

L'Hirondelle

Bulletin de liaison de l'association

Hirondelle de la Manche

Numéro 21 - Septembre 1999

Sommaire

- Le carénage 99. 1
- Edito. 2
- La ginderesse. 2/3
- Les gens de la machine. 3
- Lancer une amarre. 4
- Pierre Henri Marin a largué les amarres définitivement. 5
- Fêtes de fin de pêche. 7
- Espace de l'adhérent. 8
- Mots croises maritimes N°8 9
- Les potins du banc de quart 10

Le carénage 99

Ce week-end de Pâques a été pour nous l'occasion d'un grand carénage.

Le samedi précédent, nous avons conduit MARIE FERNAND à Honfleur - agréable sortie, sans problème pour compléter l'équipage, (les sorties pour Honfleur font toujours recette). Dès la fin de la semaine, une dizaine de paires de bras s'activent de bonne heure - lavage au jet hyperbar très efficace - brossage des œuvres mortes à la brosse rotative - aspirateur à l'intérieur - quelques travaux de charpentes pour réparer une jambette et un bout de liston - puis les pinceaux et les rouleaux prennent le relais pour rendre la

belle livrée noire de la coque et ocre rouge pour les fonds, (rien que du banal - du déjà vu - du déjà fait - mais...).

Vient enfin le moment tant attendu de la remise à l'eau.. mais de l'eau il en manquait.. un bouchon de vase obstrue le passage et l'équipage doit se livrer à de spectaculaires acrobaties pour libérer notre Cotre de son emprise visqueuse. MARIE FERNAND peut enfin regagner son confortable mouillage du Vieux Bassin un cadre qui convient à merveille. Puis se fit la séparation, les

bras lourds et boitillants, satisfaits du travail réalisé, du sympathique accueil des Chantiers de l'Estuaire et de la nostalgique ambiance musicale créée par l'accordéon de Jacques Hervé.

Merci encore à tous, les virtuoses du pinceau, de la varlope ou du piano à bretelles, car, ne l'oublions pas MARIE FERNAND ne navigue que grâce au dévouement et au savoir faire d'une solide équipe de bénévoles.

Patricia Martel

EDITO

"De la une" ou "Du neuf à la coque"

Un édito c'est aussi un article, ça tombe bien, il y en a cinq dans le titre.

Il faut le reconnaître **la** et **une** sont souvent associés: (tout au moins phonétiquement!) "Faire la une", "grimper dans la hune", "cinq colonnes à la une", etc.

Ou ils s'opposent: "l'aventure n'est pas une aventure", "l'histoire n'est pas une histoire"

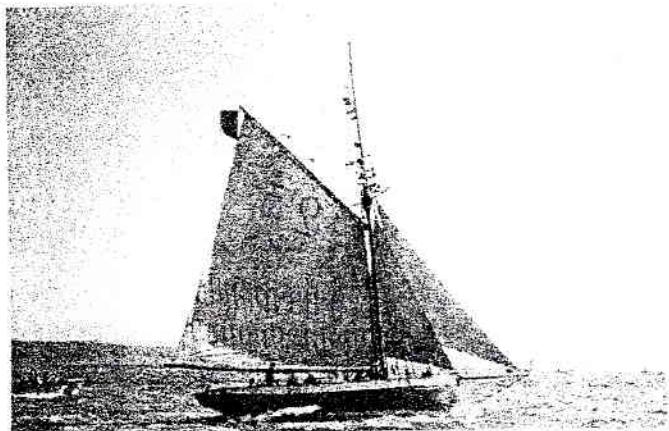
"Un jour il faudra refaire la coque de Marie-Fernand"

ou

"Un jour il faudra refaire une coque de Marie-Fernand"

L'authentique ou la copie.

Il y a de l'économique, de l'historique, du possible, de l'impossible, du sentimental dans ce choix.



L'échéance n'est pas pour ce siècle. Cette coque nous emmènera encore dans de nombreuses croisières.

Mais un siècle est un siècle.

