



# L'hirondelle

Bulletin de liaison de l'association

*Hirondelle de la Manche*

*Numéro 24 - Novembre 2001*

## Sommaire

• Edito	1
• Communiqué de presse	2
• Lettre de Norbert	3
• Interview du nouveau Président	3
• Le carénage 2001	7
• Navigation à Dunkerque	7
• Changement à la DRAC	8
• L'Elise à Paris ou la gloire de Mazéras	9
• En parcourant les archives	11
• Vu dans la presse	12
• Les Filles du Havre	13
• Histoires de marins	13
• Histoires d'en rire	14
• Mots croisés	15
• Les potins du ponton	16

## Edito

Quand je compare l'état de décrépitude de notre cotre, il y a seize ans, avec l'image de puissance et d'élégance qui en ressort aujourd'hui (voir page 2), je ressens une grande

fiereté d'appartenir à une association aussi active !

Mais quand je contemple la liste des travaux qu'il nous reste à accomplir, je suis effaré.

A l'heure des grands mutations de notre port, y a-t-il encore une place pour Marie-Fernand dans les vieux bassins du Havre, (qui feraient de merveilleux parkings), les ponts et les écluses (si chers à entretenir) continueront-ils à s'ouvrir devant la fine étrave de l'objet de tous nos soins ?

A toutes ces questions, pas de réponse précise.

Comment engager l'avenir de Marie-Fernand, dans un environnement aussi mouvant ?

Si l'on ajoute à toutes ces inconnues le caractère pseudo-sinusoidal de la marée en baie de Seine,

qui peut dire si nous avançons en nous hissant dans une descente en plein recul ou si nous opérons une dégringolade ascensionnelle en progression négative ?

Une seule réponse : bougeons-nous !

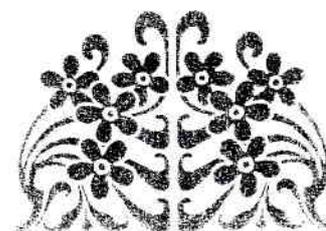
Astiquons, communiquons, recrutons, écrivons, asticotons, naviguons, carénons ... entre autres. De notre action dépend notre survie ! (Comme toujours).

En bref :

tais-toi et rame !

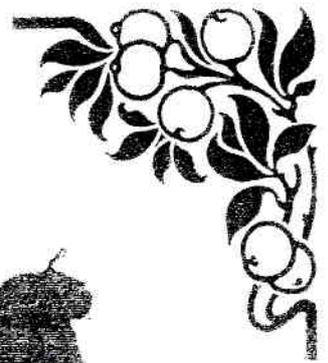
Donc acte.

Par Eric Grénot



L'hirondelle - page 1

COMMUNIQUE DE L'ASSOCIATION HIRONDELLE DE LA MANCHE  
Cotre Pilote du Havre « Marie-Fernand »



Son Président passe la barre.

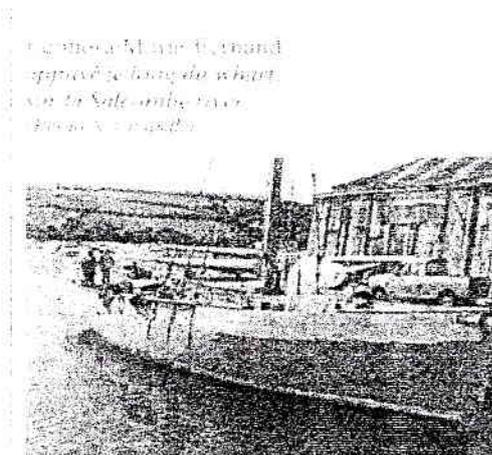
« Tu vois le barbu, là-bas, celui qui a l'air d'un pirate de cinéma, c'est Norbert Chapelle ». C'était ainsi qu'il y a 17 ans était décrit Norbert sur une photo de P.-H Marin. Et aujourd'hui ? ...il n'a pas changé.



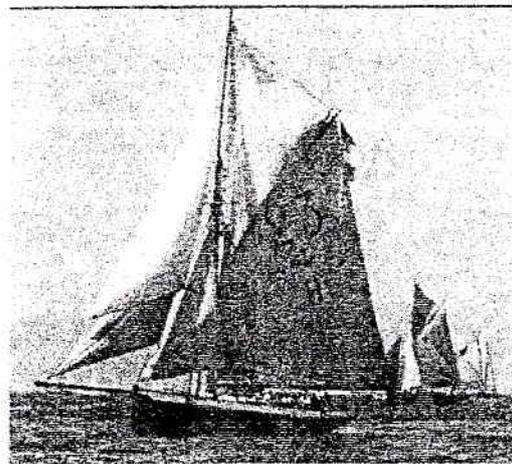
Oui, cela fait 18 ans que l'Association l'Hirondelle de la Manche existe, avec Norbert comme Président

Depuis qu'en ce matin de mai 1984, ou au long d'un ponton à Salcombe dans le sud-ouest de Plymouth, Norbert découvrit le cotre « Leonora », ce passionné de vieux gréements a dépensé sans compter une énergie farouche pour que cette hirondelle redevienne le « Marie Fernand » : modification des statuts de l'Association, recherche du financement pour l'achat du Leonora, rapatriement du bateau au Havre, chantier de rénovation et en fin 1<sup>ère</sup> présentation du Marie Fernand aux voiles de la liberté de Rouen en 1989, puis sous voiles à Brest en 1992.

A Salcombe en 1984



A Brest 2000



Grâce à son enthousiasme, son entêtement et son amour pour les vieux gréements, Norbert a permis à cette Hirondelle, partie voler hors des côtes Normandes pendant 63 ans, de revenir au Havre pour vivre sa « quatrième vie », mais cette fois à partir du 6 Juin 1986 comme Monument Historique. Merci Norbert

Lors de l'assemblée générale ordinaire de 2001, Norbert a passé la barre de l'association à Eric Gremont, passionné, moitié pirate aussi et fin connaisseur du Marie Fernand. A ne pas en douter, digne successeur et bien armé pour lancer le grand lifting des 108 ans qui devrait permettre au Marie Fernand de naviguer encore de nombreuses années

Eric Gremont

Les références proviennent du livre « Les quatre vies de Marie Fernand » de P.H. Marin et D. A. S. Comp. au « L'hirondelle de la Manche ».



## LETTRE DE NORBERT

Après 18 ans de présidence à l'Hirondelle de la Manche, je passe la main à ERIC GREMONT que vous connaissez tous. Il a rejoint notre association quelques années après sa création et depuis a fait preuve de compétence et d'un dévouement sans faille.

Il était temps de rajeunir la présidence. Depuis le début, je me suis efforcé de rester fidèle aux principes fondateurs: la restauration et la promotion de notre cotre prestigieux. Tout n'a pas été intégralement possible. Naviguer avec des lycéens et des jeunes défavorisés, un vieux bateau comme le notre ne remplit pas forcément tous les critères de sécurité exigés pour ce genre de navigation. Nous n'avons jamais pu obtenir le certificat de « Bateau d'Utilisation Collective » indispensable.

Je me suis également tenu de faire participer le maximum de nos membres à la gestion, cela permet aujourd'hui une succession en douceur. La nouvelle équipe constituée autour d'Eric est prête à exécuter les nouvelles tâches qui se présentent et notamment les grosses réparations de structure prévues sur notre cotre, dans un proche avenir.

Merci à tous pour les bons moments que nous avons passés ensemble. J'ai pris quelques cheveux blancs mais j'y ai pris beaucoup de plaisir.

A bientôt

NORBERT CHAPELLE



---

### Interview du nouveau président ERIC GREMONT

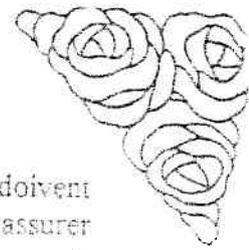
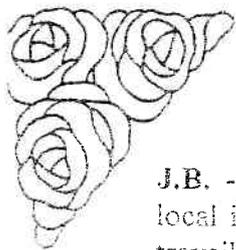
par José Blanco.

**J.B.** - Eric, beaucoup de chantiers sont à ouvrir dans les 2 ans à venir, certains liés directement au MF, d'autres à des événements extérieurs, quels sont les priorités pour l'association ?

**E.G.** - Les priorités sont multiples. La coque de MF nécessite des travaux importants. Qu'ils démarrent cet hiver, serait bien. Néanmoins, s'ils ont lieu au printemps prochain, cela serait bien aussi. Par contre, il y a une priorité dans le temps qui se fait jour, c'est effectivement de trouver un lieu d'hébergement pour l'association, parce que nos locaux seront disponibles probablement encore 2 ans



Néanmoins, je crains fort qu'ils ne nous tombent sur la tête assez vite en raison de la vétusté des charpentes, du fait que cela devient très fragile. Donc priorité des priorités: le logement de l'association.



**J.B.** - L'association nécessite à la fois un local important pour stocker le matériel et travailler sur de grandes pièces comme le mat ou la bôme et en même temps, ce local doit se trouver à proximité du bateau pour faciliter l'entretien de celui-ci. Comment concilier les deux lors du déménagement dans un autre lieu ?

**E.G.** - Comment cela va-t-il tourner ? toutes les cartes ne sont pas dans nos mains, mais par le biais de courriers, de rencontres diverses et de contacts que l'on peut prendre avec les gens de la mairie et du port, on espère que cela va aboutir bientôt et qu'on aura à la fois des bureaux, des locaux administratifs qui soient moins insalubres que ceux qui existent actuellement et, là c'est beaucoup moins sûr, un lieu de travail pour effectuer les réparations sur le gréement ou les diverses activités mécaniques, électriques qui sont nécessaires à la bonne marche du bateau.

**J.B.** - La deuxième priorité est ce grand lifting nécessaire au MF pour qu'il puisse encore naviguer de nombreuses années. Quel est le coût prévisionnel de ce grand lifting ?

