

Éditorial du président



À l'aube de cette nouvelle année 2026, c'est avec un immense plaisir et une profonde reconnaissance que je m'adresse à vous, amis, partenaires et visiteurs du musée de la Marine de Mindin.

L'année écoulée a marqué une étape essentielle pour notre association avec l'obtention du label **“400 ans de la Marine nationale”**, une reconnaissance forte de notre engagement en faveur de la transmission de l'histoire militaire et maritime de notre territoire. Ce label vient saluer le travail collectif mené autour de nos expositions, de nos collections et de la valorisation d'un patrimoine maritime riche et vivant.

En 2026, le musée poursuit donc son développement à travers cet ambitieux projet, structuré autour de nouvelles expositions et de la mise en valeur de maquettes emblématiques. Il s'inscrit pleinement dans notre charte d'engagement, qui affirme notre volonté de préserver, transmettre et partager la mémoire

maritime avec le plus grand nombre.

Le Musée de la Marine de Mindin se veut plus que jamais un lieu de rencontre entre passé, présent et avenir, au service de la connaissance, de la culture et de l'identité maritime locale.

En étroite relation avec le **contre-amiral François Guichard**, premier amiral chargé de la fonction « histoire » de la Marine Nationale, l'amicale travaille sur 3 expositions de belles maquettes et d'objets retracant les 400 ans de notre Marine Nationale.

En avant première, nous vous proposons ce numéro de la Lettre du Musée avec une série d'articles montrant la richesse et l'histoire maritime militaire du territoire ligérien.

Je tiens à remercier chaleureusement l'ensemble des bénévoles, équipes, partenaires institutionnels et soutiens fidèles qui rendent ces réalisations possibles.

Au nom du Conseil d'administration, je vous adresse mes meilleurs vœux pour l'année 2026, qu'elle soit placée

sous le signe de la découverte, du partage et de la passion maritime.

Michel TOUSAINT

Inauguration de l'exposition

Samedi 25 avril 2026
 à 16h30



Photo : Le Tage, 1886, croiseur de 7000 tonnes, construit aux Ateliers et Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire. / collection musée de la Marine de Mindin

De la Marine Royale à la Marine Nationale

C'est en 1626, sous Louis XIII, que naît la Marine royale française, ancêtre de la Marine nationale. On crée une flotte militaire permanente, pour protéger la France en cas d'attaque maritime.

Au point que sous Louis XIV, la France est l'un des pays les plus redoutés sur les mers ! Les corsaires français sillonnent également les océans : Jean Bart, ou encore Surcouf. Ils ont l'autorisation du Roi pour attaquer les navires marchands.

Peu à peu, la Marine française se hisse au niveau de sa grande rivale de toujours : la Marine anglaise. Elle sera aux côtés des américains et de George Washington durant la guerre d'Indépendance américaine.

Elle est aussi capable de lancer de grandes expéditions, comme celle de Bougainville, premier français à faire le tour du monde, ou de Jules Dumont d'Urville qui découvre la Terre Adélie en Antarctique ! Partout présente sur le globe, elle se modernise au fil des siècles : au XIX^e siècle,

la France est même à la pointe du progrès technique naval ! Et au XX^e siècle, son rôle sera capital dans les deux guerres mondiales.

Extrait livre de , Patricia Crété, Bruno Wennagel, Matthieu Ferret, Nuno Alves Rodrigues,



Dans ce numéro :

Édito du président	1
De la Marine royale à Marine Nationale	1
Fonderie d'Indret	2
La Méduse	2
Visite impériale	2
Nantes, histoires de sous-marins	3
Isabelle 2, vapeur au service des militaires	3
1er porte-avions conçu comme tel	4
Le Maillé Brézé, musée à flot	4
Eric Tabarly, aviateur-marin	4

