L'Hirondelle N°29

ASSOCIATION DE L'HIRONDELLE DE LA MANCHE

L'OUTIL PRÉFÉRÉ

SOMMAIRE:

- •Page 1: Edito , sommaire, annonce de l'assemblée générale.
- Page 2: En feuilletant les archives, l'écarteur de poulie, congréage, limandage et fourrage.
- Page 3: les mots croisés de la gabière. Pierre premier
- •Page 4,5,6,7: Tempête à l'Aber Wrach'- Quelques infos.
- •Page 8et9: Le chat du pacha.
- •Page 10:Nous l'avons fait en 2004.
- Page 11: Les potins du banc de quart
- Page 12: Une tradition bien cauchoise - Pouvoir et réservation

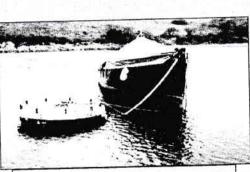
Nous avons tous sur une étagère un bel objet que nous aimons plus que tout autre. C'est un sextant à la molette usée, un bouvet au bois marqué de la main du compagnon, une

paire de ciseaux aux yeux finement ouvragés et réduits par endroit l'épaisseur d'un fil par long le usage qu'en fit une couturière. Objets obso-

lètes, certes, mais beaux et performants, leur usure montrant bien leur efficacité.

Qui s'embarrasserait

longtemps d'un outil inefficace? Notre outil préféré à nous, hirondéliens, a le port du Havre pour étagère et le bassin Vauban pour écrin. Il nous faut déployer l'éventail de ses voiles pour l'admirer,



Marie-Fernand désarmé attendant sagement le début de son grand carénage dans l'anse de Poulmic sous la garde bienveillante de la Marine Nationale

toujours tranchant, ciseler la Manche pour en tirer de longs copeaux d'écume. Le vent d'Ouest lui sert de plu-

meau. Et qui l'a vu une fois « à bloc, tout dessus » en gardera à jamais la vision éblouie! Oui, absolument un bel outil, bien productif, bien affûté. Ha! il en a abattu du boulot, il en a gagné de l'argent! En

vingt ans de bons et loyaux services (servir, c'est le mot!), il a aidé le Havre à basculer dans l'ère industrielle avant de devenir, 90 ans durant, l'ambassadeur incontesté de l'élégance nautique Havraise.

Allons, amis havrais, donnons à ce bon serviteur de la cité ce petit coup de pierre à huile qu'il a

pierre à huile qu'il : bien mérité.

E.G

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

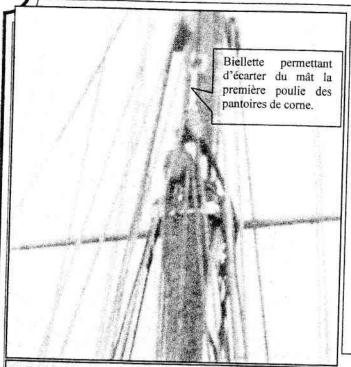
L'assemblée générale de l'Hirondelle se tiendra le

Samedi 5 mars 2005 à 15 heures

dans le salon « Amiral Prince de Joinville » de la SRH.

Après une brève assemblée générale extraordinaire changement de date de clôture des comptes, les membres du bureau vous présenteront un rapport d'activités, les projets de l'association et le bilan financier. Viendra ensuite le temps des questions/réponses au président et aux membres du bureau, puis la présentation des nouveaux candidats administrateurs qui sera suivie du traditionnel vote à bulletin secret. Pendant le dépouillement, vous pourrez prendre part à quelques animations (Qui veut gagner des maillons?). De nombreux et modestes cadeaux récompenseront vos efforts. Après l'annonce des résultats, nous réunirons autour du traditionnel pot associatif. A 20 heures, repas associatif au restaurant « Les Régates »à un jet de touline du salon. Chanteurs et musiciens sont les bienvenus.

Venez nombreux et réservez votre repas: courriel, tel, coupon en dernière page.



Nous ne disposons, hélas!, que d'une seule photo détaillée de notre bateau au pilotage en 1900. Alors mieux vaut l'observer de près.

Armé d'une loupe, on peut y voir une pièce primordiale et pourtant absente de notre gréement actuel.

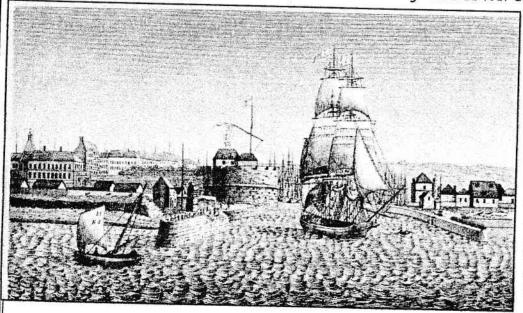
Chargée d'écarter du mât la première poulie des pantoires de corne et son bout de manœuvre, la biellette montrée ci-contre a pour vertu principale de supprimer le ragage de la drisse de corne sur la drisse de mât. Il faut bien sûr la refabriquer et l'installer. En limitant l'usure des drisses, nous diminuerons les risques de rupture et nous économiserons de façon non négligeable sur notre lourde facture annuelle de bouts.



Tous ceux qui dans les années 1985/89 ont fourré les haubans, galhaubans et bastaques de MF, savent ce que représente en heures, en talent et en fatigue ce travail indispensable. Les apprentis marins du centre Anita Conti de Fécamp vont se charger de nos haubans sous la férule de Daniel Billiau. Il restera suffisamment de longueur de câble à protéger pour que les hirondéliens en manque de fourrage puissent s'entraîner à cette activité fort sympathique.