**E.G.** - Alors, sans préjuger des devis qui vont être faits, on peut estimer qu'une restauration historique et soignée de bonne qualité de la coque devrait coûter aux alentours d'un à deux millions de francs.

**J.B.** - Sur quels moyens compte l'association et comment peut-elle réunir des fonds si importants pour effectuer ces travaux indispensables ?

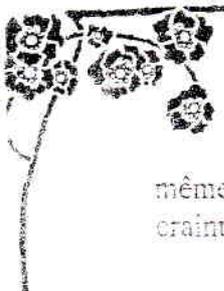
**E.G.** - Bon ! C'est une somme. Evidemment, c'est une somme qu'il va falloir trouver. Nous avons déjà des fonds propres qui couvriront environ un tiers de

cette somme. Ces fonds propres doivent essentiellement nous servir à nous assurer l'attribution de subventions puisque le département, les monuments historiques - on espère bien aussi, la ville et la région - vont pouvoir donner jusqu'à 75 % de la somme. Ce qui nous permettrait de conserver un petit pécule pour redémarrer la saison qui suivra les travaux. Sans compter que l'on aura quelques frais sur place : de déménagement, de frais relationnels. Parce qu'il va falloir, bien sûr, maintenir le contact avec les adhérents mais aussi avec les autorités locales et tout cela ne va pas sans générer quelques frais.

**J.B.** - Ce type de travaux, jamais effectués, va donner une nouvelle robustesse à la structure. le gréement est en rapport avec cette nouvelle robustesse de la coque ?

**E.G.** - On peut dire que le mât actuel est particulièrement solide. C'est un pin très dense. Je pense qu'au niveau solidité, il n'y aura pas de problème. De toute façon, on va l'inspecter scrupuleusement lorsque le bateau sera démâté. Il y a une partie du gréement dormant qui accuse une certaine usure bien normale compte tenu du fait que cette partie là a 15 ou 17 ans maintenant - en particulier le limandage des haubans. Après dépose, on verra si effectivement, il faut remplacer les haubans et de toute façon il faudra reprendre le limandage d'une large partie du gréement dormant. Pour la partie gréement courant, on peut dire que l'on y prête une attention constante. Donc, tout ce qui est cordage, estrope et compagnie, est très surveillé. Je pense pouvoir dire que c'est en très bon état et que moyennant quelques travaux d'entretien et de remise à niveau, en particulier au niveau des haubans, étai et balancine, on peut dire que l'on aura un bateau dont le gréement est particulièrement solide. Je peux même dire que tout ayant été dimensionné largement à l'instigation de Marc Philippe au départ,





même très largement. on a un bateau qui craint peu les ruptures de haubans.

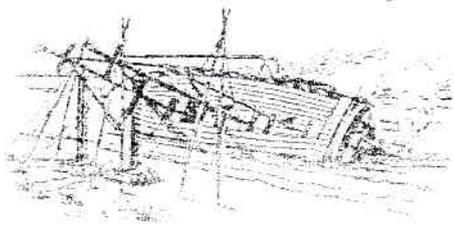
J.B. - Le MF est classé en 5<sup>ème</sup> catégorie, mais il est actuellement armé pour la 3<sup>ème</sup> catégorie, et c'est un bateau conçu pour affronter une mer forte et aller jusqu'à 50 MN du Havre, quelle sont les barrières qui l'empêchent d'obtenir cette 3<sup>ème</sup> catégorie qui lui permettrait de traverser la manche ?

E.G. - Ce sont des barrières essentiellement administratives. L'obtention de la 3<sup>ème</sup> catégorie correspond à un niveau d'équipement, d'ailleurs plus qu'à un état du bateau.

Théoriquement, l'état du bateau c'est un autre problème.

C'est presque de la responsabilité du propriétaire pour les bateaux à caractère privé. Par contre, il doit présenter un équipement adéquat et aussi embarquer sur un bateau conçu pour l'usage qu'il veut en faire, ça c'est une nouvelle réglementation, qui a été interprétée à la défaveur de MF par les gens des Affaires Maritimes qui soutiennent, par des informations fausses, que MF aurait été conçu pour une navigation sur zone restreinte. Or, on sait de façon historique que le MF a navigué depuis l'Angleterre, même jusqu'au milieu de l'Angleterre jusqu'au Cap Lizard, Cherbourg et tout le sud de l'Angleterre. Et puis, à la limite, dans sa période anglaise, il a parcouru des distances très importantes. Donc soutenir que ce bateau n'est pas conçu pour affronter la haute mer, c'est pour le moins - et je pèse mes mots - être mal informé.

Pourquoi la 3<sup>ème</sup> catégorie n'aboutit pas ? On peut se le demander ! Pourquoi est-ce que l'on n'obtient pas la 3<sup>ème</sup> catégorie ? C'est un blocage de caractère administratif, qui n'est pas justifié. Cela reste un grand mystère. Maintenant si l'on trouve une solution, cela ne serait pas mal.



J.B. - Le MF, dernier voilier de travail encore navigant en France, se doit de représenter et de faire connaître, la Normandie, le Pilotage havrais et surtout le Havre, dont il est issu. Cette représentation doit se faire en France, mais aussi chez nos voisins britanniques. Cela est-il possible en étant en 5<sup>ème</sup> catégorie ?

E.G. - Tout voyage outre Manche est malheureusement impossible en 5<sup>ème</sup> catégorie. D'autant que les Affaires Maritimes nous spécifient scrupuleusement que la traversée ne sera pas autorisée.

Donc on sait que l'on dispose de dérogations qui nous permettent de naviguer dans des zones qui sont habituellement réservées à la 3<sup>ème</sup> catégorie, que les Affaires Maritimes nous les octroient avec une certaine facilité. Bon, cela dit, la traversée de La Manche leur paraît dangereuse, à juste titre, mais pas plus dangereuses pour MF que pour tous les autres navires moins rapides, moins bien équipés et moins marins, qui le font tous les jours. Alors c'est un deuxième mystère !

J.B. - Le Havre bénéficie de l'appellation Station Voile. Penses-tu que des déplacements plus fréquents du MF hors des frontières normandes ou françaises pourrait bénéficier au Havre du point de vue tourisme nautique ?

E.G. - Les déplacements et les croisières un peu longues de MF, il nous a semblé par les couvertures sur les presses locales, que cela bénéficiait plutôt aux ports qui nous reçoivent, qu'à notre port d'origine. Donc, si on veut effectivement que l'image de MF redore un peu le blason du HAVRE, qui a quelquefois une image un peu triste, il serait peut-être pas mal que l'on navigue un peu plus sur notre plage ou à proximité immédiate du HAVRE et que les Havrais puissent admirer notre bateau un peu plus souvent. Cela dit, que MF soit



l'ambassadeur du tourisme Havrais dans les autres ports, pourquoi pas ! De toute façon on ne pourra jamais, ne serait ce que pour des problèmes d'équilibre financiers, se priver de participations dans de grandes fêtes nautiques et à des croisières qui intéressent aussi nos adhérents, qu'il faut toujours récompenser de leur travail assidu, des croisières « plaisir » qui les emmènent un petit peu plus loin que le Cap de La Héve et puis ce qui serait tout de même très bien c'est que, enfin au Havre, on réussisse à mettre sur pied une grande fête : probablement les journées du patrimoine maritime. Un projet que l'on a déjà tenté de mettre sur pied une fois, que la Direction Nationale des Musées a voulu promouvoir. Pour des raisons d'attentats, cela n'a pas pu être fait cette année. On comprend bien et bien il faudrait quand même que cela aboutisse un jour et que l'on ait une grande fête à caractère nautique, historique au Havre qui je pense, pourra avoir un certain succès compte tenu de la configuration particulièrement favorable des bassins.

Le bassin de l'Eure en particulier est très vaste. On peut y faire tourner multiples bateaux, même d'assez grande taille, on peut organiser une régata à l'intérieur des murs. Cela ne s'est pas fait en Europe depuis très longtemps, même peut-être jamais.

Ce serait une grande nouveauté qui pourrait attirer énormément de monde surtout que la visibilité de ce plan est tout à fait parfaite. On peut répartir sur plusieurs kilomètres de quai une masse de spectateurs qui ne manqueraient pas de venir si publicité nécessaire en est faite dans les journaux et si on fait venir 1 ou 2 bateaux anglais à caractère historique : Jolie Brise et d'autres. On pourrait effectivement amener en même temps du tourisme anglais au Havre à l'occasion de cette fête.

Cela reste à mettre sur pied. C'est un travail énorme, il faut décider les financeurs de ce type de manifestation à se lancer là dedans. Il y a certainement un travail de

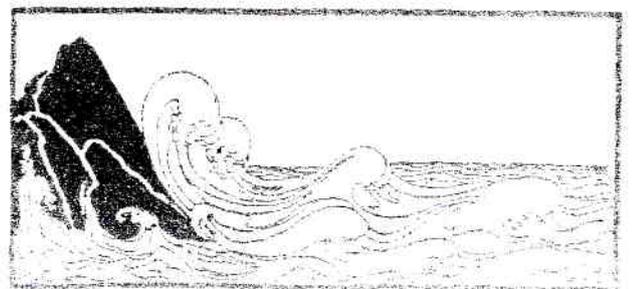
promotion très important à faire et puis aussi décider la municipalité de la ville du Havre à se lancer dans cette aventure qui n'est pas tout à fait une, dans le sens que les bénéfices ne sont peut être pas certains, mais probables. Cela reste à étudier et si on arrive à cela dans les années qui viennent, j'estime que l'association aura bien travaillé pour Le Havre et pour son propre compte.

**J.B.** - Une dernière question pour conclure cette interview. Que peux-tu nous dire sur les activités nautiques à venir à caractère historique, au moins pour l'ensemble des vieux gréements normands ?

