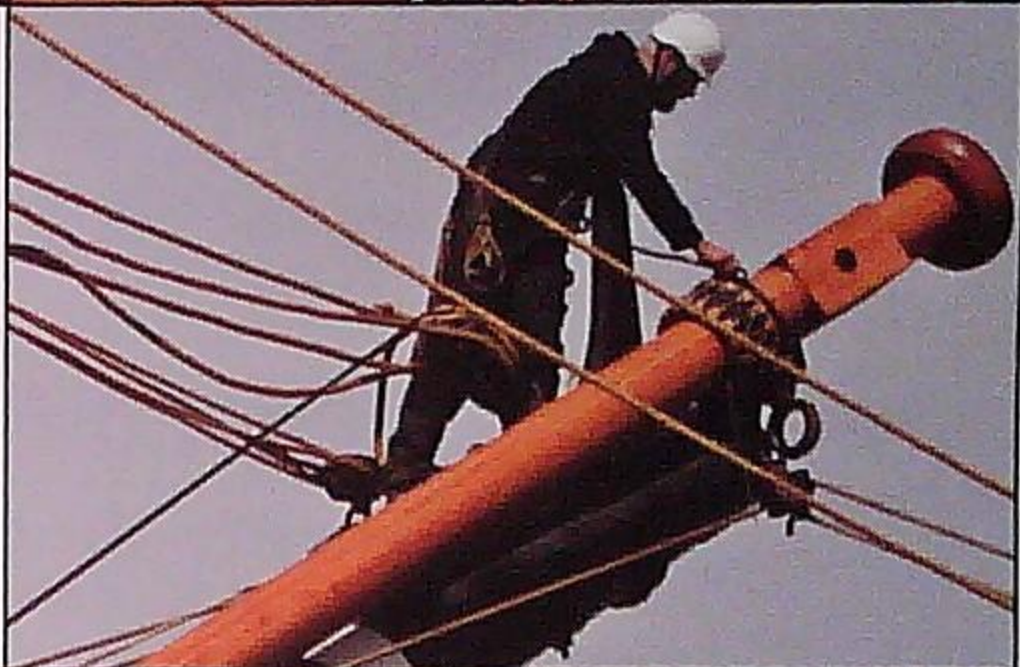




THE DREAM UNDER WAY

Throughout the adventure, dozens of craftsmen from different trades, from all parts of Europe, succeeded each other in an incredible demonstration of know-how performed in the shipyard contributing to the renaissance of the Hermione.

Step by step, the collective dream is being realized before the eyes of a faithful audience in ever increasing numbers.





*Mise à l'eau du petit canot
le 22 juin 2005*



*Mise à l'eau du grand canot
le 30 juin 2007*



*Mise à l'eau de la chaloupe
le 28 juin 2008*

*Sur le passage du Belem
le 27 juin 2009*



UNE FIDÉLITÉ RÉCOMPENSÉE

Les adhérents fidèles seront conviés à participer aux grandes occasions qui marquent les différentes grandes étapes du chantier. Les mises à l'eau du petit, du grand canot, de la chaloupe, le passage du Belem, partenaire des festivités, les émissions de télé en direct, ainsi qu'annuellement le rendez-vous festif de l'assemblée générale et du pique-nique géant organisé par l'Association.

