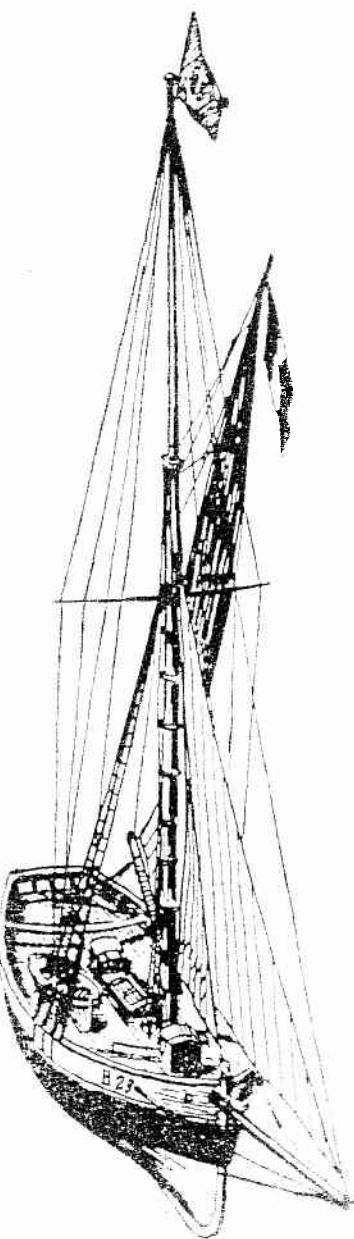


Officier éditeur

1894

## "L'HIRONDELLE DE LA MANCHE"

Association à but non lucratif (loi de 1901)



## BULLETIN N° 16

Avril 1995

### EDITO

#### DE L'ACIER AU BOIS

Le printemps s'annonce doucement, et le printemps, c'est la saison de l'hirondelle.

L'hiver au Havre on ne voit que des porte-conteneurs sortir du port, de ces engins profilés comme des boîtes à chaussures, dont la masse sans présence humaine visible inquiète et qui ne répondent qu'aux besoins matériels des habitants de la terre. L'œil cillé par les frimas doit s'ouvrir au galbe des coques en bois, aux rondeurs des voiles sans lattes, à la douce inclinaison des mâts sous le vent.

Voilà des propos bien rétrogrades !

Peut-être pas ! Et si l'incroyable longévité de MARIE-FERNAND lui permettait d'attendre ce retour à l'humain qui semble poindre de toutes parts ? Y serons-nous encore ? Peut-être.

MARIE-FERNAND sûrement !

La saison 1995 sera riche en événements qui nourriront les rêves de ces humains particuliers, tenaces et actifs évidemment, mais aussi poètes et épiciuriens, que sont les admirateurs de l'HIRONDELLE.

Le comité de rédaction

23423423423423423

## PROGRAMME DE NAVIGATION 1995

(Ce programme est prévisionnel, il est susceptible de subir des modifications.)

### CROISIERES ET FETES MARITIMES

- 2 au 5 juin: CHERBOURG, "Traditions Normandes et Vieux Gréements".
- 1 et 2 juillet: FÉCAMP, Fêtes de la Mer.
- 14 au 16 juillet: PLOUMANACH, Fête du Patrimoine Maritime
- 29 et 30 juillet: GRANVILLE, Fête Maritime.
- 10 au 20 août: Croisière vers les SCILLY et la côte Sud de l'Angleterre.
- 9 et 10 septembre: LE HAVRE, "La Mer en Fête", fête des Pêcheurs.
- 16 et 17 septembre: journées du Patrimoine et de la mer.

Manifestez -vous dès maintenant!!!!

Il y a des miles à avaler, de l'écoute à brasser, des paysages sauvages à voir, des peuplades étranges à rencontrer ( Petits et grands bretons ).

Notre présence aux différentes fêtes maritimes nécessitera de longues croisières et des relais d'équipage, donc pas d'hésitation une inscription précoce permettra une organisation sans faille.

### S'INSCRIRE.....COMMENT FAIRE ?

Manifestez dès maintenant votre intention de naviguer et vos dates possibles:

- En écrivant au siège de l'association.
- En laissant un message au **35. 54. 91. 57** avant 22 heures.
- En pianotant un message sur le Minitel, en respectant la procédure suivante:

