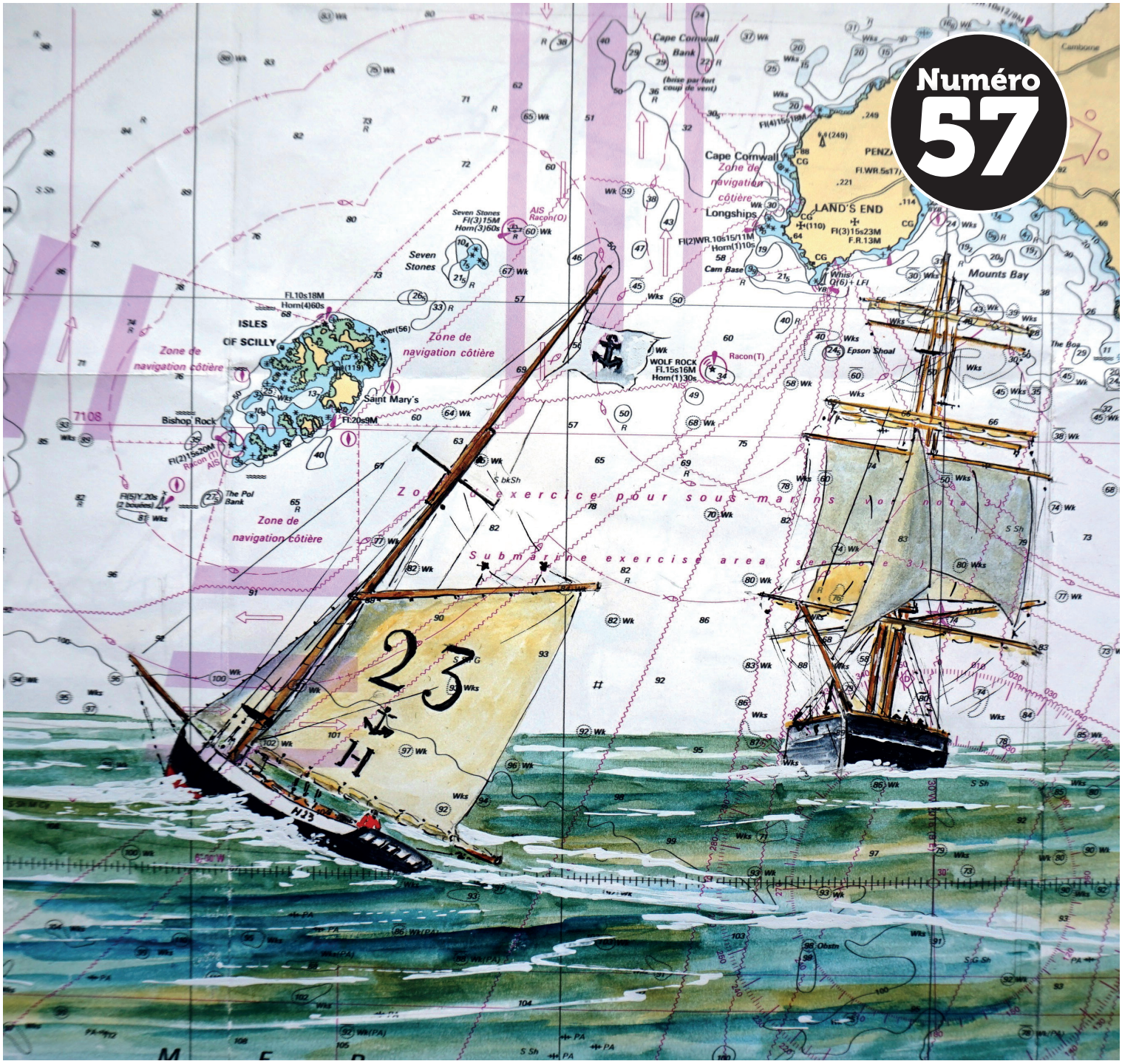
ISSN2426-3613

L'Hirondelle

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

- Février 2020 -



Association de l'Hirondelle de la Manche - Quai Roger Meunier - Hangar 1 Ouest - 76600 LE HAVRE
Site : www.mairie-fernand.fr - e-mail : H23mariefernand@gmail.com
Reconnue d'intérêt général

L'HIRONDELLE

Bulletin de liaison de l'Association de l'Hirondelle de la Manche

ISSN 2426-3613

N°57 - Février 2020

EDITO

Comment débuter cette année sans rendre hommage à **NORBERT CHAPELLE** et **PHILIPPE VERMEULEN** trop vite disparus .

Nous pouvons nous consoler en ayant eu le plaisir d'accueillir Norbert à bord pour de belles navigations en baie de Seine. Son souhait était de retourner en Angleterre sur Marie-Fernand , il n'en n'aura pas eu le temps et sera sans aucun doute dans nos pensées lors des prochaines traversées du Channel.

Quel contraste avec cette année 2019 réussie, les moments inoubliables de la Semaine du Golfe , des Chants de marin de Paimpol, Dieppe pour sa Fête du hareng et de la Coquille et bien d'autres navigations.

Ne doutons pas de renouveler pour 2020 le même niveau de réjouissances. Se profile à l'horizon aussi un chantier important sur le bateau .
La reprise de l'étanchéité du pont qui nécessitera un effort financier important et aussi la coopération des bénévoles. Mais je ne me fais pas de soucis, l'association a l'habitude des défis .
Et celui-ci est bien petit par rapport à celui relevé par nos aînés !

Thierry Odièvre

Suivi et Pré mise en page : Véronique SERVEL et Thierry LECERF.

Rédacteurs : Thierry ODIEVRE, Nicolas SERVEL, Philippe VALETOUX, Gérard VASSEUR, Jean-Luc LEBIGRE, Thierry LECERF, Eric GRÉMONT, Marie-Christine BEUREL.

Crédits Photos : Association Hirondelle de la Manche, Eric GRÉMONT, Jean-Luc LEBIGRE, Nicolas SERVEL, Yannick NAZE.

Impression : Pilotage du Havre

Mise sous Pli : Bénévoles de l'Association « Hirondelle de la Manche »

Publipostage : Pilotage Le Havre

Création : QUAI24

SOMMAIRE

Édito, *Thierry ODIÈVRE* **2**

Mémoire Norbert Chapelle, *Philippe VALETOUX* **3**

Rouen, nid d'hirondéliens, *Ph. VALETOUX, avec les souvenirs de tous* **4 à 5**

Pilotage de Seine au XIX, *Thierry LECERF* ..... **6 à 8**

Mémoire Germaine Cogan, *Philippe VALETOUX* **9**

Rencontre du MF et du Belem, *Nicolas SERVEL* **10**

Visite de Catherine Vermeulen, *Jean-Luc LEBIGRE* **11**

Composition du Conseil d'administration pour 2020, *Thierry LECERF* **11**

Bosser-Fouetter, *Gérard VASSEUR* ..... **12 à 13**

Paroles de chanson sur MF, *Jean-Luc LEBIGRE* **14**

Recette de cuisine, *Marie-Christine BEUREL* **15**

Dictons marrants, *Jean-Luc LEBIGRE* **15**

Mots croisés, *Eric Grémont* **16**

L'HIRONDELLE EN DEUIL

Mémoire Norbert Chapelle

Marie-Fernand est triste, car son président fondateur l'a quittée. ***Norbert Chapelle***, qui, il y a quelques semaines seulement, était à bord du cotre pilote pour accueillir le Belem au Havre, s'est éteint le 13 octobre après une courte maladie. On ne verra plus ce «taiseux» Cauchois, aux cheveux toujours frisés et à la barbe fournie, arpenter les pontons à la recherche d'une belle carène.

Né le 2 mars 1939, il connaît dès sa jeunesse des problèmes de santé, qui l'empêchent de faire plus tard la Marine Marchande. C'est vers l'industrie qu'il s'oriente, mais ses loisirs ont très vite un goût salé. Il construit même son propre bateau, le « Calète », avec lequel il écume la Manche. Porté par le renouveau du patrimoine maritime, sous la houlette du « Chasse-Marée », il cherche à s'investir pour réhabiliter la navigation à l'ancienne. Avec quelques amis, il envisage de reconstruire un voilier emblématique de la Normandie, un cotre pilote du Havre.

C'est en 1983 qu'un courtier britannique met en vente Léonora, ex H23 Marie-Fernand. Pour Norbert, c'est comme un coup de tonnerre, et, avec quelques passionnés, il va soulever ciel et terre ! Il crée l'association de « L'hirondelle de la Manche » et se lance dans la recherche de fonds. Eric Tabarly accepte de parrainer le bateau. Bien aidé par les pilotes, dont Jean-Louis Henaff alors président du pilotage du Havre, par le Département de Seine-Maritime, dont Antoine Rufenacht était vice-président, et par la Région Haute-Normandie, le bateau est racheté et ramené en France. L'hirondelle a regagné son nid !

