

## Sommaire du N°17

- 1 Edito
- 2 Programme 96
- 3 Vécu
- 4;5;6 En parcourant les archives
- 7;8 Humour
- 9 Mots croisés
- 10 Les potins du banc de quart

## Grandeur et misère des restaurateurs de cotres.

Le premier envoie de la voile de flèche devant Fécamp, les régates à Brest et à Douarnenez, une vague d'étrave de un mètre entre Ouistreham et Le Havre, Tabarly négociant le clapot de la Hève à la barre de Marie-Fernand, un petit matin devant Beille-île.... Ce sont des moments de fierté et de bonheur intense, ils sont gravés à jamais dans ma mémoire. Et puis d'autres souvenirs, plus flous, moins brillants: d'interminables séances de fourrage de haubans, des bouts dehors qui cassent, des prises de quais acrobatiques, une nuit d'angoisse en Seine et plus récemment la vision cauchemardesque d'un entrelacs informe de haubans, de morceaux d'espars, de vase et d'algues que la mer rejette sur une cale de Ouistreham. Alors un mât cassé, quand on pense que sans les membres de notre association il n'y aurait ni mât, ni cotre à bichonner... La vie est belle, il y a cent ans de travail avant cet été, tant mieux!

Dès le mois d'Avril Marie-Fernand croisera face au Havre, pour des galops d'essai avant les grandes croisières de cet été, qu'on ne vienne pas me dire le contraire!

## Vœux

Que peut-t-on souhaiter aux membres de cette association puisque nous sommes en janvier 1996?

Des larmes de joie et fierté légitime en voyant notre cotre silloner la baie.

Des ampoules aux mains en maniant les drisses.

Des lumbagos en souquant ferme sur les avirons de la pilotine.

De bonnes nausées en naviguant au près dans le clapot.

De l'encre sur les doigts en signant le chèque de cotisation.

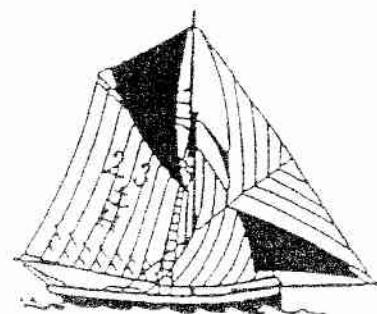
Un frisson dans l'échine, en se disant: "ça y est j'embarque!".

Tout ça et bien d'autres choses!

*Le comité de rédaction*

## NOUVEAU !!!!

Permanence tous les samedis à partir de 10 heures à l'alvéole 23 pour travaux, café, vie associative etc....



*Office permanent*

1894

Association Hirondelle de la Manche  
Alvéole 23 Docks Vauban  
Quai Frissard 76600 Le Havre

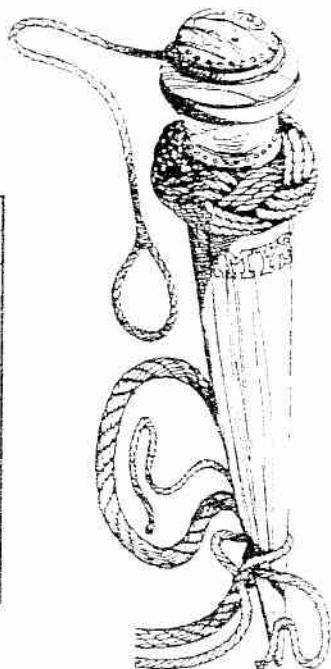
Tel: 36 64 81 57 le soir.

## AU PROGRAMME EN 1996

L'avancement des travaux préparatoires au remâtage nous autorise à penser que Marie-Fernand participera à un grand nombre de fêtes maritimes en 1996.

Nous participerons à :

Croisière à St Vaast la Hougue à l'occasion du Lancement de la bisquine "Petit Pierre"	Du 15 au 19 Mai
BRISTOL 96	Du 24 au 27 Mai
STARMANCHE Granville	8 et 9 juin
STARMANCHE Ouistreham/Caen	21 au 23 Juin
BREST 96	Du 13 au 20 Juillet
La Mer en Fête Le Havre	Début septembre



L'éloignement des fêtes de Brest et de Bristol imposera un départ anticipé d'au moins une semaine. Les trajets de liaison seront l'occasion de deux traversées de la Manche pour Bristol. Pour Brest 96 de nombreuses escales et des roulements d'équipage permettront à chacun de trouver une occasion de naviguer selon ses souhaits.

