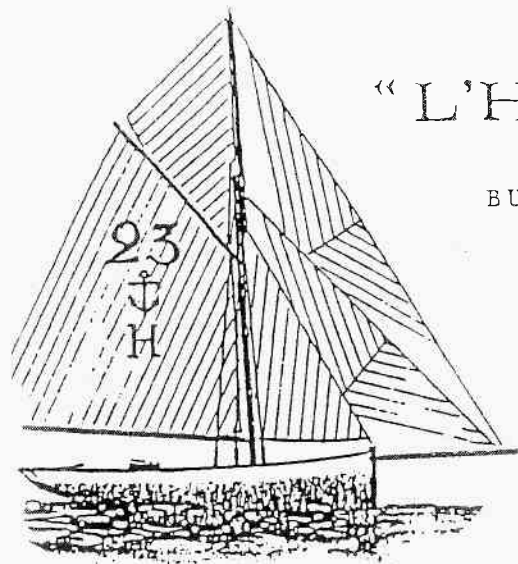


# " L'HIRONDELLE de la MANCHE "

BULLETIN N° 2 - MARS 1988



Le Conseil d'Administration de l'Association s'est réuni le samedi 13 Février.

Il a décidé de la participation de "MARIE-FERNAND" à la réunion de Grands Voiliers qui se tiendra à Rouen en Juillet 1989, pour la commémoration du Bi-centenaire de la Révolution Française.

Nous avons à cet effet multiplié les démarches auprès des organisateurs pour l'obtention du financement nécessaire à la poursuite de la restauration du cotre, afin qu'il ne fasse pas trop mauvaise figure au côté des splendides grands voiliers qui viendront du monde entier se regrouper à Rouen.

L'association participera également au Forum des Associations qui aura lieu dans le cadre du "1er Salon du Bateau Traditionnel de Douarnenez", du 12 au 15 Août 1988.

Cette grande fête internationale de la voile traditionnelle rassemble un public considérable de connaisseurs, 100.000 visiteurs en 1986, peut être le double en 88.

Il est donc important que notre association y soit présente. Nous demandons à toutes les personnes susceptibles de participer à la tenue du stand ou à sa préparation de se faire connaître auprès des responsables de l'association.

Norbert CHAPELLE

Marc PHILIPPE (2)

Notre ami Henri GUILMARD est décédé.

Membre Fondateur de l'Association, Henri fut un des tous premiers à croire au retour de MARIE FERNAND.

Son dynamisme et sa galeté nous manqueront. Il aimait la mer, les bateaux. Nous avons dispersé ses cendres au large du Palier en rade de Marseille.

L'Association transmet toutes ses condoléances à Odile son épouse et à ses trois enfants, Loïc, Marie-Angèle et Fanny.

... INFO ... INFO ... INFO

Mr ZWEGERS, menuisier à la Maison des Métiers du Parc de Brotonne, se propose d'effectuer des travaux de menuiserie pour l'Association et notamment les espars.

Une réunion se tiendra le vendredi 25 MARS à 18 Heures, au HANGAR 22 - Quai de Norvège, pour préparer des panneaux pouvant servir lors d'expositions, et en particulier pour celle de DOUARNENEZ en Août prochain.

Les volontaires désirant participer à la réalisation de cette exposition et les personnes ayant des documents à nous confier seront les bienvenus à cette réunion.

Une rubrique du prochain bulletin sera consacrée à Gaston GRENIER et aux chantiers GRENIER-LE MARCHAND.

N'hésitez pas à nous faire parvenir des photos, documents, plans, anecdotes, etc... susceptibles de nous aider à préparer cet article. Vous pouvez les adresser à :

Simone GRENIER  
18, rue Félix Faure  
76620 LE HAVRE.

Merci d'avance.

Les membres de l'Association se sont réunis lors d'une journée de travail en novembre dernier afin de remettre en place les gueuses de MARIE FERNAND.

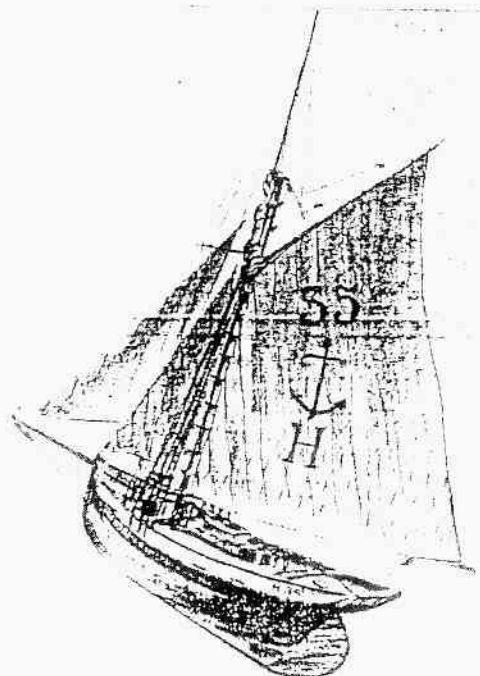
Les navires en transit n'avaient pas besoin qu'on aille les chercher à l'ouvert du Fastnet. Les prendre au niveau de l'ex "Bateau-Feu" (10 milles des côtes) suffisait largement (2). Pour ce faire, des bateaux pilotes de la technique Louis XIV rendaient le service coutumier.