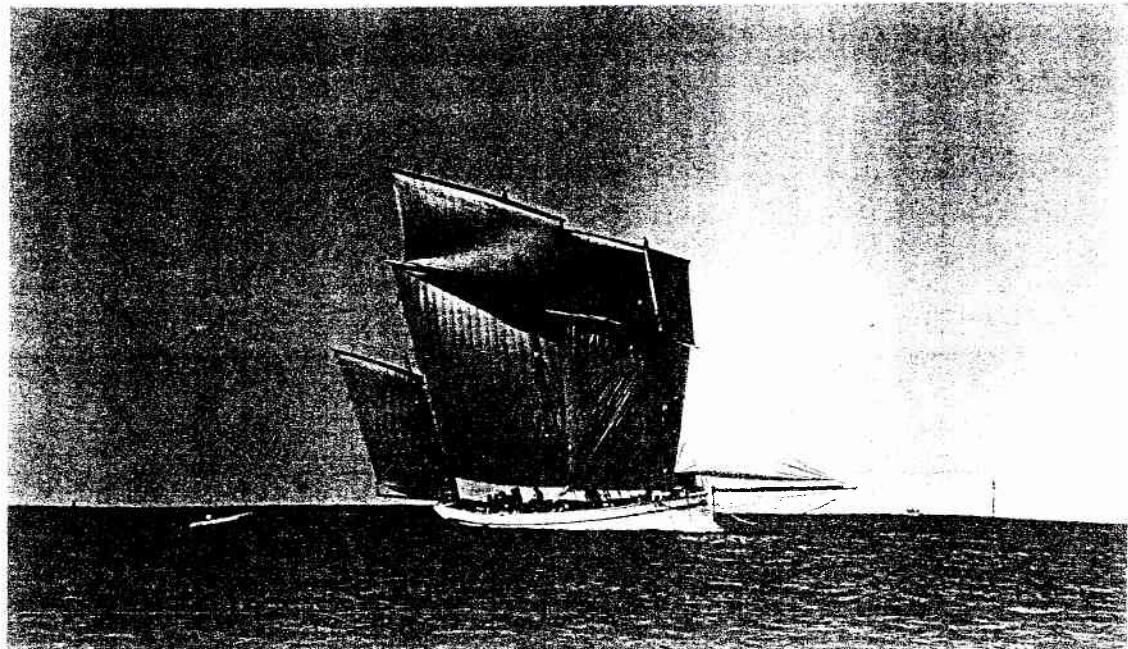
Tapez **3614** puis **CHEZ \* 0 (zéro) HDM** envoi .

A la demande de mot de passe, répondez **MF** envoi. Choisir le numéro 3 « lire message avec accusé de réception », (Pour éviter la messagerie rose ).

Vous êtes alors connecté au serveur et pouvez lire ou laisser des messages.

Alors on embarque ?

Allons visiter  
nos amis  
canadien





## RETOUR de FECAMP

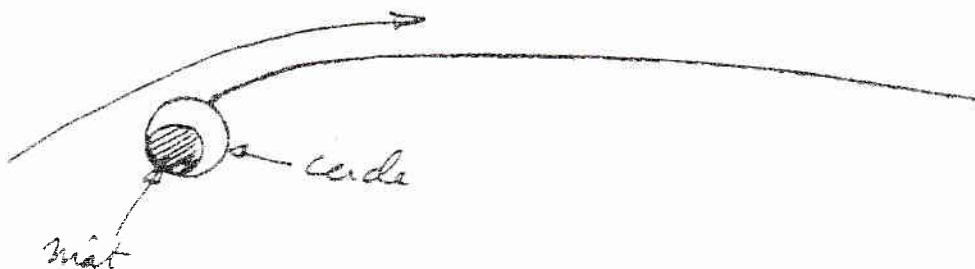
par Marc PHILIPPE

( suite et fin de l'article paru dans le bulletin N° 12 )

Ce retour m'a permis quelques observations à propos du gréement et de l'accastillage.

- Le mât fait en Angleterre, qui devait être remplacé selon le nouveau plan de voilure, est trop court d'une bonne cinquantaine de centimètres. Aussi les voiles arrivent trop à bloc.

L'encornat de grand-voile était frappé trop en arrière de la fourche, ce qui formait un angle dans la toile. Les cercles tiraiient trop la voile vers le mât, surtout celui du haut. Il fallait rallonger les amarrages. Hervé s'est chargé de ces deux problèmes. La grand-voile prend ainsi sa concavité normale au quindant et le bord d'attaque présente un extrados laminaire. Enfin, les cercles ne sont plus sollicités horizontalement, ce qui était une cause de rupture.

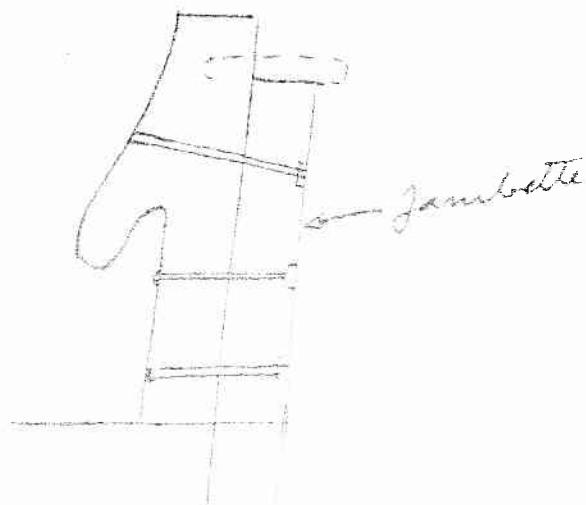


- La petite écoute (sur la bôme) est beaucoup trop rudimentaire. Il faudrait faire au moins comme pour la bosse de ris, en double avec palan de retour. Le système hollandais à croc mobile sur rail est l'idéal. On a en plus l'avantage de l'échappement total de la patte d'écoute, ce qui permet de carguer la grand-voile au mouillage, sans avoir à amener la corne.