Aussi faut-il penser dès maintenant à faire du neuf à la coque.

Vous vous posez des questions sur le sujet? Vous avez des idées sur la question?

Pas d'hésitation prenez la plume et faites part de vos réflexions à l'association elles seront relayées par le bulletin. *Par Eric Grémont*

LA GUINDERESSE

PREMIER CAS. Si vous crochez un sac à un piton fixé au plafond, le piton supporte la force nécessaire à soutenir le sac. C'est évident (enfin je le crois).

SECOND CAS. Par contre si vous fixez une poulie à ce même piton et que vous voulez soulever le même sac à l'aide d'un bout, le piton supportera alors la force nécessaire à soutenir le sac **plus** l'effort que vous exercez sur le bout.

La mâture de notre bateau est composée de deux éléments le mât principal et le mât de flèche. Cet ensemble est télescopique, le mât de flèche coulissant dans un bâti et dans la chouque du mât principal. La gunderesse permet de hisser le mât de flèche depuis le pont. De le hisser ou de l'amener puisque les patrons en cas mauvais temps amenaient partiellement le mât de flèche, pour abaisser les poids et aussi diminuer le fardage. Cela s'appelle catéter le mât de flèche. Cette diminution de hauteur implique une réduction de la longueur des galhaubans. C'est pour cette

raison (j'en ai la quasi-certitude) que les cotres possédaient deux jeux de galhaubans (un court et un long). On s'en convaincra en observant la photo historique à la loupe.

Détail intéressant sur Marie-Fernand, le mât de flèche est maintenu en place par une clavette qui permet de mollir la guinderesse en dehors des manœuvres.

PREMIER CAS. La clavette, s'appuyant sur la chouque, supporte l'effort dû à la masse du mât de flèche, des galhaubans, des bastaques, du grand étai, des drisses. Et c'est pire si on établit les voiles du haut!

DEUXIEME CAS. La poulie de guinderesse (pour simplifier), pendant le hissage du mât de flèche supporte l'effort dû à la masse du mât de flèche, des galhaubans, des bastaques, du grand étai, des drisses, plus l'effort des pauvres gens qui hissent tout ça, c'est à dire au total, 1,5 fois!

Inutile de vous dire que le mât est largement soulagé en compression lorsque, la clavette en place, on mollit la guinderesse. Je ne vous parle pas du soulagement des pauvres gens sus nommés.

Le calage du mât de flèche, c'est une sacrée opération.

1. Un marin grimpe en haut du mât principal.
2. Pendant ce temps on mollit les galhaubans, les bastaques et le grand étai.
3. Les deux marins du pont hissent de quelques millimètres le mât de flèche.
4. La clavette est ôtée.
5. On amène le mât de flèche en position basse.
6. On croche les palans sur les galhaubans courts.
7. On reprend tous les palans et toutes les drisses du mât de flèche.

Cette manœuvre ne s'exécutait que l'été par très mauvais temps, en effet l'hiver les cotres portaient un mâtereau destiné à recevoir les pavillons.

Depuis que Marie-Fernand renavigue personne ne s'est risqué à cette manœuvre et franchement elle ne me paraît pas évidente du tout. Ou alors juste pour le sport un jour ...
Une question subsiste, y avait-il un deuxième trou de clavette pour la position basse. Si quelqu'un peut répondre?

Par Eric Frémont

Les Gens de la Machine.

On aurait tort de penser que les gens de la machine sont les travailleurs « manuels » du bord. Ce seraient plutôt les métaphysiciens de l'équipage. Sans doute, ils vissent et dévisserent. Mais ils sont plongés dans une rumination pérenne, la solution de chaque problème suscite un problème nouveau. Au pont ou à la passarelle, les décisions, les manœuvres sont transparentes. A fond de cale, dans la « chambre », le provisoire est un axiome : ce qui fonctionne présentement est ce qui cassera bientôt, rien ne promet rien, rien ne garantit rien hormis la vigilance et l'humilité (...)

A tout prendre, le seul élément sûr et certain, c'est celui qui est défectueux.

