



# TREIZOUR

Amis du Port-musée

Infos

N° 45

JUIN 2016



## édito

«Treizour - Amis du Port-musée», c'est en 1992 que nous avons adopté cette nouvelle appellation. Elle retrouve tout son sens aujourd'hui, en 2016, avec la nouvelle collaboration que nous venons de mettre en place avec le Port-musée.

Lors de la dernière Assemblée Générale il avait été émis le souhait de se rapprocher du musée et de jouer enfin pleinement notre rôle «d'amis» du Port-musée. On peut dire aujourd'hui que le pari est d'ores et déjà gagné.

En effet, une équipe s'est formée qui travaille sur l'entretien des bateaux, une autre travaille sur les archives, une autre encore fait de la diffusion d'affiches et de prospectus. De plus, cet été pendant les fêtes maritimes, nous allons avoir un rôle important à jouer pour épauler le Port-musée qui va présenter et ouvrir au public l'Anna Rosa et le Dieu-Protège au Rosmeur. J'aurai l'occasion de vous en reparler car je vais avoir besoin de vous. Il va nous falloir être à la hauteur de ce que le musée attend de nous. C'est un nouveau défi, mais je sais déjà que, une fois encore, je pourrai compter sur vous....

Joëlle Le Joncour

**Association TREIZOUR-Amis du Port-musée - 30 avenue de la Gare - 29100 DOUARNENEZ**

Conception et réalisation : Joëlle Le Joncour - Claude Péron. PHOTOS : Jean-Claude Prat- Joëlle le Joncour - Guillaume Nocera - Claude Péron - Gérard Richard - Didier Cariou - le Port-musée.



Guillaume Nocera

## à bord de Teenn Mor...



*TEENN, une harpe dont les multiples cordes pourraient s'appeler : Beauté, Harmonie, Convivialité, Partage, Découverte, Magie...*

*Quand on m'a demandé d'illustrer nos navigations par quelques images, j'ai été très étonné de retrouver parmi mes photos, une telle richesse.*

*Chaque sortie cultive sa différence.*

*Chaque équipage construit sa cohésion.*

*Chaque météo nous réserve sa palette de couleurs, de surprises, d'émotions.*

*TEENN, une harpe qui résonne en nos coeurs, longtemps après avoir quitté son bord et avoir laissé s'éteindre, en nous, sa dernière vibration.....*

**Claude Péron**





# Volonté en balade du côté de l'Aber Wrach'h

Le projet de sortie à l'Aber Wrach proposé par Mikaël les 28 et 29 mai 2016 était bien alléchant et si l'équipage ne comptera finalement que 9 équipiers (Anne J, Anne F, Michèle B, Mikaël B, Fabien K, Kévin M, Michel V, Stéphane C, Jean-Claude P) il a assuré la réussite et la bonne ambiance de cette belle sortie.



Samedi 28 mai - 6h00 au Hangar Treizour, les noctambules du Banana boat déambulent joyeusement vers leur « after » prochain, sympas ils nous interpellent, tout étonnés de nous voir si tôt sur le pont. Départ de Douarnenez à 6h30, pilotés par notre chauffeur préféré, arrivée vers 8h au port de l'Aber Wrach, mise à l'eau et amarrage de Volonté au ponton, puis installation et montage des tentes au camping.

Le programme se déroule comme prévu et dans la bonne humeur.

Le cadre est magnifique, Volonté est entourée de croiseurs huppés bien ventrus mais peu d'équipages sont visibles à cette heure. Nous armons rapidement la yole puis débordons du ponton vers 10h30. La météo n'a pas tenu ses promesses, les nuages et le vent frais de Nord Nord-Est seront au menu.

Nous faisons route à l'Aviron dans le Chenal de l'Aber Wrach sans souci. Le vent force 3 à 4 est constant et frais et nous pouvons établir les voiles et filer vers l'entrée du chenal. Volonté glisse rapidement sur un long bord de travers et nous pouvons déjà apprécier sa vitesse par rapport aux autres bateaux. La visibilité est bonne, sur tribord nous apercevons le phare de l'île vierge à bonne distance et nous nous retrouvons très vite au milieu de l'archipel, les fous de bassan nous invitant à les suivre dans des surfs impressionnants.

Notre projet est de naviguer dans l'archipel, de pique-niquer au sud de l'île vierge, et si possible de « beacher » sur une plage.

Le vent ne facilite pas notre route et Volonté peine à remonter plus près du vent, cependant après plusieurs virements le vent adonne nous permettant une route plus directe au sud du phare de l'île vierge qui se rapproche assez rapidement. Joie de courte durée car le vent tourne à nouveau, forcé et redescend au N-Est en nous écartant de plus en plus de notre objectif.

Mikaël décide alors de continuer notre route à l'aviron et nous souquons sur une mer assez plate au large de Stagadon que nous laissons peu à peu sur tribord. Mais le vent forcissant encore, malgré un courant de marée favorable notre équipée sportive devient galère car même en souquant fort nous n'arrivons pas à doubler cette île.

L'heure avançant, décision est alors prise de faire route vers Stagadon pour pique-niquer.

Nous virons sur tribord, le vent devient aussitôt notre allié, et nous approchons rapidement de l'abri pour ancrer au sud de l'île.