**E.G.** - Les vieux gréements normands sont réunis en fédérations qui ne sont peut être pas fédératives. Les productions sont indépendantes. La Fédération a son bulletin, chacun des bateaux a le sien. Cela paraîtrait intéressant d'avoir une intercommunication pour ces différents bulletins. Cela permettrait de les enrichir. Peut-être que certains articles déjà parus pourraient être publiés dans un bulletin de la fédération et puis cela inciterait les différentes associations à s'intéresser d'un petit peu plus près au sort des autres. On comprend bien que les associations rencontrent de multiples soucis : des soucis financiers, d'ordre matériel divers. On peut comprendre que chacun a besoin de travailler énormément mais une fédération, c'est une autre puissance qu'une association et je crois qu'il faut travailler dans ce sens là. Si on peut avoir des échanges entre les différents

bulletins, ce sera déjà un premier pas qui pourrait aboutir à une amélioration de la situation.

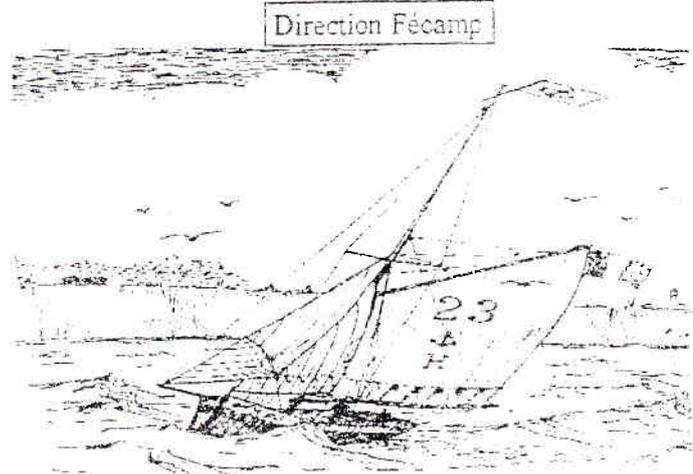
*Merci Eric, et bon courage !*



## LE CARENAGE 2001

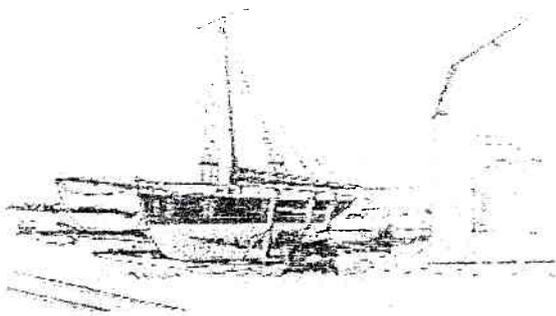
Cette année pour le carénage, nous avons choisi FECAMP. Cette option était bonne. L'emplacement est pratique et confortable et le ber en bon état. Par contre, la date n'était pas la meilleure, la météo franchement mauvaise. En premier lieu pour le convoi, vent un peu frais de Nord Est (évidemment) et la température carrément fraîche. Pour le carénage proprement dit : le samedi, encore du vent et du froid, et le dimanche, ho ! surprise : « MARIE FERNAND » sous 10 cm de neige !

Malgré l'acharnement des éléments, le travail s'est réalisé en temps et dans la bonne

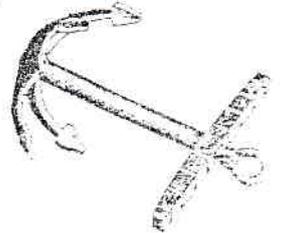


humeur. Le chantier de FECAMP a eu la gentillesse de mettre à notre disposition une espèce d'igloo de verre (et de circonstance) pour abriter le sympathique et traditionnel repas des caréneurs. Au menu de cette année : Saucisses Lentilles et Couscous. A L'ANNEE PROCHAINE !

*Par Herbert Chapelle*



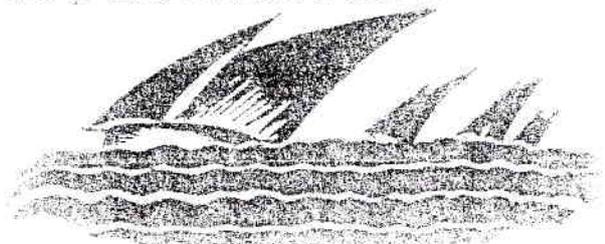
... et après 12 heures de navigation mémorables...

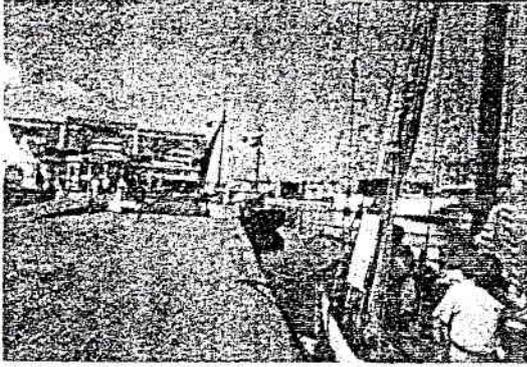


## NAVIGATION A DUNKERQUE

Le soleil n'était pas encore levé que nous avons fini de prendre notre petit déjeuner. Nous avons programmé un réveil vers 5 h 30, ce qui nous laissait du temps avant notre passage du pont de l'Eure à 6 h 15 et ensuite le Sas Vétillard. La lumière du jour lentement glissait sur cette mer calme, un vent bienveillant remplissait nos voiles. Dès les premiers instants, cela annonçait une belle journée. Effectivement, cette remontée LE HAVRE - DUNKERQUE fut excellente à tout point de vue. Non seulement le vent et le soleil ne nous ont pas quitté, mais chose très rare, je pense, pas une seule fois il nous a fallu manoeuvrer puisque les éléments furent constants pendant les 24 heures que nous avons navigué. Je ne suis pas un marin de longue date, mais c'est la première fois que je rencontre cette situation. Presque une croisière de plaisancier durant laquelle les uns lisaient, d'autres bronzèrent, certains essayaient d'apprendre de nouveaux noeuds. Chacun profitait de ce temps de liberté entre les quarts de navigation des trois équipes que formaient

l'équipage. Le paysage de nos falaises éblouissées de soleil avec, à leur pied, la mer presque bleue, tellement le ciel était clair. Quelle beauté ! La chaleur nous a obligé par moment à rechercher un peu d'ombre, surtout à l'heure du déjeuner. La sieste ne fut pas obligatoire, mais la bienvenue pour beaucoup d'entre nous. Peu de bateaux sur notre route. Un horizon déserté même par les oiseaux de mer. ETRETAT ; FECAMP ; ST VALERY ; DIEPPE ; LE TREPORT une vue différente de sites connus, une découverte pour certains, des souvenirs pour d'autres. Quelques photos de ce récit dans notre album que vous pourrez consulter lorsque vous viendrez à l'alvéole ou à l'assemblée générale du mois de janvier. La nuit commençait à tomber en passant au large de BOULOGNE SUR MER, et nous sentions peu de temps après, l'approche du CAP GRIS NEZ. Une légère agitation de la mer avec par moment des sauts de vent qui nous ont amené à frôler 11 noeuds.





Par sécurité notre chef de bord, Norbert CHAPELLE, nous a fait prendre un ris que nous avons conservé toute la nuit. Vers 7 h, nous étions dans l'entrée du port de DUNKERQUE, le soleil était au rendez-vous. Pratiquement deux heures pour rejoindre notre quai où quelques vieux gréements étaient déjà arrivés. Ensuite, inutile de vous le dire, grand repos pour la majeure partie d'entre nous. Bassins en plein coeur de la ville, accès facile pour les visiteurs, une fête qui s'annonce bien, mais retour au port du HAVRE pour moi.

Par Christian Quilès

### ... ET SI CELA M'ETAIT RACONTE PAR UN AUTRE EQUIPIER ? ... AVEC LA SUITE

Le matériel et les vivres embarqués, (le hangar est encore à proximité) et une courte

nuit de sommeil, nous appareillons à six heures, sitôt le sas Quinette et les digues passées, nous établissons les voiles, pour un long bord qui nous mènera au cap Gris-Nez, 100 milles sous la même amure, à 8,5 noeud de moyenne voilà qui réjouirait bien des régatiers. Sans un empannage un peu vif et un foc turbulent, cette traversée n'eut été qu'un long moment de félicité. A peine quelques difficultés pour localiser les bouées du chenal d'accès, la pollution lumineuse à ces heures matinales étant importante, (tiens on se croirait au Havre!) nous passons les digues dunkerquoises vers 6H30. Nous apprécions le confort de l'écluse "Tristram", munie de coulisses d'amarrage qui nous évitent les habituelles acrobaties.

Qui saura décrire la trompeuse quiétude des grands ports au petit matin?

Accueil chaleureux des organisateurs, un repos à quai bien mérité et nous avons la chance d'embarquer le 3 juillet sur une pilotine de la station de Dunkerque (vitesse légèrement supérieure à celle de Marie-Fernand), pour accueillir le reste du rassemblement: le "Renard", la "Recouvrance", le "Christ-Roi", le "Polaris", le "Lys-Noir", le "Dehel", la "Vierge

de Lourdes", "Face au vent" et bien d'autres tout aussi fameux.

Le vendredi 6, échanges de bons procédés nous sortons à la voile avec quelques pilotes et leur famille, avant un apéritif convivial à bord.

Le samedi 7, pour le départ de tour de France à bicyclette, nous participons à une parade nautique, en compagnie d'une grande Yole de Ba ntry, hélas dans une légère brume.

Durant cette semaine si la foule n'était pas au rendez-vous, cela nous permis de nous retrouver entre équipages pour des moments de convivialité quotidienne.

Soulignons à cette occasion la présence de Tante-Fine et de quelques inventeurs Fécampoïsiens, qui ont mis au point à cette occasion, un superbe canon à patates, diversement apprécié des autorités dunkerquoises!

La météo et les aléas d'organisation de croisière ne permirent le retour que le 24 juillet.

