

Sommaire du N°19

- 1 Edito
- 2;3;4;5 A propos des Prentout par Philippe Valetoux
- 6;7 Culture Maritime par Norbert Chapelle
- 8 Croisière par Eric Grémont
- 9;10;11 Ipswich par Fernand Damotte.
- 12;13 Trucs, noeuds et ficelles
- 14 Lexique par Mickael Friant
- 15 Mots-croisés par Eric Grémont
- 16 Potins

Allons z'enfants.

En cette fin d'été nous pouvons sortir le grand pavois la quasi totalité des engagements de Marie-Fernand ont été tenus cette année. Et même davantage puisqu'au programme s'est ajouté une croisière en Seine pour FR3 (Un documentaire qui passera cette année, à propos de Victor Hugo...) et une prestation en vedette aux fêtes nautiques du Havre les 10,11,12,13 juillet au bassin Vauban. Pour la prochaine saison toutes les suggestions seront prises en compte, sachant qu'une croisière c'est: un bateau prêt, un patron, un équipage compétent, une partie de plaisir, un budget au moins équilibré pour l'asso sans oublier la vieille incertitude météo qui peut tout bloquer la veille du départ.

Нахтюка

On s'en doutait ça veut dire Hirondelle et non pas "L'hirondelle" puisque les articles ne se traduisent pas en russe.

Ce titre en hommage au vaillant équipage du sloop Solweig qui n'hésita pas à venir de Saint-Petersbourg à Brest et Douarnenez soit un total de trois mille milles nautiques dans des conditions météo pas câlines. L'électronique du bord se limitant à un compas et une règle parallèle, le moteur propulsant le navire à la vitesse de 1,5 noeud maxi, on jugera de l'exploit. Nous rencontrâmes ces six marins à Douarnenez, leur sourire, leurs chansons et leur courage méritent au moins cet hommage.

AU SERVICE DE LA BEAUTE.

Si l'on se pose la question de savoir de quelle sorte de maladie souffrent les membres de notre association, pour s'acharner ainsi à maintenir notre cotre en état de naviguer, on pourra évoquer une nostalgie du plus ou moins bon vieux temps: Non! Un refus obstiné du progrès: Non! La recherche d'une navigation économique: Hélas non! La quête de la gloire: J'vois pas! Non, non et non. Ce qui justifie qu'on dépense et se dépense sans compter pour Marie-Fernand c'est sa beauté et ceux qui l'on vu débouler dans la baie de Fécamp tout dessus à la rencontre des multicoques du trophée ne me diront sûrement pas le contraire. Nous nous sommes mis au service de cette beauté, il y a sûrement de moins bonnes causes à défendre.

Association hirondelle de la manche

Alvéole 23

Quai Frissard

76600 Le Havre

Tel: 02 35 54 91 57.

A PROPOS DES PRENTOUT...

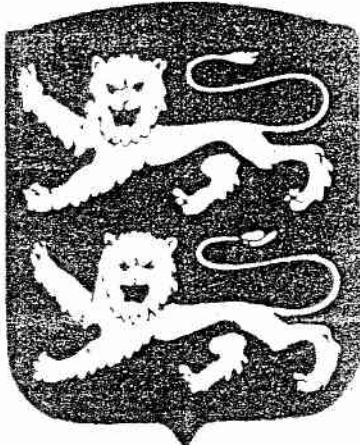
par Ph. Valetoux

Le contre-pilote "Marie-Fernand" a été construit en 1894 pour le pilote Prentout. A bateau d'exception, propriétaire exceptionnel : la famille Prentout, issue de Villerville (Calvados), est une des plus anciennes de Normandie et elle a donné une lignée de représentants aux destins les plus divers.

L'

Leur nom fleure bon le vieux sobriquet. Des Prentout, vous en découvrirez dans toute notre région. Il n'est que d'ouvrir les archives, de feuilleter l'annuaire ou de compulsé le minitel. Les vagabondages modernes les ont fait essaimer dans les villes voisines, Le Havre, Lisieux ou Caen. Si vous en réunissiez trois à votre table, ils vous tiendraient un discours bien différent.

- le premier vous dirait : " Il paraît que nous étions nobles, autrefois. Vous en trouverez mention surtout de Touques à Honfleur. Au cadastre de Trouville, les champs Prentout couvrent en partie la limite Hennequeville-Villerville. Notre nom rappelle peut-être le souvenir de quelque paysan avide d'arrondir son patrimoine..."
- le second ajouterait : " Nous sommes plutôt marins-pêcheurs, matelots ou pilotes. N'est ce pas la reconnaissance d'une certaine habileté ? "
- " Ça sent plus l'huisser que le poisson, répliquerait le dernier qui, se fiant à son seul nez, devinerait partiellement la vérité. Car c'est loin des gras pâturages et des gros poissons qu'a été qualifié de "Prend tout" le premier de cette nombreuse lignée.



De façon générale en Normandie, le surnom (complément du prénom définissant l'individu) s'est fait héréditaire à dater du XIII^e siècle. Le surnom est ainsi devenu nom ou patronyme. Le cas des Prentout est assez rare, car outre le siècle, on peut préciser l'endroit de cette éthymologie : prenez la carte et pointez le doigt sur Bonneville-sur-Touques, vers les allées forestières.

C'est là qu'au milieu du XVI^e siècle, les Prentout habitaient de père en fils. Ils tenaient en fief la sergenterie noble "du ménier d'Englesqueville au mont de Bonneville".

Le métier d'Englesqueville désignait le territoire forestier s'étendant de Touques à Tourville et comprenait alors 4 sergenteries fiefées, dont celle des Prentout sur les hauteurs de Bonneville. Les sergents fiefs étaient propriétaires de leur garde qu'ils pouvaient assurer par "gens suffisants et capables". Ils transmettaient leur charge de façon héréditaire, au fils de préférence, ou à défaut à la fille dont le mari exerçait alors la fonction. La sergenterie pouvait en outre être vendue, comme toute propriété. Contrairement aux "sergents à gages" qui existaient également dans cette forêt, les sergents fiefs (ou hereditaux) ne percevaient pas de solde. Ils se payaient sur l'habitant ou le délinquant, et c'est là que le lecteur trouvera une explication du surnom devenu nom familial des Prentout.

