L'Hirondelle

Bulletin de liaison de l'association
De l'Hirondelle de la Manche

Numéro 30 - juin 2005

Sommaire

- Page 2 Assemblée générale
- Page 3 Bout dehors et grand mât
  Le démontage à Brest
- Page 4 Plaquette promotionnelle
  Estivoiles à Fécamp
  Nouvelles de MARITE
- Page 5 Du cotre au sloop
- Page 6 La science du pavillon
- Page 7 Amener vent arrière
- Page 8 Des marins nous quittent
- Page 9 Qui vole un œuf ...
- Page 10 Exposition Olivier Fischer
- Page 11 Mots croisés
- Page 12 Parlons restauration
- Potins du banc de quart

Edito

Qui suis-je?

Je suis rentré à la maison couverte/couvert: de copeaux, de poussière, de goudron de Norvège, de suif, de cambouis, d'huile de lin, de peinture blanche ou noire, de vernis, d'anti-fouling.

J'ai tremblé en regardant le baromètre descendre et sachant le bateau en mer.

Je me suis émerveillée (é), en voyant dans le couchant Marie-Fernand sous toute sa toile, doublant la Hève, le pont dans l'eau se hâtant vers le Havre, son port.

J'ai bu, sous la contrainte, toutes sortes de boissons exotiques..

Je me suis fait tout(e) petit (e), en voyant un foc monter pour la troisième fois avec deux tours dans la toile.

J'ai regardé mon déjeuner partir dans le sillage du plus élégant des cotres.

J'ai écouté avec plaisir: un bagad, une chanteuse brésilienne au « Crabe tambour », une bombarde (si sil) un groupe breton, fécampois, irlandais, yportais, russe, kabyle, havrais, canadien, norvégien...

Je me suis fait rincer par des embruns, des vagues, du crachin, de la pluie, de la bruine, des ondées, des averses, des cordes, des showers et même un Kärcher.

J'ai invariablement abreuvé mes invités, de l'excellente cuvée Marie-Fernand et commencé de longues histoires improbables par : « c'était par force six ou sept dans le raz... »

J'ai relevé des phares, des amers, des injures, la tête, l'ancre, des erreurs, des bons mots....

J'ai ravalé une bouffée d'orgueil devant une manœuvre impeccable, applaudie par des connaisseurs devant l'ile Tristan.

J'ai vu Molène, Brecquou, Sein, Lacroix, Guernesey, Sark, Tatihou, les sept iles, Groix, l'Eclat, Chausey.....

J'ai calfaté, cousu, photographié, poncé, chanté, peint, quêté, godillé, intrigué, sollicité, vendu, acheté, râlé, pleuré, hissé, empanné, dépanné, viré, réglé, vomi, bordé, payé, ramé, mouillé, donné, discuté, épissé, fabulé, ferlé, exagéré, apprécié ce sacré vieux machin immatriculé H 23.

Je vais consacrer quelques journées à rénover les cloisons et les aménagements intérieurs de Marie-Fernand..

Je suis..... mais oui, je suis:

Une hirondélienne convaincue *

Un hirondélien convaincu *

Et j'en suis fière/fier.

Eric Grémont

* Rayez la mention inutile

Association de l'Hirondelle de la Manche - alvéole 23 - Quai Frissard - 76600 Le Havre
Tel : 02 35 53 18 42 (répondeur) – courriel : marie-fernand@wanadoo.fr

AVEC LA PARTICIPATION DE LA DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES DE HAUTE NORMANDIE-
CONSERVATION REGIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES-

Association de l'Hirondelle de la Manche

COMPTE-RENDU DE L' ASSEMBLEE GENERALE

Elle s'est tenue le 5 mars 2005 à la Société des Régates du Havre.

Les nombreux retards dûs à la neige n'ont pas permis d'atteindre le quorum pour l'AG extraordinaire qui est donc reportée en fin de réunion.

Avant d'ouvrir l'assemblée générale, un hommage est rendu à la mémoire de André Mardon ancien pilote de la station du Havre et grand ami et bienfaiteur de Marie-Fernand et de l'association Hirondelle de la Manche.

Puis le président relate en image les différentes actions de l'association en 2004.

- Dépose de la bome et de la grand voile, (partie arrière de la bome endommagée par une infiltration d'eau et coutures de la grand voile entamées par les UV.)
- Carénage festif à Honfleur sous un temps à grains particulièrement corsé,
- 4 navigations pédagogiques,
- Réparation de la grand voile et de la bome,
- Croisière vers Fécamp (fêtes de la mer),
- Départ vers Brest,
- Escale tempétueuse à l'Aber wra'ch,
- Participation aux fêtes de Brest : bruines diurnes et chaleur nocturnes avec des orchestres brésiliens, nombreuses adhésions négociations avec le chantier,
- Régates Brest-Douarnenez pétole et remorquage d'un cotre de Carantec,
- Chaleureux rassemblement à Rosmeur et de nombreuses sorties en baie de Douarnenez
- Retour à Brest et début du désarmement,
- Convoyage du bateau dans l'anse de Poulmic à l'école navale de Lanvéoc, manque d'emplacement sûr à Brest.
- Retour du bateau avant Noël en vue de l'établissement d'un devis définitif et maximum,
- Convoyage du ber du bateau à Brest, pour diminuer notablement la facture de manutention et assurer un calage sûr du bateau quai Malbert,
- Négociations avec le chantier, suite à une augmentation notable du devis après expertise de la coque,
- Signature du devis à 367.000 € et commande d'une première tranche à 200.000 €,
- Expédition à Brest pour démontage des intérieurs et dépose du béton et du lest des fonds, en vue de la dépose des galbords pour commande de bois par le chantier,
- Campagne de rénovation des poulies et confection d'un bout dehors neuf à partir des arbres donnés par Claude Touchard,

Brest : MARIE FERNAND sur son ber

Le président remercie l'ensemble des donateurs et bienfaiteurs de l'association :

Les stations de pilotage du Havre, de Marseille, de la Guadeloupe, de Brest, la Marine nationale et le commandant Coz, l'association pour la reconstitution du vitrail de la procession des pilotes du Havre, André Mardon, M. Joubaud et tous ceux qui grâce à leur travail contribuent à la restauration de Marie-Fernand.

Le trésorier présente les comptes de l'année 2004 en vidéo projection, puis on procède aux votes statutaires.

Le quorum étant atteint on procède à l'assemblée générale extraordinaire qui porte sur le déplacement de la date de clôture des comptes (31 décembre au lieu de 30 septembre).

La nombreuse assemblée est ensuite conviée à un apéritif, puis, pour ceux qui se sont inscrits, à un dîner dans la salle à manger panoramique du club.

