



# L'Hirondelle

Bulletin de liaison de l'association Hirondelle de la Manche

ISSN 2426-3613

Octobre 2022

Numéro  
62



Association de l'Hirondelle de la Manche - Quai Roger Meunier - Hangar 1 Ouest - 76600 LE HAVRE

Site : <https://marie-fernand.fr/> - Courriel : H23mariefernand@gmail.com

Association d'intérêt général

# Edito

*"J'ai fait une première sortie avec le Marie Fernand le 16 juillet et j'ai beaucoup apprécié. C'est avec plaisir que je me réinscris pour cette sortie de 2 jours." Nathalie*

*"Un grand merci, j'ai passé une excellente journée. Un très beau navire, une belle équipe et une excellente ambiance... Encore merci de m'avoir accueilli chaleureusement dans votre association." Jean-Marie*

*"C'est trop chouette, je souhaite continuer jusqu'à Granville superbe ambiance, très belle navigation." Michel*

Ces témoignages parmi d'autres de nouveaux ou anciens adhérents après leur première ou une nouvelle navigation sur le Marie-Fernand sont la plus belle récompense pour les bénévoles de l'Hirondelle de la Manche qui, inlassablement, sauvegardent et font naviguer ce magnifique voilier chargé d'histoire et ambassadeur de la ville du Havre et de la Normandie.

Après deux années de gros temps, notamment du fait de la pandémie, Marie-Fernand a repris sa vitesse de croisière dans des eaux plus calmes : outre les navigations journalières et les visites à quai, notamment lors de la Fête du patrimoine, il a participé aux fêtes maritimes du Havre et de Fécamp, Villerville, Paimpol, Granville, Honfleur, Port-en-Bessin, Dieppe, connaissant chaque fois un grand succès et suscitant un vif intérêt auprès d'un public nombreux.

Le détail de cette activité le 10 décembre prochain lors de notre prochaine assemblée générale ordinaire, suivie d'une assemblée générale extraordinaire qui sera invitée à valider des statuts rénovés et actualisés.

Notre objectif : encore plus de journées de navigation en 2023, encore plus de naviguants satisfaits et de convivialité, et un Marie-Fernand toujours aussi jeune malgré ses 129 ans.

Jacques LAVIGERIE

**Suivi, mise en page et conception :** Véronique Servel et Thierry Lecerf.

**Rédacteurs :** Nicolas Servel, Véronique Servel, Hervé Prentout, Thierry Lecerf, Gérard Vasseur, Michel Graincourt, Éric Grémont, Olivier Rogeret

**Crédits Photos :** Nicolas Servel, Gérard Vasseur

**Impression et mise sous pli :** Bénévoles de l'Association « Hirondelle de la Manche »

**Publipostage :** Pilotage Le Havre

**Photo de couverture :** Aquarelle de Yannick Nazé

**Directeur de la publication :** Jacques Lavigerie

## Sommaire

|   |         |
|---|---------|
| Éditorial par Jacques LAVIGERIE                                   | Page 2  |
| HOMMAGE AU PILOTAGE D'AUTREFOIS par Nicolas SERVEL                | Page 3  |
| Tourner une manœuvre sur un cabillot par Gérard VASSEUR           | Page 5  |
| Des termes maritimes de base par Hervé PRENTOUT et Thierry LECERF | Page 6  |
| Des Anyssetiers en visite par Véronique SERVEL                    | Page 6  |
| Le MARIE-FERNAND à GRANVILLE par Olivier ROGERET                  | Page 6  |
| Rencontre avec un baromètre Normand                               | Page 6  |
| Le MARIE-FERNAND à travers la Presse                              | Page 6  |
| Le Pilotage et le MARIE-FERNAND par Michel GRAINCOURT             | Page 7  |
| Les Mots-croisés salés par Eric GRÉMONT                           | Page 10 |

# LES PILOTES DU HAVRE-FECAMP ET L'EQUIPAGE DE MARIE-FERNAND RENDENT HOMMAGE AU PILOTAGE D'AUTREFOIS

Par Nicolas SERVEL (Publié également dans « Jeune Marine »)

Jeudi 30 juin 2022. Il est 10h00 et nous quittons le port de Fécamp à bord de la Rollon. Cette chère vieille pilotine et sa livrée orange saluent au passage les premiers curieux qui s'installent sur les digues. Le ciel marin revêt ce matin un camaïeu métallisé qui se conjugue du gris-galet à l'ardoise magistral. Derrière nous, une forêt de mâts pavoisés s'est réunie pour célébrer en grande pompe la première édition de Fécamp Grand'Escale, qui ambitionne de s'imposer comme une étape incontournable sur la route des rassemblements de vieux gréements en Bretagne.

