



JOURNAL de la PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

19 septembre

Depuis 1995, c'est la journée du "Parler Pirate" connu des amateurs de piraterie, c'est l'"International Talk Like a Pirate Day" (la Journée Internationale du Langage Pirate). Initialement une blague entre deux amis, ce "jour férié inventé" devint public lorsque ces deux jeunes amateurs de corsaires au sens de leur humour débordant, les Américains John Baur (Ol' Chumbucket) et Mark Summers (Cap'n Slappy), envoyèrent, en 2002, une lettre à ce sujet à Dave Barry (récipiendaire du prix Pulitzer), un humoriste de presse écrite américain. Dave Barry séduit par l'idée la fit connaître. La couverture médiatique offerte par Dave Barry donna alors à l'événement une visibilité internationale.

Ils ont voulu par la suite créer une date d'anniversaire de ce jour mémorable du parler pirate, mais étant le 6 juin, qui est la date du jour J du débarquement de Normandie de la seconde guerre mondiale, cela n'allait pas trop le faire. Mark Summers a donc proposé le 19 septembre, l'anniversaire de son ex-épouse, qui était la seule date qu'il pourrait se rappeler. Dès lors, ils ont parlé comme des pirates et ont incités leurs amis à parler comme tels.

Le 19 septembre est dorénavant le moment idéal pour se faire plaisir en parlant pirate, une bonne occasion d'instaurer les belles valeurs de la flibuste d'antan au sein de votre entourage, devenez le temps d'une journée la terreur des océans en appliquant ce code de conduite. Le célèbre port pirate de Key West, Floride, met en place un festival. Alors on joue le jeu ! A défaut de pouvoir profiter de la fête du slip, que tout le monde commence à exagérer les "r" et à supprimer les lettres inutiles. On râle, on baragouine et ce soir, un bon verre d'une boisson originaire du nouveau monde, transformée à partir de la canne à sucre ou de mélasses. Mais contrairement à une idée trop répandue, être un pirate ne consiste pas seulement à détrousser les passants et à ponctuer toutes ses phrases d'un rire gras, c'est une discipline qui demande un peu d'organisation. Tout le monde est invité à parler pirate, pourquoi ? Parce que c'est absurde, païen, inutile, indispensable, drôle... Choisissez ce qui vous aidera à mieux dormir.





« UNIS COMME A BORD »

Comment parler pirate (américain).

- Dès le matin, parlez fort, tout le temps.
- Faites preuve d'une agressivité déplacée à l'égard de votre entourage.
- Rajoutez des "s" à tour de bras, pour faire vintage.
- Supprimer tous les "g". Par exemple, sailing, fighting ou anything se disent en pirate sailin, fightin et anythin (US).
- Supprimer tous les "v". Par exemple, ever ou never se disent en pirate e'er, ne'er (US).
- Doubler tous les adjectifs. Les pirates ne disent jamais, a big ship, ils disent plutôt : A great, (grand) ship! Autre exemple, ils ne disent jamais never, mais no nay ne'er (US)!
- Rappelez-vous qu'un vrai pirate n'utilise pas l'euro, mais le doublon.
- Prévoyez un plateau-repas dans le ton de la journée.
- On est toujours plus persuasif avec un sabre ou un mousquet qu'avec un laser sur un rétroprojecteur.

Pour qui voudrait s'entraîner, voici donc quelques rudiments :

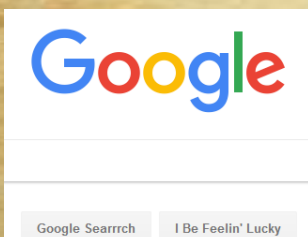
- Arrr! : Cela signifie bonjour, au revoir.
- Avast : Stop !
- Aye : Oui.
- Booty : Trésor.
- Fathom : Mesure de profondeur de six pieds.
- Grog : Boisson favorite du pirate.
- Harrr : Rire gras de pirate.
- Jack : Un pavillon de pirate.
- Jolly Roger : Le drapeau pirate.
- Lass : Une femme.
- League : 3 milles marin.
- Loaded to the Gunwhales : Ivre.
- Matey : Un compagnon de bord ou un ami.
- Me : mon, moi.
- Nourrir les poissons : être balancé par-dessus bord !
- Privateer : Un pirate officiellement sanctionné par une puissance nationale.
- Scallywag : Une mauvaise personne, une canaille, du genre Capitaine Crochet, vous voyez ?
- Son of a Biscuit Eater (Fils de mangeur de biscuit) : une limite dérogatoire indiquant un fils hybride d'un marin.
- Sprogs : Recrues non formées.
- Squiffy : Un bouffon.
- Squadron (escadron) : Un groupe de 10, ou moins de vaisseaux de guerre.
- Sweet trade : La carrière de pirate.
- Thar : L'opposé d'ici.
- Yarr : Accord, OK.
- Yo-ho-ho : Rire de pirate, du genre Père Noël.