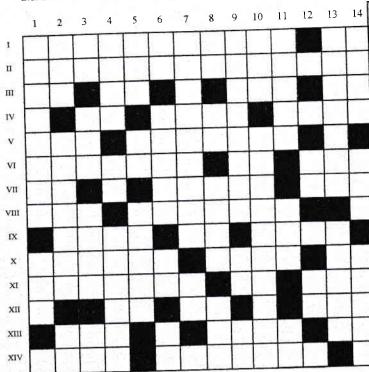
Vignette imprimée d'entête de papier à lettre. Il s'agit d'un document maritime, ou connaissement, certifiant le chargement de barriques à bord du bâ-

timent "Le Jean Baptiste" à Pointe à Pitre pour la maison Foache au Havre (capitaine Leroy). Ce connaissement est en date du 27 juillet 1826, on peut donc dater la gravure du tout début du XIXème siècle.



Le pilote représenté est un bel exemple de ce qu'on nomme une "barque lamaneuse", gréée à 2 mâts démontables. On notera un détail remarquable sur la voile: l'immatriculation (H pour Havre) et le numéro de série (N° 3). Voilà un document superbe pour compléter notre iconographie historique sur le pilotage du Havre!

Mots croisés de la gabière—Grille N°2—Force 3 voir 4 ou 5 peut-être bien 6



Solution des mots croisés de la gabière N°1

	Sg -	2	3	4	5	6	7	8	9	1	11	12
1		н	Е	R	М	1	Ν	Е	Т	Т	E	
2	F	0	В	0.77	E	Т	Α	L	Ε		S	E
3			R	Α	Т	Ε		1	L	0	Т	S
4		U	Е	S	T		Α	Ν		U	Ε	
5	T		U	500	R	Α	7	G	Ε	R	175	
6		R	1	S	E	Е		U	S	S	Ε	L
7	0	T	L			R	н	E	Т	E	U	R
8	Ť	S	L	E	100	E	Α		Ε		D	100
9			Ε	В	Α	R	R	E	R		Е	D
10	920	A	R	В	Α		E	Т		Α	М	Ε
11	T	1	W.	E		Ε	N	N	Ε	М	1	S
12	TA	L	E		Р	Α	G	Α	I	Ε	S	

Horizontalement

I Indispensable pour la navigation - Unité de mesure •II Terme de marine de plaisance désignant tout ce qui peut blesser les pieds (en quatre mots) •III Partie de proue -Hic - Nettoyage à peine ébauché - Partie de roue à gorge «IV Certains «skippers peuvent l'être - Petit aspirant - Fin •V Préféré des comiques - Entrelacée par les torons •VI Passée au ponant - Direction - Prémices d'aulofée •VII Port de l'Atlantique - Pourvoir un espar de ses accessoires - Multiplié par trois, il passe par le centre de gravité d'un bateau »VIII Partie de voile - Merveilleuses beautés «IX Connu pour ses brumes - Parties de spinnaker - Chantier réputé •X Pinceau préféré du coaltar - A l'intérieur d'un port - Saint Normand •XI Le vin le fait - Parties de carabousse - Mer bretonne •XII Geste à peine ébauché - Direction - Toujours très cher •XIII Voir à l'anglaise - Division de la rose des vents - Excellent pour le "4 heures" •XIV Dieu béni des voileux - Barre redoutée des marins -

Verticalement

•1 Pirogue Africaine - Instrument de navigation •2 Lorsque "celui" du garant l'est trop, on doit l'embraquer - Relatif aux voiles - Direction •3 Excellent pour les petits creux -Le "Moyen" ou le "premier' - Quand le soleil le fait, le cœur du marin se réjouit - Partie d'élingue -4 Des jeunes - Cardinaux - "Sur lest" (terme méditerranéen) •5 Vont par bandes - Agent de liaison"Tête" (populaire) •6 Démonstratif - Masculin du "4" vertical, "troisième" -Nouvelle lune - Dans la gamme •7 Prennent souvent le sens de "faux-bras" - Intérieur -8 Travaux dirigés - Pour un oubli - Doit être cassée pour attraper un corps-mort -Vent d'Est anglais venant de trois quarts •9 Fleuve se jetant dans l'océan glacial arctique - Liaison francoanglaise - Partie de pipe •10 Ornement architectural -Note -11 Couche thailandaise-Poursuite avec intentions hostiles - Partie d'écorce «12 Fleuve de France -« préferés » parfois Possessif •13 Souvent « secondaires » - Lest de quille •14 De mer ou d'herbage - Chemin de halage - On les lève avec l' ancre.-

Sources: »Dictionnaire de marine « de Jean Merrien.



Au fond, un bateau, c'est assez simple, quelques morceaux de bois, trois/quatre outils, deux bouts de ferraille, un peu de talent et de savoir faire, et le tour est joué! Ce n'est pas Pierre premier, « constructeur amateur » qui me contredira. Il se trouve que sur Marie-Fernand, plus que centenaire, de nombreux morceaux sont à changer. Mais pas de panique, on s'en occupe, du bois, du talent et du savoir-faire, nous n'en manquons pas! De plus, nos finances sont saines. Attention je n'ai pas dit que cela irait tout seul, il faudra s'armer de patience et préparer nos bras car, ne nous le cachons pas, rien ne se fera sans nous, comme d'hab!

Objectif Brest-2004. Du Havre à l'Aber Wrac'h

Le départ de Marie-Fernand pour Brest-2004 a été fixé au dimanche 4 juillet pour laisser la place, le samedi, à un conseil d'administration DE LA PLUS HAUTE IMPORTANCE, comme il se doit. A la suite dudit, le bateau a été transféré au quai du Cameroun après avoir été armé pour le voyage. Puis le chef de bord (Paul Eric Hanon) et son commis aux vivres (François Bazile) se sont consacrés au ravitaillement de la cambuse, opération, comme chacun sait, toujours délicate et parfois lourde de conséquences. Le voyage étant de prestige, quelques provisions exceptionnelles de la « Réserve du Pilote » ont été entassées à l'arrière, ... juste au-dessus des toilettes.

