

SECRET D'ÉRAVE

MUSÉE DE LA CORSE



DU 2 JUILLET AU 30 DÉCEMBRE 2011

Sommaire

▲ Infos pratiques	p 2
▲ L'exposition en résumé	p 3
▲ Propos et objectifs de l'exposition	p 4
▲ Thème 1 : le bateau	p 5
▲ Thème 2 : la vie à bord, un monde en soi	p 6
▲ Thème 3 : les dangers de la mer	p 8
▲ Le carnet du mousse	p 8
▲ Le relevé de fouilles	p 9
▲ Traductions des textes de l'exposition en corse	P 10
▲ Quelques photos de l'exposition	p 14
▲ Coin lecture, pour en savoir plus.....	P 18
▲ DVD	p 23

Infos pratiques

Où ?

Musée de la Corse

Citadelle

20250 CORTE

Plan d'accès disponible sur le site web (rubrique Découvrir le musée - plaquette de présentation)

Informations

Tél. : 04 95 45 25 48 / 04 95 45 26 02

Fax : 04 95 45 25 36

E-mail : a.bilger@musee-corse.com

www.musee-corse.com

Réservations

Tél. : 04 95 45 26 02

Fax : 04 95 45 26 03

Quand ?

L'exposition *Secret d'épave* a lieu du 2 juillet au 30 décembre 2011

Horaires d'ouverture :

Du 02/07 au 21/09 : tous les jours. De 10h00 à 20h00

Du 22/09 au 31/10 : tous les jours sauf le lundi. De 10h00 à 18h00

Du 01/11 au 30/12 : tous les jours sauf les dimanches, lundis, fériés et 24 décembre.

Comment ?

Pour les écoles, la réservation est obligatoire (au minimum trois semaines à l'avance).

Prix : 1,5 € par élève. Visite encadrée par des médiateurs.

Jusqu'à 30 élèves maximum

Pour qui ?

L'exposition *Secret d'épave* est conseillée pour les enfants entre 6 et 11 ans.

L'exposition en résumé

Les musées ont parmi leurs missions celle rendre les collections accessibles au public le plus large. À cet effet, le musée de la Corse consacre, parallèlement à l'exposition temporaire, un espace spécifique aux 6-11 ans.

Cette année, la médiation culturelle propose un parcours ludique et didactique qui a pour objectif de familiariser les enfants avec le milieu maritime. **Secret d'épave** est un lieu qui fournit les clés de lecture qui permettront aux enfants d'aborder sereinement les collections patrimoniales présentées dans l'exposition **Mare nostrum - Les Corses et la mer**.

Au centre de l'espace, une coque de tartane naufragée est enchâssée dans des bancs de sables au milieu de cordages qui s'élancent des fonds marins vers la surface de l'onde. Cet objet en ruine, ravagé, intrigue. On s'interroge : qu'est-il arrivé au bateau ?

Si l'histoire d'une épave commence toujours par un naufrage, avant l'accident, il y avait une vie à bord. L'enjeu de l'exposition est de soumettre l'épave « à la question », jusqu'à lui faire raconter son histoire, celle de son équipage et celle de sa dernière navigation.

▲ **Secret d'épave, une immersion au cœur du sujet...**

- **De l'épave au bateau, une résurrection**

Traces d'inscriptions, plans et restes de cargaison aident à identifier le caboteur.

- **L'équipage et la vie à bord**

Récits de marins, sons de la mer et organisation des tâches montrent que la vie à bord est un monde en soi.

- **La mer et ses dangers**

La mer n'est pas le milieu naturel de l'homme, vents, récifs et courants la rendent même parfois hostile, jusqu'au naufrage comme en témoigne le carnet de bord du mousse.

- **Secret dévoilé**

L'enfant rassemblera les divers éléments découverts dans un relevé de fouilles qui servira à alimenter la construction narrative relatant l'aventure du bateau qui dévoile le secret de l'épave.

Des bancs de sable abritent audiovisuels et coin lecture pour en savoir plus et un atelier est dédié à la création d'ex-voto.

Les propos et objectifs de l'exposition

▲ Sensibiliser les enfants au thème de l'exposition temporaire créée pour les adultes **Mare nostrum – Les Corse et la mer**, leur permettre de s'approprier le thème dans une relation de plaisir. Proposer une variété de manipulations, d'observations et de jeux qui leur permettent :

- de faire connaissance avec le milieu maritime (bateaux, vents, cartes,...)
- d'éveiller la curiosité et l'imagination (à travers l'aventure de la fouille)

▲ Les différents thèmes sont abordés sous des approches :

- sensorielle (tactile, sonore et visuelle)
- interactive (manipuler, observer, jouer, s'étonner)
- cognitive : afin de découvrir la richesse des thèmes liés à la mer à travers une expérience inhabituelle.