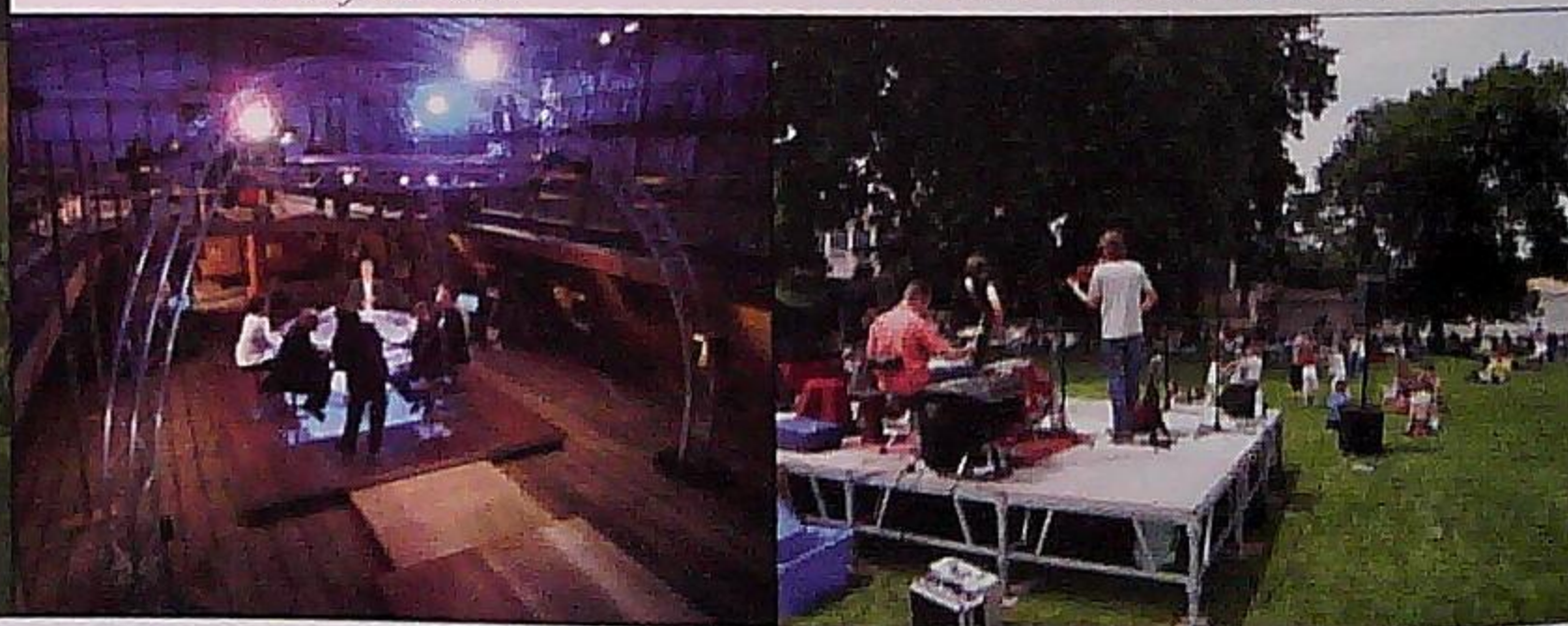
A REWARD FOR LOYALTY

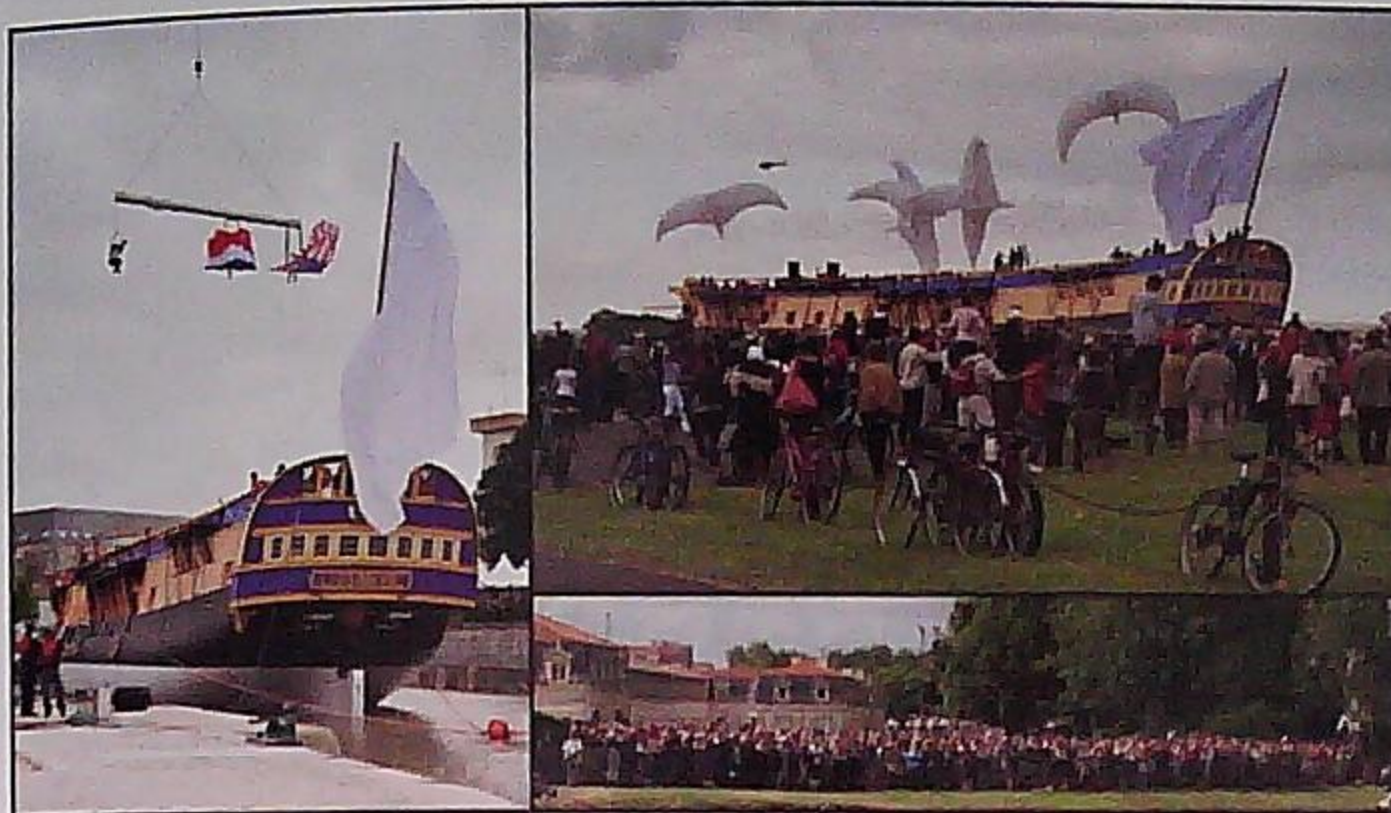
Loyal members are invited to take part in major events marking the various major project stages, including the launching of the boat's small and then large dinghy, the longboat, the passage of the three-masted vessel Belem, a partner in the festivities, live television programs and the annual festive general assembly meeting and the giant picnic organized by the Association.