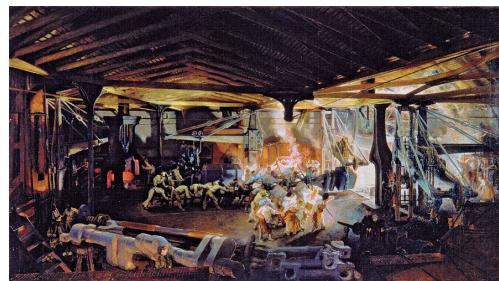
Fonderie d'Indret

La fonderie d'Indret est un établissement industriel créé en 1777 par décision du ministre de la Marine Antoine de Sartine sur une île de la Loire de la paroisse (aujourd'hui commune) d'Indre, en aval de Nantes, afin de couler des canons pour la Marine royale.



L'activité industrielle d'Indret a existé jusqu'à nos jours puisque le site de l'ancienne fonderie est actuellement occupé par l'unité propulsion de Naval Group.

Source : Fonderie d'Indret - Wikiwand



Forgeage au marteau-pilon dans les ateliers d'Indret de l'arbre coudé d'une frégate à hélice de 600 chevaux, huile sur toile de Bonhomme, 1865 (Écomusée du Creusot).

La frégate la Méduse

Au XVIII^e siècle, Nantes devient le plus grand port en France, favorisant l'émergence de nouvelles entreprises de construction navale, telles que les Chantiers Dubigeon, fondés sur le bras de la Bourse en 1760.

De 1793 à 1821, la famille Crucy entreprend la création de plusieurs sites de construction navale sur l'estuaire : un chantier à Basse-Indre, le chantier de la Piperie sur le quai de la Sécherie (actuel quai Saint-Louis), **un chantier dans le quartier du Haut-Paimboeuf (site de l'ancienne usine Kuhlmann)**, d'où sera lancée la frégate La Méduse en 1810, dont le naufrage en 1816 inspirera à Géricault le thème de son tableau *Le Radeau de la Méduse*.

Dans un hors-série de 2012, de la Société des Historiens du pays de Retz, intitulé « Marines et Marins du pays de Retz à travers l'histoire », un article de Véronique Mathot est consacré à Paimboeuf au temps des avant-ports. Un petit encart parle du chantier Crucy. « Les débuts à Paimboeuf ne sont pas un succès, La Chiffonne, l'un des premiers bateaux construits, essuie quelques déboires de mise à l'eau, avant de se retrouver, dès son premier voyage, arraisonné, battant ensuite pavillon anglais. »

Des mêmes chantiers sortira la tristement célèbre Méduse dont la tradition rapporte qu'en découvrant sa figure de proue, les marins se sont exclamés : « Elle est trop affreuse, elle nous portera malheur ».

La Méduse est une frégate française d'une longueur de coque de 46,93 m, pour 11,86 m de large, le bâtiment utilise une voilure de 2 615 m². Il est armé de 28 canons de 12 livres et de 12 canonnades (canon court sans recul). En effet, une frégate est un bâtiment léger à une rangée de canons ayant un rôle de protection de navires plus vulnérables. 323 marins doivent y prendre place à bord.

La frégate est lancée le 1er juillet 1810, à Paimboeuf. Transférée à Mindin le 26 septembre, elle prend la mer le 28 décembre pour conduire le gouverneur des Indes néerlandaises et ses majors à Batavia (actuel Jakarta).

Elle est rendue célèbre par son naufrage le 2 juillet 1816 lorsqu'elle s'échoue sur les hauts-fonds du banc d'Arguin, à une trentaine de milles des côtes de l'actuelle Mauritanie, provoquant la mort de plus de 150 personnes.

Tandis que la majeure partie des passagers et de l'équipage embarque à bord de chaloupes et rejoint la côte désertique ou le port de Saint-Louis, 17 personnes restent dans l'épave, 14 y mourront, et 147 autres se trouvent abandonnés dans l'Atlantique sur un radeau de fortune. L'errance du radeau dure treize jours et provoque la mort de 137 naufragés.