LES FINANCES DE L'ASSOCIATION AU 31 OCTOBRE 2004

Dépenses : 20.052,77 **recettes : 17.594,00**

Dont :

Équipement	2.431,22	cotisations	3.180,00
Boutique	8.764,00	boutique	9.333,10
Assurance	6.537,37	navigation	1.374,00
		prod financ	2.095,48

Disponibilités : 67.666,35

Budget prévisionnel 2005 (15 mois) : 10.941,00

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 2005

Joëlle ARGALON	José BLANCO
André BROCHEC	François COUILLIARD
Catherine FEUILLEPAIN	Eric GREMONT
Simone GRENIER	Paul Eric HANON
Noëlle LAMAUVE	Pierre MAHIEU
Christian QUILLERE	Philippe VERMEULEN

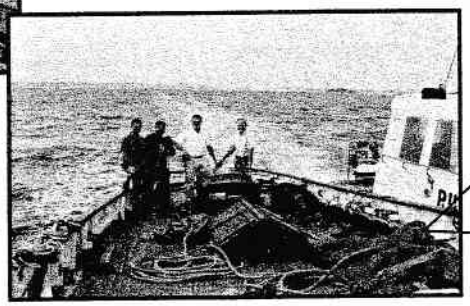
Association de l'Hirondelle de la Manche

C'est parti d'une conversation à Paimpol entre André Brochec et Claude Touchard, à bord, en pleine fête des chants de marin. Claude à offert l'arbre et quelques autres. Joël Petitpas les a transportés, Catherine Feuillepain , Gilbert Renault aidés de Pierre Mahieu, Odile Godefroie et des amis du musée maritime les ont déchargés et stockés au hangar. Après une mise en place collective et la restauration des tréteaux à mâture, Eric Grémont a fait les tracés d'ébauche puis Hervé Prentout (photo) s'est attaqué à l'écorçage du pin Laricio, droit de fil et bien centré, puis à la première dépouille selon la technique très mécanicienne de l'épannelage, Eric Boemare arrive en renfort et initie l'équipe à l'usage, très charpentier maritime, du trusquin à espar. Et les copeaux volent... Pierre Mahieu, Christian Quilléré, Jean Guyader, Robert Lecomte, jouent du rabot, du ciseau et de la cale poncer. L'espar est prêt, Hervé le sature régulièrement d'huile de lin, pour qu'il prenne lentement une douce couleur miel, en attendant sa mise en place et ses premiers bords, .
Une belle pièce vraiment! Authentique et fonctionnelle.
Bravo à tous.
Pour l'admirer: rendez-vous Alvéole 23 au Havre quai Frissard le samedi après-midi.
Un bon galop d'essai avant d'attaquer selon le même principe la réalisation du grand mât, l'arbre venant des monts d'Arrée sera livré à l'alvéole en novembre. Les compagnons charpentiers sont prêts, on recherche un chef de projet...

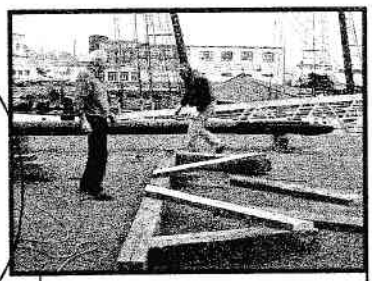
Monsieur le maire, il n'en fait pas mystère, n'a pas le pied marin. Aussi, le voir à bord du bateau-feu est un spectacle rare. Simone Grenier et Eric Grémont ont profité de l'annonce publique du carénage du bateau-feu pour remettre à Antoine Rufenacht une note concernant la restauration de Marie-Fernand. Nous avons eu le plaisir de recevoir quelques jours plus tard un courrier du maire, très encourageant pour la marche de nos projets.
Le déménagement du musée Maritime est confirmé mais la date reste incertaine, nous serons associés à ce déménagement.
William Aubry (Aux cotés du maire sur la photo) qui veille à la destinée du Musée maritime se tient prêt, à nous d'en faire autant, car sans doute devrons nous réagir vite...

Entre deux gueuzes, les meilleures crêpes du monde, il fallait bien ça, croyez-moi.

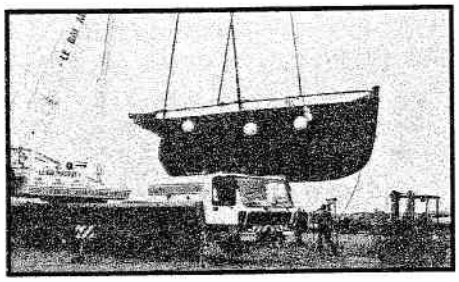
Le désarmement, puis le délestage furent des opérations particulièrement toniques, nos membres havrais comme toujours furent présents à l'appel et la peine car l'affaire fut chaude. Par bonheur, nos amis de Brest se sont mobilisés avec vigueur et méthode pour fournir le soutien logistique, physique, intellectuel et moral qui nous a permis de réussir ces opérations délicates... Quelques photos...

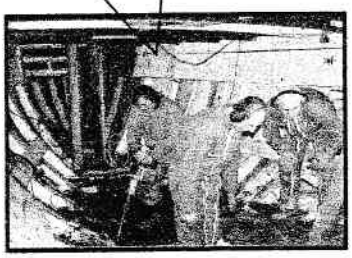


Les pilotes de Brest nous emmènent à Poulmic en attendant la mise à terre.



Dans le fond du bateau, il y avait aussi du béton, hélas!





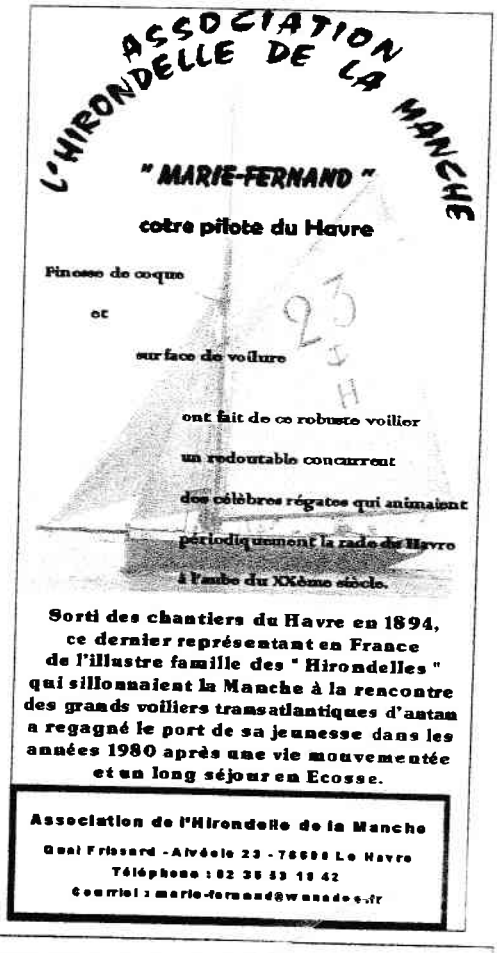
NOUVELLE PLAQUETTE PROMOTIONNELLE

Au moment où les activités de notre association sont mises en sommeil durant les travaux de restauration de MARIE FERNAND, il est indispensable de maintenir notre notoriété malgré son absence dans les ports, en particulier à l'occasion des manifestations maritimes qui drainent un nombreux public.

En nous inspirant de documents antérieurs, nous avons conçu un triptyque recto-verso qui reprend les grandes lignes des quatre vies de MARIE FERNAND tout en précisant la situation actuelle du cotre et les objectifs de l'association.

Les organismes qui nous soutiennent y sont représentés et nos besoins clairement exprimés. Un tirage de qualité, destiné à répondre à des besoins spécifiques, sera remis, compte tenu du prix de revient, à des interlocuteurs sélectionnés, tandis qu'un tirage en noir et blanc est prévu pour des distributions plus larges, en particulier dans les fêtes maritimes.