*L'émission Thalassa en direct du chantier
le 13 février 2009*

Photos © AIL-LF

Une réunion annuelle des adhérents





6,7 & 8 JUILLET 2012

LES PREMIERS PAS SUR LA CHARENTE

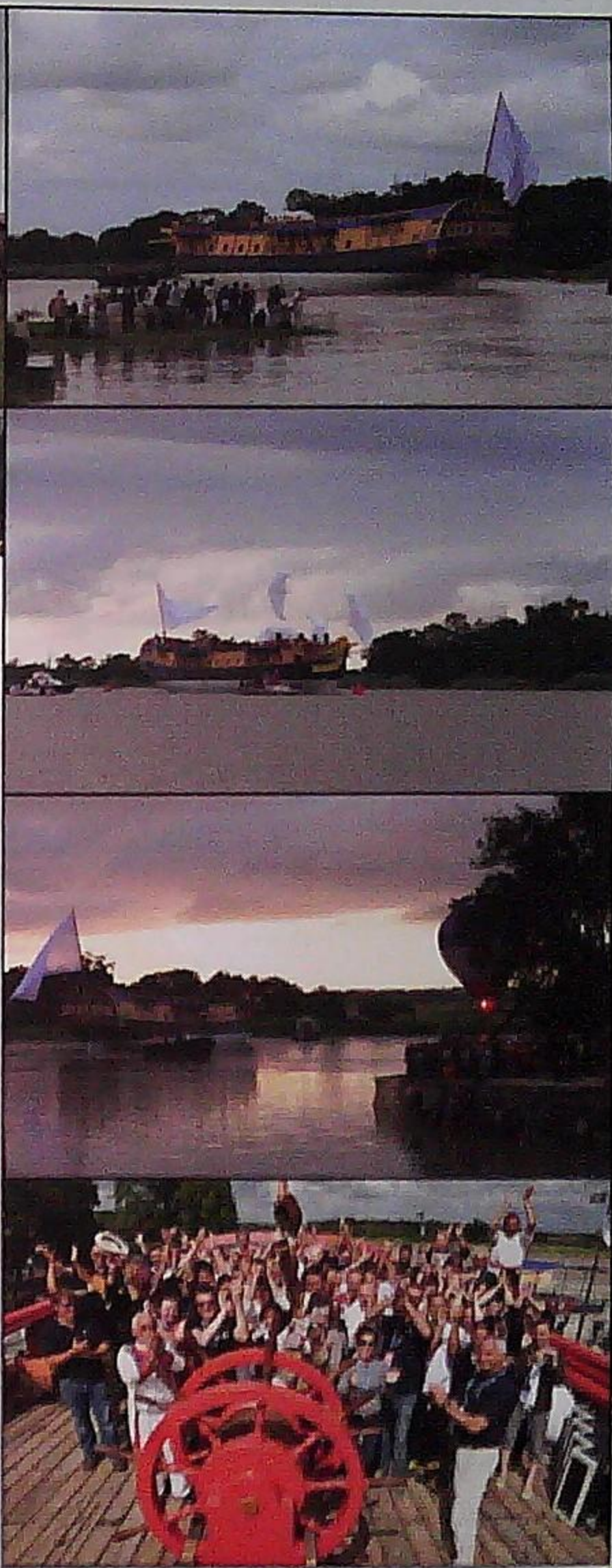
À l'occasion d'une fête mémorable, 65 000 spectateurs sont au rendez-vous. La coque de l'Hermione, sous les yeux enthousiastes de la foule en liesse installée tout au long des berges de la Charente, quitte la double forme de radoub pour rejoindre la forme Napoléon III. Trois jours de spectacles, de magie, d'émotions et de suspense...

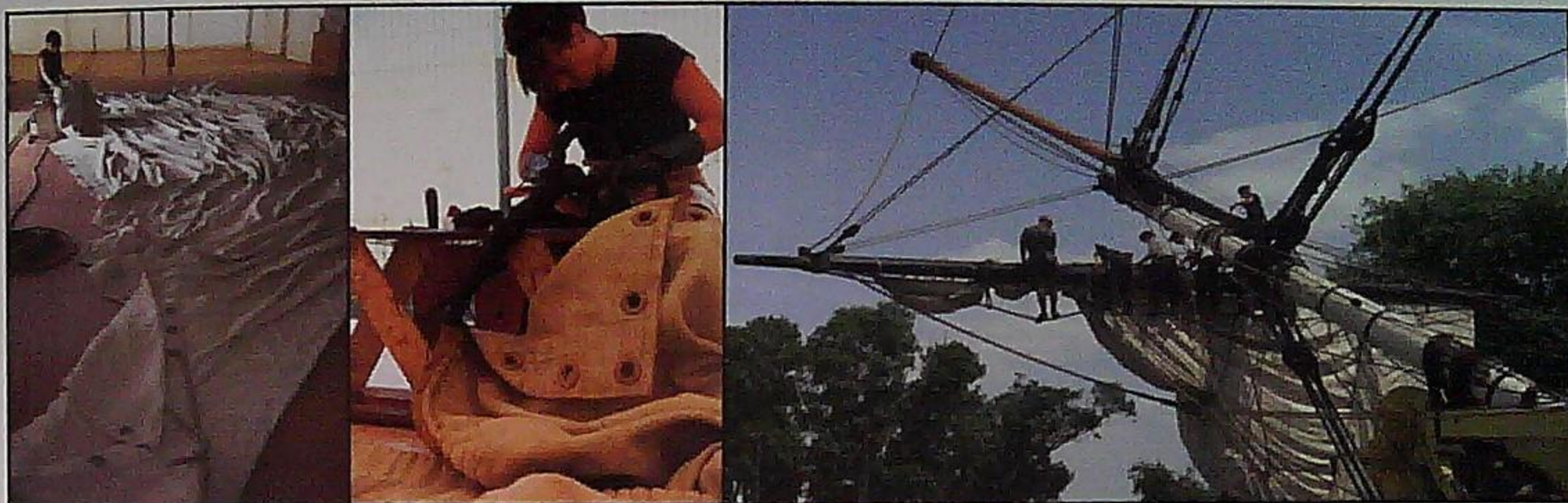
JULY 6,7 & 8, 2012

THE FIRST STEPS ON THE CHARENTE

For the memorable occasion, 65, 000 spectators came to celebrate. Under the enthusiastic gaze of the cheering crowd all along the banks of the Charente River, the hull of the Hermione left the double dry dock for the Napoleon III dry dock. It was the highlight of three days of spectacle, magic, emotion and suspense.