Par ailleurs, des sorties d'entraînement seront organisées au départ du Havre à partir du mois d'avril pour permettre à tous les adhérents de devenir des équipiers confirmés.

Avant de naviguer de nombreux travaux sont à réaliser au cours du premier trimestre. Pour y participer n'hésitez pas à nous rejoindre tous les samedis quai Frissard. Pour plus de renseignements contactez Eric Grémont au 35-54-91-57 ou Paul-Eric Hanon au 35-27-71-23 le soir.

*Paul-Eric Hanon*

### Bulletin de pré-inscription à retourner à l'association :

Nom: ..... Prénom: .....  
Adresse: .....

souhaiterait naviguer aux périodes suivantes:

du ..... au .....  
du ..... au .....

*Association Hirondelle de la Manche Alvéole 23 Quai Frissard 76600 LE HAVRE*

*J. R. Hanon page 2*

## FORTUNE DE MER.

"*MARIE-FERNAND*" a perdu son mât entre Le Havre et Barfleur.

Nous nous rendions à Cherbourg à l'occasion d'un rassemblement de bateaux traditionnels, par mer belle, vent modéré, force trois environ. Le crachin qui régnait au moment de l'accident avait fait fuir l'équipage à l'intérieur du bateau, seul Paul-Eric le barreur était à son poste. De ma couchette, le choc sur le pont ne me fait pas imaginer l'ampleur de l'accident, mais seulement une fraction de seconde plus tard la petite voix du barreur: " Ha... le mât".

En un clin d'oeil tout l'équipage est sur le pont. Pas le moindre commencement de panique, pas de précipitation, tout le monde répond aux ordres du patron.

Bravo! l'équipage,

Nous avons entrepris la manœuvre de récupération; Les voiles sont, sans problème, hissées sur le pont, pliées, rangées, les rives de haubans coupées à la hache pour que le mât ne heurte pas le bord. Mais impossible, sans canot, de récupérer les haubans et la corne: trop lourd, trop emmêlé. Les espars brisés, (mât et mât de flèche) sont abandonnés. "*Marie-Fernand*" regagne Le Havre avec le secours du moteur (Brave moteur pourtant tellement vilipendé). La tentative de prévenir le CROSS ( Centre régional d'observation de secours et de surveillance) de la position de l'épave reste infructueuse, nous étions privés d'antenne VHF.

Après quelques heures de route, nous franchissons piteusement les digues du Havre, rejoignons notre poste Quai Frissard et faisons prévenir le CROSS par Philippe Valetoux qui nous a rejoint. Heureuse initiative! car le lendemain matin la gendarmerie maritime de Ouistreham nous prévient qu'elle a hissé notre mât cassé sur une cale après qu'il ait été repéré par les Afmar près de la bouée d'atterrage de Caen.

Très rapidement une équipe formée de l'équipage, grossie d'Eric, fonce pour récupérer le maximum possible de matériel. C'est ainsi que les ferrures de mât, haubans, pouliés, corne etc.. retrouveront leur place sur le nouveau mât.

Remettre *Marie-Fernand* n'est pas chose facile. Il nous a fallu trouver un arbre suffisamment gros, droit sans défaut. Nous l'avons découvert à Paimpol au chantier "Voiles et traditions" qui possède un stock de beaux pins sylvestres poussés en altitude à plus de 1500 m. Ce chantier réalisera le mât de *Marie-Fernand*. Les ferrures, sablées, regalvanisées; les haubans limandés et fourrés retrouveront aussi leur place.

A suivre...

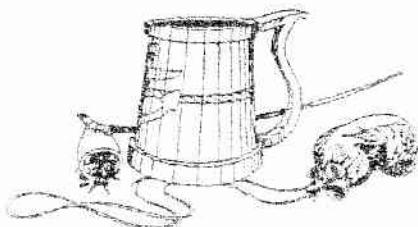
Fourrer: Entourer un cordage d'une enveloppe protectrice de bitord et de vieille toile.