N'hésitez pas à vous en procurer si vous estimez pouvoir participer utilement à la propagation de notre image



NOUVELLES DE MARITÉ

Le tour de France de MARITE et de Thalassa a pris fin à Ajaccio le 1er avril. Il a regagné la Bretagne sud pour participer à la semaine du golfe du Morbihan.

Le trois-mâts était à Fécamp du 17 au 19 juin pour les fêtes de la Mer. Il sera à Rouen le 21 au 28 juin.

Les 10 et 11 juillet, il fera escale à Jersey, puis prendra part à la Tall Ship Race à Cherbourg du 14 au 17 juillet.

Il naviguera ensuite tout l'été. Il sera les 13 et 14 août à Saint Valéry en Caux et finira les 1er et 2 octobre à Granville.

Et que navigue le pavillon normand !

FECAMP ESTIVOILES

17, 18 et 19 juin 2005

Il ne faut pas qu'on nous oublie !!!!

Notre association, bien que privée de cotre (mais pas d'idées, ni de pilotine), a participé aux fêtes de la Mer à Fécamp où elle a tenu boutique pour tenter de vendre de nombreux objets aux couleurs de MARIE FERNAND, dont un superbe coupe-vent que Joëlle Argalon nous avait présenté à l'occasion de notre dernière assemblée générale.

Mais nous proposions aussi une initiation à la godille dans le bassin, grâce à notre pilotine qui a donc été amenée à Fécamp, non point par mer, mais, pour une fois, par route. Quelques hirondelistes (comme dit notre président) expérimenté(e)s ont pu ainsi exercer leurs talents pédagogiques pour enseigner aux néophytes de passage l'art de manier la pelle par le petit trou.

Enfin, notre concours de godille qui clôturait la journée de dimanche a eu un franc succès avec 14 participants sur un circuit préalablement balisé. Notre président, converti en Thierry Roland de la mer, commentait en professionnel sur le micro officiel les différents styles de godilles. Gagnant : Daniel Billiaux, du lycée Anita Conti de Fécamp, qui a reçu 2 bouteilles de la « Réserve du Pilote » dans un sac Marie-Fernand.

Association de l'Hirondelle de la Manche

SLOOP OU COTRE ?

(Article paru dans la revue « Yacht » du 30 octobre 1886)

Un de nos abonnés nous adresse une question qui nous a été posée souvent et à la quelle nous avons déjà répondu de notre mieux. Il nous demande quelle différence il y a entre un sloop et un cotre.

Nous dirons tout d'abord que, dans la pratique, les deux expressions s'emploient à peu près indifféremment. Les gens de mer sont portés cependant à employer le mot « sloop » quand il s'agit d'une embarcation de moindre importance et d'un gréement plus simple (généralement sans mât de flèche) et cotre quand il s'agit d'un yacht d'un certain tonnage.

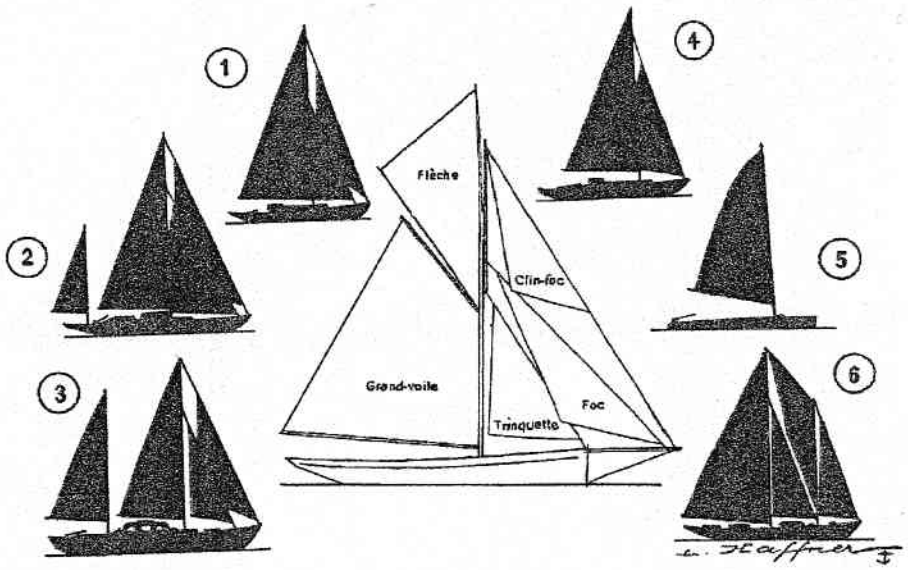
En réalité, si l'on consulte l'Amiral Paris, qui fait autorité dans les questions de terminologie navale, on verra que la définition du sloop et celle du cotre sont à peu près exactement les mêmes. L'Amiral se borne à dire que « le gréement et la construction du sloop sont en petit et avec moins de soin le gréement et la construction du cotre ». C'est la justification de l'usage adopté par les gens de mer dont nous avons parlé plus haut.

Si l'on remonte à l'origine, on voit que dans la partie maritime de l'Encyclopédie méthodique rédigée sous la direction de Vial du Clairbois en 1783, une distinction de gréement est faite entre le sloop et le cotre. Ce dernier avait un beaupré mobile pouvant se rentrer entièrement, tandis que le sloop avait un beaupré fixe et un bout-dehors volant. On voit encore en Bretagne des caboteurs qui ont un beaupré fixe et qui rentreraient par conséquent dans la définition du sloop telle que la donne Vial de Clairbois. Mais, nous le répétons, la distinction est assez subrile et, dans la pratique, on dit indifféremment sloop et cotre.

Nous devons mentionner également ici les définitions données par les auteurs anglais (Dixon Kemp, « *Yacht and boat sailing* », X..., « *Fore and aft seamanship* », etc.). Ils s'accordent à dire que le sloop diffère principalement du cutter en ce que le beaupré est mobile dans ce dernier, et surtout (ce qui est la conséquence de cette disposition) en ce que l'étai est établi à demeure sur l'étrave dans le cutter, tandis que dans le sloop, il est volant et établi sur le bout-dehors.

En ce qui concerne l'emploi des deux mots, sloop et cotre, dans nos comptes rendus des courses pour la coupe de l'*América*, nous croyons devoir avertir les lecteurs que nous avons adopté le système usité en Amérique où l'on s'est habitué à désigner par le mot sloop le bateau à dérive américain et par le mot cotre le bateau profond à quille anglais

Il est à noter ici que, dans son rapport, le lieutenant Ilenn, le propriétaire de *Galatea*, désigne presque constamment son yacht par le terme de *sloop*.



Le cotre franc du XIX° siècle et sa famille moderne

1 Le ***cotre*** moderne a abandonné, comme tous ses contemporains, la voile de flèche et donné à sa grand-voile la forme pointue d'une aile d'oiseau.

2 Le ***yawl*** a planté sur son arrière, ***derrière le gouvernail,*** une voile supplémentaire, le tap-cul, donnant en français au yawl le nom de cotre à tape-cul.

3 Le ***ketch,*** bon bateau de croisière, réduisant la surface de sa grand-voile, a agrandi la voile arrière, placée chez lui ***devant*** le gouvernail et qui prend le nom d'artimon.