Chaque année à Pâques, Prentout réglait à la recette du Vicomte une somme de 6 sous 9 deniers pour "regards", c'est à dire pour droits de justice et de police. En outre, sur ce qu'il avait perçu, il redonnait 1 setier de froment et 11 setiers 6 boisseaux d'avoine (le setier valait 156 litres).



B

Bien entendu, il en avait prélevé le double ou le triple chez les redevables de Bonneville. De plus, il bénéficiait d'importants avantages en nature: il pouvait prendre dans la forêt "bois pour son ardoir et son aménagement" (du bois pour le chauffage et pour les clôtures), et ses bêtes étaient "franches de pâturage", c'est à dire qu'il ne payait aucune redevance pour faire paître. A son Roi, il devait "foi et hommage". Il portait en justice "les exploits" (contraventions) contre les malfaiteurs et délinquants qu'il assignait à comparaître et dont il saisissait en forêt les outils et même les attelages. Pour avoir mérité son surnom, ce premier Prentout ne devait pas y aller de main morte ! L'Histoire nous a légué une partie de ses origines.

Le Roi de France Philippe-Auguste ayant conquis la Normandie en 1204, l'administration Royale prit en main la gestion forestière à Bonneville. Vers 1210, elle s'enquit des usages anciens ayant cours dans ces bois avant la conquête. Robert Prentout fut l'un des sergents qui eurent à témoigner sous serment de ces usages, probablement parce qu'il remplissait la fonction depuis longtemps. Son surnom doit donc être daté du XII^e siècle et la transmission héréditaire a fixé très tôt ce surnom en patronyme. On chercherait en vain d'autres noms de famille dont l'origine puisse être expliquée, située et datée avec une aussi grande précision !

Le verdier de la forêt de Touques (officier qui commandait autrefois aux gardes forestiers) ou son lieutenant, ouvrait ses "plaids" (assises) le plus souvent en la chapelle Saint Philibert. Sur les grimoires anciens, la présence du sergent Prentout est fréquemment attestée et ce, durant plusieurs siècles. Longtemps, les prénoms de Robert et "Guillem" (Guillaume) prévaudront chez ces Prentout. On peut ainsi évoquer les personnages suivants :



Un célèbre marin villervillais, le père Prentout dit « Bagoulet » peint par Édouard Dantan (entre 1885 et 1895).

- Guillaume Prentout, qui tient à bail "la grande crote" (le grand labour) de Bonneville en 1266.
- Robert Prentout, sergent en 1377 et 1383
- Guillaume Prentout en 1402.
- Guillaume Prentout fils en 1408. Il fut défenseur du château de Bonneville lors du siège qui suivit le débarquement anglais à Touques le 1er août 1417. Il reçut, après la reddition de la forteresse, un sauf-conduit de Henri V.
- Etienne Prentout, sergent avant 1455.
- Guyen Prentout, écuyer. Le 24 mars 1455, il fait au Roi "es mains de Mr le chancelier foi et hommage en raison de la sergenterie fieffée à lui échue par le trépas de feu Etienne Prentout".
- Guillaume Prentout possède en partie la "terre Robert de Reux" à Bonneville en 1461.

Guyen Prentout s'était ou avait égalisé du titre d'écuyer. Faut-il en conclure à quelque titre de noblesse ? Sous l'ancien régime, certains offices ou charges anoblissaient leur titulaire. En 1687, Gilles André de la Roque écrivait : "Il y a des sergenteries nobles qui sont membres de fief et ceux qui les possèdent sont appelés sergents de l'épée et sergents de fief. L'exemple de ces sergenteries est fort commun en Normandie et elles peuvent être exercées sans contredit par des nobles sans dérogeance, en rendant aveu au Roi. Ces sergenteries n'anoblissaient pas comme quelques-uns ont cru". Ainsi donc, point de doute, les Prentout n'ont pas de sang bleu ...

Un siècle plus tard, le nom du titulaire du titre changea : en 1562, le journal des recettes de la Vicomté d'Auge donne à un certain Pasquet Marey la propriété de la sergenterie, qui continuera cependant à être dite des Prentout. Y eut-il vente de l'office ou transmission par mariage d'une fille de ce Pasquet Marey ? On ne sait mais en ce milieu du XVI^e siècle, le nom était loin de s'éteindre. En la seule Vicomté d'Auge vivaient alors Guillaume Prentout, propriétaire à Saint Gatien, François Prentout, Bastien Prentout, Etienne Prentout, Pierre Prentout, Martin Prentout et Jehan Prentout. Le patronyme se portait plutôt bien.

A

u début du XIXème siècle, le village de Villerville comptait environ 800 habitants, dont 600 se partageaient seulement 5 patronymes, dont celui de Prentout. Il n'est donc pas difficile d'imaginer que des Prentout aient épousé ... des Prentout, comme nous le verrons un peu plus loin !

Parmi les innombrables sédentaires de cette lignée, on ne peut manquer de citer Henri Prentout (1867-1933). Nommé professeur agrégé au lycée de Caen en octobre 1894, sa thèse de doctorat porta sur la politique coloniale de Napoléon et fut dédiée à son professeur Tessier et à son ami honfleurais A. Sorel, le célèbre historien et diplomate. Il assura à la faculté des Lettres de Caen un enseignement de l'Histoire de la Normandie et fut également la cheville ouvrière de la célébration du millénaire de la Normandie en 1911. Membre de l'Académie de Caen et de la Société des Antiquaires de Normandie, il a formé durant 30 ans aux études Normandes des générations d'élèves et ses ouvrages restent le fondement de l'histoire locale.

Comment les forestiers se firent marins ne nous est pas parvenu, mais on cite un Prentout pilote dès 1830. D'autres écriront également de belles pages dans notre histoire maritime locale. Les amis du H 23 les connaissent bien et ils ont été abondamment évoqués dans le livre "Les 4 vies de Marie-Fernand". Leur imaginiez vous de telles origines ? Mais après tout, ne faut-il pas de solides chênes pour construire un bon bateau ? Rappelons tout de même la chronologie car l'homonymie prête parfois à confusion.



Eugène Prentout (1864?-1951), dit "Prentout-fourrier" avait effectué son service militaire comme fourrier dans la Marine Nationale. Matelot à la pêche puis au pilotage, il navigua sur les cotres et prépara l'examen de pilote. Reçu aspirant en 1889, il navigua sur le bateau d'un pilote plus ancien, en attendant d'avoir rassemblé le pécule qui lui permettra d'acheter son propre bateau en 1894.