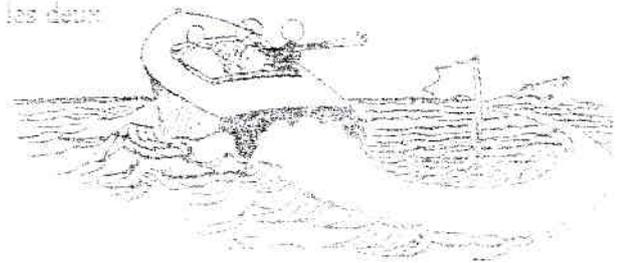
Une pétrole durable, nous permit de goûter une fois de plus le doux ronron de notre vaillant moteur. Le rythme "moins soutenu" du retour a permis à un nouvel adhérent de montrer à un patron dépité la réelle présence du maquereau en Manche, qui paraît-il aurait disparu...

Par François Basile

### CHANGEMENT A LA DRAC

Changement à la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) M. LESCROART qui supervisait la restauration et l'activité de l'association depuis de nombreuses années, est nommé Directeur des Monuments Historiques. Il gardera, nous a-t-il confié, un excellent souvenir de « Marie Fernand » et espère bien pouvoir, comme cela était projeté cette année, doubler le musoir de HONFLEUR à la barre de notre (et du sien) « Marie Fernand ». Partir rentier!

Mme COFFRE qui, elle, suivait directement nos dossiers de subventions avec beaucoup de compétence et de gentillesse change également de poste. Bonne chance à tous les deux.



## L'ELISE à PARIS ou la gloire des MAZERAS

Le nom de Mazéras est très ancien au Havre puisque l'on rencontre un représentant de cette famille dès 1586. Traditionnellement orientés vers la mer, les Mazéras vont particulièrement briller au XVIIIème et XIXème siècle, en occupant des fonctions au pilotage et dans le sauvetage.

Pierre François Philippe Mazéras naît en 1767 et devient pilote-lamaneur. Sa réputation de fin manoeuvrier est rapidement établie et ses qualités vont lui valoir de participer à un événement exceptionnel. Le mardi 19 mars 1816, les habitants du Havre voient arriver dans leur port un navire de forme étrange, marchant au moyen de deux roues, sans voiles ni rames ! Ayant traversé la Manche en 20 heures, sa vitesse est sidérante pour l'époque et explique sans doute que la nouvelle de son arrivée ne l'ait pas précédé. Ce bateau à vapeur est le paquebot français ELISE, allant de Londres à Paris à l'aide de sa seule machine à vapeur. En fait, il ne fait escale au Havre que quelques heures pour embarquer un pilote lamaneur assez expérimenté et hardi pour conduire au milieu des bancs de sable de la Seine, non encore canalisée, ce navire d'un genre nouveau. Mesurant environ 50 pieds de long (16m) sur 16 de large, ce "pyroscaphe" a des formes très rondes de bateau de pêche. Le tuyau du "fourneau" s'élève au centre à une hauteur de 18 pieds de haut, mais il s'abaisse à volonté pour faciliter le passage sous les ponts. Aucun mât, aucune voile, seule la machine d'une puissance de 14 chevaux-vapeur entraîne deux roues à aubes. Sa quille est très plate, lui conférant un tirant d'eau faible facilitant la navigation dans des eaux peu profondes.



M. Mazéras.

Mazéras connaît son affaire et dès le lendemain, l'ELISE arrive à Rouen, stupéfiant les habitants par une vitesse alors impensable. Enthousiasmées, les marchandes de la halle vont en cortège dans le port pour offrir au capitaine un énorme bouquet. Le reste du voyage est plus difficile et ce n'est que 10 jours plus tard que l'ELISE fait son entrée à Paris. Ce délais prête aujourd'hui à sourire, mais à l'époque, c'est un grand succès commercial et technique. Les parisiens lui font un triomphe et, massés en grand nombre le long des quais, attendent son passage. Annoncée depuis quelques jours, l'arrivée a lieu à deux heures de l'après midi, confirmée par les coups de canons du navire qui, malgré la force du courant, progresse régulièrement. Saluée par les canons parisiens et les cris d'une population en liesse, l'équipage répond à plusieurs reprises "Vive le Roi", particulièrement en passant sous le Pont-Royal. Sous les fenêtres des Tuileries, ils renouvellent leurs viva et sont applaudis par Louis XVIII en personne. C'est un triomphe personnel pour le pilote Mazéras qui, pour l'occasion, reçoit un certificat : "...P. Andréich, armateur de ce bâtiment, n'a eu qu'à se louer de sa bonne conduite et de son intelligence pendant ce voyage". Après cet exploit homérique, il connaît le bonheur de transmettre son métier à deux de ses fils et meurt en 1845.

Le premier, Léopold Mazéras né en 1808, est lamaneur dès l'âge de 15 ans. C'est au cours de cette année 1823 qu'il s'illustre : le 18 décembre, le chasse-marée ELISABETH est drossé par la tempête sur les bancs du poulier sud et chavire. L'équipage, composé de 4 hommes et d'un mousse, est sauvé par plusieurs lamaneurs du port, dont il fait partie. Plus tard, il contribue dans des circonstances analogues, à sauver une autre embarcation. Pratiquant aussi la voile pour son plaisir, il est l'un des fondateurs de la Société des Régates en 1839. Dans la catégorie pilote, il remporte plusieurs années de suite des trophées très convoités. En récompense de ses services, il est nommé pilote-major en 1851, poste qu'il occupe jusqu'en 1860. Décoré de la Légion d'Honneur en 1867, il devait décéder le 2 décembre 1886, à l'âge de 68 ans.

Son frère, Augustin Mazeras né le 13 janvier 1818, débute dès 1830 dans le lamanage. Il exerce ensuite comme pilote ordinaire pendant de nombreuses années, puis comme pilote hauturier de choix de la Compagnie Transatlantique Anglaise de 1864 à 1868. A cette date, il passe au service de la Compagnie Transatlantique Hambourgeoise. Il accomplit ainsi plus de 540 rotations entre Hambourg et Le Havre. A de nombreuses occasions, il porte assistance à des navires en difficultés. Le 31 juillet 1860, par un temps épouvantable et après deux jours d'efforts, il sauve l'équipage du navire AUGUSTIN HENRI, ce qui lui vaut une médaille d'honneur. En 1883, doyen des pilotes depuis longtemps, il envisage de prendre une retraite que ses états de service justifient amplement. En janvier, la "Hambourg line" lui demande de piloter le navire CIMBRIA, affecté à la ligne Hambourg / New-York avec escale au Havre. Il s'agit d'un paquebot en fer de 3037 tonneaux, construit en 1867 en Angleterre, et dont l'équipage se compose de 120 hommes. Il quitte Hambourg le 18 janvier avec 380 émigrants à son bord. Dans la nuit du jeudi au vendredi, le navire rencontre une brume épaisse au large de la Frise occidentale. Malgré les mesures réglementaires adoptées, il est violemment abordé par le charbonnier anglais SULTAN, en route de Hull pour Hambourg. Augustin Mazeras se trouve à la passerelle au moment de la collision mais, malgré une ultime manoeuvre, ne peut empêcher le choc. Le CIMBRIA prend immédiatement une gîte importante et, vers 02 heures du matin, le commandant Meyer ordonne l'évacuation. Quatre embarcations seulement peuvent être mises à l'eau, dont l'une, surchargée, se retourne. Malgré les cris des naufragés, le SULTAN reprend sa route et abandonne les malheureux à une mort certaine en raison du froid intense. Ultérieurement, on dénombre plus de 400 victimes, dont le commandant et le pilote qui sont restés à leur poste jusqu'au bout. Quant au SULTAN, il sera saisi par les autorités allemandes et son état-major arrêté par la police. Peu après la catastrophe, un plongeur explora l'épave et remonta horrifié par le spectacle qu'il avait vu : une lutte atroce avait dû se produire au moment de quitter le navire car certaines victimes tenaient dans leurs poings serrés des paquets de cheveux... Il refusa de plonger à nouveau. Le drame fit grand bruit à l'époque et la disparition de Mazeras douloureusement ressentie par la corporation des pilotes.

Cette fortune de mer ne devait pas empêcher la saga des Mazéras de se perpétuer. Auguste Isidore Mazéras, né le 6 janvier 1841, est lui aussi un brillant pilote et un valeureux sauveteur. Il coopère le 17 janvier 1868 au sauvetage de l'équipage d'une "pirogue" (canot de lamanage), puis le 19 décembre 1878, à celui de 4 personnes dans l'avant-port. Plus tard, un certain Léopold Edouard Mazéras, né le 7 août 1851, participe, comme pilote, au sauvetage de 3 navires et de plusieurs personnes en danger de se perdre.

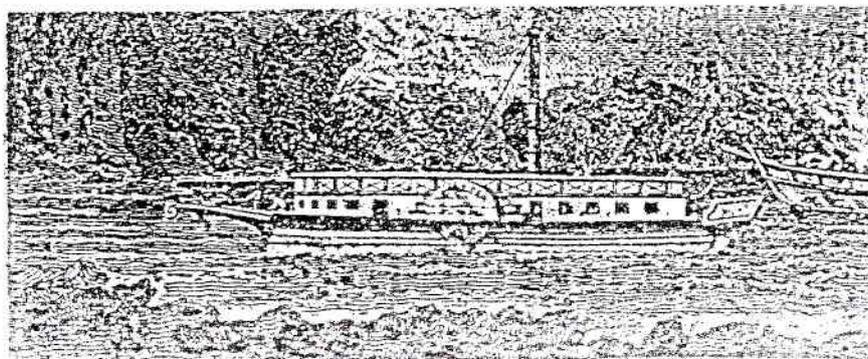
Ainsi, le sens de la navigation et du courage se sont transmis de génération en génération. Mais au début du XXème siècle, les évolutions techniques et économiques amènent la réforme du pilotage. A partir de 1928, les conditions pour présenter le concours de pilotage deviennent sélectives : il faut avoir le brevet de Capitaine au long cours, avoir effectué 5 ans de navigation et être âgé de moins de 35 ans. C'en est fini des sagas familiales et le nom des Mazéras, comme beaucoup d'autres, disparaît des annales du pilotage.