Photos © AIF-LF





FABRICATION ET INSTALLATION DES VOILES & AMÉNAGEMENTS MODERNES

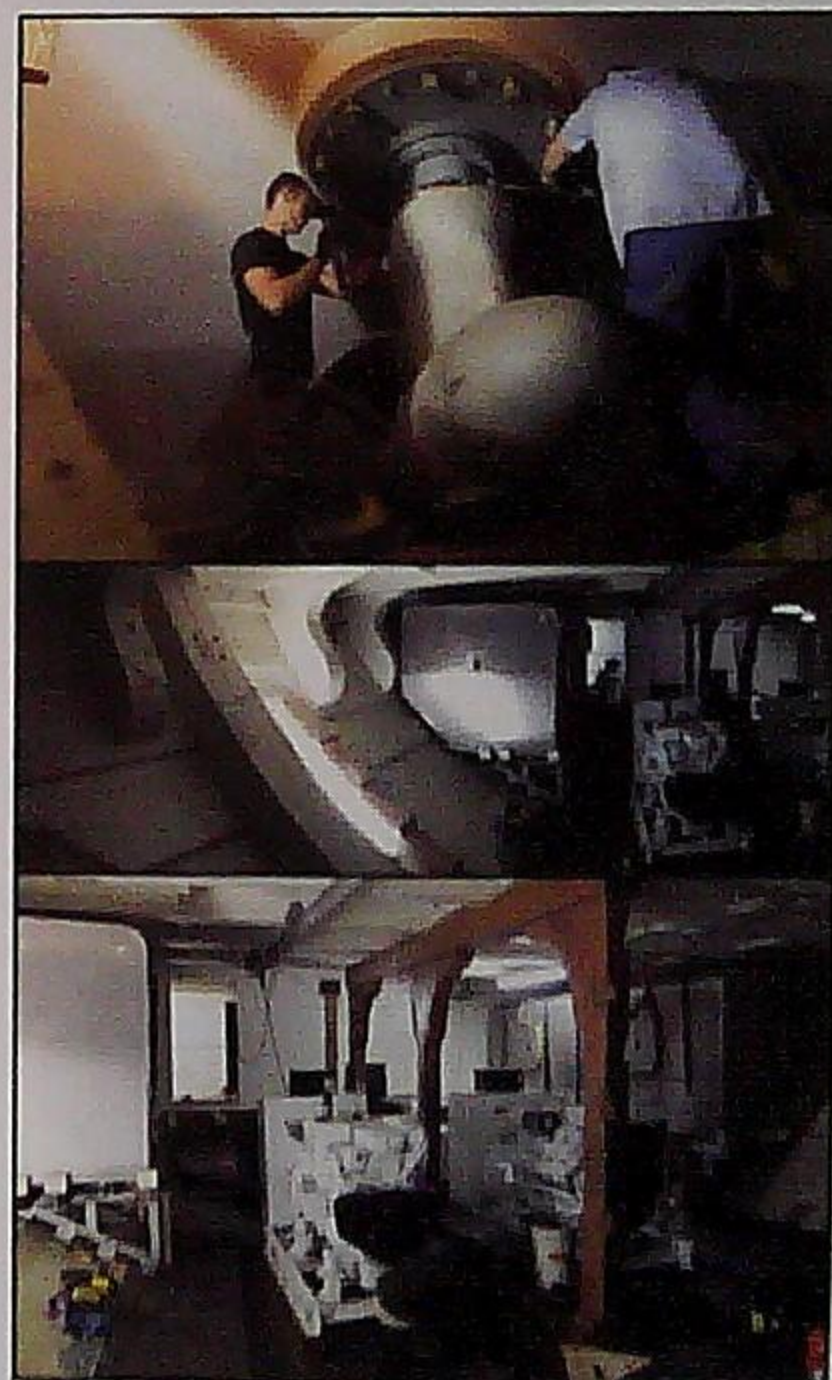
Dernière étape, la fabrication des voiles commencée depuis 2005. Les voiles forment plus de 2 200 m² de toile de lin assemblée et cousue à l'identique. La voilure prend place progressivement sur les vergues en vue des premiers essais en mer.

L'Hermione est une frégate historique mais néanmoins un navire du XXI^{ème} siècle. Certains aménagements contemporains ont dû être consentis, notamment sa motorisation et l'installation dans la cale de groupes électrogènes afin d'alimenter toute l'ingénierie moderne, sans quoi l'Hermione n'aurait pas obtenu l'autorisation de naviguer selon le droit maritime international en vigueur.

MANUFACTURE AND INSTALLATION OF THE SAILS & MODERN FITTINGS

The final stage involves manufacturing of sails, begun in 2005, requiring more than 2,200 m² of canvas assembled and sewn exactly like the originals. Then the installation of the sails on wooden rods to enable the first tests at sea.

The Hermione is an historical frigate but nevertheless a 21st century ship. Some contemporary facilities have been added, notably a motorization system and the installation of a generator in the hold to supply power to the modern engineering features. Without them, the Hermione would not have been authorized to navigate under the international law of the sea in force today.