Ce sera le H 23, baptisé "Marie-Fernand" du nom des 2 premiers de ses 6 enfants. Il naviguera dessus jusqu'en 1915, mais en revendra une part au pilote Gaston Maillard en 1909. Pendant la première guerre, il assuma le pilotage des convois en Manche. Il joua un grand rôle dans la vie sociale et syndicale du pilotage. Il se prendra d'affection pour Emile qu'il fera naviguer sur son cotre et qu'il préparera au pilotage. Il lui accordera la main de sa fille Marie. Décoré de la Légion d'honneur en 1925, Eugène prendra sa retraite en 1929. Il perdra sa femme et sa fille lors des violents bombardements du débarquement allié en 1944.

Ferdinand Prentout (1864?-1903) pratiqua la pêche cotière sur la platte de son père. Il navigua lui aussi comme matelot au pilotage puis passa l'examen avec succès. Il était marié et eut 5 enfants, dont Emile qu'il emmenait avec lui naviguer. En avril 1900, il achetait en Angleterre son bateau-pilote, le "Fellow", un yawl construit à Bordeaux avec lequel il gagna 2 fois les régates du Havre en 1901 et 1902. Le 10 septembre 1903, au cours d'une tempête d'une violence inouïe, il disparaît en mer avec 2 marins de son équipage. Seuls les 2 mousses, dont Emile, survivront au naufrage et ne seront recueillis que 16 heures plus tard par le steamer britannique "Ella".

Emile Prentout (1889-1965) était donc le fils de Ferdinand. Malgré le terrible drame qu'il avait vécu, il affrontera la vie avec énergie. Il travailla 3 ans chez un menuisier, mais l'appel de la mer était trop fort. Il s'engagea comme gabier sur des 3 mâts, tel le "Belem". Après son service militaire, il pensa au pilotage et grâce à l'amitié d'Eugène Prentout, il prépara et réussit le concours en 1916. Nommé pilote temporaire, il assura également le convoyage des navires en Manche. Rendant souvent visite à Eugène, il tomba amoureux de sa fille Marie. Emile Prentout épousa donc Marie Prentout (!) en 1918.

Le doyen des pilotes



M. Emile PRENTOUT, doyen des pilotes du Havre, a reçu, hier soir la croix de chevalier de la Légion d'honneur et la Croix de guerre pour sa magnifique conduite pendant les journées du 10 juin 1944 et singulièrement le 11 juin où, après avoir participé au sauvetage de l' « Alberville », il réussit à échouer le transport "Bruges" sur le point de couler.

(Photo R. Deverre)

Ils auront 4 garçons, dont André et Francis. Emile fut nommé pilote titulaire le 18 juin 1926 et montra, sans doute sous l'influence d'Eugène, un goût prononcé pour la gestion du pilotage. En 1929, il fut nommé secrétaire de la nouvelle Caisse d'Assistance et de Pensions. En 1932, il s'occupa de la construction du bateau-pilote "Sénateur Louis Brindeau" et en 1935 du "Havre de Grâce". Il fut fait Chevalier du Mérite Maritime en 1939. Courageusement, le 25 mai 1940, il se proposa pour aller reconnaître un chenal de sécurité à la suite du minage de la rade par les allemands. Le 11 juin, étant de croisière à bord du "Sénateur Louis Brindeau", il monta volontairement à bord du transport de troupes anglais "Bruges" qui venait d'être attaqué par des bombardiers allemands et menaçait de couler. Malgré des difficultés de manœuvres, il réussit à échouer le navire sur la plage de Sainte Adresse, face au Palais des Régates, sauvant ainsi les blessés et tout l'équipage. Le 13 juin enfin, au moment où les troupes allemandes s'emparaient du Havre, il réussit à sortir du port le vapeur norvégien "Duma". En 1944, il participa activement à la remise en route de la navigation maritime. Il fut nommé Chevalier du Mérite Social en 1948. Sa brillante conduite lui valut également une citation à l'ordre de la Division le 18 décembre 1950. Décoré de la Légion d'honneur et de la Croix de Guerre, il prit sa retraite le 5 mai 1952.

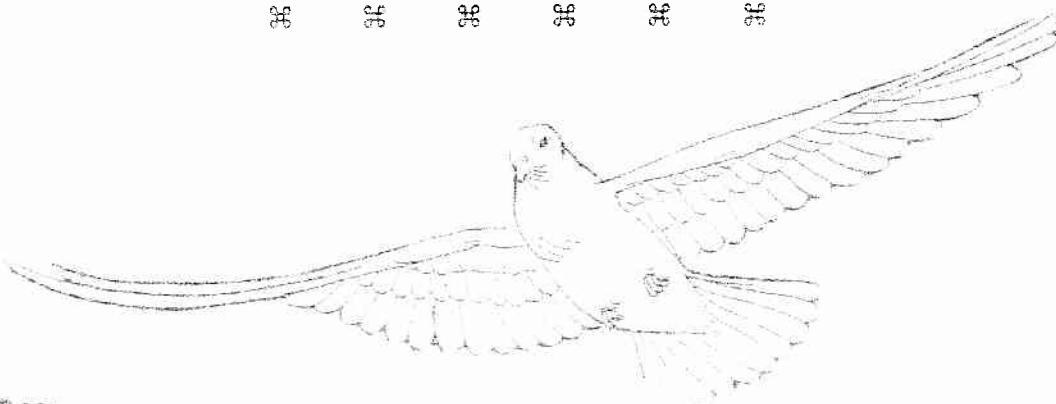
Mais la saga Prentout au pilotage ne devait pas s'arrêter là, car parmi les 4 fils d'Emile, 2 allaient reprendre le flambeau. Ce sera d'abord André qui suivra les traces de son père. Après avoir navigué au long cours à la "Transat", il découvrira la vie portuaire à bord des remorqueurs de la compagnie des "Abeilles". Puis il réussira le concours et pilota pendant près de 25 ans, en particulier les grands paquebots qu'il affectionne toujours pour leurs lignes élégantes.

Francis, lui, réussira le concours du Havre le 20 août 1947. Mais en 1951, à cause de la mauvaise santé de son fils Franck, il démissionnera et partira pour Marseille où il repassera le concours. Il fut reçu le 1er décembre 1950 et pilota pendant près de 30 ans au pied de la "Bonne mère". En 1984, il exerce les fonctions de commandant de port à Gizeh, en mer Rouge.