Je suis volontaire pour coucher à bord et assurer le gardiennage dans la nuit du samedi au dimanche. Le départ aura lieu le lendemain, vers midi pour se plier aux exigences du sas Quinette qui ne s'ouvre que si l'on s'en sert ... et seulement au moment de l'étale de pleine mer.

Michel Lamauve arrive le premier, vers 9 heures, d'humeur comme ci comme ça : il vient de passer un certain temps à errer dans le port à la recherche du fameux cotre, car on a oublié de lui dire qu'il avait quitté son ponton du bassin Vauban.

Le café du matin nous remet les idées en place et le reste l'équipage embarque bientôt dans une ambiance joyeuse et une dynamique aléatoire dictée essentiellement par l'affectation des couchettes : la règle est approximativement celle du « premier arrivé, premier servi » avec quelques variantes. De toutes façons, elles prennent toutes l'eau, les couchettes, alors ...!

Départ vers onze heures 30. Les voiles sont hissées dans l'avant port et en route cap sur La Hague. Dans l'après-midi, on hisse la voile de flèche. Mais l'horizon est un petit peu chargé et dans la soirée, nous flirtons avec quelques petits grains bien calmes. Néanmoins, Paul Eric fait amener le flèche, par précaution .

Heureuse initiative. La voile n'est pas encore rentrée qu'un grain beaucoup plus violent nous fait brusquement prendre une gîte qui met le pont bâbord dans l'eau. Michel barre avec maîtrise. Un grand bruit de casseroles du côté des cuisines. François apparaît bientôt dans l'encadrement de l'écoutille avant pour se tenir au courant : son visage exprime une telle surprise qu'on pourrait croire qu'il vient de se réveiller. Eh bien, pas du tout, pour cette fois : il était justement descendu juste avant pour préparer le frichti du soir!

Depuis quelques heures nous constations la diminution sensible de notre vitesse avec la renverse du courant. Nous avons avec ce grain l'impression d'un superbe coup de pied au c... et nous repartons à 7-8 nœuds. Puis, notre vitesse diminue à nouveau rapidement. Néanmoins, après cette alerte, nous prenons un ris et nous mettons au moteur pour tenter d'étaler un courant particulièrement virulent, nous sommes au large de Barfleur.

Le chef de bord constitue les quarts de nuit. Je fais équipe avec Pierre Mahieu et nous passerons notre quart à admirer les éclats du phare de Barfleur par notre travers bâbord, avec le secret espoir que nous n'allons pas nous mettre à reculer!

Au petit matin, nous n'avons pas beaucoup avancé, mais nous apercevons cependant Cherbourg. Nous décidons, après quelques hésitations et supputations d'aller y faire un tour en attendant un courant favorable pour nous mener à la Hague et passer le Raz Blanchard. Nous avons un coefficient de marée de 93 et il s'agit de ne pas se louper!

Après quelques ronds dans l'eau, nous entrons en rade de Cherbourg où nous poursuivons nos évolutions. Nous voyons bientôt quelques vieux gréements sortir du port et gagner le large, manifestement à destination de Brest. Nous leur emboîtons le pas vers midi, par beau temps. Nous hissons à nouveau la voile de flèche. Belle promenade le long de la côte jusqu'à la pointe de

Barfleur. Puis nous nous engageons dans le Raz Blanchard, au milieu des remous et des tourbillons. Par beau temps, c'est un endroit à la fois oppressant et fascinant : mer de plomb, mouvements d'eau incontrôlables, silence.

Nous prolongeons la route au sud pour éviter les contre-courants après la renverse. En soirée, nous devons remettre le moteur en route . Il nous donne quelques inquiétudes, car il rechigne à refroidir et nous gratifie à tribord d'un petit pipi inhabituel. Mais nous avons avec nous Bruno, notre bien-aimé chef mécanicien qui veille sur son enfant de moteur comme une mère-poule et lui palpe régulièrement les entrailles .

Belle nuit au large des côtes anglo-normandes. Au matin, la Bretagne est en vue et le vol des fous de Bassan nous accompagne un moment. Un beau soleil se lève et je profite de ce calme serein, pour effectuer à l'improviste un empannage qui vaut à Hervé Prentout une superbe bosse et qui, par bonheur, n'aura pas d'autres conséquences. Le soleil est rapidement masqué par une brume assez irrégulière qui nous tiendra jusqu'à midi. Pendant des heures, nous naviguons cap à l'ouest dans une mer d'algues vertes suffisamment dense pour nous obliger à remonter plusieurs fois la ligne à maquereaux que Bruno et Hervé manipulent avec dextérité.

Nous décidons de mettre toute la toile. D'abord reprendre l'étarque de grand-voile : elle résiste, mais, dans un élan de solidarité au bout du palan, trois solides matelots arrivent ... à faire sauter de la bôme le taquet sur lequel est tournée l'écoute de flèche (tournée trop court : c'est elle qui bloquait la grand'voile !!). On récupère l'écoute et le taquet qui volaient au vent et on achève d'établir la voilure, y compris le clinfoc que Michel va frapper au bout du bout-dehors. C'est un superbe spectacle, par un temps idyllique qui ne va pas durer. Au large, plusieurs vieux gréements convergent vers l'Aber Wrac'h.

A proximité du but, nous amenons voile de flèche et clinfoc et nous remettons le moteur en route, compte tenu du courant. Face aux passes, nous amenons la grand-voile en tentant cette fameuse manœuvre vent arrière dont on parle souvent sur Marie-Fernand et qui nous vaut une superbe pagaille. Nous recherchons l'alignement du petit chenal et nous entrons dans la baie vers 21 heures, après avoir vainement tenté de prendre contact avec le port. Nous allons nous amarrer, au fond de l'aber, à couple de Fleur des Ondes, un vieux chalutier en bois de 100 tonnes reconverti au tourisme. Nous sommes en cinquième et dernière position, sur un coffre de la marine Nationale, après Bel Espoir, un trois-mats hollandais, une barge en fer anglaise (très lourde) et Fleur des Ondes (très haut sur l'eau et très sensible à la vague).