« UNIS COMME A BORD »

Quels gros-mots / jurons employaient les pirates ?

Les pirates usaient de jurons pour refléter la violence et se faire respecter. En voici quelques-uns :

- Cul rouge.
- Rat de cale.
- Marin d'eau douce, marin médiocre et inexpérimenté.
- Ecrevisse de rempart.
- Bois d'ébène.
- Bois-sans-soif.
- Capon, lâche.
- Gibier de potence, qui mérite d'être pendu.
- Forban, bandit.
- Morbleu !
- Parsambleu !



Google parle pirate sur sa page d'accueil !

Les pirates du XXI^{ème} siècle, deux types : le gentil et le méchant, on se croirait dans un film d'écumeur des mers.



Le gentil, le White Hat Hacker (le hacker au chapeau blanc). Il s'agit souvent d'une personne qui a atteint une maturité d'esprit ainsi que des qualifications suffisantes et approuvées par les autres. Il aide les victimes à sécuriser les systèmes et combat contre la cybercriminalité. Il travaille pour sécuriser les systèmes et réseaux. Ce hacker au chapeau blanc est également le hacker éthique, son slogan est "apprendre l'attaque pour mieux se défendre" et non pas pour causer des dommages.

Le méchant, le Black Hat Hacker (le hacker au chapeau noir), il agit à des fins qui lui sont propres, et illégales.

La Marine nationale compte une unité spécialisée dans la mise en oeuvre des nouvelles techniques et technologies de combat avec le commando Kieffer capable d'agir comme électroniciens, informaticiens, spécialistes des télécommunications ou de la mise en oeuvre de drones... Jusqu'à présent, le système d'armes était d'abord l'homme.

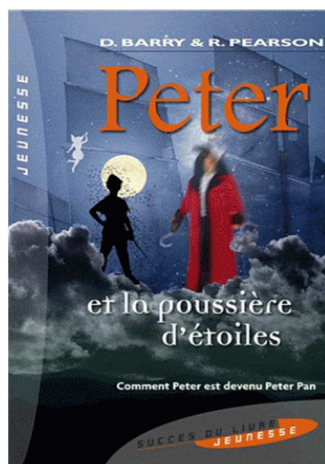


« UNIS COMME A BORD »

Livre de Dave Barry, Peter et La poussière d'étoiles (Fr)

Comment Peter a-t-il appris à voler ? Comment le futur capitaine Crochet croise-t-il sa route ? Quel est le secret de la fée Clochette ? Tout commence avec un jeune garçon nommé Peter qui embarque à bord du Never Land avec ses quatre amis. Il y découvre une malle étrange, gardée jour et nuit. Et pour cause, lui apprend une jolie passagère nommée Molly, elle contient de la poussière d'étoiles, une poudre au pouvoir immense qui vient du ciel. Aussi ne doit-il surtout pas tomber entre de mauvaises mains. Molly et Peter unissent leurs forces pour protéger la malle. Mais, poursuivis par l'ignoble pirate Black Stache, les enfants parviendront-ils à protéger le trésor et le mettre en lieu sûr ? "Ceux qui veulent savoir comment le capitaine Crochet a perdu sa main, pourquoi Peter ne grandit jamais et comment une bande de gamins a débarqué sur le Never Land seront enchantés par cette intrigue inventive et cette histoire de pirates pleine de rebondissements". A partir de 9 ans.
Editeur : Albin Michel Jeunesse (Octobre 2008), ISBN-10: 222618628X, ISBN-13: 978-2226186287

Mais aussi : Peter et le voleur d'ombres, en français.