C'est seulement la volonté de gagner et l'esprit de cupidité qui ont généré les Hironnelles de la Manche que nous aimons. Désormais, l'étude de la vitesse et de l'aptitude à remonter au vent vont être suivies avec soin par les Ingénieurs-Charpentiers-Architectes.

Les bateaux de travail, au long des siècles, étaient volumineux par rapport à leur longueur car il fallait porter du frêt. Les transports étaient fluviaux et côtiers, faute de camions et de routes. Les charrois à chevaux ne faisaient qu'éclater les colis. La construction des bateaux, très lourde, et leurs formes ventrues ne permettaient pas de belles performances, mais leur conception suffisait à la mission.

Les Pilotes n'avaient aucune charge à porter. On affina leurs extrémités, ils furent munis d'un lest permanent : un saumon extérieur et des gueuses.

"MARIE FERNAND" a un saumon de 1,15T et 11 T de gueuses. "La LIBERTE" (1905) et "JOLIE BRISE" déplacent 43 tonnes, "MARIE FERNAND" 38 tonnes.



Ce sont des carènes relativement étroites et en V, avec du pied dans l'eau (2m50 à 2m80) pour bien remonter au vent. La stabilité est élevée ; le rapport de lest de 33 % y est pour beaucoup : il faut porter 225 M2 de voilure sans mettre le pont dans l'eau, tout en restant maniable à équipage de 2 ou 3 hommes.

On voit rapidement, vers la moitié du 19e siècle, le maître-couple immergé passer à l'arrière du milieu (60 % de la flottaison) et la voûte se creuser pour ne pas traîner d'eau.

Le lissage des diagonales révèle des formes tendues et remplies. Le coefficient prismatique est de 0.60 (les bateaux modernes arrivent rarement à 0.50 ; ils sont souvent plus près de 0.45).

Les constructeurs de l'époque suivaient beaucoup les évolutions étrangères, car il y avait tout un réseau d'échanges techniques entre les nations. Au Havre, la présence des chantiers AUGUSTIN NORMAND permettait de se tenir au courant des nouveautés et de noter les innovations intéressantes venues d'Amérique. Mais les constructeurs de notre province jouissaient d'une grande réputation grâce aux acquis des chantiers d'Honfleur en particulier.

Notons que ces échanges techniques étaient indispensables aux réparations et surtout au calfat. La meilleure solution pour réparer et calfater, c'est de savoir comment le bateau a été construit, avec quel bois, où se cachent les surprises, etc... donc liens permanents avec les constructeurs étrangers.

"MARIE FERNAND" est bordé en 50 m/m. A l'origine, les oeuvres mortes étaient en chêne de la forêt de Saint Gatien et les oeuvres vives en Pitch-Pin, qui est un bois éternel dans l'eau de mer. On peut penser que seules les virures d'oeuvres mortes ont été changées au cours des âges.

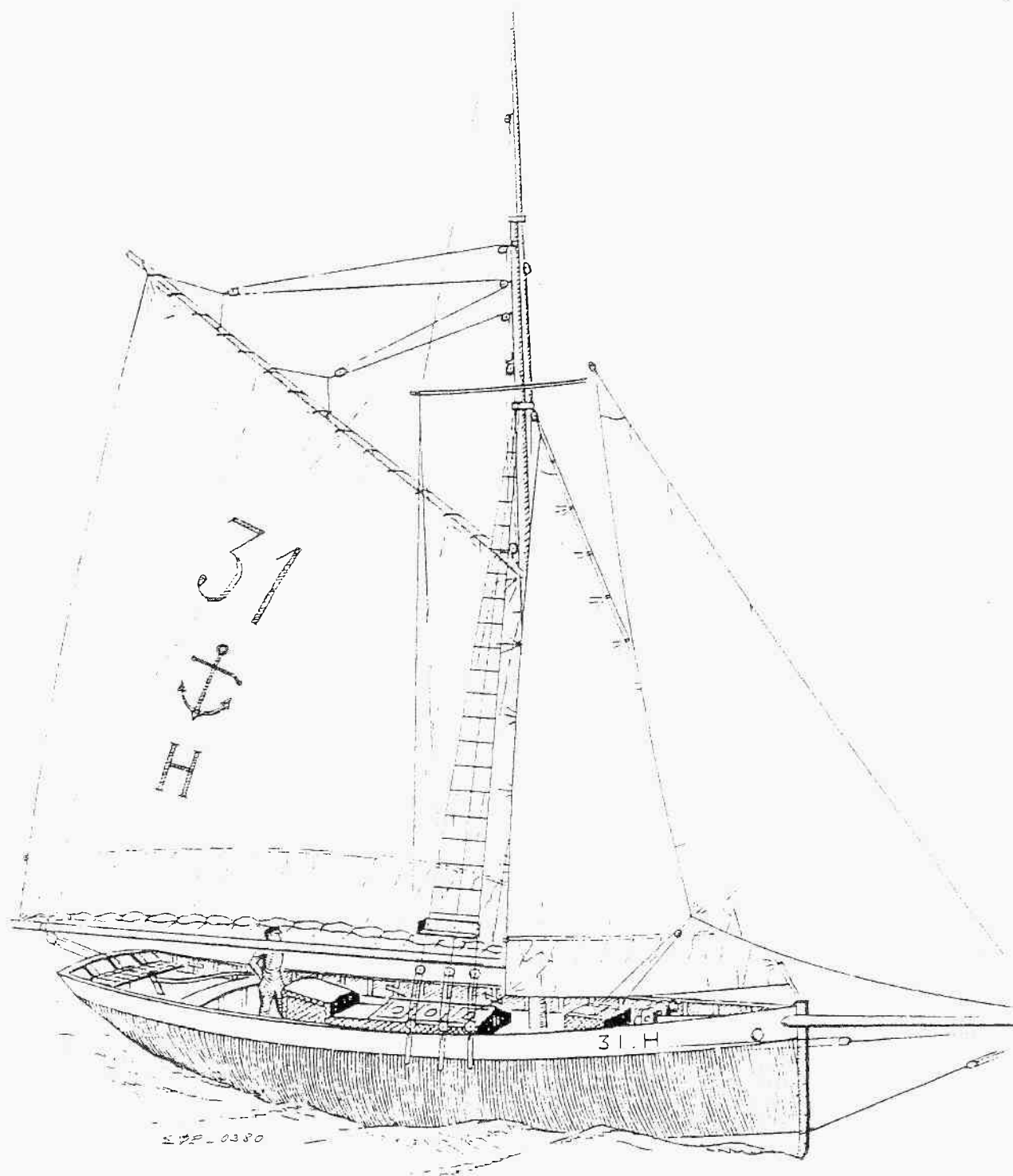
La membrure est alternée : entre 2 couples chantournés se place un membre ployé à la vapeur, large et plat. On trouve 20 couples et autant de membres plats. Ce type de construction est une innovation destinée à alléger l'ensemble de la structure. Le barrotage est très espacé, pour ne pas alourdir le pont : toujours la recherche d'un rapport de lest favorable à la stabilité.

Aujourd'hui, on pourrait refaire un bateau identique en bois lamellé collé avec un rapport de lest encore plus important, mais il deviendrait extrêmement dur de rappeler et fatiguerait équipage et grément. Le bateau Pilote semble d'une proportion maximum poids/lest pour rester assez doux dans la mer.

J'ai fait quelques dessins et me suis arrangé pour conserver à la structure lamellé-collée une masse de construction proche de ce que l'on aurait constaté en classique. Cela fait des bateaux 3 fois plus solides qu'autrefois !

... à suivre...

(2) Les bateaux-Pilotes de Rouen, un peu plus forts en tonnage, auraient pu en faire autant, mais c'était pour eux sans intérêt : ils embarquaient assez de pilotes pour servir 4 ou 5 navires dans la baie à chaque mission. Aménagés pour cela, ils étaient plus confortables, ce qui justifie leur dimensions. Les Pilotes de Rouen s'étonnaient des exploits lointains de leurs confrères havrais.



L'association a reçu le dessin ci-dessus ainsi que le courrier suivant de Mr A. ELIE-POINSOT, Architecte Naval :

"Etant originaire du Havre, j'ai habité une quinzaine d'années dans un immeuble qui dominait l'avant port et le chantier GRENIER-Le MARCHAND!"  
 "De me suis dès mon enfance intéressé aux bateaux et, en particulier "aux cotres-pilotes, que je connais bien."

"Parmi mes dessins de jeunesse, j'ai retrouvé celui du n° 31. Beaucoup" plus récemment, j'ai repris et précisé ce dessin."

P. LOTE DU HAVRE (1905)