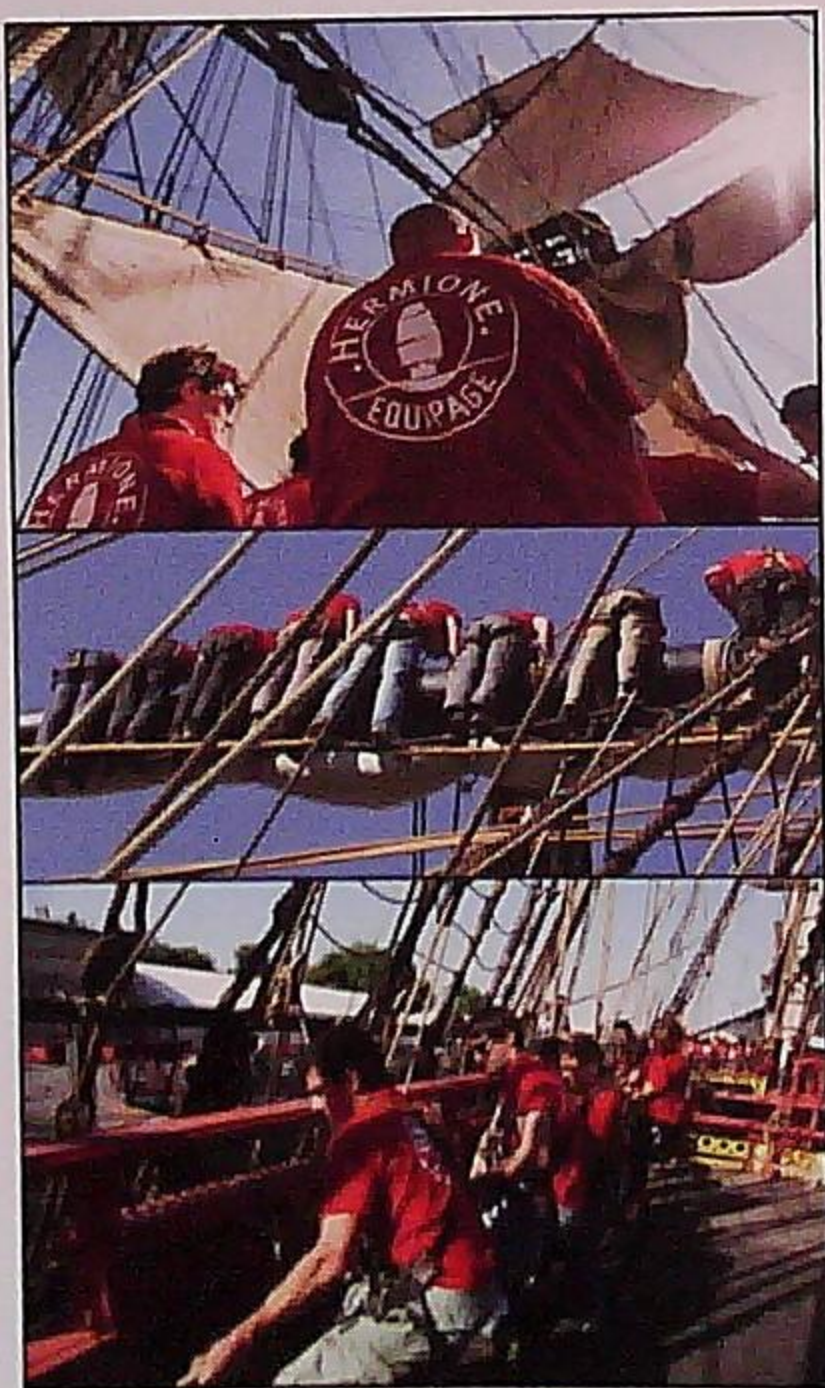
Photos © AH-LF

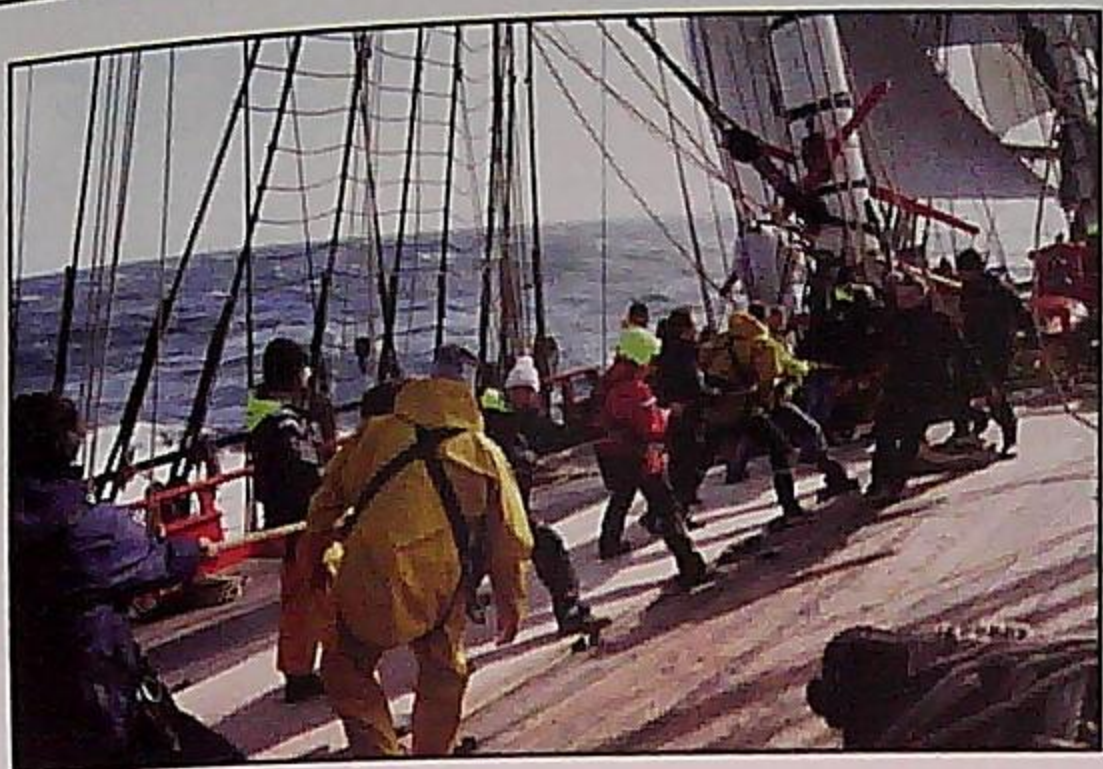
L'ÉQUIPAGE MODERNE

L'équipage qui a pour mission de faire naviguer l'Hermione aujourd'hui contrairement à celui historique de plus de 300 hommes, se compose d'un effectif réduit de 79 hommes, 15 marins professionnels et 54 volontaires sélectionnés à l'issue d'une formation rigoureuse. Il faut savoir qu'un grand voilier de ce type avec une voilure carrée et une coque ventrue implique une navigation complexe qui requiert pour l'équipage, une discipline et une maîtrise parfaite du gréement et des manoeuvres à exécuter.

THE MODERN CREW

Nowadays, and unlike its 300-strong counterpart over two centuries ago, the crew whose task is to sail the Hermione is made up of no more than 79 men. Including 15 professional sailors and 54 volunteers who will be trained for this special experience. It should be mentioned that a large sailing ship of this type, featuring square sails, entails complex navigational work demanding discipline and a perfect understanding of rigging and of what manoeuvres are required.