Cette catastrophe provoque un scandale retentissant dans la France du début de la Restauration. L'épisode des naufragés du radeau est rapidement illustré par un célèbre tableau de Théodore Géricault, achevé en 1819, *Le Radeau de la Méduse*. Celui-ci est exposé au musée du Louvre depuis 1824.

Georges Brassens en 1964 dans sa chanson les « Copains d'abord » évoque cet épisode parce que le naufrage de la Méduse, dû à la mésentente qui régnait sur le bateau, et les événements qui ont eu lieu sur le radeau sont inenvisageables sur le bateau Les Copains d'abord.

Sources : Histoire de la construction navale dans l'estuaire de la Loire - Wikiwand et articles Ouest-France



Le Radeau de la Méduse, huile sur toile de Théodore Géricault, Salon de 1819, Paris, musée du Louvre. © Photo RMN – Grand Palais (musée du Louvre) / Daniel Arnaudet

Visite impériale

L'Empereur Napoléon en visite à Nantes consacre la journée du **10 août 1808** à la descente de l'estuaire, « voyage d'étude » jusqu'à Paimboeuf. Napoléon tient à se rendre compte de ce qui peut être fait pour les besoins économiques, mais aussi stratégiques de la région. Il s'embarqua à 4 heures du matin sur un joli canot, don des industriels nantais. Il visita Indret, Paimboeuf, Saint-Nazaire où Mathurin Crucy lui fit remarquer combien ce lieu serait propice pour l'établissement d'un port et d'un chantier naval.

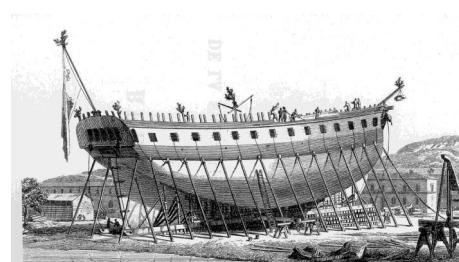
Comme l'écrit Émile Boutin (cofondateurs de la Société des historiens du Pays de Retz.), « Napoléon fit arrêter sa trirème en face du château du Plessis-Mareil sur Saint-Viaud (dont la grande allée porte depuis le nom d'allée de l'Empereur). Puis il mit pied à terre pour... se dégourdir les jambes ».

Paimboeuf et son maire Monsieur Gantreau accueille l'Empereur dans un grand faste. Vers 11 h, l'Empereur accoste sur les quais. Accompagné du ministre de la Marine, l'Empereur visite les chantiers navals qui fournissent 15% de la flottille française. Il y inspecte la frégate La Clorinde dernièrement terminée, et celle actuellement en construction La Méduse.

La garde d'honneur de la garde nationale paimblotine au grand complet et en grand uniforme, plumet vert au chapeau, habit bleu roi à collet et parements écarlates, épaulettes vertes et or, pantalon bleu et demi-guêtres noires, accueille l'Empereur, sabre au clair.

De retour sur Nantes, il remettra 3000 francs aux rameurs.

Sources : différents articles Ouest-France



La frégate « La Méduse », à Paimboeuf, face à la maison Baudet.

| DR

Des histoires de sous-marins nés à Nantes

« ...Ils ont pour nom L'Astrée, le Phénix, la Daphné ou l'Argo. Ces sous-marins font partie de l'histoire des chantiers navals. Certains ont coulé avec leur équipage tels que la Minerve qui a été retrouvée en 2019.

L'État français commandera aux chantiers Dubigeon des sous-marins juste avant la Seconde Guerre mondiale. Deux d'entre eux, L'Astrée et l'Andromède, resteront inachevés dans les ateliers lors de l'occupation de Nantes par les Allemands. Ils seront terminés en 1946. Dans les années 1950 et 1960, une dizaine de sous-marins seront parallèlement construits aux bateaux classiques, dont trois sous-marins torpilleurs de 2e classe (Daphné, Diane et la Minerve) dans les cales nantaises.



