

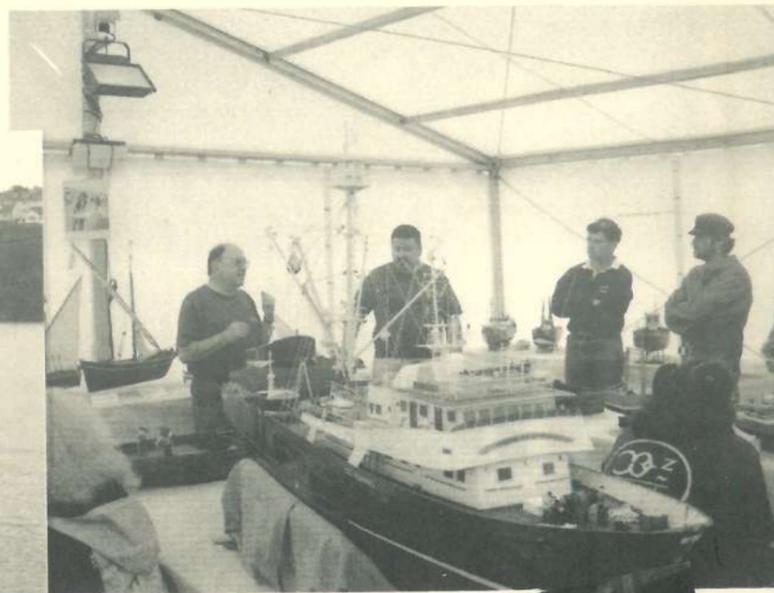
Musée
du Bateau

29100
Douarnenez

ASSOCIATION TREIZOUR

Novembre 2004

N° 16



EDITO

Un anniversaire marquant Les 25 ans de Treizour

Notre association affiche fièrement son quart de siècle.

Vingt-cinq ans pour un individu c'est la jeunesse, la fleur de l'âge. Pour une association c'est davantage une marque d'ancienneté, de permanence, d'inscription durable dans le paysage local.

Un tel anniversaire invite en tout cas au bilan et aux prévisions. Qu'avons nous fait ? Où allons-nous ? Sommes-nous restés fidèles aux objectifs d'origine et aux principes fondateurs de l'association ?

Notre association est née on le sait de la volonté d'un petit groupe de passionnés qui pensaient que face à l'évolution oublieuse du passé il fallait sauvegarder et garder en mémoire la richesse du patrimoine maritime de Douarnenez. De cette passion sont nées les expositions sur l'histoire de notre ville et l'initiative bien plus ambitieuse de la collecte de plus d'une centaine de bateaux en voie de disparition sur les vasières et les fonds de port du littoral breton et français. A l'époque, Treizour a fait figure de pionnière dans ce domaine et dans celui des reconstitutions de bateaux comme celle de la chaloupe Telenn mor.

C'est à partir de cette collection que Treizour créera et gèrera le Musée du Bateau dans les locaux de l'ex Usine Le Bris acheté par la Ville sur les bords du Port-Rhu. Celle-ci progressivement prendra le relais de la gestion et le Musée obtiendra la reconnaissance des Musées de France et des collectivités publiques. Pour accompagner cette évolution Treizour s'adjoindra l'appellation, Amis du Musée du Bateau puis du Amis du Port-Musée.

L'association ne s'est pas cantonnée à cet accompagnement, elle a surtout diversifié ses activités propres vers la navigation, la construction de maquettes, la confection d'exposition, l'histoire de la radio. Elle a toujours été là pour soutenir et faire émerger les initiatives intéressant le patrimoine maritime et la vie locale.

Rappelons que Treizour c'est une centaine d'adhérents, la publication d'un bulletin annuel, la chaloupe Telenn mor, deux yoles 1796, Amitié et Volonté, un voilier de type 12m2 du Havre, un atelier maquettes sur le port rhu avec un fonds de documentations, un fonds unique de matériel radio-maritime et de panneaux qui retracent l'histoire de la radio appliquée à la mer, un hangar en bordure du Port-Rhu et un bureau sur le remorqueur Courageux.

Aussi c'est la tête haute que les membres de Treizour peuvent regarder le bilan de ses 25 ans d'existence. Le message de la sauvegarde du patrimoine maritime qu'il a initié à sa création est toujours porté fidèlement par ses animateurs d'aujourd'hui comme en témoigne le succès de nos stands maquettes et radio durant les fêtes maritimes, le succès de la chaloupe dans le cadre du Centre nautique, le succès national et international des yoles 1796 initié à partir de Douarnenez par le Chasse marée et mis en oeuvre par notre section yoles.

Mais Treizour ne demande qu'à progresser et se dynamiser. Elle est toujours en quête d'adhérents sympatisants certes mais encore mieux actifs qui auraient le désir d'ouvrir de nouvelles sections. Elle souhaite aussi particulièrement voir les jeunes prendre des responsabilités en son sein. Ce serait le signe d'un renouvellement et d'une continuité assurée.

