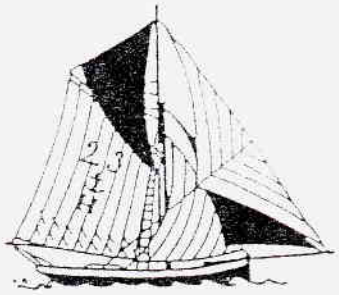
ASSOCIATION
de
"L'HIRONDELLE de la MANCHE"

loi 1901 à but non lucratif



BULLETIN No: 10

MAI 1992

Chers adhérents , chers amis ,

Le grand rassemblement de " BREST 92 " s'annonce dores et déja comme l' évènement nautique majeur de cet été : plus de 2000 bateaux inscrits , les réservations hôtelières complètes depuis plusieurs mois , une couverture médiatique déja importante et un enthousiasme général très contagieux !!!

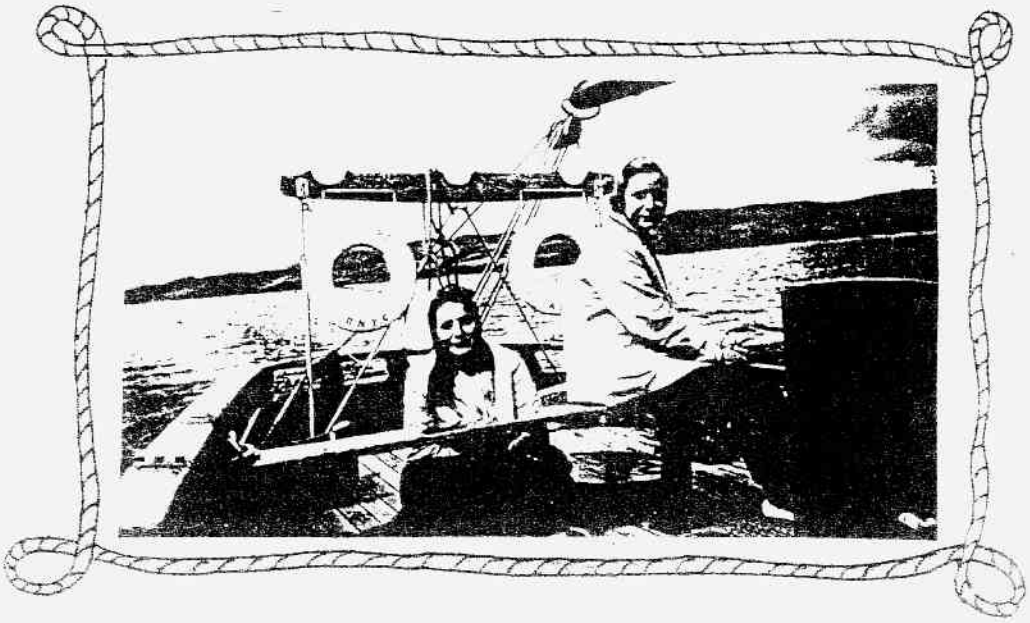
Nul doute que tous les participants ne connaissent de grands moments de bonheur , aussi fort que celui partagé par les petites filles d'A. CAMERON sur le banc de quart de LEONORA (photo ci-dessous).

Comme pour ROUEN en 1989 , cette échéance a été extrêmement motivante pour l'association . Finitions des emménagements , de l'électricité , du gréement , que de travaux accomplis en quelques mois ! La pose de la nouvelle bôme et l'établissement de la nouvelle grand'voile viendront mettre un point d'orgue à la restauration , avant d'entreprendre les sorties d'entrainement .

Parmi celles-ci , la présence de MARIE-FERNAND aux Grandes Régates du HAVRE permettra de renouer avec la tradition d'une époque où les cutres-pilotes faisaient l'orgueil de tous les Havrais .