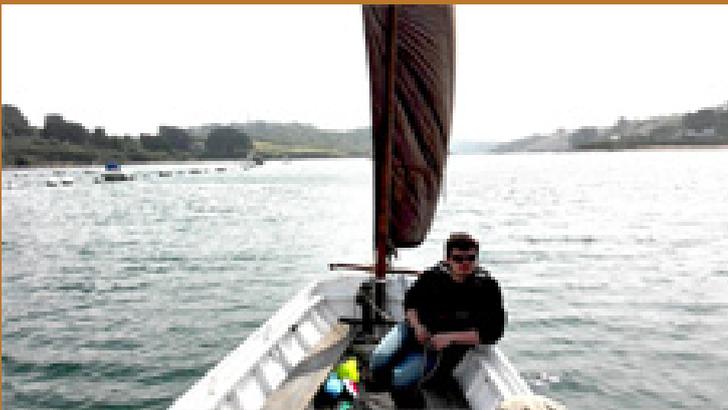
Le « pique-nique partagé » sur la yole est un moment d'extase près d'une île superbe mais inaccessible, le soleil se montre un peu plus généreux et nous sommes bien à l'abri du vent frais, l'ambiance est excellente, les libations conviviales et les nourritures agréables calment nos estomacs affamés. La vie est belle...

Mais il faut quand même quitter notre petit Eden et doublons l'île par le sud et par le bâbord nous apercevons sur le flanc Est de Stagadon, la superbe plage de sable blanc espérée et si proche...

Nous consolons notre frustration en constatant que n'aurions pas été abrités du vent frais et que l'atterrissage sur la grève, -vent fort de travers- n'aurait sans doute pas été facile (Cf. Jean de La Fontaine, Le Renard et les raisins)...

Nous tirons alors des bords vers le chenal et approchons un très joli Misainier (coque bleu clair, voile cachou, petit foc sur bout dehors) manœuvrant fort efficacement près de nous, seul à bord son barreur nous donne gentiment des informations sur son bel esquif et nous dit qu'il sera présent à « Temps Fête ».

L'après-midi il y a du monde sur l'eau, nous naviguons dans le chenal de l'Aber Wrach, travers au vent jusqu'au large, sous misaine et taille-vent le bateau vit et vibre, bien appuyé à la gîte il trace un beau sillage miroitant et chantant de milliers de clapotis clairs, et nous prenons beaucoup de jouissance à doubler les autres bateaux ou leur résister lorsqu'ils prennent notre route.



A part les planches à voiles et les catamarans, peu de voiliers rivalisent avec les accélérations de Volonté dans les surventes ; nous avons pourtant pris 2 ris par sécurité...

Avec bonheur, nous « régaterons » ainsi tout l'après-midi avec les embarcations empruntant le chenal, jusqu'au « dernier run » avec un croiseur sportif portant tout dessus, ses équipiers sont tous au rappel.

Dans un long bord, il tente vainement de nous dépasser en faisant route vers l'Aber Wrach. Lorsqu'en vue du port nous affalons le taille-vent ils nous doublent enfin, sans un regard, ce qui nous a bien amusés.

Fatigués et transis de froid, à l'aviron, nous arrivons en douceur au ponton vers 18h00 pour la séance de matelotage obligatoire. Heureux de ce bel après-midi, nous dégustons une petite mousse dans un bar Landédaen (bizarre mais c'est ainsi) avant de regagner notre camping.

La soirée barbecue est douce et agréable suivie d'une petite marche sur la grève avant de sombrer dans une nuit de sommeil bien méritée. Les jeunes résisteront plus longtemps, mais les noctambules du camping (boîte de nuit) n'auront aucune pitié pour notre sommeil.

Réveil à 8h dimanche, la nuit a été perturbée mais l'équipage est en forme. Nous déjeunons rapidement, plions et ramassons le matériel. Nous armons Volonté et quittons le ponton à l'aviron vers 10h00, vent de face, direction la ria de l'Aber Wrach. Nous mettons environ 1h30 pour rejoindre le pont de Paluden, notre objectif.

Le temps est doux et plus ensoleillé que la veille, le vent contraire mais modéré, et nous apprécions la balade dans cette superbe et très agréable ria.

Pour le retour, dès que possible, nous établissons misaine, tape-cul, et glissons vite vers l'entrée de l'Aber.

En vue du port le vent forçit et nous traversons la baie à vive allure. Constatant que nous avons

oublié les boissons du pique-nique, nous décidons un arrêt rapide au port mais l'accostage devient sportif car le vent portant est encore monté et nous dresse sur le ponton. En peu de temps la baie blanchit et le vent augmente encore, nous décidons d'écourter notre sortie et de sortir la yole de l'eau avant le repas. La manœuvre pour s'écarter du ponton est délicate car le vent nous rabat ; nous la réussissons grâce à la clairvoyance de Mikaël et Fabien et souquons efficacement à 7 rameurs face au vent (Stéphane est rentré à Douarnenez la veille) pour contourner les infrastructures portuaires et atteindre la cale. La mise sur remorque s'effectue sans souci et nous pouvons ensuite apprécier pleinement notre pique-nique. Nous retournons sur Douarnenez vers 16h30 et Volonté retrouve son ponton à 19h00. Pour résumer, nous avons vécu une belle aventure sportive et conviviale (malheureusement trop courte) dans un lieu magique, et Volonté nous a une fois de plus montré qu'elle est un super bateau.

Merci à l'équipage pour l'ambiance et l'efficacité.