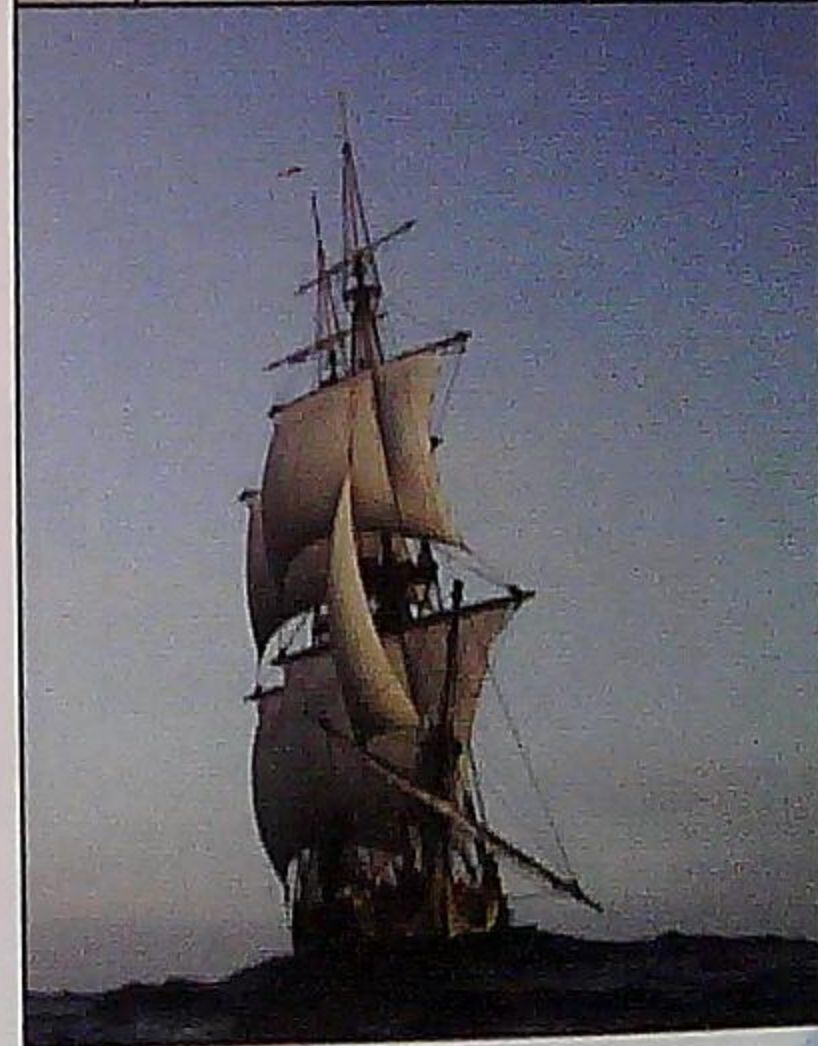
LA FORMATION DES STAGIAIRES

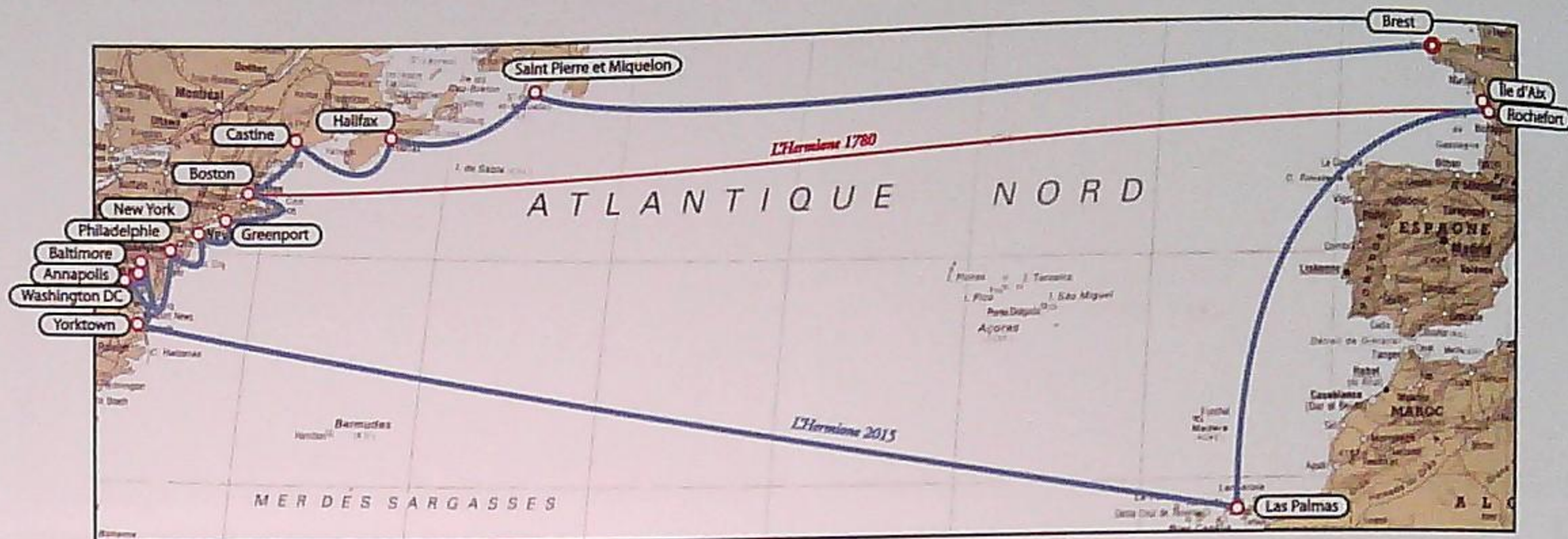
Sous l'autorité du Commandant, du Bosco (chef d'équipage) et de matelots professionnels, les stagiaires sont recrutés et formés selon des critères stricts. Ils ne sont pas nécessairement au départ des marins aguerris mais deviendront suite à une formation et un entraînement scrupuleux capables d'exécuter les manoeuvres de jour comme de nuit par tous les temps. Ces jeunes, hommes et femmes, agiles, endurants, maîtrisant le vertige et connaissant parfaitement l'usage du gréement, exécuteront les manoeuvres à 40 mètres de hauteur dans des conditions parfois pénibles. Pour mener à bien cette aventure durant quatre mois de navigation et garantir la sécurité des marins, il faudra une réserve minimum de 150 stagiaires volontaires prêts à embarquer.

TRAINING OF VOLUNTEERS

Under the authority of the Commander and professional seamen, volunteers are recruited and trained according to strict criteria. They are not necessarily experienced at the outset but after rigorous training and drilling, they will become seasoned sailors capable of executing daytime and nighttime maneuvers in any weather. They are young men and women, demonstrating considerable endurance, vertigo control and perfect familiarity with the use of rigging.

They will carry out maneuvers at 40-meter heights, sometimes under stressful conditions. To succeed in this four-month navigation adventure and guarantee the sailor's safety, a minimum reserve of 150 volunteers ready to embark will be required.





LE VOYAGE INAUGURAL 2015

La frégate Hermione se lance sur les traces du marquis de La Fayette en ralliant la côte américaine comme il le fit en 1780 pour rejoindre George Washington et soutenir les insurgents contre la domination anglaise.

La bataille historique de Yorktown et celle maritime de la baie de Chesapeake qui eut lieu le 5 septembre 1781 furent décisives.