Toutefois, l'esprit de ces valeureux anciens demeure et les pilotes actuels, en son nom, revendiquent toujours l'honneur de "SERVIR".

Ph. Valetoux

#### sources

- Almanach illustré du Courrier du Havre 1888, 1894
- Le sauvetage au Havre, par l'abbé Anthiaume
- Presse Havraise : "Pilotes de père en fils ou le flambeau de la mer", par J. et C. Briot



# EN PARCOURANT LES ARCHIVES

22

M. Eugène Prentout est l'un des plus sympathiques pilotes de la station du Havre. Reçu pilote en février 1889, M. Eugène Prentout n'a cessé d'exercer ses fonctions, qui ont permis d'apprécier ses qualités d'habile manœuvrier.

Le 15 mai 1902, il recueillit, par gros temps, dans son bateau-pilote, au large des Casquets, le capitaine et les six hommes du voilier "Marthe" du Havre.

Ce bâtiment sombra d'ailleurs quelques minutes plus tard et son équipage aurait été englouti, sans l'énergique intervention de notre concitoyen.

Pendant la guerre, M. Prentout, comme tous les pilotes de la station du Havre, fut affecté au service de la Manche. Il conduisit un grand nombre de transports et navires-hôpitaux anglais à Southampton et en ramena de nombreux.

Maintes fois, il se trouva aux prises avec les navires ennemis, dont il essuya la canonnade et évita les torpilles et les mines.

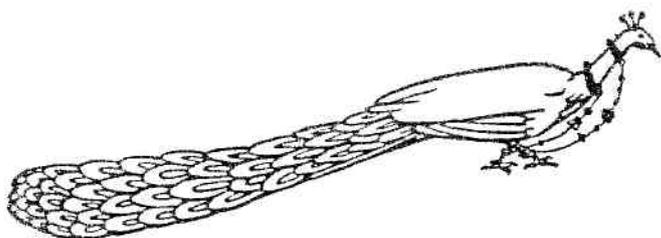
Cette haute distinction vient récompenser justement une longue carrière de labeur, de courage et de dévouement.

— Les travaux entrepris par la maison Eudes, à bord du *Marie-Fernande*, ancien bateau-pilote de la station du Havre, récemment acheté par un yachtsman anglais, viennent d'être achevés. Ces transformations sont très importantes et samedi le nouveau yacht est sorti du port pour essayer son gréement et sa nouvelle voilure.

Il est parti lundi se rendant à Falmouth.

(REVUE "LE YACHT", 7 AVRIL 1923)

Remise de la Légion d'Honneur  
à Eugène Prentout  
(origine : Le Petit Havre 1925)



Carte postale adressée de Southampton en 1916 par Eugène Prentout à son fils Fernand, prisonnier de guerre en Allemagne (document aimablement communiqué par Mme Bellèvre, fille de Fernand)

Southampton 22 Mai 1916  
 Bureau 14.6 - POST CARD  
 THIS SPACE MAY BE USED FOR COMMUNICATION  
 ONLY USE ONLY TO WRITTEN HEAD

Geprift  
 Bureau de Postes  
 15  
 2 MAI 1916

Allemagne  
 Fernand Prentout  
 Lieutenant français (Haut F)  
 officier, Kriegsgefangenenlager  
 Glatzsch  
 Westfalen

Cher Fernand,  
 Je profite que je suis  
 ici pour t'envoyer un  
 colis de divers provisions  
 Ma santé est toujours  
 bonne, travail continue  
 à être très actif  
 Le combat continue  
 et les courageux  
 Ton père  
 Eug. Prentout

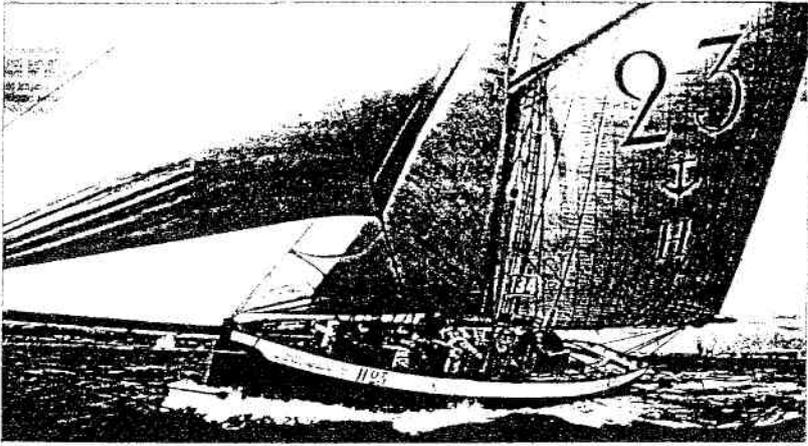
23

# La France est une fête

FIGARO  
18-8-2000

## LA CROISIÈRE S'AMUSE

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

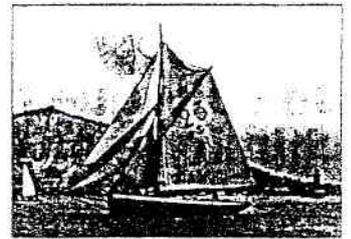


VU dans la presse  
L'hirondelle - page 12

VOILES EN VUE

LHP 28/8

## Le handicap part demain en croisière



« Marie-Fernand » sera avec « l'Abarquet » deus des plus jolis bateaux de la croisière

TROIS JOURS DANS LA PURE TRADITION

## La 138<sup>e</sup> Fête des Marins à Honfleur

LHP 22/5/99

Ce week-end, Honfleur fête ses marins. Comme d'habitude, les différentes manifestations sont organisées par la Société des Marins née de la solidarité entre les gens de la mer, avec l'appui de la municipalité, des commerçants et des industrielles. Ces fêtes de la Pentecôte 1999 sont placées sous la présidence d'honneur de l'Amiral Yves Lagane, préfet maritime de la région Manche - Mer du Nord.

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

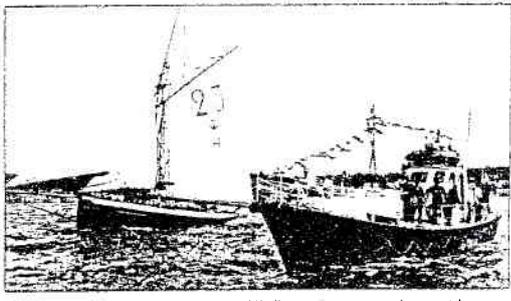
Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA

Le week-end du 15 août prochain une centaine de voiliers des régions normandes de Normandie et de Saint-Malo. Un spectacle impressionnant et magique, quand bonhardiers, sarrains, frégates et autres vieux grumiers arment le bonard du corsaire survolé au cours de la remorque pontonnale de vieux ports de la sauvagerie de Normandie. Un événement plus classique se tient d'habitude en août à Saint-Malo avec un belvédère de croisières, Muscadet, Surprise et Sifge. Régates du bois de la chaise de Normandiers, du 11 au 13 août (02.31.39.00.71). Semaine de Saint-Malo, du 12 au 15 août (02.39.20.22.95). Photo: P. Crochet/CPA



Ferme les nombreux navires qui seront rassemblés, il y aura (comme sur ce document) des cotres et des canots de sauvetage.

Programme des festivités  
Samedi 12 mai  
— 10 h - 5 h : Inauguration et évènements à l'Abbaye et dans l'avant-port  
Dimanche 13 mai  
— 12 h : Messe solennelle des marins en la chapelle cathédrale  
— 15 h : Cérémonie au monument des marins morts en mer sur le bassin de commerce  
— 14 h 30 : Défilé des cotres  
— 15 h : Dîner à l'Abbaye  
— 16 h : Dîner à l'Abbaye  
— 17 h : Dîner à l'Abbaye  
— 18 h : Dîner à l'Abbaye  
— 19 h : Dîner à l'Abbaye  
— 20 h : Dîner à l'Abbaye  
— 21 h : Dîner à l'Abbaye  
— 22 h : Dîner à l'Abbaye  
— 23 h : Dîner à l'Abbaye  
— 24 h : Dîner à l'Abbaye  
— 25 h : Dîner à l'Abbaye  
— 26 h : Dîner à l'Abbaye  
— 27 h : Dîner à l'Abbaye  
— 28 h : Dîner à l'Abbaye  
— 29 h : Dîner à l'Abbaye  
— 30 h : Dîner à l'Abbaye  
— 31 h : Dîner à l'Abbaye  
— 32 h : Dîner à l'Abbaye  
— 33 h : Dîner à l'Abbaye  
— 34 h : Dîner à l'Abbaye  
— 35 h : Dîner à l'Abbaye  
— 36 h : Dîner à l'Abbaye  
— 37 h : Dîner à l'Abbaye  
— 38 h : Dîner à l'Abbaye  
— 39 h : Dîner à l'Abbaye  
— 40 h : Dîner à l'Abbaye  
— 41 h : Dîner à l'Abbaye  
— 42 h : Dîner à l'Abbaye  
— 43 h : Dîner à l'Abbaye  
— 44 h : Dîner à l'Abbaye  
— 45 h : Dîner à l'Abbaye  
— 46 h : Dîner à l'Abbaye  
— 47 h : Dîner à l'Abbaye  
— 48 h : Dîner à l'Abbaye  
— 49 h : Dîner à l'Abbaye  
— 50 h : Dîner à l'Abbaye  
— 51 h : Dîner à l'Abbaye  
— 52 h : Dîner à l'Abbaye  
— 53 h : Dîner à l'Abbaye  
— 54 h : Dîner à l'Abbaye  
— 55 h : Dîner à l'Abbaye  
— 56 h : Dîner à l'Abbaye  
— 57 h : Dîner à l'Abbaye  
— 58 h : Dîner à l'Abbaye  
— 59 h : Dîner à l'Abbaye  
— 60 h : Dîner à l'Abbaye  
— 61 h : Dîner à l'Abbaye  
— 62 h : Dîner à l'Abbaye  
— 63 h : Dîner à l'Abbaye  
— 64 h : Dîner à l'Abbaye  
— 65 h : Dîner à l'Abbaye  
— 66 h : Dîner à l'Abbaye  
— 67 h : Dîner à l'Abbaye  
— 68 h : Dîner à l'Abbaye  
— 69 h : Dîner à l'Abbaye  
— 70 h : Dîner à l'Abbaye  
— 71 h : Dîner à l'Abbaye  
— 72 h : Dîner à l'Abbaye  
— 73 h : Dîner à l'Abbaye  
— 74 h : Dîner à l'Abbaye  
— 75 h : Dîner à l'Abbaye  
— 76 h : Dîner à l'Abbaye  
— 77 h : Dîner à l'Abbaye  
— 78 h : Dîner à l'Abbaye  
— 79 h : Dîner à l'Abbaye  
— 80 h : Dîner à l'Abbaye  
— 81 h : Dîner à l'Abbaye  
— 82 h : Dîner à l'Abbaye  
— 83 h : Dîner à l'Abbaye  
— 84 h : Dîner à l'Abbaye  
— 85 h : Dîner à l'Abbaye  
— 86 h : Dîner à l'Abbaye  
— 87 h : Dîner à l'Abbaye  
— 88 h : Dîner à l'Abbaye  
— 89 h : Dîner à l'Abbaye  
— 90 h : Dîner à l'Abbaye  
— 91 h : Dîner à l'Abbaye  
— 92 h : Dîner à l'Abbaye  
— 93 h : Dîner à l'Abbaye  
— 94 h : Dîner à l'Abbaye  
— 95 h : Dîner à l'Abbaye  
— 96 h : Dîner à l'Abbaye  
— 97 h : Dîner à l'Abbaye  
— 98 h : Dîner à l'Abbaye  
— 99 h : Dîner à l'Abbaye  
— 100 h : Dîner à l'Abbaye