Nous avons manqué le repas des équipages et nous dînons donc à bord avant d'aller admirer le feu d'artifice tiré à 23 heures.

Les journées de navigation sont longues et fatigantes certains vont reposer leurs vieux os au fond de leur bannette, après avoir soigneusement tiré les rideaux. C'est alors que la jeune garde a remarqué sur Fleur des Ondes quelques silhouettes féminines qu'ils invitent à prendre le verre de l'amitié à bord. Derrière mes rideaux clos et avant de sombrer dans un sommeil réparateur, j'entends les visiteuses se pâmer devant notre « intérieur très cosy », une expression dont il faudra se souvenir pour les jours où il ne pleut pas dans le carré.

Vers 1 heure du matin, un petit crachin breton vient nous rafraîchir, qui fait rapidement place à des averses permanentes. Vers 3 heures, le vent s'est levé et notre carré se transforme rapidement en piscine, nos douces couchette devenant, dans une contrepèterie auvergnate, des « couches douchettes ». Chacun se pelotonne sous des bâches plastiques pour tenter de prolonger un repos bien mérité.

Après un réveil maussade, une première bordée embarque dans une navette pour aller se doucher à terre (un paradoxe!). Pendant ce temps, le trois-mâts hollandais a décidé de nous quitter pour rejoindre Brest (on m'a dit qu'ils se souviendraient longtemps du passage du Four par force 10 !). Le vent ne mollit pas, bien au contraire et la bordée de quart effectue la manœuvre nécessaire pour libérer le trois-mâts, puis reprend son poste à couple de Fleur des ondes, après avoir mouillé l'ancre par précaution.

Bruno décide alors d'ausculter le moteur : la pompe à eau est très abîmée. Il faut remplacer le rotor. Il ne reste plus qu'à en trouver un : une longue épopée dont je ne verrai pas la fin mobilisera pendant 48 heures tous les mécaniciens de la région à la recherche de cette pièce indispensable et, a priori, introuvable.

A midi, invitation à l'apéritif par nos voisins de Fleur des Ondes. Leur carré assez dénudé peut contenir plus de trente personnes pour des soirées musique (c'est l'objectif de ce fier vaisseau), mais par temps de pluie, il n'est guère plus étanche que le nôtre. L'apéritif se prolonge par un déjeuner improvisé tandis que nous commençons à sentir un roulis qui s'amplifie. Un craquement sinistre nous précipite dehors : le lourd chaland anglais qui, lui, n'est guère sensible au roulis, vient d'enfoncer le pavois de « Fleur des Ondes » sur l'avant tribord, tandis qu'à bâbord la coque lourde et fine de « Marie-Fernand » demeure imperturbable aux vagues et rechigne à suivre les mouvements du vieux chalutier qui réagit comme un bouchon.

Il faut d'urgence reprendre les amarrages. Les gros taquets de bois du chalutier sur lesquels sont capelées les amarres sautent les uns après les autres et il faut amarrer les mâts entre eux, tout en laissant du mou pour absorber les variations d'amplitudes des roulis sur les trois bateaux. Les Anglais sont inquiets, « but keep their self-control ». Hervé et moi prenons la veille au mouillage tandis que Michel part en quête d'un rotor de pompe et que le reste de l'équipage se rend à la douche du club nautique. La fête que la municipalité de l'Aber Wrac'h avait organisée avec beaucoup de cœur est complètement tombée à l'eau, le mot n'est pas trop fort. Le vent atteint force 9.

Vers 19 heures, tout le monde est rentré, un calme soudain s'installe dehors, accompagné d'un bref et timide rayon de soleil : le centre de la dépression est en train de passer chez nous. Nous profitons de l'accalmie pour dîner au calme de quelques conserves, dont les fameuses sardines à l'huile de Concarneau (à moins que ce ne soit Douarnenez) qui n'ont vraiment rien à voir avec celles que l'on trouve dans les grandes surfaces : de vraies bretonnes. Le hic, c'est que les boîtes s'ouvrent à l'ancienne, avec un vrai ouvre-boîte à sardines et que celui du bord est introuvable. Et les boîtes sont, comme les sardines, de très bonne qualité. Après plusieurs essais à la pince, au tournevis et au marteau, avec tout le doigté nécessaire, car il ne faut pas abîmer les belles sardines, Hervé propose un essai avec son superbe couteau suisse qui nous a déjà fait baver d'envie en plusieurs occasions. Les diverses lames manquent de s'émousser sur la tôle bretonne. Perplexité générale. Je propose alors de faire appel à mon « kit de survie », un coffret payé 15 euros chez Brico-Dépôt (publicité gratuite) : le kit n'a malheureusement pas été conçu ni testé pour faire équipe, en cas de naufrage, avec les « vraies » sardines bretonnes. C'est un nouvel échec. Au final, c'est encore une fois l'Opinel qui nous préservera du jeûne en se muant en un rustique et efficace ouvre-boîte.

Sur ces entrefaites, nous apprenons par téléphone que Eric Grémont, notre vénéré président, est arrivé du Havre. Mais il est trop tard pour trouver une navette et il passera la nuit au club nautique. Le veinard! Car vers 22 heures le vent est passé du NE au NW avec des pointes à force 10. Renforcement des amarres et remplacement, car elles cassent à plusieurs reprises. Marie-Fernand ne bouge pratiquement pas, alors que Fleur des Ondes a des amplitudes de plus d'un mètre. Paul Eric et François vont assurer la veille sur le pont, en compagnie de l'équipage du chalutier. François se plaît à répéter à intervalles réguliers que tout va bien et « dormez-en paix bonnes gens », ce que nous nous efforçons de faire pour autant que nos effets détrempés ne nous en dissuadent pas. Vers 3 heures, Paul Eric consent à s'assoupir sur la couchette de la chambre à cartes, puis, plus tard, à rejoindre sa bannette.