Le voyage inaugural comportera 11 étapes symboliques sur le territoire américain.

THE 2015 MAIDEN VOYAGE

The Hermione frigate is setting out to follow the course that took the Marquis de La Fayette to the coast of America in 1780, where he joined up with George Washington in support of the colonist's fight against British domination.

The historic Battle of Yorktown and the naval Battle of Chesapeake Bay, which took place on September 5, 1781, were decisive. The maiden voyage will comprise 11 symbolic stages on American territory.



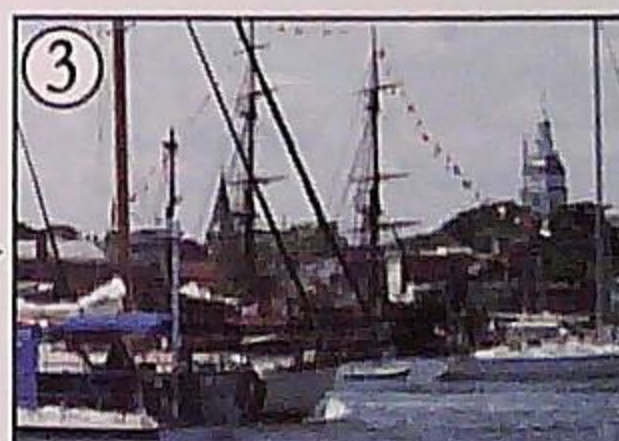
1
Yorktown

Dans l'état de Virginie, lieu où s'est tenue la bataille maritime décisive à laquelle participa l'Hermione en septembre 1781.



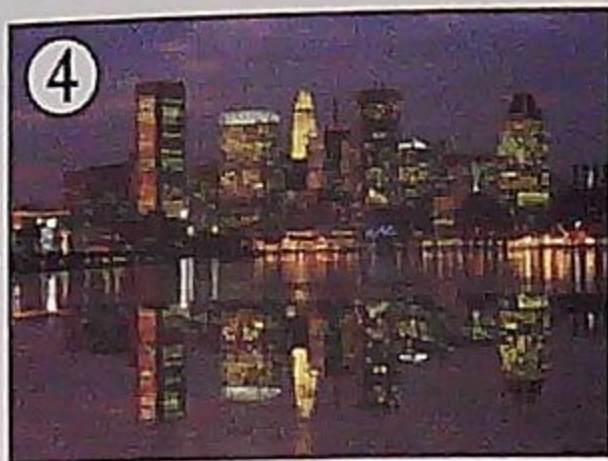
2
Washington
(Mount Vernon - Alexandria)

En 1781 la capitale de la Nation n'existait pas, mais aujourd'hui le portrait de La Fayette tient une place d'honneur au coeur de la ville.



3
Annapolis

Située dans la baie de Chesapeake, elle est devenue en 1783 la Capitale des États-Unis après le traité de Paris.



Baltimore

Dans l'état du Maryland, la ville a joué un rôle majeur dans la révolution américaine.



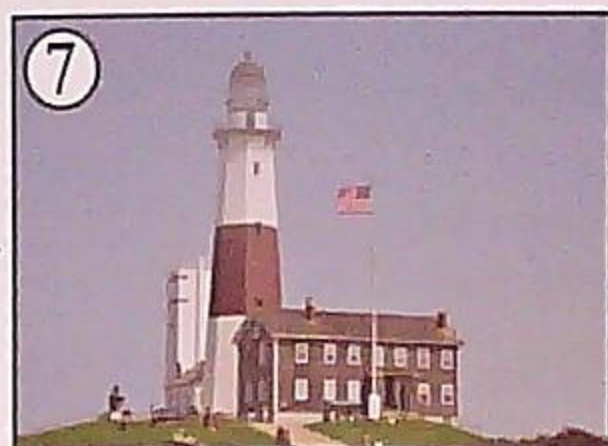
Philadelphie

Sur la Delaware river dans l'état de Pennsylvanie. Le lieu où le congrès américain fut convié à bord de l'Hermione.



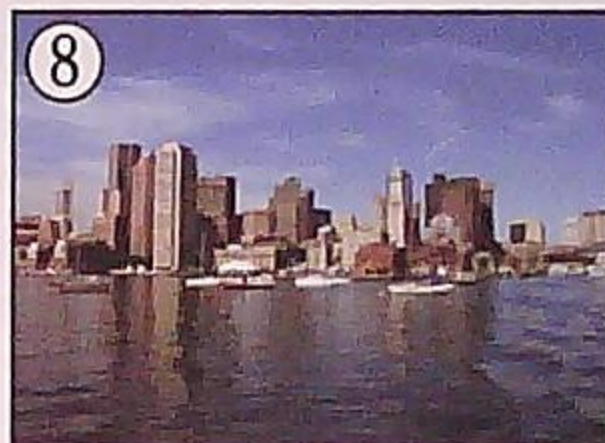
New York

Capitale des Etats-Unis de 1785 à 1790, elle fut aussi la dernière ville libérée par George Washington et son armée à la fin de la guerre d'indépendance en 1783.



Greenport

Au nord de Long Island, un lieu chargé d'histoire maritime et rendez-vous des grands voiliers.



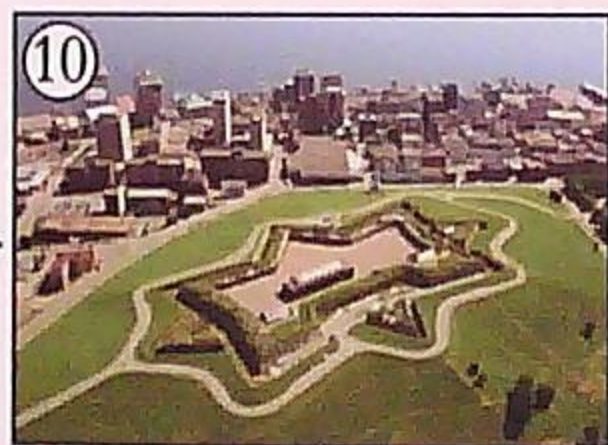
Boston

La plus importante ville de la Nouvelle Angleterre, fut le point de départ de la révolution américaine, déclenchée lors du Boston Tea party ; la Fayette arriva à Boston le 28 avril 1780.