Programme des festivités  
Samedi 12 mai  
— 10 h - 5 h : Inauguration et évènements à l'Abbaye et dans l'avant-port  
Dimanche 13 mai  
— 12 h : Messe solennelle des marins en la chapelle cathédrale  
— 15 h : Cérémonie au monument des marins morts en mer sur le bassin de commerce  
— 14 h 30 : Défilé des cotres  
— 15 h : Dîner à l'Abbaye  
— 16 h : Dîner à l'Abbaye  
— 17 h : Dîner à l'Abbaye  
— 18 h : Dîner à l'Abbaye  
— 19 h : Dîner à l'Abbaye  
— 20 h : Dîner à l'Abbaye  
— 21 h : Dîner à l'Abbaye  
— 22 h : Dîner à l'Abbaye  
— 23 h : Dîner à l'Abbaye  
— 24 h : Dîner à l'Abbaye  
— 25 h : Dîner à l'Abbaye  
— 26 h : Dîner à l'Abbaye  
— 27 h : Dîner à l'Abbaye  
— 28 h : Dîner à l'Abbaye  
— 29 h : Dîner à l'Abbaye  
— 30 h : Dîner à l'Abbaye  
— 31 h : Dîner à l'Abbaye  
— 32 h : Dîner à l'Abbaye  
— 33 h : Dîner à l'Abbaye  
— 34 h : Dîner à l'Abbaye  
— 35 h : Dîner à l'Abbaye  
— 36 h : Dîner à l'Abbaye  
— 37 h : Dîner à l'Abbaye  
— 38 h : Dîner à l'Abbaye  
— 39 h : Dîner à l'Abbaye  
— 40 h : Dîner à l'Abbaye  
— 41 h : Dîner à l'Abbaye  
— 42 h : Dîner à l'Abbaye  
— 43 h : Dîner à l'Abbaye  
— 44 h : Dîner à l'Abbaye  
— 45 h : Dîner à l'Abbaye  
— 46 h : Dîner à l'Abbaye  
— 47 h : Dîner à l'Abbaye  
— 48 h : Dîner à l'Abbaye  
— 49 h : Dîner à l'Abbaye  
— 50 h : Dîner à l'Abbaye  
— 51 h : Dîner à l'Abbaye  
— 52 h : Dîner à l'Abbaye  
— 53 h : Dîner à l'Abbaye  
— 54 h : Dîner à l'Abbaye  
— 55 h : Dîner à l'Abbaye  
— 56 h : Dîner à l'Abbaye  
— 57 h : Dîner à l'Abbaye  
— 58 h : Dîner à l'Abbaye  
— 59 h : Dîner à l'Abbaye  
— 60 h : Dîner à l'Abbaye  
— 61 h : Dîner à l'Abbaye  
— 62 h : Dîner à l'Abbaye  
— 63 h : Dîner à l'Abbaye  
— 64 h : Dîner à l'Abbaye  
— 65 h : Dîner à l'Abbaye  
— 66 h : Dîner à l'Abbaye  
— 67 h : Dîner à l'Abbaye  
— 68 h : Dîner à l'Abbaye  
— 69 h : Dîner à l'Abbaye  
— 70 h : Dîner à l'Abbaye  
— 71 h : Dîner à l'Abbaye  
— 72 h : Dîner à l'Abbaye  
— 73 h : Dîner à l'Abbaye  
— 74 h : Dîner à l'Abbaye  
— 75 h : Dîner à l'Abbaye  
— 76 h : Dîner à l'Abbaye  
— 77 h : Dîner à l'Abbaye  
— 78 h : Dîner à l'Abbaye  
— 79 h : Dîner à l'Abbaye  
— 80 h : Dîner à l'Abbaye  
— 81 h : Dîner à l'Abbaye  
— 82 h : Dîner à l'Abbaye  
— 83 h : Dîner à l'Abbaye  
— 84 h : Dîner à l'Abbaye  
— 85 h : Dîner à l'Abbaye  
— 86 h : Dîner à l'Abbaye  
— 87 h : Dîner à l'Abbaye  
— 88 h : Dîner à l'Abbaye  
— 89 h : Dîner à l'Abbaye  
— 90 h : Dîner à l'Abbaye  
— 91 h : Dîner à l'Abbaye  
— 92 h : Dîner à l'Abbaye  
— 93 h : Dîner à l'Abbaye  
— 94 h : Dîner à l'Abbaye  
— 95 h : Dîner à l'Abbaye  
— 96 h : Dîner à l'Abbaye  
— 97 h : Dîner à l'Abbaye  
— 98 h : Dîner à l'Abbaye  
— 99 h : Dîner à l'Abbaye  
— 100 h : Dîner à l'Abbaye

# AVEC L'ASSOCIATION « HIRONDELLE DE LA MANCHE » La renaissance de « Marie-Fernand »

LHP 28-9-2001

Depuis plus de quinze ans, l'association « Hirondelle de la Manche » veille sur son joyau, le cotre-pilote « Marie-Fernand ». Rencontre avec une poignée d'hommes et de femmes qui marient passion de la voile et sauvegarde d'un pan de l'histoire maritime du Havre.

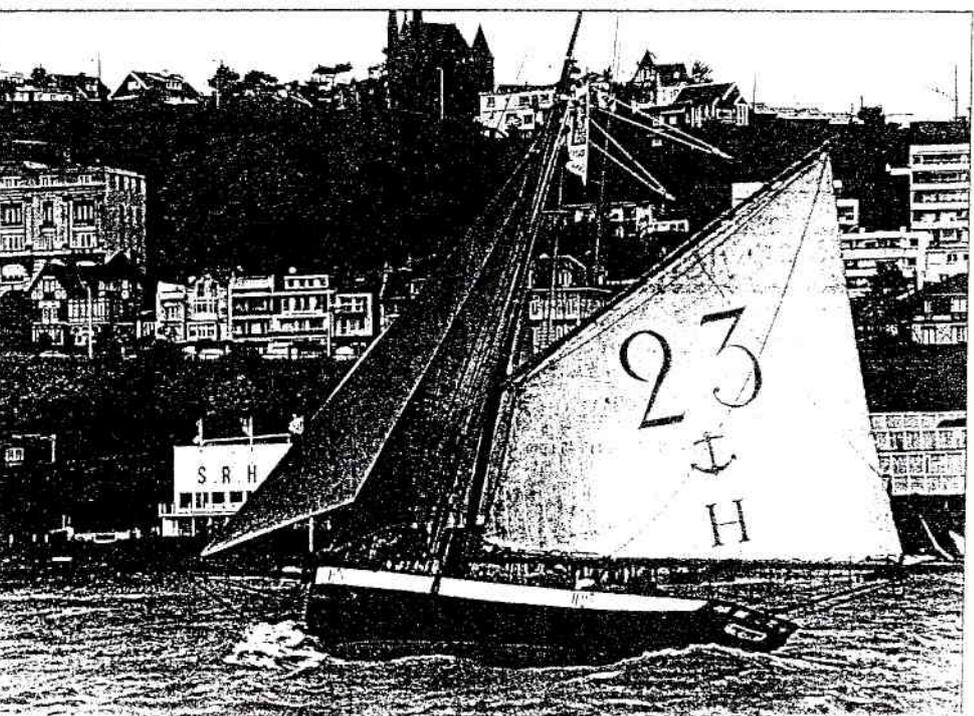
Havre. « Les pilotes havrais servaient ces navires : ils montaient à bord et prenaient le commandement. Ils étaient presque les seuls à pouvoir éviter entre les bancs de sable qui pullulaient en baie de Seine. »

A la déclaration de guerre, l'Amirauté ordonne de désarmer tous les cotres\* de la station : le Marie-Fernand est remis sur le bassin du Commerce. « L'hirondelle » a les ailes brisées.

La fin du conflit marque aussi la fin des voiliers en tant que bateaux-pilotes. Ils laissent peu à peu place aux vapeurs. De 1917 à 1922, le Marie-Fernand sert à la pêche, jusqu'à ce que le capitaine Stewart rachète le voilier, en 1922, et le ramène en Angleterre comme bateau de plaisance. Le Marie-Fernand commence sa vie de l'autre côté de la Manche, où rebaptisé plusieurs fois, il restera soixante ans.

