



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

Rédaction : Maison de Famille des Œuvres de Mer — Saint-Pierre et Miquelon

La Radiogoniométrie

Je vous ai parlé dernièrement de l'utilisation des relèvements goniométriques fournis par un poste côtier, et je vous ai dit comment j'envisageais leur utilisation. Je vous parlerai aujourd'hui des radiogoniomètres installés sur la plupart de nos chalutiers, et, comme toujours, je m'efforcerai d'envisager la question au point de vue pratique. Si un goniomètre était un instrument de laboratoire, sa place ne serait pas indiquée sur un navire, et surtout sur un navire de pêche, dont le capitaine a d'autres préoccupations que la navigation elle-même.

Il convient cependant de ne pas trop négliger le point de vue navigation, et par conséquent de faire rendre à son goniomètre puisqu'il existe, tout ce qu'il peut rendre. Ici encore il faut agir avec doigté et un minimum d'exactitude, si l'on ne veut pas s'exposer à des mécomptes.

Tout d'abord, il convient de bien se rendre compte qu'un gonio n'est pas un compas. C'est un *taximètre* qui vous permet de relever un poste de T. S. F. en fonction, à 15° par Tribord, à 60° par Babord, etc... Là se bornent les indications du goniomètre; il ne faut rien lui demander de plus.

Mais ce taximètre a quelque chose de spécial : l'expérience montre que les ondes électromagnétique qui le frappent, sont déviées par le voisinage de la coque du navire, de la cheminée, des haubans métalliques, etc... exactement comme les indications du compas sont influencées par le navire lui-même.

Cette déviation du goniomètre, variable avec la Cap, peut atteindre sur un chalutier de dix à vingt degrés au plus.

Les lectures d'un goniomètre doivent donc, comme celles d'un compas, être corrigées suivant les données d'un tableau de déviation.

Ce tableau de déviation, utilisable sous toutes les latitudes, est généralement établi une fois pour toutes par le constructeur qui a procédé à l'installation de l'appareil à bord; mais il peut être établi sans grande difficulté, au moins pour les spécialistes qui en ont l'habitude, en une heure de temps. N'hésitez donc pas à demander le concours du navire-hôpital, si vous n'avez pas de tableau de déviation, ou si celui que vous avez vous paraît inexact.

Dès que le tableau de déviation de votre goniomètre sera dressé, établissez une fois pour toutes un tableau à deux colonnes dans lesquelles figureront : à droite les lectures au gonio, et à gauche en face, la lecture rectifiée. Vous saurez ainsi et sans aucun effort que lorsque l'opérateur de T. S. F. vous annonce un relèvement à 207°, il faut adopter 215° par exemple.

Pour utiliser ce relèvement en navigation pour le porter sur la carte si vous voulez, il faut le transformer en relèvement géographique. C'est ici qu'intervient le compas. Je suppose bien entendu que vous avez un tableau exact des déviations de ce compas, car ne l'oubliez pas, toute erreur provenant du compas, erreur de déviation, mauvaise lecture, etc... se répercutera intégralement

sur le relèvement goniométrique.

La première chose à faire sur un navire muni d'un goniomètre est de le doter d'un compas dont le cercle extérieur (pas la rose) soit gradué de 0 à 360°, le 0 étant exactement dans l'axe du navire.

S'il en est ainsi, prendre un relèvement au goniomètre est chose des plus simples :

1° L'homme de barre s'efforce de tenir la route aussi exactement que possible.

2° L'opérateur de T. S. F. indique le gisement du poste qu'il relève à 207° par exemple.

3° Le capitaine lit sur sa planchette que 207° du goniomètre correspondent à 215°; puis il lit sur la rose du compas l'aire de vent correspondant à 215° du cercle gradué du compas. En la corrigeant de la variation, il obtient le relèvement vrai géographique.

Pratiquement on fera bien pour éliminer les erreurs provenant des variations du cap du navire au cours des opérations, d'observer très attentivement le cap du navire au moment où l'opérateur donne le "TOP". Les lectures se feront ensuite.

Toutes les réflexions que nous avons faites sur les relèvements goniométriques des postes côtiers, peuvent s'appliquer bien entendu aux relèvements des goniomètres de bord.