Ainsi s'achève pour l'instant l'histoire des Prentout "maritimes". Aucun enfant des pilotes ci-dessus n'a répondu à l'appel de la mer. Seule Christine, fille d'André, l'a fait à sa manière, en épousant Christian Laporte, pilote du Havre. Il faudra donc attendre la génération suivante pour écrire une nouvelle page de cette épopée !

Sources

- Article "Les Prentout" de Paul Guidecoq in "Athéna sur la Touques", avec l'aimable autorisation de la revue
- Livre "L'étonnante histoire de Villerville, des origines à 1945", par Jacques Chégaray
- Archives du Pilotage du Havre
- Livre "Les 4 vies de Marie-Fernand" par P.H. Marin & S.D. Lucas

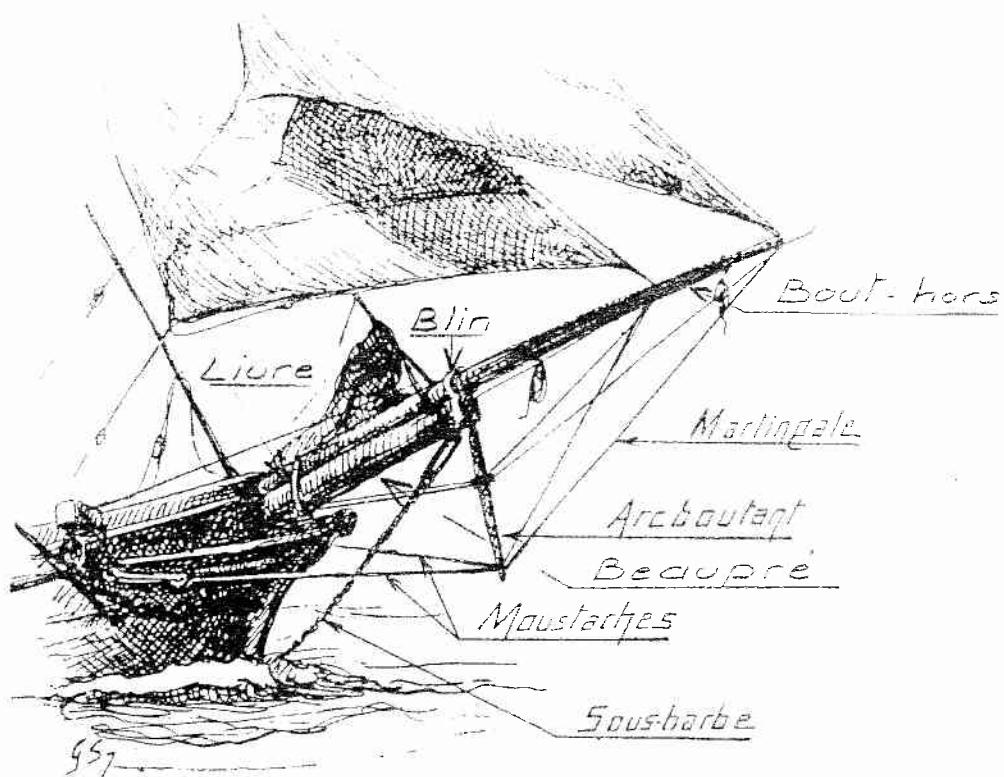


Culture Maritime

Le bœuf est un cheval d'avoisinement ou bout-dehors d'ou il est point de cabest. R. G.

Nous savons maintenant que nous naviguons sur un cotre, mais saurons nous jamais si ce cotre est muni d'un beaupré d'un bout dehors, d'un bout hors ou bien d'un bâton de foc.

Les auteurs Bonefous; Paesch; Soë; Gruss s'accordent sur le terme de beaupré lorsqu'il s'agit d'un navire (et cela d'autant plus facilement qu'ils semblent se copier sans vergogne.



Par contre pour les bateaux de travail l'unanimité ne se fait plus.

François Beaudoin dans "Bateaux des côtes de France" (1ère synthèse publiée en France sur le thème des voiliers traditionnels) à propos des caïques d'Yport et d'Etretat écrit: "... le gréement primitif de lougre à voiles droites dans lequel la G.V est amurée en abord de la misaine sur un long boute-hors... ", et aussi à propos des Bourcet-Malet de la côte Picarde: "... de grands bateaux portant tape-cul et foc sur un bout-hors...".

François Renault choisit beaupré et rapporte: "Les pêcheurs disent toujours beaupré et non bout-hors!".

Toujours d'anciennes correspondances brouillées de l'époque nautique, nous ne confirmons pas que quiconque connaît les impressions d'Ipswich. Si, apparemment il a survécu...

Ipswich 28 et 29 juin 1997

Mercredi 25 juin. Le Marie-Fernand quitte Boulogne et dépasse rapidement la bouée d'atterrage. La veille, le Christ-Roi, le bateau amiral de la fédération avait quitté Gravelines pour s'élancer vers la côte du Suffolk. Les deux bateaux ont un même but. Ipswich, tapie au fond de l'Orwell, enfonchée dans la région de l'East Anglia, qui va recevoir une concentration de vieux gréements. Une douzaine d'heures plus tard, dans la nuit, les lumières d'Harwich et de Felixtowe indiquent comme deux bornes l'entrée du chenal. Encore quelques louvoiements et on pénètre dans le chenal. Le Marie-Fernand rejoint le Christ-Roi, et ensemble, ils remontent l'Orwell. Il fait déjà jour en cette époque estivale. Les équipages aperçoivent le paysage, depuis l'approche du large. Une longue plaine qui descend doucement et s'enfonce dans la mer du Nord, presque sans s'en apercevoir. Les embouchures de la Tamise, de la Blackwater, de la Stour et de l'Orwell parmi les plus notables amènent des alluvions qui se déposent en bancs selon les fantaisies des courants. Ainsi une partie de l'Angleterre se retrouverait dans les hauts fonds? Toujours est-il que le navigateur doit absolument se garantir en possédant une carte précise du secteur et situer tant sur la carte qu'en mer, par la couleur ou les signes, les bouées d'approche ou les cardinales. Sinon des bancs comme celui du "shipwash" vous secoueraient le bateau par les dessous. Si pour aller à Ipswich il faut passer par les deux chiens de garde que sont les ports d'Harwich et de Felixtowe, il est totalement exclu de s'y rendre en ligne droite !