- L'unique balancine mord dans la toile quand elle est sous le vent. Deux balancines à bras sont vraiment plus efficaces et maintiennent la toile quand on amène. Par temps frais, c'est la voile qui supporte le poids de la bôme. Par petit temps, on pèse avec la balancine au vent.

- La grande écoute devrait être frappée à environ 1 m du bout de bôme, ce qui éviterait de voir le palan engager sous la voûte.

- Taquets et bittons. Il n'y en a pas assez, on se demande où tourner une manoeuvre à l'arrière, comme ce fut le cas dans le sas Quinette. Un bon taquet doit intéresser 3 jambettes et comporter un râtelier pour les manoeuvres intermédiaires. Le bitton à gueule (dit aussi sep) est un bon truc.



C'est tout aussi efficace pour les écoutes que pour les aussières.

- Tourmentin. Il faudra prendre un ris dans le beaupré pour l'établir correctement

- Drisse de pic. Un margouillet, lasse, s'est effondré et il ne reste que la lyre en acier galvanisé, qui va sectionner la pantoire. Ce margouillet était probablement en gaïac. Le même en Deltin est réalisable sur un tour. Le Deltin est le polymère de formaldehyde que

l'on rencontre un peu partout dans notre galaxie en fouillant un peu à marée basse. Donc, pas de problème.

Graissage. Les axes de poulies crient comme des mouettes. Le vulgaire suif convient, pas cher. Les poulies "havraises" sont facilement démontables avec un vieux épissoir et un maillet. Un axe de réa graisse économise l'énergie humaine. Dans ma jeunesse d'illusions, j'avais prévu un axe avec système TECALEMIT. J'ai vu une seule poulie, bien plus tard, munie du système. C'était une poulie à cylindres, de facture ancienne. Elle coûterait les yeux de la tête à présent. Sur une Citroën C 4, il y avait 40 graisseurs sous le châssis (1930-32). Maintenant aucun. Il n'y a plus de châssis non plus. De cette façon, on s'habitue à ne rien graisser et à jeter à la casse le matériel usagé et démodé. L'utilisation de Marie-Fernand échappe complètement à ces normes de notre vie quotidienne. En 1894, tous les fardeaux portuaires étaient tirés par des percherons, et l'automobile était une découverte stupéfiante. Les routes étaient damées à la main sans bitume. Il faut se replonger dans cette époque pour se "mettre au diapason" sans pour autant se déguiser "folklo" ni rejeter les acquis scientifiques. Résignons nous à graisser les poulies comme autrefois.

Gréement dormant - Vous avez vu que la combinaison bouillante de suif et de goudron de Norvège forme un vernis souple et hydrofuge qui imprègne le câble d'acier à cœur, lui conférant une remarquable longévité. Le limandage et le fourrage de finition, qui demandent du temps et de la présence humaine, ne sont pas des efforts gaspillés.

Le gréement courant, drisses et écoutes, semble fonctionner sans entrave, du moins par petit temps, ce qui était le cas lors du trajet de retour de Fécamp.

Fin du journal.

"Tout, dans ce journal, n'est pas rigoureusement exact. Mais ce qu'il y a de faux ne l'est pas plus que ce qu'il y a de vrai dans les autres. Aussi, nous sommes quittes." Pierre Dac.

[ Dans un post-scriptum très nourri l'auteur évoque une "Rubrique du Siècle" des événements centenaires parmi lesquels nous choisissons arbitrairement : ]

-L'Affaire Dreyfus.

- La conquête de Madagascar et celle du Dahomey.

-Augustin Normand perfectionne les chaudières à vapeur et porte les torpilleurs à une renommée mondiale.

- Le Forban donne 31 noeuds.

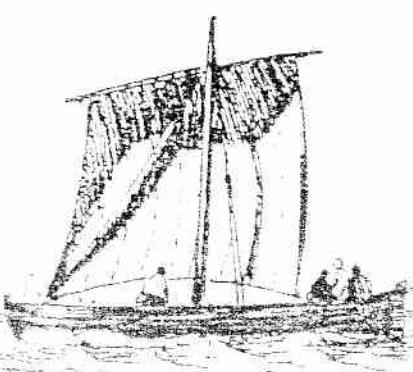
- Les moteurs électriques synchrones sont portés à 5000 chevaux.

-Diesel met au point son premier moteur à inflammation par compression. La firme M.A.N. l'industrialise.

-Laval perfectionne sa turbine à vapeur de 1890 (30 000 tours -minute.)

-Alphonse Allais se marie ...

... Si les lecteurs du Bulletin ont d'autres nouvelles fraîches à communiquer à l'Association concernant la période de lancement de Marie-Fernand elles seront reçues avec tendresse et peut-être publiées..



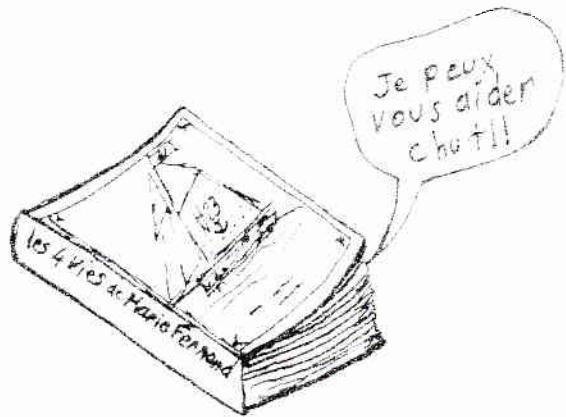
De retour après 2 ans d'absence voici les :

## MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 3

Avertissement même les petites accolades ont une signification.