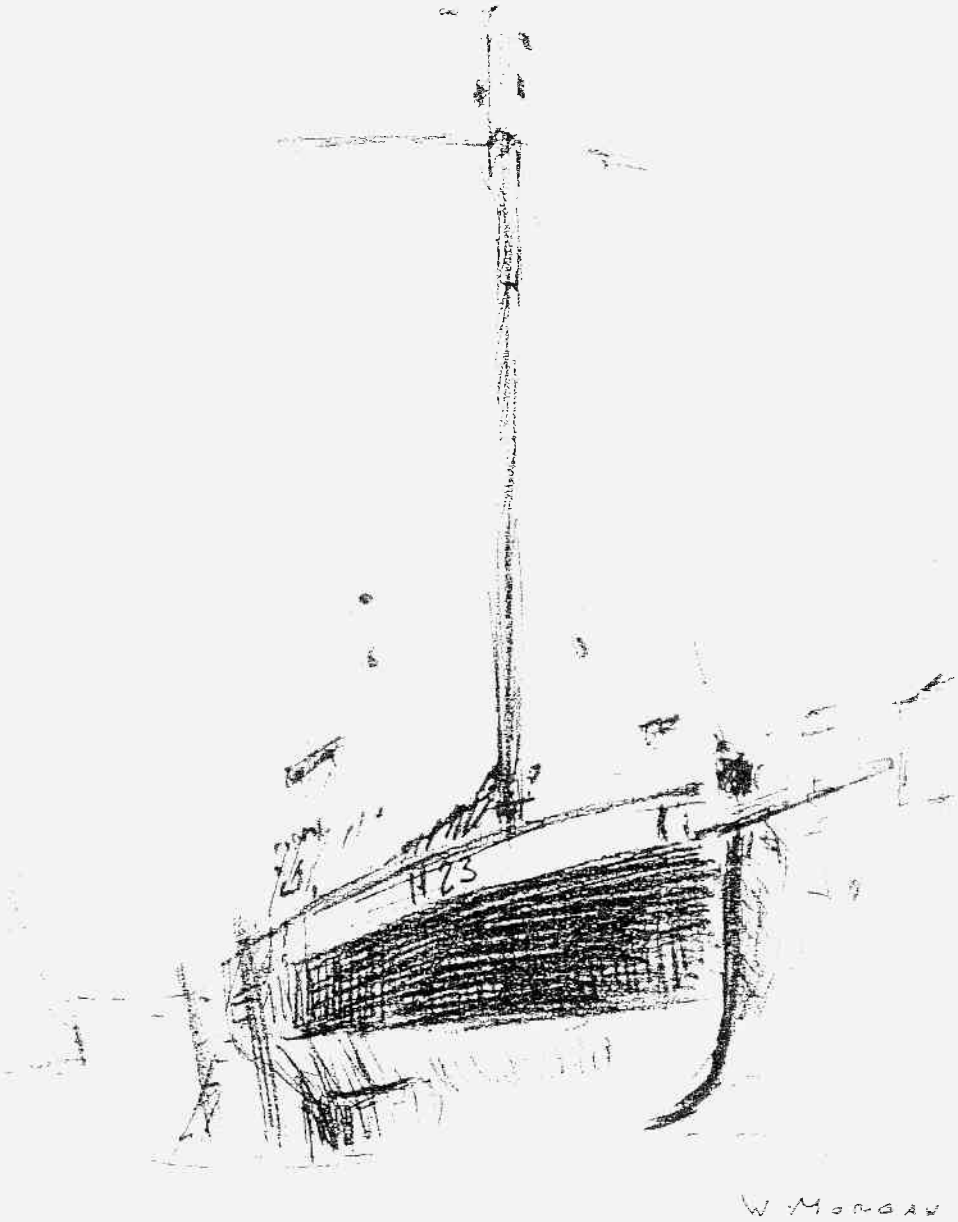
Vous tous , qui avez courageusement oeuvré ou soutenu le projet malgré les vents contraires , soyez fiers d'avoir rendu "l'hirondelle" à sa ville !

Le comité de rédaction



Siège social : Hangar 22 quai de Norvège 76600 LE HAVRE.

Offert à l'association par le peintre.
A Fécamp le 8 février 1992
Aux Chantiers de Normandie.



FECAMP 1992. JOURNAL DE QUAI.

Mercredi midi. Emouvante sortie de l'eau sur le slipway des Chantiers Navals.La Presse est là:Le Courrier Cauchois et Paris-Normandie. Nettoyage au kärcher et au racloir.

Jeudi. Inspection minutieuse de la coque. Rebouchage et masticage toute la journée.

Vendredi. Fin du décapage à babord.Masticage et apprêt, la coque est saine.

Samedi. Peinture en noir et blanc des oeuvres mortes. Perçage des trous afin d'installer le sondeur et des passe-coques pour les WC et la cuisine.

Dimanche. Antifouling.(opération très délicate.)Coup de propre sur les manilles. Remplacement des tire-fonds de l'arbre d'hélice. Connexion du tube porte-hélice à l'anode. Refixation de l'oeil du bout-dehors.
Remise à l'eau non moins émouvante que la sortie

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Les Nouvelles Naupathies.

Croyant de la Marine avoir saisi les plis,
Sur un cotre d'ébène il avait fui l'école.
La mer courroucée fronçait de blancs sourcils
Neptune à grand fracas joutait avec Eole...

Oubliant de la mer le respect qu'on lui doit,
Au large d'Antifer il crut vivre sa fin;
Le navire gémissant des coups qui le rudoient,
Du fond de sa terreur,la Naupathie lui vint.

Et du chaos liquide une voix d'outre-tombe
Surmonta le tonnerre des vagues déchaînées,
Accablant le terrien égaré sur les ondes
De son état réel le nomma "TRIBORDAIS".

Eric.

Déséquilibrée par l'absence de mon foc , je me mis alors à embarder furieusement malgré tous les efforts du barreur , efforts inutiles d'ailleurs car le safran n'était plus d'aucune utilité . Pendant que certains tentaient de démêler l'écheveau de mes écoutes de foc , transformées en une pelote de chanvre bien souquée , d'autres décidèrent de démarrer le moteur . Finie la belle philosophie de la marine à voile , oubliées les théories échafaudées au coin du feu pendant un hiver passé à feuilleter les précieux numéros du chasse-marée !!!