MER ... credi les enfants à la maison

Fabrication d'une longue-vue de pirate

Le matériel :

Rouleaux de papier toilette, deux.

Ses ciseaux.

Du scotch noir.

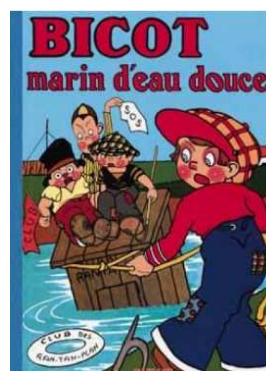
De la peinture noire.

Feutre doré.

Du washi-tape noire et or.

Autocollant ou imprimez une tête de mort, ou autre ...

- Tout d'abord peindre les 2 rouleaux avec la peinture noire.
- Nettoyez les mains et laissez sécher le temps d'une petite balade dehors.
- Coupé l'un des 2 rouleaux dans sa longueur. Scotché de façon à ce qu'il ait un diamètre légèrement plus petit que l'autre.
- Décoré à l'aide du washi-tape noir et or et du feutre doré pour symboliser les anneaux de la longue-vue.
- Imprimé et découpé une tête de mort choisi sur internet.
- Collez le dessin sur la longue-vue.
- Et voilà, il est prêts le moussaillon pour l'abordage !



(1) ... Suite "Max Holte" ... (2)

Max Holte

L'Humanité du 3 août 1939 rapporte les raisons qui ont poussé Max Holte à choisir cette école. "Je projetais de réaliser un avion en bois et je cherchais des aides pour fabriquer certaines pièces métalliques comme le bâti-moteur. C'est ainsi que je suis entré en rapports avec l'école du syndicat des métaux. L'accueil que j'y ai reçu m'a encouragé à poursuivre la réalisation d'un appareil entièrement métallique".

La construction de l'aéronef débute le 20 janvier 1939, Max Holte quitte son emploi chez Amiot. Dix jours plus tard, créé la surprise en déposant le premier engagement pour la Coupe Deutsch de la Meurthe, éd. 1939.

La "Coupe Deutsch de la Meurthe" est liée à la famille propriétaire de la société des Pétroles Jupiter, alliée de la Shell (qui deviendra Shell France après une fusion avec la Shell en 1948). Henry Deutsch de la Meurthe, passionné par l'aviation naissante, fonde avec d'autres industriels, l'Aéro-Club de France en 1898. En 1912, la première coupe éponyme, l'édition de 1938 est annulée faute de participants.

Le Prix Henry Deutsch de la Meurthe est doté de 25 000 Franc-or, destiné à récompenser l'auteur d'un fait accompli entraînant un progrès matériel, scientifique ou moralisateur pour l'humanité. Il peut être attribué pour un fait accompli soit en France par un Français ou un étranger, soit à l'étranger par des Français seulement. Ce prix est toujours décerné de nos jours, il a été attribué en 2004 à Michel Desjoyeaux (voile), 2007, à Sébastien Loeb (rallye automobile).

1939, neuf engagements sont connus : le MH-20, le "Martinet" du constructeur de moteurs Émile Regnier, le Fléchair de l'ingénieur Payen, deux avions Capra, un Bugatti, trois avions de la SFCA. Les règles en vigueur sont alors les suivantes : l'épreuve, qui doit se dérouler le 1^{er} octobre 1939 à Étampes, consiste en deux manches de mille kilomètres à effectuer le plus rapidement possible le parcours. Le vol de qualification de 550 kilomètres à la moyenne de 350 km/h pour participer à la Coupe Deutsch devait être réalisé avant le 15 septembre, mais l'invasion de la Pologne par l'Allemagne le 1^{er} septembre met un terme à la compétition. Le 19 septembre 1939, la mise au point de l'appareil est achevée et fait assez rare pour un prototype, aucune retouche ne fut nécessaire. Toutefois, par précaution l'appareil est démonté et abrité à Courbevoie.



(2) ... "A suivre, la semaine prochaine" ... (3)



JOURNAL PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

(1) ... Suite "Le navire aux trois noms" ... (2)

Le navire aux trois noms

Deux bâtiments de l'U.S. Navy ont porté le nom de John Sidney McCain : un destroyer conducteur de flottille l'USS John Sidney McCain (DL-3) en service de 1953 à 1978, reclassé destroyer lance-missiles (DDG-36) en 1969, puis le destroyer lance-missiles USS John S. McCain (DDG-56) de la classe Arleigh Burke, mis en service en 1994.