Extrait de « L'île de Charente », de Horst Hansen, Editions à Scud, 1999

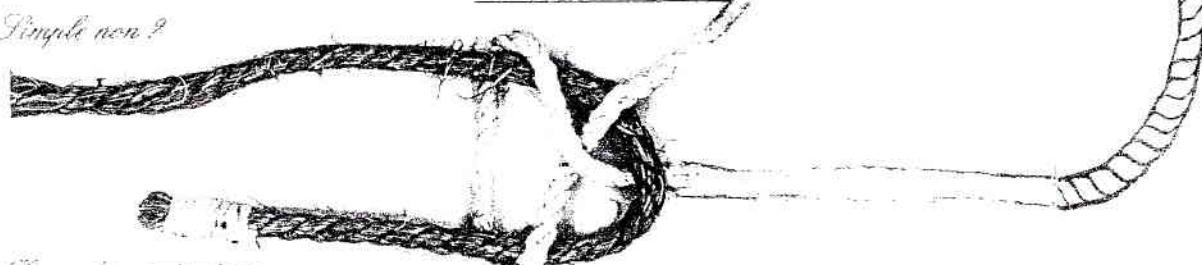
Tout le monde sait faire ce nœud.
Nous n'en parlerons donc pas.
Savez-vous qu'il a l'intrégrité!

Pour éviter la liaison entre la touline et l'assise je vous suggère des problèmes aux apprenants navigateurs et aux autres.
Une bonne solution est d'utiliser le nœud d'écoute. C'est un nœud simple, rapide, facile à démonter et d'une solidité suffisante.
En plus il est joli, pourquoi ? Je vous le laisse à vous de trouver.



Le noeud d'écoute

Simple non ?



Il y a des variantes :

Le noeud d'écoute double. (Deux tournées lieu d'une.)

Le noeud d'écoute garni. (Voir ci-dessous.)



L'assise est également plus facile si elle possède un nœud de nœud ou un nœud de poche.



Roland Courbe dit « PIERRE HENRI MARIN »

Journaliste maritime

1934 - 1999

Pierre Henri Marin, P.H.M. pour ses amis, a définitivement largué les amarres le 2 juillet 99 pour ces îles dont on ne revient pas. Au moment de franchir l'Achéron, nul doute qu'il ne garde la main solide sur la barre, car ses nombreux amis pilotes seront là pour l'assister, lui témoigner leur profonde reconnaissance et saluer son talent littéraire.

De son vrai nom Roland Courbe, il est né au Havre en 1934, descendant d'une famille de marins au sein de laquelle le pilotage a toujours tenu une grande place : son grand-père et son grand-oncle étaient en effet patrons de cotre, et toute son enfance a baigné dans les histoires de mer. Dès lors, comment s'étonner qu'à son tour, il rejoigne la Marine Marchande qui lui fera sillonnier les océans. Il connaîtra ainsi les Antilles, le Pacifique Sud et le bassin Méditerranéen. Il décide de mettre sac à terre mais sa passion pour la mer reste intacte. Il devient alors journaliste et rentre à Paris-Normandie où il est responsable d'une page maritime hebdomadaire, sous l'autorité du regretté Roger Campion qui deviendra l'un de ses meilleurs amis. C'est ainsi qu'il suit avec fièvre la fin des grands paquebots, dont les départs et les dernières escales des célèbres « Ile de France », « Liberté » et « Flandres ». Il suit la construction du nouveau « France », fierté de la ville du Havre. Il relate avec émotion le naufrage d'« Antilles » sur l'île Moustique puis le procès de son commandant.

Il devient alors reporter à la radio et travaille pour Europe N°1. De la vie tumultueuse du « France », il relate tous les épisodes, depuis la gloire des croisières prestigieuses jusqu'à la honte du désarmement au fond du port. De la vente en 1979 et des événements qui l'accompagneront, il gardera des archives sonores passionnantes. Et lors du retour du navire sous le nom de « Norway », il sera l'un des premiers à monter à bord. Il sera d'ailleurs l'un des conférenciers attitrés du paquebot lors des croisières de la nostalgie vers New-York.