Emportée par ma fougue je repris ma chevauchée sauvage , atteignant le chenal d'ANTIFER dont les remous se firent rapidement sentir . Je savais l'effet garanti , et quelques minutes plus tard , mes matelots blémirent puis leurs visages optèrent pour un teint verdâtre sans équivoque . Finalement , culs au vent , les tribordais , indiquèrent aux maquereaux des lieux le menu du déjeuner

A mon grand étonnement cependant , l'un des moussaillons (un barbu , je crois) resta vigilant et remarqua que l'évacuation à la mer de l'eau de réfrigération du moteur ne se faisait plus. Durite percée , ce dernier fut stoppé pour une réparation de fortune . J'en profitais aussitôt pour exécuter quelques ruades du plus bel effet .

Le gréement du foc enfin éclaici , tout était paré pour l'envoyer à nouveau et ainsi arrêter ces embardées bien désagréables pour les estomacs malmenés et les crânes menacés (dure , la bôme !) . Après quelques minutes de tâtonnements , ce fut chose faite et ne restait plus qu'à border le foc . Je profitais alors d'une nouvelle erreur de l'équipage pour transformer l'écoute en redoutable serpent à sonnette . Mal m'en avait pris , car je dus subir une nouvelle séance de chalutage qui me couvrit de honte.

Voilà un retour par bonne brise qui aura au moins permis à tous de prendre conscience qu'un entrainement sérieux est plus que nécessaire , car j'ai bien l'intention d'aller frotter ma carène à celles déja affûtées de mes cousines bretonnes ou anglaises , lors des régates de " BREST 92 "!

Malgré tous ces problèmes , mon vaillant équipage réussit à redémarrer le moteur et j'arrivais enfin en vue du port du HAVRE à la nuit tombée . Vent traversier , je fis mon entrée dans l'avant-port où ma grand'voile fut affalée . Un ferry , appareillant du terminal de GRANDE-BRETAGNE pour SOUT'ON , réclama le passage en sifflant rageusement . Le moteur , qui n'avait plus ni l'envie , ni la force de plaisanter , nous tira de ce mauvais pas et c'est au son d'un DIESEL ronronnant que je fis mon entrée dans l'écluse QUINETTE de ROCHEMONT . J'accostai vers 22H30 sur l'avant de mon vieil ami le bateau-feu , cachant son ennui sous sa carapace de rouille et tout étonné d'un tel tapage nocturne.

C'est alors que , curieusement , je découvris nombre de têtes émergeant par le capot de descente. Je ne me rappelais pas que mon équipage fut aussi important...De plus , je fus intriguée par les odeurs montant de la cambuse . Un détail semblait avoir été oublié durant ce voyage pourtant complet . Ah , oui , ça me revient maintenant : en près de 10 heures de navigation , il n'y avait pas eu un seul repas ! Du jamais vu à bord , alors qu'une pleine marmite de paëlla mitonait sagement sur le "piano". Hum , la nausée , peut-être ???

" Heureux qui comme ULYSSE "...Tout cela n'est pas bien grave et la maitrise viendra avec l'expérience . En attendant le plaisir de récidiver , je vous dis à bientôt , cher équipage , ...et sans rancune ! ".

Votre dévouée , MARIE-FERNAND "

Nous remercions Pascal D. de nous avoir transmis le courrier suivant , directement écrit par MARIE-FERNAND .

" DE FECAMP AU HAVRE...UN RETOUR MOUVEMENTE

Je me trouvais depuis 2 semaines déja bien à l'abri , au chantier de Normandie . Toute propre et fraichement repeinte à mes couleurs contrastées , j'attendais avec impatience le moment de reprendre la mer en direction du HAVRE, mon véritable port d'attache depuis près de 100 ans Un vent de 20 à 25 noeuds caressait le haut de mon mât de flèche qui percevait dans l'ouest le chemin du grand large.

Ce samedi , en début d'après-midi , je vis arriver un à un les matelots qui allaient me ramener à la maison . Je n'étais pas peu fier en écoutant leurs propos admiratifs , bien flatteurs à mon égard , et en voyant leurs yeux ravis me parcourir amoureusement de l'étrave au tableau arrière . C'est que je porte bien mon âge !!! Et encore n'avaient ils rien vu , car je comptais bien leur montrer que sur l'eau aussi , je pouvais provoquer l'émerveillement...

Le moteur nous écarta doucement du ponton et , alors que nous étions encore dans les bassins , grand'voile et trinquette furent hissées . Quelques badauds étaient venus saluer mon équipage , tenant à être présents pour m'admirer ainsi parée de toute ma toile .

Le vent de suroît ne faisait pas mon affaire , car nous allions devoir louvoyer . Foc hissé à son tour , un premier bord nous éloigna de la côte , FECAMP disparaissant bientôt dans la brume . Un petit " jeunot ", tout de plastique , vint alors me saluer , naviguant de conserve pendant quelques minutes . Il s'éloigna , dépité par ma ligne superbe , et me laissa poursuivre seule ma route . Arriva alors le moment que mes moussaillons choisirent pour virer de bord . Enfin , je veux dire tenter de virer de bord car , évidemment , je n'ai rien à voir avec l'un de ces sloops modernes qui virent à la demande , presque sur place , et ce , même dans les mains d'un équipage inexpérimenté.