Malgré le vent qui ne tarde pas à tomber, nous ouvrons une bien fière escorte de voiles pourpres et écrues : *Iris*, *le Renard*, *l'Étoile de Molène*, *Tante Fine*, *Vierge de Lourdes* : les stars de la fête sont de sortie, accompagnées d'une véritable flottille de barques et de canots. Tous sont venus accueillir le roi des grands trois-mâts, son altesse *Belem*, qui nous contemple du haut de ses 34m et 126 années de bons et loyaux services. Et puisqu'il est question de premières, c'est bien à cela que nous venons assister -enfin, une première depuis plus d'un siècle, pour être exact.



Les voiles du trois-mâts barque sont affalées ; misaine, grand-mât, et artimon se dressent au garde-à-vous. Il attend, seul au fait de l'évènement qui se prépare. Les regards se tournent vers nous, la pilotine. Pourtant, nous ne nous approchons pas. Fait exceptionnel, les pilotes ne sont pas à bord aujourd'hui. Quelques minutes de flottement étonné s'écoulent et nous dérivons tous ensemble au gré du courant qui nous pousse vers le sud. Je sors mon appareil photo, prêt à immortaliser ce qui va suivre...

Enfin, ils apparaissent, surgissant de la traîne de l'escorte. *Marie-Fernand* et *Professeur Gosset* s'élancent, derniers cotres pilotes du temps du Grand-Métier, vétérans de 128 et 87 ans. Leurs lignes diffèrent : *Professeur Gosset*, plus jeune et plus trapu, bat pavillon fécampois. *Marie-Fernand*, doyen tricolore des navires de travail, au profil élancé et gracieux, enorgueillit Le Havre. C'est d'ailleurs depuis ce même port d'attache que jadis il porta Eugène Prentout, pilote et armateur, à la rencontre des navires à servir jusqu'en haute mer. Fait notoire, son descendant Hervé se trouve aujourd'hui même à bord du *Professeur Gosset*. *Marie-Fernand* prend les devants et trace une route sécante à celle du *Belem*. C'est la surprise du chef : les pilotes sont à bord ! Alexandre Van Cauvenberghe et Matthieu Mabile débarquent sur la petite chaloupe du *Professeur Gosset*, prêtée pour l'occasion, avec à la godille Daniel Billaud, Président-capitaine de l'association qui gère le cotre fécampois. L'espace d'un instant, le temps semble rembobiner son fil, et nous scrutons la barque traverser le clapot désordonné vers le *Belem*. Malgré le courant, cette pilotine d'un autre temps parvient à se mettre à couple du grand voilier. Les pilotes n'ont plus qu'à escalader l'échelle de corde, et le *Belem* va pouvoir parader jusqu'au bassin Bérigny sous les applaudissements de milliers de curieux amassés sur les quais. Cette première Grand'Escale est un succès, et tous les passionnés se souviendront, émus, d'avoir vu la dernière hirondelle de la

Manche reprendre du service pour la première fois depuis 1915, date de son remplacement par un navire à vapeur.

« Pour nous, c'était une envie de longue date, » révèle Thierry Odièvre, chef de bord du *Marie-Fernand*. « Il fallait que toutes les conditions soient réunies pour garantir la sécurité de l'opération. On l'a fait à l'ancienne, en se mettant à la cape sur la route du *Belem* pour mettre à l'eau la pilotine. On était tous un peu tendus, il y avait quand même du clapot, mais c'est le sentiment de fierté qui restera. » Thierry n'oublie pas Daniel Billaud, sans qui l'opération n'aurait pu avoir lieu. « La pilotine de *Marie-Fernand* est trop instable, c'est grâce à celle du *Gosset* qu'on a pu maintenir -et puis, le *Gosset*, c'est tout de même le cotre pilote fécampois. » Alexandre, pilote du Havre mais également administrateur du *Marie-Fernand*, tient lui aussi à remercier Daniel. « Les seuls défis, c'était la houle et le courant, heureusement que Daniel est un as de la godille. C'était un bel hommage. En fait, le *Belem* et *Marie-Fernand* sont des contemporains. Cette scène aurait très bien pu se dérouler à l'époque ! Au-delà du côté épique de la mise à bord, on était au fond quand même un peu émus -et de penser que les pilotes d'antan faisaient le même chose en pleine mer par tous temps, ça force le respect. » Matthieu Mabile, l'autre pilote, surenchérit dans ce sens : « Là, on a fait la mise à bord devant la côte, mais dans le temps, ils faisaient ça beaucoup plus loin. Il fallait souvent plusieurs passages, et il y avait des accidents. Finalement, c'était palpitant de vivre cette expérience avec Alexandre, même si je craignais de finir les pieds mouillés -ou plus. Normalement, on ne va à deux que sur les porte-conteneurs de 400m. Là, c'était du partage et de la bonne humeur, surtout sur de si beaux navires. »