Merci à Anne F et Anne J pour l'expérience et la logistique de cette expédition.

Merci à Mikaël et Fabien pour leur savoir faire, à Mikaël pour ses bons choix.

Merci à Claudio pour sa disponibilité, sa gentillesse et son humour.

A refaire...

## Balade à Port-Louis

Nous nous sommes retrouvés à plus de 20, samedi 5 juin, prêts de bon matin à rejoindre le port de Lorient destination Port-Louis pour une visite guidée de la citadelle et du Musée de la Compagnie des Indes.

Trouver l'embarcadère du bateau-bus qui devait nous mener à Port Louis n'a pas été chose facile mais, malgré tout, avec un bateau de retard et après avoir subi la mauvaise humeur du cerbère qui officiait à l'entrée du musée, c'est avec plaisir que nous avons suivi notre charmante guide sur les remparts et dans les salles du musée. Visite très enrichissante de l'avis général.

Après un pique nique partageur sur la pelouse devant la citadelle, pique nique au cours duquel notre amie à quatre pattes «Iroise» a grapillé ça et là quelques restes de sandwiches, nous avons pris la direction de l'embarcadère pour Gâvres.

Un petit bout de chemin à pied et quelques minutes de bateau-bus plus tard, nous étions dans la presqu'île de Gâvres où chacun a pu faire à son rythme une belle balade à pied ou une petite sieste sur la plage selon ses préférences.

Le retour s'est effectué de la même façon : bateau-bus pour Port-Louis, traversée de Port-Louis à pied pour rejoindre le bateau-bus pour Lorient et retour le soir vers 19 heures à Douarnenez. Au bar le Tribord, où il avait été décidé de prendre un dernier verre avant de se quitter, toute la joyeuse équipe a retrouvé avec plaisir l'équipage de la chaloupe qui rentrait de mer. Une très agréable façon de clôturer cette sympathique sortie !

Merci à Marie Annick de nous avoir concocté cette visite. Des journées comme celle-là on en redemande et je crois savoir qu'il y en aurait une autre en préparation.....  
J.L.J.



# Entretien de la remorque

Qu'on se le dise et que l'on se l'ancre profondément au fin fond de notre cerveau, les remorques Marrec (et d'autres) peuvent rester dehors sous la pluie, ce n'est pas cela qui bloque les freins des roues mais simplement le manque de maintenance et les quelques bains de mer auxquels ils ont eu le droit... Pour ma part, j'ai été assez excédé cet hiver par la présence de cette remorque dans notre hangar, surtout qu'on était profondément en manque de place et après bien des palabres, décision est enfin prise de faire refaire les freins chez Marrec.

Je connais bien Patrick Cadiou, un des deux copropriétaires de la société Marrec, pour avoir travaillé ensemble il y a quelques années. Je garderai en mémoire son grand éclat de rire au téléphone quand je lui ai expliqué qu'on rentrait notre remorque pour éviter que les freins ne se bloquent.

On profitera aussi de ce déplacement en presqu'île pour revoir l'éclairage. Claudio, en bon professionnel, ne veut plus rouler comme ça.

Donc décision est prise et RDV aussi. Le mercredi 4 mai à 8 heures on doit déposer la remorque chez Marrec.

6h30 à Treizour avec Claudio on a prévu large pour le cas où, en fait le "cas où" arrive tout de suite. La roue arrière gauche est bloquée, (bizarre d'autant plus que la remorque est à l'abri !!!) Ambiance cric hydraulique, démontage, du white spirit, quelques coups de marteau accompagnés de jurons appropriés et enfin la roue se décide à tourner. Que du bonheur et en route ma poule ....

Conduite avec prudence et de main de maître par Claudio, nous voilà partis. Aucun problème sur la route, pas vu l'armée à Pétain non plus, c'est pas plus mal parce que légalement mon Expert n'a pas le droit de tirer cette remorque.

Arrivés à l'heure à notre RDV, un peu en avance même, les deux associés ne tardent pas. La remorque est vite montée sur des tréteaux, c'est facile avec un pont roulant et le dépeçage des roues commence. Evidemment quand on a les outils tout est plus simple. Les freins sont archi morts, rouillés, pourris, une des garnitures est même décollée de sa mâchoire. Les roues arrière sont pires, parce qu'elles ont été dans l'eau, d'ailleurs les deux roulements arrière sont nazes, ils font un bruit épouvantable (zut notre devis va augmenter...) . Ma crainte était même que les tambours soient morts, mais

non ils sont en fonte et bien poncés au papier émeri, ils redeviennent pimpants. Les câbles de freins sont aussi bloqués, rouillés, indégrippables . Il faudra les changer... "Pourtant ça a été déjà démonté pour l'avoir vu .... Oui même que ça a été remonté à l'envers.... des fois je ferais mieux de me taire..." en fait ce n'était pas très grave. Heureusement pour nous toutes les pièces supplémentaires à changer sont en stock....

Le remontage arrive vite, réglage des freins, contrôle du piston d'attache encore un petit problème à voir, en fait les freins ne marchaient plus!!