Retrouvée en 2019

La Minerve fut construite pour le compte des forces sous-marines de la Marine nationale. Elle fut mise sur cale en 1958 et mise à flot le 19 juin 1962 à Nantes. Le sous-marin rejoint Toulon, sa base le 22 décembre 1962. Au large de cette ville, il coule le 27 janvier 1968 avec ses 52 membres d'équipage. Durant trois ans, ce bâtiment sera recherché dans les eaux en vain. Ce n'est que le 21 juillet 2019 que l'épave est finalement retrouvée. Elle gît par 2 370 mètres de fond à 45 kilomètres au large de Toulon. Au cours d'un exercice, ce navire à propulsion diesel a coulé puis a implosé sous la pression. Il a été retrouvé sous forme de trois groupes de morceaux disséminés sur trois cents mètres de distance. Ce sanctuaire maritime restera à sa place.

Le sous-marin la « Minerve », lors de son lancement par les chantiers Dubigeon. | MAISON DES HOMMES ET DES TECHNIQUES

L'Argo lancé en 1929

Mis en chantier en août 1927, l'Argo, sous-marin de la classe 1 500 tonnes, est lancé à Nantes le 11 avril 1929. Ce bâtiment qui appartient à la série M6 sera l'un des cinq rescapés sur 31 sous-marins océaniques de grande patrouille de la Seconde Guerre mondiale. D'abord affecté à la 4e division de sous-marins basée à Brest (avec le Centaure, le Pascal et le Henri Poincaré), l'Argo avait notamment assuré la surveillance des Açores et des Canaris en 1939 puis missionné au Maroc en 1942. Il a été désarmé en 1946.

Naufrage du Phénix

Dans la même série que l'Argo, le Phénix est lancé le 12 avril 1930 depuis Nantes. C'est au cours de manœuvres qu'il est victime d'un naufrage le 15 juillet 1939 en Indochine française. Il participait alors à des manœuvres d'entraînement avec un autre sous-marin de même type, l'Espoir. Il sera localisé le lendemain reposant par 105 mètres de fond. « La raison la plus probable serait celle d'une explosion due aux vapeurs d'hydrogène dégagées par les batteries en mauvais état... »

Source : article Presse-Océan

Isabelle 2, vapeur au service des militaires

Comme l'écrit, Mr Erwan Le Gall dans la revue de l'association En Environs :

« ...Ce bâtiment quitte en effet Sfax, en Tunisie, le 8 juin 1917 et arrive à Nantes le 27 juin 1917, soit au lendemain du débarquement à Saint-Nazaire des premiers éléments du corps expéditionnaire américain. Ce faisant, c'est donc bien un regard nouveau sur ces cruciales journées qu'autorise cette archive. **En premier lieu, on notera combien les sphères civiles et militaires sont imbriquées**, dimension qui est caractéristique du processus de totalisation qui sous-tend ce conflit. En effet, les cales du Isabelle II sont lourdement chargées de 3 552 tonnes de phosphate, précieuse cargaison dont on peut imaginer qu'elle est destinée à la production de munitions, et de deux chaudières dont on sait qu'elles sont pour la marine de guerre. Par la même occasion, c'est bien l'importance stratégique de la péninsule armoricaine qui se révèle ici, les ports bretons constituant une interface décisive du point de vue de la dimension logistique du conflit. Enfin, autre information intéressante, le capitaine Le Seven affirme avoir croisé deux sous-marins lors de son voyage.

Ce qui semble donner une bonne indication quant à l'intensité de la guerre sous-marine menée alors à outrance par les Allemands... »

Isabelle II : Vapeur lancé aux chantiers de la Loire à Nantes en 1913 pour la Compagnie Auxiliaire de navigation. Entré en service en Avril 1913, 2466 tonnes de port en lourd, Longueur 87 m Largeur 13,20 m, une machine alternative de 1200 cv, Une seule hélice. Immatriculé à Nantes n° 743.