Retraité dans l'île d'Oléron, P.H.M. met son talent journalistique et ses relations maritimes au service de différentes revues nautiques. Pour « Voiles et Voiliers » et « Le Chasse Marée », il écrit de très nombreux articles, mêlant avec bonheur l'Histoire Maritime et l'actualité. En 1981, il répond favorablement à l'éditeur Gallimard pour publier un livre sur le pilotage du Havre dans la collection « La mémoire des gens de mer ». Il s'appuie sur sa propre histoire familiale et sur les travaux de spécialistes : les articles de Paul Bedel dans « Le Petit Perroquet », ceux de J.P. Dole-Robbe dans M.R.B. et la thèse de Claudie Reinhart intitulée « Les pilotes du Havre 1806 - 1814 ». Grâce à son ami Campion, il réussit à faire sortir des archives familiales havraises des documents anciens et une iconographie inédite qui feront de son livre, actuellement épuisé, un gros succès. Il participe ainsi grandement au renouveau du patrimoine maritime Français et c'est dans ce sillage qu'est racheté en 1985 le cotre-pilote « Marie-Fernand ». Il en suivra avec passion la restauration et connaîtra le bonheur de tirer des bords inoubliables sur ce bateau-pilote lors de la grande manifestation « Brest 92 ». Cette saga des « 4 vies de Marie-Fernand » sera à son tour racontée dans un ouvrage écrit en collaboration avec Dominique Perret et Serge Lucas. Mais il n'oublie pas pour autant ses chers paquebots, et il en complera avec nostalgie et fierté les aspects poétiques et artistiques dans le livre « Paquebots, ambassadeurs des mers ».

Retrouvant les plaisirs simples du plaisanciers, P.H.M. navigue régulièrement dans les parages de son île et pratique en expert la pêche en mer. De son expérience, il tirera son dernier ouvrage publié, « La Pêche en mer à la voile ».