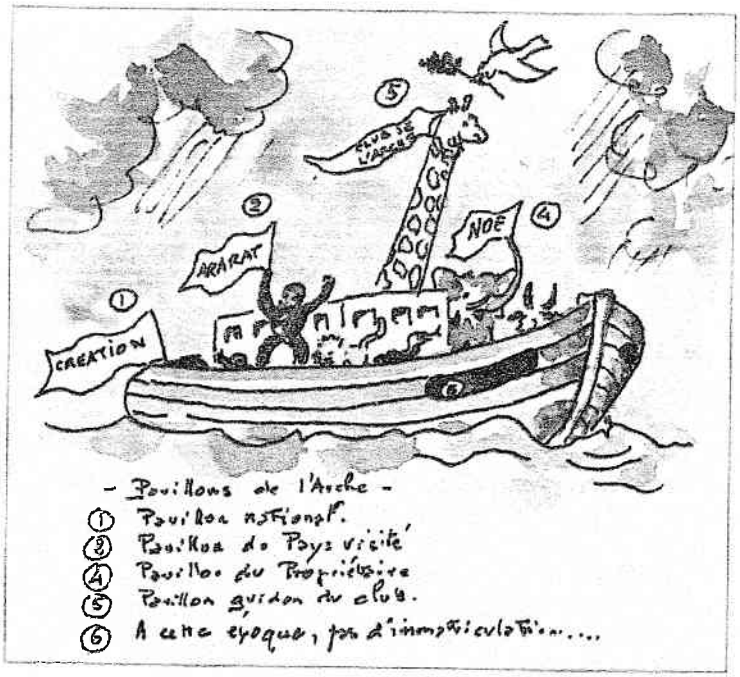
4 Le ***sloop*** ne porte plus qu'un seul foc, le cotre en ayant au moins deux.

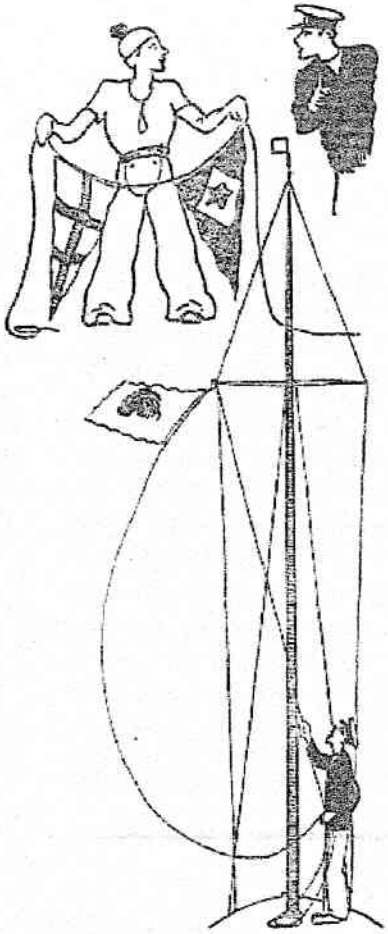
5 Le ***cat-boat,*** poussant la simplification au maximum, se contente d'une seule voile. Ce gréement ne convient qu'à de petits bateaux.

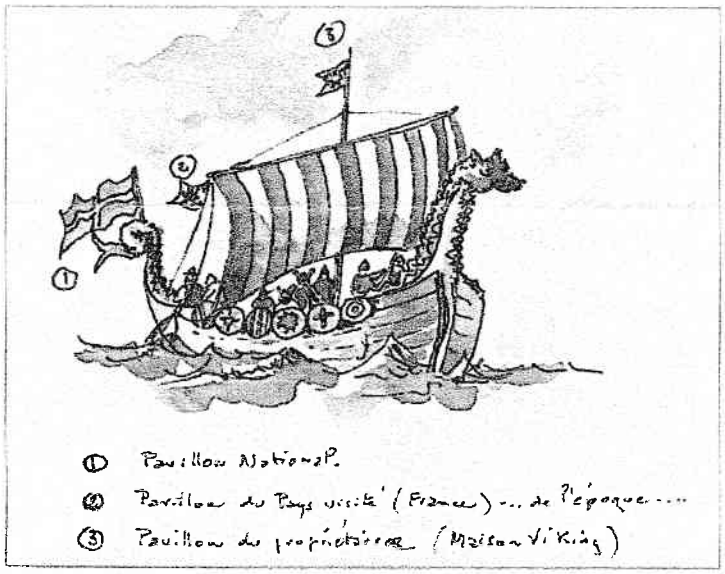
6 La ***goélette*** met son grand mât derrière le plus petit qui devient le mât de misaine, et tend entre les deux des voiles d'étai.

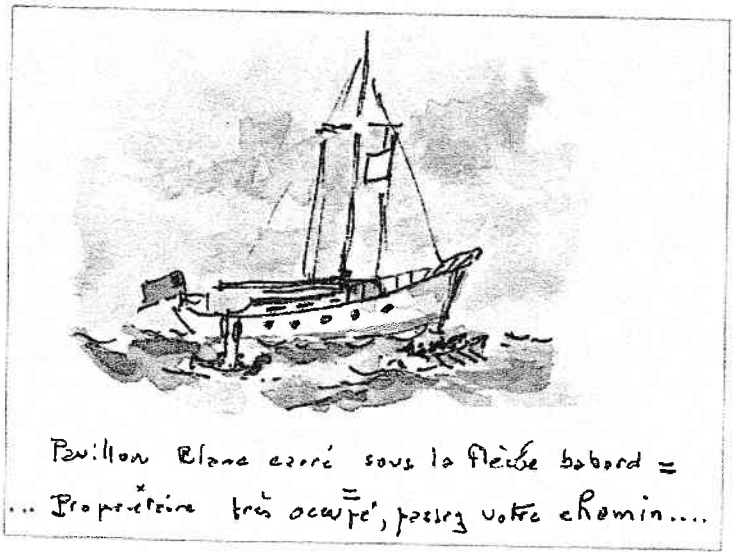
Association de l'Hirondelle de la Manche

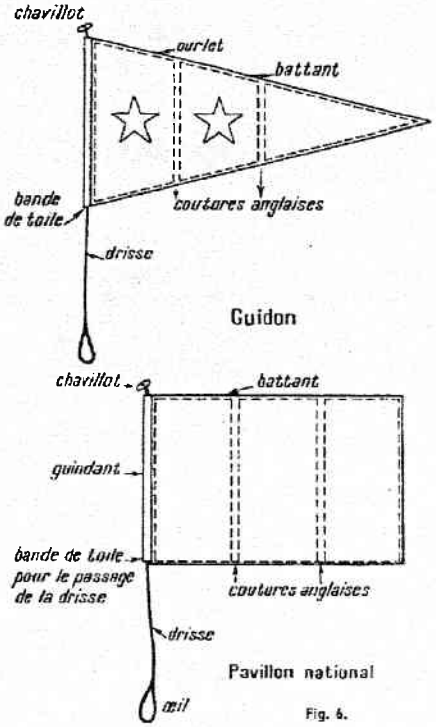
LA SCIENCE DU PAVILLON











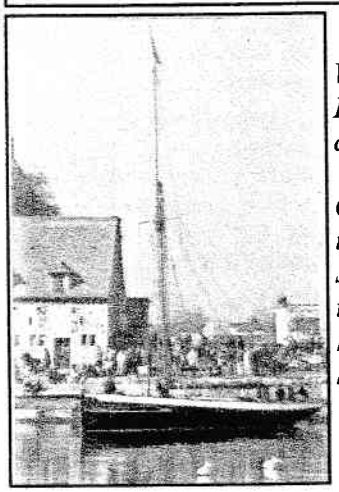
Association de l'Hirondelle de la Manche

Un beau soir de printemps revenant de Ouistreham, Marie Fernand fonce vers Honfleur. Se maintenant scrupuleusement au nord du chenal de Seine vent arrière ou presque, il file sept nœuds et le canal de Honfleur se rapproche bien vite. Il faut amener la grand voile sans tarder car, entrer dans le sas d'Honfleur tout dessus, vent de travers pourrait nuire à notre réputation. C'est vite décidé, on amène vent arrière! Pas le temps de faire autrement...