Vont suivre de nombreuses années de grandes difficultés pour rendre au cotre son aspect d'origine. Débrouillardise, bricolage…et amitiés feront le reste. Classé Monument Historique en 1986, il va bénéficier de toute l'attention de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Désormais, le cotre va de fêtes maritimes en régates de vieux gréements. C'est le doyen des voiliers de travail encore à flots. Il fait la fierté des havrais.

Heureux, ***Norbert Chapelle*** transmet alors la présidence à Eric Gremont et se consacre à ses loisirs : la marche à pied en montagne, son jardin au prodigieux potager, la peinture et la photo. C'est aussi un homme au grand cœur, aux convictions politiques affirmées, qui cultive l'humanisme et l'entraide. Il parraine longtemps 3 enfants au Cambodge, il devait retourner les voir bientôt. Adieu à toi, capitaine courageux, tu vas nous manquer pour les belles manœuvres !

Philippe Valetoux

MERCREDI 13 NOVEMBRE 2019 — LE HAVRE

Norbert Chapelle nous a quittés

Disparition. Le président fondateur de l'association L'Hirondelle de la Manche avait 80 ans.

Norbert Chapelle, le président fondateur de l'association L'Hirondelle de la Manche, vient de nous quitter. Il avait 80 ans.
Né en mars 1939, celui qui sera aussi à l'origine de la restauration d'un navire devenu le cotre-pilote du Havre *Marie-Fernand*, ne peut rejoindre la Marine marchande à cause de problèmes de santé et s'oriente vers l'industrie. Mais il continue de penser beaucoup à la mer, et pendant ses temps de loisirs, il construit son propre bateau. Norbert Chapelle va bientôt naviguer sur la Manche avec le *Calète*.
En 1983, il apprend la mise en vente par un courtier britannique de *Léonora*. Avec des passionnés, il crée L'Hirondelle de la Manche et recherche des fonds. Éric Tabarly accepte de parrainer le navire. Grâce au concours de pilotes, du Département et de la Région, *Léonora* est acheté et rejoint la France. L'association rend au cotre son aspect d'origine. Classé Monument historique en 1986, *Marie-Fernand* va apparaître dans les fêtes maritimes et régates de vieux gréements. *« C'est le doyen des voiliers de travail encore à flot »*, rappelle l'ancien navigateur et pilote du port Philippe Valetoux, ce Havrais qui s'est beaucoup investi dans la restauration de *Marie-Fernand*.

Norbert Chapelle et Éric Tabarly à Rouen en 1989. (Photo Ph. Valetoux)

UN HOMME AU GRAND CŒUR

Heureux et comblé, Norbert Chapelle transmet la présidence de L'Hirondelle de la Manche à Éric Grémont. *« Il se consacre alors à ses loisirs : la marche à pied en montagne, son jardin au prodigieux potager, la peinture et la photo. C'est aussi un homme au grand cœur, aux convictions politiques affirmées, qui cultive l'humanisme et l'entraide. Il parraine longtemps trois enfants au Cambodge, il devait retourner les voir bientôt. Adieu à toi, capitaine courageux, tu vas nous manquer pour les belles manœuvres ! »*
Un sentiment de tristesse que vont assurément partager beaucoup de Havrais et d'amoureux de la mer. Non, ils ne verront plus désormais *« ce taiseux cauchois aux cheveux toujours frisés et à la barbe fournie, arpenter les pontons à la recherche d'une belle carène... »*

Merci Nadine !

Tel le chevalier de Hadoque, qui avait caché le trésor de Rackam Le Rouge en son château de Moulinsart, Norbert Chapelle avait accumulé nombre de souvenirs maritimes dans son charmant presbytère de Lammerville. Bien sûr, Marie-Fernand y occupait la place d'honneur, sous forme de maquette, photos, documents, gravures, etc.

Afin de poursuivre l'œuvre de son frère, Nadine a souhaité offrir tous ces objets à l'association de l'Hirondelle. Un merci ému, chère Nadine, pour ce très beau geste digne de la grande tradition maritime !

ROUEN, NID D'HIRONDÉLIENS

Avec les départs de Philippe Vermeulen et de Norbert Chapelle.
C'est une partie de l'histoire de l'hirondelle qui s'envole.
Essayons, avant que les souvenirs ne s'estompent eux aussi, de renouer les fils de la mémoire.

En 1967

Les Vermeulen s'installent à Rouen, rue de Fontenelle. Catherine emmène ses enfants à l'école et sympathise avec d'autres parents d'élèves, dont une certaine Nadine, épouse de Rolland Mathieu et qui n'est autre que… la sœur de Norbert Chapelle, dont la compagne est Léone Maine.

Philippe, Catherine et leurs enfants ont beaucoup navigué, sur plusieurs bateaux : un dériveur (Zef), un Corsaire, un Muscadet (Somaca), un Cabernet (Kaquestec).
En 1983, ils achètent au Salon Nautique une coque de « Champagne », qu'ils termineront eux-mêmes, étant de grands bricoleurs aux multiples talents.

Ce sont d'ailleurs eux qui installeront, week-end après week-end, la première cuisine de Marie-Fernand. Philippe a gardé une amitié d'enfance, celle d'Henri Guilmard avec qui il a été scout à Paris.
Henri est lui-même un ami d'Eric Huet, dont le nom apparait assez brièvement dans les archives de l'association.

En 1979

Les « Vermeu » (Philippe, Catherine et Sophie, Matthieu et Caroline), comme on les appelle avec affection, rencontrent la famille Le Floch' (Yvonnick, Christiane et Erwan) à l'île de Batz. Les Le Floch naviguent sur Anarkos, un Mousquetaire ex-Glénans.

Les enfants ont vite fait de sympathiser autour des délicieuses crêpes de Catherine, qui, toutes les crêperies étant fermées, s'est installée sur le quai ! Et les parents se lient aussi d'amitié, parlant navigation, voiliers…et vieux gréements.

Norbert Chapelle est un plaisancier acharné qui navigue depuis longtemps sur le cotre Calète, une construction amateur d'une solidité à toute épreuve. Il l'a fait gréer par un maitre-voilier havrais, Marc Philippe avec qui il partage bientôt des discussions acharnées sur les différents gréements.

Par les « Vermeu », Norbert rencontre Henri Guilmard, plaisancier grenoblois passionné lui aussi de vieux gréements. Ces deux-là sont emportés par la vague du renouveau maritime et patrimonial.
Ils s'intéressent vivement aux cotres-pilotes du Havre et rêvent d'en retrouver un authentique. Ils retrouvent bien la trace d'un exemplaire construit au chantier Grenier-Le Marchand du Havre. Mais d'une part, ce Nautilus se révèle être un pilote de Cette, différent des pilotes du Havre, et d'autre part, l'état de la coque est tellement dégradé qu'une restauration n'est plus possible.
Déçus, ils envisagent alors de reconstruire un cotre-pilote du Havre à l'identique.

Une première fois, les 2 couples, Vermeulen et Le Floch, se donnent rendez-vous à Guernesey avec leurs bateaux respectifs. Ils invitent un certain Chapelle à se joindre à eux. La flottille remonte sur l'Angleterre et fait escale par hasard à Salcombe. Ils aperçoivent, mouillé en rivière, un vieux cotre complètement bâché, avec un triste panneau « à vendre ». Ils ne savent pas qu'ils passent à coté de leur rêve…

Quelque temps plus tard, Mr Eudier de l'Office de Tourisme du Havre apprend qu'un cotre-pilote serait à vendre à Salcombe et reçoit la lettre de mise en vente de la supposée hirondelle. Or M. Eudier s'occupe aussi du Conservatoire Maritime du Havre de Grâce où il rencontre Norbert…. Coup de tonnerre pour les 3 amis !

Une seconde expédition se monte et les 3 bateaux se retrouvent à nouveau à Salcombe. Cette fois, les amis savent ce qu'ils cherchent et c'est l'officier de port britannique qui localise le bateau, toujours au mouillage. Les charpentiers qui travaillent à bord leur donnent l'adresse du propriétaire/courtier : Peter Gregson.
Celui-ci, informé de leur présence, les reçoit et leur montre les papiers du bateau-fantôme… Explosion de joie des frenchies, il semble bien que ce soit l'ex-H23, un vrai cotre-pilote du Havre !!!

Paul Bedel, professeur à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, et fils d'un pilote du Havre, est passionné par les hirondelles de la Manche, il met son expertise au service de l'aventure, tout comme Jean-Pierre Gautier, pilote du Havre alors en activité.