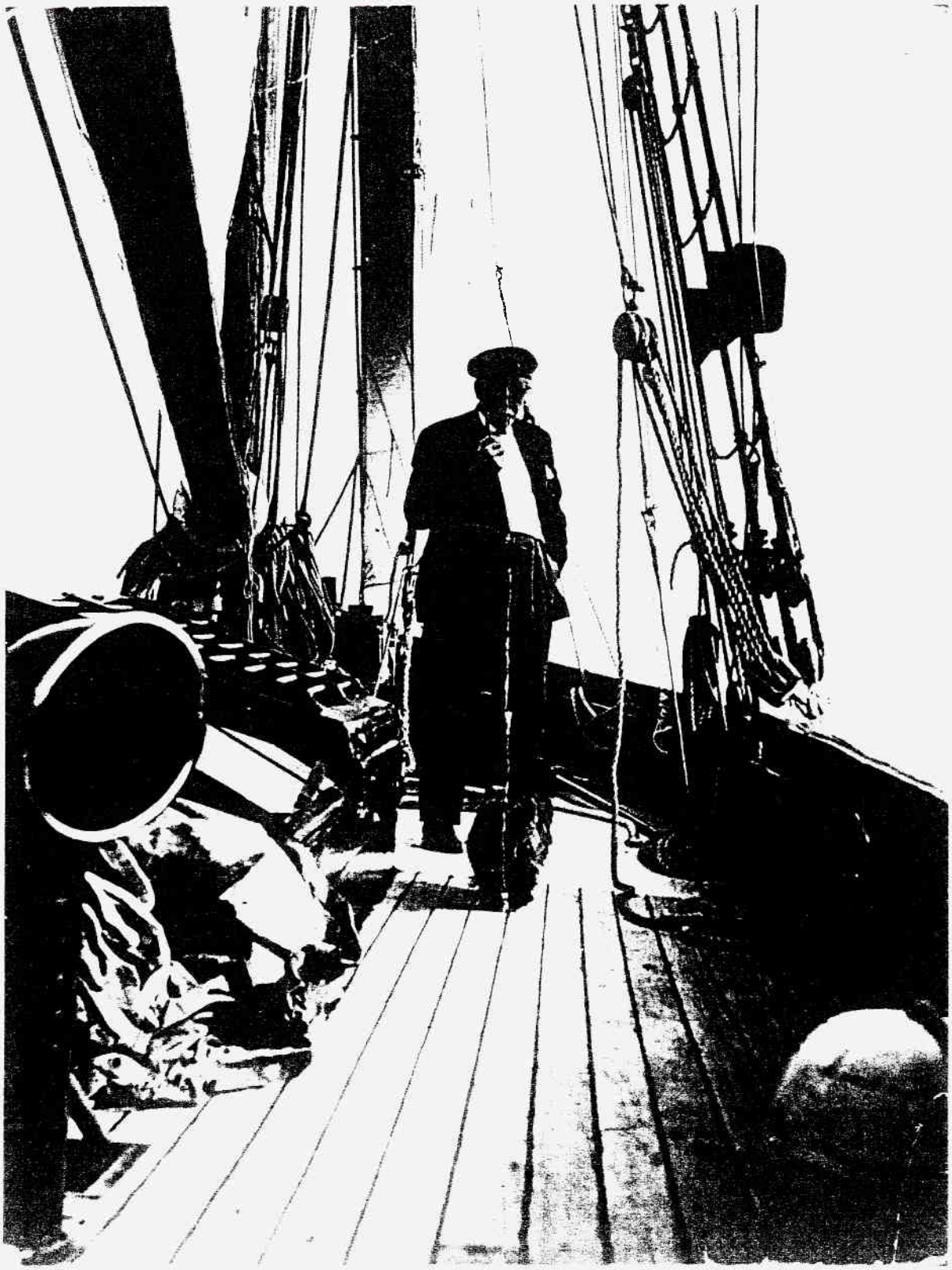
Mes cousines de GRANVILLE et CANCALE me l'avaient d'ailleurs assez répété: il avait fallu à leurs jeunes matelots un réapprentissage total des manoeuvres d'un tel gréement et d'une telle carène...Et encore avaient elles trouvé sur place des anciens qui avaient bien connu ces types de bateaux . Au HAVRE , par contre , ce n'est pas le cas et il faut tout apprendre , voir même pour certains , découvrir les particularités de ma garde-robe .

Oh , je m'en suis vite aperçu , lorsqu'ayant enfin accepté de virer , je vis mon foc s'échapper curieusement des mains des équipiers de babord . Les claquements secs et violents de la toile et des écoutes avaient de quoi en effrayer plus d'un ! La toile fut rapidement affalée...dans l'eau!...pour être récupérée après quelques centaines de mètres de ...chalutage! Voilà qu'ils m'avaient transformé , moi , bateau-pilote , ultime représentante des mythiques hirondelles de la Manche , en simple barque de pêche!!! Je n'avais jamais vu ça en 98 ans d'une vie pourtant tumultueuse , même de 17 à 22 ,pendant mes 5 années à la pêche .

POURSUITE DES RECHERCHES HISTORIQUES

par D. PERRET (documentaliste)

1er épisode : MARIE-FERNAND (devenue LEONORA) à la plaisance anglaise
ou
l'incroyable histoire d'ARCHIBALD CAMERON



La légende , transmise par M. GREGSON et quelques publications , nous décrivait l'un des propriétaires britanniques sous les traits "d'un vieil écossais manchot", ayant barré LEONORA seul jusqu'à l'âge de 75 ans !