Bitord: Petit cordage composé de deux, trois ou quatre fils de caret tortillés ensemble.

Fil de caret: Gros fil à fabriquer les cordages.

Limander: Entourer un cordage d'une bande de toile goudronnée pour le garantir du frottement et de la rouille.

*A. Blayette*



*D'après une gravure*

## EN PARCOURANT LES ARCHIVES...

La tempête du mercredi 20 décembre 1893 fit des dégâts considérables au Havre

### LE CHANTIER LE MARCHAND SINISTRÉ !

Dès le mardi 19, le baromètre plonge brutalement et le service météorologique diffuse un avis de forte tempête : " *pression 757mm, hissez cône sud, baisse rapide Irlande et Bretagne* ". Le mercredi 20, le mauvais temps annoncé est bien là : le baromètre indique 734 mm de mercure, il vente en bourasque au large et la mer est grosse, mais le vent est au Sud Ouest, secteur peu dangereux car le port est bien défendu par ses digues

Soudain, vers 18 heures, le vent monte à l'Ouest-Nord-Ouest et fraîchit encore. A 19 heures, la tempête atteint son paroxysme et les éléments déchainés éclatent avec une violence inouie. Hélas, c'est le moment de la pleine mer et des vagues énormes se forment, déferlant dans un bruit de tonnerre. Les galets de la plage sont littéralement soufflés comme des plumes. La pointe de Floride ne tarde pas à en être complètement recouverte, ainsi que la jetée du Nord-Ouest depuis le musoir jusqu'en face du premier brise-lames. Le bureau des officiers de port disparaît sous un déluge d'embruns. Bientôt, ce sont aussi des épaves diverses ( madriers, planches, poutres, bois divers...) qui dérivent au gré du va-et-vient des vagues, puis s'abattent sur la jetée en fracassant tout sur leurs passages.

Bien que le coefficient de marée ne soit pas très fort, l'eau, poussée par la violence du vent, atteint la hauteur des quais dans l'avant-port et près du pont Notre-Dame. Elle déborde même sur le quai de l'Ille. Dans le quartier Saint François, et particulièrement dans les rues de la Crique et dans celle du Grand Croissant, l'eau se répand rapidement et monte. Pendant plus d'une heure, la circulation y est totalement interrompue.

Dans le port, quelques incidents sont à déplorer. La barque de pêche n° 122 " Le goëland ", poussée par la bourasque et ne répondant plus à la barre, heurte le pont de la Barre qui est endommagé. Les amarres du quatre-mâts anglais " Vimeira " se rompent et le voilier aborde violemment le steamer espagnol " Guido ", dont le grand mât est cassé. Sous la tension des amarres, de nombreux pieux d'amarrage sont fortement ébranlés sur leur point d'appui. Un canot du steamer anglais " Gazelle ", monté par trois matelots qui portaient des amarres à terre, chavire, mais ses occupants sont récupérés sains et saufs. Enfin, le long du Grand Quai, un chaland coule suite à une voie d'eau. La pompe à vapeur des pompiers municipaux travaille toute la nuit pour le renflouer, avec succès.