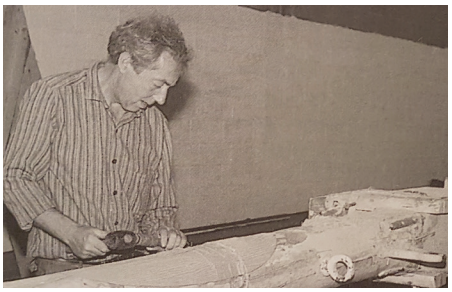
Après une traversée en ferry, une autre visite à Salcombe est organisée. Mis au sec au chantier de Gregson au lieu-dit Old bakery, la coque est soigneusement inspectée : plus de doute possible, c'est bien une hirondelle ! Marie-Fernand vient de renaître…

Viendra s'ajouter à la bande de margats et perroquets un certain Serge Le Quer, autre ami d'Eric Huet, lui-même ami d'Henri Guilmard. Désormais le lien commun entre :
Chapelle (président)
Maine (trésorière)
Guilmard (secrétaire général)
Philippe (secrétaire général adjoint)
Bedel (administrateur)
Vermeulen (administrateur)
Le Floch (administrateur)
Le Quer (administrateur)
et **Huet** (vice-président) est établi.

Bon sang, mais c'est …bien sûr… ce sont les 9 membres fondateurs de l'association !

Ph. Valetoux, avec les souvenirs de tous

Norbert Chapelle



Philippe Vermeulen pionnier de «l'Hirondelle» et spécialiste du travail du bois… répare une partie du mât britannique. (Photo Paul-éric Hanon)

Marie-Fernand

LE PILOTAGE EN SEINE AU XIX

Ce texte s'appuie sur un article paru en novembre 1981 dans une revue associative « Au Pays des Calètes » éditée par l'association éponyme, sise à Gruchet le Valasse.
Les auteurs sont des membres de cette association : Pierre JULIEN, Jean-Pierre LEROUX et Jean MARTIN.
Ils se sont appuyés sur le recueil de souvenirs de Mme NOEL de Villequier, descendante et épouse de capitaines au long Cours. Je remercie Jean-Pierre LEROUX, qui m'a autorisé à reprendre ce texte.

VOILES ET VAPEURS

En 1881 le trafic sur la Seine s'effectuait au moyen de navires à voiles remorqués par de petits bateaux à aubes et à voiles. Les navires qui transportaient des marchandises à destination de Rouen pouvaient, soit monter directement si leur tirant d'eau le permettait, soit décharger une partie de leur cargaison sur des allèges. Les allèges pouvaient être de petits transports plats de 1m50 à 2m00 de tirant d'eau, à aubes, ils mettaient 8 à 12 heures en montant directement derrière le flot (marée montante) ou bien des chalands de mer plats, ou « heux » ayant encore des voiles qu'on utilisait quand les vents étaient favorables, mais qui se faisaient remorquer par des remorqueurs à vapeur, à aubes, de faible tirant d'eau, en cas contraire.

C'était déjà à cette époque la Cie des « Abeilles » créée en 1864 qui assurait le service. L'Abeille n°1 fonctionnait à vapeur au moyen d'un moteur de 30 CV, et en 1878, la Cie comptait 5 unités.

Rappelons pour mémoire qu'en 1816 le premier navire à vapeur « L'Elise » remontait la Seine, effrayant les riverains qui s'ameutaient sur les rives au bruit des roues et à la vue des nombreuses étincelles et jets de flammes qui s'échappaient de la cheminée.

A partir de 1892, le fleuve s'étant davantage creusé, avec les endiguements prolongés jusqu'à Berville, on procédera encore, comme autrefois pour les voiliers, avec le remorquage, mais la vapeur se généralisant, la voile disparaît peu à peu, ainsi que les navires à aubes faisant place aux navires à hélices de Frédéric Sauvage et d'Augustin Normand.

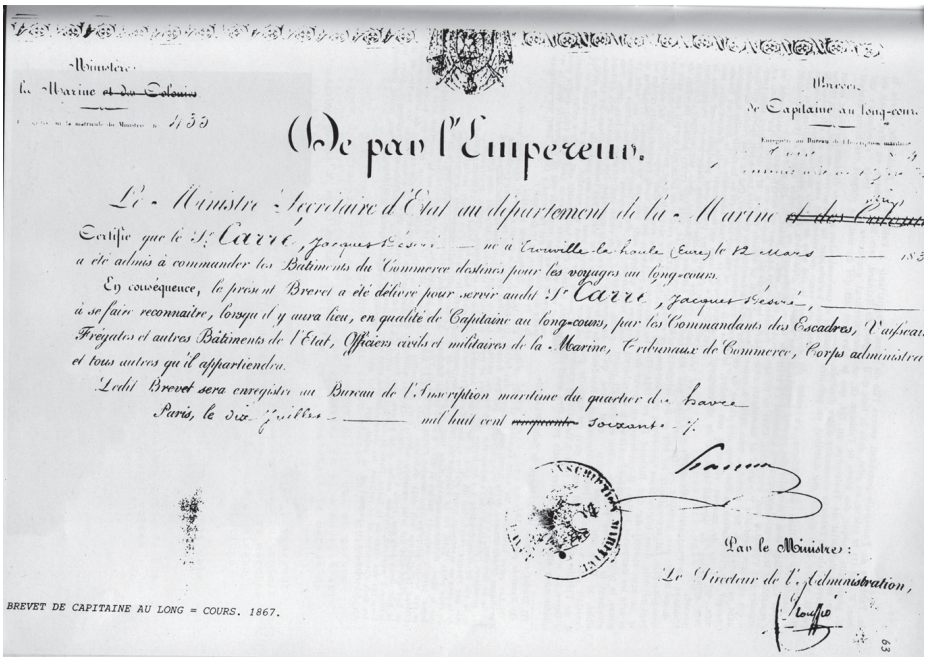
Ces Vapeurs montaient avec le flot selon le tirant d'eau, avec une marée favorable bien entendu.

La navigation de nuit était même possible, le chenal étant balisé par des bouées-bateaux. Le sondage devenait aussi plus précis. Les profondeurs étaient notées en brasses et en pieds français de Om33. La brasse valait en France 6 pieds soit 1m98. Le chenal n'était pas ce qu'il est de nos jours, les pilotes rencontraient de grosses difficultés pour aller du Havre à Rouen et vice-versa.

Lorsque le bateau manquait la marée, il lui fallait attendre parfois 15 jours, temps qui découle entre la morte-eau et la vive_eau. Il fallait également compter avec le vent plus ou moins favorable, selon que le bateau descendait ou remontait le fleuve.

Le jusant arrivant, les navires s'amarraient à La Mailleraye, et à partir de cet endroit, ils pouvaient continuer par leurs propres moyens, ou utiliser le halage avec des chevaux de trait.

D'importants voiliers tels que « le Quevilly », un 4 mâts, remontaient également la Seine, ils devaient alors choisir la marée la plus favorable et par mesures de sécurité devait mouiller à la courbe entre Villequier et Gravenchon où le lit du fleuve est plus profond. Il fallait également prêter beaucoup d'attention à l'arrivée du Mascaret, la poussée de la vague était particulièrement accentuée à cet endroit.


Ministère de la Marine et des Colonies

Bureau de Capitaine au long-cours

(L.) De par l'Empereur.

Le Ministre Secrétaire d'État au département de la Marine et des Colonies

Certifie que le Sr Carre, Jacques Désiré, né à Criquetot le haute Eure le 12 Mars 1833 a été admis à commander les Bâtiments du Commerce destinés pour les voyages au long-cours.

En conséquence, le présent Brevet a été délivré pour servir audit Sr Carre, Jacques Désiré, à se faire reconnaître, lorsqu'il y aura lieu, en qualité de Capitaine au long-cours, par les Commandants des Escadres, Divisions, Frégates et autres Bâtiments de l'État, Officiers civils et militaires de la Marine, Tribunaux de Commerce, Corps administratifs et tous autres qu'il appartiendra.

Ledit Brevet sera enregistré au Bureau de l'Inscription maritime du quartier du Havre

Paris, le six Juillet mil huit cent soixante-sept.

Par le Ministre :

Le Directeur de l'Administration,

BREVET DE CAPITAINE AU LONG = COURS. 1867.

Brevet de Capitaine au Long Cours

Le Mascaret

A partir de l'abbaye de Grestain (à FATOUVILLE) une vague grondante et écumante marchant à la vitesse d'un cheval au galop remplissait le chenal et couvrait les bancs, on entendait son grondement plusieurs milles à l'avance et elle dévastait tout sur son passage, chavirait puis roulait les navires échoués, cassait les amarres.

En 1810 on a pu remarquer 17 échouements le même jour.