Dans le cadre de la guerre, il a été armé à Nantes au cabotage international en date du 14 Août 1917 pour un par la Compagnie Auxiliaire de Navigation : Armement : 1 canon de 90 mm avec 250 obus, 1 canon de 90 mm avec 200 obus et 4 appareils fumigènes.

ROUEN 26/10/1917 expédié sur Newcastle avec 25 hommes d'équipage, 6 canonniers et un opérateur TSF.

« Le vapeur ISABELLE a été torpillé le 9 Novembre 1917 par 54°13 N et 00°13 W de Greenwich. Le rôle bord a été perdu dans le naufrage »



«Le transbordeur vu depuis le pont du cargo Isabelle, cargo de 8000 tonnes construit par les chantiers de la Loire à Nantes» / collection musée de la Marine de Mindin

Ce navire méconnu est tout simplement le 1er porte-avions français conçu comme tel

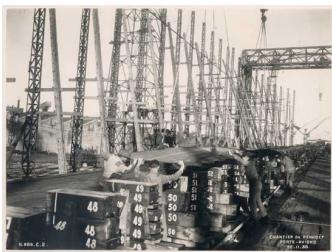
15 avril 1920 : Le Béarn, 1er porte-avions opérationnel de la Marine, est lancé dans les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer. Conçu à partir de la coque d'un cuirassé, il entre en service le 1er mai 1928. Il fut jugé trop lent pour opérer avec la flotte et ne pouvait plus utiliser correctement les avions modernes. (*Une belle maquette bois est exposée au musée*).

La politique de renforcement de l'aéronautique navale, liée à la montée des tensions internationales, va pousser la Marine Nationale à programmer en 1936 deux porte-avions légers modernes qui auraient constitué la classe Joffre (PA16).

La coque de la première unité, qu'il était prévu d'appeler **Joffre**, est commandée aux **Ateliers et Chantiers de la Loire à Penhoët**, et construite à partir de novembre 1938 sur la cale no 1, qui a servi pour le grand transatlantique Normandie et le bâtiment de ligne Strasbourg (qui fut sabordé à Toulon le 27 novembre 1942).

Les travaux sont interrompus à 28% d'avancement (coque construite jusqu'au pont principal), au moment de l'occupation allemande, en juin 1940, et le démantèlement commence en juillet 1941.

La seconde unité, qui aurait été baptisée **Painlevé**, ne sera jamais commencée et n'avait fait l'objet que de la livraison de quelques matériaux.



Pose de la quille du Joffre / chantiers de Penhoët / porte-avions / 22 novembre 1938

Le Maillé Brézé - musée naval à flot- Nantes

L'Escorteur d'Escadre « Maillé-Brézé » doit son nom à Jean Armand de Maillé, Marquis de Brézé, Duc de Fronsac qui vécut de 1618 à 1646, fils d'un Maréchal de France et neveu du Cardinal de Richelieu, il était originaire de Brézé proche de Saumur, aujourd'hui ville marraine du bâtimen

Colonel à 15 ans, Général des Galères à 20 ans, Grand-Amiral de France à 24 ans, Maillé-Brézé participa à huit campagnes de guerre à la mer et trouva la mort à l'âge de 27 ans à la bataille naval d'Orbitello. Il avait porté l'esprit d'offensive à un tel degré que sa disparition laissa un temps la Marine désorientée.

Trois bâtiments de guerre ont porté le nom de « Maillé-Brézé », un vaisseau au XVII^e siècle et un contre-torpilleur de 2 400 tonnes lancé en 1930 et détruit accidentellement en 1940.