Bibliographie des trois McCain dans l'U.S. Navy, l'arrière-grand-père, le grand-père, puis le sénateur John Sidney McCain III.

John Sidney McCain "Senior"

Amiral, quatre étoiles de l'U.S. Navy. Ce fut un pionnier des opérations aéronavales.

Il participe à la croisière Great White Fleet, surnom donné à la flotte de guerre de l'U.S. Navy qui fit une circumnavigation du 16 décembre 1907 au 22 février 1909 sur ordre du président des États-Unis Theodore Roosevelt, sur le cuirassé pré-dreadnought USS Connecticut (BB-16), puis affecté à l'Escadre d'Asiatic Squadron et ensuite à la base de San Diego. 1914/15, il est embarqué sur le croiseur cuirassé USS Colorado (BB-45), puis il rejoint le croiseur cuirassé USS San Diego (ACR-6), (Le 2^{ème} USS California (ACR-6) appelé "Armored Cruiser N° 6", est rebaptisé plus tard San Diego) navire amiral de la flotte du Pacifique. Pendant la Première guerre mondiale, il sert sur l'USS San Diego (ACR-6), dans l'Atlantique nord, jusqu'en mai 1918 et est affecté ensuite au bureau de la navigation de l'U.S. Navy.

Entre-deux-guerres.

De 1920 au début des années 1930, il sert sur les cuirassés USS Maryland (BB-46), New Mexico (BB-40), le ravitailleur de munitions USS Nitro (AE-2) et son premier commandement fut le cargo USS Sirius (AE-15). À partir de 1935, John McCain suivit une formation de pilote. Qualifié à 51 ans, il fut l'un des plus âgés des aviateurs de l'U.S. Navy. De 1937 à 1939, commandant du porte-avions USS Ranger (CV-4), premier porte-avions américain construit en tant que tel. Contrairement à l'opinion dominante, notamment au sein du General Board de l'U.S. Navy, qui a estimé que la taille optimale d'un porte-avions d'escadre (fleet carrier) devait pour l'avenir, être d'au moins 20 000 tonnes, le capitain John McCain était d'avis de construire deux porte-avions de reconnaissance (scout carrier) de 10 000 tonnes, à la place de chaque porte-avions d'un peu plus de 20 000 tonnes, (le porte-avions, Charles de Gaulle (R 91), 42 500 tonnes à pleine charge). Janvier 1941, promu rear amiral et exerce le commandement de la force aérienne de reconnaissance de la Flotte de l'Atlantique.



USS San Diego (ACR-6)

(2) ... "A suivre, la semaine prochaine" ... (3)



JOURNAL PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »



Plaque de la station de métro à Paris

La Troisième République française fut proclamée le **4 septembre** 1870. Elle prit fin en 1940 avec le maréchal Pétain. La contribution de l'artillerie de la Marine pendant le conflit franco-prussien ou guerre de 1870.

Ce conflit oppose du 19 juillet 1870 au 29 janvier 1871, la France et une coalition d'états allemands dirigée par la Prusse et comprenant les états membres de la confédération de l'Allemagne du Nord créée le 18 août 1866 sous la forme d'une alliance militaire, dite l'alliance d'août. Elle comprend d'abord 16 états : Prusse, Saxe-Weimar-Eisenach, Oldenburg, Brunswick, Saxe-Altenbourg, Saxe-Cobourg et Gotha, Anhalt, Schwarzbourg-Sondershausen, Schwarzbourg-Rudolstadt, Waldeck, Reuss branche cadette, Schaumbourg-Lippe, Lippe-Detmold et les villes libres de Hambourg, Lübeck et Brême, rejoint en octobre par 6 autres : Mecklembourg-Schwerin, Mecklembourg-Strelitz le 21 août, la province de Haute-Hesse du Grand-duché de Hesse le 3 septembre, Reuss branche aînée le 26 septembre, Saxe-Meiningen le 8 octobre et le royaume de Saxe le 21 octobre qui permit au royaume et à ses alliés allemands de parfaire l'unité allemande en fondant en 1871 l'Empire Allemand "2^{ème} Reich".