Le concept

▲ L'exposition est matérialisée par :

- la reproduction d'une épave de Tartane grand format destinée à être investie par les enfants. L'espace d'exposition représentant la zone d'échouage du bateau ;
- la carcasse recèle caches, planques, traces, marques, qui abritent les indices à découvrir lors de la fouille ;
- les objets indices ;
- un « relevé de fouille » ;
- un coin lecture, pour en savoir plus

▲ Le parcours de l'exposition n'est pas prédéfini. L'épave investie par les enfants dévoile ses secrets « au petit bonheur la chance ». Aux enfants, après la récolte, de restituer méthodiquement les divers éléments dans le relevé de fouilles.

▲ L'intérêt pédagogique de la fouille d'une épave réside à la fois dans :

- l'étonnement provoqué par la présentation d'un objet détruit qui interpelle ;
- la découverte d'éléments divers du monde marin ;
- l'application d'une méthode « allégée » de recherche calquée sur celle des fouilles archéologiques et dont l'objectif ici est d'aboutir à une construction narrative.

▲ Les thèmes-clés sont :

- Le bateau
- L'équipage et la vie à bord
- Les dangers de la mer

Thème 1 : Le bateau

▲ De l'épave au bateau

L'objectif de toute fouille d'épave est bien de parvenir à la restitution du navire d'origine pour que ressuscite véritablement le navire tel qu'il était avant la fortune de mer.

L'identification de l'épave permet de planter le décor :

Une tartane, bateau à voile de type méditerranéen servant à la pêche mais également au transport de marchandises par cabotage.

Cette embarcation a une longueur moyenne de 20 m, une largeur de 5 m, un tirant d'eau de 2,3 m et un tonnage moyen de 50 à 70 tonnes.

Elle est pourvue d'un grand mât généralement fait d'une seule pièce sur lequel est fixée une grande antenne oblique portant une voile latine (grande voile triangulaire) et d'un foc (petite voile à l'avant). Ce bateau est large et courbé, prolongé à l'avant par un éperon parfois décoré d'une figure de proue.

Ce type de bateau a disparu vers le milieu du XX^e siècle.

Quand l'épave parle

- Plan et vestiges de gréements confirment le type de bateau (la tartane)
- Restes de cargaisons témoignent d'une embarcation marchande transportant vin, agrumes, huile d'olive, produits de la mer (morue séchée, boutargue..)
- Traces effacées sont à compléter pour trouver l'identité du *Corail rouge* (nom de la tartane) faisant référence à une légende que l'on retrouvera dans les récits de marins.

Mais un bateau ne peut pas être réduit à ce seul décryptage aboutissant à une fiche technique un peu « sèche ». C'est une œuvre des hommes, les charpentiers de marine, destinée à être utilisée ensuite par un équipage qui va construire son histoire

Thème 2 : La vie à bord, un monde en soi

Récits de marins

Depuis l'Antiquité, nombreuses sont les histoires, mêlant imaginaire et réalité, racontées et transmises par les marins.

▲ Le nom du bateau « Corail rouge » fait référence à la pêche au corail pratiquée en Corse comme dans toute la Méditerranée et à la légende de *Médusa*, à l'origine de cette précieuse matière.

Les Gorgones sont 3 sœurs, déesses de la mythologie grecque. L'une d'elle, Médusa, était dit-on, d'une telle beauté, que ses yeux bleus avaient la clarté d'un lac et que ses cheveux blonds rappelaient les champs de blé. Poséidon, dieu des mers et des océans tombe amoureux d'elle. Athéna, déesse de la guerre, son ennemie, métamorphose alors Médusa en monstre et change ses cheveux en d'hideux serpents ! Pire encore : quiconque croiserait son regard serait pétrifié !

Le guerrier grec Persée reçoit pour mission de tuer cette ignoble méduse et la décapite. On raconte que son sang est tombé dans la mer, s'est répandu sur les algues et a donné naissance au corail rouge qu'on trouve en Méditerranée.

▲ D'innombrables récits donnent des frissons et relatent des naufrages en mer, comme celui qui a eu lieu entre la Corse et la Sardaigne, il y a 200 ans.

Le navire de guerre La Sémillante fut pris dans une violente tempête et se dérouta vers les Bouches de Bonifacio près des Îles Lavezzi, un passage réputé dangereux par gros temps, car infesté de rochers et de brisants.

Ce navire, poussé par les vents violents, percute un récif : broyé par le choc, il coule et est englouti dans la nuit.

Sept cents hommes étaient à bord, tous mourront. Seuls 560 corps de marins seront ramenés sur la côte par les courants. Ils reposent dans deux cimetières des Îles Lavezzi. Les autres ne seront jamais retrouvés. L'histoire de cette catastrophe a été décrite par Alphonse Daudet, écrivain de l'époque dans son recueil de nouvelles Les lettres de mon moulin.

▲ Le dernier récit se rapporte à une invention à laquelle les marins doivent une fière chandelle : la lentille de Fresnel.