### HORIZONTALEMENT

- 1- Pas de pain pour celui qui la remonte
- 2- Avant le deux - Carte - Lettre de l'alpha
- 3- On ne fait pas que du pain noir dans cette île.
- 4- Début d'observation - Un chant de marin par exemple.
- 5- Début de l'est américain - Sept lettres avant G - Direction - Outil de dessinateur (Phonétique).
- 6- Satisfit un besoin naturel - Absente des filets.
- 7- Signe d'eau - Dans la poulie.
- 8- On peut casser celle d'un bateau sans danger (phonétique) - Envers du début de l'est américain - Celle du désir peut-être (phonétique) - Toute une histoire en une lettre - Finira à la mer fatidiquement.
- 9- Entrelacs et lacets parfois lassants - Pas besoin d'en sortir pour écrire de pareilles sornettes.



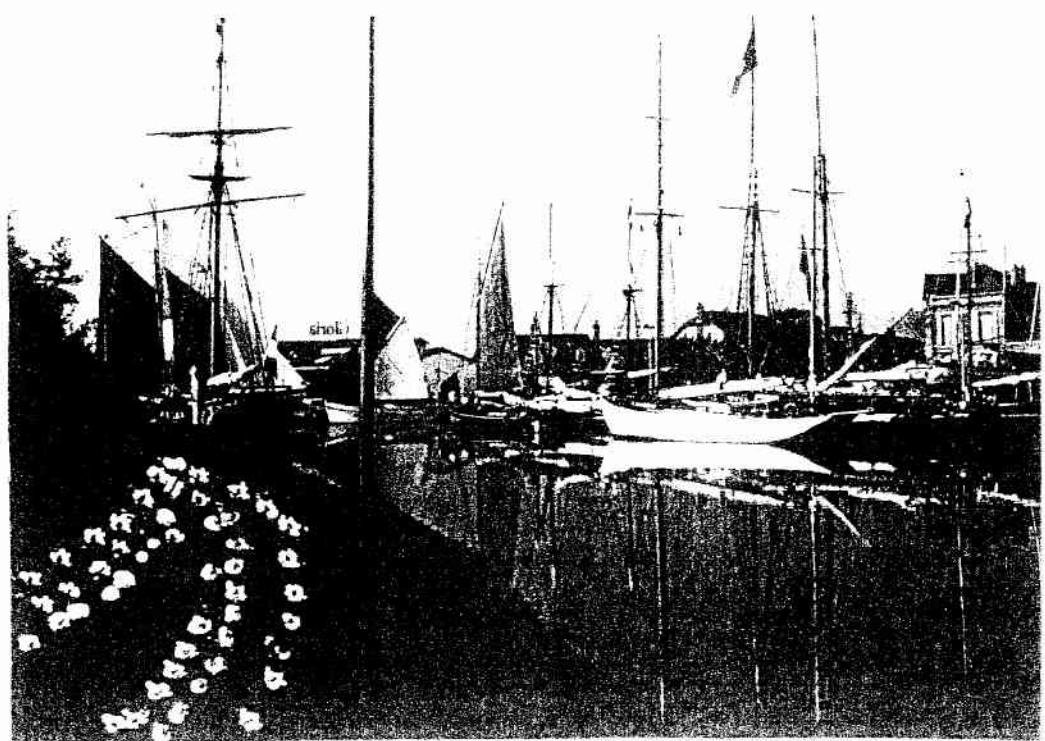
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I											
II				X					X	X	
III											
IV					X				X	X	
V						X			X	X	
VI							X				
VII								X			
VIII	X						X		X	X	
IX										X	