Aprés enquête , il semble que nous ayons identifié le personnage qui a donné naissance à cette légende : il s'agirait d' ARCHIBALD CAMERON qui , s'il a effectivement barré le bateau jusqu'à 80 ans , et , semble-t-il , parfois seul , n'en était pas pour autant manchot ! Quant à son âge , il n'a pas toujours été si canonique , puisqu'il acquit MARGUERITE II en 1926 , alors qu'il n'était agé que d'une quarantaine d'années .

Nous avons retrouvé son fils et sa petite fille , qui ont bien voulu nous raconter leurs souvenirs .

ARCHIE CAMERON , fils d'ARCHIBALD , commodore retraité de la ROYAL NAVY , nous a décrit son père comme une forte personnalité (digne de la légende!) et un excellent marin , ayant acquis son amour de la mer et sa grande expérience en naviguant au commerce , en particulier dans les parages de l'AUSTRALIE et du cap HORN à bord du transport de grains "LOCH ETEVE"de la compagnie LOCH LINE . Abandonnant la navigation , il devint ensuite fermier . C'est alors qu'on lui annonça que ses jours étaient comptés . Il prit donc sa retraite dés l'age de 40 ans , libre alors de se consacrer à la navigation de plaisance en attendant la fatale échéance .Mais la prédiction devait se révéler quelque peu erronée , car il ne décéda qu'à l'âge de 89 ans !!!

C'était , nous a dit son fils , un conteur exceptionnel , aimant tenir son auditoire par des anecdotes savoureuses .En voici quelques unes :

Un jour qu'il était au mouillage , vêtu comme un pêcheur et coiffé d'une vieille casquette à visière bien usée , il vit arriver un yacht bermudien , armé par un jeune équipage . Par inexpérience , celui-ci laissa filer la drisse de grand'voile en tête de mât . Ayant assisté à ses vains efforts pour la récupérer, A. CAMERON proposa son aide . On accepta . En un rien de temps , il se rendit à bord , grimpa au mât et redescendit la drisse , à la stupéfaction générale . Pour le remercier , l'un des jeunes gens voulut le remercier et , bien maladroitement , lui glissa une pièce dans la main . A son auditoire offusqué qui lui demandait comment il avait réagi , il répondit dans un grand éclat de rire : " Mais je l'ai gardée , bien sûr !!".

A 70 ans passés , alors qu'il regagnait le CRINAN CANAL par gros temps , un guetteur de service l'apostropha : " Par ce temps , vous devriez être au fond de votre bannette , Mister CAMERON !". Flegmatique , celui-ci répondit : " Taisez-vous , et venez prendre un whisky !".

On dit même qu'il sortit plusieurs fois seul alors qu'un avis d'ouragan était en cours ...

Enfin , à plus de 80 ans , alors que , réarmant LEONORA ,il avait passé l'après-midi dans les barres de flèche , il déclara à l'un de ses amis aprés être redescendu : " Connaitrais-tu un bon docteur dans le coin , je me sens légèrement étourdi...".

Sa petite fille , Mrs Bennie BRIDGLAND , qui , de 1945 à 1962 , a navigué tous les etés sur LEONORA avec ses grands parents , se souvient que son grand-père ne croyait pas au confort moderne : l'éclairage du bord n'était assuré que par des lampes à gaz , le chauffage par de simples bouillotes et la toilette se faisait dans une bassine en fer blanc au fond d'un placard !!! Fidèle à sa réputation , A. CAMERON était toutefois soucieux d'améliorer LEONORA afin de réduire autant que possible les frais d'entretien .