L'histoire des phares débute dans l'Antiquité, en Méditerranée. L'exemple le plus célèbre est le phare d'Alexandrie situé sur l'île de Pharos, en Egypte. Il date du III^e siècle av. J.C. Les premiers phares étaient équipés de feux alimentés par du bois. Le bois fut ensuite remplacé par la lampe à huile, puis par le charbon et enfin par l'électricité, afin d'augmenter la portée du signal lumineux émis.

Au XIX^e siècle, un ingénieur français Augustin Fresnel, aidé par son frère Léonor, a une idée lumineuse qui augmentera jusqu'à 4,5 millions de fois l'intensité du faisceau lumineux : il invente la lentille Fresnel.

Cet appareil concentre les rayons de la lumière sur un seul plan afin de la diffuser dans une direction unique pour la rendre plus intense. Peu à peu, tous les phares du monde en sont équipés !

Mais les phares ne se contentent pas seulement d'éclairer l'abord des côtes. Les signaux qu'ils émettent sont un véritable langage pour les marins. Ils leur permettent de se repérer. Les caractéristiques de tous les phares du monde sont décrites dans le *Livre des feux*.

Trois récits sont évoqués. La manipulation de périactes permet la construction narrative des récits, un dispositif sonore illustre chacun d'entre eux.

Sons de la mer

Cette séquence donne l'ambiance de l'univers sonore des marins au quotidien.

À chacun sa tâche

Une règle d'or à bord : ne jamais laisser le bateau sans surveillance. L'esprit d'équipe prime, chacun à une tâche définie que ce soit le pacha, le bosco, le cuistot ou le mousse.

Les règles d'or à bord

▲ **Ne jamais laisser le bateau sans surveillance. C'est pourquoi les marins s'organisent en quarts.**

Un quart, c'est le temps pendant lequel les membres de l'équipage sont de service. Une journée est découpée en 6 quarts de quatre heures. Chaque quart fixe pour chacune des personnes à bord les heures de travail et les tâches à accomplir. Cette organisation du temps permet aussi une surveillance constante du navire.

▲ **L'esprit d'équipe.**

L'esprit d'équipe est la qualité nécessaire pour que tout fonctionne bien à bord. Chacun sa place, et un seul maître à bord : le capitaine !

- Le **capitaine** ou **Pacha** est le chef de l'expédition, le responsable de la sécurité. C'est lui qui donne les ordres et décide des routes à suivre.
- Le **second** ou **Bosco** est l'adjoint du capitaine, il est responsable des manœuvres du navire et du chargement de la cargaison. Il peut aussi être maître d'équipage. C'est le seul qui peut remplacer le capitaine en cas de besoin.
- Le **cuistot** est chargé de l'approvisionnement et de la préparation des repas. Il connaît bien les poissons et prépare dorades, espadon, rascasses, mérus et rougets pour le plus grand plaisir de tous.
- Le **mousse** est un jeune apprenti marin. Le métier de la mer, ça ne s'invente pas ! Il faut de nombreuses années de mer pour devenir marin. Pour commencer, le mousse exécutera surtout des tâches d'entretien, il peut aussi aider le cuistot. Au fil des années, il deviendra novice puis matelot.

Et oui ! Il faut une équipe solide pour faire face à des situations difficiles.

Un coffre renferme les vêtements de chaque membre de l'équipage. L'assortiment « réussi » dévoile la tâche de chacun.

Thème 3 : Les dangers de la mer

▲ Les vents

Comprendre et connaître les vents, c'est essentiel pour un marin. L'échelle de Beaufort qui classe les vents par force informe le navigateur des dangers qu'il peut rencontrer :

- Force 0 – 2 : vent nul laissant la mer comme un miroir.
- Force 3 – 4 : vent suffisamment fort pour naviguer, la mer est belle, les vagues moutonnent.
- Force 5 – 6 : avec une vitesse entre 30 et 50 Km/h, le vent creuse la mer qui peut devenir forte.
- Force 7 – 8 : on parle de coup de vent, la mer est très forte et couverte d'embruns. Attention !
- Force 9 – 10 : c'est la tempête, les vagues sont grosses et déferlent en puissants rouleaux. Danger !
- Force 10 – 11 : le vent est très violent, on frôle l'ouragan, la mer est énorme. Danger !

▲ **Les récifs** sont des rochers dont la plus grosse partie se trouve cachée sous l'eau ; une petite partie seulement dépasse et peut être dangereuse pour les navigateurs s'ils ne la voient pas. Toucher un récif peut trouer la coque du bateau et provoquer un naufrage.

Le rangement minutieux d'un cordage autour d'un cabestan permet de découvrir de précieux indices sur les vents balayant la Corse.

La manœuvre d'un gouvernail indique comment garder le cap entre Saint-Florent et Bonifacio.

Le carnet de bord du mousse

La lecture du carnet de bord illustré du mousse révèle, jour par jour, les événements qui se sont déroulés à bord du « Corail rouge » jusqu'au naufrage.