Quant au bâtiment actuel, septième d'une série de 18 Escorteurs construits après la guerre de 39-45, il a été admis au service actif le 4 mars 1957, après avoir déployé une activité importante en Atlantique et en Méditerranée pendant 10 ans, il subit de 1967 à 1968 une réfonte à Lorient pour être transformé en bâtiment de lutte anti-sous-marin. Le 3 avril 1968, il fut affecté à Brest à l'Escadre de l'Atlantique.



29 juillet 2024, Maillé Brézé remonte la Loire après un carénage sur Saint-Nazaire / PP

Désarmé, le bâtiment est remis à l'**Association Nantes Marine Tradition**, l'escorteur d'escadre Maillé Brézé, a été classé monument historique en 1991. Il est un des éléments majeurs du patrimoine maritime de Nantes. Ancien fleuron de la marine nationale, il est aujourd'hui l'unique navire transformé en Musée à flot et conservé en l'état.



Juin 2025, le grand pavillon hissé sur Maillé Brézé / PP

Source : Le Maillé Brézé (Bâtiment Musée Naval Monument Patrimoine Nantes) Nantes

Eric Tabarly, un marin du ciel, avant d'être un roi des mers

« ...Le pays de Retz ne serait pas le pays de Retz sans sa côte de Jade. Et qui dit océan, dit aussi navigateur. Dans ce domaine, Éric Tabarly est roi. Né en 1931, le Nantais a marqué les mers du monde entier, avant de disparaître au large du pays de Galles, en 1998. Mais surprise : c'est à Préfailles qu'il a appris à naviguer, des décennies plus tôt.

Les premiers pas du marin dans la poche nazaireenne

« C'est un enfant du pays, commente Denis Löchen, administrateur de l'association qui porte le nom du navigateur. Et ce n'est pas les vieux Préfailles qui vous diront le contraire. »

Petit, Éric allait, avec ses parents, dans sa maison familiale de Préfailles, la Villa Caprice. En baie de Bourgneuf, les Tabarly ont un joli voilier de 9 mètres, l'Annie, sur lequel le jeune garçon réalise ses premiers pas de marin. Toujours devant. Toujours avec l'envie d'apprendre. Sans compter quelques imprudences inhérentes à l'adolescence. Notamment une, au début des années 1940. « Alors qu'il avait 12 ans, le jeune Tabarly construit, avec des amis, un radeau de fortune, raconte, en souriant, Denis Löchen. Mais un soldat allemand, casqué et botté, les surprend sur la plage et les arrête à deux mètres des flots, heureusement. On ne sait ce qu'il aurait pu leur arriver » ... »

Source : article Ouest-France



Newport (Etats-Unis), le 19 juin 1964. Éric Tabarly franchit la ligne d'arrivée de la Transat anglaise à bord de « Pen-Duick II », qu'il a lui-même conçu. AFP/Stringer

Né à Nantes Eric Tabarly (1931-1998) s'engagea dans la marine en 1952, comme élève officier-marinier, spécialisé pilote. Il fit ses qualifications au Maroc où il apprit à voler, entre autre, sur Stampe, puis, en qualification multimoteur, sur Avro Lancaster. Ensuite ce fut l'Indo avec la flottille 28F. Il y effectuera 1000 heures de missions sur PB4Y Privateer! Bien noté, ce second-maître pilote deviendra, par concours, officier de marine en 1958 (à sa seconde tentative).

Son séjour à l'école navale, en Bretagne, lui permettra de remettre à flot le navire familial Pen Duick et de commencer les courses nautiques.

Parallèlement en 1962-63, il est d'abord affecté comme second du dragueur de mines Castor puis prendra le commandement d'un engin de débarquement. Mis en « détachement spécial » par la marine en 1964 (qui le voyait plus navigateur que « marin »), Eric Tabarly va pouvoir effectuer toutes les courses au large et gagner, sur Pen Duick II la « transat anglaise » (devant un anglais) faisant découvrir aux français...l'art nautique (le général de Gaulle lui remettra la légion d'honneur pour ce « fait d'armes »).