A l'heure du p'tit déj, le vent a molli force 7 à 8. Un zodiac de « Bel Espoir » vient proposer de faire une navette à terre. Les candidats à un retour prématuré sur le Havre ramassent à la volée leur affaires dans leurs sacs respectifs et embarquent cahin-caha sur le zodiac : Hervé, Michel, Bruno et moi retrouvons à terre la voiture de Bruno qu' Eric nous abandonne avant de rejoindre le bord pour poursuivre jusqu'à Brest. Dans les rafales de vent qui balaient la jetée et ses abords, les employés communaux de L'Aber Wrac'h rangent tristement les estrades, les tentes, les barrières de sécurité, les podiums. Lendemain d'une fête qui n'a pas eu lieu. Nous compatissons.

François Couilliard

Quelques infos supplémentaires.

Terrible vision, que celle de notre cotre chéri, se faisant masser ses vieilles côtes par le très sympathique, mais très lourd « Fleur des ondes », mais plus terrible encore le calme imperturbable de Paul-Eric Hanon le patron, de François Bazille et de Pierre Mahieu alors que la tempête se renforce et que les cailloux sont à deux cents mètres sous le vent... impressionnant!

Il y a toujours une turbine de rechange pour la pompe de refroidissement du moteur. Simplement, il faut moins bien la ranger ou alors, beaucoup mieux! Méa culpa.

La prise de ris, ou l'amenée de la grand voile vent arrière, cela se fait. Car prendre un ris bout au vent, c'est classique mais pas toujours commode. C'est une manœuvre délicate, mais au combien précieuse. Mais j'en parlerai plus longtemps dans un prochain article.

Quant à ceux qui arrachent en force les taquets, pourtant très fermement fixés dans la bôme.... l'erreur est humaine, mais persévérer serait diabolique....voir dangereux! Personne n'a oublié la grande cale....

Les pilotes volent au secours de l'hirondelle

En décembre 2004, les pilotes actifs de la station du Havre se sont tous cotisés pour participer à la restauration de l'ancêtre de leurs modernes et puissantes pilotines. Dans le même temps les pilotes retraités de cette même station ont souhaité, eux aussi, oeuvrer à cette noble cause. Ces deux chèques ont permis de verser 10% de la première tranche des travaux.

Les pilotes de Marseille, eux aussi, ont versé sur leurs deniers. Et ceux de Brest n'ont pas ménagé leur peine en assurant avec maîtrise le convoyage du cotre désarmé. Quant aux pilotes de la Guade-loupe, ils ont tenu à nous faire parvenir au-delà des mers, leur contribution efficiente.

Outre l'aspect financier, loin d'être négligeable, le fait que notre action soit reconnue par la fine fleur de la marine, voilà qui réchauffe le cœur. Amis pilotes du monde entier

Merci!



De tout temps et dans de nombreuses civilisations, le chat a été considéré comme un aripel sacré, sorte de lieu vivant, toujours fidèle à sa demeure qu'il garde par une présence vigilante et qu'il apaise par une nonchalance apparente. Il en est allé ainsi partout, y compris sur les navires où sa présence endiguait efficacement le fléau des rongeurs, rats et souris. Les performances du matou furent reconnues comme une évidence par l'usage; leur embarquement se vit même codifié dans le premier texte juridique maritime, le « Consulat de la mer ». On pouvait y lire : « Si quelques effets sont endommagés par des

réparer le pas le pied « Le paarrivé répondre rats infesavait commatou »!

survécut

matelots



dans le navire parce qu'il n'y a pas de chat à bord, le patron doit dommage ». Mais, dans l'hypothèse où les chats embarqués n'avaient marin et disparaissaient pendant la traversée, le chapitre 23 précisait : tron qui s'en procurera et en mettra sur le navire aussitôt qu'il sera dans un lieu où on aura pu lui en vendre ou lui en donner, ne doit pas des dommages ». Ainsi, s'il était notoire qu'au moment du départ, les taient le navire, les juges pouvaient très bien déclarer que le capitaine mis une faute en ne prenant pas la sage précaution de « charger du Greffier, écrivez!

Quand l'usage de porter le félin sur l'inventaire disparut, la coutume encore sur les derniers grands voiliers du début du siècle. Pour les des long-courriers, il restait indispensable pour protéger voiles, provi-

sions et effets personnels. Mais il était aussi respecté parce que sans cesse à épier, ses paupières mi-closes filtrant un regard de feu, le chat personnifiait la vigilance pendant le quart et la veille attentive, voyant tout et constamment prêt à bondir. Il y avait aussi une certaine admiration pour cet animal qui osait s'aventurer dans des lieux interdits, comme la cambuse ou le carré, où, rude chasseur et fameux voleur, il prélevait avec dextérité quelques délices de la table des officiers...L'affaire ne se passait pas toujours bien et il n'était pas rare que Mistigri ne fut payé, pour tout succès, que d'une moque d'eau généreusement versée par le mousse, ou pire par quelques coups de pied ou de garcettes d'un cuistot outragé. Les matelots respectaient aussi ce grand bringueur, tête batailleuse aux oreilles déchirées, toujours le premier à débarquer, avant même le « planchon à terre » ! Tirant d'homériques bordées avec des congénères locaux en chasse, comme lui, de belles minettes, il était pourtant toujours présent à l'appareillage ! Un sacré maudit exemple de fêtard...

Honni chat qui mal y pense!