▲ Voici ce qu'on peut y lire :

- Jour 1 :
 - Port de Saint-Florent : préparation du navire « Le Corail rouge » (une tartane)
 - présentation de l'équipage : le capitaine, le bosco, le cuistot et moi-même, le mousse. Destination de la tartane : Bonifacio, par cabotage, en passant par Calvi et Ajaccio.
 - notre cargaison :
- Jour 2 :
 - La météo annonce un temps ensoleillé, une mer d'huile et un vent favorable, ce qui rend le capitaine de bonne humeur.
 - On lève l'ancre de bon matin. Départ pour Calvi.
 - Premier accostage dans le port de Calvi. Tour de Sel au pied de la citadelle.
- Jour 3 :
 - Nous reprenons notre route et laissons la citadelle derrière nous. Direction Ajaccio. Le vent se lève mais la navigation reste agréable. Pause déjeuner au large du magnifique Golfe de Porto aux rochers rouges sculptés par les vents.

- Sommes obligés de raccourcir la sieste car le temps change et nous devons atteindre Ajaccio ce soir. Accostons dans la ville natale de Napoléon.
- Jour 4 :
 - 5h00 du matin, le capitaine nous réveille. Ciel gris, vent fort ! Pas de temps à perdre, il faut appareiller au plus vite pour rejoindre Bonifacio !
 - Le temps se gâte, le vent est très violent, les vagues sont très grosses et couvertes d'écume. L'air est plein d'embruns qui réduisent la visibilité. Approchant des falaises de Bonifacio, je ne peux m'empêcher de penser à l'histoire de la Sémillante que le bosco m'a racontée. Je panique ! Les coups de vent déstabilisent le bateau, une voile se déchire. La tartane ne peut plus faire face à la tempête, touche un récif et chavire.
 - Nous échouons sur un morceau d'île et nous abritons sous un débris de coque.
 - Alors que le capitaine lance une fusée de détresse pour indiquer notre position, je serre contre moi mon carnet de bord.
 - Une heure plus tard (qui m'a semblé être une éternité), alerté, le gardien du phare accompagné de sauveteurs, nous hisse dans une embarcation qui nous emmène sur le rivage sains et saufs.
 - Nous sommes à Bonifacio ! Mais « le Corail rouge » n'est plus ...

Le relevé de fouilles

Un poster qui représente le plan de situation est destiné à être complété par des vignettes illustrant tous les éléments rencontrés lors de la fouille.



Secretu di relittu di mare

Tartana, custighjera è cargamentu

▲ A **tartana** hè un mudellu mediterraniu di battellu à vela ghjuvendu à piscà, ma dinù à trasportà robba, secondu l'usu di a custighjera.

St'imbarcazione hè longa di più o menu 20m, larga di 5m, hà un piscaghju di 2,3m è un tunellaghju mezanu da 50 à 70 tunellate.

Porta un maghjone, fattu di regula cù una sola pezza. Nantu à ellu hè statu fissatu un antenone in bisbò purtendu una vela latina (velone triangulare) è una vela di fioccu (veluccia piazzata dinanzu). Stu battellu hè largu è inarcatu, è dinanzu ci stà un sprone decuratu ogni tantu d'una figura di prua.

Stu mudellu di battellu hè smaritu versu a metà di u XX^u seculu.

▲ A **custighjera**, vale à dì a navigazione da un portu à l'altu è firmendu vicinu à e coste. Quandu i marinari seguitanu distenze luntane in altu mare, facenu un viaghjone marittimu.

In u Mediterraniu, a custighjera hè stata in usu durante una bella stonda pè trasportà a robba.

▲ U **cargamentu** hè tutta a robba trasportata nant'à un battellu. A cala di a nostra tartana hè carca di prudutti lucali : vinu, agrumi (limoni, arance, clementine...), oliu d'oliva, baccalà stagiunatu (laverdone salitu è stagiunatu), buttaraga (ove di mazzardu salite è cundite) è farina castagnina.

Raconti di marinari

Medusa è a legenda di u curallu rossu

E Gorgone sò 3 surelle, dee di a mitolugia greca. À sente di, quella chjamata Medusa era cusì bella chì a chjarezza di i so ochji turchini s'assumigliava à un lagu è chì i so capelli biondi eranu cum'è i campi di granu.

Poseidon, diu di i mari è di l'oceani si n'innamurò. Tandù, Athéna, dea di a guerra, a so nemica, face di Medusa un mostu è cambia i so capelli in serpi goffi goffi ! Peghju : tutti quelli chì si guarderebbenu cun ella serebbenu petrificati !

À u guerrieru grecu Persée li tocca à tumbà sta medusa ignobile è dunque a scapa.

Contanu chì u so sangue hè cascatu in mare, s'hè spartu nant'à l'alghe è hà inghjennatu u curallu rossu di u Mediterraniu.

L'affondu di a *Sémillante* :

200 anni fà, trà a Corsica è a Sardegna, hè accadutu un affondu di quelli i più terribuli.