La défaite de Sedan et la capitulation de Napoléon III, provoquent, le 4 septembre 1870, la chute du Second Empire. Napoléon III part en exil et la France se dote d'un régime républicain avec la création de la Troisième République. Ce gouvernement décide de continuer les hostilités. Malgré la mise sur pied d'armées provinciales, les troupes allemandes n'ont pu être défaites et Paris, investi depuis le 19 septembre 1870, n'a pu être secouru. Le 26 janvier 1871 l'armistice est signé et il est aussitôt appliqué. Le 28 janvier 1871 sont signées les conventions militaires. Au cours de ce conflit, l'artillerie de la Marine a été largement mise à contribution pour renforcer l'artillerie de l'armée.

Au début des hostilités, 4 batteries d'artillerie de la marine sont destinées à faire partie de la division que le Général Trochu doit commander au Danemark. Après les premiers revers, cette expédition dans la mer baltique est abandonnée. Les directions d'Artillerie de la Marine fournissent un effort considérable grâce à leurs ateliers et à leurs nombreuses compagnies d'ouvriers. L'Artillerie de la Marine peut ainsi mettre sur pied une trentaine de batteries ou détachements pour les armées de province. Cela représente un effectif de 49 officiers et 2.376 hommes dont environ 600 ouvriers, sans compter les conducteurs, pour les armées de province. Au fur et à mesure de l'avance ennemie dans le territoire, le département de la guerre adresse de nouveau à celui de la Marine des demandes pressantes pour le renforcement des places menacées, la reconstitution du personnel et du matériel perdu. Ainsi, 868 pièces de mer de gros calibre, avec affûts et munitions, sont dirigées sur Carentan, Besançon, Lyon, Belfort, Grenoble, Bourges, Nantes, Orléans, Dunkerque, Conlie, etc. Ces pièces sont servies par des marins canonniers ou des artilleurs de Marine. Comme la marine allemande n'est pas un danger, le département de la marine donne l'ordre aux ports et aux stations navales de réduire le nombre de bâtiments en service. Le désarmement de 4 corvettes cuirassées, 13 béliers et batteries cuirassées, 3 frégates et corvettes à hélice, 12 avisos ou bâtiments de flottille ainsi que de plusieurs transports permet la création d'unités pour renforcer l'armée de terre. En même temps, les ateliers des ports militaires adaptent leurs fabrications pour le département de la guerre. A la fin de l'année 1870, les arsenaux sont tellement occupés que des réparations pour des navires sont retardées, voire ajournées.



« UNIS COMME A BORD »

Du 17 juillet 1870 au 15 février 1871, la contribution de la Marine à la défense nationale représente, hors l'armement de la flotte et la mise en défense des colonies :

<i>28 157 canonniers ou fusiliers marins.</i>	<i>1 032 pièces de Marine armées et munitionnées.</i>
<i>563 officiers de vaisseau, d'aspirant à vice-amiral.</i>	<i>29 300 fusils et carabines.</i>
<i>20 ingénieurs hydrographes employés aux travaux de reconnaissance autour de Paris.</i>	<i>100 batteries complètes de 4 et de 12.</i>
<i>23 420 hommes d'infanterie de Marine.</i>	<i>16 batteries de mitrailleuses.</i>
<i>5 087 hommes de l'artillerie de Marine.</i>	<i>130 affûts de place et de siège.</i>
	<i>700 canons lisses de guerre transformés en canons rayés.</i>

Au sujet des artilleurs de la Marine, près de 5 100 hommes sont mobilisés ce qui permet la mise sur pied de près de soixante batteries ou détachements. Pour la garnison de Paris, le régiment d'artillerie de la Marine fournit en définitive 1 900 artilleurs pour le service de 16 batteries dont 11 à pied et 5 montées. Il faut rajouter le 11^{ème} bataillon de la Marine, commandant Krantz du "Louis XIV", vaisseau école des canonniers de la marine. Cette unité est composée de 8 compagnies de matelots canonniers regroupant 722 hommes. Pour la défense de Paris, la marine mobilise environ plus de 2 600 hommes, dont 98 officiers et 18 gardes d'artillerie. Pour les armées de province, l'artillerie de marine met sur pied une quarantaine de batteries ou détachements. L'ensemble est servi par 49 officiers et 2 376 hommes, parmi lesquels environ 600 ouvriers, sans compter les conducteurs. Au 1 février 1871, juste après l'armistice, les ateliers des ports et les arsenaux réalisent et devaient livrer pour la fin du mois au département de la guerre le matériel suivant :