Patrick de son côté s'occupe du faisceau électrique, IL a été tellement bidouillé que le plus simple est de tout refaire, je lui file un coup de main. Pendant que les vieilles histoires du monde agro alimentaire refont surface, le vieux câblage tombe au sol. Là aussi c'est misérable. A se demander comment ça pouvait fonctionner, même mal. Dans la prise au niveau du garde-boue on a trouvé du sable. A l'arrière c'est mieux. On garde les feux, simplement les fixations des triangles et des feux de gabarits ont été revus, montés pivotants pour parer aux chocs. C'est plus fin que la grosse mécanique des roues, mais c'est aussi plus long.

Pause café, l'ambiance est sympa. chez Marrec, la matinée est bien avancé et le travail aussi, encore quelques réglages et mises au point. Pour finir je fait découper la traverse à l'avant, elle avait une fâcheuse habitude à frotter sur les cales et était toute tordue. On soude une nouvelle entre les longerons, un coup de zinc a froid et ce sera parfait. Dernière vérification du bon fonctionnement de tous les feux; OK, c'est tout bon, on peut repartir..

Il est midi, avec Claude on se paye un déjeuner bien mérité à Tal ar Groas, personne de chez Marrec n'a voulu venir, ils avaient tous des excuses....

Retour en début d'après-midi. D'après Claudio la conduite est plus cool et n'a plus rien à voir... Heureusement et je veux bien le croire...

**Didier CARIOU**





## *Youn Capitaine et «Yann Gwenn»*



Difficile de vous parler de Yann Gwenn sans y associer son capitaine Youn, Capitaine de son nom. Avant le Yann Gwenn il y en a eu un autre le Kéneil-Kozh (Vieil Ami) il portait bien son nom mais il avait aussi la méréule comme ami. Encore avant il y en avait un autre : un vieux cotre des Glénan l'Excalibur qui avait remplacé le Heb Ken.... Tout un programme !!!!

Youn c'est un peu un "Yann ar mil mecher" il a tout fait : ancien assureur reconverti maintenant en sculpteur sur bois et granit, dessinateur humoristique, poète et écrivain à ses heures, même musicien. Je vous recommande son bouquin qui n'est publié nulle part "Vous avez dit vieux Gréements" .... Voilà comment il se définit : "En ce qui me concerne je serai bref : drôle de mec, un peu barge avec une tare inguérissable : je n'aime que les bateaux construits en bois, de préférence il y a très longtemps, pour la pêche à la voile. Ma physionomie correspond d'ailleurs à celle de mon bateau : grand et placide, j'ai tendance à avoir un maître-bau assez conséquent , si vous voyez ce que je veux dire".

J'ai connu Youn Capitaine pendant la "Route de l'Amitié 2009" (la bien nommée), lui commandait le plus gros bateau de la flottille, un langoustier d'une vingtaine de mètres et moi le plus petit mon doris Abadenn, c'est sans doute ce qui nous a rapprochés. Quelques années plus tard, j'ai vu traîner au chantier "Pleine Mer" une épave au 3/4 pourrie, il lui restait simplement ses belles formes. Je me demandais bien ce qu'elle faisait là et à quel "passionné farfelu" elle pouvait appartenir. Je n'ai pas été trop surpris d'apprendre qu'elle était à Youn.

L'été dernier j'ai découvert un joli mât tout neuf à Treizour, je n'ai pas tout de suite fait le rapprochement avec le langoustier de Youn. J'avais oublié "Yann Gwenn" c'est un langoustier de plaisance construit en 1957 par le chantier Pichavant de Pont L'Abbé, à l'époque le mot plaisance était nécessairement synonyme de bourgeoisie et de milieu friqué, les bateaux en contre-plaqué et autres «tupperware» en plastique n'existaient pas, Tabarly n'avait pas encore gagné sa transat, la voile de loisir ne s'était pas encore démocratisée .... Quand Youn l'a trouvée dans le cimetière du Port Rhu, c'était une épave qui flottait sans doute par habitude . Je pense qu'il a eu le coup de foudre....

Je vois encore Youn venir nous demander à moi et à Gégé de nous occuper de son mât. J'avais des jottereaux à faire et Gégé tout ce qui est matelotage, épissure, fourrage. Pour Youn j'étais le spécialiste en la matière, moi qui à ce jour ignorait le mot jottereau et dont l'expérience de gréeur se limitait à la fabrication de deux maquettes de thonier Dundée. J'avais aussi il est vrai navigué sur le Skellig..."T'inquiète Youn on va t'arranger tout ça.... De toutes façons il y a des gréements auriques dans le Port Rhu et on pourra copier". Difficile de refuser quelque chose à un tel personnage, et il est vrai que l'aventure, l'apprentissage et ce défi m'intéressaient et de plus travailler avec Gégé c'est que du bonheur.



Première surprise, le mât n'est pas neuf, en fait seule la partie centrale est conservée, le pied et la tête ont été refaits et scarfés.... Les jottereaux ce sont deux pièces en bois dur (Acacia) sorte de coins sur lesquels viennent se bloquer les haubans. Fabriquer pour moi c'est facile, mais quand il a fallu les positionner pour les fixer c'est devenu un énorme "pataquès". Pour dire simple presque tous les relevés de cotes ont été perdus et les repérages des haubans drisses etc ... ont été mélangés. Quand on a fait un montage à blanc il nous manquait 1 mètre de longueur de maâ !!!!! Christophe le boss de "Pleine Mer" en perdait son latin,....nous notre après-midi .... Et enfin l'explication : il y a deux longueurs de haubans différentes et on avait les mauvais (les plus longs). Le gréement a une particularité, il a deux haubans en tête et deux au capelage, je ne vous parle pas des caliornes et des bastaques....Et aussi de toutes les autres ferrures .....