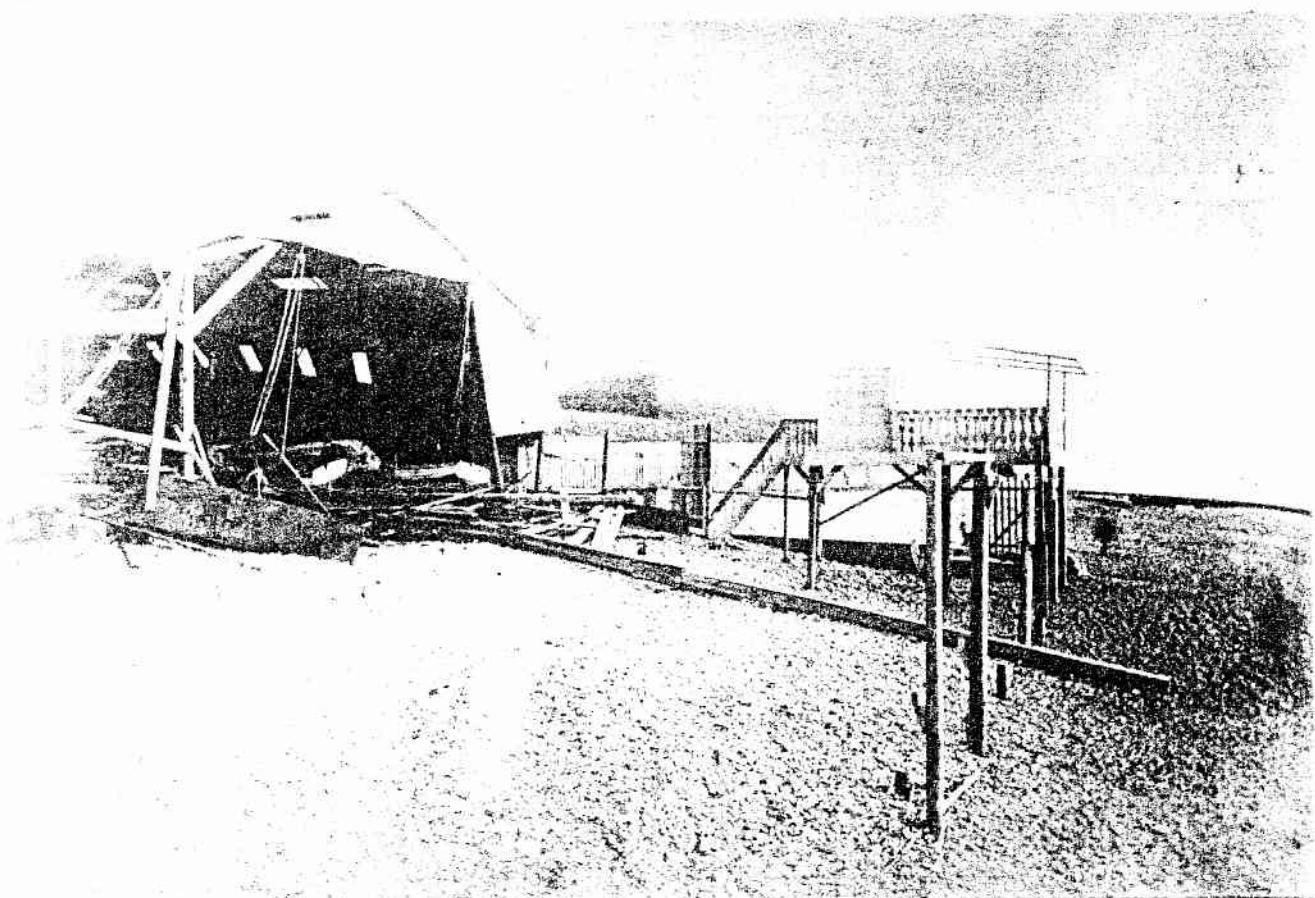
En rade, le steamer anglais " Wild flower ", à destination de Rouen, s'échoue sur la digue du Ratier, entre Villerville et Trouville. Les remorqueurs Abeilles n° 8 et n° 10 sont dépêchés sur les lieux pour lui porter assistance. Jetant à la mer près de 400 tonneaux du pétrole qu'il transporte, le navire arrive cependant à se déséchouer par ses propres moyens. La plage, bientôt recouverte d'une épaisse couche de cette " huile minérale ", subit ainsi sa première pollution, au grand effroi des riverains incommodés par une odeur insoutenable...

Mais ça n'est pas le seul dommage car c'est sur le rivage, et particulièrement sur la plage, que les dégâts matériels sont les plus importants. La mer enlève une grande partie des galets en face du bureau des officiers de port installé sur la jetée. Après avoir fait une trouée souterraine, les vagues démolissent le garde-corps en granit, puis une partie du mur de protection lui-même ! Les fondations du poste d'observation sont bientôt attaquées, au point que, si la tourmente avait duré plus longtemps, le bureau aurait été complètement démolî

Les installations de l'armée sont également malmenées. Le revêtement de la " batterie de l'épi-a-pin " souffre considérablement et des crevasses profondes y sont faites par des vagues furieuses. La " batterie des Huguenots " est plus maltraitée encore : le revêtement de brique est complètement enlevé et les épaulements de maçonnerie sont totalement démolis. La mer, y penetrant, provoque alors de vastes effondrements de terrain. Les épis de protection du boulevard maritime sont en partie enlevés mais, outre un réverbère foudré, le boulevard lui-même ne souffre pas trop.