Quand on leur demande s'ils sont prêts à remettre le couvert, Alexandre répond sans hésiter : « Absolument, *Marie-Fernand* est un monument historique, c'est important de faire vivre la tradition. » Ce à quoi Thierry ajoute : « Et peut-être même que la prochaine fois, le *Belem* arrivera sous voiles et se mettra lui aussi à la cape ! ». « Chiche, » répond du tac-au-tac Aymeric Gibet, commandant du *Belem*, « si les conditions le permettent, bien entendu. Ce qui est certain c'est que c'était un vrai plaisir de se faire servir à l'ancienne, surtout qu'en 2021, nous avons hiverné au Havre juste en face de *Marie-Fernand*. Faire se croiser ces deux fleurons contemporains de notre patrimoine maritime est toujours émouvant. Bravo aux pilotes, qui ont vraiment joué le jeu quitte à prendre quelques éclaboussures et qui nous ont ensuite permis d'entrer dans le port de Fécamp en toute sécurité pour profiter de cette première fort réussie. Après les années COVID-19, quel bonheur de retrouver d'autres vieux gréements pour célébrer cette passion commune ! »

Le *Belem*, navire école, propose des stages de navigation encadrés par un équipage professionnel et pédagogue qui vous apprendra les secrets du matelotage traditionnel et de la vie à bord, en France mais aussi en Europe et parfois au-delà. En attendant de prendre le large, pour ceux qui s'intéressent au patrimoine maritime, l'association Hironnelle de la Manche qui gère *Marie-Fernand* propose des navigations au départ du Havre, moyennant adhésion. « Nous sommes ravis d'accueillir des volontaires qui désirent s'impliquer dans l'entretien ou la navigation, » conclut d'ailleurs Thierry. « C'est grâce à eux qu'on peut faire revivre ces moments historiques. » La petite pilotine du *Gosset* avec ses deux pilotes quitte *Marie-Fernand* (H23) pour rejoindre le *Belem* sous l'œil vigilant des zodiacs de la sécurité de Fécamp Grand'Escale.



*La fière équipée de Marie-Fernand avec les pilotes Matthieu Mabile et Alexandre Van Cauwenberghe, le charpentier de marine Guillaume Pelé, Daniel Billaud, et le photographe Éric Houré.*

#### **Témoignage :**

*L'émotion a fait place à la Fête*  
Jeudi 30 juin 2022, il est 13h00. La flotille de bateaux sortie pour accueillir le *Bélem* devant les falaises de craie revient à quai.

Marie-Fernand accoste, le pont se remplit immédiatement dans une ambiance joyeusement festive.

Un pur moment de bonheur !  
Véronique Servel – Marraine du MF

# TOURNER UNE MANŒUVRE SUR UN CABILLOT

Par Gérard VASSEUR

Il est indispensable que tout l'équipage tourne les manœuvres de la même façon. Ainsi, par la force de l'habitude, les manœuvres se font plus rapidement et même sans visibilité.

Sur un cabillot:

Dans tous les cas le tournage se fait en passant **derrière** le cabillot de **gauche à droite** en haut comme en bas puisque le bout' se croise au milieu.

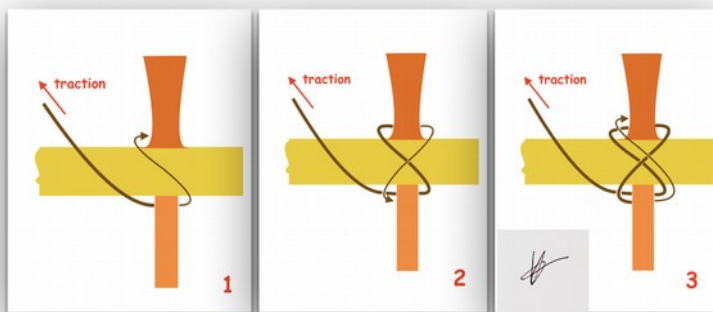
Le matelot se trouvant devant (face) le cabillot.

Deux cas peuvent se présenter:

1<sup>er</sup>: Le courant (la manœuvre d'où vient la traction) vient de la **gauche**.

- Passer le courant derrière le bas du cabillot dans le sens gauche-droite (Fig 1).
- Remonter vers le haut du cabillot dans le sens droite gauche (Fig 2).
- Passer derrière le haut du cabillot dans le sens gauche droite (Fig 3).
- Puis faire des huit en passant toujours le courant derrière le cabillot dans le sens gauche-droite

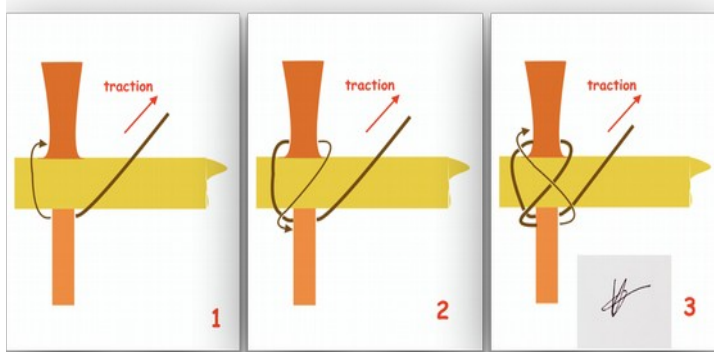
## TOURNER A UN CABILLOT TRACTION A GAUCHE



2<sup>ème</sup>: Le courant (la manœuvre d'où vient la traction) vient de la **droite**.