Vers 1845, la Seine était nettement plus large qu'actuellement, l'endiguement n'existait pas; l'eau du fleuve arrivait au pied du château de Tancarville et on pouvait aisément traverser à pied à Quillebeuf et à Villequier; il fallait toutefois prendre certaines précautions et éviter des trous parfois profonds de 1m5 O à basse mer à Aizier

Le chenal était changeant avec les bancs de sable, il passait soit à la pointe de la Roque soit près du Nez de Tancarville, selon sa fantaisie

Les Pilotes

Les pilotes étaient classés en deux catégories :

1. Les Margas, pilotes d'Aval, en terme marin, margas est le nom donné aux gros oiseaux de mer, plus gros que la mouette, ils étaient pilotes de Quillebeuf

2. Les Perroquets, pilotes d'Amont, étaient pilotes de Rouen, ils n'allaient jamais en mer et naviguaient seulement sur la Seine entre Villequier et Rouen

A La Mailleraye, il y avait, au Siècle dernier un chantier naval et le dernier bateau construit fut baptisé le «Berthe et Marie», noms des deux filles de l'armateur. Le père de Mme NOEL a, très certainement été le précurseur dans l'utilisation des marégraphes.

En effet, c'est lui qui notait patiemment de quart d'heure en quart d'heure assis sur les marches de la cale de La Mailleraye, les différentes hauteurs de niveau d'eau.

Cette pratique intéressa les pilotes et ses annotations furent de précieuses informations. Proche du poste de pilotage à Villequier, on pouvait voir fréquemment des dizaines de petites barques à rames, utilisées par les pêcheurs qui descendaient de Rouen.

A cette époque, la Seine n'était pas polluée comme de nos jours; on y pêchait énormément de poissons de toutes sortes : mulet, anguille, éperlan, brochet et saumon.

On a retrouvé certains textes dans les archives de l'abbaye du Valasse, où il est mentionné que les ouvriers travaillant dans la région, refusaient de manger du saumon plus de 3 fois la semaine, c'était le menu quasi quotidien, et ils en étaient pratiquement dégoûtés. On pêchait également de grandes quantités de bouquets et crevettes; la pêche était si abondante, que les barques revenaient à quai, pleines à ras-bord.

L'EPISSE

Les pilotes devant stationner à Villequier il leur fallait évidemment un lieu d'hébergement où ils pourraient trouver gîte et couvert. Ils s'organisèrent entre eux et constituèrent une «épisse»: en terme marin cela signifie collecte (faire une épissure c'est joindre les deux bouts d'un cordage)

Cette avance de fonds fut confiée à une certaine Mme Durand, qui entreprit les travaux de construction et c'est ainsi que l'hôtel de la marine vit le jour (la construction existe encore de nos jours : c'est une demeure particulière). Elle s'engagea par ailleurs à rembourser les prêteurs, petit à petit, au fur et à mesure des rentrées d'argent que lui procurait son commerce.

L'Hôtel de la Marine de madame Durand fut célèbre en son temps par le passage et le séjour de l'Ernpereur Napoléon III à Villequier. Désireux d'assister au phénomène naturel de la Barre ou Mascaret, l'Empereur, curieux et un peu téméraire, s'approcha trop près du parapet, malgré les recommandations de prudence que lui prodiguait sa suite, il prit alors de plein fouet les embruns de la puissante vague, il fut littéralement trempé de la tête aux pieds. Il dut se déshabiller entièrement et l'on suspendit ses vêtements aux fenêtres de l'hôtel pour les faire sécher.

C'est pour cela que les Villequiérais, avec une pointe d'ironie, disaient : c'est ici que Napoléon descendit sa chemise.

L'île de BELCINAC

Il y avait jadis une île, ***l'île de Belcinac***, qui était située sur la rive gauche dans la courbe, entre Villequier et Caudebec et qui connut beaucoup de péripéties au cours des siècles.

En 673, un moine, St Condède, venu de l'abbaye de Fontenelle *(actuellement St Wandrille)* y fonda un prieuré. L'île à cette époque avait environ 3 000 pieds de long sur 1 500 de large. Soit 2 436 m sur 1 248 m. St Condède y mourut et y fut enterré. Il y reposait encore en 1027. En 1028 le prieuré comprenait trois églises et appartenait à l'abbaye de Fontenelle.

C'est **en 1330** que la ''Barre" se jeta sur l'îlot et l'engloutit, détruisant les bâtiments et les cultures.

Un jour de 1336, le fleuve rendit l'île ''hideuse et nue". Il ne restait du prieuré que ruines et désolation. On créa alors un endiguement et on reconstruisit, mais 22 ans plus tard, en **1358**, ***l'île de Belcinac*** disparut à nouveau jusqu'en 1368 ou elle réapparut une seconde fois.

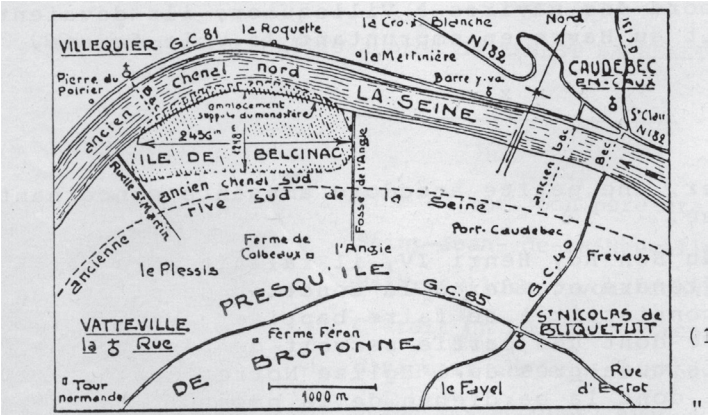
En 1575 sa superficie diminua sensiblement le fleuve s'élargissant de plus en plus.

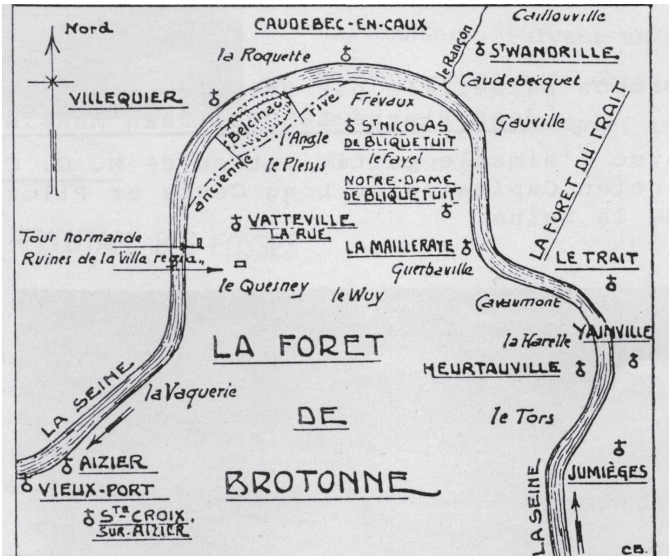
En 1597 pour la troisième fois, l'île fut encore submergée; elle réapparaîtra une troisième fois en 1640.

Dès 1740 on ne parle plus de ***l'île de Belcinac***, elle est totalement engloutie *(D'après l'abbé Maurice dans un opuscule « L'île engloutie de Belcinac»).*

En 1846, une loi votée par les pouvoirs publics permettra, avec des crédits suffisants de commencer des travaux d'endiguements.

La digue de Villequier fait passer les tirants d'eau de 3m50 à 6m50 et l'on constate la formation d'un banc fluvial, tout ce qui subsiste de l'infortunée île de Belcinac, collé à la rive Sud. La traversée de Villequier est alors dégagée, le seuil de Quillebeuf désenvasé ce qui permet à un Trois mâts Etatsunien de 300 tonneaux d'aller décharger sa cargaison à Rouen sans transbordement.





Et pour terminer !

A la fin du 19ème siècle, les deux activités principales de Villequier étaient d'une part le pilotage, d'autre part l'extraction de l'argile et la fabrication de tuiles.
Le filon d'argile s'épuisant et des difficultés d'ordre politique survenant entre patrons et ouvriers, l'usine est transférée dans la région de Caen vers 1893/95.

Au cours de l'hiver 1914, particulièrement rigoureux, la Seine gela à un tel point que les berges étaient inaccessibles tant il y avait de glace de chaque côté; les pilotes ne pouvaient donc pas embarquer à bord des navires à Villequier, ils devaient aller soit à Rouen soit au Havre en empruntant la voie ferrée.

Et pour terminer,
Une petite anecdote amusante concernant les pilotes de la Seine :

Sous le règne du Bon Roy Henri IV, il fallait être natif de Quillebeuf pour prétendre accéder à la fonction de pilote en Seine et une coutume consistait à se faire baptiser avec l'eau du « gord » ou « gard », anse abritée dont une partie servait de réservoir à poissons.
Elle était située près de l'Eglise Notre Dame du Bon Port. Quillebeuf était donc la gardienne de la passe et la patrie des pilotes qui se succédèrent de générations en générations

DERNIER APPAREILLAGE POUR GERMAINE COGAN, FIGURE DE PROUE DU MONDE MARITIME HAVRAIS

portrait 23

Germaine Cogan, passionaria du Havre

Ancienne secrétaire de direction des Chargeurs Réunis, Germaine Cogan est restée bien ancrée dans le monde maritime. Elle œuvre tout particulièrement, avec passion, au sein d'associations havraises. Forte d'un passé riche et douloureux, elle rêve d'un avenir prometteur pour son port d'attache.