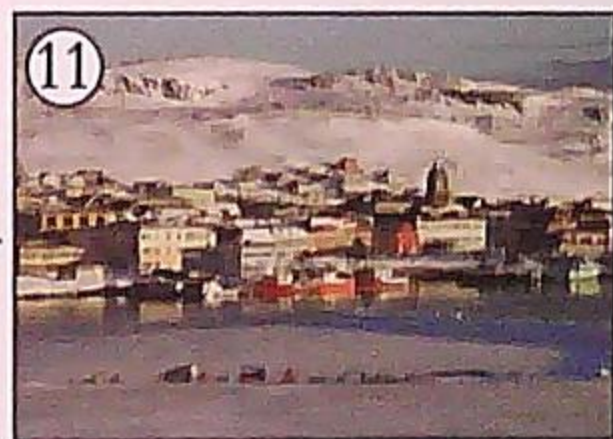
Castine

Ville du Maine où la frégate a séjourné durant la guerre d'Indépendance.



Halifax

Au Canada, l'Hermione patrouillait le long des côtes de Lunenburg et sur la St Lawrence river, avant la fameuse bataille de Louisbourg.



Saint Pierre et Miquelon

Archipel français d'Amérique du Nord situé au sud de Terre-Neuve.

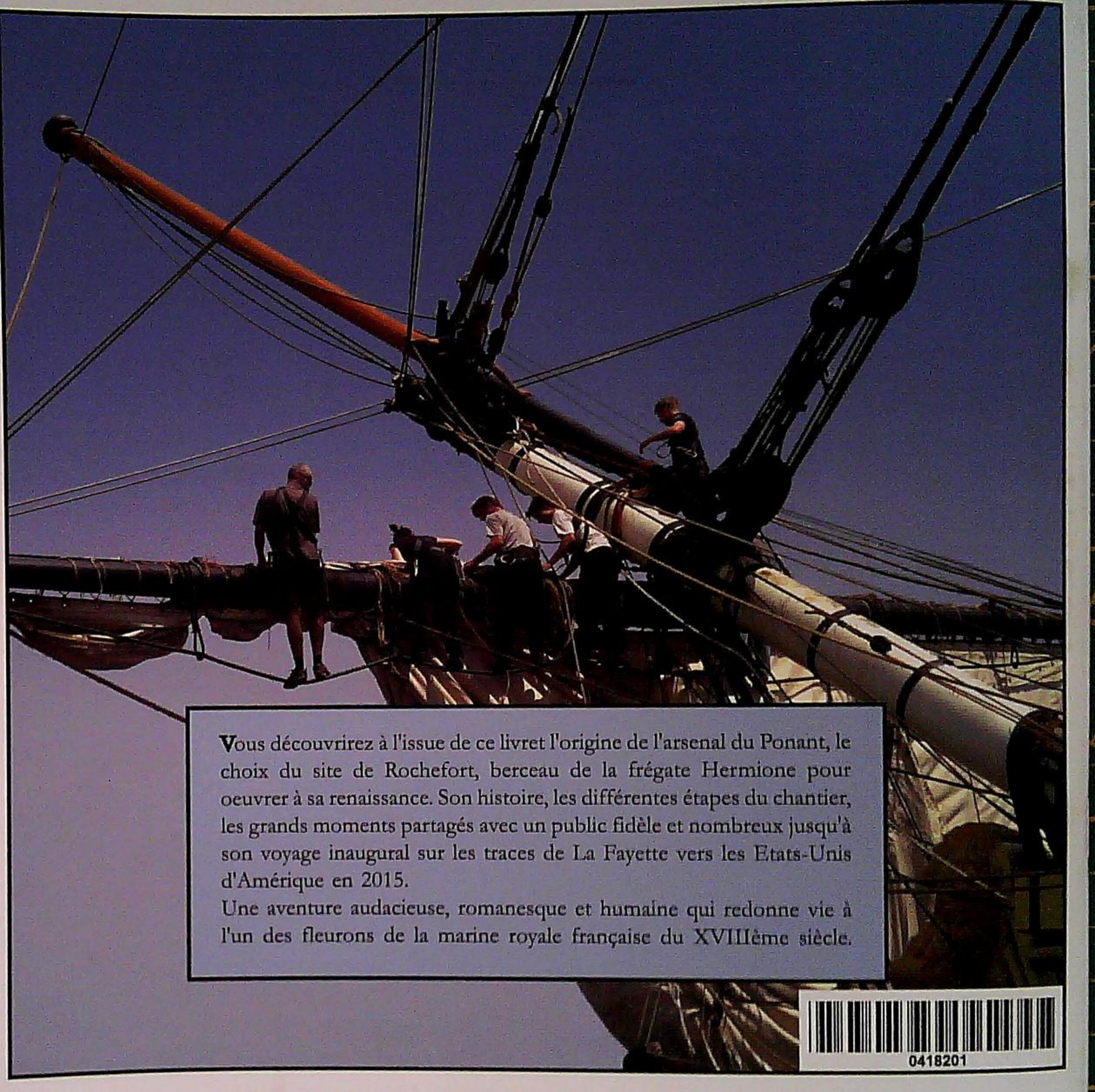


Nous remercions :

- Le public, plus de 4 millions de visiteurs.
- Les Adhérents de l'Association Hermione-La Fayette.
- Les partenaires, mécènes et sponsors.
- Les nombreuses entreprises qui ont collaboré à ce projet.
- Les équipes de bénévoles qui donnent de leur temps et de leur énergie.
- Les collectivités partenaires.



www.hermione.com



Vous découvrirez à l'issue de ce livret l'origine de l'arsenal du Ponant, le choix du site de Rochefort, berceau de la frégate Hermione pour oeuvrer à sa renaissance. Son histoire, les différentes étapes du chantier, les grands moments partagés avec un public fidèle et nombreux jusqu'à son voyage inaugural sur les traces de La Fayette vers les Etats-Unis d'Amérique en 2015.

Une aventure audacieuse, romanesque et humaine qui redonne vie à l'un des fleurons de la marine royale française du XVIII^{ème} siècle.



0418201