A nave di guerra *La Sémillante* fubbe chjappa in una tempesta fulminevule è sviata versu e Bocche di Bunifaziu vicinu à l'Isule Lavezzi, si dicia ch'ellu era un passu periculosu quand'ellu ci era u tempurale, perchè hè pienu à scogli è zecche.

Puntata da e ventate, sta nave impettò un scugliettu : sfragellata da u ticciu, *La Sémillante* sprufundò di notte tempu.

Erano 700 omi à bordu è nimu a si francò. Solu 560 corpi di marinari eranu arrecati nant' à a costa da i currenti. Ghjacenu in dui campi santi di l'Isule Lavezzi. L'altri ùn eranu mai trovi. A storia di sta catastroffa hè stata descritta da Alphonse Daudet, scrittore di tandu in a so raccolta di nuvelle *Les lettres de mon moulin*.

A lentichja di Fresnel :

A storia di i fanali principia in l'Antichità, in Mediterraniu. L'esempiu u più famosu hè u fanale d'Alexandrie nant' à l'isula di Pharos, in Egitto. Hè di u IIIu seculu nanz' à Cristu.

I primi fanali eranu pruvisti di fochi picciati cù u legnu. Dopu, u legnu fubbe rimpiazzatu da u carbone, poi da a lucerna è infine da l'elettricità, pè cresce a purtata di a striscia luminosa.

À u XIXu seculu, un ingegneru francese, Augustin Fresnel, aiutatu da u so fratellu Léonor, hà un'idea di prima trinca chì crescerà sin'à 4,5 milioni di volte l'intensità di u fasciu luminosu : inventa a lentichja Fresnel.

St'apparechju concentra i raghji di u lume nant' à un pianu pè sparghjelu in una sola direzione è cusì cresce a so intensità. À pocu à pocu, ogni fanale di u mondu serà pruvistu !

Ma, capunanzu, i fanali ùn ghjovanu micca solu à schjarì e coste. I segnali trasmessi sò da veru un linguaghju pè i marinari. Li permettenu di situassi. E caratteristiche d'ogni fanale di u mondu sò descritte in u Libru di i fochi.

E regule maestre in battellu

▲ Curà sempre u battellu. Per quessa, i marinari facenu guardie.

Una guardia, ghjè u tempu di serviziu di i membri d'equipagiu. Una ghjurnata hè scumpartuta in 6 guardie di quattru ore. Ogni guardia fissa l'ore di travagliu è e faccende da compie pè ogni persona à bordu. St'organizzazione di u tempu permette dinù di curà sempre a nave.

▲ A cuesione di gruppu.

A cuesione di gruppu hè a qualità necessaria pè u funziunamentu di u battellu. Ognunu à u so postu, è solu un maestru à bordu : u capitanu !

▲ U **capitanu o Pacha** hè u capu di a spedizione, u rispunsivule di a securità. Ghjè ellu chì dà l'ordini è decide di e strade à seguità.

▲ U **secondu o Bosco** hè l'aghjuntu di u capitanu, hè rispunsivule di e manovre di a nave è pè carcà u cargamentu. Pò esse dinù maestru d'equipagiu. Casu mai, ghjè u solu chì pò rimpiazzà u capitanu.

▲ À u **cucinaru** li tocca a pruvista è l'appontu di i pranzi. Cunnosce bè i pesci è appronta laurate, spadoni, turentule, lucerne è triglie pè incantà u palatu di tutti.

▲ U **muzzu** hè un giovanu marinaru lavurentu. Difatti ùn s'impruviseghja micca u mistieru di u mare ! Ci volenu anni è anni prima di diventà marinaru. À principiu, u muzzu hà da scunfini sopr' à tuttu l'intrattenimentu, ma pò aiutà dinù u cucinaru. Dopu qualchì annu, diventerà nuviziù eppu marinaru.

Hè capita ! Ci vole una squadra soda pè scumbatte quand'elli sò à e strette.

I pericoli di u mare

▲ I venti

Capì è cunnosce i venti, ghjè un affare di primura pè un marinaru. A **scala di Beaufort** chì classificheghja a forza di i venti prevene u navigadore di i pericoli ch'ellu pò scuntrà :

- Forza 0 – 2 : nisun ventu è u mare pare un spechju.
- Forza 3 – 4 : u ventu soffia abbastanza pè navigà, u mare hè bellu, i marosuli fragnanu.
- Forza 5 – 6 : cù una vitezza trà 30 è 50Km/h, u ventu fonda u mare chì pò diventà forte.
- Forza 7 – 8 : ventata, u mare hè fortissimu è cupertu di schizzi. Attenti !
- Forza 9 – 10 : hè timpesta, i marosuli sò grossi è putente matarasciate sbatticciuleghjanu. Periculu !
- Forza 10 – 11 : hè un ventu cacciafruschjulu, ghjè quasi l'uraganu, u mare hè tamantu. Periculu !