Rase ! On ne savait filtre plus. Rien ne pouvait lui faire autant plaisir que cette nouvelle. Mardi 7 décembre, Germaine Cogan a eut réveillée avec le sa sait au cœur. Le Havre, sa ville, venait d'être élevée, la veille, par l'Unesco, au rang de patrimoine mondial de l'Humanité. Une consécration universelle qui ne l'a, à dire vrai, pas étonnée. Cette Havraise de souche, native de la « Belle Porte » (1), a toujours fait corps avec cette cité portuaire, au sein de laquelle elle a forgé sa raison d'être. Et aujourd'hui, elle a « désigné » sur les hauteurs de Sainte-Adresse, comme vaisine qui vient de l'honorer, elle se penche chaque jour avec les yeux de Chimène sur la Porte Océane, gage de prospérité et richesse de confiance à venir.

Cette passion pour Le Havre, ce ville et son port, prend de fait, sa source dans l'attachement que cette ancienne secrétaire de direction des Chargeurs Réunis a pour cet armement, dont elle pleurera la disparition, le 15 mai 1977, à l'âge de 62 (2). Amener la conversation sur les Chargeurs, c'est trouver une faille dans le carapace que cette femme a endossée pour pouvoir amortir les coups de boutoir de la vie. Les Chargeurs, c'était la belle époque, cette date emblématique « cadrant » dans sa mémoire « plus qu'une office », mais c'est surtout le souvenir de René-Pierre Cogan, chef d'armement, l'homme de sa vie, aujourd'hui décédé, « trop vite parti ». Leur histoire « s'emmêlera » assez brusquement à partir, fin an 1960. Depuis, le vie n'a plus la même saveur, mais la douleur de la séparation n'a en rien émoussé la volonté de vivre.

A son côté passionnée, Germaine Cogan ajoute le sens de l'engagement, une qualité qui lui vaut la reconnaissance de ses pairs. Cette médaille de la ville de Sainte-Adresse que lui a décernée Jacques Dubois, ancien directeur général du port autonome du Havre, et Jean-Pierre Gouzy, ancien maire à Fécamp et Pitres, vient jacques Schramm, ancien commandant sur Chargeurs Réunis, mais aujourd'hui président de la Fédération nationale des pensionnés de la Marine marchande, qui lui avait remis, à l'occasion du 81e congrès national, la médaille d'officier du Mérite maritime.

Ces deux dernières distinctions soulignent si elles ont leurs jour Germaine Cogan au sein de cette communauté maritime, comme naguère qu'elle entendait continuer à servir. Depuis 18 ans, elle s'active au sein de l'association des pensionnés de Haute-Normandie, dont elle assume le secrétariat général. Elle honoraire, à ce titre, le prochain rendez-vous de ses ouailles, qui, le mardi 18 septembre, le 82e congrès de la Fédération nationale. D'ores et déjà, elle se prépare à l'idée d'avoir à corriger les données du prochain bulletin trimestriel de la Fédération (le Demi-Sculler), vieillot d'après-congrès. Elle siège aussi au comité local de l'Agism (ex de la) qui permet de « maintenir des liens » entre les retraités de mer, en établissement ouvert au public, mais qui, à les dires, ne doit pas oublier la première raison d'être : demeurer un lieu d'hébergement pour les gens du milieu maritime.

Présentement, c'est l'avenir du musée maritime et portuaire du Havre, dont elle assure la présidence depuis plus de vingt ans, qui la préoccupe. Désormais, classée au patrimoine universel, Le Havre n'en continue pas moins à se transformer. Et dans ces Port 2000, la nouvelle extension portuaire, modifiée toutes les énergies, un ambitieux programme tout « neuf » pour ce musée, qui était implanté dans les docks Vauban, quai Frissard, est formé depuis octobre dernier et doit faire l'objet d'un transfert vers le hangar n° 1, sur François quai des escales des paquebots. Elle veillera à ce que les choses ne traînent pas en longueur, car ce musée, lui aussi, « toute sa raison d'être ».

TÉNACITÉ ET PRAGMATISME

Dans le creuset havrais, Germaine Cogan cultive l'intégrité de la ténacité. Son goût pour Sapropos, son sens de la réparti-tie, son caractère « tranchant » ne l'empêchent pas de s'intéresser à faire carrière dans la politique, mais elle confesse « être « rétive » à l'idée même. L'impulsif peut décourager sur des choses-toppon. Et c'est fort du principe sécrétion « **connais-toi toi-même** » qu'elle a préféré s'en tenir à un rôle plus en sollicitation. Elle se définit « pragmatique », et d'un qualificatif qui, personnel sans suite forme de réemploi, peut contester avec le charme qui se dégage de la personne : « **attachante** ». Attachante, Germaine Cogan l'est assurément, ne sera-t-on que pour l'attention qu'elle porte aux autres, mais se nature la pousse à « **rendre service** » dans toutes les circonstances, à s'inquiéter à mettre un point sur les i. Nul ne peut n' ne doit lui en faire le reproche.

Cette dévoué dans la convivialité se conjugue avec une bonne dose de pragmatisme « **A question précise, réponse précise** », aime-t-elle répéter. Et cet attachement à tout ce qui rappelle les heurs chers heures du port du Havre, et plus largement de la marine du commerce, ne s'apparente en rien à une approche conservatrice. Bien qu'agissant aux côtés de vieux et celles qui ne sont tels qu'à ne traitent encore pour une meilleure prise en compte des besoins des plus démunis, et notamment des personnes âgées et catégories. Germaine Cogan n'a pas hésité à se jeter le gâtre pétitionnaire collaient la mobilisation. Elle agit en conséquence, mais par cette idée que la vie est mouvement.

« TOUT A UNE FIN DE VIE »

Dès le début de Port 2000, elle avait fait partie de l'association pour la défense des intérêts du port du Havre et de l'amour pour dire : « **Ce n'est pas pour leur crevaître et quatre vieuxes que vous allez empêcher le port du Havre de travailler** ». La formule est sûrement vaste provocante, reste, sans pour autant faire fi de toutes préoccupations environnementales, Germaine Cogan aime, d'ailleurs, aller à l'encontre. Pour elle, l'attitude est ordonnée. Sans Port 2000, « **Le Havre crèverait. Si on aime Le Havre, on ne peut pas ne pas défendre Port 2000** ».

La fin ? « **Un projet mal présenté, mais mieux vaut un projet mal présenté que rien du tout. La marine française ne peut pas continuer à sombrer** ». Ch-ch, en soulevant cependant qu'elle n'estime pas avoir sur cette question un « avis autorisé ». « **Quand on a décroché, on ne peut pas avoir une analyse juste des choses. Mais je ne peux que regretter la disparitude de la marine marchande** ».

Bien entendu, comme tout Havrais qui se respecte, Germaine Cogan ne reste pas indifférente au sort de l'as-France. « **Nous, les Hiparis, on est très fiers d'avoir conservé « France », mais il ne sert à rien de pleurer. Tout a une fin de vie, même un navire. Il faut regarder l'avenir** ».

Claude TARRI

(1) Cette poétique, bâtiment-école de la Marine nationale, a été construite en 1932 par les Chantiers de Normandie de Fécamp.

(2) Cette compagnie, créée en 1872, a vendu ses dernières activités maritimes à la Caisse en 1988. Cette perspective amènera Germaine Cogan à faire valoir ses droits à la retraite en 1987.

(3) Association pour la gestion des institutions sociales maritimes. L'Agism gère fort établissements de ce type, dont le plus ancien, le Foyer du marin, aujourd'hui intitulé Les gens de mer, qui est créé en 1948 afin d'accueillir les personnes en rupture avec le milieu maritime. Depuis juillet 2003, ces établissements sont ouverts au public.

Vendredi 26 août 2005 lemarin

Elle était l'égérie du monde associatif maritime havrais et tous ses amis l'appelaient affectueusement Germaine. Pendant de très longues années, elle fut assistante de direction à la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, compagnie à laquelle elle était très attachée et qui fut celle de son mari le commandant René-Pierre Cogan. Elle l'aida d'ailleurs à réaliser son livre sur l'histoire de la compagnie, et ses talents de relectrice et de correctrice orthographique y firent merveille ! Elle réussit même à faire baptiser une nouvelle rue du quartier de l'Eure du nom de « rue des Chargeurs Réunis ». Bien entendu, elle ne manquait aucune réunion de « l'association des anciens des Chargeurs ». Une fois à la retraite, elle s'est engagée dans la défense du Patrimoine Maritime, et était membre fondatrice du Musée Maritime et Portuaire du Havre, dont elle fut secrétaire très longtemps. Elle était également un fidèle et généreux soutien du cotre-pilote Marie-Fernand, l'Hirondelle de la Manche. Et siégeait au comité des Fêtes de la mer, dont elle ne manquait aucune édition.