Par V.E. on entend bien sûr Vaillant Equipier.

Voici donc cette manœuvre, pas si audacieuse que cela, décrite par le menu sous forme de gamme opératoire:

	AMENER LA GRAND-VOILE D'UN COTRE PILOTE DU HAVRE VENT ARRIÈRE	
	Ordre et méthode!	
1	Nous venons presque vent arrière en veillant soigneusement à ne pas empanner.	*Le second est à la barre.*
2	La trinquette est passée sur l'autre bord, maintenue par la gaffe, qui sert de tangon, c'est plus sûr.	*V.E.1 et2*
3	En ramenant la grand voile dans l'axe, nous venons pile poil vent arrière.	*V.E. 2et3*
4	Le support de bôme est mis en place, (La bôme passe au dessus tant que la voile est étarquée.) Et les palans de retenue de bôme sont gréés sur la bôme.	*V.E. 2et3*
5	On immobilise la bôme dans l'axe avec les palans de retenue, car l'écoute de grand-voile n'empêche pas complètement la bôme de battre.	*V.E. 2et3*
6	Maintenant tout doit aller vite, on file les étarques de mât et de corne, la bôme descend aussitôt, l'avant vient poser sur la table et l'arrière sur le support de bôme, les rabans sont vivement placés sur la bôme.	*Patron (solidement ganté), V.E.2 et 3 + V.E.1*
7	Nous raidissons immédiatement les plans de retenue de bôme en arrière du banc de quart, (d'où ne vient aucun potin pour le moment).	*V.E. 2 et3*
8	La bôme est maintenant immobile, fermement appliquée sur son support par les palans de retenue.	*V.E. 2 et3*
9	Les deux équipiers arrière sont chargés de reprendre les bosses de ris, dès qu'il y a du mou dans la grand voile.	*V.E. 2 et3.*
10	La drisse de mât est filée en grand, son extrémité ayant été préalablement tournée au taquet. Aussitôt deux équipiers commencent à ferler la grand voile sur la corne en partant du pied de mât.	*Patron, V.E. 1et2*
11	La drisse de corne est maintenant filée sous contrôle, les bosses de ris sont raidies de façon à ce que l'arrière de la grand-voile soit tendu pendant toute l'opération, (ce qui est lâché du haut est repris en bas).	*Patron, V.E.3 + V.E.2.*
12	L'équipier des bosses de ris, muni d'un long raban (3m) plié en deux et passé en sautoir, maintient la corne dans l'axe autant que possible à l'aide de l'écoute de flèche, qui pour l'instant pend lamentablement au milieu du bateau.	*V.E.3.*
13	Très vite et en même temps, on amène en grand la corne, on étouffe la grand-voile *(qui n'est plus raidie et en profite pour regonfler sur un bord ou l'autre)* en la ferlant très vite de l'avant vers l'arrière et un équipier assujettit corne et bôme avec le grand raban dès que celle-ci vient se plaquer à la bôme. Le raban solidement en place, mais pas trop raide, on remonte légèrement la corne pour permettre la fin du ferlage.	*V.E.3, Patron, V.E.1 et V.E.2.*
14	Les manœuvres sont aussitôt lovées, le bateau, sous voiles d'avant toujours en ciseaux, continue sa route.	*Tout le monde sauf le barreur*
	Voilà! il faut s'occuper des voiles d'avant maintenant, mais çà c'est une autre histoire, à suivre...	



Voilà bien l'intérêt de cette manœuvre:pas d'arrêt, peu de dérive.
Pas de perte de temps, c'est sans aucun doute pour ces raisons que Eric Tabarly procédait souvent de cette façon.

Ce fameux soir de printemps, nous sommes arrivés dans le sas 4 minutes avant sa fermeture, sous trinquette seule. Si la manœuvre avait échoué, nous aurions pu continuer en Seine et attendre le suivant. Mais à cette heure-là, depuis la terrasse d'un repère de matelots bien connu du quai Ste Catherine, nous contemplons Marie-Fernand, superbe dans le couchant, amarré sous la Lieutenance... Une autre façon de naviguer sur le plus beau bateau du monde...

Eric Grémont

Association de l'Hirondelle de la Manche

Sur le bord !

Gérard Vandevelde (1930-2005) nous a quittés le 3 mai dernier. Les sirènes des vedettes du pilotage, d'une Abeille et des canots de la SNSM et du musée maritime ont accompagné le 21 mai la dispersion de ses cendres par mer calme devant le port du Havre, dans un furtif rayon de soleil.

« Au revoir, mon cher », comme il aimait à dire et à Dieu va't.

Gérard VANDEVELDE naît au Havre le 2 Novembre 1930. A 18 ans, il s'embarque comme pilotin à la Transat sur le cargo « OREGON ». En 1950, il entre à l'Ecole d'Hydrographie qui vient d'ouvrir au Havre. En juillet 1952, il embarque à la Transat et, à l'issue de plusieurs embarquements sur des cargos, il est affecté au paquebot « Liberté ».

Il effectue son service militaire comme aspirant et fait ses classes sur le croiseur « TOURVILLE » à Brest. Il embarque ensuite pour un an sur l'escorteur côtier « SPAHI ». Il montrera par la suite un attachement indéfectible à la Marine Nationale.

En 1956, il retourne à terre pour finir son cursus de Capitaine au Long Cours à Paris. Il reprend la navigation et passe en décembre 1958 Second Capitaine. Il connaît alors 7 navires, dont le jeune et déjà célèbre « France », à bord duquel il reste 4 ans comme Second sécurité. En 1960, il effectue un stage chez les marins-pompiers de Marseille. Son expérience, sa grande éducation, sa culture, son tact et son savoir-faire font de ce jeune homme l'officier de paquebot idéal. En juin 1966, il quitte le monde insouciant des paillettes pour retrouver celui des cargos qu'il affectionne. Il en commande alors plus d'une vingtaine. Ses qualités de meneur d'hommes et de marin expérimenté, lui vaudront d'être fait Chevalier dans l'Ordre du Mérite Maritime en 1970. En octobre 1974, il est appelé à terre et devient Capitaine d'Armement de la Compagnie Générale d'Armement Maritime, filiale cabotage de la Transat. Il connaît alors la difficile épreuve de la fusion entre Transat' et Messageries Maritimes. En janvier 1976, il devient Capitaine d'Armement de la division cabotage de la nouvelle CGM. Il le demeure jusqu'en juin 1978, date à laquelle il quitte ses fonctions pour suivre la construction du PCRP « FORT DESAIX ». Il commande ensuite le minéralier « MONTCALM » et le gazier « MONGE ». En novembre 1985, alors qu'il totalise plus de 695.000 milles marins parcourus, il pose définitivement sac à terre. Il regagne son Havre, où il s'investit dans la vie associative.