Ce n'est pas le cas des établissements de bains : une grosse bouée de plusieurs tonnes, abandonnée depuis longtemps sous Sainte Adresse, est remise à flot par la marée et se transforme aussitôt en un redoutable engin destructeur, broyant tout sur son passage, au grès de la houle. Le pont-passerelle devant le casino Marie-Christine est ainsi en partie pulvérisé. Les épis, destinés à retenir les galets, sont fracassés. Les bains Decker sont également très éprouvés et la grille de bordure disparaît vite sous une montagne de galets. Les bains Frascati sont moins atteints car une partie du matériel a été retiré et mis à l'abri.

Les chantiers de construction navale installés sur le Perrey souffrent beaucoup, en particulier celui de Mr Le Marchand. Les pieux du pal de clôture sont arrachés et la devanture, qui n'est plus soutenue, s'effondre. La mer s'engouffre alors dans cette large ouverture et envahit le chantier. La cale de lancement est submergée et les vagues déchainées brisent les coittes (1) les unes après les autres. Chaque vague, pénétrant brutalement dans le chantier, y trouve du bois à bousculer. Et la même, en se retirant, entraîne au large un flot de madriers et de bois divers, qu'elle utilise immédiatement comme d'irrésistibles béliers pour défoncer tous les nouveaux obstacles.



Le hangar et le boat-house démolis par le " coup de vent, décembre 1893 "  
Photo de l'album d'Antoinette Le Marchand (fille d'Abel). Collection Y. Feindri

Toutes les embarcations de pêche qui se trouvent dans le chantier sont soulevées de leurs berres et, avec le ressac, sont projetées les unes contre les autres dans un désordre indescriptible. La fureur des flots est telle qu'un petit bateau catalan, appartenant au célèbre peintre espagnol Luiz Falera, est enlevé par la mer et poussé jusque sous Frascati. Là, échoué, il est rapidement disloqué et réduit en pièces.

Dans la ville, les dégâts ne sont pas aussi importants : becs de gaz éteints, ardoises arrachées, cheminées démolies... A signaler une toiture enlevée rue Jeanne-Hachette, qui, en tombant sur la voie publique, ne fait aucun blessé. On courre plus qu'on ne marche dans les rues, où les ardoises pleuvent sur les passants. Quelques personnes sont renversées mais aucun accident grave n'est à déplorer.

Il n'en va pas de même à Brest, Le Palais, La Rochelle, Morlaix, Vannes, St Malo et Barfleur (le canot de sauvetage y a chaviré en se portant au secours du bateau de pêche "Maria") où les victimes sont nombreuses. Au Havre, ce formidable coup de vent a principalement occasionné des ravages dans les établissements voisins du littoral où, depuis longtemps, on n'avait pas eu à constater pareil désastre. Le chantier Le Marchand est probablement l'établissement qui a le plus souffert.

Le lendemain, l'état de la plage est navrant : épis brisés ou arrachés, clôtures enlevées, fondations affouillées... mais ce qui est plus préoccupant, c'est la disparition à peu près complète du galet qui laisse la plage sans défense. Une nouvelle tempête survenant rapidement pourrait provoquer un véritable désastre dans le quartier du Perrey... Aussi le conseil municipal du 27 traite-t-il de la question. Mr Rispal, rapporteur, rappelle que "...la construction d'un nouvel épi et le prolongement de l'estacade s'imposent. Un crédit de 9000 Francs est aussitôt voté. Le conseil s'occupera de la question toujours pendante de la plage Sud...". Aucune subvention ne sera cependant accordée aux chantiers du Perrey.

Après l'incendie du 4 juillet 1889, le chantier connaît donc une nouvelle fois des moments difficiles. Mais la tenacité et le courage d'Abel Le Marchand sont légendaires. Aidé par ses ouvriers, et profitant d'une conjoncture favorable, le chantier va... refaire surface !