Le plus souvent, les équipages passaient, mais le chat restait à bord. Il faisait vraiment partie du navire, s'identifiant petit à petit à son histoire. Ainsi L. Caplain, l'un des derniers capitaines cap-horniers, racontait qu'il avait connu en embarquant vers 1913 sur le tout neuf cinq mâts « France II » un superbe matou, tigré, aux énormes pattes. Il était baptisé « Frisepoulet » en raison de sa faiblesse gastronomique pour le volatile, dont il dérobait aile ou cuisse avec une dextérité chaque fois renouvelée. Cette bête avait été donnée toute petite au bateau et il en avait fait sa tanière et son terrain de jeu. Il venait fréquemment sur la dunette tenir compagnie au barreur, et quand le pont était mouillé, il se promenait sur les râteliers de manœuvre, ou restait sous la « tortue », à l'abri de la pluie, fièrement assis sur un coin sec du caillebotis. Quant à la nuit, il la passait lové sur la bannette du capitaine, qui jugeait cette couverture chauffante fort pratique. Régulièrement, il venait montrer quelque prise, rat ou souris, ce qui lui valait caresses et ordinaire amélioré. Avec les années, ce chat était devenu la mascotte du bord, garant d'une navigation paisible. Mais après 4 embarquements autour du monde, Caplain quitta « France II » en 1920, recommandant chaudement l'animal à son successeur. Las, le nouvel équipage ne lui prodigua pas autant de soins et l'on prétendit que « Frisepoulet » avait disparu durant une ribote nocturne. Bien plus tard, des mauvaises langues (...de chat) avoueront qu'un matelot avait commis le sacrilège de le jeter par-dessus bord ! Coïncidence ou vengeance des dieux, quelques jours plus tard, le navire encalminé, faisait naufrage sur un récif de Nouvelle-Calédonie... Le chat fait donc partie de ces espèces à qui l'homme a fait connaître, bon gré mal gré, les 4 coins du monde. La motivation n'était pas toujours noble. Ain-

si, on raconte que pendant la ruée vers l'or, on manquait de tout en Californie. Un astucieux spéculateur s'aperçut que le pays manquait totalement de chats pour lutter contre la vermine. Il fit fortune en introduisant cet animal jusqu'alors inconnu dans le pays. Il avait acheté cent chats à 2,50 Francs en France et les avait revendu à San Francisco entre 50 et 100 Francs pièce...Un ami des bêtes, sans doute...

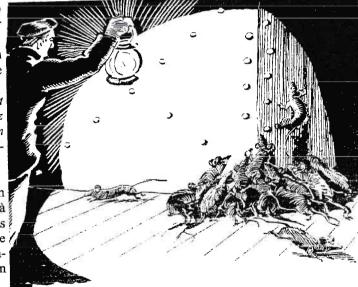


A bon chat, bon rat!

Ces félins marinisés avaient en outre un grand intérêt dans quelques circonstances plus tragiques. Car détruire les rats pour les empêcher de détruire les vivres fut, à toutes les époques, un problème d'autant plus important sur les bateaux que la nourriture, faute de moyen de conservation, était en quantité limitée et de durée précaire. Avec les voyages de grandes découvertes, la disette à bord devint un risque permanent et les conquistadores durent plus d'une fois manger le cuir des ralingues ou les tiges de leurs bottes. Le journal de Bougainville raconte que, pendant l'été 1768, les salaisons de son bord étaient si pourries qu'il fallait punir les hommes qui mangeaient les buffleteries de leurs uniformes. La solution la plus logique était donc de chasser les rats pour les manger. Ainsi, ce que le rongeur avait indûment prélevé se trouvait restitué, avec en plus de précieuses vitamines antiscorbutiques dont les cambuses étaient dépourvues. Comment le matou s'y prenait-il ? Bien sûr, il connaissait cales, magasins, soutes à voiles et cambuses, lieux de prédilection des rongeurs. Mais l'affût était long et aléatoire. Non, il savait l'endroit précieux que tôt ou tard, les rats fréquentaient : c'étaient les citernes à eau douce. Sur les longcourriers en effet, les rats n'avaient qu'un ennemi, la soif! Et ils s'attaquaient avec une redoutable efficacité à ces capacités, aux tuyaux, robinets ou joints jusqu'à provoquer une fuite leur permettant de s'abreuver du délicieux nectar. Outre le bruit de leur patient travail, leur excitation lorsque l'eau jaillissait les faisait couiner de plaisir, d'où leur surnom de « rossignols des

Le chat s'embusquait donc près de quelque point d'eau et n'avait pas longtemps à attendre : rats gros ou petits, bruns, noirs ou n'avait que l'embarras du choix! Tué d'un de griffe, la victime était ramenée dans la

gris...il habile coup gueule par l'équipage, comme un un met de partagés. leure goût sauce assez valait bien poulet anécontre, insipide, bien loin de suif à dodus des Dans cette mant, hadevait bien Celle-ci



finissait Cette solution n'était pourtant utilisée qu'en dernier recourt, car Minet avait une autre fonction, c'était un formidable indicateur météo. Armand Hayet, dans ses dictons et chansons des anciens de la voile, s'en fait le témoin. « Chats poils et pattes lêchant, sont signe de pluie et de vent »; « Chats passant pattes sur l'oreille, s'il vient beau temps serait merveille ». Une observation attentive amenait donc certain capitaine à un véritable culte de leur chat, auquel il donnait toujours raison...à plus ou moins longue échéance!

Pour conclure, nous nous interrogerons sur la présence féline à bord de Marie-Fernand. A notre connaissance, il n'y a pas de minet connu. Bien qu'il faille souvent faire le dos rond, les coups de griffe sont interdits. On a bien surpris quelques embarqués, lovés dans une voile,

ronronnant de plaisir. D'autres faisant une toilette de chat...d'autres encore dont la vision nocturne ne peut être due qu'à des yeux de chat. Il faut bien reconnaître qu'on a vu rentrer à l'aube des patte-pelus, le poil en bataille, la queue basse et la moustache en berne. Mais de rat, ah ça, point! Tout juste quelques specimen cauchoix dont la raideur à la toile sert d'exemple à toute une association!