Il participe activement à l'activité de la section locale de l'Association des Officiers de Réserve de la Marine, dont il devient président. Il est par ailleurs co-fondateur du club des anciens officiers de la Transat. En 1980, il est promu officier du Mérite Maritime. En 1984, il est nommé Capitaine de Frégate de réserve. Il organise en 1986 les Journées Nationales de l'ACORAM et leur succès lui vaut les félicitations de l'amiral Leenhart, Chef d'Etat-Major de la Marine, et du Vice amiral Fuzeau, préfet maritime. Parallèlement, il prend en janvier 1986 la présidence de la section Seine Maritime de la Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins. Il est décoré de la médaille des Services Volontaires en 1989 et promu Chevalier dans l'Ordre National du Mérite en novembre 1990. Le 11 janvier 1994, il est parmi les rares à se voir décerné la cravate de Commandeur du Mérite Maritime.

Il apporte son expérience à diverses autres amicales : Association des Capitaines au long cours, Association Française des Capitaines de Navire, Comité des Fêtes de la mer, etc. Ses nombreuses activités et ses hautes qualités lui valent d'être décoré de la Légion d'Honneur en juin 2002 par l'amiral Méchet.

Il accepte, malgré ses nombreuses responsabilités, d'être vice-président du Musée Maritime et Portuaire du Havre. Il faisait part, récemment encore, de son inquiétude sur le devenir du musée, confiant qu'il ne désespérait pas de convaincre ses interlocuteurs de l'intérêt culturel mais aussi économique d'un tel projet.

Il y a quelques temps déjà, Gérard connaissait des problèmes de santé ; il avait fait face, sachant que ce grain annonçait la tempête. Sans doute, dans la nuit du 2 au 3 mai a-t-il vu arriver la vague, celle dont on sait qu'on ne lui survivra pas. Et puis l'annonce de la fin du « NORWAY » était pour lui comme un signal. L'officier de paquebot, dont la belle stature évoquait si fort ces fières étraves prestigieuses de liners, cet homme de mer comblé par une navigation de rêve, a su partir avec délicatesse.

Valetoux Philippe, 5 mai 2005, avec l'amicale collaboration de P. Estur et H.X. Cohen.

JEAN RECHER
nous a quittés

Cette grande figure de Fécamp a largué définitivement les amarres le 20 février dernier, après une vie entièrement consacrée à la mer.

Son livre, « LE GRAND METIER », a révélé au grand public la vie extrêmement dure des marins qui armaient les terre-neuviers.

Témoin désabusé de la déchéance de la grande pêche française, il n'a néanmoins pas hésité, après 34 ans de mer, à prendre la responsabilité de la SNSM de Fécamp qu'il a dirigée pendant encore 18 ans.

Son souvenir est très présent chez les fécampois, d'autant qu'il a activement participé à la constitution du musée des terre-neuvas dans les dernières années de sa vie.

Association de l'Hirondelle de la Manche

QUI VOLE UN ŒUF ....

Après les exploits du chat du pacha (voir bulletin n°29), hommage aux rats et vibrant plaidoyer contre l'animal-machine, sur fond de cambuse.

Journal d'un voyage aux Indes

1690 – 1691

de Robert Challes

(édition originale de 1721)

VENDREDI 24 NOVEMBRE 1690

Il se leva hier au soir un petit vent bon pour aller à Bengale nous y allons. J'ai eu quatre accès de fièvre; & en étant plus que très content, j'ai suivi le conseil de Rikwart & me suis servi de cangé : c'est un bouillon d'eau de pluie & de riz seulement. Notre chirurgien me vint voir avant-hier, très disposé à me saigner. Je le priai très honnêtement de rengainer son compliment & son étui, en lui disant que j'avais promis à ma famille, à mes amis & à moi-même de retourner en Europe; & que voulant tenir parole il voyait bien lui-même qu'il ne m'était pas permis de mourir si tôt & que c'était cela seul qui m'empêchait de me mettre entre ses mains. Je laisse à penser ce que pensait lui-même un carabin de Saint-Côme d'un homme tant de fois coupable du crime de lèse-faculté.

Que le lecteur traite ce qu'il va lire comme une vision qui m'est passée par l'esprit dans un accès de fièvre chaude; qu'il le traite, s'il veut, de mensonge; qu'il n'y ajoute pas de foi; qu'il le traite de conte ridicule & à dormir debout; cela m'importera peu, & je ne dirai que ce que Sosie dit à Amphitryon :

C'est un fait à n'y rien connaître,
Un fait extravagant, ridicule, importun,
Un fait choquant le sens commun,
Qui pourtant ne laisse pas d'être.

A mon égard j'ajouterai avec le paysan de Poitou, Oh ! Dame, y croyïs qu'oul étoit vrai, parce qu'oul avis vu. Voici le fait. Il y avait très longtemps que notre chirurgien accusait ses garçons de manger les œufs des malades il avait beau les compter, il s'en trouvait toujours à dire le lendemain deux ou trois, & quelquefois quatre, quoiqu'il eût lui-même la clef du réduit qu'on lui avait fait dans le fond de cale en avant de l'eau, où il y a toujours une lampe allumée. Il alla jusqu'à les accuser d'avoir une fausse clef, & même en frappa un, qui, ailleurs se serait défendu autrement que sur son innocence.

Celui-ci, peu accoutumé à de semblables caresses, s'est mis en tête de découvrir le voleur & en est venu à bout. Il a dit à La Fargue ce qu'il avait vu & celui-ci a encore pensé le battre. Il ne s'est pas rebuté & est revenu à la charge hier matin, comme nous déjeunions. Il a été traité de fou & de visionnaire : cependant, si son opiniâtreté ne nous a pas convaincu de la vérité de son rapport, elle nous a du moins inspiré l'envie de nous en éclaircir. Pour ce sujet, on a percé, avec une vrille de charpentier, à cinq endroits différents, la cloison de ce réduit du chirurgien, & nous sommes descendus dans le fond de cale, à la fin du premier horloge du quart de la nuit, c'est-à-dire à minuit & demi. Le garçon chirurgien, qui avait toujours été en sentinelle, nous a fait signe que les voleurs n'étaient pas encore venus. Nous n'avons fait aucun bruit & avons pris chacun possession de notre trou, au nombre de six spectateurs, qui sont le commandeur, M. de La Chassée, Boûy, capitaine des matelots, La Fargue, Bainville son garçon, & moi. Nous ne nous sommes point ennuyés : les voleurs sont venus presque aussitôt que nous. Que le lecteur, avant de poursuivre, tâche à deviner qui étaient ces voleurs : je veux devenir as de pique & lui donner un merle blanc s'il en vient à bout. Voici ce que nous avons vu.