K. PELAN.

Le problème de la Boëtte

C'est l'éternelle question ! C'est le gage du succès pour les voiliers et quelques réflexions me viennent à l'esprit.

La voracité de la morue est légendaire ! Sa nourriture se compose surtout d'espèces plus petites, en particulier de capelans, de harengs, de maquereaux, de crustacés et même de mollusques, comme le bulot et le pilaire.

Là où la morue est particulièrement abondante, comme sur le Bonnet Flamand, toute boëtte suffit à l'appâter. Mais sur les fonds plus riches en coquillages, elle boude souvent sur les appâts salés et il n'est pas douteux qu'elle leur préfère le bulot.

En fait nous utilisons surtout le bulot et l'encornet ! En ce qui concerne ce dernier, il faut bien reconnaître que bien compliquée est la tâche des capitaines obligés de rechercher la morue dans les eaux froides et l'encornet dans les eaux, sinon chaudes, du moins tièdes !

Quand au bulot, c'est une autre histoire. C'est son abondance sur le Platier qui a fait le succès du Platier, et quand la morue s'y trouve en même temps, ce qui se produit souvent, le problème de la pêche est en partie résolu.

Mais la morue obéit à certaines lois impérieuses et déserte parfois le Platier. Alors c'est la déroute pour le pêcheur; on l'a bien vu en 1924 ! C'est la déroute du moins pour ceux qui ont oublié un peu trop vite, les leçons du passé !

Il y a une vingtaine d'années, le hareng était couramment employé, et les anciens du Banc doivent se souvenir encore des ravitaillements de jadis des voiliers en boëtte de hareng par des goélettes de Saint-Pierre.

C'était du hareng salé !

Aujourd'hui, la mode est au bulot et beaucoup de nos capitaines considèrent le hareng ou le capelan frigorifiés, très supérieurs cependant au hareng salé, comme des boëttes inférieures. Ils sont cependant très appréciés des pêcheurs canadiens qui les utilisent le plus souvent. Les pêcheurs de St-Pierre n'ont-ils pas eux-mêmes en 1924, utilisé avec succès le capelan frigorifié ?

Qui faut-il croire ?

Nous pensons qu'il ne peut y avoir de règle absolue en pareille matière, qu'il ne peut y avoir que des usages; nous pensons qu'il convient de mettre un peu de souplesse dans ses procédés, et de ne pas se cantonner dans une formule rigide.

L'emploi du hareng était courant jadis parce qu'on pouvait se le procurer facilement. Vous devez vous souvenir encore des apparitions rapides des voiliers du Banc sur les côtes du French Shore, où ils venaient s'approvisionner en hareng, avant d'entreprendre leurs opérations de pêche au large.

La promulgation du *Bait-Bill* a interdit ce ravitaillement, vous vous en souvenez; et c'est alors que vous vous êtes retournés sur le bulot !

C'est le *Bait-Bill* qui a fait le succès du bulot, et par voie de conséquence celui du Platier, ne l'oubliez pas !

Vous savez tous l'existence du frigorifique de Saint-Pierre. Dans quelles conditions fonctionne-t-il ? A-t-il, comme le bruit en court, constitué des stocks de boëtte frigorifiée ?

Peut-il les céder à des conditions abordables pour l'armement ? Ce sont là autant de points sur lesquels nous vous renseignerons prochainement. Quoiqu'il en soit, si le problème est résolu de ce côté, il nous paraît inévitable que, dans un avenir plus ou moins rapproché, nous verrons se généraliser l'emploi de boëtte frigorifiée sur les voiliers. Le ravitaillement des navires pourra d'ailleurs se faire dans des conditions autrement plus faciles que jadis, si l'on suppose les ravitailleurs munis de téléphoné sans fil comme le seront inévitablement prochainement tous les voiliers du Banc.

N'y-t-il pas lieu d'envisager dans cet ordre d'idées une évolution de la pêche ?

K. PELAN.

LETRE aux Terre-Neuvas

Marins de la Grande Pêche,

Je vous ai conseillé jadis de bien vous laver pour bien vous porter.