Germaine Cogan était très attachée à l'engagement social et elle a activement milité dans de nombreuses associations. Elle était secrétaire de l'Association de Haute-Normandie des Pensionnés de la Marine Marchande, membre de l'Association Familiale Maritime Havraise (jusqu'à sa dissolution), administratrice de l'Agism et membre-bienfaiteur du Seamen's club qui accueille les marins en escale au Havre. Elle était aussi sensible au sauvetage en mer et soutenait largement la SNSM.

Curieuse du monde maritime et de ses évolutions, elle suivait les conférences de l'Institut Français de la Mer et ne manquait jamais d'exprimer son avis sur les évolutions en cours, en particulier celles de l'ENSM, sa chère « Hydro ». Elle faisait aussi partie de l'Association des Amis des Paquebots et de la Marine Marchande.

Toutes ces activités lui avaient valu d'être décorée dans l'ordre du Mérite Maritime, dont elle fut d'abord Chevalier, puis Officier pour finalement recevoir la prestigieuse cravate de Commandeur en mars 2017. Elle était également Officier du Mérite Ivoirien.

Ces honneurs ne lui tournaient pas la tête et chacun connaissait son humour parfois caustique, sa plume toujours agile au service d'un grand cœur. Elle a défendu bec et ongles l'esprit maritime jusqu'à son dernier souffle, n'hésitant pas à interpeller les responsables, qu'ils fussent hommes ou femmes politiques, édiles de la cité ou chefs d'entreprises. Tous la connaissaient bien, la craignaient un peu mais l'appréciaient beaucoup. Elle disait d'elle-même qu'elle était « atta-chiante », car elle avait aussi de l'humour.

D'origine finistérienne, elle était pourtant née à Fécamp et avait jeté l'ancre à Ste Adresse, dont elle avait reçu la médaille des mains de Jacques Dubois, maire et directeur du port du Havre.

Madame Cogan nous a quittés le 7 décembre, à l'âge de 87 ans. Tous les marins sont tristes et se sentent un peu orphelins, comme s'ils avaient perdu leur capitaine.

Philippe Valetoux

RENCONTRE DU MARIE FERNAND ET DU BELEM

Nous prîmes la mer un gris matin d'été, dix compagnons partis sur la vieille dame accueillir un autre des glorieux vestiges de notre patrimoine maritime.

Le moment remarquable ne fut pas l'arrivée en elle-même du Belem, mais cet improbable croisement dans le chenal entre un géant des mers bardé de containeurs, le NYK Meteor, et son ainé centenaire trois-mâts barque sous le vent du Marie-Fernand et de sa descendante rouge et blanche embarquant marraine et pilotes. Ce face à face du passé croisant sillage avec le présent fut un moment particulièrement émouvant pour tous les équipages qui cornèrent leur respect en un bel et solennel élan.

Comme le calque d'une photo d'époque, le couple centenaire Marie-Fernand-Belem remonta le chenal comme il l'eut pu jadis, accompagnant alors le grand voilier aux cales chargées de cacao, de café, et de sucre vers les bras tendus des deux digues. Ils laissaient derrière eux le colosse du troisième millénaire emportant ses cargaisons américaines vers Rotterdam sous l'escorte puissante de la pilotine ; âge du vent aux grands oiseaux toilés, âge d'airain aux fournaises rougeoyantes.

Nicolas Servel

VISITE DE CATHERINE VERMEULEN

Lors de la fête de la Coquille et du Hareng à Dieppe le 17 Novembre 2019, ***Catherine Vermeulen***, une des pionnières de l'association, est venue nous rendre visite.

Accueillie par Olivier Rogeret, elle a manifesté son enthousiasme de constater que Marie-Fernand était toujours aussi beau et toujours en si bon état. Elle nous a encouragés à suivre notre action pour que vive encore longtemps ce cotre.

Catherine et Philippe son mari ainsi que tous les membres de l'association du moment ont restauré et entretenu Marie-Fernand dès son retour en France pour avoir le plaisir de naviguer à son bord.

Jean-Luc Lebigre

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION POUR 2020

Membres actuels non rééligibles à l'Assemblée Générale 2020

Lucien GRIFFAULT

Lucien DELAUNAY

Thierry ODIEVRE

Thierry LECERF

Olivier ROGERET

Alain DELAFOSSE

Alfred BOTTINGER

Alexandre Van CAUWENBERGHE

Philippe VALETOUX

Jean Pierre OLIVIER

Membres sortants réélus

Jean-Luc LEBIGRE

Georges SOUDRY

Nouveaux membres

Véronique SERVEL

Jérôme DEVAUX

Composition du bureau

Président : Thierry ODIEVRE

Vice-Président : Jean-Luc LEBIGRE

Secrétaire : Thierry LECERF

Trésorier : Alain DELAFOSSE

BOSSER - FOUETTER

PETITS RAPPELS DE DÉFINITIONS

BOSSE : « bout' de cordage frappé par une de ses extrémités à un point fixe quelconque du na-vire, et qu'on enroule autour d'un autre cordage tendu pour le retenir momentanément, jusqu'à ce qu'il soit tourné sur un cabillot, une bitte, etc. »

(Petit dictionnaire de marine, R. GRUSSE)

Il existe plusieurs sortes de bosses: à croc, à bouton ... Toutes les définitions (divers dictionnaires) précisent qu'une extrémité prend appui sur un point fixe du bateau ou d'un espar.

BOSSER: « étaler l'effort d'une manœuvre ou d'une chaine (*Souvent une amarre)* par une bosse ».

Dictionnaire de la Mer - Jean Merrien

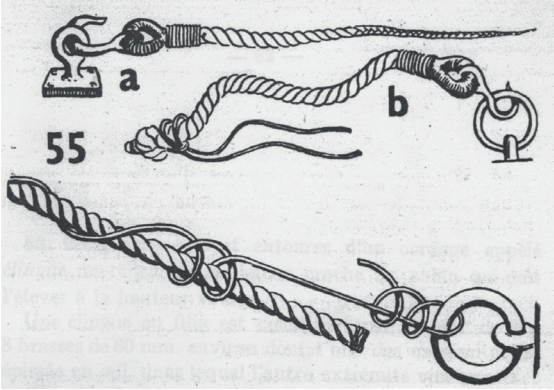
FOUET : « bout' de cordage d'environ deux mètres. Il tient à des poulies ou à des bosses. On l'entortille ou amarre sur un hauban, un câble, un garant ou une manœuvre ,un espar afin d'y fixer momentanément l'objet auquel il tient » *(souvent une poulie).*

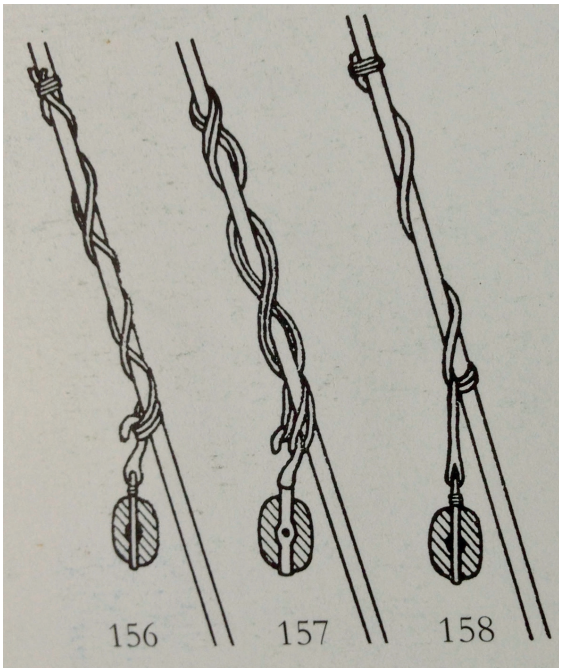
Extrait de 'Dictionnaire de la Marine à Voiles -Bonnefoux et Paris'.

Autrefois ils étaient tressés pour une meilleure adhérence. Aucune définition ne parle d'un point fixe.

FOUETTER : « Le verbe fouetter s'emploie dans le sens de fixer ou amarrer, en parlant d'un fouet, d'une garcette, d'une bosse »

Extrait de 'Dictionnaire de la Marine à Voiles -Bonnefoux et Paris'.





Pour que le nœud soit efficace, le fouet ou la bosse doit être d'un diamètre plus petit que la manœuvre ou l'espar sur lequel il est noué

Donc lorsque l'on bosse on utilise une bosse (fixée à une extrémité au bateau ou à un espar). Pour cela on fait un Nœud de bosse ou à fouet. Ce nœud est serré sur la manœuvre à maintenir qui n'est pas fixe.

Au contraire, lorsque l'on fouette on utilise un fouet. Pour cela on utilise un Nœud de bosse ou à fouet qui frappe le fouet sur le point fixe

A noter : le raban d'empointure de ris peut s'appeler 'bosse' de ris puisqu'une extrémité est fixée à demeure à la bôme

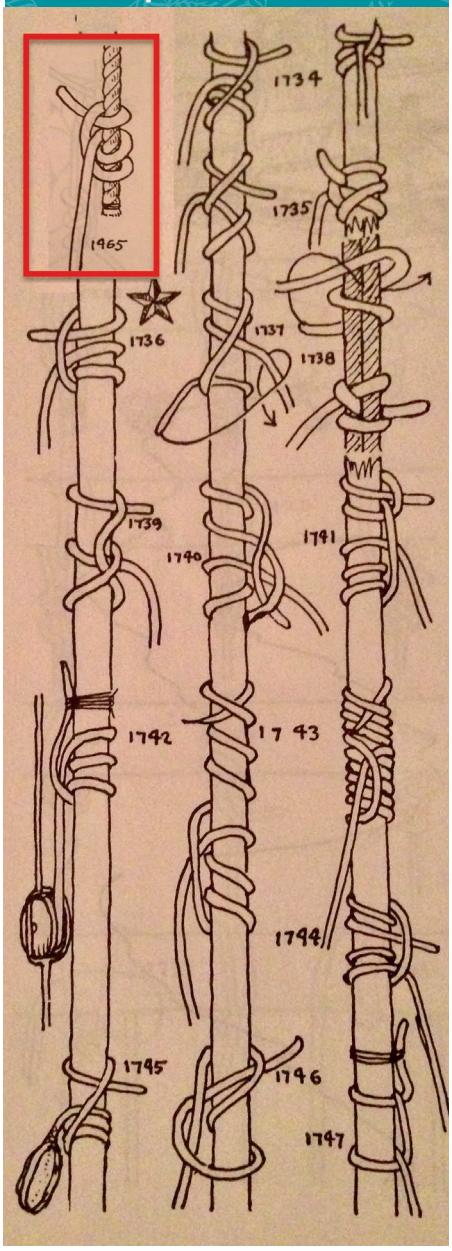
Sur Marie-Fernand (mais pas que...)

Lors d'une prise de ris on ne bosse pas la poulie courante du palan de manœuvre mais on la fouette. En effet le bout' utilisé, soit le fouet, n'a pas une de ses extrémités sur un point fixe ; la poulie et la bosse de ris sont halées vers l'avant. Mais on utilise bien un Nœud de bosse (ou à fouet).

Nous utilisons deux bosses à boutons dont les points fixes sont sur les râteliers arrière pour aider le barreur ou maintenir la barre au port

A noter : un fouet tressé est à disposition dans le coqueron avant.

Nœuds plutôt utilisés pour bosser.



Ces nœuds sont :
'à traction longitudinale'.

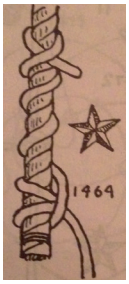
Ces nœuds sont 'à traction longitudinale'.

Ce sont les mêmes nœuds qui ont deux appellations différentes d'où des confusions entre l'action de fouetter de celle de bosser. Il en existe beaucoup. On utilise plutôt le terme *'Nœud de fouet'* lorsque l'on fouette une poulie, et le terme *'Nœud de bosse'* lors-que l'on bosse une amarre par exemple.

A gauche les nœuds plutôt utilisés pour bosser. A droite les nœuds plutôt utilisés pour fouetter. Il y en a d'autres…

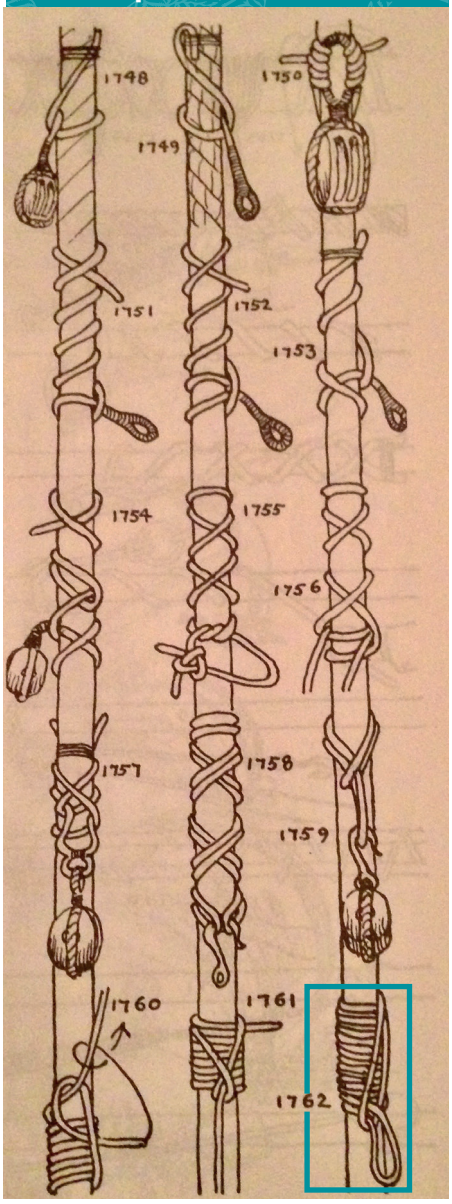
Le nœud en haut à gauche *(encadré de rouge)* est à proscrire. Si la 3ème clé se serre sur les deux premières, après souquage , *(et sur Marie-Fernand lors d'une prise de ris ça souque dur !)*, il est très difficile à défaire; Il n'y a plus qu'a utiliser le burin ou pire le couteau

Le plus utilisé est celui d'en dessous, le **1736** *(la 3ème 1/2 clé est à l'envers des 2 premières)* ou le **1464** de la photo suivante, que l'on peut terminer par un nœud de cabestan ou plusieurs 1/2 clés.

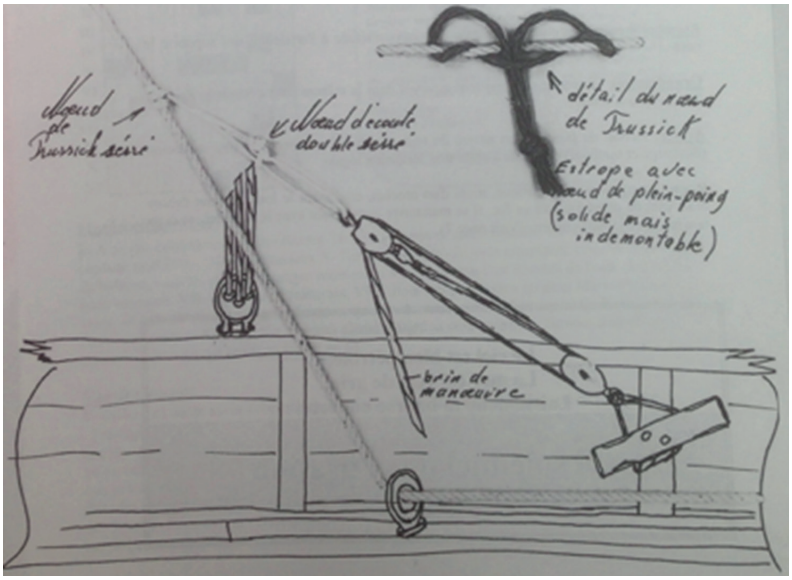


Le **1762** *(entouré de bleu)* est très pratique pour fouetter les poulies sur les haubans lors de leur ridage.

Nœuds plutôt utilisés pour fouetter.



Grand Livre des Nœuds de Clifford W. Ashley, la référence en « noeudologie ».



Le nœud de **Prussick** est également très pratique et facile à faire. Il a la particularité de pouvoir être utilisé dans les deux sens.

Dessin : d'Eric Grémont, également une référence en « Marie-Fernandologie ».