Trois gros rats, qui sont arrivés en même temps, & qui se sont approchés du baril où étaient les œufs. Ce baril est à demi vide. L'un de ces rats est descendu dedans, un autre s'est mis sur le bord, & l'autre est resté en bas en dehors. Nous n'avons point vu ce que faisait celui qui était dans le baril, les bords en étaient trop hauts; mais, un moment après, celui qui était au haut a paru tirer quelque chose en se retirant de dedans, où il s'était baissé. Celui qui était resté en dehors, en bas du baril, a monté sur les cercles, &, appuyé sur ses pattes de derrière, s'est élevé & a pris dans sa gueule ce quelque chose que celui qui était sur le bord en haut tenait. Celui-ci, après lui avoir lâché prise, a replongé dans le baril & a encore tiré à lui quelque chose qui a été aussi repris par celui qui était sur les cercles en dehors. On a pour lors reconnu que c'était la queue d'un rat; & à la troisième tirade le rat voleur a paru, tenant entre ses quatre pattes un œuf, le dos appuyé contre le dedans du baril & la tête en bas. Ses deux camarades l'ont mis en équilibre sur le dos, appuyé sur le bord du baril. Celui qui était en bas l'a repris par la quelle. & celui qui était en haut retenait le voleur par une oreille; & l'un & l'autre le soutenant & le conduisant par les deux extrémi-

(Suite page 10)

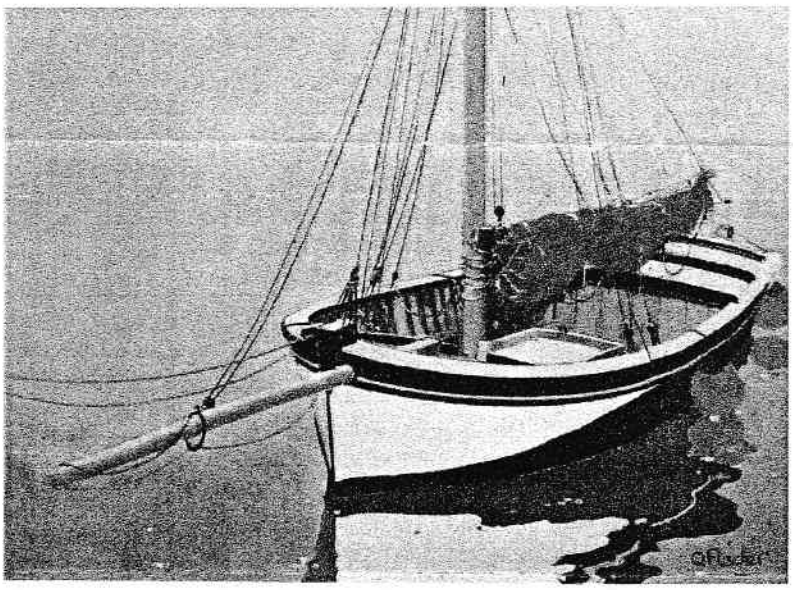
Association de l'Hirondelle de la Manche

(Suite de la page 9)
tés & descendant peu à peu, & de cercle en cercle ils l'ont doucement mis à bas, lui toujours sur le dos, l'œuf comme j'ai dit posé sur son ventre entre ses quatre pattes. Ils l'ont ainsi traîné jusque sous un vide entre la cloison & la doublure du vaisseau, où nous les avons perdus de vue.

M.de Porrières nous a fait signe de ne faire aucun bruit & de rester. Les voleurs ont fait trois fois la même manoeuvre & ont ainsi emporté trois œufs, c'est chacun le sien. Ils n'ont pas été plus d'un bon quart d'heure à leur travail; &, en ayant encore resté autant pour les attendre, & voyant qu'ils ne revenaient pas, nous nous sommes retirés fort contents de notre curiosité.

• • •

Voilà ce que j'ai vu la nuit dernière du jeudi 23 à aujourd'hui 24 novembre 1690. Qu'on nomme cela raison, instinct ou mouvement nécessaire dune machine; qu'on dise que c'est une fable; qu'on dise avec l'Italien *Non e vero, ma bene trovato*; je le répète encore, cela m'est très indifférent il suffit pour moi que j'aie vu. *Fides ex auditu, certido ex visu*, dit l'Évangile. Je suis dans le cas : je l'ai vu; par conséquent, je suis convaincu qu'il est vrai. Mais si les bêtes ne pensent point, et par conséquent qu'elles ne soient rien ? J'avoue que Descartes me choque, avec sa définition *Je pense, donc je suis.* Il est certain que, si les bêtes avaient pu avoir connaissance de ce ridicule syllogisme & qu'elles eussent pu se faire entendre, elles lui auraient pu répondre : *Nous pensons, donc nous sommes*. Si ces bêtes ne sont que des machines, sans raison, sans aucun langage entre elles pour s'expliquer leurs pensées l'une à l'autre, comment ont fait ces rats pour convenir entre eux de la manière de voler ces œufs & de les emporter sans les casser ? Combien la justice humaine sacrifie-t-elle tous les jours de bandits & de voleurs, dont les vols ne sont ni si bien raisonnés ni si bien concertés ? La justice ne les punit pourtant pas comme bêtes, ni comme machines. L'homme ne reconnaîtra-t-il jamais son ridicule orgueil, assez vain pour le pousser à vouloir connaître Dieu lui-même ? Malheureux que nous sommes, nous ne nous connaissons pas nous-mêmes, & plus malheureux encore, de ce que nous ne cherchons point à nous connaître.



du 1er au 30 juin 2005

Olivier Fischer

HONFLEUR

10, rue de l'Homme de Bois

Renseignements, horaires :
02 31 89 92 61 - 06 80 57 95 34

Association de l'Hirondelle de la Manche

SOLUTION DES MOTS CROISES DE LA GABIERE

Grille n° 2 - Force 3

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	E	M	B	A	R	C	A	T	I	O	N		C	V
2	B	O	N	D	I	E	U	D	E	V	A	C	H	E
3	O	U		O	S		S		N	E	T		E	A
4	N		A	S		A	S	P	I		T	E	N	U
5	G	A	G		E	P	I	S	S	E	E		A	
6	O	U	E	S	T	I	E		S	N		A	U	L
7	L	R		E		G	R	E	E	R		A	X	E
8	O	I	L		F	E	E	R	I	E	S			S
9		Q	U	A	I		S	R		G	U	I	P	
10	G	U	I	P	O	N		E	P	I	S		L	O
11	P	E	T	I	L	L	E		O	S		M	O	R
12	S			G	E		N	E		T		A	M	I
13		S	E	E		L		A	I	R	E		B	N
14	E	O	L	E		A	N	S	P	E	C	T		S

Horizontal :

1 Indispensable pour la navigation - Unité de mesure -
2 Terme de marine de plaisance désignant tout ce qui peut blesser les pieds (en quatre mots)
3 Partie de proue - Hic - Nettoyage à peine ébauché - Partie de roue à gorge
4 Certains skippers peuvent l'être - Petit aspirant - Fin -
5 Préféré des comiques - Entrelacée par les torons -
6 Passée au ponant - Direction opposée - Prémices d'aulofée -
7 Port de l'Atlantique - Pourvoir un espar de ses accessoires - Multiplié par trois, il passe par le centre de gravité d'un bateau
8 Partie de voile - Merveilleuses beautés -
9 Connu pour ses brumes - Parties de spinnaker - Chantier réputé -
10 Pinceau préféré du coaltar - A l'intérieur d'un port - Saint Normand
11 Le vin le fait - Parties de carabousse - Mer bretonne -
12 Geste à peine ébauché - Direction - Toujours très cher -
13 Voir à l'anglaise - Division de la rose des vents - Excellent pour le "4 heures" -
14 Dieu béni des voileux - Barre redoutée des marins -