Arrive le premier mâtage ... J'étais absent mais Gégé a géré tout ça : nœud de bois et son barbouquet et la bonne surprise qui va avec : ça tombe bien, ouf, maintenant on est certain de notre base. Démâtage. Il ne nous reste plus qu'à habiller le mât, évidemment très simple, mais nous on a dû débrouiller cet abominable méli-mélo... Ferrure de tête de mât, collier de flèche et de foc, hauban long et caliorne, collier de poulie de pic, hauban de capelage, collier de poulie de mât, et de balancine. Entre temps rajout d'un autre jottereau pour l'étau de trinquette et sa poulie, bastaques etc.... Faire, défaire et recommencer toujours dans la bonne humeur, même quand on doit couper un joli fourrage sur un œil que nous a fait Gégé. Le mât c'est

une chose mais il y a aussi la bôme, le pic, le flèche, le bout-dehors, autant d'espars où il nous a fallu cogiter et savoir prendre son temps à défaut de le perdre....

La "Fête de Port Rhu" approche et le samedi c'est la journée phare avec la mise à l'eau de Yann Gwenn. Il faudra re-mâter au préalable.... et tout positionner haubans, drisses, écoutes etc... Ca tombe bien je suis occupé chaque après-midi sur le Skellig avec "Distro en Baie", mais le soir je peux, je rentre naze mais heureux.

Samedi c'est la fête mais aussi l'apothéose : Youn a vu les choses en grand, il a même invité la pluie, il reste plein de détails à peaufiner, le matin on a pu hisser la grand voile, c'est la récompense elle est impeccable. Dans la taverne "Treizour" ça donne avec L'orchestre bigouden "Orphée" ambiance "Rolling Stones". Dehors Yann Gwenn vole dans les airs avant de retrouver son élément de prédilection. Tous trempés et heureux. Une mise à l'eau c'est toujours quelque chose et pour nous celle-là avait une saveur particulière, maintenant on est obligé d'aller boire, mais ça on sait le faire aussi.....

Yann Gwenn en fait est une copropriété, autant Youn est exubérant, autant Philippe est plus réservé on ne peut que leur souhaiter de bonnes navigations et du bon vent, ce sera toujours un bateau avec une cale (une cave) bien achalandée où il fera bon vivre .... RDV est pris pour Brest, Temps Fête, Route de l'Amitié et tout autre rassemblement où la convivialité, la bonne humeur et la navigation ne pourront faire que bon ménage...



Et la bonne nouvelle pour finir, Youn va devenir un nouvel adhérent Treizour....  
Affaire à suivre !!!!

Didier CARIOU



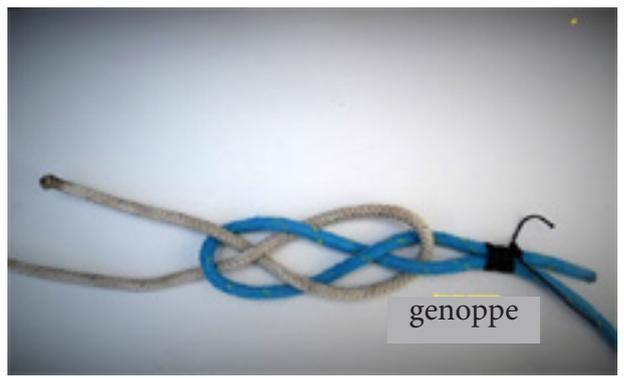
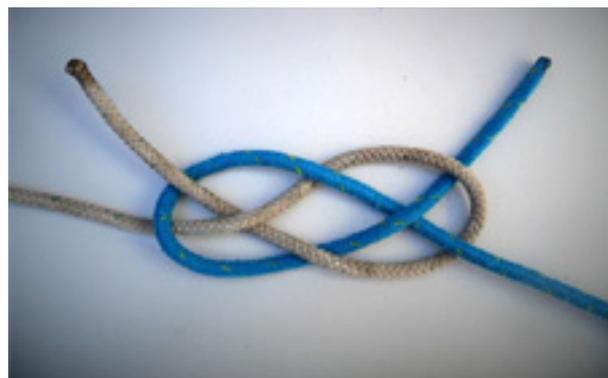
La rubrique de Gérard Richard

” Et si on faisait un peu de matelotage entre nous...

# Le noeud de Carrick



également appelé noeud de remorquage



genoppe



sans genoppe, le noeud glisse et

se déforme



plus simple et plus rapide que la genoppe : un noeud de chaise avec le reste du courant de chaque bord

# Le vocabulaire maritime (suite)

*petite remise en mémoire  
de quelques termes usuels*



C

- **Cabestan** : Treuil à axe vertical comportant un tambour appelé cloche sur lequel on garnit le cordage à virer. Le cabestan peut aussi être doté d'une couronne à empreinte (dite couronne barbotin) destinée à recevoir les mailles d'une chaîne d'ancre.

Nota: Dans ce cas, on peut l'appeler guindeau à axe vertical. En fonction cabestan, la couronne est freinée et débrayée et la ligne de mouillage est assurée par des bosses.

- **Cabillot** : Axe de bois ou de métal servant soit à former arrêt dans un œil ou une cannelure, soit à tourner une manœuvre. Dans ce dernier cas les cabillots sont maintenus dans un support appelé râtelier.

