

# NEWSLETTER N°16



## AU SOMMAIRE

-Encore les Portugais

-Le marteloire,

-Notre actualité.



### Encore les Portugais

Dans une précédente newsletter s'intitulant «**un petit pays qui voit grand**» il est mentionné que l'Histoire des navigateurs portugais devrait retenir deux noms : celui de l'infant Henri appelé Henri le navigateur déjà évoqué dans ladite newsletter et celui de Vasco de Gama, que nous allons conter ici, l'auteur de la franche déclaration : «**nous sommes venus faire des chrétiens et chercher des épices** »..., a-t-il dit à ses hôtes en arrivant à Calicut.

Colomb venait d'être éconduit par le roi du Portugal qui ne croyait pas à la route de l'Ouest. Ce dernier pensait que si «**ses navires continuaient toujours à longer la côte de l'Afrique, ils finiraient sûrement par arriver à ce promontoire où la terre d'Afrique prend fin** ».

C'est qu'en 1487, Bartolomeu Diaz avait dépassé sans la voir, l'extrémité Sud de l'Afrique ; grâce à son estime de 27°Est, il comprit en observant la grande houle d'Ouest qu'aucune terre ne lui faisait obstacle annonçant une « mer ouverte ». Il poursuivit jusqu'à l'embouchure du «Rio de Infante» (aujourd'hui the Great Fish river). Comme pressenti, l'Afrique avait bien une fin ; Bartolomeu Diaz venait de la

découvrir! Devant les réticences des équipages la flotte fit demi-tour et sur le chemin du retour, dans la tempête ils aperçurent ce grand cap, dominé d'un promontoire majestueux qu'ils baptisèrent « le Cap des Tempêtes ». Dès le retour de l'expédition et le rapport fait au roi, ce dernier préféra le nom de Bonne Esperance tant la promesse de l'Inde était puissante.

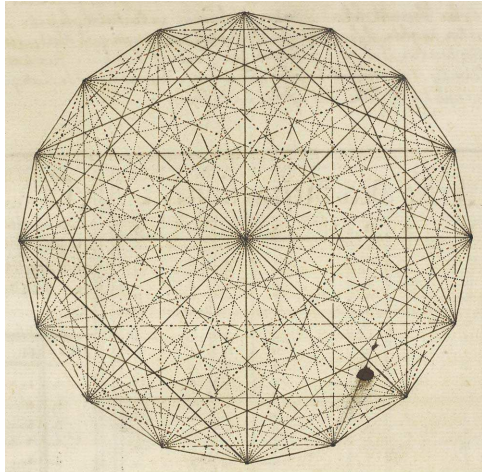
C'est en 1497 donc, que le roi Don Jao II reçut le serment de Vasco de Gama : **«moi, Vasco de Gama, obéissant à vos ordres très haut et très puissant roi monseigneur, je pars découvrir les mers et les terres de l'Orient. Je jure sur cette croix sur laquelle je pose la main que pour le service de Dieu et le vôtre, je tiendrai cet étendard déployé devant les Maures, les Gentils et tous les autres peuples que je rencontrerai sur ma route. Je jure qu'à travers les périls de l'eau, du feu et du fer, toujours je garderai cette croix et la défendrai jusqu'à la mort.»**

Le 8 juillet, la flottille appareilla de la plage de Restelo (en aval de l'actuelle tour de Belém qui n'existait pas encore). Quatre naus (nefs) quittèrent l'estuaire du Tage. Contraintes d'opter pour « la grande volte », elles mirent quatre mois et demi pour atteindre le cap austral africain. A Noël, une terre fut identifiée qu'on nomma évidemment le Natal, nom que cette province porte toujours!

Le 24 janvier, les bateaux firent aiguade dans l'embouchure du Zambèze. Le 14 avril une escale à Malindi (Kenya), permit une rencontre avec le roi du territoire, qui contre récompense, fournit à la flotte un pilote indien pour « le conduire en droiture » à Calicut. Au cours de la traversée, les portugais furent stupéfaits par les méthodes et les instruments de ce pilote indien dont les pratiques étaient semblables aux leurs.

Vingt-deux jours plus tard, le 20 mai 1498, soit 83 ans après que les portugais aient posé leur premier pied en Afrique (à Ceuta), les navires jetèrent l'ancre à Pandarane, quelques lieux au sud de Calicut.