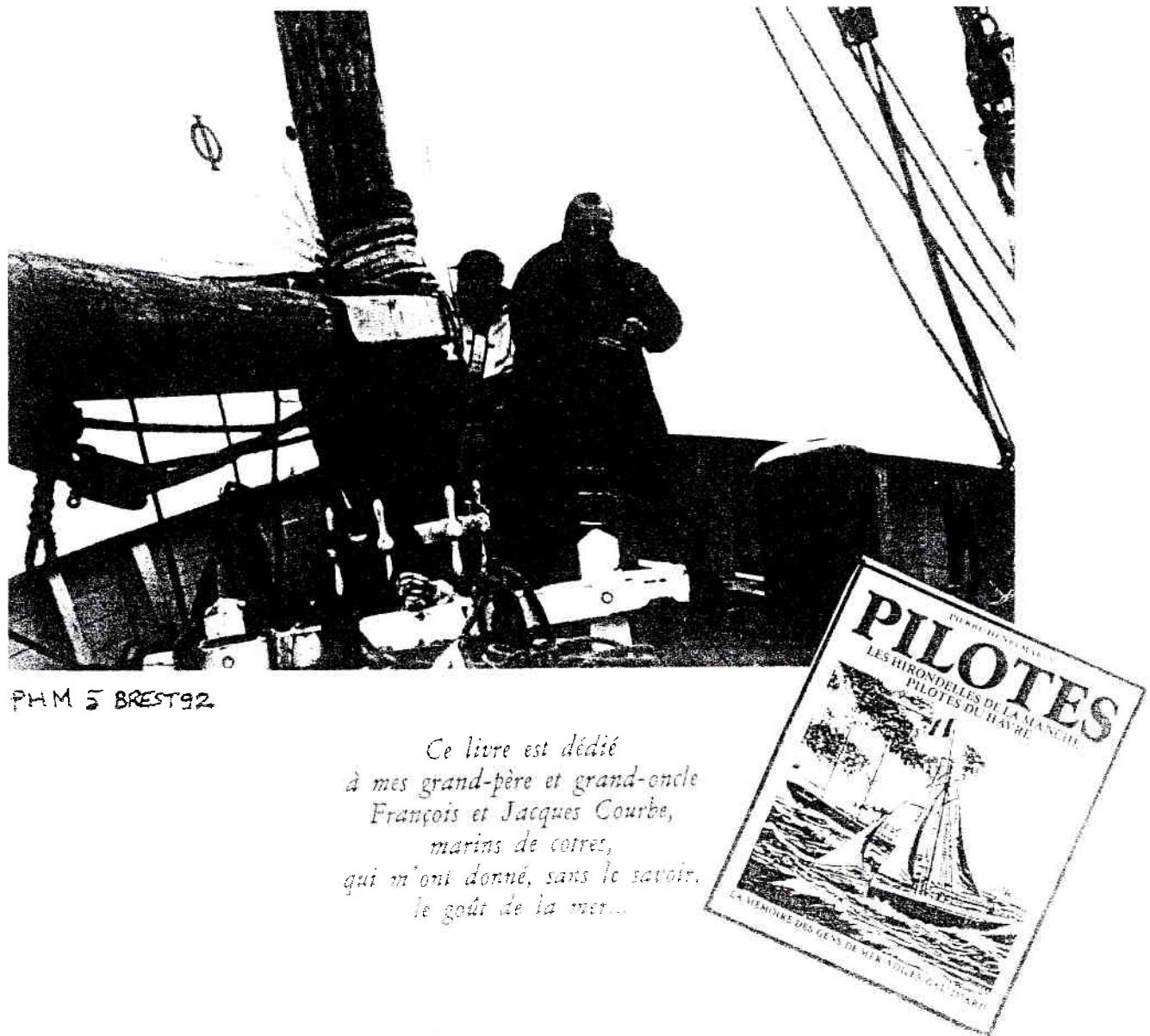
Depuis plusieurs mois, il travaillait avec acharnement à un important ouvrage sur le Pilotage à la voile, en France et à l'étranger. Préparé en collaboration avec de nombreux amis et auteurs pour « Le Chasse-Marée », cette véritable anthologie ne l'empêchait cependant pas de donner chaque semaine à Radio France La Rochelle une chronique sur la mer, la voile et les bateaux,

Malade du cœur depuis plusieurs années, P.H.M. avait connu la grande douleur de perdre son épouse il y a quelques mois. Nul doute qu'il n'ait retrouvé celle-ci pour une ultime croisière qui, pour tous ses amis, n'est pas prête de s'achever au quai de l'Oubli.

Le Havre, le 3 juillet 99

Ph. Valetoux

Vice-Président du Pilotage du Havre



Fêtes de la pêche

Sur le littoral, en certains ports, les pêcheurs se réunissaient en fin de campagne de pêche pour un repas en commun qui s'appelait « compter la saison » au Pollet, à Etretat, c'était la « caudrée » hebdomadaire.

La « caudrée » d'Etretat se pratiquait encore avant 1850. C'était un repas à frais communs, tous les samedis, au cours duquel l'équipage d'un caïque se partageait l'argent gagné à la pêche dans la semaine. On y mangeait œufs et poissons du jour, souvent une raie choisie à bord et exposée au retour à l'avant du bateau. Chaque homme apportait son pain. Le cidre, consommé à profusion, était pris sur l'argent commun. Ce repas avait lieu chez le « maître du bateau » ou chez le propriétaire. Les femmes n'y prenaient pas toujours part. Après le repas, l'argent du poisson pêché et vendu dans la semaine, était partagé en lots.