Rappelez-vous que vouloir, c'est pouvoir ! Comment faut-il se laver ? Lavez-vous donc le visage. Ce faisant vous conserverez en bon état vos yeux et vos oreilles, car vous les débarrasserez des débris de toutes sortes qui s'y accumulent et qui peuvent provoquer un beau jour des inflammations, ou constituer, des bouchons sur les tympans. Sans compter qu'un cou tenu bien propre, aura plus de chance qu'un autre d'ignorer les douloureux furoncles qui ne sont certes pas rares sur les Bances !

Que ceux qui ne portent pas la barbe, continuent à se raser. Pourquoi laisser pousser une barbe qui sera forcément sale ?

Un visage barbu demande plus de soins

"La source la plus directe du bonheur est une humeur enjouée. Cette qualité trouve tout de suite sa récompense en elle-même".

SCHOPENHAUER.

de propreté qu'un visage glabre, sinon, gare les maladies de peau que cachent des poils trompeurs : sycosis, teignes, etc...

Vous trouverez toujours une où deux fois par semaine au moins, le petit quart d'heure nécessaire, et votre navire ne roulera pas toujours sur bord !

Pour les mêmes raisons, promenez les ciseaux ou la tondeuse dans vos cheveux, plusieurs fois au cours de la campagne. Portez les cheveux ras, outre les maladies du cuir chevelu, vous éviterez ainsi les désagréables parasites. Et n'hésitez pas à vous savonner la tête ! Point n'est besoin de coiffeur pour se donner un shampoing. Pendant la traversée de retour vos cheveux ont le temps de repousser, si les exigences de la mode le réclament.

Surtout, Terre-Neuvas, ne négligez pas vos dents, comme vous le faites trop souvent. Un coup de brosse est vite donné, et à ce prix vous conserverez vos mâchoires en bon état.

Si vous n'avez pas l'habitude de ce nettoyage, prenez-la !

Cela vous évitera d'aller vous faire arracher quelques molaires. Vous savez, les grosses dents du fond qui sont si dures à avoir par le médecin du navire-hôpital !

Brossez vos dents, vous les garderez bonnes. Avec de bonnes dents, vous mâcherez bien, vous digérez bien et n'aurez pas de maux d'estomac.

LE MORTICOLE DU BANQUEREAU.

Les Lettres Océan

Pour compléter les indications que nous avons données dans notre numéro du 18 avril, en ce qui concerne les lettres-Océan, voici les dates prévues des départs de New-York des Paquebots de la Cie Générale Transatlantique :

FRANCE	20 Juin
PARIS	27 Juin
SUFFREN	30 Juin
SAVOIE	2 Juillet
DE GRASSE	6 Juillet
FRANCE	11 Juillet
ROCHAMBEAU	16 Juillet
PARIS	18 Juillet
SAVOIE	29 Juillet
DE GRASSE	5 Août
FRANCE	8 Août
PARIS	15 Août
SUFFREN	19 Août
ROCHAMBEAU	26 Août
DE GRASSE	2 Septembre
SAVOIE	5 Septembre
PARIS	5 Septembre
FRANCE	12 Septembre
SUFFREN	19 Septembre

Nous rappelons que les navires du Banc peuvent compter entrer en communication avec ces navires 2 ou 3 jours après leur départ de New-York suivant leur vitesse.

Mots pour Rire

Un garçon de café, sans place, est entré dans une administration de pompes funèbres. A peine en fonctions, il voit arriver un individu en grand deuil.

— Que faut-il pour monsieur ?

— Une bière.

— Brune ou blonde ?

Echos de « CHEZ NOUS »

RÉGION DE ST-MALO

SAINT-MALO

Extrait du « Nouvelliste de Bretagne »

Secrétariat Militaire

Loi du 25 avril 1925 exemptant de six mois de service actif un enfant des familles nombreuses.

Le Journal Officiel du 26 avril annonce la promulgation de la loi qui modifie les dispositions de la loi de recrutement relatives aux familles de cinq enfants et plus.

Jusqu'à ce jour, pouvaient obtenir une réduction de service de six mois, les aînés de famille d'au moins cinq enfants vivants, à condition qu'ils fussent nés après le premier janvier 1922, ou par une extension gracieuse, le plus âgé des jeunes gens qui avaient derrière eux au moins quatre sœurs ou frères vivants.