▲ I **scuglietti** sò scogli chì a maiò parte hè piattata sott'à l'acqua ; solu una partituccia trapassa è pò esse pericolosa pè i navigatori s'elli ùn a vedenu. Tuccà un scugliettu pò tufunà u fasciame di u battellu è affundallu.

U carnettu di battellu di u muzzu

Primu ghjornu : Portu di San Fiorenzu : preparazione di a nave « *Le Corail rouge* » (una tartana)

Presentazione di l'equipagiu : u capitanu, u secondu, u cucinaru è eo stessu, u muzzu.

Destinazione di a tartana : Bunifaziu, secondu l'usu di a custighjera, passendu pè Calvi è Aiacciu.

U nostru cargamentu :

Secondu ghjornu : A meteo annunzia un tempu assulanatu, un mare lisciu è un ventu favurevule, dunque u capitanu era di bona luna.

Si caccia l'ancura à bon'ora. Partenza pè Calvi.

Primu accostu in u portu di Calvi. Torra di Sale à pede di a citadella.

Terzu ghjornu : Cuntuemu à navigà è lascemu a citadella daret'à noi. Ci n'andemu in Aiacciu. Si move u ventu ma a navigazione hè sempre piacevole. Piantemu pè fà cullaziò à u largu di u magnificu Golfu di Portu cù i so scogli rossi zuccati da i venti.

Simu ubligati à accurtà a siesta perchè u tempu s'annuvuleghja è ci tocca à ghjunghje in Aiacciu sta sera. Accustemu in a cità nativa di Napulione.

Quartu ghjornu : 5 ore di mane, ci disceta u capitanu. Celu grisgiu, bellu ventu ! Ci vole à spicciassi, bisogn'à salpà à u più prestu pè raghunghje à Bunifaziu !

Si guasta u tempu, hè un ventu cacciafruschjulu, e matarasciate sò assai grosse è cuperte di sciuma. Schizzi à più pudè per aria è, dunque, avemu menu visibilità. Avvicinendusi à l'elpali di Bunifaziu, hè capita ch'ò pensu à a storia di *la Sémillante* ch'ellu m'hà cuntatu u secondu. Mi spaventu ! E ventate destabilizeghjanu u battellu, un velu si straccia. A tartana ùn pò più da capu à a timpesta, tocca un scugliettu è si riverscia.

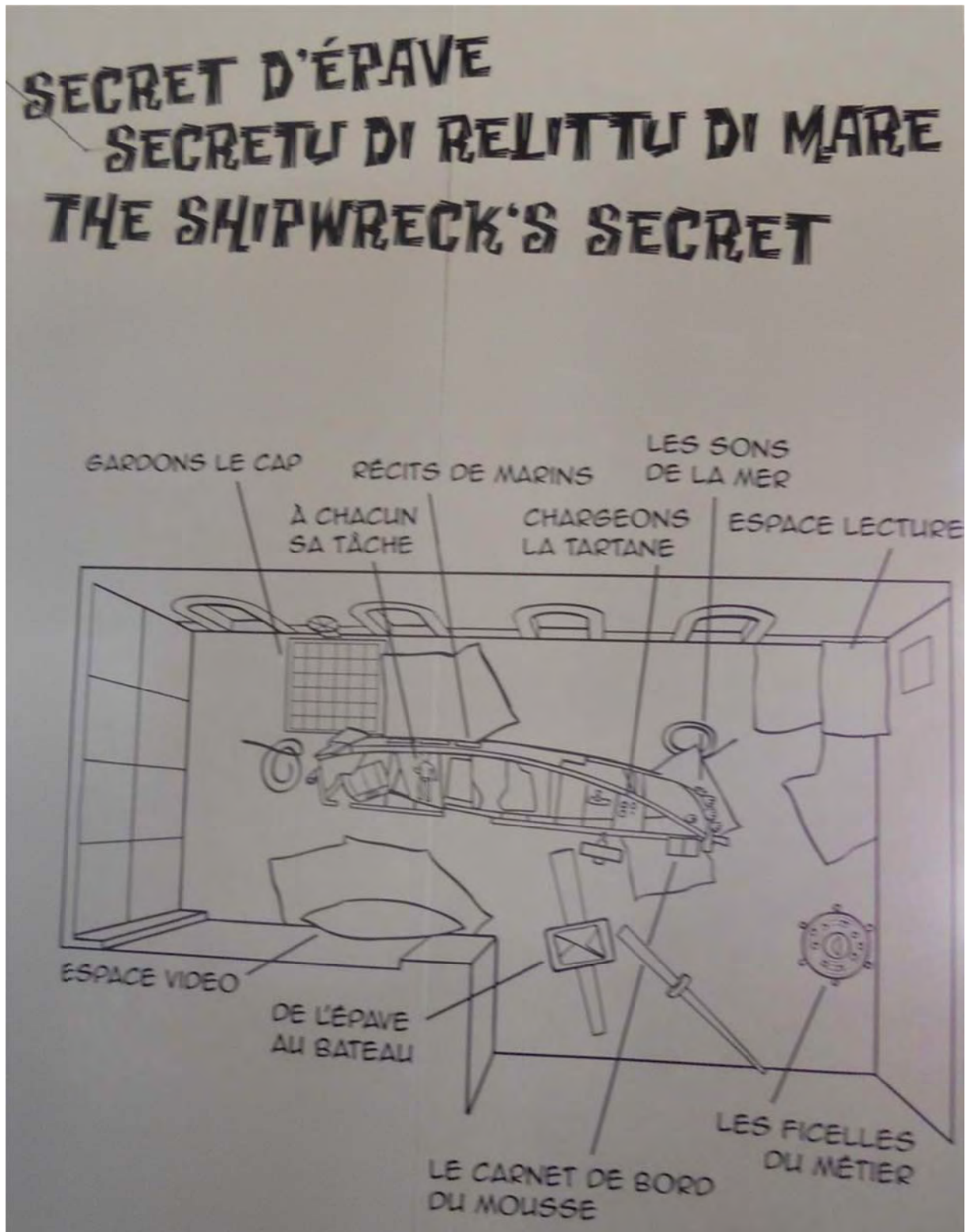
Ci arrenemu nant' à un pezzu d'isula è ci agruttemu sott' à un pisticciulu di fasciame.