Il nous faut continuer de faire avancer le navire, garder son cap et faire en sorte que Treizour reparte pour une campagne au moins aussi longue et aussi riche que la première.

Bonne fin d'année à toutes et à tous et bon vent pour l'année 2005.

Avel vad d'an holl !

Le Président

Michel BALANNEC

SOMMAIRE

- 02/ Editorial
- 03/ Yoles - De Fisguard à Toulon
- 07/ Accueil de «La Sardine» d'Anne Quéméré
- 08 / Plein succès de l'exposition «la radio et la mer»
- 12 / Plein succès de l'exposition maquettes
- 14 / Hommage à Pierre Join
- 15 / Dahouet et l'Islande
- 19 / Les effets du gouvernail
- 23 / Skellig, le langoustier de Douarnenez
- 25 / La modernisation du port-musée
- 27/ Chantier de rénovation de Pitoun

YOLES

Bilan 2004

De Fishguard à Toulon

Une progression ascendante

Dans la mémoire des yoleurs, le millésime 2004 restera comme un bon crû. Non seulement parce qu'il s'est clos sur un excellent classement, une première place parmi les bateaux français mais aussi parce qu'il a mis en évidence une bonne ambiance et une bonne dynamique d'équipage.

De mars à septembre, ils ont toujours été d'une façon ou d'une autre « sur le pont » pour des entraînements menés par Marcel Le Berre, pour des sorties, pour des collectes d'argent comme la vente de poisson fumé sur le marché de Tréboul. Il a fallu entretenir les bateaux, la remorque, confectionner un jeu d'avirons, un jeu de voiles neuves pour *Volonté*.

Entre le Pays de Galles et Toulon, ils ont aussi beaucoup parcouru de kilomètres et de milles nautiques les premiers étant, à l'évidence, les plus fatigués.

Nos Douarnenistes ont abordé sans trop de complexe les épreuves pourtant relevées de l'Atlantic Challenge qui réunissait l'élite des yoles internationales et celles du Défi dans lequel la plupart des yoles françaises étaient engagées.



Vente de poisson fumé sur le marché de Tréboul

L'Atlantic Challenge

L'organisation de l'Atlantic Challenge du Royaume Uni accueillait la 10^{ème} édition de cette compétition à Fishguard-Goodwick au Nord du Pays de Galles.



L'équipage de Volonté à FISHGUARD

Fishguard est un petit port de pêche typique situé dans un repli de falaise. Pour la petite histoire, il a été le théâtre de la dernière tentative française peu connue et avortée de débarquement en Grande Bretagne en 1797. C'est aussi son côté pittoresque qui l'a fait servir, il y a quelques dizaines d'années, au décor au tournage du fameux film Moby Dick avec Gregory Peck dans le rôle du capitaine Akab. Fishguard est couplé avec le port plus récent de Goodwick qui sert à l'accueil des ferries assurant la

liaison passagers et marchandises avec l'Irlande. C'est là qu'avaient lieu les épreuves.

Organisation parfaite

C'était la 10^{ème} édition de cette compétition qui accueillait 12 yoles pour 9 pays dont deux nouveaux, l'Italie et la Finlande. Les Français avaient 2 bateaux **Fidélité** la Normande et **Volonté** la Bretonne.

Les Britanniques avaient parfaitement organisé l'accueil des équipages et le déroulement des épreuves. Le village de grandes tentes, le chapiteau des animations, le point restauration, les pontons d'amarrage des yoles, la jetée, les plans d'eau intérieur et extérieur parfaitement dégagés faisaient que toutes les activités et concours se déroulaient dans un espace parfaitement lisible de tous.

La communication entre équipages a bien fonctionné. L'ambiance était au rendez-vous entre les soirées sous le chapiteau et les jeux dans le village de toiles.

Résultats contrastés

Les Douarnenistes avaient bien démarré. Ils ont gardé pendant deux jours la troisième place grâce à de bons résultats à la voile, à l'épreuve de voile-aviron et dans le slalom sans safran. Ils ont vu malheureusement leur classement progressivement chuter avec des scores décevants à la navigation, au Captain gig, au matelotage, épreuves dans lesquelles ils figurent d'habitude en bonne place. Si l'on rajoute à cela une dernière place à la course à l'aviron, on peut comprendre leur classement final à la neuvième place.



Gambeyage dans la course à la voile



Matelotage



Lecture des instructions avant le «Practical Challenge»

La navigation, c'est une mauvaise compréhension du problème, le Captain gig, une cadence trop lente, le matelotage un énoncé mal compris en anglais, l'aviron c'est sans doute le poids du bateau plus important que celui des autres qui épuise l'équipage au-delà du 1er mille.

Il y a eu aussi l'épreuve de transfert de sac où l'équipage a été le plus rapide mais s'est trouvé pénalisé pour avoir pris des libertés avec le règlement.

Mais au-delà des tentatives d'explication, il y a surtout le bon niveau de l'ensemble des équipages. La préparation, l'entraînement soutenu y tiennent une grande place.

Le moindre faux-pas est vite sanctionné.