Le nouveau texte de loi s'applique à toutes les familles d'au moins cinq enfants, quel que soit l'âge de l'aîné, et établit que, dans une famille ainsi composée, il y aura toujours un fils qui aura le droit de ne faire que douze mois de service actif. Ce droit se transmettra de l'aîné aux cadets, si l'aîné n'en a pas joui, à quelque moment que cet aîné ait fait son service.

De plus, dans le nombre des cinq enfants, il faut compter non seulement les enfants vivants, mais aussi les enfants tombés au front ou décédés de maladies ou de blessures contractées au service.

Sans connaître encore exactement les dispositions qui seront prises par le Ministre de la Guerre pour assurer l'exécution de la loi du 25 avril 1925, on peut, en se basant sur ce qui se faisait jusqu'ici, supposer que les jeunes gens qui réclameront le droit d'en profiter, devront produire à leur corps, au moment de leur incorporation, un certificat du maire donnant les noms et âges de tous les enfants de la famille vivants ou décédés par suite du service militaire, avec des pièces justifiant que les aînés n'ont pas bénéficié de la réduction de six mois ou sont décédés dans les conditions mentionnées ci-dessus.

L'injustice que nous avons plusieurs fois signalée est ainsi réparée.

Avis aux Armateurs

L'administrateur principal chef du quartier de Saint-Malo a l'honneur de faire connaître à MM. les armateurs qu'ils doivent déposer au bureau de la Marine, conformément au dernier paragraphe de l'article 18 de la charte partie, une déclaration écrite faisant connaître le nom de l'assureur et le montant des assurances contractées au bénéfice de l'équipage.

Ils les prie de vouloir bien se conformer à cet disposition en lui faisant parvenir d'urgence la dite déclaration.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

SAINT-MALO. — Maurice Bagot, 24 ans ; Joseph Madec, 20 ans ; René Dubreuil, domiciliés à Saint-Malo, et le nommé Letuyer, 23 ans, demeurant au Val, en Parame, sont les auteurs d'un vol de trois lapins au préjudice de M. Charlois, ajusteur-mécanicien, demeurant Chaussée du Sillon, maison Descottes.

Comme les prévenus ont de bons antécédents, le tribunal ne leur inflige qu'une peine d'amende de 100 francs, mitigée par la loi de sursis.

— Qui aime bien... — La femme Poidvin, qui habite une roulotte au Moulin-Blanc, déclare avec force qu'elle aime bien son mari.

Elle l'aime à tel point que certain soir elle l'a à demi assommé à coup de crosse de fusil. C'était, il est vrai, pour se défendre, affirme-t-elle, car son époux l'avait frappée : « Il y a quinze mois que je suis mariée, apprend au tribunal cette mégère,

et j'ai déjà reçu de lui plus de cent coups ! »

Avant de se prononcer, le tribunal tient à connaître la gravité des blessures reçues par Poidvin, qui est toujours en traitement à l'Hôtel-Dieu. A cet effet, il commet M. le docteur Tuloup, médecin-légiste, pour l'examiner.

SAINT-SERVAN. — C'était pour boire. — La nommée Joséphine Le Péron, domestique de ferme, sans domicile fixe, a dérobé à trois ouvrières agricoles d'origine polonaise travaillant chez M. Gilles Macé, cultivateur à la Ville-Ande, différents effets d'habillement dans le but, en les vendant, de se procurer de l'argent pour boire. Deux mois de prison et le sursis.

SAINT-MALO. — Il avait résisté à un gendarme. — Un soir, passant Grande-Rue, le gendarme Guéhenneuc a voulu se saisir d'un ivrogne. Le frère de celui-ci, Pierre Le Maout originaire de Nantes et interdit de séjour, s'y opposa et fit lâcher prise au représentant de l'autorité.

Le prévenu se défendait avec énergie d'avoir agi avec violence. Il s'étonne qu'on l'ait arrêté. « Je n'ai rien fait », dit-il. Jugement à huitaine.

DINARD. — Abandon de famille. — Pierre Quéré, marin-pêcheur, a négligé de payer à sa femme la pension alimentaire de 100 frs à laquelle il avait été condamné pour lui permettre de subvenir à ses besoins et à ceux de ses enfants. Jugement à huitaine.