- Passer le courant derrière le bas du cabillot dans le sens droite-gauche (fig 1).
- Remonter verticalement vers la gauche du haut du cabillot en passant **devant** le ratelier (ou autre support du cabillot) (Fig 2).
- Passer derrière le haut du cabillot dans le sens gauche-droite (Fig 3).
- On se trouve alors dans la même situation que le 1<sup>er</sup> cas ...

## TOURNER A UN CABILLOT TRACTION A DROITE



Contrairement à un taquet d'amarrage sur le pont ne pas faire pas de 1/2 clef, **surtout aux écoute**s; lover la manœuvre, passer le premier plet (tour) de la glène sur le devant de celle-ci, croiser la ganse obtenue puis la capeler derrière le haut du cabillot.

On utilise la même méthode si l'on est en présence d'un taquet avec les oreilles verticales ou horizontales, par exemple sur un hauban ou sur une jambette.



Bibliographie:

**Manuel du gabier**; l'HERMIONE; Yann CARIOU et Sandrine PIERREFEU, éditions MONZA.

**Matelotage et voilerie**; Georges DEVILLERS, édition LE CHASSE-MAREE ARMEN.

# Les potins de banc de quart

## Termes maritimes

Par Hervé PRENTOUT et Thierry LECERF

Les navigations sur MF se font toujours encadrées par l'équipage.

Il est cependant utile de connaître certains termes maritimes de base.

### Sur le bateau

BÂBORD:côté gauche du bateau

TRIBORD:côté droit du bateau

### Manœuvres

ENVOYER : faire monter quelque chose sans effort comme un pavillon

HISSER : envoyer avec effort comme une voile ou la Pilote Affaler : Faire descendre par son poids. On peut dire aussi « affaler en grand » pour signaler que l'on veut accélérer la manœuvre de faire descendre une voile. On peut aussi s'affaler sur le pont.

AMENER : comme pour Affaler, mais avec plus de contrôle pendant la manœuvre.

CHOQUER : lâcher un peu de voile avec l'écoute

BORDER: raidir la voile avec l'écoute

### A la barre

LOFER : amener le nez du bateau vers le lit du vent

ABATTRE : écarter le nez du bateau du lit du vent

## Des Anysetiers en visite au Havre ce samedi 2 Avril 2022

Par Véronique SERVEL

Réchauffés grâce à un café fumant, nous avons organisé les visites des deux bateaux, remorqueur américain et Marie Fernand, en deux groupes de six personnes qui ont permuté, en présence de Jean Luc Lapel entouré de quelques autres bénévoles et de l'équipe du cotre composée de Claude Duboc, Jérôme Devaux, Georges Soudry et moi-même.

Les visiteurs ont été enchantés de découvrir MF, son histoire et, depuis le pont du bateau, ont pu également admirer l'évolution du Belem qui quittait le quai pour une sortie à la journée.

Magnifique spectacle inattendu qui a ravi le plus grand nombre...

La matinée s'est donc agréablement déroulée et après la visite, nous avons appris qu'une enveloppe serait adressée à l'association pour contribuer à l'entretien du bateau. Un grand merci aux Anysetiers pour leur générosité.

## Baromètre Normand

Vu au phare de Goury, cap de la Hague



## Marie Fernand aux fêtes de Granville

Par Olivier ROGERET, Chef de Bord

La fête ,cet été, des vieux gréements de travail à Granville fut pour moi une première.

Le temps de mettre au point notre participation à cet évènement avec l'organisation sur place et la fête a commencé pour Marie Fernand dans une ambiance conviviale à l'image du joli petit port sous un beau soleil normand.

Marie Fernand a en effet proposé des sorties tous les jours grâce à ses membres d'équipage présents pour l'occasion.

Moments conviviaux de rencontres et de partages avec les marins des quelques bateaux venus pour l'occasion et les nombreux visiteurs .

Véronique, notre marraine, sa famille, Miguel et ses amies et tout l'équipage avons également profité des spécialités culinaires locales lors de repas festifs sous le chapiteau.

## Le MARIE-FERNAND à travers la Presse

### Le "Marie-Fernand", la rencontre d'un bateau et des passionnés havrais

L'association havraise Hirondelle de la Manche chouchoute son bateau sauvé des marais anglais : le "Marie-Fernand". Leur embarcation est arrivée à Fécamp Grand'Escale à bon port.

**B**asé au Havre, le Marie-Fernand est un voilier cotre-pilote de 1894 typique de la Manche. Il est à admirer à Fécamp Grand'Escale, dès aujourd'hui. Après la Première Guerre mondiale, démodé et dépassé par la motorisation, le voilier est utilisé pour la pêche côtière. Puis, il part pour une nouvelle vie en Angleterre, durant une soixantaine d'années. Il est retrouvé en 1980 à Salcombe, dans le sud-ouest de l'Angleterre, échoué dans les marais au milieu des cygnes et des oies. Le voilier s'appelle alors Elémora. Il est racheté par un passionné de bateaux, habitant de Dieppe, et emmené à Honfleur en remorque, pour restauration.

#### ÉRIC TAGERLY POUR FERRARI

Créée autour d'un projet de construction d'un nouveau voilier, l'association Hirondelle de la Manche apprend l'existence de ce cotre-pilote dans les eaux normandes et devient son nouveau propriétaire en 2000. Le bateau est restauré entièrement au Chantier du Gaip à Brest de 2004 à 2008. Parrainé par Éric Tabarly, il est présent aux « Voiles de la Liberté » à Rouen en 1989. Le collectif havrais peut être

fier du travail accompli. Chaque mercredi, 15 à 25 personnes se réunissent pour l'entretien et les réparations. La liste des tâches est longue, le bateau est vieux et nécessite un entretien permanent. C'est en interne que les compétences sont trouvées : charpentiers, électriciens, ferronniers. Tous deviennent équipiers et équipières quand le travail est terminé et que le voilier prend la mer.

#### VÉLOCE ET PERFORMANT

En 2017, l'Office national des forêts (ONF) a offert un pin sylvestre de 120 ans, issu de la forêt de Monfort-sur-Risle pour la fabrication d'un nouveau grand mât, réalisée par l'association. Jean-Paul, jeune retraité havrais, témoigne : « L'ambiance est top, j'aime faire les vernis, les peintures en révoant d'ici navigations futures ». Danielle, petite-fille et fille de Terre-Neuvas, est heureuse et fière de cette réussite. À chaque sortie, elle s'étonne de la bonne marche du bateau. Malgré ses 130 ans, ce cotre-pilote à si belle allure reste très vélocité et très performant sous voiles. C'est comme une récompense donnée aux membres de l'association, ca-



L'association Hirondelle de la Manche est devenue propriétaire de ce cotre-pilote en 2000

deau fait à ses hommes et ses femmes en remerciement pour leur acharnement. Aujourd'hui, le Marie-

Fernand participe à de nombreuses manifestations maritimes, de Faimpol à Granville, en passant par Fé-

camp Grand'Escale. Retrouvez le programme du jour en dernière page.

# LE PILOTAGE ET LE MARIE-FERNAND

Par Michel Graincourt

Le terme de « pilote » est ancien : Au VIII<sup>ème</sup> siècle Avant JC, les écrits d'Homère et de Virgile parlent de « Thestor, le pilote. ». Dans l'Iliade, Homère mentionne « Celui qui a guidé les navires de Achaens et Llion ». Le pilote désignait celui qui, à bord, connaissait l'art de la navigation, les étoiles, qui savait mesurer la hauteur du soleil et déterminer le point. Le capitaine était le chef de l'expédition mais pas forcément un marin.

En 1275, Marco Polo réalise un premier voyage en Orient avec l'aide de pilotes arabes. En 1498, le portugais Vasco de Gama embarque des pilotes sur la côte orientale de l'Afrique pour effectuer son voyage du cap de Bonne Espérance jusqu'à Calicut en Inde. En Hollande, on appelait les pilotes « peillod », ce qui veut dire « sonde » ! En effet, les pilotes utilisaient beaucoup les plombs de sonde pour se situer.

Pendant des siècles, le commandant d'un navire a la double casquette de capitaine et de pilote de navire. Mais le commerce se faisant de plus en plus loin, dans des lieux peu connus ou inconnus, la nécessité d'embarquer un pilote s'impose d'elle-même.

Les premiers pilotes furent les pêcheurs qui, par leur connaissance des lieux et des passes, pouvaient guider les navires pour entrer ou sortir des ports en toute sécurité.

Dès le Moyen-âge, les villes, les guildes des marchands, l'Amirauté ont voulu réglementer cette profession. Les premières traces de pilotes en France remontent à 1100, sur l'île d'Oléron.

En 1551, sous Henri II, le règlement du 15 juillet prévoit que « le patron du navire, pour écarter tout danger menaçant la vie de ses hommes ou la cargaison, sera tenu, en tous lieux où la nécessité et l'usage le commandent, de prendre un pilote. S'il ne l'a pas fait, il sera puni chaque fois d'une amende de 50 réaux d'or »

En 1554, sous le règne d'Henri III, furent adoptés les fondements de la réglementation du pilotage en prévoyant le contrôle par l'Amirauté.

En 1600, au Havre, pour être pilote, « il fallait une chaloupe garnie d'ancre et d'avirons, toujours prête à aller à l'avant des vaisseaux ».

En 1681, une ordonnance de Colbert définit les grands principes du droit au pilotage.

En 1862, une école de pilotage est créée à Honfleur puis transférée à Saint-Servan. Après avoir formé des milliers de pilotes, elle sera fermée en 1965.

Les chaloupes se transforment donc en côtres, goélettes, bisquines, afin de disposer de bateaux rapides, sécurisants, confortables et simples pour être manœuvrés par un équipage réduit. En juillet 1895, la revue « Le Yacht » note :

« On n'a pas ici à faire l'éloge des bateaux pilotes du Havre construits par Abel Lemarchand : chacun sait qu'ils naviguent fort bien et qu'à une remarquable tenue à la mer, ils joignent une vitesse relativement considérable. Ils vont chercher les navires au large des Sorlingues (Pointe SO de l'Angleterre) et sous leur voile de cape, on peut dire qu'ils tiennent la mer par tous les temps. Quoique d'une taille relativement grande, les bateaux pilotes sont faciles à manœuvrer. Ils n'ont à bord, quand ils naviguent, que le pilote, deux matelots et un mousse. Le pilote, une fois déposé à bord d'un navire, les deux matelots et le mousse suffisent à ramener le bateau au port, par quelque temps qu'il fasse. En hiver, ils dégréent leur mât de flèche et le remplacent par un mâtereau ayant 2/5 environ de la taille du mât primitif sur lequel ils peuvent établir un flèche pointu. Ce sont des bateaux confortables à la mer. Leur déplacement varie de 30 à 32 tonnes et ils ont 12 à 14 tonnes de lest dont la minime partie (1500 à 1800 kg seulement) sous la quille car les lests trop bas donnent des réactions trop dures par mauvais temps. »



Les bateaux-pilotes sont répartis en 3 catégories :

1. Le grand métier : ils vont attendre les navires à l'entrée de la Manche, entre Ouessant et les îles Scilly.
2. Le métier du Nord : ils prennent en charge les navires dans le pas de Calais. Les pilotes sont généralement stationnés à Boulogne.
3. Le petit métier : ils prennent en charge les navires entre Fécamp et Barfleur.

Dans le grand métier, les pilotes convoitent les plus gros navires (le prix du service est fonction du tonnage). Cela donne lieu à de véritables régates. Quel que soit le temps, il faut être le premier. Dans le gros temps, on garde la toile minimum (voile de cape avec un ris, trinquette avec 2 ris et tourmentin). Par calme plat, les 2 matelots prennent le bateau en remorque à l'aviron dans le canot du bord pendant que le pilote godille ! Seul le mousse est à la barre.



Il arrive souvent que plusieurs côtes se retrouvent ensemble sur le lieu d'atterrissage. Les pilotes ont alors coutume de tirer au sort celui qui servira le premier. Si le beau temps le permet, tous les pilotes se retrouvent à bord du côtre où se trouve le plus ancien. On tire au sort l'ordre dans lequel chacun interviendra grâce à des boules numérotées. En cas de mauvais temps, ce sont des plaquettes numérotées, mises en évidence sur le pont et le tirage se fait au porte-voix. Lorsqu'un navire est en vue, le côtre-pilote arbore un pavillon blanc à ancre noire. Le navire répond par le pavillon P (blanc bordé de bleu). Le navire met en panne. Le pilote vient se mettre à l'abri sous son vent. Le petit canot est mis à l'eau et un matelot emporte le pilote vers le navire. Quand ce dernier est embarqué, le côtre, avec pour équipage le patron et le mousse, fait route pour récupérer le canot et le matelot. Le côtre fait ensuite route vers le port d'escale du navire pour y récupérer le pilote.

Le métier de pilote reste un métier dangereux. Les accidents et naufrages ne sont pas rares, comme en témoignent certains articles parus dans la revue nautique « Le Yacht » :

**Dans le numéro du 8 avril 1882 :**

*« On était sans nouvelles du pilote N°11 du Havre. Des épaves de ce bateau ont été retrouvées sur la plage de Trouville. Le patron, les deux matelots lamaneurs et le mousse ont péri à cause de la tempête qui a sévi dernièrement sur les côtes de la Manche. »*

**Dans le numéro du 30 septembre 1882 :**

*« Le bateau-pilote N°20 du Havre « L'Aigle noir », ancien yacht de plaisance, a été coulé, dans la nuit du 20 au 21 août, par un paquebot anglais allant à Honfleur. Les trois hommes d'équipage ont pu monter à bord du paquebot qui, paraît-il, n'avait mis aucune embarcation à la mer. »*

**Dans le numéro du 12 janvier 1884 :**

*« Le pilote du Havre Auguste Mazera a eu beaucoup de chance. Il venait de sortir le steamer français « Ville de Buenos-Ayres » quand, en voulant embarquer dans sa pirogue qui devait le ramener à terre, il est tombé à l'eau entre les deux bords. Il a été aussitôt recueilli par son équipage. Se plaignant de douleurs aux côtés, il a été ramené à son domicile. »*

**Dans le numéro du 27 novembre 1886 :**

*«Le 17 novembre, deux pilotes, Alphonse Aubert du Havre et Henri Coussin de Qullebeuf, appareillent de Cherbourg pour prendre le large. Après avoir attendu quelque temps dans la rade que le vent se lève, ils entament leur descente de la Manche mais le lendemain, au large, dans le N-NE des Casquets, une grande brise se lève de l'O-NO. La tempête se déchaîne. Pour ne pas perdre trop de terrain, ils décident de ne pas fuir devant la tempête. Ils mettent à la cape et amarrent la barre. Vers 10 h du matin, une lame furieuse soulève l'arrière du bateau puis, s'élevant comme une montagne, elle retombe dans un fracas épouvantable sur le navire qui est un instant engagé. Quand le matelot-lamaneur qui est sur le pont reprend ses esprits, il constate que les deux pilotes ont disparu. Ses cris ameutent le patron resté dans la cabine. Ce dernier remet en route et manœuvre pour porter secours aux deux infortunés que l'on aperçoit, nageant et luttant avec énergie contre les vagues. Ils étaient malheureusement déjà à plus de quatre encablures (environ 800 m !) du bateau et vêtus de leurs bottes de mer et de leur capote cirée, ils avaient beaucoup de difficultés à se maintenir à la surface. Cette lutte a duré plus d'un quart d'heure et malheureusement, quand le pilote a pu s'approcher d'eux, ils ont disparu sous l'eau. »*

**Dans le numéro du 15 décembre 1888 :**

*« Le bateau pilote du Havre « Gustave-Victor » a été abordé le 7 décembre, vers cinq heures du matin, par le navire norvégien « Avon », à environ dix milles au NO des Casquets. Il a coulé et seuls quatre marins ont pu être sauvés. Il fait beau, le temps est clair et les étoiles brillent. Les deux pilotes Gustave et Marius Briard et le patron Fauvel sont sur le pont. Trois hommes sont dans la chambre. Soudain, un grand navire apparaît feux allumés et faisant route à l'ouest. Voyant que le navire ne se dérouté pas, les hommes brûlent des torches et manœuvrent pour se mettre sous le vent du trois-mâts. Celui-ci fait alors une manœuvre telle que les pilotes aperçoivent son feu rouge. Le pilote manœuvre mais le trois-mâts change deux fois de route si bien qu'il finit par l'aborder par le travers*



*bâbord. Le bateau s'emplit en quelques secondes et coule. Mais il reste quelque temps entre deux eaux. Restés dans la chambre, le patron Gruelle et Jules Briard sortent sur le pont. Ce dernier s'empêtre dans la grand-voile mais Gruelle, avec sang-froid, lacère la voile avec son couteau et ainsi le libère. Pendant ce temps, le mousse, Victor Gruelle, qui se reposait dans la chambre, se trouve prisonnier. Avec sang-froid, il défonce la cloison qui sépare la chambre de la cale et réussit à regagner le pont. Tous réussissent à monter à bord du trois-mâts mais les deux pilotes Gustave et Marius, restés sur le pont au moment de l'abordage, manquent à l'appel. Le trois-mâts met en panne et, après une demi-heure de recherches et n'ayant rien trouvé, fait à nouveau route vers Weymouth pour y débarquer les naufragés survivants. On remarquera que, sur les six hommes de l'équipage, cinq appartenaient à la famille Briard ! »*

Les côtres-pilotes participent aux traditionnelles régates du 15 août et pour cela, ils s'équipent de voilures spécialisées, dont le foc ballon qui est l'ancêtre du spinnaker. Petit à petit, sous l'influence de l'Amirauté, les pilotes se regroupent. Ils partagent ainsi leurs revenus et construisent des bateaux plus importants. En 1806 apparaissent les premières stations de pilotage. Les bateaux-pilotes sont reconnaissables : ils arborent un pavois blanc Une ancre est peinte sur le pavois et dans la grand-voile.



**Le côtre pilote Marie- Fernand** est le dernier pilote à voile du Havre.

Construit en 1894 au chantier Abel Lemarchand du Havre. Dès sa mise à l'eau, il remporte la coupe des bateaux-pilotes aux grandes régates du Havre. Arborant dans sa grand-voile le numéro H 23, le Marie-Fernand assure pendant 20 ans le pilotage entre le cap Gris-nez et les Casquets (un îlot à l'ouest de l'île anglo-normande d'Aurigny). La guerre de 1914 met fin à son activité et la motorisation des bateaux signe sa mise à la retraite. En 1917, il arme à la pêche et en 1922, racheté par un anglais, il navigue dans les eaux britanniques pendant 60 ans.

En 1984, un groupe de havrais a le projet de construire une réplique du Marie-Fernand, sans savoir que le bateau existe toujours ! C'est le propriétaire anglais qui propose de le leur vendre. L'association « L'Hirondelle de la Manche » est créée et le Marie-Fernand participe depuis à de nombreuses fêtes maritimes. Le bateau est classé monument historique en 1986. En 1994, pour son centenaire, on trouve Eric Tabarly à bord.

#### **CARACTERISTIQUES du Marie-Fernand:**

- Longueur de la coque : 15.30 m (24 m hors-tout)
- Largeur : 4,25 m
- Tirant d'eau : 2,50 m
- Déplacement : 39 tonnes
- Tonnage : 35 tonneaux
- Voilure : gréé en côtre, 225 m<sup>2</sup> dont 99 pour la grand-voile



Un autre côtre-pilote du Havre, JOLIE-BRISE, construit au Havre en 1913, navigue toujours dans les eaux britanniques. Il passa quelques années au pilotage mais fut victime, lui aussi, de la motorisation des bateaux et en 1922, il fut acheté par un anglais et armé à la plaisance. Depuis 1977, elle appartient au Dauntsey's school Sailing Club et est amarré dans le port de Southampton.

# Les mots croisés maritimes

Par *Éric Grémont*

Les brûlants mots croisés maritimes N° 24

|     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| I   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| II  |   | ■ | ■ | ■ |   |   | ■ |   |   |    |
| III |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| IV  |   |   |   |   | ■ |   | ■ |   |   |    |
| V   |   |   |   |   |   |   | ■ |   |   |    |
| VI  |   | ■ | ■ | ■ |   |   |   |   |   |    |
| VI  |   |   |   | ■ |   |   | ■ |   |   |    |
| I   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| VI  |   |   |   |   |   |   |   |   | ■ | ■  |
| II  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| IX  |   | ■ |   |   | ■ |   |   | ■ |   |    |
| X   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |

## HORIZONTALEMENT

I) Petit ornement de revers (Il s'en vendit par poignées à l'effigie du bateau, dans les années 1990 pour financer MF et sa restauration) - II) Beau palais sur le grand canal ; Comme Jean qui ne pleure pas - III) Ce qu'il fera avec le café vert et ce n'est pas rare au Havre- IV) Logis traditionnel des bouroundais ; Annonce le pot cassé- V) Marin du grand nord ; 247,5°- VI) Sous-préfecture de l'Ardèche sur la via rhona - VII) Bel oiseau (aimé des verbicrucistes)- Visible sur les coques charentaises ; Monticule à usage guerrier, au féminin c'est un gros tas de sable - VIII) Foutue force grâce à laquelle tout va de travers -IX) Vieille vache ; Donc pas oy ; Généralement bien renseignés - X) Comme la grand'voile sur sa corne.

## VERTICALEMENT

1) Ce que fît le gréeur de ses torons- 2) Elle coule dans le kraï de Krasnoïarsk en Sibérie ; Sur certaines coques cauchoises- 3) Appellation usuelle de Roy Gerald Krenkel ; Air de la botte- 4) Vent qui sent le fish and chips ; Particule électrique- 5) Après bon et mal ; Masse des espérantistes- 6) Manœuvre que l'on effectue avec prudence sur MF (mot composé) -7) Où que l'on soit, on y est - 8) Loin loin tout au fond- 9) Quêteur ancien ou escroc (mot composé) 10) Réglage essentiel du sondeur si l'on ne veut pas talonner.

|      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| I    | T | A | R | L | A | T | A | N | E | S  |
| II   | A | M | E | ■ | L | O | V | A | ■ | A  |
| III  | R | A | T | E | L | I | E | R | ■ | L  |
| IV   | E | T | A | L | E | R | ■ | V | A | M  |
| V    | N | E | P | E | R | ■ | M | A | N | O  |
| VI   | T | U | E | ■ | ■ | S | O | L | I | N  |
| VII  | E | R | R | A | N | T | ■ | S | O | I  |
| VIII | L | ■ | A | N | I | E | L | ■ | N | D  |
| IX   | L | U | ■ | E | V | I | E | R | ■ | D  |
| X    | E | T | A | L | I | N | G | U | R | E  |

## SOLUTION DES NOUEUX MOTS CROISES MARITIMES N° 23



**Pin's à l'effigie de Marie-Fernand 1990.**  
(L'influence de Pierre Soulages est assez évidente)