Mentre chì u capitanu manda una fusea di periculu pè insignà a nostra pusizione, stringhju contr' à mè u mo carnettu di battellu.

L'avemu corsa brutta è, un'ora dopu (chì m'hè parsa un'eternità), u guardianu di u fanale, essendu statu alertatu, hè accumpagnatu di salvadori, eppo ci face cullà in un'imbarcazione chì ci porta nant' à u lidu.

Simu in Bunifaziu ! Ma « le Corail rouge » ùn esiste più ...

🌊 Quelques photos de l'expo



Plan de l'exposition



Vue générale





De l'épave au bateau



Les ficelles du métier



À chacun sa tâche



Récits de marins



Gardons le cap



Les sons de la mer

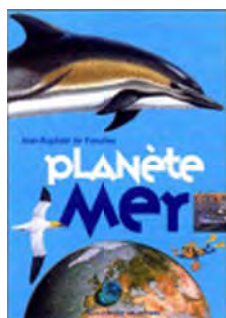


Le carnet de bord du mousse



Coin lecture, pour en savoir plus.....

COIN LECTURE, pour en savoir plus...



Planète mer

Auteur Jean-Baptiste de Panafieu
Editeur Gallimard jeunesse
Date de parution mai 2004
ISBN 2070557960



La mer et lui

Auteur Henri Meunier
Illustration Régis Lejonc
Editeur Rouergue Eds Du
Date de parution novembre 2004
ISBN 284156424X



Le bateau ivre

Editeur : Ed. courtes et longues, Paris, France
Auteur : Arthur Rimbaud
Illustrateur : Michel Cuypers
ISBN : 9782352900498



Blessures de mer

Editeur Mango
Date de parution août 2010
ISBN 2740427719



Vendredi ou la vie sauvage

Auteur Michel Tournier
Editeur Gallimard jeunesse
Date de parution mars 2007
Collection Folio Junior, numéro 445
ISBN 2070577066



Le bateau livre

Auteur Nicolas Thers
Editeur Autrement
Date de parution janvier 2008
ISBN 2746706369



Corsaires et pirates

Auteur Richard Platt
Editeur Gallimard jeunesse
Date de parution février 2008
Collection Yeux De La Découverte
ISBN 2070617513



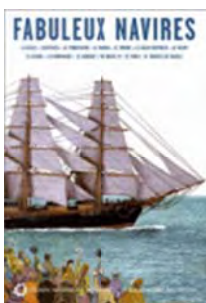
Histoire des bateaux et des marins

Auteur Sébastien Recouvrance
Illustration David Le Treust
Editeur J.p. Gisserot
Date de parution février 2009
ISBN 2755800909



La vie sous-marine

Auteur Kate Needham
Editeur Usborne
Date de parution juin 2007
Collection Cache-Cache
ISBN 0746082525



Les fabuleux navires et leur histoire

Editeur Gallimard jeunesse
Date de parution octobre 2009
Collection Albums Jeunesse
ISBN 207062045X



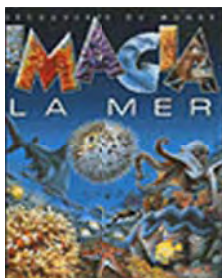
50 épaves en Corse

Auteur Anne et Jean-Pierre JONCHERAY
Editeur Editions GAP
Date de parution 2002
ISBN 2-7417-0262-4