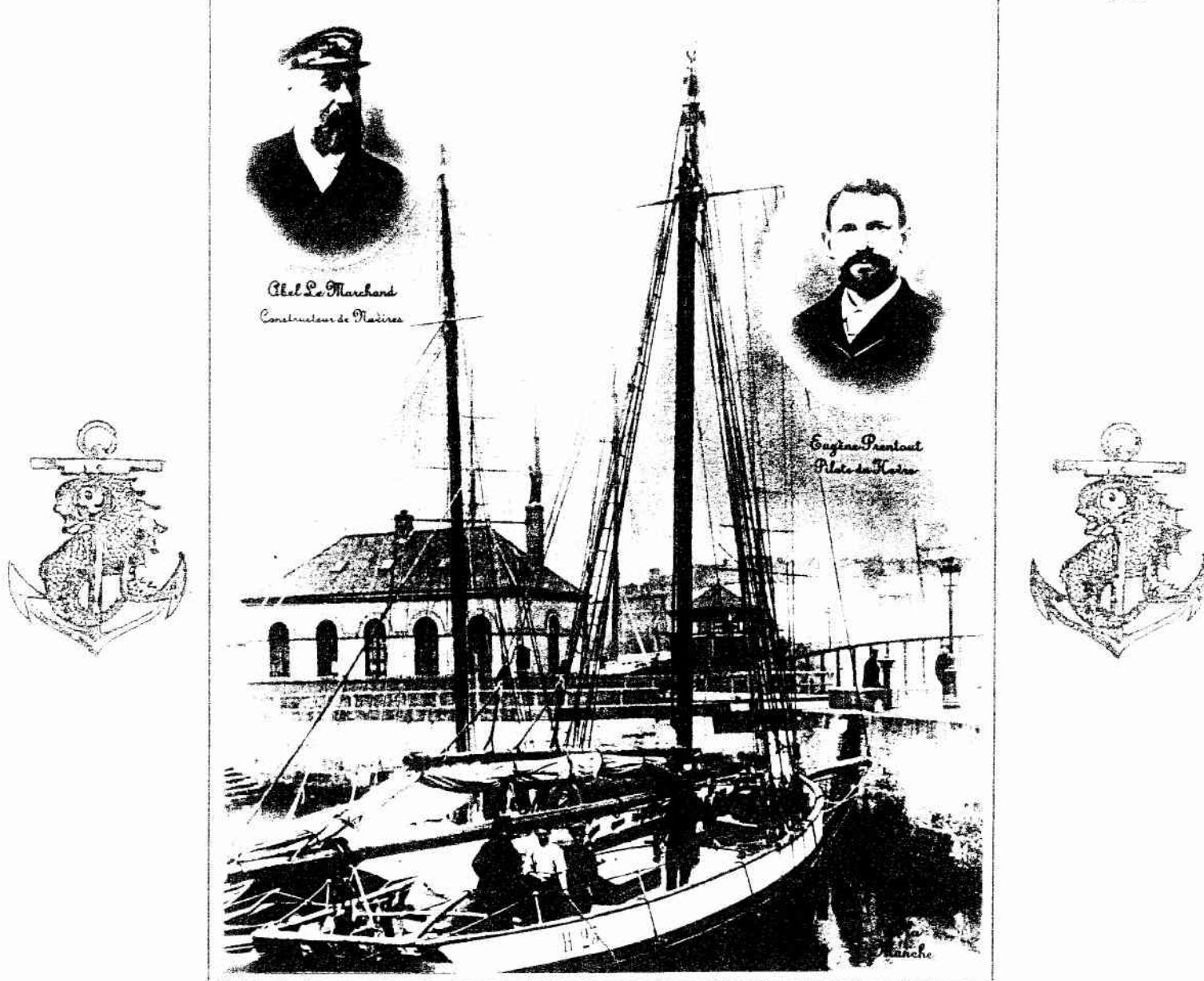
### VERTICALEMENT

- 1- Peut-être courante sans être banale.
- 2- Egalité de Pascal (Certain l'appelle heceto mais en fait c'est Blaise) - Demie feuille de papier toilette .
- 3- Sert à suspendre le pet d'anti-fouling à l'échelle - Ville engloutie à l'orthographe près - Futur d'aller.
- 4- Trois lettres du nom de l'auteur - Marie-Fernand mouilla dans celles de l'île de Sark.
- 5- Il propulse la galère - Début de l'est australien - Trajectoire du bateau ivre.
- 6- Fers britanniques - Métal dont on fait les passoires et les bateaux.
- 7- Outil de marin - Un de Java par exemple (phonétique).
- 8- Prénom teuton - Un de biniou par exemple (phonétique) - Direction peu plausible.
- 9- Consonne qui roule et qui sonne - Foc - Crochet (phonétique).
- 10- Protège le doigt du voilier - Dans - Après bis.
- 11- Marie-Fernand fréquenta sa mer autrefois - Marie-Fernand les fend avec majesté.

Avec les excuses d'Eric Grémont

Pasible matin de tête  
à l'avantain. Aujour-  
d'hui sera beaucoup plus  
calme.





## UN DOCUMENT EXCEPTIONNEL !!!

Ce superbe montage a été réalisé avec soin et passion par le studio PHOTOTECHNIC , à partir de la seule photographie connue de MARIE-FERNAND au pilotage vers 1909. Sur le pont se tient l'équipage, sous le fier regard du patron Müller. En médaillons apparaissent les portraits d'Abel Le Marchand, constructeur, et d'Eugène Prentout, propriétaire et pilote du Havre. Appréciez les détails du gréement de "l'hirondelle", l'atmosphère brumeuse du bassin de la citadelle, les attitudes des personnages...

**Laissez-vous séduire par le charme** d'une photo sépia à l'ancienne ( format 24 x 30 ) en nous aidant à amortir les frais de photo-restauration et de photo-montage occasionnés par la réalisation d'un document qui s'imposait et qui occupera une place de choix dans votre collection !!

En vente au prix unitaire très étudié de 120,00 F TTC (+10,00 F de frais d'expédition)

Règlement par chèque à ordre de Mr VALETOUX Philippe  
15 avenue Foch 76600 Le Havre Tel. 35 41 37 70

## LES AFFAIRES CULTURELLES A BORD DU MARIE-FERNAND.

Fécamp , 10 Décembre 1994 . C'est à l'occasion du trentième anniversaire du service régional de l'inventaire , qu'un certain nombre de paisibles fonctionnaires de la direction régionale des affaires culturelles de Haute-Normandie , lors d'une journée à Fécamp , firent connaissance avec *Marie-Fernand* .