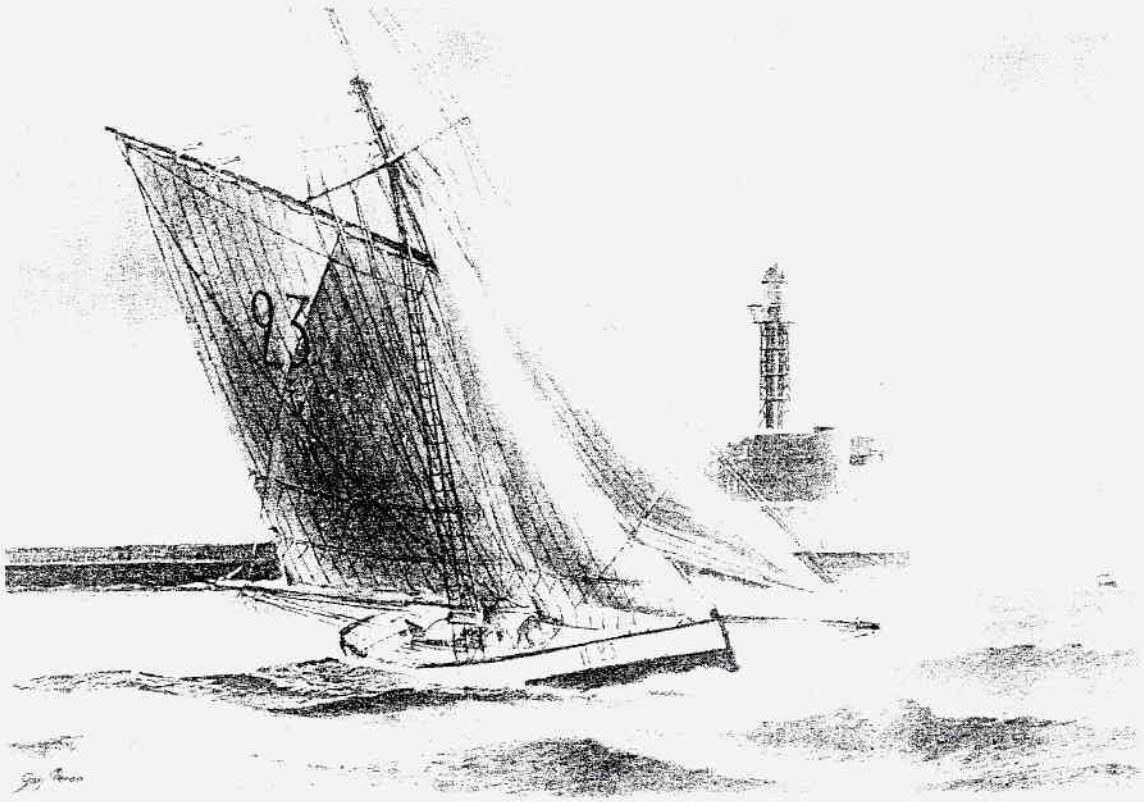
Et comment oublier SANDY , le petit cairn terrier du grand-père ? Particulièrement bien dressé , il accompagnait son maitre à bord , quelque soit la météo . Ce dernier , aux avirons de la plate , l'emmenait faire un petit tour à terre à chaque escale .

Voici donc le premier portrait d'A. CAMERON d'apres les souvenirs de ses proches .Admirez la superbe photo , aimablement prêtée par Mrs BRIDGLAND , de ce yachtman terriblement "british" devisant avec la mascotte de LEONORA .

Dans le 2ème épisode , nous apprendrons comment l'écoutille avant fut remplacée...et le secret de bien d'autres transformations !!!

à suivre...

****



MARIE-FERNAND à la digue Sud par G. PERON

MARIE-FERNAND...la vidéo !!!

P. MERCIER a présenté récemment à quelques-uns de ses compagnons de bord le film qu'il a réalisé lors du retour de FECAMP au HAVRE , le 28 Février dernier. Rappelons que le vent était de surcroît force 6...

Le voyage a duré 7 heures 30 , mais le film ne fait , pour sa part , qu'une vingtaine de minutes . C'est toutefois largement suffisant pour apprécier la beauté des cadrages , la judicieuse durée des séquences , la sûreté de main du cinéaste et son regard de professionnel sur la réalité parfois éprouvante de la croisière . Le noir et blanc , involontaire , ajoute encore à la réussite du film , qui s'arrête à l'arrivée dans le chenal du HAVRE .Pourquoi à ce moment là , me direz-vous ? De mauvaises langues prétendent qu'il n'a jamais pu atteindre son matériel car , si le bateau était animé d'un roulis R , PIERRE ,lui , roulait à R2 , quant à son estomac il se convulsionnait à R4....Je vous laisse imaginer le désastre !

A partir de cette bande (8 mm PAL transférable VHS), PIERRE envisage d'élaborer une K7 de 35 minutes environ , en y ajoutant des photos ou , mieux , des diapositives .Il recherche pour cela des adhérents ou amateurs photos ayant "mitraillé" MARIE-FERNAND sous tous les angles , surtout pendant le carénage. L'appel est lancé , soyez nombreux à y répondre !

Il fera d'autre part le voyage LE HAVRE - BREST et continuera donc son reportage sur l'hirondelle , ceux qui l'animent , la dompteront ou la hanteront , selon le vent .

****

HP 27 MAI 92

LES GRANDES RÉGATES DU HAVRE

Quatre jours de festival non-stop

Sur la terrasse du club (au port de plaisance) transformée en « Espace Prince-de-Joinville », la SRH donne, ce soir (18 h), le coup d'envoi des Grandes Régates du Havre. Jusqu'à dimanche, les Havrais ont rendez-vous avec un festival non-stop de voile. On attend de belles épreuves comme la Coupe de Normandie, la Coupe de France de fun-board, le Championnat de Baie de Seine. Avec « Marie-Fernand », armé en navire-amiral, et l'escale tout spécialement organisée de six unités militaires (Marine Nationale, Marines hollandaise et allemande) qui prendront la mer à chaque départ de course.

r VOTRE COTISATION 92 ?

ASSO ' NEWS

****

LE MATERIEL LE MATERIEL LE MATERIEL LE MATERIEL

La nouvelle bôme (belle , écrue), brute de vernis , nous a été livrée au début du mois de Mai.
La nouvelle grand'voile (belle , écrue), vierge de toute inscription sur ses 99 m2, nous a été également livrée . Son poids ? plus de 100 KG !!!
Hervé DROUET , Dominique PERRET et E. GREMONT ont préparé les patrons des chiffres (voir ci-contre), lettre et symbole en tissu qui seront cousus à la main . Leurs graphismes sont repris d'anciennes cartes postales ainsi que du tableau de MARIE-FERNAND appartenant à la famille PRENTOUT. Le seul renseignement précis dont nous disposons porte sur la taille réglementaire de l'ancre : 1 mètre , suivant le décret de 1854 . Les chiffres feront 2.20 m et la lettre "H" 0.80 m .