DINARD

Pour remplacer le Coucou

C'est ainsi qu'à Dinard on appelle l'antidiluvien moyen de transport qui sert à véhiculer tant bien que mal, et plutôt mal que bien, les voyageurs de Dinard à St-Briac.

Pour remplacer ce tramway, qui constitue une des verrues de la charmante plage mondaine, il est question de faire l'acquisition de voitures automotrices du modèle de celles qui circulent actuellement entre Saint-Malo et Cancale.

Des négociations vont être engagées à cet effet entre la Compagnie du tramway et les ingénieurs en chef des départements d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord.

RÉGION DE FÉCAMP

FÉCAMP

Les Morutiers Fécampoïses reçoivent un hommage très mérité

Un livre vient de paraître que les terriens voudront lire. Cet ouvrage est consacré à l'Islande et les héros du voyage ne sont autres que nos vaillants marins fécampoïses, les mêmes que ceux qui peinent sur le Banc de Terre-Neuve.

L'auteur du volume, M. Louis-Frédéric Rouquette, nous décrit l'Islande qu'il appelle « l'île d'Enfer ». Et, détail qui donne des prix à l'ouvrage, c'est aux côtés des marins fécampoïses que M. Rouquette a fait le voyage qu'il relate.

Rien de ce qui touche à l'Islande et à Terre-Neuve ne saurait trouver nos populations maritimes indifférentes, aussi la presse locale de Fécamp a-t-elle recommandé cet ouvrage à ses lecteurs.

Trop de marins de chez nous vont, chaque année, vers ces mers brumeuses pour que nous ne soyons pas avides de détails sur le décor sauvage où s'écoulent de longs mois de leur existence. Pendant plusieurs semaines, M. Rouquette a vécu avec nos marins qu'il a vus à l'œuvre et qu'il aime.

Dans les pages de son volume reviennent à chaque instant, des noms sympathiquement connus, non seulement à Fécamp, mais encore sur les côtes du littoral : l'Yport, la Normandie, le Cap-Fagnet, la Somme et ceux de leurs capitaines : Deshayes, Maillard, Fribault, Pelletier.

M. Frédéric Rouquette a retrouvé chez

ces marins les descendants des Normands. Et à les voir peiner durement, il a senti croître pour eux son estime et son admiration qu'il traduit en termes simples et émouvants. Mais laissons lui parole :

« Qui dira jamais, écrit-il, la vaillance de ces équipages subissant sous un climat des plus durs, les rafales et les paquets de mer, travaillant parfois avec de l'eau jusqu'à la ceinture, accompagnant la rude besogne des morutiers, dix-huit ou vingt heures durant, sans se plaindre, sans grommeler, gaïement, à la française, nos matelots chalutent, taillent, coupent et salent le poisson. »

Et plus loin :

« Une sirène déchire le silence. C'est le morutier Normandie qui entre dans la passe. Le capitaine Maillard, un beau marin, qui aurait fait jadis un magnifique corsaire est debout sur la passerelle ; ses matelots et lui tiennent la mer depuis quatre mois. Tous ces hommes sont fiers de leur courage ; ils sont halés, jaunés, brûlés par les embruns et par le froid. Ils sont effroyablement beaux. »

Au milieu de ces marins aventureux et braves, M. Frédéric Rouquette s'est tout de suite senti à l'aise. Il les a vus avec joie retrouver à travers l'Océan les routes de leurs lointains ancêtres scandinaves. Mais il a su aussi comprendre l'âme de ces hommes et l'on sent sous sa plume une pointe d'émotion lorsque s'adressant au drapeau de la France, il lui dit : « Ici, tu affirmes que la France est présente avec les meilleurs de ses fils... On te dira qu'ils sont devenus fortes têtes, qu'ils te renient, comme ils blasphèment Dieu... Ça n'est pas vrai, je te le jure. Je les ai vus se battre avec des Danois, des Anglais, parce que ceux-ci avaient proclamé leur suprématie, comme je les ai vus à genoux et priant sur le pont lorsque l'esprit de Dieu passait au souffle des tempêtes. »

Nouvelles Religieuses

Les offices de la Semaine Sainte et les fêtes de Pâques ont été célébrés, dans nos deux églises, en présence d'une foule énorme de fidèles.

