



## Histoire maritime de Bretagne Nord

### *Manœuvre d'une goélette islandaise*



Goélette islandaise sous sa voilure de beau temps, armée pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve comme le montre ses doris

Les goélettes islandaises, en particulier celles de Paimpol étaient bien connues pour leurs excellentes qualités nautiques. C'était des voiliers très évolutifs avec une voilure bien divisée, une coque puissante bien défendue de l'avant mais fine et relativement légère associée à une voilure de surface modérée leur permet d'avoir un bon comportement marin par tous les temps.

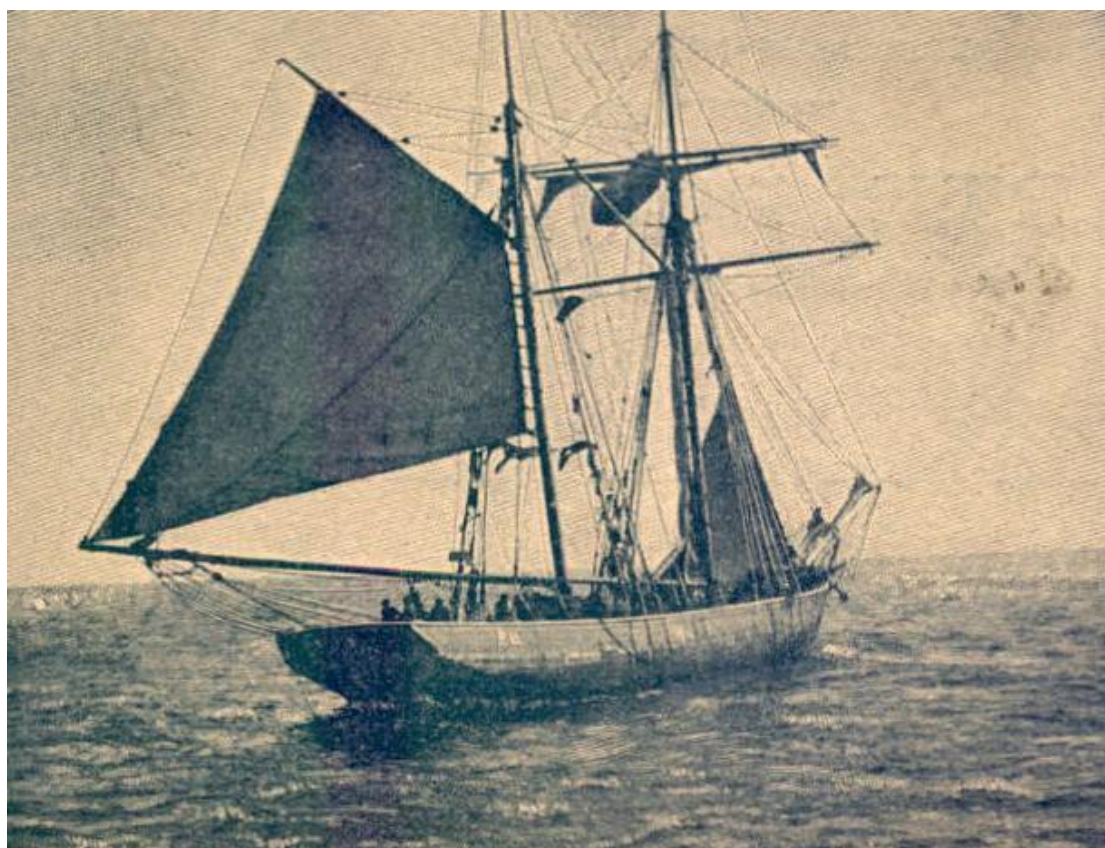
Entre les deux guerres lorsque la marine nationale décida de faire construire deux voiliers d'instruction pour l'école navale, le choix se porta avec raison sur la goélette islandaise.

L'Etoile et la Belle-Poule furent construites à Fécamp et lancées en 1932 et naviguent depuis pour la Marine Nationale.

Nous allons voir une première description d'un virement de bord vent-devant à bord d'une goélette de pêche puis une seconde description par le capitaine de Frégate M. de Kerviler dans son « Traité de Manœuvre » sur la manœuvre et les performances des goélettes de la Marine



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Voilure de pêche, en dérive en travers au vent, grand voile choquée, avec le point levé et trinquette partiellement hissée

«Technique et pratique des grandes pêches maritimes » Massenet 1913

Note sur la manœuvre des goélettes.

### **Voilure de pêche.**

Par beau temps, la grand' voile seule établie, filée à bout d'écoute, la retenue de gui embraquée sur l'avant des haubans du grand mât.

La barre est amarrée sous le vent, les drosses raidies (ou la roue amarrée, sans mou, à des pitons du pont dans les appareils à vis) pour éviter des battements du gouvernail.

Pour la commodité de la pêche les lignes doivent appeler du travers. Si elles viennent de l'avant, hisser en partie un oc ou établir la misaine. Si elles viennent de l'arrière, border la grand-voile ou même établir le hunier masqué.

### **Différentes allures**

Toutes les voiles peuvent être portées aux différentes allures

Les goélettes tiennent le plus près à 5 quarts du vent avec le hunier établi, l'orientation étant meilleur que sur les navires carrées par suite du moindre épatement des haubans.

### **Virements de bord**

On suppose (par beau temps) 2 hommes sur le pont, dont un timonier

août 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

### *1° Pare à Virer*

L'homme disponible, tourne l'écoute de grand voile sous le vent au portage qu'elle aura sous les nouvelles amures, largue la retenue de gui de grand voile et de misaine, élonge les bras de dessous le vent, donne du mou dans le palan de garde de corne de misaine, et se porte ensuite aux focs.

### *2° Envoyez*

Le timonier met la barre dessous, l'amarre avec le raban de barre, embraque l'écoute de grand voile du vent pour mettre le gui au milieu, et tourne l'écoute sous le vent au portage des nouvelles amures, puis il revient à la barre qu'il met au milieu.

L'homme de l'avant change les focs et aidé du timonier, change le hunier et rectifie les gardes, balancines, bras, etc.

Par mauvais temps ou mer grosse, il ,faudrait, au moins, 4 hommes pour manœuvrer. Un au focs, un ou deux à la retenue de gui qui sera filée à retour et larguée seulement quand in n'y aura plus de danger de battement. Le timonier, après avoir amarré sa barre sous le vent aidera à border le gui au milieu puis filera, à retour, l'écoute de dessous jusqu'à son portage, pendant que deux hommes à l'arrière auront croché la retenue de gui, et que l'homme de l'avant aura changé les focs ; Terminer comme précédemment.

### **Cape des goélette d'Islande**

Ces goélette, à l'avant relevé, tiennent, en général, fort bien la cape sous la grand voile à deux ris, le petit foc ou la trinquette à 1 ris, la barre sous le vent, amarrée. Dans les temps forcés, on peut capeyer sous une seule voile, soit la grand voile au bas ris soit sous une grand voile de fortune, faite à l'aide d'une trinquette enverguée sur le mât et raidie sur le pont à l'aide d'un palan.

On ne saurait trop conseiller aux capitaines de goélettes l'emploi du filage de l'huile, en utilisant l'huile de foies de morues existant à bord soit avec des sacs étoupés, soit avec des barils percés de trous de vrille et placés au vent.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



L'Étoile et la Belle-Poule par petit temps, sur la Belle-Poule la fusée de grand-mât est peinte en blanc sur l'Étoile elle est vernie

« Traité de Manœuvre » M. De Kerviler 1957 École navale

### Virement de bord vent devant

Ne pas oublier que, sur les voiliers un peu important, toute manœuvre nécessite des bras ; il faut donc, avant tout chose, rappeler à son poste en temps voulu le personnel nécessaire.

1. Étant au plus près, faire gouverner  $5^{\circ}$  plus plein pour donner de la vitesse au bateau, et dire « Paré à virer »
2. Mettre seulement  $10^{\circ}$  à  $15^{\circ}$  de barre au début de façon à amorcer l'évolution sans freiner le bateau.
3. Quand le hunier commence à déventer, dire « Envoyer » :
  - a. Faire filer les focs ;
  - b. Border la grand voile le plus possible
  - c. Augmenter l'angle de barre jusqu'à  $25^{\circ}$  ou  $30^{\circ}$
4. Dès que le lit du vent est franchi (mais pas avant), dire : « Bordez les focs dessous » :
  - a. faire choquer l'écoute de grand voile jusqu'au point où elle se trouvait sur l'autre bord.
5. Si le possède encore de l'erre en avant à ce moment-là, conserver  $25^{\circ}$  de barre dans le même sens ; le virement est assuré.

août 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)







## Histoire maritime de Bretagne Nord

6. Au moment de franchir le lit du vent, faire raidir les pataras et balancines du côté au vent des nouvelles amures, et faire choquer les autres, dès que ceux-ci sont tournés
7. Changer le hunier, quand la misaine est prise.
8. Changer la trinquette et mettre la barre »à zéro « quand le bateau est venu approximativement à la nouvelle route du plus près.

Le virement de bord vent devant se réussit parfois avec difficulté sur les goélettes quand la mer est creuse et courte, le bâtiment s'arrêtant avant de franchir le lit du vent. Dans ce cas, changer la barre dès qu'il commence à culer. Même lorsque le hunier est pris, le virement de bord peut encore être manqué, si le bâtiment n'est pas venu au moins jusqu'au vent debout.



L'étoile en cours de virement, la goélette a passé le lit du vent et commence à abattre sous sa nouvelle amure, il lui reste un peu d'erre la trinquette et le hunier à contre l'aide à abattre

août 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord



L'étoile n'a plus d'erre les focs sont bordés la grand-voile et la misaine commence à prendre le vent, le hunier et la trinquette sont toujours à contre (Photo Jean-Yves Cordier)

### Tenue de route

Par beau temps (Vent force 2 à 5, sans mer)

Les goélette marchent bien et gouvernent bien. Elles ont une excellente stabilité de route et les manœuvres sont sûres. Leur cap vrai au plus près se situe à 5 quarts du vent, la route sur le fond à 6 quarts (il faut, en effet, compter 10° à 12° de dérive) ; Dès que la mer se creuse, ou que l'homme de barre vient trop près du vent, la dérive augmente jusqu'à 14° ou 15°. Enfin, la vitesse et la dérive de ces bateaux à voiles sont très sensiblement influencées par l'état de la carène ; la moindre mousse sous la coque change les qualités manœuvrières des goélettes. Malgré le doublage en cuivre, il faudrait donner un coup de brosse tous les trois ou quatre mois pour maintenir ces bateaux dans les meilleures conditions de navigation.

*Au plus près* : avec un vent force 3 à 5, la vitesse sur l'eau reste comprise entre 6 nœuds et 7,5 nœuds, ce qui correspond à une vitesse de louvoyage de 2 nœuds à 3,5 nœuds.

Au Largue : avec les mêmes brises, la vitesse oscille entre 7 nœuds et 8,5 nœuds

août 2014 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Au grand largue ou vent AR : avec flèche et fortune, la vitesse est voisine de 9 nœuds avec un vent approchant de la force 5

Par temps un peu forcé (Vent force 5 à 7)

Par cette brise, la mer commence en général à se faire sentir. Le dosage de la toile entre en jeu pour éviter des efforts trop considérables sur le gréement. La dérive au plus près est d'environ 15°, Si la mer est grosse, les virements de bord vent devant deviennent incertains ; ils doivent être évités à proximité des dangers, ainsi d'ailleurs que les changements de route rapides.

La vitesse sur l'eau au plus près peut dépasser 8 nœuds, si la mer n'est pas encore trop creuse ; toutefois, celle de louvoyage n'atteint guère que 3 nœuds dans le vent.

Au largue : le bateau est assez ardent, mais navigue parfaitement bien ; la vitesse oscille entre 8 nœuds et plus de 9 nœuds.

Au grand-largue : la vitesse atteint parfois près de 10 nœuds si l'homme de barre est suffisamment entraîné pour limiter les embarquées sans arrêter le bateau.

L'allure du vent arrière peut être tenue à 10° ou 15° du lit du vent selon la force de la mer, la régularité du vent et l'habileté de l'homme de barre

Par grand frais ou tempête (vent force 7 à 10)

La toile est en général très diminuées, mais le fardage de la mâture et des vergues subsiste ; la vitesse diminue, et la dérive augmente. Il en résulte qu'on ne gagne presque plus dans le vent ; le bateau navigue bien cependant. Il faut choisir les routes en conséquence et, plus que jamais, éviter la proximité des dangers.

### Commentaires

Sur ces deux descriptions passionnantes de manœuvre on voit bien la différence de façon de faire entre la pêche et la Marine nationale. A la pêche on cherche à utiliser le minimum de marin pour manœuvrer. Les matelots vont alors consécutivement d'une manœuvre à l'autre, dans la Marine chacun est à son poste et évidemment la manœuvre s'enchaîne bien plus rapidement. Les goélettes sortant de la rade de Brest peuvent faire sans problème jusqu'à une vingtaine de virements à la suite entre le port de Brest et Camaret

En pêche à Islande, les goélettes étaient à la mer à naviguer en permanence depuis leur départ de France début avril jusqu'à leur retour en septembre à l'exception d'une escale de quelques jours dans les fjord d'Islande vers le mois de juillet..

Lorsqu'elles sont sur un lieu de pêche, le jour elle pêche en dérive, en soirée ou la nuit elle font route pour reprendre leur place du jour précédent. Presque tout l'équipage est de repos à l'exclusion de deux hommes de quart qui assurent la manœuvre.

Liens :

Site sur les goélettes

[http://jln.tourbier.pagesperso-orange.fr/goelette/goelette\\_01.htm](http://jln.tourbier.pagesperso-orange.fr/goelette/goelette_01.htm)

Chantier du Guip qui assure l'entretien des goélettes

<http://www.chantierduguip.com/catalogue/bateaux,51,8.html>

août 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)







## Histoire maritime de Bretagne Nord



L'Etoile en Islande, photo du site du chantier du Guip, le chantier assure aujourd'hui pour la Marine Nationale le gros entretien et les réparations des goélettes.



L'Etoile marchant au large par bonne brise dans le Goulet par le travers de la tourelle Mengam (photo chantier du Guip)

août 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