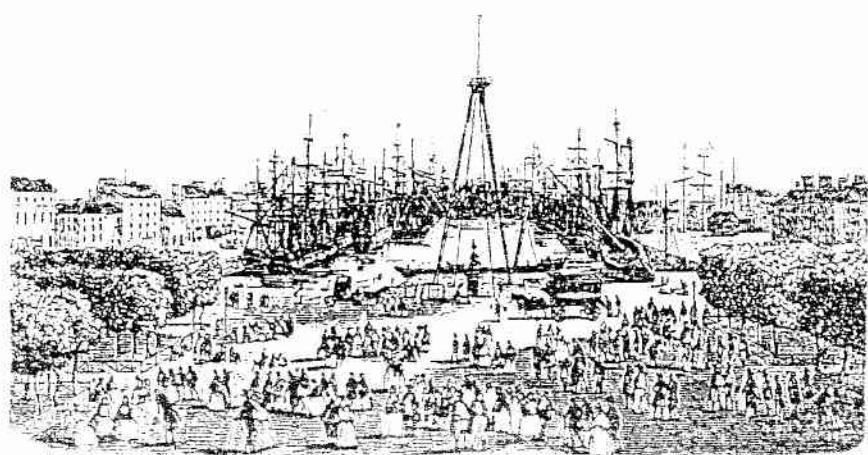
( d'après les journaux " Le Havre " et " Le courrier du Havre " des 21, 22 décembre 1893 )

*Philippe Valletoux*

(1) coitte (ou couette) : ensemble de fortes pièces de bois placées sur une cale de construction et supportant le ber sur lequel est construit le navire. On distingue les coittes mortes, glissières en bois enduites de suif et fixées à la cale, et les coittes vives, pièces en bois fixées sous le berceau qu'elles supportent et qui glissent pendant le lancement du navire.



*Le port-harbor  
du Commerce  
en 1850*



## D'HUMOUR et D'EAU FRAICHE

### DRÔLES DE PILOTES...

Le manuscrit de Julien Capard, mousse, lamaneur puis pilote au Havre, est une source d'une exceptionnelle richesse pour la connaissance des cotres pilotes mais aussi pour une meilleure approche du difficile métier de pilote. Mais, laissons le raconter...

*"Il ne faut pas croire que les pilotes n'avaient que des mauvais moments. Il arrivait aussi que de petites histoires viennent les divertir et les anecdotes étaient vraiment nombreuses. En voici quelquesunes, parmi tant d'autres.*



*Une histoire... au poêle !*

*C'est nous les Gars de la Marine !!*

*Ce jour-là, en hiver, 3 ou 4 pilotes se trouvaient sur le bateau du Havre à Caen. Ils étaient fatigués, revenant de servir des bateaux, et désiraient dormir un peu avant de prendre le train de Caen à Cherbourg, où les attendaient leurs cotres parés à reprendre la mer. Il faisait mauvais temps, ce jour-là, et tous les passagers étaient rassemblés dans le carré. Par malheur pour nos pilotes, il y avait parmi eux 3 ou 4 gros "herbagers" du Calvados. Contents d'être en mer, ces campagnards faisaient un tapage de tous les diables, ce qui n'était pas du goût de nos marin...*

*Monsieur Sarrazin, pilote qui n'engendrait pas la mélancolie, décida de couper court à ces cris. Il emmena ses collègues sur le pont et là, prit un vieux sac et le posa délicatement sur le haut du tuyau de poêle communiquant avec le carré. N'ayant plus d'évacuation, la fumée ne tarda pas alors à faire taire nos éléveurs qui évacuèrent eux-mêmes le carré. L'ordre était rétabli, et nos pilotes purent s'offrir une sieste sans images !*





### Gare au gorille...

J'étais alors à demi-lot avec un ami Jean Lemon. Nous étions sur le N°33 de Mr Sarrazin. Ce jour-là, par le travers des Casquets, nous avions mis Mr Sarrazin à bord d'un "Chargeur", le "Campnas". Il y avait très belle brise et comme notre croisière était terminée, nous suivions le "Chargeur" jusqu'au Havre. Il y avait même si jolie brise qu'à un moment, nous filions plus vite que lui. Près de 8 noeuds, belle vitesse pour un navire à voile ! (1). Nous sommes arrivés au Havre en même temps que Mr Sarrazin qui vint ensuite à bord de son cotre, amarré au bassin du Roy.