Au Pollet la coutume diffère. Les femmes sont présentes, elles tiennent bien leur place, boivent comme les hommes, la « caude » ne leur fait pas peur, ce qui confirme un auteur allemand, Jacob Venedey, de passage au Pollet :

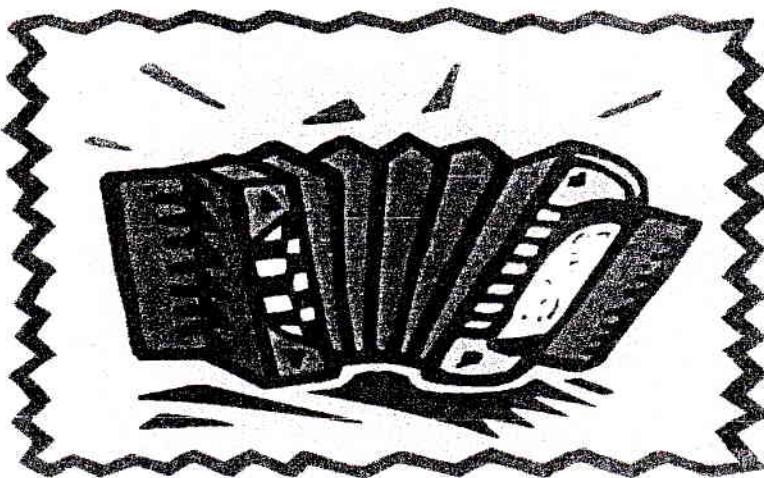
« Les Polletaises étaient de rudes femmes qui ne manquaient jamais de participer aux fêtes des matelots, et on arrive à douter, dans ces fêtes, qui de la femme ou du mari, a le dernier mot dans les tours de chant. »

« On compte la saison » à la fin d'une campagne, repas en commun prélevé sur le bénéfice procuré par les filets de pêche que les matelots possèdent personnellement et qu'ils apportent à bord en sus de ceux de l'armateur. Ce repas réunissait « maître de bateau, équipage, souvent une vingtaine d'hommes, avec les femmes, auxiliaires indispensables à terre ».

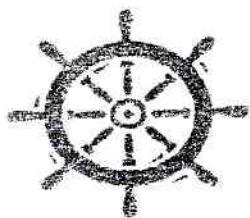
Contrairement aux Etretatais qui se réunissaient en privé pour manger le poisson pêché, les Polletais allaient au cabaret, apportant poulets d'Inde et oies, le tout rôti au four du boulanger, lard, pâtés et tartes chaudes ; comme à Etretat, on arrosait le tout avec beaucoup de cidre et de « caude ».

Nous connaissons le déroulement de ces mémorables journées : on invitait au repas le violoneux du faubourg, qui ne manquait pas une réunion où on lui offrait à boire. À la fin du déjeuner, les convives ramassaient les restes pour les emporter et tout le groupe, matelots, femmes et enfant, violoniste en tête, se rendait à Etran, paroisse voisine du Pollet, dans un autre cabaret nommé « Jérusalem » ; on y consommait les reliefs du repas en les arrosant à nouveau et on revenait au Pollet au son du violon. La qualité des chants du retour devait se ressentir de tant de libations. Mais que chantait nos Polletais sur la route d'Etran ? On cite « La Petite Angélique » qui se chantait encore 150 ans plus tard sur le littoral. Il faut croire que la boisson ne rendait pas nos gens très gais, car la « Belle Angélique », qui ne peut si séparer de son amant, s'embarque avec lui pour la Martinique et meurt sur le navire avant d'arriver.

(tirage de reproduction avec l'aimable autorisation de Mme Marguerite SKLIFESKI)



Espace de l'adhèrent



Préface à l'édition

Nationalité et citoyenneté du Dr
Albert Pichot

Sur la route de l'émigration

C'est avec un sentiment de lourdeur que l'auteur a rédigé cette édition. Il faut venir évoquer cette
édition dans le contexte des dernières élections politiques passées et au sujet d'un tel drame. Cela va sans dire que nous
nous sommes déçus de ce résultat, en constatant le peu de temps accordé

à ce drame, mais nous y aurons pris plaisir. Nous devons faire tout ce qui est possible pour faire évoluer les choses dans le cadre légal de l'affaire.