PAROLES DE CHANSON SUR MARIE-FERNAND

- 1 -

Elle s'appelait Marie, il s'appelait Fernand
Du pilote Prentout, ils étaient les enfants
Et quand tu fus lancé des chantiers Lemarchand
Tu reçus en baptême ce nom, Marie-Fernand
A peine sur les flots tu t'es vite distingué
Au cours d'une régate, c'est toi qui a gagné
La coupe des pilotes amplement méritée

Refrain Marie-Fernand, Marie-Fernand
Avec tout notre cœur on te souhaite bon vent

- 2 -

Ton pilote a eu droit à la légion d'honneur
Quand vous avez sauvé sept marins de la mort
De la goelette Marthe au large des Casquets
Saint Bernard des mers on aurait pu t'appeler
Hirondelle de la Manche aux ailes repliées
Par des bateaux vapeur qui t'ont remplacé
En mille neuf cents quatorze comme d'autres désarmés
C'est en bateau de pêche que tu fus transformé

Au refrain

- 3 -

Puis changement de cap en mille neuf cent vingt deux
Et pendant soixante ans tu vogues sous d'autres cieux
D'abord Marguerite Deux, ensuite Eléonora
En bateau de plaisance bien loin de chez toi
Après toutes ces années, arraché de l'oubli
La ville qui t'a vu naître te retrouve aujourd'hui
Grace à l'association L'Hirondelle de la Manche
On peut voir de nouveau cingler tes voiles blanches

Au refrain

- 4 -

Et que ce soit à Brest, Honfleur ou bien Fécamp
Aux fêtes de la mer tu es toujours présent
Et pour ces bénévoles qui le maintiennent à flot
On ne peut que leur dire un grand bravo
Voilier du patrimoine où on peut t'admirer
La dans le port du Havre où tu es amarre
De ces cotres pilotes à plus de cent vingt-cinq ans
Tu gardes fière allure Marie-Fernand

Au refrain

Avec l'autorisation des auteurs : Jean-Louis Céleste et Dominique Guilbert 2017
Jean-Luc Lebigre

Flashez pour obtenir l'audio de la chanson sur Marie-Fernand

RECETTE FACILE : MAGRETS DE CANARD RÔTIS AU MIEL ET AU VINAIGRE DE CIDRE

PRÉPARATION (4 PERS)

TEMPS TOTAL : 45 MIN
Préparation : 15 min
Repos : 10 min
Cuisson : 20 min

Ingrédients :
- 2 Magrets de Canard
- 2 cuillères à soupe de miel
- 3 cuillères à soupe de vinaigre de cidre
- Sel & Poivre

Recette Marmiton
Marie-Christine Beurel

- 1 -

Inciser la graisse du canard en la quadrillant et sans aller jusqu'à la chair.

- 2 -

Préchauffer le four à 190°C (thermostat 6-7).

Placer les magrets dans un plat à four, peau sur le fond du plat.

- 3 -

Enfourner pour 20 minutes de cuisson

- 4 -

A la sortie du four, placer sous un papier aluminium et laisser la viande se reposer 10 minutes avant de la trancher.

- 5 -

Pendant ce temps, récupérer le jus de cuisson en retirant l'excès de gras. Mélanger avec le miel et le vinaigre puis faire réduire sur feu vif quelques minutes.

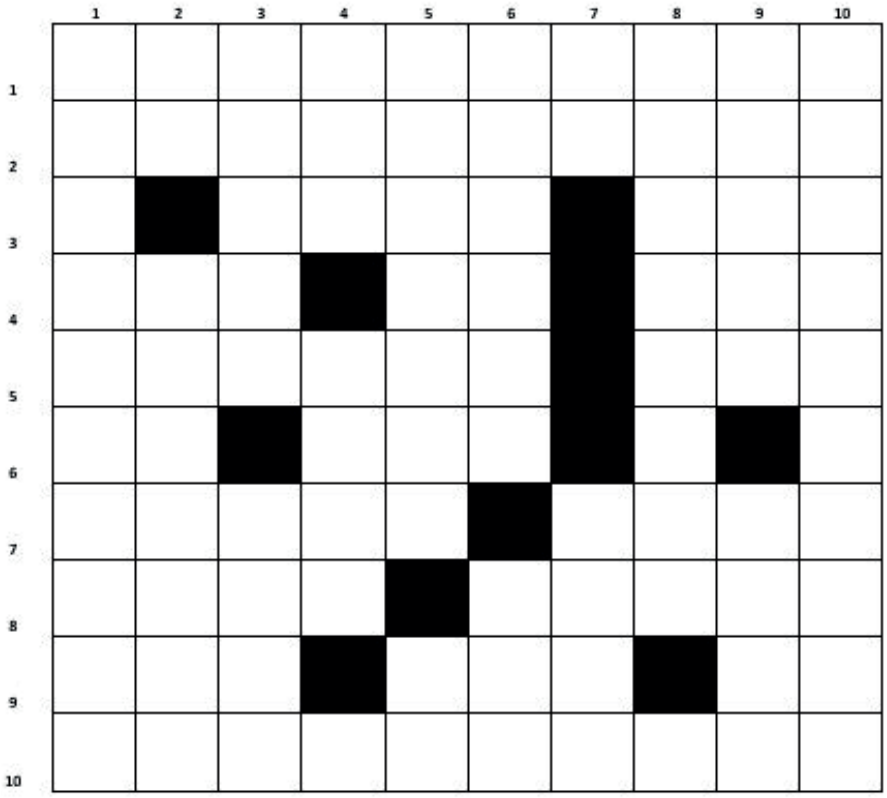
- 6 -

Servir avec le magret.

DICTONS MARINS, OU MARRANTS, OU LES DEUX...

- Horizon pas net, reste à la buvette.
- Plus l'amer est haut, plus la mer est basse.
- Le poisson est un animal susceptible, en présence de pêcheur il prend la mouche.
- Qui pisse au vent mouille son caban.
- Un ami c'est quelqu'un qui vous connaît bien mais qui vous aime quand même.
- Rouge à bâbord, verre à ras bord.
- Mieux vaut être saoul que con, ça dure moins longtemps.
- Un chameau peut marcher dix heures sans boire, on peut boire dix heures sans marcher.
- Mouche qui pète, gare à la tempête.
- Un verre de vin par jour éloigne le médecin pour toujours.
- Tempête en partant, t'en chies en rentrant.
- Anapérophobie : peur de ne plus avoir d'apéro.
- Bronzette sous les palmiers, Biafine à la veillée.
- Qui prend la mer revient mouillé au vestiaire.
- Un verre de vin est bon pour la santé, le reste de la bouteille est bon pour le moral.
- Mieux vaut être bon à rien que mauvais en tout.
- Quand les mouettes ont pied, il est temps de virer.
- Un verre ça va, trois verres ça va, ça va, ça va.
- Qui boit sans soif, vomira sans efforts.
- Quand les mouettes volent bec au vent, c'est signe de mauvais temps.
- Tout a une fin sauf le saucisson qui en a deux.

ÉMERGENTS À POINT D'UNE RETRAITE MORBIHANNAISE, VOICI : LES VIRULENTS MOTS CROISÉS MARITIMES N° 19



Eric Grémont

HORIZONTALEMENT

1- Instruments à corde parfois creux mais toujours pointus.

2- Donnera de l'erre.

3- Directeur opérationnel.
'Nom que l'on souhaite provisoire du matelot qui barbotte'

4- Terre émergée.
'Initiales d'une organisation qui préconise de placer l'éducation en premier – Vieil anglais un peu dérangé.'

5- Resourcement post déjeunatoire.
'Petit nom d'un délicieux camembert.'

6- Ecole dont on sort pomponné.
'Accessoire de balle'

7- Vestures.
'Saint bien connu des rouennais'

8- Standard de classification des données techniques.
'Bois sombre et précieux totalement absent de la structure de Marie- Fernand.'

9- Cadichon emmêlé.
'Avant il fut après il sera – On le croque à Nantes et partout ailleurs.'

10- Temps très excessif.

VERTICALEMENT

1- Fin de pompage

2- Initiales d'une maladie articulaire ou d'un parti politique
'Celle de MF ne l'est que par la carène.'

3 - Comme l'atmosphère du large.
'Royaume de l'éléphant'

4- Toile légère
'Technique de virage à ski (mais pas nautique)'

5- Prudence est leur mère.
'Deux voyelles consécutives autant qu'identiques'

6 - S'obtient en reculant le centre de voilure.
'D'où vient un vent plutôt sec.'

7-Service de sa majesté.
'Au delà de 91°.'

8 - Cordage de sécurité

9- - Qui a subi l'action du vent, du sable, du sel… .
'Astre des marées mal rangé.'

10- Fonds plus durs qu'il n'y parait..

Solution des brûlants mots croisés maritimes N° 18

L'orthographe c'est important dans les mots croisés maritimes : celui qui écrit avec de l'ancre est rapidement fatigué.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
E	N	G	R	E	N	A	G	E	S
L	I	E	E	■	U	R	E	T	E
E	■	N	E	■	M	■	N	U	C
V	E	I	L	L	E	R	A	I	T
A	M	E	■	A	R	A	K	■	I
T	E	■	I	C	A	R	E	■	O
I	R	O	N	■	T	O	R	O	N
O	G	R	E	■	I	■	■	T	N
N	E	E	■	■	O	N	D	E	E
S	A	R	D	I	N	I	E	R	E

Merci à tous les généreux donateurs de nous soutenir pour entretenir le bateau comme il se doit !