Ah, chat-y-rat, chat-y-rat, les aristochats à la lanterne....

Valetoux Philippe

Raminagrobis qui le déposait bien en vue de

attendant son juste dû. Vidé, nettoyé et préparé gibier, le rat devenait, pour des ventres vides,

roi. Quant au goût de la chair, les avis étaient

Les uns la trouvaient « plus saine et de meil-

que le canard ou le porc...mangeable avec une relevée...et qu'une brochette de jeunes rats

un râble de lapin, et en tous cas mieux qu'un

mié par un long mal de mer ». D'autres par juraient que « la chair était coriace et plutôt

avec un fumet désagréable ». Il y avait en effet

entre les rats faméliques d'une frégate, nourris

chandelle et de raclure de caillebotis, et les rats

grands voiliers, gavés au grain d'Australie!

chasse aux rats, l'importance d'un chat perfor-

bile « nettoyeur », était cruciale et le chat ne

souvent sa propre survie qu'à son efficacité.

venait-elle à baisser, ou les rats à manquer, il immanquablement lui aussi dans la marmite...

« Les chats à bord des navires » in « Le Yacht » N°160 du 2 avril 1881 « La controverse du rat comestible » par G. La Roerie in « Le Yacht » N°2960 « Au temps de la voile : eau douce, le trésor », B.M.H.

Nous l'avons fait en 2004!

La saison dernière s'était terminée par un retour en fanfare de Ouistreham; des problèmes d'alimentation avaient émaillé ce retour particulièrement tonique. Une inspection minutieuse du circuit de gazole ne nous permit pas de trouver la cause des pannes répétitives, après remontage les pannes disparaissant.

L'hiver dernier, nous avons reconstitué 3 mètres de bôme, une infiltration d'eau dans un collage ayant rendu fragile cet espar très sollicité sur un cotre. Michel Lamauve s'est, en particulier, chargé du collage, opération délicate s'il en est. Ce chantier a mobilisé pour ses finitions une grande partie des forces vives de l'asso. Début mars, en attendant la bôme et la grand-voile, nous avons regréé la grand voile anglaise à bordure libre pour assurer les premières navigations pédagogiques et le transfert à Honfleur pour le carénage. L'ambiance fut chaleureuse et l'efficacité totale, malgré un temps à grains particulièrement taquin. Après reprise des coutures de la grand voile par un voilier rouennais, nous avons collectivement recousu la ralingue dans une ambiance d'ouvroir, sous la verrière de la grande rue couverte des docks Vauban.

Le 12 juin, une sortie musclée vers Fécamp nous a permis de tester la bôme réparée et la grand voile: pas de problème, c'est solide. Retour sur Le Havre et nouveaux problèmes d'alimentation en gazole. Nouvelle investigation, qui, cette fois, révèle une porosité de la platine d'alimentation en gazole, provenant pourtant d'un accastilleur réputé des Pays-Bas. God vordam!

Le départ vers l'Aber Wrac'h et Brest, le voyage et l'escale à l'aber sont décrits par François en page 4-5-6-7. L'arrivée à Brest en début de soirée, après une croisière sous le soleil, nous a valu un passage à la télévision nationale et régionale. Les bateaux étaient tous en retard et une fameuse panique s'installait pour mettre tout ce monde à quai. Miracle des rassemblements nautiques, tout s'est arrangé sans casse. Superbe fête à Brest avec, de temps à autre, une véritable bruine brestoise pour calmer les esprits. De nombreuses sorties en rade nous ont fait découvrir les merveilles de ce plan d'eau. La pilotine décidait, quant à elle, de prendre sa liberté et de visiter seule les parages. Mais vu la densité de bateaux, elle n'a pas pu aller bien loin. Une amarre un peu faible, sans doute...

La régate Brest/ Douarnenez s'est courue avec encore moins de vent que d'habitude. Nous avons remorqué un courageux qui emmenait son « carantec » de cinq mètres à la godille. Nombreuses sorties en baie de Douarnenez avec un vent plutôt modéré. Fête et re-fête, les Douarnenistes font bien les choses.

C'est avec un blues certain que nous avons rejoint Brest et le quai Malbert. Puis, nous avons attaqué avec vigueur et méthode le désarmement de « Marie-Fernand » sous un soleil de plomb. Les familles Friant et Reptin, nos correspondants brestois, ont apporté une aide logistique appréciée et un fameux coup de main physique. On se souviendra longtemps de l'extraction des gueuses, du fond plus ou moins net de notre vieille coque. Quelques extraordinaires galettes et un hébergement panoramique à l'extrême ouest de la Bretagne furent une agréable compensation à ce travail de bagnard.

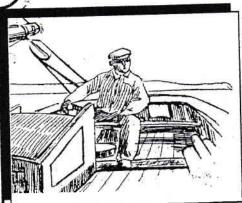
L'Ecole Navale, sollicitée par le C.F. Alain Coz, peintre talentueux, spécialiste des vieux gréements (il a commandé l'« Etoile » et la « Belle Poule ») et grand ami du pilotage, a accepté d'accueillir à l'anse du Poulmic le bateau désarmé dans l'attente du début des travaux. La solidarité maritime entre « les » marines, ça existe!

Mi décembre, nous avons emmené le ber de notre cotre du Havre à Brest et la mise à terre a été faite aussitôt. L'inspection à sec de la coque a, hélas, révélé de nouveaux points faibles, en autres sur l'étrave. Il nous a donc fallu reprendre à la base le plan de financement. Il faudra retrousser les manches et prendre à notre charge de nombreux postes du devis. Mais nous aimons cela, n'est-ce pas!

Ce ne fut pas rien! Et tout le monde y a mis la main.

Cette année, au total plus de deux cents personnes ont participé au maintien de notre bateau.

Vous êtes formidables!



