

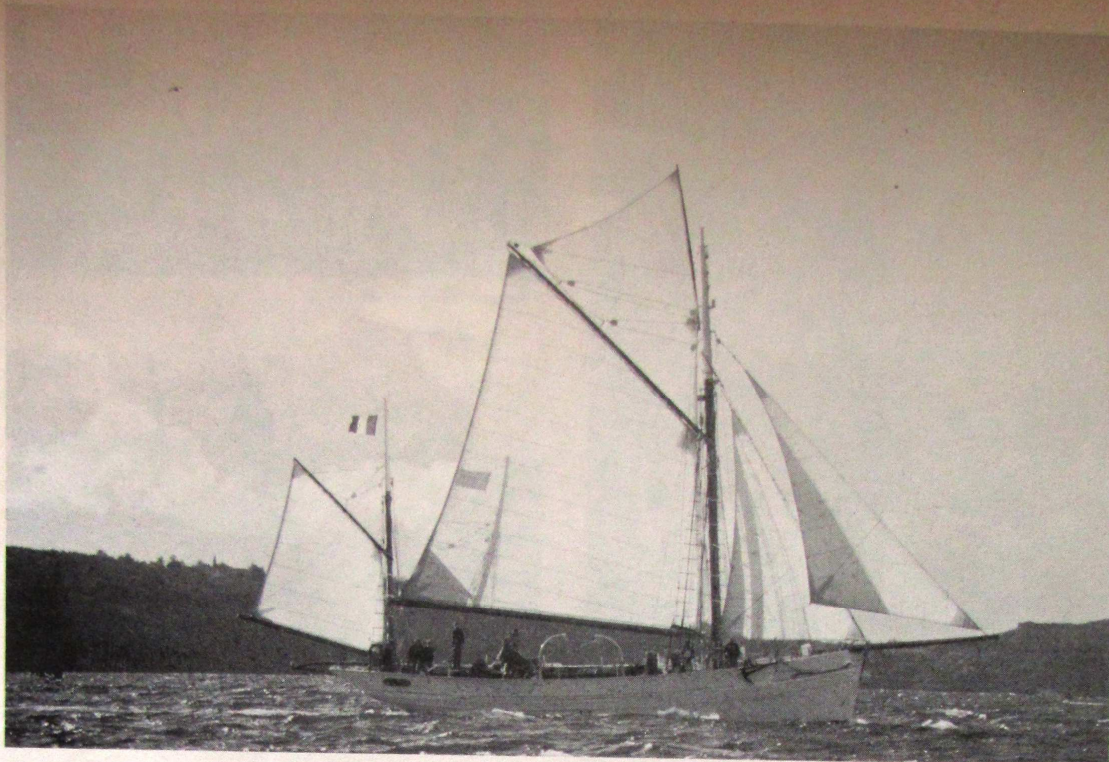


LA PROTECTION DU PATRIMOINE DE LA MARINE RENCONTRE AVEC LES ORQUES DE TYSFJORD

N° 2471 du 23/01/99

M 1396 - 2471 - 15,00 F

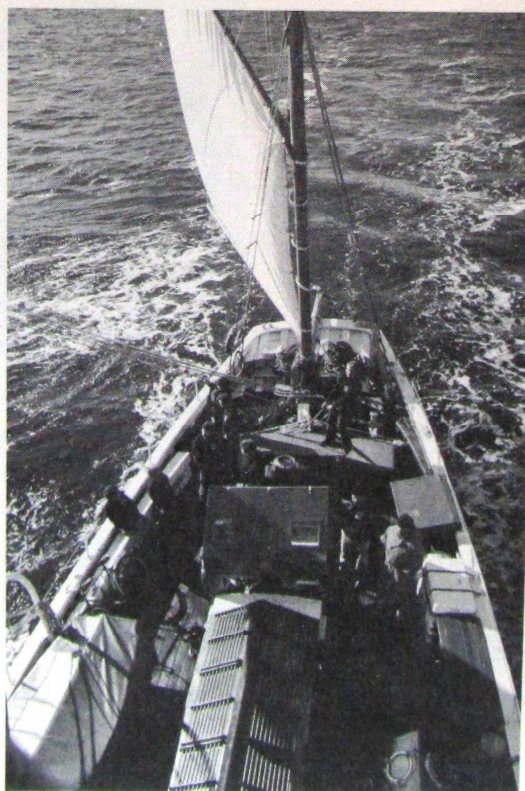




Le Mutin « tout dessus ».

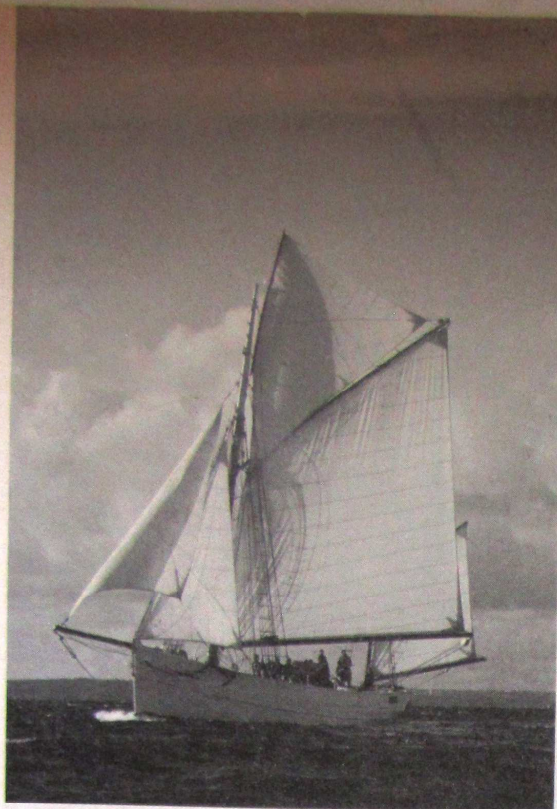
le petit foc de vingt-cinq mètres carrés ; la tête en bas, entre la tête de mât et l'extrémité du bout-dehors : le voilier s'est tout de suite équilibré à la barre, et a encore pris de la vitesse. » C'est vrai, comme tous ces voiliers à quille longue et profonde sur l'arrière, le *Mutin* s'avère ardent : sans les palans, impossible de tenir seul la barre. Autrefois, le tape-cul portait aussi un flèche, et c'est sans doute parce que le voilier avait tendance à passer sur sa barre qu'il a été supprimé.

A bord, on l'a vu, tout s'exécute à bras. Passer du plus près au large est aisé : il suffit de choquer les écoute de tape-cul, puis de grand-voile, et le côté abat tout seul. Mais pour remonter au près, c'est une autre histoire ! Tout l'équipage doit s'atteler à la grande écoute — pourtant constituée d'un palan à six brins — et lorsqu'il n'y a à bord que l'équipage de base — les élèves habituellement embarqués sont là pour donner la main ! — il arrive que le patron participe lui-même pour accélérer le mouvement. C'est dire ! Si le vent force,



on commence par rentrer la flèche, puis on remplace le grand foc par le petit foc, et, enfin, on prend des tours de rouleau dans la grand-voile. La mécanique qui sert à enrrouler la voile autour de la bôme, à première vue semble archaïque, mais, à l'usage, elle s'avère tout à fait efficace. Une chaîne s'enroule autour de la ferrure de bôme et, en tirant sur cette chaîne, on fait tourner l'espar sur lui-même. Pour cela, on maille à l'extrémité libre de la chaîne un palan fixé à poste sur le mât au niveau du capelage des haubans : en souquant le courant de ce palan, on prend sans effort ses tours de rouleau (après avoir molli les drisses, bien sûr). Ainsi manœuvre-t-on à bord du *Mutin*, en utilisant le même accastillage, les mêmes techniques qu'il y a un demi-siècle — 52 ans, exactement. Les techniques de navigation ont évolué, mais le sens marin, lui, reste le même, et s'acquiert toujours de la même façon : en s'usant la paume des mains sur les cordages d'un voilier !

Dominique Le Brun
Photos de l'auteur



Au large.



A étarquer la drisse de pic.



Chaîne

LE MUTIN

Historique

Le Mutin a été construit en 1927 par les Constructions Navales de Vendée (chantier Florimont et Guignardeau), pour le compte de la Marine nationale. Il s'agissait ni plus ni moins que d'un thonier tel ceux qui faisaient les grands jours de Groix, d'Étel et d'Yeu. Affecté à l'Ecole de pilotage de St-Servan, il navigue jusqu'à la guerre, qu'il passe en Méditerranée, sous pavillon britannique disent certains... En 1946, il est reversé à l'Ecole de pilotage jusqu'à la dissolution de celle-ci. Il passe alors, en 1964, au groupe Richelieu, puis, en 1968, à l'Ecole navale, où il sert surtout d'école de manœuvre. En 1976, le Mutin est mis au sec et sa coque pratiquement reconstruite, le pont remis à neuf. Au cours de sa dernière IPER, de septembre 78 à mars 79, les aménagements ont été refaits, le grément revu, la voilure changée.

Fiche technique

Construit en 1927 aux Sables-d'Olonne, par les Constructions Navales de Vendée
 Longueur hors tout : 33 m
 Longueur de coque : 22 m
 Maître-bau : 6,50
 Tirant d'eau à l'arrière : 3,20 m
 Tirant d'air avec voile de flèche : 21 m
 Déplacement en charge : 57 tonnes
 Déplacement léger : 40 tonnes
 Surface de voilure : 240 m²
 (voiles en tergal coupées par Richard de Saint-Servan)
 Moteur : Baudoin 112 ch, 6 cylindres en V

Voilure

Grand-voile : 120 m ²	Petit foc : 25 m ²
Trinquette : 25 m ²	Flèche : 25 m ²
Grand foc : 35 m ²	Tape-cul : 35 m ²





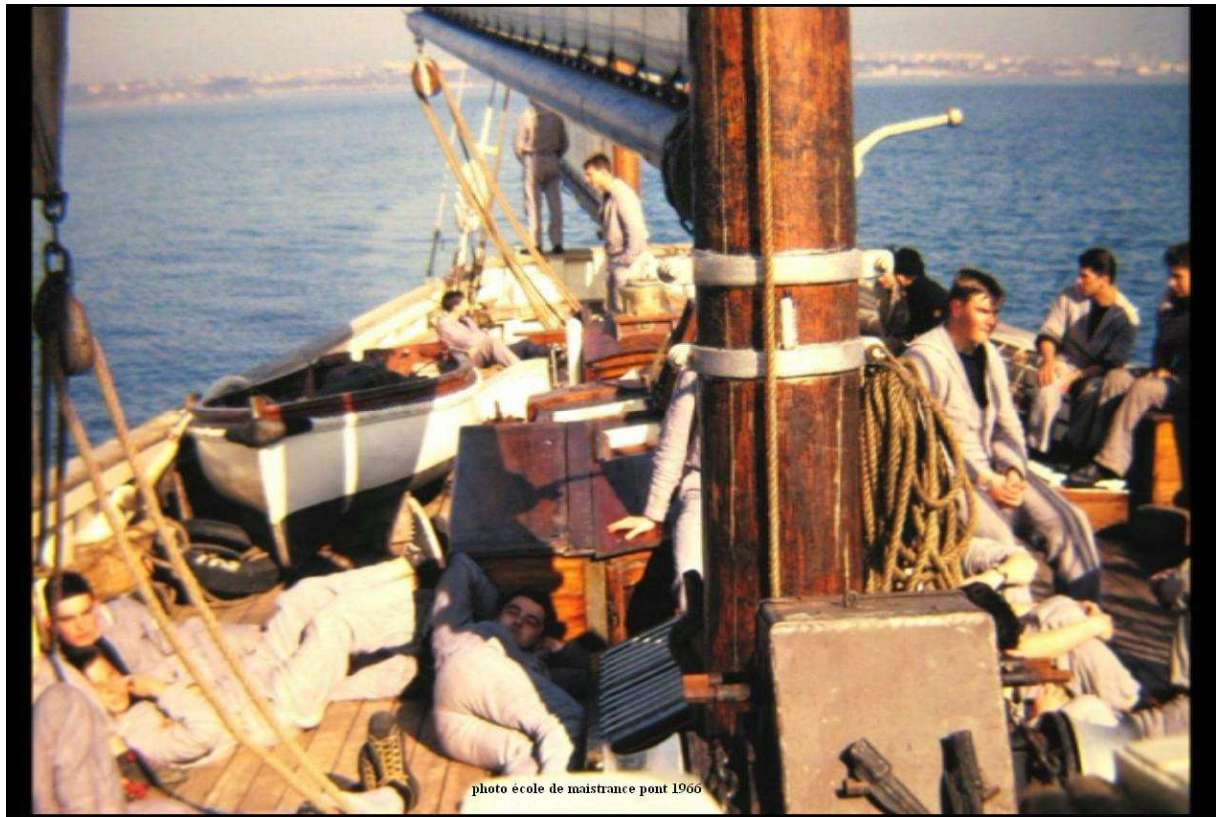


photo école de maistrance pont 1960



photo école de maistrance pont 1966