Légion d'honneur

La Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur a été décernée, à titre militaire, à M. Eugène Lepetit, directeur de la Société de la Morue Française et Sécherie de Fécamp, ancien lieutenant de vaisseau.

Pour les Morts de la Guerre

La Société des Mutilés et Anciens Combattants de Fécamp et du canton a fait célébrer à l'Abbaye et au temple protestant, des services religieux à la mémoire des Morts de la Guerre ou des suites de la campagne. Dans l'assistance qui se pressait à cette cérémonie avaient pris place la Municipalité et les personnalités de la ville. Le monde maritime était très largement représenté. Les sociétés militaires et de Secours-Mutuels avaient envoyé d'importantes délégations avec leurs drapeaux respectifs. M. l'abbé Hurel, chanoine honoraire, Doyen de Fécamp et le pasteur Bost ont pris la parole au cours de la cérémonie.

Vol à bord d'un bateau

Mettant la nuit à profit, des malfaiteurs se sont introduits à bord du navire Saint-Pierre, armateur M. Jules Bajard, et ont emporté une certaine quantité de caisses. Une enquête est ouverte.

ETRETAT

L'éclairage électrique

L'éclairage public à l'électricité a été inauguré quelques jours avant Pâques, dans la riante cité d'Etretat. On peut sans doute regretter le temps des diligences et des

quinquets à l'huile. On peut saluer avec regret l'ancienne physionomie des rues éclairées à la lueur vacillante de rares becs de gaz. Mais la grande majorité de la population salue avec satisfaction la nouvelle méthode d'éclairage.

FROBERVILLE

Une femme âgée attaquée chez elle pendant la nuit

Pendant la nuit, deux individus peu recommandables, Paul-Henri Jouca, 24 ans, et Gustave-Charlemagne Auger, 27 ans, tous deux journaliers à Froberville, se sont introduits par effraction chez Mme Thieulent. Cette personne étant absente, Jouca et Auger se sont retirés en emportant une bouteille d'eau-de-vie de cidre.

Un peu plus tard, les mêmes individus se sont présentés chez Mme Vve Aujou, âgée de 68 ans, journalière, domiciliée dans la même localité. Cette personne ayant refusé de leur ouvrir, les deux compères firent sauter la porte et se jetèrent sur la pauvre femme qu'ils baillonnèrent, on devine la peur qu'éprouva l'infortunée victime, celle-ci ayant cependant opposé une certaine résistance les agresseurs craignirent l'arrivée des voisins et prirent la fuite.

Ils ont été arrêtés le lendemain matin et conduits au Havre pour être mis à la disposition du Parquet.

BLOSSEVILLE-SUR-MER

Collision d'automobiles

M. Jean Stalin, agriculteur à Angiens, se rendait en camionnette automobile à Saint-Valery-en-Caux, arrivé au croisement des routes de Bacqueville à St-Valery et de Blosseville à Doudeville, il fut heurté par une voiturette automobile conduite par M. Joseph Paricaldi, entrepreneur de chauffage central, à Fécamp, qui venait d'Héricourt et se dirigeait vers Veules-les-Roses. Le choc fut si violent que la camionnette fit un tête à queue complet et projetée dans le fossé de la route. Arraché de son volant, M. Stalin a été retrouvé sans connaissance sous l'avant de sa voiture.

M. Paricaldi qui n'était pas blessé descendit aussitôt et aida à dégager M. Stalin de sa fâcheuse position.

Informés de l'accident, les gendarmes de Saint-Valery-en-Caux se rendirent sur les lieux. La voiture de M. Paricaldi, garée dans la cour d'une ferme, avait l'essieu avant faussé, la tôle avant cassée, le guide de la manivelle brisé, etc.

La camionnette de M. Stalin a la roue arrière gauche brisée, les pneus avant et arrière gauche sortis de la jante. L'enquête fixera les responsabilités.



J'ai trouvé le filon

DENTELLES

EN GROS

Grand Stock au Plus Bas Prix

Etabli

MARTIN ROQUEBRUNE

19, rue Montmartre - PARIS, 1^{er}

Envoi de l'Album de luxe contenant la reproduction photographique exacte de 400 modèles différents, contre la somme de 10 fr. remboursable à la 1^{ère} commande.

R. C. Seine 209.896 B

L'Imprimeur-Gérant : H. PAUL.