ANECDOTE ANECDOTE ANECDOTE ANECDOTE

Il y a bien longtemps , un inconnu constatant l'immobilité de MARIE-FERNAND , pensa que le moteur était la cause de ce mal . Il déclara :
" Son Diesel vibrant l'empêche de voiler...".
V.HUGO assistait à la scène et le plagia honteusement dans l'un de ses poèmes.
signé : ERIC (quel poète!)

ECHO ECHO ECHO ECHO ECHO ECHO

Quelques privilégiés - il y en a toujours - mais aussi ardents travailleurs , ont recu un charmant courrier des responsables " communication et animation ". Il contenait un petit morceau de grand'voile , relique inestimable de 12 grammes soigneusement pesés.
Les destinataires , très émus , remercient vivement D.PERRET et M.BERNEDE.

DATES à noter DATES à noter DATES à noter

28 Juin	3 Juillet	LE HAVRE - PAIMPOL
3 Juillet	5 Juillet	escale pour attendre MARIE-MADELEINE et quelques autres bateaux normands
5 Juillet	10Juillet	PAIMPOL - LE CONQUET - BREST
10Juillet	14Juillet	"BREST 92" Fête maritime,régates et tenue du stand
14Juillet	15Juillet	BREST - DOUARNENEZ
15Juillet	18Juillet	DOUARNENEZ , inauguration du musée , régates
19Juillet	25Juillet	DOUARNENEZ - ROSCOFF
26Juillet	1erAoût	ROSCOFF - ANGLOS NORMANDES - GRANVILLE
3 Août	16 AOût	GRANVILLE - ANGLETERRE - LE HAVRE
Fin Août à Septembre		à définir ultérieurement selon possibilités

A VOS STYLOS A VOS STYLOS A VOS STYLOS A VOS STYLOS

Le comité de rédaction (D.PERRET , E.GREMONT , N.LE MOEL et Ph.VALETOUX) serait heureux d'avoir vos commentaires sur le bulletin et se tient prêt à éditer tous les articles que vous lui adresserez . Bonnes vacances !

LE MARIN

Bateaux des côtes de France

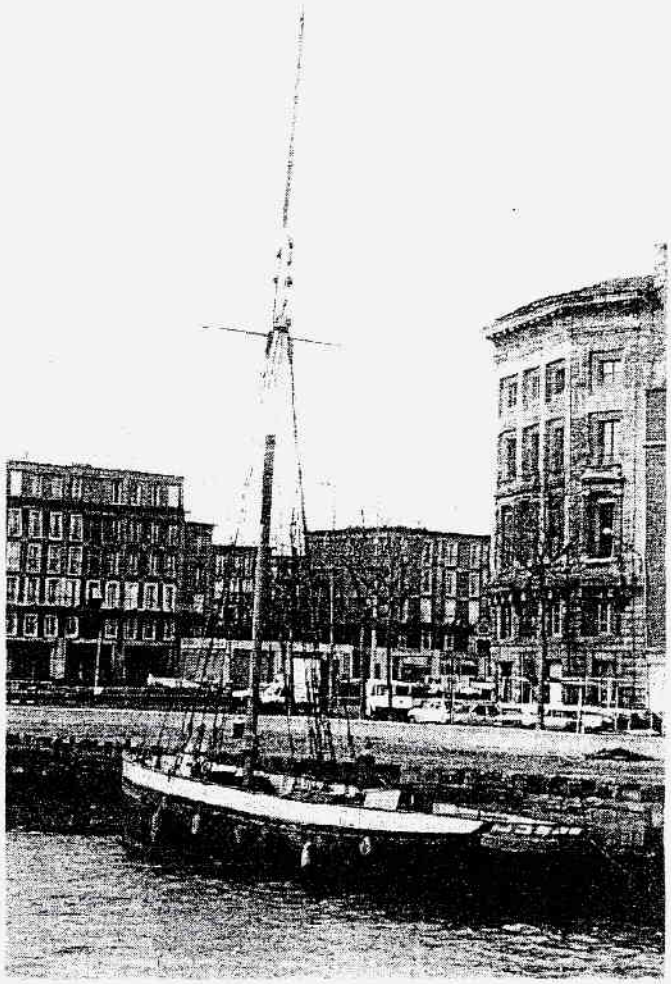
Le « Marie-Fernand » : la mémoire du pilotage havrais

Ancien cotre pilote du Havre, le « Marie-Fernand » est le plus ancien voilier de travail, naviguant encore en France. Le dernier du genre avec « Le Jolie Brise », modèle plus récent, conservé au Musée d'Exeter. L'histoire du « Marie-Fernand » retrace l'activité du pilotage de la fin du XIXe siècle à 1914.