Il nous demanda alors d'aller chercher un singe que le commandant du "Chargeur" lui avait offert, et de le conduire jusque chez lui à Graville. Nous étions marins et pas dompteurs ! Mais chargés d'une mission, il nous fallait la remplir jusqu'au bout... Nous avons donc été chercher notre animal sur le "Chargeur", mais quel animal ! Il mesurait presque 1,40 mètre car c'était un orang-outang ! Pour comble de malchance, l'équipage du navire avait trouvé amusant de l'enivrer. Ce fut donc avec un grand singe excité par l'alcool que nous nous sommes embarqués dans un fiacre, en route pour Graville. Je tenais solidement le phénomène avec un bout de corde. En cours de route, celui-ci trouva très spirituel de nous chiper les cigarettes que nous fumions. Ce monstre chiquait le tabac comme un vieux cap-hornier ! Après bien des péripéties, nous sommes enfin arrivés à Graville, chez Mr Sarrazin. Nous n'étions guère rassurés de nous promener avec un tel voyageur et c'est avec plaisir que nous l'avons remis aux mains de Mme Sarrazin.



Mais cet orang-outang n'avait pas fini de faire parler de lui... Mr Sarrazin l'enferma pour la nuit dans la cuisine. Dès qu'il fut seul, le singe se mit d'abord à manger la corde qui l'attachait. Une fois libre, ce fut le drame. Il but toutes les bouteilles et fit de la malheureuse cuisine un bûche-à-brac invraisemblable. Le lendemain matin, la bonne découvrit le désastre. De plus, coursée par la bête, il s'en fallut de peu qu'elle ne subisse un triste sort ! Ce dernier acte devait condamner définitivement l'anthropoïde que Mr Sarrazin donna le jour même au marchand de singes et d'oiseaux exotiques qui se trouvait sur le Grand quai ".

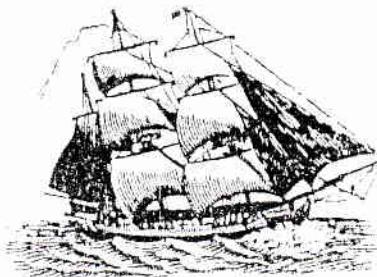
Philippe Vialatte

(1) Cette anecdote, racontée de nombreuses fois sous des formes différentes, est un classique du pilotage que les "voileux" aimaient à raconter au dépens des "tourne-broches"



## SOLUTION DES TERRIBLES MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 3

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I	M	I	S	E	R	I	C	O	R	D	E
II	A	S	+	T	A	R	O	T	+	E	I
III	N	O	I	R	M	O	U	T	I	E	R
IV	O	B	S	+	E	N	T	O	N	N	E
V	E	A	+	A	+	S	E	+	T	+	+
VI	U	R	I	N	A	+	A	R	E	T	E
VII	V	E	R	S	E	A	U	+	R	E	A
VIII	R	+	A	E	+	L	+	L	+	R	U
IX	E	P	I	S	S	U	R	E	S	+	X

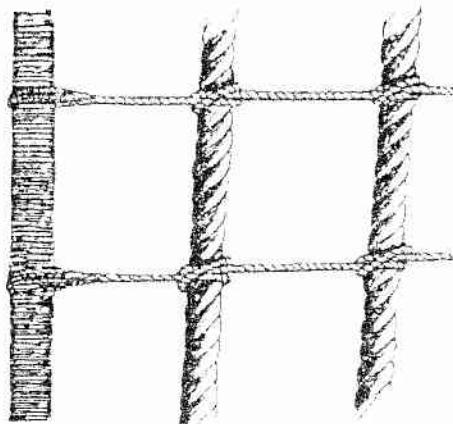


*Mille pardons il manquait une case noire en F3.*

Et maintenant sortant des brumes hivernales havraises.