Le voyage de retour permettra une halte dans un petit port le long de l'Orwell, le dimanche soir, puis un départ le lundi, dans une météo peu favorable : vents qui tourneront au S.O. et qui ralentiront la progression. Les courants devant le Gris-Nez seront contraires, coïncidant avec la marée montante. Le Marie-Fernand a pris du retard. Ce n'est que très tôt au matin que l'équipage apercevra Boulogne et les artisans pêcheurs partant pour leur journée.

Les journées à Ipswich furent donc des classiques des concentrations. C'est aux équipages de nouer des contacts, de s'activer, de sortir sur le bassin, ou en ville. D'aller à la découverte. De s'intéresser aux animations qui se sont déroulées sur les quais, aux expositions de peintures ou d'objets curieux inspirés par la mer. Ce qui fut !

Tout au fond de l'Orwell, à une dizaine de milles de l'embouchure partagée avec la Stour, se trouve Ipswich. Un port et une ville de cent mille habitants qui s'enorgueillissent d'un passé de deux mille

ans, qui a connu les Romains notamment. C'est un abri sûr par l'atténuation du marnage et des vents. Le dix-neuvième siècle y imprima sa marque avec le "new-cut", un nouveau tracé pour l'Orwell et le creusement d'un bassin à flot fermé par une écluse. Un peu en aval un grand pont culmine à presque soixante mètres. Pourtant, il n'a pas laissé passer le grand vaisseau voilier russe, le "Kruzenstern" qui est resté consigné à Harwich. Si Ipswich a quelques problèmes de nos jours, il paraissent venir d'abord de la concurrence d'Harwich et de Felixtowe. Les deux ports sont tout près de la haute mer, et les installations, surtout le port de conteneurs de Felixtowe, est impressionnant. Il ne paraît pas surchargé avec sept porte-conteneurs à quai en même temps. Le chenal est à la côte moins 12,5m jusqu'en haut, et en mer c'est encore plus favorable.

Le port d'Ipswich est presqu'en ville et le marin, à pieds comme toujours, prend plaisir à marcher moins de dix minutes pour être dans les rues piétonnes, dans Buttermarket ou dans Tavern street. Cette dernière rue usurpe la réputation que son nom lui apporte. En fait de taverne, il y a peu. Y en aurait-il que la légalité ferait que les horaires d'ouverture seraient limités et que tout ferme à vingt-trois heures. Et ce sont des "lève-tard". La meilleure adresse est celle du port, en face du parking, ou alors sur un rond point, en ville, mais c'est encore plus loin. Pourtant, ces établissements moyennement confortables ouvrent à six heures. Sur la place, devant la mairie, Mannings a une bonne panoplie de bières. Sa jolie serveuse Jodie, frêle et blonde, un brillant dans l'aile du nez sourit gentiment et avec beaucoup de réserve.

Au chapitre des pubs, ces "public-houses", il faut mentionner le "Nelson", à trois pas du port. Deux grandes salles accueillent les clients. Au dessus d'un des bars il y est reproduit l'ordre du jour de l'amiral à ses hommes : "England expects that every man will do his duty" (L'Angleterre compte que chaque homme fera son devoir). Ce qui pouvait se comprendre dans le contexte de Trafalgar dans des termes héroïques semble perdre de sa force en face de six barriques et de cinq tireuses à bière. Mais comme il s'agit de défendre l'industrie nationale de la bière, l'appel nelsonien au patriotisme peut très bien être entendu là aussi. Les clients apprécient le choix et les plus gourmets changent de marque à chaque tournée. Mais bing, la cloche sonne, encore quinze minutes avant la fermeture. "C'est la Loi, c'est une honte" a dit un autre patron de pub, celui du "Cobold", ouvert droit sur le bassin à flot. Dommage pour le patriotisme, car en jouant les prolongations, ne consommerait-on pas mieux?

Fernand Lamotte

Sail Ipswich 97

Pour un musée maritime

Le port est administré par une société "IPA" ou Ipswich Port Limited qui fait partie de l'"Associated British Ports" qui vient d'acquérir ce port récemment. Localement existe "Ipswich Maritime Trust" dont le but est de créer un musée maritime au profit de la ville et de la région de l'East Anglia.

Sail Ipswich

L'organisation mise en place a voulu créer un festival mémorable qui réunisse la ville à son port. Et surtout qui assure la pérennité du souvenir de l'histoire du bassin à flot du port et des bateaux qui l'ont fréquenté, unie aux commerces et industries qui en sont nées.

Trop d'ambition peut nuire

Le pont qui enjambe l'Orwell se trouve à quelque distance d'Ipswich. Sa hauteur a été calculée très suffisante pour permettre le passage des grands bateaux. Les voiliers sont passés tête haute. Notamment le bulgare "Kaliakra" dont le grand mât culmine à 30,6 m. Par contre, le russe "Krutzenstern" est resté à Harwich. Il n'a pas voulu baisser la tête.

Souvenir de Dunkerque

Nombreux furent les bateaux qui évacuèrent les troupes de la plage de Dunkerque en 1940. Ces vétérans arborent un fanion blanc barré de la croix de Saint Georges, avec au croisé, les armes de Dunkerque. A Ipswich, quatre vétérans au moins portaient cette marque : "Lamouette", "Dowager", "Tahilia" et "Lazy Days".

témoignages sur l'opération Dynamo

L'association des petits bateaux de Dunkerque recherche ardemment des témoignages des

combattants qui purent quitter la plage. Prendre contact avec l'Association of Dunkirk Little Ships". Ecrire quelque soit la langue à Mr Byard Sheppard 10, Cophall Gardens, Folkestone, Kent qui transmettra.

Le doris de Vauban

Tout frais sorti de l'atelier du collège Vauban de Calais, le doris a été construit par des élèves de 12-13 ans. Le projet pédagogique a mis en émoi des classes aussi diverses que celles d'anglais, de mathématiques, et bien entendu de menuiserie. Le kit à peine terminé est venu par voie de terre grâce à "Espace-Fort" de Calais qui a prêté la camionnette et la remorque, à Seafrance et à la fédération pour le patrimoine maritime qui se sont organisés pour le transfert.