- **Câblot** : Cordage étaliqué sur une petite ancre ou sur un grappin.

- **Cadènes** : Ferrures fixées contre les bordés et sur lesquelles viennent se rider les haubans et les galhaubans soit au moyen de caps-de-mouton ou de ridoirs.

- **Cagnard** : Toile abritant les hommes de quart sur le pont, ou des ailerons de passerelle.

- **Caillebotis** : Treillis de bois couvrant certaines écoutes ou disposés sur les gattes dans les sanitaires.

- **Cap** : Direction du navire par rapport au Nord:

Cap vrai si cet angle est compté à partir du nord géographique.

Cap magnétique s'il est compté du nord magnétique.

Cap compas s'il s'agit de l'angle indiqué par le compas ( ne pas confondre avec la route, laquelle tient compte de la dérive )

- **Cape** : Situation d'un bâtiment se laissant suffisamment dériver pour que le remous ainsi provoqué brise les crêtes déferlantes des lames. On dit prendre la cape, être à la cape, capeyer

- **Capelage** : Endroit situé sur le mât, ou viennent capeler les boucles de haubans maintenus par des jotereaux ou bien fixés sur des colliers.

- **Caponner** : Suspendre l'ancre au bossoir de capon au moyen d'un palan.

- **Cargues** : Filins destinés à retrousser les bords d'une voile contre sa vergue ( cargues-points, cargues-boulines)

- **Carlingue** : Pièce longitudinale renforçant l'effet de la quille à l'intérieur du navire.

- **Chaise** : Courte planche, servant de siège pour envoyer une personne dans la mâture. Pour passer les manœuvres dormantes (haubans) au galipot, et permettre au matelot de glisser le long du hauban on cravate une manille sur ce dernier, pour venir la mailler sur l'estrope de la chaise.

- **Chatte** : sorte de petit grappin dont les pattes n'ont pas d'oreilles servant à draguer un objet ou à crocher un cordage hors de portée.

- **Choquer** : Céder du cordage par petits à-coups répétés, c'est à dire par petites longueurs.

Choquer à la demande signifie céder du cordage à mesure que celui-ci atteint une certaine tension; si cette tension est trop importante on choque à retour, d'une bitte ou taquet de façon à conserver le contrôle de l'opération.

- **Clins** : Bordages se recouvrant légèrement les uns sur les autres; un canot bordé à clins accroît sa stabilité.

- **Coffre** : Gros flotteur cylindrique traversé par une chaîne solidement ancrée dont l'extrémité supérieure est dotée d'un organeau et sur lequel viennent s'amarrer les grands bâtiment.

- **Compas** : Boussole utilisée dans la marine. Le compas, suspendu à la cardan est logé dans un habitacle comportant un système d'éclairage et des aimants compensateurs.

- **Coques** : Boucles se formant dans un cordage mal lové, ou mal utilisé sans tenir compte du sens de commettage.

- **Couples** : Arcs de charpente posés verticalement sur la quille et formés de 2 épaisseurs de bois accouplées; lorsque la construction est métallique, les couples sont constitués par une varangue ( ou 2 demi-varangues) prolongée par un fer profilé. C'est sur les couples que reposent les barrots complétant la carcasse de la coque.

- **Coutures** : Joints longitudinaux des éléments composant un bordé.

- **Cravate** : Cordage dont on saisit à tours pleins non serrés un objet devant rester provisoirement suspendu. Amarrage réunissant deux espars montés en bigue.

- **Creux** : Hauteur du maître-couple (ou maître bau) au-dessus de la quille.

- **Culer** : prendre de l'erre en arrière.



# Once upon a time, there was a Boat a Museum an Association



par Claude Péron

Vous comprendrez aisément, que le bateau étant d'origine écossaise, je ne pouvais commencer ce petit récit autrement...

Vous comprendrez, encore plus aisément, que vu mon niveau dans le langage de la «perfidie Albion», il est préférable que j'en reste là, à moins de vouloir à tout prix soigner mon image de bouffon, image à laquelle je travaille déjà beaucoup...

Or donc, «Once upon a time...» nous nous sommes retrouvés un beau matin de mars, sur la place de l'Enfer, attendant sagement que notre rendez-vous de 9 h avec notre contact du Port-musée veuille bien se présenter. Attente très courte au demeurant, car Laurent Perherin, le dit contact, était déjà sur les pontons, bien avant nous...

Salutations d'usage faites, nous avons eu le droit à une visite complète du musée : ateliers, collections et bureaux compris, ainsi qu'à la présentation de tous les acteurs invisibles de ce bel endroit.

Puis un cours détaillé sur l'Anna Rosa, galéasse norvégienne en cours de restauration et sur laquelle il avait, finalement, été décidé que nous travaillerions. En effet, Laurent estimait que c'était «plus gratifiant» (terme devenu un «running joke» depuis) que de taper sur la rouille du moteur du St Denys, comme initialement prévu.

L'histoire n'a pas retenu pourquoi, ni comment nous nous sommes retrouvés, armés de pics à rouille et autres grattoirs, dans le compartiment moteur de cet attachant remorqueur. mais nous y étions ! Et, par l'intermédiaire de Benoît, l'assistant de Laurent, nous avions et avons toujours eu



à notre disposition tout le matériel nécessaire pour mener à bien notre tâche....