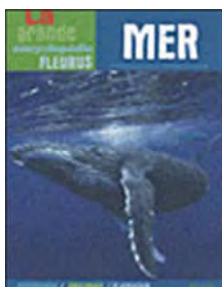
20.000 lieues sous les mers

Auteur Sam Ita
Editeur Mango
Date de parution octobre 2008
Collection Pop-Up
ISBN 2740425589



La mer

Editeur Fleurus
Date de parution mars 2010
Collection Imagia Découverte Du Monde
ISBN 2215104805



La mer

Auteur Christine Causse, Thierry Piantanida
Editeur Fleurus
Date de parution octobre 2009
Collection Grande Encyclopédie Fleurus
ISBN 2215100168



L'imagerie de la mer

Auteur Emilie Beaumont, Marie-Renée Pimont, Florence Gui
François Ruyer
Editeur Fleurus
Date de parution janvier 0001
Collection Imagerie
ISBN 2215041013



La mer

Auteur Cathy Franco
Editeur Fleurus
Date de parution avril 2009
Collection Imagerie Des Pourquoi Comment
ISBN 2215103523



La voile

Auteur Michel Deshors
Editeur Milan Eds
Date de parution mars 2000
Collection Carnets Du Sport
ISBN 2745900285



Le port

Auteur Stéphane Frattini
Illustration Danièle Schultess
Editeur Milan Eds
Date de parution janvier 2002
Collection Mes Premiers Docs
ISBN 2745903799



Tempêtes et cyclones

Auteur Sylvie-Caroline Toutain
Illustration Vincent Jagerschmidt
Editeur Milan Eds
Date de parution février 2001
Collection Carnets De Nature, numéro 78
ISBN 2745901389



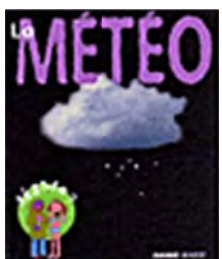
Bouteilles à la mer

Auteur Max Truchi
Editeur Mdv Eds
Date de parution mai 2007
Format 24 cm x 27 cm
ISBN 2352610052



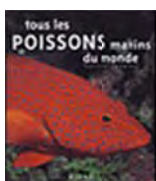
L'instrument de marine

Auteur Jean Randier
Editeur Mdv Eds
Date de parution mai 2006
ISBN 2352610214



La météo

Auteur Anne-Laure Witschger
Editeur Mango
Date de parution septembre 2002
Collection Kezako
ISBN 2740414137



Tous les poissons marins du monde

Auteur Patrick Louisy
Editeur Milan Eds
Date de parution mars 2005
ISBN 2745916718



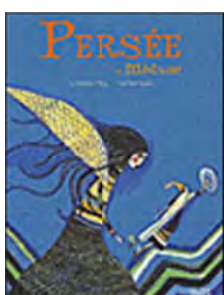
Le bord de mer

Auteur Valérie Guidoux
Editeur Mango
Date de parution mars 2003
Collection Qui Es-Tu ?
ISBN 2740415761



La mer, une aventure sans limite

Auteur Jean-Baptiste de Panafieu
Editeur Milan Eds
Date de parution juin 2008
Collection Album Nature
ISBN 2745927647



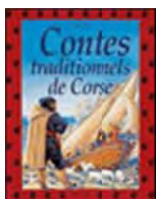
Persée et Méduse

Auteur C. Palluy
Editeur Milan Eds
Date de parution septembre 2008
Collection Le Fil D'ariane
ISBN 274593239X



Splouf !

Editeur Milan Eds
Date de parution mars 2009
ISBN 2745935704



Contes traditionnels de Corse

Auteur Jean Muzi
Editeur Milan Eds
Date de parution février 2004
Collection Contes Traditionnels
ISBN 2745913395



Le manuel du jeune Robinson

Auteur Hugo Verlomme
Editeur Fleurus Idées
Date de parution Mars 1192
Collection Idées
ISBN 2-215-01665-5

DVD



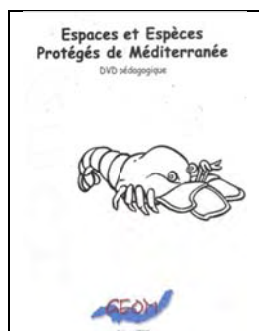
Le vieil homme et la mer

Alexandre Konstantinovitch *Petrov*

22 min

D'après *Le Vieil Homme et la Mer* d'Ernest Hemingway.

Ce film est composé de 29 000 tableaux peints avec les doigts, le pinceau étant utilisé juste pour les finitions



Espaces et espèces protégées de Méditerranée

Editions GEOM

Groupe d'Études et d'Observations Méditerranéennes

Production

Collectivité territoriale de Corse
Musée de la Corse

Chef de projet

Ann Bilger-Depoorter
Responsable de la médiation culturelle au musée de la Corse

Conception et scénographie

KASCEN

Illustrations

Aelys Hasbun

Réalisation

Jean-sébastien Ernoux

Traductions en corse

ADECEC

Film documentaire

GEOM