Après une matinée consacrée au patrimoine fécampois (Les souterrains et leurs mystères , les blockhaus et leurs chauves-souris... et la spiritueuse Bénédiction! ) nous allions pouvoir embarquer à bord de ce vénérable cotre , lancé en 1894 et classé monument historique en 1986 .

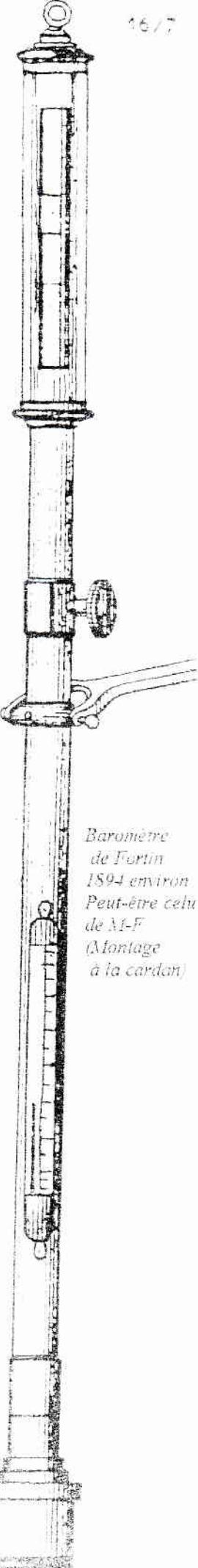
Un fringuant équipage avait été recruté à la fin du déjeuner ; les plaisanteries comme les bonnes volontés ne manquaient pas , d'autant qu'il était même prévu que cet équipage aide à la manoeuvre !

Arrivés sur les lieux la première difficulté consista à descendre du quai , pour sauter à bord d'un navire que son volume et sa hauteur de mât, nous avait immédiatement fait prendre pour notre monument historique flottant ; Les rapides explications de nos hôtes nous détrompèrent: Il ne s'agissait là que d'un chalutier certes restauré , mais qui...bref , ce n'était pas le bon ; le vrai , l'authentique était le suivant plus petit , amarré bord à bord avec le premier . Il fallut renouveler notre gymnastique pour enjamber les deux bastingages et certains d'entre nous quittèrent à regret ce chalutier que ses rondeurs et sa taille rendaient quand même plus rassurant. Une rapide visite à bord du *Marie-Fernand* nous permis d'en admirer les aménagements intérieurs et de poser nos bagages .

Le capitaine donne le signal du départ , fait larguer les amarres et met le moteur en route. Sur le quai des collègues moins téméraires nous gratifient d'un "Bon voyage" dont le sens nous échappe encore à cet instant . Certains autres ont embarqué à bord du caïque *La vierge de Lourdes* et ont déjà quitté le quai. Notre bateau est stable le bruit du moteur régulier. A mesure que nous approchons de la jetée nous pouvons distinguer une vingtaine de badauds , appareils photo en main .Quel présage faut-il y voir ? Serait-ce le rituel remplaçant les signes de croix des femmes et des enfants alors du départ des terre-neuvas ? La réponse ne se fait pas attendre : nous atteignons maintenant des eaux beaucoup moins calmes et notre embarcation donne d'évidents signes d'agitation . De là-haut les badauds ont leurs appareils en batterie : aucun autre navire n'étant de sortie , il est sûr que c'est notre présence qui va faire le spectacle .

Nous franchissons la passe , le vent devient plus frais et la mer houleuse . Le voilier roule de gauche à droite , pique dans les vagues pour se redresser quelques instants plus tard tandis que des paquets de mer viennent s'écraser sur le pont .

Cramponnés aux cordages, nous subissons plus ou moins bien ce jeu de balançoire : pour les références culturelles, il y a le choix entre *Ouragan sur le Caine* , *les naufragés des mers du sud...* ou les manèges de la Saint-Romain. Les plus courageux donnent un coup de main à la manoeuvre et notre ignorance de la navigation eclate au grand jour: il faut " envoyer la trinquette" , ce qui ne signifie pas choquer les verres à la santé du capitaine, mais hisser l'une des voiles. A quelques centaines de mètres nous pouvons apercevoir les collègues de *la Vierge de Lourdes* qui paraissent tout aussi ballotés par les flots que nous le sommes ; obéissant aux coutumes des gens de mer nous échangeons des saluts . En ne se lâchant que d'une seule main



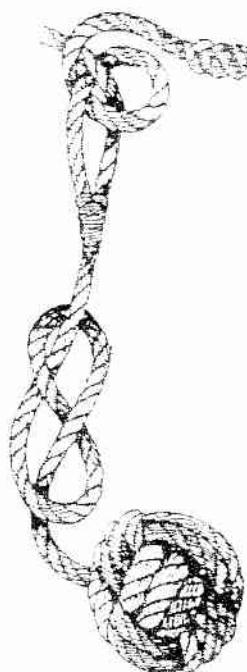
Baromètre  
de Fortin  
1894 environ  
Peut-être celui  
de M-F  
(Montage  
à la cardan)

Après une heure d'une telle navigation, le capitaine décide de faire demi-tour. La décision est sage, des marins de notre acabit ne peuvent prétendre rallier les côtes anglaises. Après un dernier plongeon dans les vagues, nous apercevons face à nous les falaises de Fécamp. Il nous semble être moins secoués. Sans doute en avons-nous pris l'habitude et sommes-nous devenus de vrais loups de mer !

Nos badauds ont quitté la jetée, le jour baisse, les lumières du port s'allument une à une. La rentrée s'effectue sans accroc. Nous accostons auprès de *la Vierge de Lourdes* avec de multiples précautions car aux dires de son capitaine "la vierge n'aime pas être serrée de trop près".

De retour sur le quai les marins se font part de leurs impressions de voyage "Non rien à signaler sauf un peu de clapot..." un peu de clapot et nous qui avions l'impression d'avoir essuyé une tempête digne du cap Horn ! Heureusement que l'un d'entre eux ajoute qu'"en sortant de Fécamp ça tape toujours un peu". Nous voilà rassurés ! Par Neptune, nous ne sommes quand même pas des plaisanciers du Dimanche et nous voilà prêts pour d'autres aventures !

Nous tenons à remercier ici les trois marins (des vrais !), membres de l'association *'Hirondelle de la Manche'* qui nous ont pris en charge au long de cette sortie. Leur gentillesse, leur bonne humeur permanente, leur indulgence devant notre ignorance nous ont été droit au cœur. Ils nous ont fait partager le plaisir particulier d'un vieux gréement : l'odeur des cordages, le claquement de la toile et la sensation d'avoir retrouvé le souffle de la marine d'autrefois.



Lionel DUMARCHE

Conservation Régionale des Monuments Historiques

*La photo de la semaine*

*Marie-Fernand  
à Fécamp*

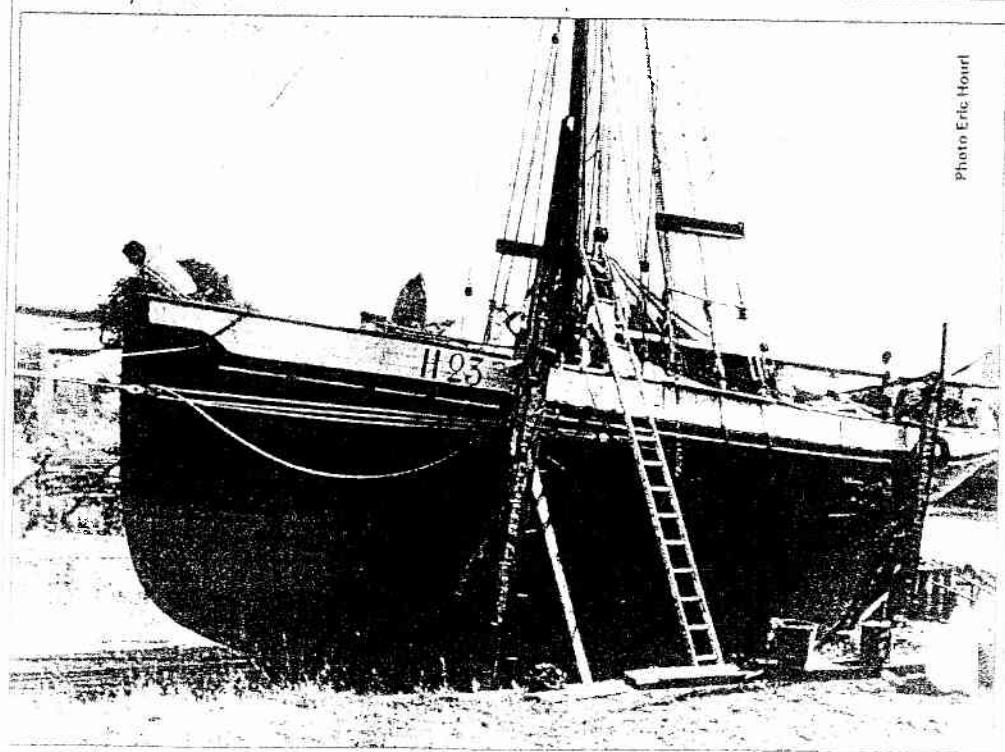


photo Eric Houari

**LE SAMEDI 29 AVRIL,  
LE DIMANCHE 30 AVRIL,  
LE LUNDI 1 MAI 1995.  
GRAND WEEK-END DE TRAVAUX DIVERS**

Qu'on se le dise et répète

Il y en aura pour tous les goûts voyez plutôt:

Couture du chiffre deux dans la grand voile  
 Remplacement de l'antenne DECCA  
 Remise en état et fixation de feux de navigation.  
 Ridge des haubans.  
 Reprise du limandage en de nombreux points.  
 Modification de la fixation du bout dehors.  
 Réparation du pavois.  
 Peinture du pavois.  
 Pose d'une seconde pompe électrique.  
 Pose d'une pompe à main.  
 Réparation d'un éclat sur le couronnement arrière.  
 Reprise des vernis intérieurs et extérieurs.  
 Remplacement du grand étai.  
 Contrôle des drisses.  
 Installation d'une baïlle à mouillage dans la soute à voile.

Alors pas d'hésitation chaussez vos bleus, vos lunettes, vos gants, vos bottes et courrez :

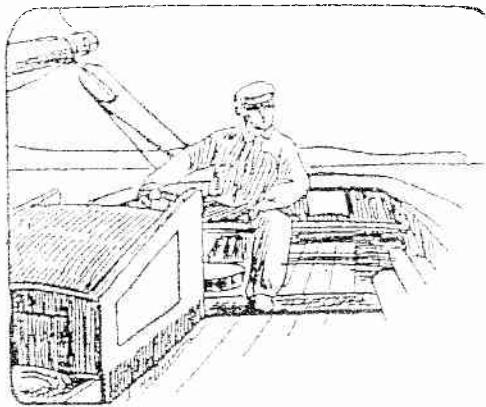
**QUAI VAUBAN SAMEDI 29 AVRIL 1995 LE MATIN DES 9 HEURES,  
OUTILS MATERIEL ET CAFÉ GARANTIS...**

**Etrange bouée de sauvetage.**

Marseille 19 Mars. - Le paquebot *Ville-d'Oran*, courrier d'Alger, arrivé hier après-midi à Marseille, apporte le récit d'un sauvetage original qui a été accompli avant-hier matin en rade d'Alger, où ce navire venait de mouiller au milieu de la nuit. Le médecin du bord, M. Glès, revenait de la santé dans une embarcation montée par deux hommes, sous une pluie battante, lorsqu'il glissa et tomba à la mer sans que les hommes s'en aperçussent. Ce n'est qu'en arrivant à la coupée de la Ville-d'Oran que les deux marins s'aviseront que le docteur Glès n'était plus avec eux. Ils retournèrent à terre et aperçurent l'infortuné médecin se cramponnant désespérément à son parapluie, qui lui servait de bouée de sauvetage, et luttant contre les flots en essayant de gagner la rive. Le médecin, ramené à bord, en fut quitte fort heureusement pour un bain forcé.

Extrait, sans retouche, de la « Revue générale de la Marine marchande », du 02 Avril 1903.





## LES POTINS DU BANC DE QUART

Le 18 Mars le carenage du bateau a été effectué à Fecamp, par une équipe nombreuse et dynamique. En effet, vingt personnes par roulement ont lavé, gratté, bichonné, repeint la coque de MARIE-FERNAND avec autant d'amour que d'énergie. Un speedomètre a été posé et divers travaux d'entretien courant effectués. Bravo à toute l'équipe qui, malgré un temps variable à tendance humide, a réalisé ces travaux en un éclair (Et dix averses.)

**« LES QUATRE VIES DE MARIE-FERNAND »** Une affaire qui roule. Le cap des 650 exemplaires vendus a été dépassé à Noël. Une opération magique: du talent et de la pâte à papier transformés en belles planches pour faire une coque toute neuve par exemple.

La Fête des pêcheurs change de nom. Désormais, cette manifestation très populaire au HAVRE s'appellera: « **LA MER EN FETE** ». Souhaitons-lui longue vie et au moins autant de succès que la version précédente. Cette année, l'HIRONDELLE présentera sa désormais célèbre exposition dans la halle aux poissons et proposera à la vente ses nombreux produits, sous une tente à l'extérieur comme précédent. Un équipage d'au moins trois personnes sera nécessaire pour montrer MARIE-FERNAND sous voiles au nombreux public havrais, le 9 et 10 Septembre 1995.  
**Dernière heure:** Un rassemblement de gréements à corne se tiendra au bassin de la Citadelle.

N'oublions pas la cotisation 1995 car « Les petits sous font les beaux bateaux ».

Philippe VALETOUX qui présidait à la rédaction des neuf précédents bulletins, avec un talent remarquable a transmis ses fonctions à Eric GREMONT. Celui-ci éditera les suivants avec tout le comité de rédaction, Naïk LE MOEL, Philippe VALETOUX et tous les auteurs amateurs qui souhaitent voir leurs écrits publiés dans ces pages.

Du bon usage du biniou et de la bombarde.

Le biniou et la bombarde ont trop longtemps été considérés comme des instruments de musique.

La dissonance des grincements émis par ces outils, m'a révélé le 01/04 dernier, la véritable utilisation de ce qu'il faut bien appeler des instruments de charpente marine. Un charpentier breton « jouant » d'un ces engins en ma présence, m'a permis de constater l'impensable: les carvelles d'un cotre en réparation sortaient d'elles même, sous l'effet des stridulations de l'horrible appareil, permettant la dépose aisée du bordé de l'embarcation. Une étude menée par un architecte naval havrais a monté que seuls les bateaux bretons pouvaient résister au phénomène.

Méfiance, méfiance.

(Ayant de la famille en Bretagne, il me paraît raisonnable de garder l'anonymat.)

Amis dessinateurs, envoyez-moi vos croquis à la plume, silhouettes de bateaux, détails de grément tout est bon pour décorer le bulletin. Et trouver auprès de lecteurs avertis le chemin de la gloire