## LES REDOUTABLES MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 4

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



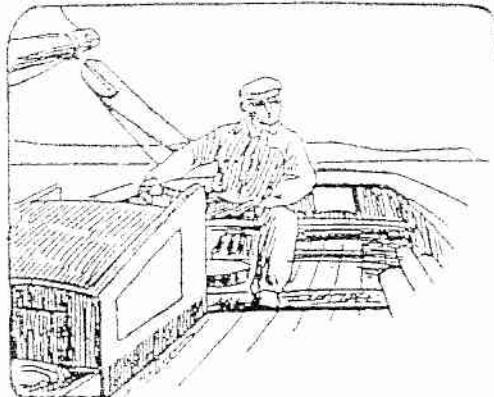
*Câbles chavres*

### Horizontalement

- I- Leurs ruptures peuvent provoquer l'embaumement d'un équipier. II- La paix régnait-elle à bord, son patron était-il un mari crédule? En tout cas c'est la plus célèbre! III- Soirée de petit taquet.
- IV- Même l'A4G finit ainsi - Dans le sac du marin. V- Détroit nordique- Bien qu'ils n'aient pas de ménisques, leurs craquements inquiètent le marin. VI- A l'origine de toute coque. VII- Ajoutez-lui un "V" vous aurez, paraît-il, un petit porte-poisson - Pronom. VIII- Quelques voyelles en vrac! - Un vin mousseux. IX- Célèbre architecte naval. - Taxes douanières et portuaires.
- X- Article espagnol (phonétique) - Pour eux chaque carénage est un massacre.

### Verticalement

- 1- On s'y appuie pour contempler la mer, 2- Petit paradis - Pronom. 3- Ces cités ne seront pas abordées par Marie-Fernand. 4- Ce métal est apparemment peu apprécié de l'auteur - Guida le coureur. 5- Que faire d'autre avec un bateau ? 6- Inox - Souvent additionné d'ultra - Expression enfantine. 7-Article anglais - Drague-portugaises. 8- Pinta - Cet adverbe peut être une question - Cet adverbe peut être la réponse à la question évoquée précédemment. 9- Ville de la Tarragonnaise, (Nous dit Félix Gaffiot) - Demies affaires maritimes 10- Pour des raisons purement cruciverbistes l'auteur, a transformé ces poissons, pas épuis et pascablement havrais, en objet de collection (récents) - On pourrait en faire un métal apprécié des navigateurs, encore faut-il aller le chercher, et ça c'est une autre histoire.



## LES POTINS DU BANC DE QUART

**M**aman les p'tits bateaux.

Les p'tits bateaux ont-ils des jambes? Je me suis longtemps posé la question

Notre cotre préféré en a sûrement de très longues sinon y'ne marcherai pas aussi vite...

Alors les jambes ça va! Le mât ça va aller! La coque ça baigne. Les voiles...terrible! Alors qu'est-ce qui ne va pas?" Ce qui ne va pas, c'est les bras! Des bras n'en n'a pas! Enfin pas assez! Sinon y'se peindrait tout seul...

**M**r Groult étudiant en architecture vend une maquette de Marie-Fernand au 1/20, si vous êtes intéressé contactez l'association.

**O**n propose à conditions intéressantes un jeu de voile pour un "Cap Corse" 6,50m, si vous êtes intéressé contactez l'association.

**L**e rédacteur des potins avait commis l'an passé quelques vers pour rappeler les distraits aux dures réalités financières. Le résultat dépassa ses espérances, deux des réponses lui furent retournées rimées. On ne pouvait moins faire que les publier, voici:

*De Nadège et Christian Quillet*

**I**l manquait notre cotisation,  
en voici la régularisation.  
De ce retard nous sommes désolés  
et vous prions de nous pardonner;

*De Frank Friand*

**L**a voici cette cotisation  
Qui fort loin d'une obsession  
bien au contraire à chaque fois  
Une ode à marine en bois.

**A**vant de silloner les mers du monde sur des navires de commerce, le brestois Mickael Friand soigne les poulies de Marie-Fernand avec une grande maîtrise, son ardeur et celle de ses compagnons du samedi, laisse présager des croisières proches.

**D**ernière heure. Un deauvillais "old gaffeur" de l'association propose de rebaptiser notre cotre après son rematage. Patronyme envisagé: "Le Bel Espoir" hum.... Rappelons que ce très ancien adhérent fut le génial inventeur de la quille molle, tellement appréciée des marins en herbe.

**D**ans le numéro 18 des révélations sensationnelles! Ou se trouvait donc Marie-Fernand le vendredi 30 mars 1923 ? Encore une découverte de "Sherlock" Valetoux à suivre...