<i>40 batteries de calibre 4 avec 600 voitures.</i>	<i>100 forges.</i>
<i>20 batteries de mitrailleuses avec 300 voitures.</i>	<i>200 chariots.</i>
<i>400 caissons.</i>	<i>8 400 caisses d'approvisionnement.</i>
<i>100 affûts de montagne.</i>	

Par exemple, il a noté la contribution de l'arsenal de Brest avec 436 bouches à feu et 532 affûts complets :

<i>8 canons de 22 (chargement par la bouche).</i>	<i>19 canons rayés de 12 de campagne "Guerre".</i>
<i>4 canons de 19 (chargement par la culasse).</i>	<i>15 canons rayés de 4 de campagne.</i>
<i>84 canons de 16 (chargement par la bouche).</i>	<i>62 canons de 4 de montagne.</i>
<i>41 canons de 16 (chargement par la culasse).</i>	<i>45 canons de 30.</i>
<i>10 canons rayés de 14.</i>	<i>114 obusiers de 30.</i>
<i>34 canons rayés de 12 de campagne "Marine".</i>	

Le Régiment d'artillerie de la marine a réalisé des efforts considérables pendant la guerre de 1870-1871 avec la mise sur pied d'une soixantaine de batteries ou détachements. D'autre part, la flottille de la Seine est armée avec 560 marins et 33 pièces d'artillerie.



Canon 32 cm modèle 1870-84
Sur affût de marine modèle 1888 PC

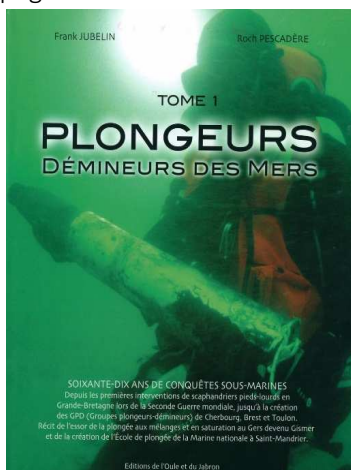


« UNIS COMME A BORD »

Narrer en 3 tomes l'histoire des plongeurs démineurs de la naissance de la plongée à nos jours. Tel est le défi que se sont lancé Frank Jubelin et Roch Pescadère. Dans ce tome 1, un travail sur archives minutieux et un recueil de témoignages judicieux plongent le lecteur, au sens propre comme au figuré, dans les débuts de l'exploration de ce nouvel espace qu'était le monde sous-marin et son exploitation à des buts militaires. Les balbutiements des premiers plongeurs et des premiers démineurs sous-marins, les doutes, les succès et les drames, l'ingénierie de création d'appareils respiratoires de plus en plus sophistiqués côtoient en effet les réflexions de la Marine autour de l'assimilation et l'organisation de cette nouvelle capacité.

Ce livre se lit comme un roman, l'histoire prend sa place autour d'anecdotes et de photos historiques captivantes. On découvre avec stupeur et admiration les premières plongées à plus de 100 mètres seul et sans table de plongée, l'apprivoisement de la toxicité des gaz en fonction des profondeurs, la recherche scientifique, l'imagination débordante de ces explorateurs ou encore l'histoire de lapins testant un mélange hydrogène-oxygène à 280 mètres de fond. À lire par tous les amoureux de la plongée ou par les curieux.

Tome 1 - Plongeurs. Démineurs des mers, Franck Jubelin et Roch Pescadère, Editions de l'Oule et du Jabron, 369 pages. 60 €.



Un petit coin de France, vierges de toute construction, bordé par de très beaux fonds, sa plages de sable sur un de ses confettis paradisiaques, actuellement interdit aux visiteurs pour préserver les oiseaux marins.



L'îlot M'Bé de Nouvelle-Calédonie appartenant administrativement à Karikaté.