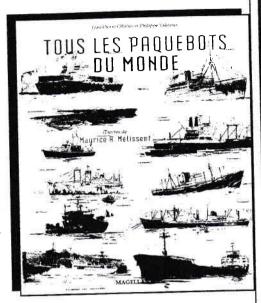
Les potins du banc de quart

31 vient de sortir.

Quand deux acteurs majeurs de la culture maritime havraise ne parlent pas de

« Marie-Fernand » ou du « Léon Berthaud », ils nous racontent les paquebots bien sûr, on est au Havre n'est-ce pas? Des paquebots croqués avec le talent que l'on sait par Maurice Mélissent et dont les vies heureuses ou pas, paisibles ou écourtées, nous sont décrites avec élégance et précision. Quels paquebots « Marie-Fernand » a-t-il pu servir au pilotage? Voilà le type même de question dont vous trouverez la réponse dans les pages de ce beau bouquin.

« Tous les paquebots du monde » par JP. Ollivier et Ph. Valetoux, chez Magellan éditions, 25€ à la Galerne.



In me dit qu'il n'est pas impossible que l'association déménage au printemps. Nous glisserions plus à Ouest dans les tous premiers hangars de la Pointe de Floride. L' hiver bien sûr, « Marie Fernand » resterait dans un bassin intérieur, Vauban ou Vatine, si possible sur un ponton ou bien en vue entre deux coffres....L'été, nous souhaiterions un emplacement dans l'avant port, ce qui nous éviterait ces pénibles et longs transferts par le sas Quinette. Le port de plaisance nous accueille volontiers et gracieusement à l'occasion. Et c'est bien heureux, car où irions nous lorsque la marée nous interdit le passage du sas? Cela peut paraître curieux, mais il n'y a aucun endroit ou amarrer en sûreté notre cotre dans l'avant port.

Je rêve souvent d'un coffre dans l'avant port. Cela rendrait possible des départs à la voile, tout dessus, en puissance et en silence, l'absence de ce modeste équipement portuaire prive les havrais d'un sacré beau spectacle! Les grandes aventures commencent toujours par un rêve...

La bouge à Honfleur. Michel Bernède, fameux ex-patron du Dehel s'est porté, avec quelques amis, acquéreur du « Pride of Cheminous » une jolie goélette américaine qu'ils ont ramenée des States. Bon vent à cette superbe unité et à son valeureux équipage!

attend cet élégant canot de sauvetage anglais. A lui aussi, souhaitons d'heureuses navigations!

De nombreuses associations, dont le but est de naviguer entre amis, ont beaucoup de mal à recruter des chefs de bord bénévoles. La raison invoquée est souvent: « trop risqué!». Et pourtant, le conducteur d'un monospace conduisant sa petite famille en vacances a statistiquement deux fois plus de risques de problèmes sévères pour une durée égale de voyage. Le mieux serait de se rendre à pied jusqu'au port et de passer ses vacances en mer sur un bon bateau. J'en connais un, justement...

Dicton: Mieux vaut être vaguement égaré en pleine mer, que parfaitement positionné sur les brisants. C'est tellement vrai....

UNE COUTUME MARITIME BIEN CAUCHOISE



Sous le mât des bateaux de travail cauchois, on trouve, bien calée dans le bois, une pièce de monnaie. Cette pièce, selon la tradition, est sensée, d'une part assurer la prospérité du bateau et de son propriétaire, et d'autre part permettre en cas de vol d'identifier le vrai propriétaire, qui est bien sûr le seul sensé connaître la nature de la pièce cachée. On me dit que cette tradition n'est pas seulement marine et que les longères de nos bocages possèdent quelque part dans un endroit secret, une pièce autre de la pièce de part dans un endroit secret, une pièce autre de la pièce de part dans un endroit secret, une pièce autre de la pièce de part dans un endroit secret, une pièce autre de la pièce de part dans un endroit secret, une pièce autre de la pièce de pièce, autre de la pièce de pièce, secret une pièce de monnaie. Cette pièce, selon la tradition, est sensée, d'une part assurer la prospérité du bateau et de son propriétaire, et d'autre part permet-



part dans un endroit secret, une pièce, supposée apporter richesse et bonheur dans la maison. En juillet dernier, lors du désarmement de « Marie-Fernand » dans le port de Brest, nous avons retrouvé la pièce cachée, dont vous avez la photo ci-contre. Norbert Chapelle, président de l'association lors du dernier remâtage, avait placé là cette pièce de 1994 dans le plus grand secret, comme il se doit. Le cuivre de la pièce, fréquemment baignée dans l'eau des fonds, produit de l'oxyde de cuivre, qui -comme chacun sait- a des vertus fongicides. Peut-être est-ce là le secret du bonheur et de la prospérité?

Un mât solide, cela rassure et peut rapporter « du beun argin, pa! »



Association « HIRONDELLE DE LA MANCHE » alvéole 23 , quai Frissard 76600 LE HAVRE Tel /fax : 02 35 53 18 42 E.mail : marie-fernand@wanadoo.fr

Appel de cotisation 2005

En 2005, comme en 2006, l'asso doit faire face à d'énormes dépenses de restauration, alors plus que jamais, **cotisez**! Et faites cotiser, car tous les euros comptent. Ce n'est pas le moment de flancher, encore un petit effort et nous aurons redonné trente ans de vie à notre cher pilote. Ce qui devrait nous donner le temps pour trouver de quoi lui redonner trente ans de vie. Dans ces trente nouvelles années, peut-être pourra-t-on réunir de quoi lui redonner... etc. **Bref, on cotise vit'fait, quoi!**

Réservation diner / Pouvoir AG

Mme, M.....sera présent à l'assemblée générale de « l'Hirondelle de la Manche » et réserverepas (prix environ 25 €/personne)

Mme, M.....ne pourra pas être présent à l'assemblée générale de l' « Hirondelle de la Manche » et donne pouvoir à Mme, M.....pour le représenter lors des débats et votes statutaires.

Bon pour pouvoir

Signature: