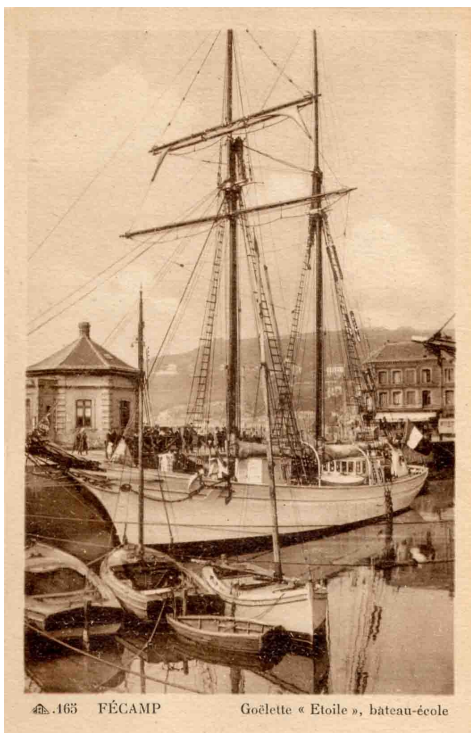




Lettre des Amis de la Goélette Etoile

Les 15 et 16 septembre 2012 sera célébré à Fécamp le 80^{ème} anniversaire du lancement des Goélettes

1932 — 2002



46.163 FÉCAMP Goélette « Etoile », bateau-école

« La goélette Etoile, comme sa similaire la Belle Poule, construite également à Fécamp en 1932, est la réplique des goélettes paimpolaises bien connues, qui allaient pêcher la morue sur les côtes d'Islande jusqu'en 1938. La campagne durait sept mois dans des zones où les dépressions étaient fréquentes, c'est dire que ces bateaux pouvaient essuyer tous les temps; c'est la raison qui les a fait choisir pour l'Ecole Navale, car les sorties des annexes, prévues longtemps à l'avance dans le cadre du programme, doivent s'effectuer quel que soit le temps.

Ce sont des bateaux lourds (245 tonnes). La sortie du goulet de Brest ou de chenaux étroits, en louvoyant, est parfois difficile par mauvais temps, lorsqu'il faut manœuvrer sans cesse à proximité immédiate des dangers. Par beau temps, par contre, elles sont très maniables. Dès qu'elles ont atteint le large, elles sont très à l'aise quel que soit le temps. Avec brise bien établie, la vitesse varie entre 7 nœuds et 10 nœuds, suivant l'allure. Leur route sur le fond au plus près s'établit à environ 6 quarts du vent; par forte mer, il faut compter sept quarts. Il n'en reste pas moins que ces bateaux sont parfaitement aptes à remplir leur rôle et à naviguer tout l'hiver. Bien des sorties ont été effectuées avec voile de cape et vent force 8 à 9 dans une très forte mer. Les estomacs peu habitués sont souvent éprouvés, mais n'est-ce pas la meilleure formation pour de futurs marins ? ... »

L'Etoile à son neuveage dans le bassin Bérigny

Extrait de la notice historique publiée par « Les Amis du Musée de la Marine »

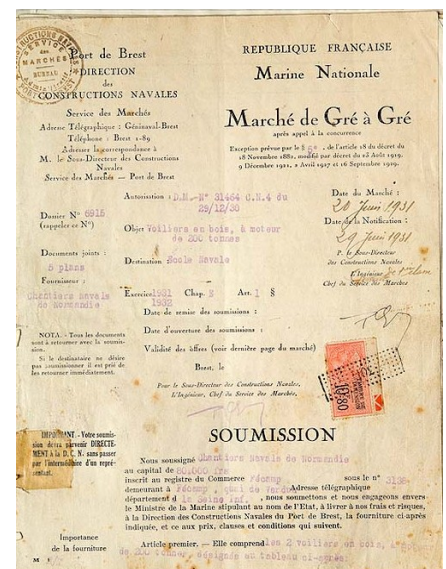
Marché à gré de l'Etoile et de la Belle Poule, 20 juin 1931

Les fameuses goélettes-écoles de la Marine nationale, l'Étoile et la Belle-Poule aujourd'hui encore en activité, ont été construites à Fécamp en 1931.

Ce document offert au musée par un descendant de la famille Lemaître, propriétaire des Chantiers navals de Normandie, constitue le contrat passé entre la Marine nationale et le constructeur. Il comporte toutes les indications techniques d'un cahier des charges.

Il vient enrichir la collection de souvenirs de ces prestigieux chantiers constituée d'outils, de représentations picturales et photographiques, et de maquettes où figure notamment le très beau modèle de chantier de la Belle-Poule utilisé pour préfigurer la forme de sa coque.

L'acquisition date de 2000, mais compte-tenu de sa fragilité à la lumière, ce document n'a été exposé qu'une fois au cours de l'été 2008.



Le calfatage du pont

La goélette vient d'effectuer du 24/10 au 01/12 sa période d'entretien automnale. Malgré une météo peu propice sur BREST, la reprise complète du calfatage de pont a constitué le plus gros travail de cet arrêt technique intermédiaire.

Une nouvelle fois titulaires du marché d'entretien des voiliers et pour les 4 prochaines années, ce sont les charpentiers experts du chantier du Guip qui ont procédé à cette fastidieuse opération.

Il était grand temps de reprendre le calfatage car l'étanchéité du pont « passoire » n'était plus du tout assurée au grand Dam de l'équipage exaspéré (on les comprend) par les entrées d'eau aléatoires.

Le brai, résidu de la distillation du goudron, est un peu comme du bitume : ce matériau à la caractéristique de se ramollir voire de fondre s'il fait très chaud en été et, de devenir cassant comme du verre s'il fait très froid en hiver.

Vous comprendrez aisément que, durant la campagne 2010 sous le soleil torride de la Méditerranée, le brai des joints s'est assoupli et par gravité, s'est enfoncé dans les coutures bien ouvertes par le retrait des bordés de pont. Et ce, malgré l'arrosage fréquent du pont par le bord.

De retour sur Brest, le pin d'Oregon a repris son taux naturel d'hygrométrie et le brai, sous la pression exercée par le bois « gonflé », s'est cassé puis extrait de ses coutures...

C'est donc à l'aide du bec de corbin (outil traditionnel du charpentier de marine) que les coutures de joints ont été dégarnies en totalité de leur ancien brai résiduel.

Puis enfin débarrassées, ces coutures ont été rechapées : c'est-à-dire que les charpentiers ont repoussé les anciens cordons en fond de chaque joint. Cette opération a été réalisée à l'aide de divers fers à calfats nommés « calfats » : ce sont des outils forgés qui sont dits, en fonction de leur usage, soit ouvrants, soit travaillants simple, double ou triple ...

Jusqu'à 8 « calfats » à frapper ensemble ! Le « chant rare des maillets » s'est donc bien fait entendre à bord quand les nouveaux cordons de bitord (corde d'étope de chanvre toronné et goudronné) ont été insérés, allongés puis tassés.



Le chant des maillets

On obtient du brai liquide en le chauffant (sans le faire bouillir) dans un chaudron sur lequel on a adapté un réchaud à gaz. Un pain de brai de 25 kg est d'abord cassé au marteau en petits morceaux que l'on incorpore tout en remuant pour les faire fondre dans la marmite. Tout l'art consiste à éviter le bouillonnement qui provoquerait des bulles à la pose... Pour réguler la texture du brai et en fonction de la météo le jour de la mise en œuvre : on peut lui rajouter du suif s'il est trop dur ou de la résine de pin cristallisée s'il est trop mou : c'est la « cuisine secrète » du charpentier...

Délicatement coulé à l'aide d'un entonnoir conique, le brai fondu s'insinue dans les coutures.



Le charpentier retire le brai avec son « Bec de corbin »

Des adhésifs de protection ont été auparavant appliqués pour obtenir un résultat esthétique correct et éviter coulures ou excès de brai liquide sur le pont. Ils seront enlevés rapidement avant que le brai ne se refroidisse.



Protection avant le coulage du brai

L'arrosage et les premières grosses pluies de décembre sur le pont ont confirmé le bon travail réalisé. Des « maillets » (réparations) sur les bordés de pont et quelques remplacements ont aussi été effectués.

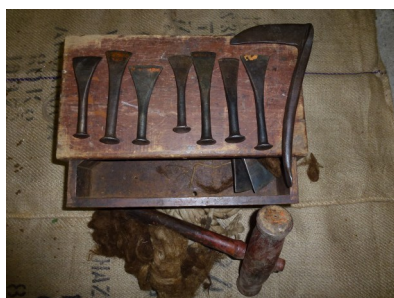
Ces travaux auront pour finalité de garantir, jusqu'en 2013, une étanchéité acceptable des ponts actuels (dunette et principal). Usés par le temps depuis presque 40 ans, les ponts seront alors entièrement remplacés lors d'un arrêt technique majeur de plusieurs mois. On repartira alors pour une quarantaine d'années ; mais avec un calfatage moderne du pont type « compound élastomère » car Le brai est désormais fortement déconseillé (voire interdit à l'usage dans la Marine) (son usage au niveau santé est classé dans le tableau 16 des risques professionnels).

Mais d'ici là, l'ETOILE, aura encore parcouru quelques miles ...

Bruno POTIN, Coordonnateur des travaux VOILIERS au SSF BREST

Les outils

La boîte à calfat contient les ciseaux, la mailloche et l'étope. Elle est portée comme une baladeuse de menuisier mais ses caractéristiques sont un peu différentes : le tiroir est monté à l'envers car une fois retournée l'ouvrier utilise la boîte comme un petit banc et les ciseaux sont alors facilement accessibles.



Les matériaux



L'étope est un sous produit de chanvre. On peut également utiliser de vieux cordages dont on détord les torsions et filets. Étope noire est celle qui résulte des cordages goudronnés

Le **brai** (de houille, de pétrole) est un résidu pâteux de la distillation du goudron, du pétrole ou de la résine. Il est solide à température ordinaire.

Il existe plusieurs brais selon son origine : Le brai de houille (en anglais Pitch coke), issu de la distillation du goudron de houille et le brai de pétrole, issu de la distillation de fractions de pétrole.

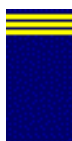


Le nouveau Commandant de l'Etoile



Vincent Largeteau

Le lieutenant de vaisseau Vincent Largeteau était commandant en second et officier de manœuvre du remorqueur de haute mer « Tenace ». Il a participé à cette occasion à plusieurs remorquages hauturiers ainsi qu'à de nombreux contrôles de pêche en qualité de contrôleur européen.



Insigne de Lieutenant de Vaisseau

Le lieutenant de vaisseau Vincent Largeteau a été nommé Commandant de la goélette Etoile le 09 septembre 2011.

Un projet



Projet de construction de " l'Indépendant "

Les bâtiments peints en rouge et visibles à l'extrémité du bassin Freycinet sont les berceaux des goélettes Etoile et Belle Poule. Aujourd'hui menacés de destruction, ils pourraient retrouver vie dans le projet de construction d'un grand voilier traditionnel en bois : un dundée harenguier de Fécamp du début du siècle (1915), mesurant 31,20 mètres de long, 7,63 mètres de large et de 3,45 mètres de creux pour une jauge brute de près de 160 tonneaux.

Sous forme d'un chantier « spectacle » et pédagogique Fécamp renouerait avec son patrimoine matériel et immatériel de la construction navale.



Assemblée Générale
samedi 28 janvier 2012
10h00 à 12h00
Musée des Terre Neuvas

Association Fécampoise des Amis de la Goélette Etoile
 Musée – Boulevard Albert 1^{er} – 76400 Fécamp
 amis-goelette-etoile@laposte.net — 06 73 85 73 69

Le chantier naval du Cap Fagnet

L'association vous propose une visite du chantier naval du Cap Fagnet à Dieppe le samedi 18 février 2012.

Société Coopérative Ouvrière de Production, le chantier construit et répare des bateaux bois traditionnels et assure également la réparation des bateaux de pêche locaux. Sandrine et Jean Jacques, charpentiers de marine nous accueilleront à 10h00. Après la visite nous partagerons un pique nique sur le chantier.

Contact : amis-goelette-etoile@laposte.net



Le site Internet

Le site Internet dédié à l'Etoile et à l'association s'enrichit régulièrement. Il connaît une fréquentation croissante. De plus un lien vers le mur « Facebook » permet de donner « aux amis » une information rapide et régulière. Le site permettra de suivre l'Etoile et son Equipage au cours de la transat 2012.

<http://goelette-etoile.fr/>