C'est ici que le « zamorin » le roi de Calicut posa la question dont on connaît la réponse : **« Que le diable t'emporte ! qui t'a conduit ici ? »**



## Le marteloire

Les Chinois auraient remarqué les premiers que l'aimant était attiré par une masse de fer magnétique qui se situe aux environs du Nord de la terre

Les Arabes apprirent d'eux à se servir de la boussole (du nom du portugais « bussula » petite boîte dans laquelle était conservée l'aiguille dans son liquide), et la révélèrent aux Européens. Un poème, vers 1180, parle d'une pierre laide et noirette appelée " Marinette", c'est-à-dire la compagne des marins.

La carte portulan (ancêtre de nos instructions nautiques) résulte d'une innovation technique : la détermination du nord (ou du sud) par la boussole. Sans la boussole, en effet, pas de carte marine, car elle est indispensable aux relevés nécessaires au dressage des cartes, constituant une référence commune à l'utilisateur et à celui qui l'a établi.

**« Le principal instrument, le plus juste et le plus parfait que doit avoir un pilote, est l'aiguille de son compas : car il n'y a nul instrument qui montre tant la voie, comme fait celui-ci : considéré que sans lui tous les autres valent peu et sans les autres, il peut beaucoup. Par ainsi on peut comparer l'aiguille de marine, entre les autres instruments de la navigation, comme la vue de l'homme entre les cinq sens. »** Voilà ce que disait Pedro de Medina, dans L'art de Naviguer en 1554

Deux théories s'affrontent : c'est l'étoile polaire qui attire l'aiguille, mais comme on constate un écart qui varie selon le lieu où l'on se trouve, d'autres pensent que c'est une montagne magnétique s'élevant au pôle nord qui fixe les aiguilles. On n'avait pas encore percé les causes de la déclinaison ni celles de la déviation.

Il n'empêche on estime les variations, et on rectifie les calculs et les routes. On sillonne les fonds de carte de lignes (les rumb) qui retracent les directions de la boussole. Ces lignes se croisent à l'intérieur d'un cercle qui occupe un maximum d'espace. Sur sa circonférence, se trouvent seize points équidistants reliés les uns aux autres par des lignes

délimitant seize aires de vent. Pour des raisons de lisibilité, les lignes sont de couleurs différentes.

Ce canevas de rumbs portait le nom italien de marteloio, dont l'étymologie serait mar teloio (toile de marine), duquel dérivait le français marteloire. C'est le cadre de lignes sur lequel se dessine le portulan.

Le marteloire n'était pas destiné à évaluer la position du navire mais à essayer de déterminer la nouvelle direction dans laquelle se trouvait l'endroit où on voulait aller, lorsque par suite de changement de vent on avait dû prendre une route qui déviait de la route directe. On estimait donc déjà le chemin parcouru sur la route directe. On avait déjà mis en pratique la notion de VMG! L'important n'était pas de représenter les terres, ni même la position du navire mais la route ou le cap final menant à destination.



## Notre actualité

- Toutes les newsletters sont présentes en permanence sur notre site en suivant le lien ci-dessous:

<http://www.appo85.org/newsletters.php>

-Le printemps arrive sur notre côte bien nommée et enfin la lumière inonde nos jours allongés. Certains d'entre nous commencent à avoir la carène qui démange. Ça tombe très bien, les séances de carénages groupées vont débiter début avril. C'est une excellente occasion pour ensemble, mener à bien les différents travaux qu'implique un long hivernage. Le barbecue est opérationnel, il suffit de prévoir saucisses, merguez ou autres grillades pour prévoir de se sustenter à la mi-journée.

-Après quoi, chacun percevant la glisse parfaite de sa carène dès la sortie de la calle de mise à flot, pourra prolonger cette satisfaction le 1<sup>er</sup> mai à l'occasion de la « journée des équipiers ».

- Vers la fin d'avril, Port Olona va de nouveau bruiser

d'une agitation colorée; La Solo Maître Coq rassemblera une quarantaine de Figaro, skippés par des virtuoses de la régates et de la course au large, qui viendront en découdre dans le cadre du championnat national de la monotypie. Notons que, sans doute certains de nos adhérents auront la chance de pouvoir intégrer l'organisation de la course. (<http://www.solomaitrecoq.com/>).

- N'hésitez pas non plus, si vous souhaitez parfaire vos connaissances du monde de la mer, de ses potentiels économique et écologique, de la navigation, abordés par des spécialistes ou des professionnels. (<https://meravenir.org>)
- 
- "En mai fait ce qu'il te plait"; il nous plaira donc d'aller explorer le marais en nous confrontant à des énigmes concoctées par Marie-France, Sophie, Danielle, Jean-Yves et Sébastien.