La blonde de la fédé

Le sympathique président de la fédération pour la culture et le patrimoine maritime, Marcel Charpentier, a reçu de nombreux amis anglais à bord. Il offrait la blonde... d'Esquelbecq à pleines pintes. Les visiteurs, très versés en la dégustation de la cervoise, ont apprécié les qualités de la bière artisanale des Flandres.

Le rêve passe

Un journal populaire offre à ses lecteurs des tickets de loto validés, et gratuits. Un petit français a découpé un ticket. Il n'a pas gagné. Pas déçu car il a économisé le prix de la mise, et jusqu'au lendemain, il a rêvé ce fortune pour pas cher.

La charte pluri-centenaire

Dimanche matin, King George, passe sur son cheval, précédé de quelques hérauts. Son cortège est suivi par des notabilités. Tout le monde s'arrêtera devant le "town hall" sur le perron duquel sera lue une proclamation sur rappelle une charte concédée

aux citoyens libres d'une paroisse d'Ipswich le 29 juin 1200. Le "Project Ipswich 800" veut rassembler en une somme imprimée, sa riche histoire. Tradition toujours vivante.

Donner des noms

Il y a "Ma Solitude" pas loin de "Patience", mais si on veut communiquer, on trouve "Regard" ou "Telegraph". Pour s'envoyer dans "L'Etoile", prendre "Gemini" et se diriger vers "Sweet Promise".

Les dragons sur l'eau

Comme un rappel de la passation de la colonie de Hong-Kong à la Chine, une épreuve de "dragon boats" a été organisée sur l'eau. Ces épreuves sont très brillantes en Asie. Les rameurs labourent l'eau de leur pelle au rythme d'un tambour battu sans concession.

Vins et fromages de France

Une semaine française vante les produits de nos meilleurs cépages et de nos meilleurs fromagers. C'est l'heureuse initiative de Sainsbury concrétisée par un catalogue en couleurs et la promesse d'un prix d'un séjour en Languedoc-Roussillon. Les équipages français ont apprécié. Ils ont réimporté par un circuit court les vins qu'ils apprécient le mieux.

Chanter sous la pluie

Pendant la semaine de la T.G.P. (très grande pluie) de cette fin de juin, une association théâtrale locale donnait sur scène une adaptation libre tirée des scènes du film "Singing in the rain". Un remarquable sens de l'humour involontaire a fait sortir cette production juste à (mauvais) temps.

François Danet

TRUCS ET FICELLES.

Toutefois de nous faire avec flane. Tronçons tout ce que plus fort.

Aussi voici un truc, qui pourra vous aider à maîtriser le foc, lorsqu'il faut l'envoyer par bonne brise avec un peu de clapot.

Et comme ce truc c'est de la ficelle, ça ne peut que fonctionner.

Résumons l'action:

On a envoyé la grand-voile avec un ris, mais cela a pris un peu de temps parce que... au choix

- La drisse de pavillon s'est emmêlée
- Un pavillon s'est coincé dans une poulie
- On n'a pas trouvé le palan de prise de ris
- L'écoute de flèche n'était pas choquée
- Les étarques n'étaient pas filées.

J'en passe et d'autre drôles... (après!)

Bref chemin faisant on se retrouve dehors dans le clapot et bien sûr en l'a pile dans le nez ce qui fait tanguer sauvagement notre cotre. Dans ces conditions les équipiers de l'avant sont sur un Yo-Yo muni d'une ficelle d'au moins quatre mètres et c'est naupatique en diable.

Bien! Il s'agit d'envoyer ce bon sang de foc très vite et rejoindre l'arrière fissa.

Mais comment faire pour que... au choix:

- Le foc ne parte pas à la patouille.
- Avant qu'on ait étarqué la drisse les margouilletts d'écoute de foc ne défoncent le pavois
- Aucun équipier ne soit éjecté ou assommé.

Deux cas se présentent:

Premier cas : On peut passer au portant.

Pas de problème la manœuvre s'effectue à trois.

Le foc est gréé.

L'équipier A libère les manœuvres du rocambeau à genou sur le pont une épaule calée contre le bout-dehors

L'équipier B contrôle l'écoute sous le vent

C hisse le foc. A dans le même temps fait filer le rocambeau au bout du beaupré (plus on est vent arrière plus ça va vite).

C choquera légèrement la drisse en fin de manœuvre pour permettre au rocambeau d'atteindre l'extrémité du bout-dehors.

Le hale-dehors du rocambeau est raidi puis solidement tourné (Important ça tire dur!).

Le hale-dedans est repris et lové. (de l'ordre à l'avant c'est vital!)

C tourne la drisse bien raidie au taquet pendant que B contrôle l'écoute.

C change de côté et vient sur tribord pour étarquer vigoureusement le foc. C'est indispensable! La ralinque du foc assure la triangulation du bout-dehors avec la sous-barbe et les haubans de beaupré. Cet ensemble doit être parfaitement raidi (Sinon prévoir un autre bout-dehors).

B et C règlent l'écoute de foc dès que le barreur est sur sa route.

Deuxième cas: On doit envoyer le foc au près.

Deux équipiers. (Moins il y a de monde à l'avant...).

Le foc est gréé, puis ficelé avec du bout à casser. (Vous savez cette ficelle qui maintenait l'emballage en papier kraft des boîtes à chaussures. La vendeuse y ajoutait une poignée faite d'un tube en carton et d'une armature en fil de fer pour que le client ne se blesse pas la main. Les chaussures neuves lui blessant déjà les pieds. Eh bien c'est cette ficelle là!)

A et B envoient le foc comme précédemment l'écoute est laissée bien lâche mais pas libre!

A et B tirent brutalement sur l'écoute et l'enbraquent rapidement

Le foc s'établit instantanément. Cela fonctionne bien nous l'avons teste.

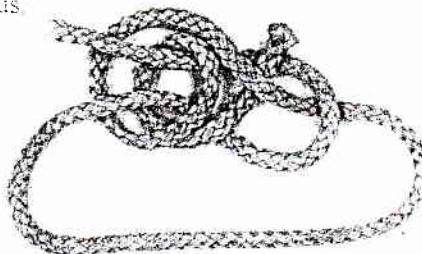
Si l'on navigue au plus près il peut être nécessaire d'apiatiser le foc avec un palan (Voir article suivant)

Encore faut-il enseigner cette méthode à tous les équipiers.