La préparation du St Denys afin d'offrir au public une image plus présentable, devait être réglée en quelques jours. Vu l'ampleur des travaux, il faudra quelques mois, voire quelques années...

Il faut dire que nous sommes «fallen in love» de ce bateau. Il nous a à peine fallu trois petites semaines de travail intensif pour rendre à la partie supérieure du moteur ses couleurs d'antan. Il est vrai que tout est prétexte à débat entre nous. Il y a ceux qui pensent qu'avant de repeindre il est nécessaire que le métal retrouve sa brillance. Il y a ceux qui baclent leur espace dédié en croyant qu'on ne les voit pas. Et il y a ceux qui se spécialisent dans l'asticage des laitons, diablement présents sur ce sacré moteur où les pigeons n'ont aucun scrupule à laisser leurs traces.

Puis, après des jours et des jours de grattage «gagnant» est venu le temps du produit miracle qui stoppe la progression de la rouille mais qui nécessite une agilité dont on ne pensait pas capable cette bande de retraités impotents.



Rouille bloquée pour l'éternité, on passe à la phase peinture. Alors là, délire total ! Chacun a son avis sur tout. La plupart des surfaces recueillent un consensus car la couleur d'origine est restée par endroits. Mais pour les détails, c'est l'anarchie la plus totale. On a même assisté à un détournement de pot de peinture, à coups de pied pour clore le débat sur la couleur de l'escalier... Sans compter les pauvres têtes d'écrous qui n'avaient rien demandé à personne et qui sont passées par toutes les couleurs de l'arc en ciel, suivant l'humeur du jour et la personne présente. Et comme vous pouvez le constater : «the winner is .... gris ! (sans nuances...)».

Donc, trois semaines avec une petite équipe de «treizouriens» au sein de laquelle ne règne que bonne entente, calembours et «conneries» de toutes sortes ; seule ambiance capable de faire passer agréablement le temps d'un travail aussi peu «gratifiant». Humour et bonne humeur : caractéristiques bien connues de notre assos...

Trois semaines la gorge pleine de poussière et la tête enivrée par les vapeurs de tous ces produits plus ou moins toxiques...

Trois semaines de travail acharné contre la rouille pour redonner une nouvelle jeunesse à la partie supérieure de ce moteur mythique. Je dis bien la partie supérieure car, à l'étage du dessous, nous attend un volume bien moins rouillé mais plus important !!

En tout cas, but initial atteint, et nous sommes assez fiers du résultat.

Seule ombre au tableau, comme je vous l'ai dit plus haut, nous sommes «fallen in love» de ce St Denys !!

Le jour où nous avons donné le dernier coup de pinceau, nous nous sommes retrouvés sur les estacades avec Laurent qui, je crois, était assez content de la collaboration de Treizour avec son équipe de l'atelier du Port-musée. S'est donc posée la question : Et maintenant ?

De nouveau le nom de l'Anna Rosa est revenu à nos mémoires ; ça pourrait être des tâches tellement plus «gratifiantes» lol. Eh ben non !!

D'une part nous étions bien conscients de ne pas avoir les compétences suffisantes pour travailler le bois comme le font les charpentiers de marine qui oeuvrent sur l'Anna Rosa amarée au même ponton que le St Denys. D'autre part, nous avons expliqué à Laurent que nous trouverions plus intéressant de continuer la restauration de ce vieux remorqueur sur le long terme. Nous avons passé suffisamment de temps sur ce bateau pour prendre conscience de tout ce qu'il reste à faire pour le rendre à peu près présentable.

Il nous est apparu plus «gratifiant» de mener une grande tâche à son terme que de faire des petites réparations ici et là...

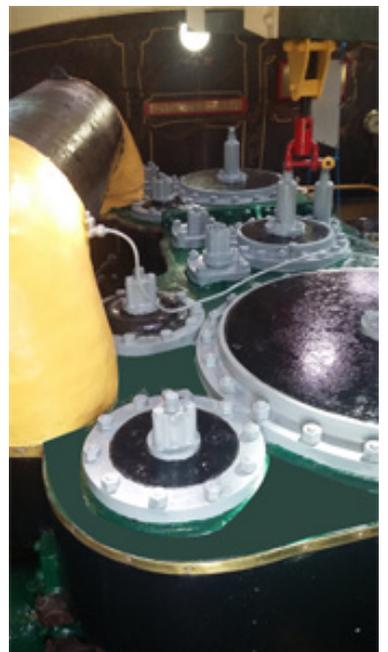
Depuis, nous nous sommes occupés de la cabine de pilotage : nettoyage complet de l'intérieur ainsi que de toutes les pièces de vie du bateau. Asticage de toutes les parties en laiton et réfection de la lasure extérieure de la cabine et de sa rambarde.

Nouveau chantier en cours : repeindre tout le plat-bord, ce qui nécessite de le décaper et d'y appliquer les couches nécessaires de fongicide et autres peintures pour lui redonner sa couleur d'origine qui semble être le noir.

N'oublions pas que c'est un bateau du patrimoine et qu'il convient de lui redonner ses couleurs initiales. D'où peut être l'énorme faute déontologique pour ce qui est de la couleur retenue pour les têtes d'écrous sur le moteur... Je m'engage à tous les repeindre à la couleur idoine si quelqu'un m'apporte la preuve irréfutable de leur couleur véritable à la sortie du chantier de Glasgow en 1929, quand il s'appelait encore le Northgate Scot !

C'est à dessein que je n'ai attribué à aucun de nous l'une ou l'autre des tâches accomplies. Ce fut, et ça reste un travail d'équipe où chacun donne le temps et les compétences qui lui sont propres.

Avis aux amateurs ... !!



# Treizour : les Amis du Port-musée

Depuis 1992, dans les statuts de l'association il est indiqué : «..... autant qu'elle sera sollicitée par le Conservateur ou la Ville, elle accompagnera et soutiendra, dans la limite de ses choix et ses moyens, les initiatives du Port-musée...»

Après une période de réelle coopération, durant les courtes années de vie de la saeml qui gérait le Port-musée et pendant lesquelles nous avions un bureau dans le remorqueur Le Courageux et une secrétaire permanente, on se doit de dire que nous n'avons que très peu joué notre rôle d'association «Amie de musée». Il était grand temps d'y remédier d'autant qu'il y avait une réelle demande de la part des adhérents et du musée.

Je crois qu'on peut dire aujourd'hui que l'essai est concluant. Cela fonctionne bien pour le plus grand contentement de tous, que ce soit du côté du musée ou de celui de Treizour et les adhérents qui se sont engagés auprès des différents services qu'ils épaulent ont tous l'air très satisfaits.

Ainsi, Anne, Claude-Blanche, Gwen, Claude D et Joëlle passent chaque vendredi matin dans les réserves du musée à travailler sur les archives de l'école de pêche ou le fonds Thersiquel, par exemple, sous le contrôle de Sophie, la responsable des Collections.

Sur les bateaux à flot, ce sont Bernard B, et Claudio qui passent une bonne partie de leur temps à des travaux de peinture sous la direction de Benoît et Laurent ; plusieurs autres adhérents se joignant occasionnellement à eux. Et l'article de Claudio illustre bien le plaisir qu'ils y trouvent.

Sans oublier les maintenant traditionnelles animations de tannage de voiles prévues en juillet et août sur les estacades comme tous les ans.

Mais cet été revêt un caractère exceptionnel. En effet, le Musée, partie prenante dans la fête maritime «Temps Fête» a décidé d'innover et de présenter cette année un «Musée hors les murs» sur le port du Rosmeur. Plusieurs bateaux dont l'Anna Rosa et le Dieu-Protège, seront amarrés à quai et seront ouverts au public. Ce seront les seuls bateaux de la fête qui pourront être visités et, ne naviguant pas, ils pourront l'être toute la journée. La demande risque d'être très forte. Le Port-musée, place de l'Enfer, restera bien entendu ouvert pendant les fêtes. Son personnel, déjà mobilisé pour ce faire, ne pourra pas assurer en plus l'ouverture du «musée hors les murs» au Rosmeur. Et c'est là que nous interviendrons.

Nous sommes sollicités pour assurer l'accueil et le contrôle des flux de visiteurs à l'entrée de chaque bateau (un système de roulement par 1/2 journée sera mis en place) et pour assurer des visites guidées des bateaux à raison de 3 fois par jour avec des groupes d'une quinzaine de personnes à chaque fois. Il va de soi que nous aurons à notre disposition toutes les informations nécessaires pour le faire.

A nous de nous montrer dignes de la confiance que nous témoignent le conservateur et son équipe en nous donnant ce rôle important dans ce qui sera en quelque sorte la «vitrine» du Port-musée.

N'hésitez pas à vous joindre au groupe qui se met en place. Il va nous falloir tenir sur 6 jours. C'est très long ! Aussi, même si vous avez prévu de naviguer, à tour de rôle et que ce soit pour quelques heures ou même un tout petit moment, vous pouvez nous aider. En contact avec le public, en plein coeur de la fête, sur des superbes bateaux... notre participation promet d'être chaleureuse et enrichissante. N'hésitez pas. Contact : Joelle Le Joncour 02 98 74 06 41 ou joellelejoncour@gmail.com. **J.L.J.**



# les Portes Ouvertes au Port Rhu

Un peu d'amertume le dimanche au soir mais un moral et une ambiance que le mauvais temps n'a pas réussi à mettre à mal au sein de l'équipe «Collectif Port Rhu».

Pas de chance en effet, la Météo n'était pas avec nous cette année et la pluie battante du samedi a découragé bien des gens. Le dimanche après-midi, de généreuses éclaircies ont tout de même attiré un public plus nombreux sur le site du Port Rhu.

Le collectif avait pourtant concocté un programme très alléchant pour cet anniversaire des 10 ans. Il y avait des animations tant et plus, à terre comme sur l'eau, et les courageux qui se sont déplacés n'ont pas regretté. Il fallait voir le sourire des gamins repartant avec leur superbe maquette qu'ils venaient de fabriquer. Manège, acrovoile, bassin à maquettes téléguidées, peinture sur fresque, balade en bateau au cours de laquelle on pouvait même apprendre à godiller... quel bonheur ! D'autant que tout était gratuit... sauf la petite crêpe du goûter tout de même...

Le Collectif Port Rhu qui avait décidé de quitter le Grand Prix Guyader et de jouer cavalier seul cette année tire malgré tout un bilan très positif de la fête et se réjouit surtout de l'excellente ambiance amicale qui a régné durant ces 3 jours entre les différentes associations impliquées. A quand la prochaine édition (sous le soleil cette fois) ?

J.L.J.