## Patrimoine maritime

En 1985, l'association « Hirondelle de la Manche » prend alors par Norbert Chapelle parvient enfin à racheter le voilier. Le Havre retrouve le Marie-Fernand et d'une manière de naviguer, 250 m<sup>2</sup> de voiles, une jauge de 100 tonneaux, une épave de 50 tonnes et des bois de plus de 500 kg.



Marie-Fernand en escale devant Sainte-Adresse. Grande voile réduite au maximum, le voilier ressemble vaguement à une hirondelle, son nom générique au XIX<sup>e</sup> siècle

L'art du pilotage a fait du port du Havre un des plus grands pôles de transit au XIX<sup>e</sup> siècle pour les produits des colonies, du Brésil ou des Indes, explique avec conviction Eric Grémont, président de l'association « Hirondelle de la Manche ». « Le Marie-Fernand » appartient pleinement au patrimoine et à la mémoire de la ville.

Née en 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

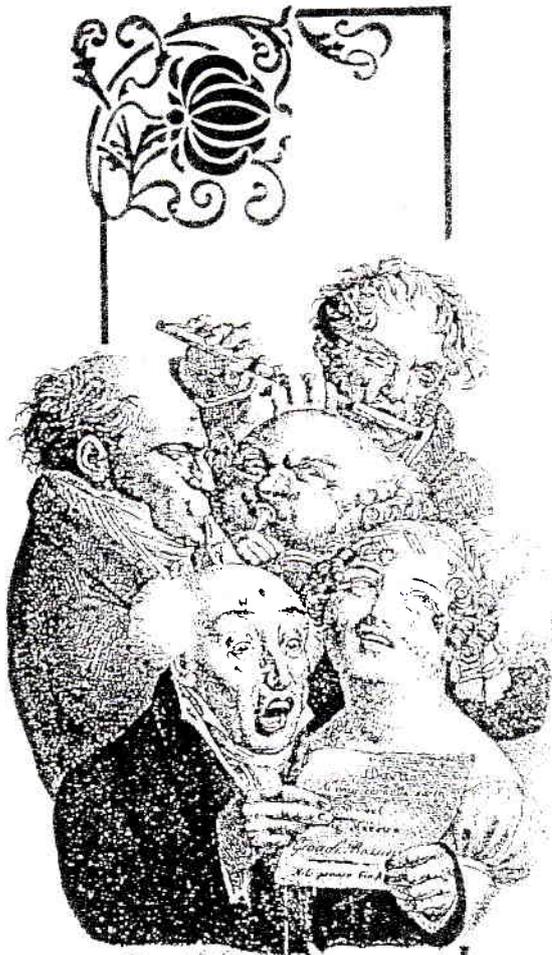
En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.

En 1894 dans les chantiers Abel-Le-Marchand, cette hirondelle de mer (nom générique pour les cotres-pilotes havrais) a connu plusieurs vies, comme autant de témoignages de l'histoire. Le grand et la petite. L'histoire du Havre et l'histoire mondiale.



*Balancé* PP

Ce sont les Filles du Havre Qui vont fair' un ar - me - ment. Qui vont  
 faire un ar - me - ment. Qui vont ar - mer un na - vi - re Pour al - ler dans le le -  
 vant. Et lon lon je n'ai point de mal - crese, je passe mon temps Fort jo - li - ment.

2  
 Qui vont anner un navire  
 Pour aller dans le levant  
 Le navire est en ivoire  
 Les avirons en argent.

3  
 La mâture est tour en marbre  
 Et les haubans en ruban,  
 Les voiles sont en dentelles  
 Travaillées fort joliment.

4  
 L'équipage du navire  
 Sont des filles de quinze ans.  
 La plus jeune en a quatorze,  
 Elle en est le commandant.

5  
 La plus jeun' de l'équipage  
 Qu'était au gaillard d'avant  
 Paraissait très affligée  
 Et pleurait abondamment.

6  
 — Qu'avez-vous à pleurer belle ?  
 Qu'avez-vous à pleurer tant ?  
 Pleurez-vous pour votre père,  
 Votre mère ou vos parents ?

7  
 Je ne pleure point mon père,  
 Ma mère ni mes parents ;  
 Je pleure mon avantage  
 Qu'est parti la voile au vent.

8  
 A bord d'un joli navire  
 Qui emporte mon amant,  
 Il est parti vent arrière,  
 Il reviendra louvoyant.

9  
 Nous l' retrouverons peut-être  
 Avec son beau bâtiment  
 Quand nous mouill'rons la grand'an -  
 Dans la rad' des bons enfants. [cre

L'air du temps

Histoires de marins

Eric Olivier

Histoires de marins, cela donne à rêver, et comme il se doit, la couverture du livre a un hublot.

Avant de l'écouter, on doit se mettre en tenue. C'est-à-dire aller donner une pipée qui est rassérénante quand on écrit. Et se rappeler que la mer, c'est avant tout une salpe, puis ne vous laissez pas. En Bretagne, on sait de toute éternité que seule la patrie est à l'origine de la violence. Et l'ignorance : aux temps de la vraie marine, c'étaient les Bretons de l'intérieur des terres qui s'engageaient, ceux de la côte ne savaient trop bien à quoi point leur est venu.

Quand Stéphane de Jorio, l'un des auteurs de ce recueil, s'est penché sur le monde des marins, il a découvert...

« *Cherchez la mer* », on peut imaginer qu'il l'a plutôt contemplée à l'abri d'un rocher. Une image plus vraie des flots est donnée par le peintre Horace Vernet : il s'embarquait et s'attachait au mât pour bien saisir sur le vif la fureur — et la perdition — des vagues.

Aujourd'hui tout le monde navigue, et les plus aventureux des marins ont tout de même la protection des satellites. Ce qui n'empêche pas de naufrages et les noyades.

Mais, c'est vrai, la mer est une source d'inspiration perpétuelle. Et une occasion de collectionner pour les lecteurs ébahis ou tout au contraire.

Notre collection « *Hublots* » ne devrait le changer d'un instant dans les séries de journaux car c'est un monde qui ne cesse d'être fascinant. Les auteurs de ce recueil ont pu nous raconter comment ils ont vécu, comment ils ont travaillé, comment ils ont aimé la mer.

de la mer s'associait la crainte du combat.

Laurent Landrieu, qui a réuni les textes de cet ouvrage, n'a pas craint de rappeler au service actif Chateaubriand et Thucydide, Virgile et Daudet. Il a composé un équipage avec de beaux noms d'ombrelles. Lui, bien sûr, est sur le passage avec son frère Yves. Il a su, dans son œuvre, décrire le vie rude des équipages, tels qu'aucun d'entre nous ne pourrait à rêver.

Grâce par une quarantaine d'illustrations de toutes les époques, cette anthologie trouve l'occasion d'ajouter à celle-ci à découvrir leurs œuvres inspirées par le monde de nos jours cousins à la mode d'Amérique. À travers les siècles, l'homme est resté au début de son siècle d'« *Leven* ». L'homme est resté au début de son siècle d'« *Leven* ». L'homme est resté au début de son siècle d'« *Leven* ».

Venise que des passagers contemporains entassés dans les avions parfois secoués par les nuages. À l'époque des Plantagenet, tout homme qui armait un navire était assés au retour (s'il revenait). Le coup de tabac était la rafale quotidienne des mandour. N'importe comment, je ne suis pas allé à bord, à au moins une épopée mythologique dans l'histoire de l'humanité.

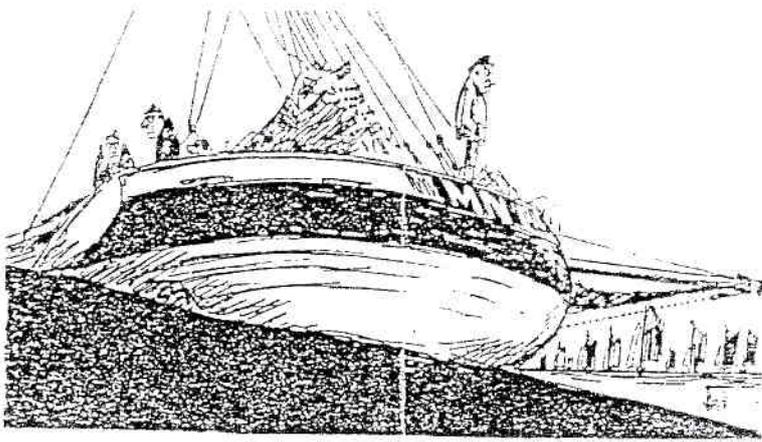
Derrière nous, le monde est comme quand l'aurore est le responsable admettent des milliards incomparables de personnes à bord. Mais on fait un état des lieux, on fait un état des lieux, on fait un état des lieux.

« *Leven* » est un livre qui est un livre qui est un livre.





# HISTOIRES D'EN RIRE !!!



« Toute l'année il nous bassine avec sa Course des Vieux Gréments, et regarde ce qu'il nous fait ! »

N.D.L.R. = TOUTE RESSEMBLANCE ...



## PÊCHE AU SANGLIER

Des pêcheurs de Tarragone (Espagne) ont tiré à bord de leur bateau un sanglier à trois milles nautiques (5,5 km) de la côte. Les pêcheurs ont découvert l'animal, vivant, en remontant leurs filets et ont promis de lui rendre sa liberté en le lâchant dans la nature près de Tarragone. Nul n'a pu expliquer la présence de l'animal aussi loin de la terre.



EQUIPIER DE MARIE-FERNAND  
À L'ENTRAÎNEMENT ↓↓



Printed and published by ... without liability for any error in the text or illustrations. The author and publisher accept no responsibility for any damage or loss of any kind, including the loss of the original manuscript, which is the property of the author.

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'avisèrent 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.