Vertical :

1 Pirogue Africaine - Instrument de navigation -
2 Lorsque "celui" du garant l'est trop, on doit l'embraquer - Relatif au voiles - Direction
3 Excellent pour les petits creux - Le "Moyen" ou le "premier" - Quand le soleil le fait, le coeur 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 jettant dans l'ocean glacial arctique - Liaison franco-anglaise - Partie de pipe -
10 Ornement architectural - Note -
11 Couche maillandaise - Poursuite avec intentions hostiles - Partie d'écorce -
12 Fleuve de France - Possessif -
13 Souvent "préférés", parfois "secondaires" - Lest de quille -
14 De mer ou d'herbage - Chemins de halage - On les lève avec les ancres. -

LES AISES MOTS CROISES DE LA GABIERE

Grille n° 3 - Force 2

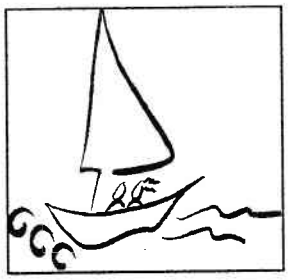
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1							■		■					
2					■				■		■			
3			■						■					
4									■				■	
5		■						■	■					
6			■						■		■			■
7		■							■					
8							■		■		■		■	
9		■		■		■		■	■					
10									■					
11	■							■	■	■	■	■	■	■
12		■		■	■	■		■	■	■	■	■	■	
13		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
14														

Horizontal :

1 Yacht de croisière, à dérive ou à quille - Passé par le sas -
2 Prénom féminin - Fond de salade - Condiment -
3 Ilot malouin - Répandre - Axe utilisé pour transmettre un mouvement (mécanique) -
4 Se dit des végétaux produisant une piqûre - Nouveau -
5 Paysans d'Amérique du Sud - Amarre -
6 Double voyelle - Mouvements rapides - Petit cube -
7 Récipient utilisé pour le transport du poisson vivant-Peut se dire d'un foc disposé en plis pour le ferler -
8 Attraper -
9 Altération des aliments causée par l'action de l'air -
10 Autre nom de contrebandier (marine) - Copie conforme -
11 Stops -
14 Se livrent à la vente clandestine de marchandises prohibées -

Vertical :

1 Obscures - Parfois rude en Bretagne -
2 Objet remarquable de la côte - Possessif -
3 Partie d'armada - Travaux pratiques - Autre nom pour un cordage -
4 Lieux idéaux de repos pour carènes en bois - Début de grains -
5 Ouverture pratiquée dans le pont d'un bateau -
6 Pilote local - Agent de liaison -
7 Compactes - Extrémité d'un tuyau -
8 Couleur - Possessif -
10 Embarqués de force -
11 Roue à gorge - Source de la Volga -
12 Actions destinées à couler un navire -
13 Titre Anglais - Le début d'une dépendance - Négation -
14 Apprenti - Engage une action en justice - Vont par bandes -



Sources : Dictionnaires de Français, de marine (Jean Merrien)

Association de l'Hirondelle de la Manche

PARLONS RESTAURATION

La restauration de MARIE FERNAND a été confiée au chantier du Guip, à Brest., avec l'assentiment de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles). Le devis initial de 351.526 € HT a servi de base pour l'obtention de subventions (40% de la part de la DRAC et 25% par le Conseil Général de la Seine Maritime). Une action est menée auprès de la ville du Havre pour obtenir un complément de subvention.

Aujourd'hui, le devis actualisé s'élève à 367.553 € HT et se décompose ainsi :

- Manutention (avec le concours de l'association) : 6.890 €
- Préparation : 15.420 €
- Structure des fonds : 100.930 €
- Voûte : 12.600 €
- Coque : 88.630 €
- Pont pavois : 70.359 €
- Mât : 12.490 €

Les subventions obtenues (ainsi que celles à venir) s'appliquent aux factures que nous aurons acquittées. L'association devra donc payer les travaux au fur et à mesure qu'ils sont réalisés par le chantier, puis demander pour chaque facture le règlement de la part de subvention accordée. En d'autres termes, notre trésorier va devoir puiser dans sa cassette avant de récupérer une partie de la mise et il aura donc besoin de disponibilités financières (un fond de roulement, comme disent les comptables) tout au long du chantier.

Toutes ces raisons associées au coût exceptionnel des travaux ont amené le conseil d'administration à limiter temporairement à 200.000 € son engagement auprès du chantier du Guip, dans un souci de gestion prudente de l'opération. Mais cette enveloppe ne comprend pas le calfatage et la finition de la coque, ni le pont et le pavois, ni le mât.

L'association, à laquelle est proposé un bel arbre issu d'une exploitation forestière des Côtes du Nord, réalisera elle-même le mât, après s'être fait la main sur le bout-dehors (voir page 3) et assurera le réaménagement intérieur, après en avoir effectué le démontage à l'automne 2004.

Il y a donc de l'ouvrage pour les adhérents en mal d'activités en ces temps d'abstinence hirondelienne.

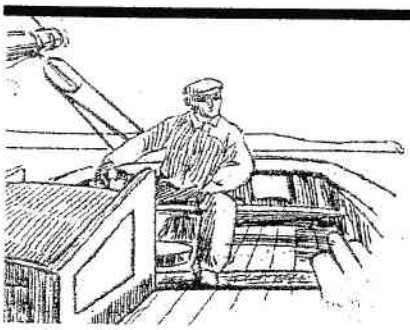
Rappelons que les haubans sont remis en état par le centre Anita Conti de Fécamp.

Cependant, il est clair que notre cotre ne pourra pas être mis à l'eau à l'issue de la tranche de travaux sur laquelle nous venons de nous engager ! Il faudra donc bien assurer la fin de la restauration.

Le bas de laine constitué au fil des années par l'association est le bienvenu, de même que la contribution tout à fait remarquable des pilotes au financement de cette opération. Nous souhaiterions cependant émerger fin 2006 avec encore quelques sous dans notre escarcelle pour assurer un retour de MARIE-FERNAND à la vie active dans de bonnes conditions.

Vous l'aurez tous compris, nous avons vraiment besoin de serrer les dépenses et de faire appel à toutes les sources potentielles de financement pour boucler l'opération de restauration : subventions complémentaires, mécénat d'entreprise, cotisations et dons de nos adhérents, produits de notre boutique, etc.

Quand le vent fraîchit, on réduit la toile et l'équipage est à la manœuvre.



Les potins du banc de quart

Toutankhamon,

Hervé Prentout, en bloquant la bôme avec sa tête (Lire N°29 « Le Havre l'Aber Wrac'h) a gagné une belle bosse mais aussi un surnom : « Toutankhamon » (l'embaumé ou embômé)

La 22ème édition des Journées européennes du Patrimoine se déroulera le samedi 17 et le dimanche 18 septembre 2005 ; la thématique retenue est **« J'aime mon patrimoine, deux jours pour manifester son attachement au patrimoine ».**
Un dépliant, synthétisant l'ensemble des actions proposées, sera diffusé par le service Ville d'art et d'histoire. Afin d'y inclure les actions menées par les différentes associations patrimoniales, celles-ci doivent, d'ici le 30 juin, proposer un thème et un agenda d'activités.
Nous nous associerons bien sûr à cette manifestation.

Association de l'Hirondelle de la Manche