A la fin du siècle dernier, le pilotage à proximité des ports est assuré par les « Hirondelles de la Manche ». Un surnom qui leur vient de leurs couleurs, une coque noire surmontée d'un liston blanc, et de la vitesse à laquelle ils parcourent la Manche. Le **Marie-Fernand,** du nom des deux enfants, Marie et Fernand, de son propriétaire et premier pilote Eugène Prentout, appartient à ce genre d'embarcation.

Conçu comme un yacht de plaisance en 1894, par les chantiers Abel Le Marchand du Havre, sa forme s'affine en comparaison des premiers cotres. Il est, d'autre part, muni d'un lest permanent : un saumon extérieur de 1,5 t et entre 10 à 15 t de gueuses sous son plancher. Pour optimiser stabilité et rapidité, le barrottage est très espacé, et les membrures alternées, de telle sorte qu'entre deux couples chantournés se trouve un membre ployé à la vapeur.

Sa voilure reste, de façon caractéristique, blanche. Les pilotes, le plus souvent propriétaires de leur bateau, sont suffisamment riches pour changer les voiles usagées sans avoir recours au tannage. Le **Marie-Fernand** porte, pour sa part, sur sa grande voile le nº 23, une ancre symbole du pilotage et la lettre H du Havre.



Un métier à risque

A l'époque de ses premières courses en mer, le pilotage représente une activité difficile. La station du Havre ne compte pas moins de 48 pilotes répartis en 15 groupes. D'après le Décret Impérial de 1806, ils possèdent le monopole de la conduite des navires, à l'entrée et à la sortie du port. Mais la tâche serait plus tranquille, s'il n'existait entre les pilotes havrais une concurrence acharnée.

A chaque départ en mer, un objectif : trouver, avant les autres, le navire de ligne régulière (signalé dans « La Revue Maritime ») qu'il faudra guider à proximité des côtes. Règle d'or de cette compétition : interdiction pour lui de refuser les services du premier pilote arrivé. Si le navire déploie déjà le pavillon J à mi-drisse ou s'il arbore un lanal blanc, la course a été vaine : un pilote se trouve déjà à bord. Dans ces conditions, les propriétaires rivalisent d'ingéniosité. Vitesse et tenue à la mer sont les priorités exigées du constructeur. Et l'équipage (le pilote, le patron, un lamaneur et un mousse), ne doit manquer ni d'obstination, ni de courage. Leurs gains dépendent d'ailleurs de leur travail. La taxe de pilotage se calcule, en effet, à partir de la jauge nette du navire, majorée ou diminuée selon son tirant d'eau, ou son chargement et enfin la distance de mise à bord. De cette façon, le nombre de navires guidés compte, volume et kilométrage mis à part, pour atteindre un salaire correct.

Si la concurrence rend l'exercice de cette activité difficile, le pilotage se révèle aussi un métier dangereux. Tout l'art du pilote consiste bien sûr à diriger tout type de navire, mais auparavant, il s'agit de monter à bord. Ainsi, au moment propice, le pilote donne le signal de son embarquement par le pavillon blanc avec une ancre noire ou le pavillon national, auquel le navire répond en hissant le pavillon P. Quand la manœuvre est réalisée, le cotre est ramené au port par le patron et le mousse, dans l'attente du retour du pilote.

Victorieux des régates annuelles

Toujours dans le même esprit de compétition et de mise à l'épreuve, les pilotes les plus performants abandonnent, une fois par an, au mois de juillet, leur activité de pilotage pour participer à une course, organisée par la Société des Régates du Havre. Les préparatifs prennent du temps. L'équipage doit, en effet, transformer le gréement, par exemple, installer un double étai et une drisse de spinnaker. Le cotre se trouve allégé à l'avant et la coque est enduite de vaseline afin de mieux glisser sur la mer. La vitesse habituelle de 9 à 12 nœuds, selon les conditions météorologiques, se trouve vite dépassée. En 1894, le tout jeune **Marie-Fernand** remporte la régate, avant de reprendre son service de pilotage.

Cette carrière à haut risque, le **Marie-Fernand** l'arrête en 1914. Les pilotes viennent alors de mettre fin à leur système de concurrence effrénée, pour acheter ensemble un bateau à vapeur.

Reconverti quelques temps à la pêche, l'ex-cotre pilote appareille en 1922 pour les côtes anglaises afin d'y servir, sous le nom de **Leonora**, de bateau de plaisance jusqu'en 1985.

C'est alors que l'Association Hirondelle de la Manche, à la recherche de vieux greements, en fait l'acquisition. Elle développe un projet socio-culturel autour de sa restauration et à terme souhaite l'utiliser pour des croisières éducatives.

Anne CALAIS

FICHE TECHNIQUE : longueur hors tout : 15,90 m ; longueur de flottaison : 13,80 m ; maître bau : 4,25 m ; tirant d'eau : 2,50 m ; jauge nette : 6,70 m ; jauge brute : 22,35 tx.
Voilures (total 555 m2) : Grand voile d'été : 99,00 m² ; trinquette : 24,20 m² ; foc : 31,00 m² ; cuir-foc : 35,00 m² ; flèche à bâton : 30,60 m² ; flèche à balestron : 65,00 m² ; foc bâton : 94,00 m² ; flèche pointu : 38,00 m² ; grand voile d'hiver : 74,10 m² ; voile de pilote : 28,60 m² ; petit foc : 16,40 m².