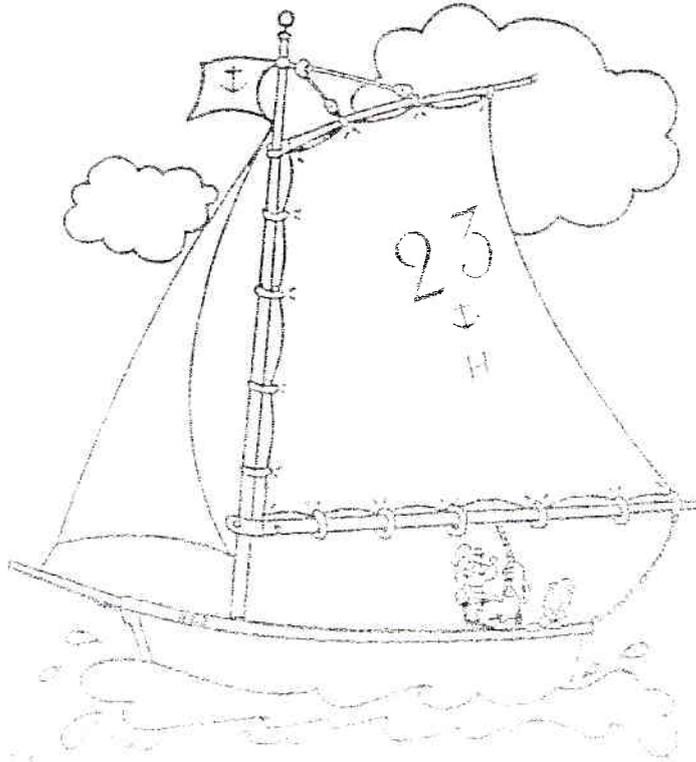
Le médecin, ramené à bord, en fut quitte fort heureusement pour un bain forcé.



ON TROUVE VRAIMENT DE TOUT  
EN MER!

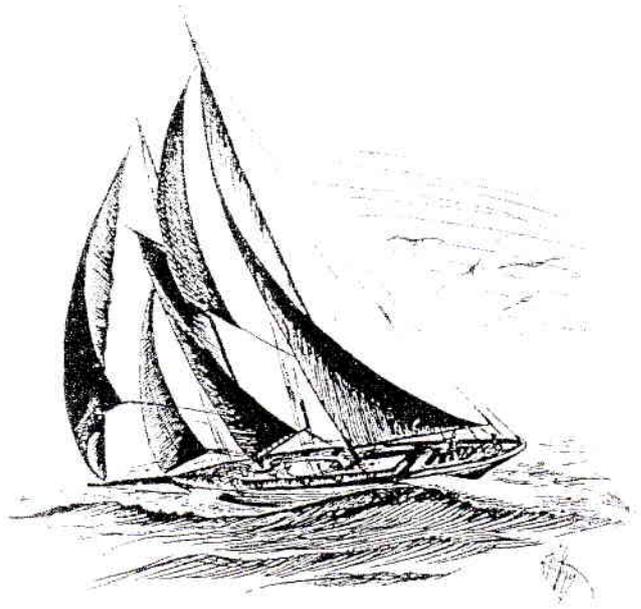


LE MÊME, APRÈS UNE SEMAINE  
DE CROISIÈRE! ↓↓



**SOLUTION DE "SÉPARABLES MOTS  
CROISES MARITIMES NUMERO 9**

	1	2	3	4	5	6	7	8
I	P	A	L	L	A	D	I	O
II	I	L	J	A	D	E		I
III	L	I	L	I		V	O	L
IV	O	D	Y	S	S	E	E	S
V	T	A	B	S		R	I	
VI	I	D	E	E		G	L	U
VII	N	E	E		C	U	L	E
VIII	E	S		E	L	A	E	S
IX	S		A	R	E	S	T	E



Entièrement mûris au soleil humide de Sarvie voici:

**LES ABSCONS MOTS CROISES MARITIMES NUMERO 10**

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

**HORIZONTALEMENT**

- I Protégera ainsi le mât surtout au portant.
- II Mis tes poignets aux coudes. - III Bayard coloré. - Souvent précédé de just do - Possessif. - IV Un peu comme une définition des mots croisés maritimes. - V Servaient à ranimer - Mieux vaut naviguer dessus que dormir comme. - VI Suffixe servant à désigner des substances isolées ou synthétiques - Extrémités de vergue à antennes - VII C'est le plus fort - Avant la date - Sans effets. - VIII Maître-mot à bord de Marie-Fernand (Hélas quelquefois répété sur la V.H.F). - IX Maître-mot à bord de Marie-Fernand, qualifie parfaitement notre bateau, mais aussi les hirondéliens. - X Ordre qui autrefois abusa les marins (Fait-il que les voyages soient longs!).

**VERTICALEMENT**

- 1 Pour des anciens sondages. - 2 Eléments de pilote - Trajet asiatique. - 3 Qualité de Marie-Fernand ( avec quinze tonnes de lest ça serait dommage) -Etre ibérique. - 4 Quartier maritime de dl' aut' côté l'iau - Cité engloutie - Bateau vide. - 5 Deux voyelles dont la première est à sa place - Noix américaine. - 6 Certains s'obstinent à lui faire toucher terre. nous, c'est le contraire - Comme l'équipage. - 7 Ancien coup de chaud - Rapport Cyclique d'Eclaircissement. - 8 Donc vis - Nom d'une écrivaine qui se prénomme Anais - Inspecteur de l'Education Nationale. - 9 Nagèrent ou soïèrent à coups de pelles. - 10 Donc pas D.I.N - Vent qui aplatit les eaux du Havre, mais pas la Manche en entier.

**AJUT** — m. Nœud d'ajut. — Nœud servant à réunir deux cordages, appelé le plus souvent de ce nom. Il se fait en deux manières, à l'aide de deux cordes ou de deux cordons.



Ajut

**AGUÉ** — Nœud d'agué — sert à réunir deux cordons au moyen de deux



Agué

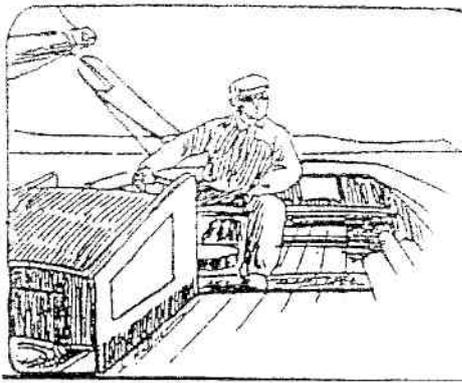
cordons. Il se fait en deux manières, à l'aide de deux cordons.

**AIGUILLETAGE** — m. L'aiguilletage se fait pour l'effet de réunir deux cordages avec



de petits anneaux ou bagues. Il se fait en deux manières, à l'aide de deux cordons ou de deux cordons.

Le nœud d'ajut se fait en deux manières, à l'aide de deux cordons ou de deux cordons.



## Les Potins du Ponton

A propos de celui-ci.

Les fruits le plus tardifs sont souvent les plus bons ... hum ! ! !

### Prochaine Assemblée Générale

En principe celle-ci devrait se tenir le samedi 12 janvier 2002. Réservez votre soirée, un dîner devrait suivre le pot traditionnel. Ceci devrait pouvoir vous être confirmé dans les prochains jours.

### Marie Fernand au commerce.

La décision de remettre en eau la ~~basin~~ du Commerce serait prise !

MARIE FERNAND mouillée sur coffre en plein centre ville, voilà qui ne manquerait pas d'allure!

A suivre !

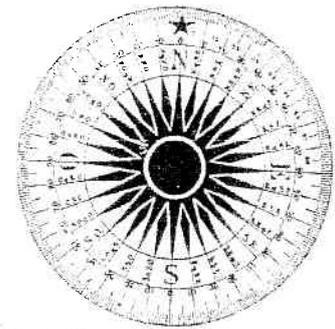
### Devinette.

Qu'est ce qui est noir et qui passe souvent par le Havre ?

C'est le pétrole ? ... Oui, mais non !

Le café ? ... Ben oui, mais non !

C'est, c'est ... Marie-Fernand bien sûr ! (Zauriez p'êt pas trouvé tout seul).



### Le X à bord ?

Pas du X, mais un X, qui supporte la bôme, lorsque la grand-voile y est fêlée. Cette pièce, non seulement soulage le mât à quai, mais encore permet de naviguer avec une voile de cape. De surcroît ce beau morceau d'acier, forgé et galvanisé, apporte une bien meilleure sécurité à l'amenée de la toile. Ce support a été réalisé en parfaite conformité historique, tant en dessin, qu'en technique de fabrication. Roger Grémont (qui sait ce qu'est une enclume) a fourni la forge et de nombreux conseils à une équipe de forgerons très motivés. Sous la baguette et au rythme du marteau d'Eric Grémont, François Bazille, José Blanco, Norbert Chapelle, Pierre Mahieu, Christian Quilleré et Yvon Toudic ont participé à la réalisation de cette pièce.

### Défolement.

Pierre Mahieu, lors du déménagement de la forge, a été victime d'un accident, qui a bien failli lui coûter le pouce de la main droite. Il garde quelques séquelles et une profonde rancœur envers cette très belle enclume de 231 kilos d'acier trempé. On comprend donc qu'il ait tenu à administrer quelques séries de coups de marteau de forge sur la table, (surface supérieure) de l'objet de son courroux. Est-il apaisé ? Nous ne lui poserons pas cette douloureuse question !

### Deux palans de plus.

Paul-Eric Hanon, vaillant gabier, a réalisé deux solides palans qui permettent de maîtriser puis d'immobiliser la bôme sur son support. Il s'est donc par ce fait lui aussi intéressé au X.

### L'Hirondelle vend une voile.

Grand Voile Aurique, avec bôme et corne, aux caractéristiques suivantes :

Guindant: 6.40m Bordure libre: 9m Chute: 12.50m Envergure: 6.20m 3 bandes de ris, fabrication traditionnelle. Tissue Duralon, Couleur Cachou.

Fabriquée par: North East Sails - Whitby - GB.

Faite offre, Tel 06 8262 9157