Il est à noter que nous avons été très heureux dans notre mission en Haute-Savoie. La difficulté des négociations
entre les deux parties a été grande, mais le Dr Albert Pichot a décidé, dans l'intérêt de son état de santé,
de faire.

Il a également exprimé ses gratitude du plus profond au Dr Pichot pour l'aide de l'avocat relatif aux secours.
Il est à noter que nous avons découvert que le Dr Albert Pichot Léonard Miquel était patient du centre médical
"Villefranche Plaine" en Haute-Savoie et devait être soigné.

Nous avons été ravis que des autorités de sécurité soient mobilisées pour assurer la sécurité depuis 10 h.
Nous avons également été ravis que l'ambulance ait pu être utilisée pour éviter toute complication, sa sécurité étant
très importante pour nous.

Il nous a également demandé des documents officiels, dont certains sont arrivés tardivement. Nous avons été
très heureux d'obtenir ces documents pour lui.

Il nous a également demandé de faire une demande de remboursement pour les frais engagés par l'ambulance
et nous avons été ravis de faire cela.

Il nous a également demandé de faire une demande de remboursement pour les frais engagés par l'ambulance
et nous avons été ravis de faire cela.

Il nous a également demandé de faire une demande de remboursement pour les frais engagés par l'ambulance
et nous avons été ravis de faire cela.

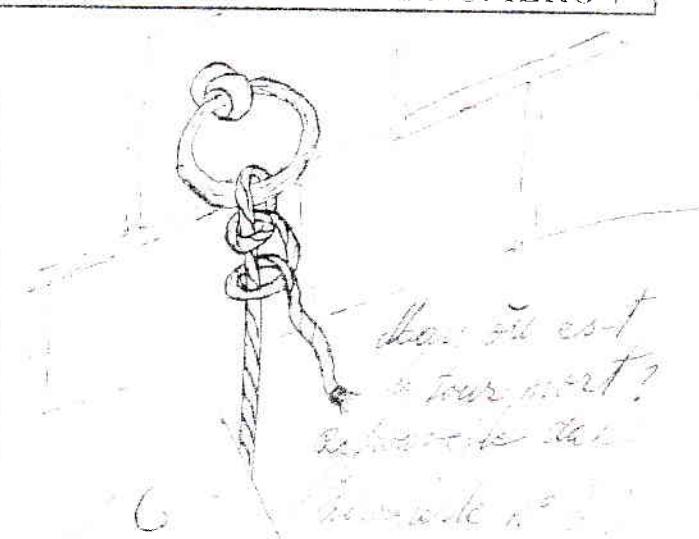
Il nous a également demandé de faire une demande de remboursement pour les frais engagés par l'ambulance
et nous avons été ravis de faire cela.

B.E

Il nous a également demandé de faire une demande de remboursement pour les frais engagés par l'ambulance
et nous avons été ravis de faire cela.

SOLUTION DES MEDIUSANTS MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 7

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I	M	I	N	A	H	O	U	E	T
II	A	T	A	R	A	X	I	E	
III	T	A	N	G	U	E			A
IV	E	G	O	U	T		O	V	
V	L	U	E		N	U	A	I	
VI	O	E	R	S	T	E	D	R	
VII	T	S	E		A	V	I	S	O
VIII	E		A	I	L	E	R	O	N



Echappés du néant voici:

LES INSUPPORTABLES MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 8

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

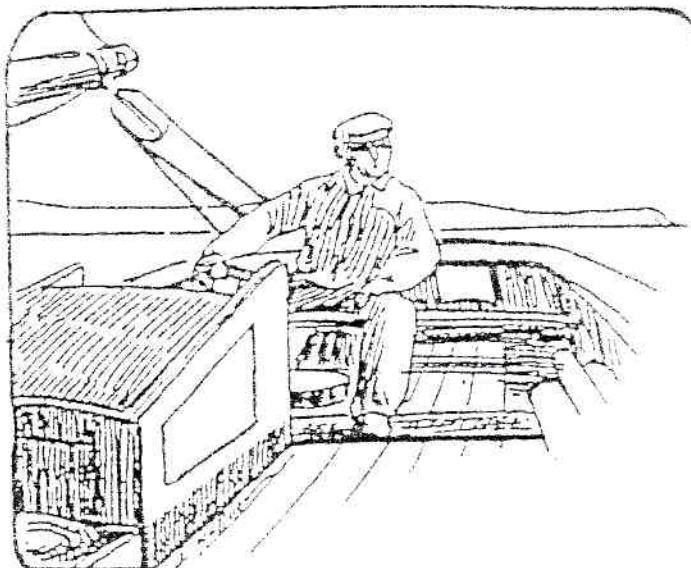
Horizontalement:

- I - Espèce d'ouinche **H** - Diffusera l'énergie cinétique **III** - Déplacement d'air qui enrhumé.
- IV - Passera de l'horizontale à la verticale.
- V - Le menuisier n'en fait pas - Préposition anglaise utile à l'auteur. **VI** - Article masculin - Etiré (en parlant d'un fil de caret que l'on doit commettre).
- VII - Bien verte avec un trèfle - Suite de trois voyelles dans laquelle les "i" l'emportent nettement sur le "o". **VIII** - Le fil de ce bois serpente (Heureusement sinon les bateaux seraient carrés) - Ne peut s'acquérir. **IX** - Consonnes partiellement explosives - Ille sur le do. **X** - En mer, tu n'auras pas le choix par gros temps.

Verticalement:

- 1 - C'est tout de même moins gros qu'une californie. 2 - Boîtieront. 3 - Célébre mathématicien, il devint ministre de la marine en 1925. - Début du synonyme du VII. 4 - Nos falaises en subissent de toutes sortes. 5 - Marque de remorques perte-bateaux norvégienne très connue (Surtout en Norvège). - Ille sous le mi. 6 - Mot inconnu même en Norvège. - Action double et délicate, concerne les haubans, mais aussi les fronts en même temps. 7 - Article breton - Reçue par lot de 5. 8 - Sport à éviter en croisière S.V.P.

DERNIÈRE EDITION DU MILLENAIRE



LES POTINS DU BANC DE QUART

Actif.

L'adhérent actif sera l'objet soins particuliers dans la prochaine mouture du tarif. Donc à vos pinceaux, bleus, stylos, épissoires et calculatrice, toute activité sera appréciée.

Cruciverbistes!

Vous avez failli échapper au numéro 8 des mots croisés maritimes, mais non!! pouvait-on à l'aube du 3ème millénaire priver les adhérents d'un moment de détente culturelle, tellement nécessaire après la lecture du bulletin? La réponse va de soi. Voir page 9.

A vos crayons!

L'appel ne fut pas vain, ce bulletin est couvert de vos croquis et dessins, bravo et ne baissons pas les bras.

Eclipse

Un temps splendide, une mer belle. Une vision totalement dégagée de l'éclipse, bref une vrai fête sur l'eau, on peut jouer les blasés, ce phénomène reste toujours inquiétant et réveille des angoisses ancestrales. A noter pour la prochaine éclipse totale, le vent monte d'un Beaufort pendant l'éclipse. Ne vous laissez pas surprendre. (Surtout à l'âge que vous aurez.)

Organisation.

Réunion tous les premiers samedis du mois. Mois impairs réunion du bureau, mois pairs conseil d'administration. A 10 heures à l'alvéole 23 Quai Frissard 76600 LE HAVRE. Un bon rendez-vous pour rester en contact avec l'asso.

Help!

Le rédacteur du bulletin a reçu le renfort très apprécié de José Blanco.

José grand navigateur sur mer et sur internet a beaucoup joué du clavier dans le 21.

Héritage.

E. Tabarly prenait ses ris vent arrière. Une tentative a été faite lors de la croisière Caen- Honfleur, en septembre. Ça marche et c'est plus facile qu'il n'y paraît! Vous en saurez plus en lisant attentivement le numéro 22.

PTT

Des enveloppes préimprimées à l'effigie du métro bateau, c'est communiqué. Bientôt chez nous.