Dès lors, Eric Tabarly continuera sa double carrière (réussira le cours des commandos de marine au passage), gagnera de nombreuses courses et il quittera la marine capitaine de vaisseau en 1985.

Pour la petite histoire, voilà comment ce grand marin « ingénieur mais pas ingénieur » au caractère fort et décidé, était vu à l'école navale : « Doit être étroitement surveillé », « refuse de se plier à la discipline de l'école », « peu travailleur », de « valeur militaire médiocre ». Cependant (ouf!), l'école navale le reconnut comme « excellent marin, passionné par les choses de la mer » et « plus doué pour faire un officier au long cours, voire un navigateur en solitaire, qu'un officier de marine ». Finalement, l'institution n'eut pas tout à fait tort dans son jugement.

Source : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_tabarly.htm



Organisation

Amicale du Musée de la Marine de Mindin

Association agréée d'intérêt général depuis le 30 octobre 2023

Place Bougainville
44250 Saint Brevin les Pins

☎: 02 44 06 80 12
✉: musee-marine-mindin@orange.fr

[Retrouver nous sur le web !
www.museemarinemindin.fr]

« ... Situé dans un ancien fort datant de 1861, le musée de la Marine vous plonge depuis 42 ans dans l'univers maritime du territoire à travers des maquettes, des objets, des films... ».

« TRANSMETTRE À NOS FUTURS VISITEURS CE MESSAGE ESSENTIEL QUE LA MER EST L'AVENIR DE L'HUMANITÉ »



Reconnaissance de rayonnement maritime



Décernée en 2020 par la Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des marins (FNMN)

L'Ordre du Mérite Maritime a été créé par une loi du 9 février 1930. Il est destiné à récompenser la valeur des marins et le mérite de citoyens qui se sont distingués par des actions exceptionnelles, des services particuliers ou exemplaires en regard du fonctionnement, du développement ou du rayonnement des activités maritimes.

LA RECONNAISSANCE DE RAYONNEMENT MARITIME :

Elle est issue de l'engagement d'intérêt général reconnu par l'état pour la F.N.M.M.

Elles se concrétisent, à l'initiative des sections régionales, par l'attribution d'actions de reconnaissance tel le prix annuel de reconnaissance de rayonnement maritime.

Le 19 septembre 2020, par son rayonnement et ses missions d'assurer la conservation, la présentation, l'enrichissement et l'accroissement de ses collections dans tous les domaines de la marine, notamment ceux de la Marine Nationale, de la construction navale, des marines de commerce, de la pêche, de la recherche océanographique, du sport nautique et de la plaisance, le prix 2020 de la reconnaissance de rayonnement maritime a été décerné au musée de la Marine de Saint-Brevin-les-Pins.

Le saviez vous ?

La Tape de Bouche

A l'origine, les canons des vaisseaux étaient protégés car on les rentrait et on fermaient les sabords après chaque utilisation. Ceux situés sur le pont et soumis aux embruns et paquets de mers, étaient fermés par un bouchon en bois dénommé « tape de bouche à feu » pour éviter la rouille.

A partir du 20eme siècle, les tourelles mobiles sont devenues la règle sur les bâtiments, et chaque canon devait être protégé par une tape de bouche circulaire en métal, vissée sur la bouche de chaque pièce. Elles ont ensuite été décorées aux armes de chaque bâtiment

Aujourd'hui faites en caoutchouc et conçues pour qu'on puisse tirer à travers en cas d'urgence, il subsiste tout de même une tape de bouche en métal, aux armes du bâtiment, installée par les canonniers lors des cérémonies. Les tapes de bouche en bronze de la Marine sont classées parmi les plus belles du monde !

©Emmanuelle Mocquillon/Marine Nationale/Défense



Collection musée de la Marine de Mindin