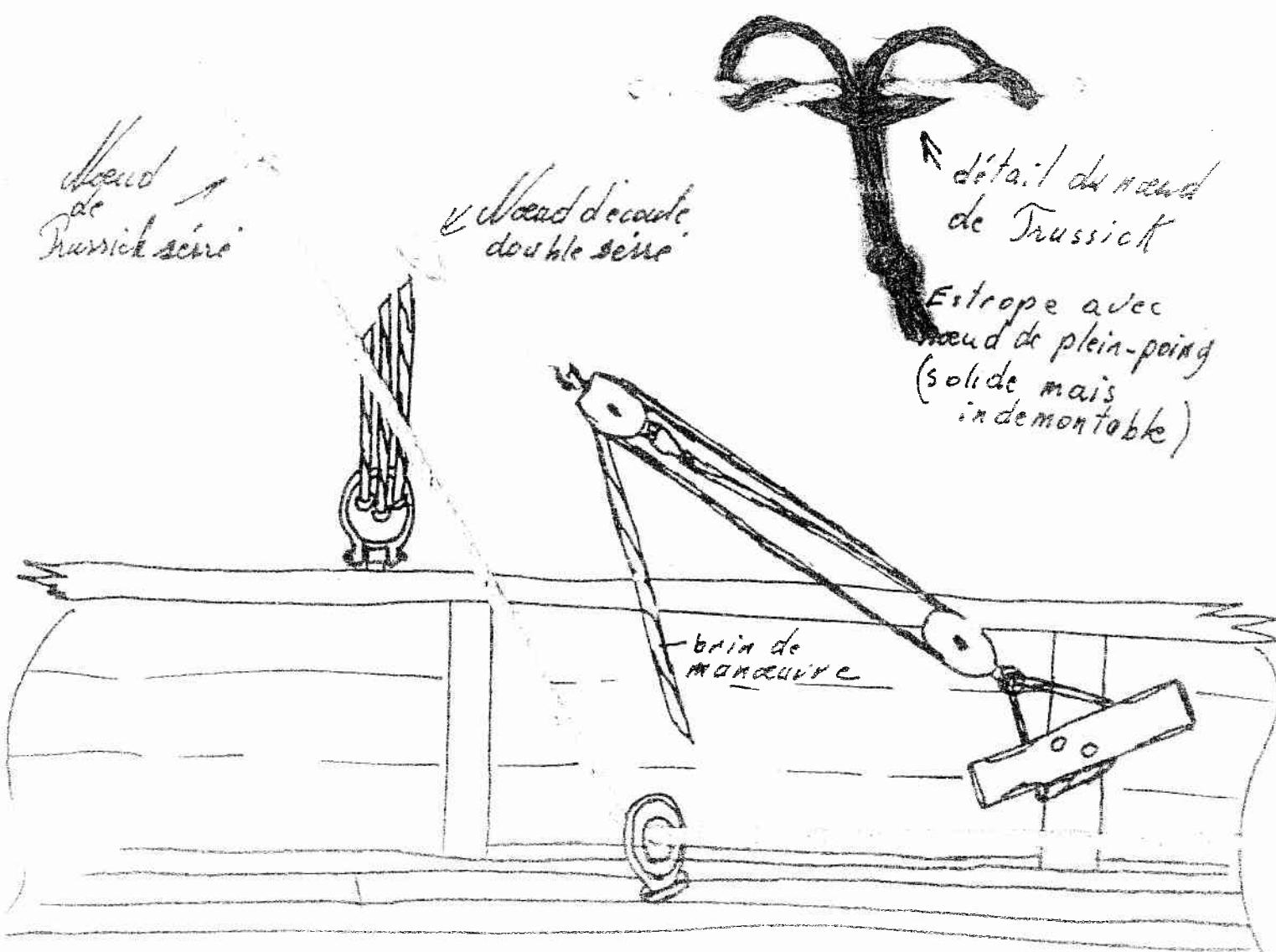
A reprendre l'écoute de foc au près dans la brise!

Voiles magazine propose dans son numéro 20 une utilisation intéressante du nœud de Prussick, pour monter au mât. J'en vois une autre toute à fait adaptée à notre bateau.

On confectionne une estrope de un mètre de long avec un raban ou un bout solide. On peut utiliser le nœud de d'écoute double par exemple, comme ci-dessous.



Puis on réalise le nœud directement sur l'écoute à reprendre. Il ne reste qu'à prendre le croc du palan dans la boucle. Cette méthode est très proche du bossage du palan à fouet, mais présente tout de même l'avantage d'être plus rapide : de plus, il permet à l'équipier de ne pas avoir à soutenir le palan pendant la réalisation du nœud. On y gagne donc au point de vue de la sécurité puisque l'on dispose pendant toute l'opération d'une main pour se tenir.



LEXIQUE DU NUMERO 19

Naupathique: Adjectif issu du nom naupathie, appellation médicale du mal de mer

Empannage: Action de virer involontairement de bord en passant par le vent arrière, à opposer à **virement lof pour lof** qui définit la même manœuvre mais volontaire. Sur les grands cotres l'empannage est interdit et se solde souvent par un démâtage. Fréquemment le terme **empannage** est abusivement employé en lieu et place de **virement lof pour lof**.

Bosser: C'est frapper un bout sur un autre déjà tendu pour transférer l'action initiale sur le deuxième. Exemple. Prise d'un ris avec un palan. (Voir page 13)

Erse: Anneau de cordage. Réalisé soit avec un seul toron reconstituant un câble sans fin, soit avec un bout dont les deux extrémités sont épissées l'une sur l'autre.

Erseau: Petite erse servant à fixer l'aviron sur son tolet.

Estrone: C'est une erse avec laquelle on entoure une poulie ou un espar pour le suspendre ou le fixer.

Etambot: Pièce de la charpente axiale d'un navire située à l'arrière et qui supporte le gouvernail.

Grand payois: Ensemble des pavillons envoyés dans la mâture pour décorer le navire à l'occasion des fêtes.

Armer: Action de pourvoir un navire de tout ce qui est nécessaire à son utilisation (équipage et matériel). Ce terme a aussi une définition légale.

Rocambeau: Anneau métallique, muni d'un crochet, coulissant le long du bout-dehors et servant de point d'amure au foc. Il se manœuvre vers l'avant avec le hale-dehors et se ramène avec le hale-dedans. (Voir page 7).

**Le ciel est bleu pétrole,
La mer est vert de gris,
Laisse donc ta bourse ouverte!**

Appel solennel de cotisation 98

SOLUTION DES IGNOBLES MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 5

	1	2	3	4	5	6	7
I	E	T	A	M	B	O	T
II	L	A	M	E	C	O	
III	E	B	A	R	B	E	S
IV	M	A	R	C	A	S	
V	E	C	R	U	N	E	
VI	N	A	R	M	E	R	
VII	T	A	E	S	A		

Voici, extraits péniblement des glaises cauchooises:

LES LABORIEUX MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 6

	1	2	3	4	5	6	7	8
I								
II				■	■			
III								
IV						■		
V		■						
VI								■
VII		■	■					
VIII					■	■		
IX					■	■		
X								
XI				■	■			

L'auteur des pseudos mots-croisés maritimes, est un jeans-foutre de première force, qui n'hésite pas pour terminer ses grilles à user des artifices les plus bas! J'en veux pour exemplé dans le numéro 4 un architecte anglais, Silton, connu essentiellement de l'auteur. Voici qu'il récidive dans le numéro 6, en II on trouve un néologisme dont l'usage n'est pas près de se répandre. L'auteur a eu toutefois l'honnêteté de ne pas le définir.
De qui se moque-t-on?

Le comité de vigilance cruciverbiste

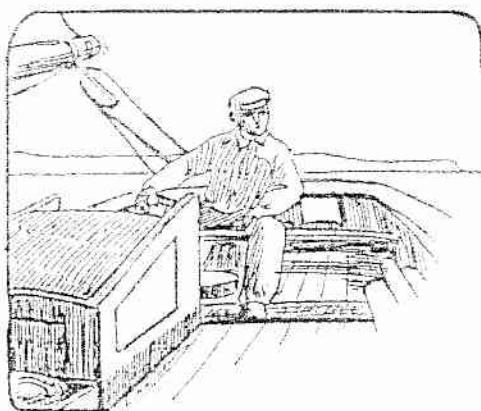
Horizontalement

- I- A ne pas confondre avec des rostres. II- Mot inconnu et indéfinissable. III- Le contact avec la méduse peut l'être. IV- Passe-coques. V- Forme de coque - Si vous remplacez celui de seiche par un de baleine, vous risquez de déranger votre serin. VI- En bateau c'est souvent de l'eau, c'est mieux pour naviguer. VII- Mélange d'é dulcorant. VIII- Pour moi, il n'y en a qu'un et Marie-Fernand en vient. IX- Guide vigoureusement le marin qui lève le nez la nuit - Mieux que HT. X- Attachera de façon anarchique. XI- Vent pas toujours chaud malgré sa consonnance - Surnom d'un célèbre général étatsunien qui passa au Havre en 44.

Verticalement

- 1- Redevient corde après débarquement - Après l'huis. 2- Le beaupré lui sert de pare-choc - Prestige déclassé 3- Pas ceux-la - Ordre souvent suivi d'un bruit de casseroles. 4- Comme la couleur noire de la coque - Vent qui passe par la Bretagne avant de venir au Havre. 5- Deux lettres qu'on voit sur le pare-brise des autos - Grande étendue d'eau verte, salée et mélangée. 6- Roulettes que je vois mal dans un sifflet - Traduit en russe, mis au féminin et précédé de grande, cet ensemble à étoiles est très nordique - Note qui sans atteindre le fa, n'en est pas moins largement plus aiguë que le ré. 7- Fière devise - Bois qu'on trouve sur et dans les bateaux. 8- Lieux - Capitale, monnaie et jus de betterave ou de canne cristallisé, à la fois

LES POTINS DU BANC DE QUART



Coup de propre

Un grand carénage est prévu pour début novembre à Honfleur. Sortons nos vieilles bottes et nos habits usés et carénons en chantant.

Croisons en croisant

On me dit qu'Eric Tabarly est un inconditionnel des mots-croisés maritimes. Gageons qu'il aura pris soin d'en embarquer quelques uns pour s'y plonger et meubler les temps-morts entre Le Havre et Carthagène. Il est regrettable que ce glorieux exemple ne soit pas plus suivi.

Plouf

Peu de casse cette année. Il semble nécessaire d'apporter une modification au règlement du bord suite à quelques incidents. Proposition: "Tous les équipiers sont tenus d'attendre l'arrêt complet du navire et de s'assurer de la présence d'un quai ou d'un ponton avant de débarquer". Le strict respect de cette consigne semble encore nécessaire jusqu'à la fin 20 ème siècle et probablement au 21ème.

C'est la rentrée

Dernière heure: Des séances d'informations et d'initiation auront lieu à l'alvéole 23 Quai Frissard au Havre les: 8/11- 29/11 et 13/12 1997 de 14 à 16 heures.

Puis les: 10/01- 24/01- 07/02- 21/02 1998 de 14 à 16 heures.

Ces séances ont pour but d'amener tous les équipiers et futurs embarquants de Marie- Fernand aux compétences nécessaires en matière de manœuvres, de matelotage, de lecture de carte, de calculs maritimes. Ce qui à terme permettra à chacun de vivre les croisières plus intensément dans une sécurité accrue. (Matériel fourni.)

Féeries nautiques

Le service événementiel de la mairie du Havre, organisateur des féeries nautiques en juillet dernier a réalisé une cassette montrant les temps forts de cette manifestation brillante. Plusieurs exemplaires circulent parmi les adhérents. On parle déjà d'une nouvelle édition en 98.

D'l'aut' côté d'l' ieu.

La fête de la crevette à Honfleur a été couronnée d'un franc succès populaire. Nos amis Bernède et Frouard ont fait preuve une fois de plus de leur grande efficacité. Félicitation à tous les organisateurs.

Lamanage

Un halage à la cordeille (remorquage à l'épaule des bateaux dans un port lorsque les conditions climatiques ne permettent pas une évolution à la voile) nous a permis de admirer nos équipières en costume traditionnel slalomant entre les panneaux indicateurs, les feux tricolores, et autres darses en cul de sac qui n'encombraient certainement pas les quais de Honfleur il y a cent ans.

Retour

Le comité de rédaction sera très honoré de recevoir vos commentaires et critiques à propos de ce bulletin. Tout article ou simple proposition de sujet sera bien venu.