A ce jeu, on a vu les Irlandais, les Danois, les Canadiens leaders des challenges précédents se faire rétrograder au profit d'équipages plus combattifs comme les Britanniques et les Belges de Gant qui, cette année, ont fait respectivement premiers et deuxièmes.

L'équipage de l'Atlantic challenge

Erwan ACHART, Martine DAVID, Marie DENIEL, Christophe BOUDIGOU, Mariette COLLEU, Mael DUIGOU, Ilva FOWLER, Marine LE DONGE, Joelle LE JONCOUR, David KERIBIN, Fabien KERIVEL, Guillaume KERIVEL, Paul LE JONCOUR, Jacques LEPORATI, Pierre MENGUY, Kévin MOIGNE, Bruno SCHAVINSKY, Bertrand TIRILLY.

Remerciements

Notre participation à l'Atlantic Challenge et à Toulon a été rendue possible par les soutiens que nous avons reçus de financeurs publics et privés :
Collectivités publiques : la Ville de Douarnenez, le Département du Finistère, la Région Bretagne.
Entreprises, particuliers : Weldom, Crédit Maritime, Caisse d'Epargne, Société Paulet Petit Navire, Chancerelle le Connétable, Hénaff Pâté, Cobréco, Franpac, Foubert, Magasin Leclerc, Guillou opticien, Hascoët électricité, Fanch Moal.
Un grand merci et toute notre reconnaissance à ces financeurs et à tous ceux qui, à un titre ou un autre, nous ont apporté leur soutien.

Le Défi Jeunes Marins - Toulon



Toulon - Une partie des yoles



Toulon - La course à la voile dans le petit temps.
Volonté au premier plan



Toulon - Au départ de la course à l'aviron

Quelques jours après avoir remis pied à Douarnenez, l'équipage et le bateau prenaient, par la route, le chemin de Toulon. Tous les équipiers de l'Atlantic Challenge n'avaient pu se libérer pour être du voyage ce qui fait que l'équipage n'était pas au complet même si le noyau « dur » de Fishguard était toujours là.

Pour tout dire, les Douarnenistes abordaient le Défi avec un esprit un peu moins compétitif. Il voulait surtout être de la fête et dans toute la mesure du possible y bien figurer.

La suite montrera que **Volonté** fit bien plus que cela puisque dans cette compétition qui engageait 19 yoles, l'équipage douarneniste ne quitta jamais les 2 premières places qu'il partagea avec celui de **Carolus Quinto** de Belgique. Il fallut ainsi attendre la dernière régata open pour connaître le vainqueur du classement général. La première place des scouts de Gant dans cette course consacra leur victoire finale.

Excellents résultats - excellent souvenir

L'équipage gardera un souvenir superbe de son séjour méditerranéen. Il y eut d'abord la qualité de l'accueil et de l'organisation. Il y eut les résultats : 1ers au rallye inter-ports qui comportait 5 épreuves, 1ers à l'aviron, 2èmes à la voile, à la voile-aviron, au slalom sans safran. Il y eut le temps superbe, le ciel bleu, le soleil et la température- un changement radical par rapport au pays de Galles- et aussi l'ambiance générale entre équipages qui étaient hébergés à l'ex Base Aéronavale de St Mandrier que beaucoup de marins douarnenistes connaissent bien. Les animations furent nombreuses sur plusieurs points de la rade, le port de Toulon, St Mandrier, la Seyne sur mer, le port St Louis du Mourillon.

Ce séjour faste sera aussi pour l'équipage l'occasion de tester ses capacités vocales. Il avait adapté les paroles de « C'est à DZ » à la sauce yole et c'est avec cette composition qu'il participa au concours de chant qui avait lieu chaque soir après

le repas des équipages. Il ne s'en tirera pas trop mal car il y prendra la quatrième.

Fishguard comme Toulon ont aussi mis en évidence l'émergence de jeunes chefs de bord. Fabien Kérivel, Pierre Menguy, Bertrand Tirilly ont montré tout au long des épreuves qu'ils maîtrisaient bien le bateau et qu'il étaient capables d'en tirer le meilleur.

Douarnenez 2004

La fête s'est déroulée sans **Volonté** qui n'est rentrée alors que la manifestation était bien avancée.

Amitié remise en état par Yves Adam et Anne Furic fut cependant de la partie. Tous les jours, elle animait les eaux du Rosmeur et de la baie avec à son bord des équipiers de rencontre.

Elle a participé à quelques régates et s'est même payé le luxe d'un remorquage du voilier malouin le Renard.

Un pique-nique sympathique devait aussi réunir à la plage des Sables Blancs les yoles présentes à la fête.



DZ 2004 - Pique nique à la plage des Sables-Blancs

Accueil de *la Sardine* d'Anne Quéméré

Les yoleurs avaient été présents pour la mise à l'eau du bateau sur lequel Anne avait fait le pari de traverser l'Atlantique.



Accueil d'Anne Quéméré et de sa sardine au port de Tréboul

Nous avons aussi régulièrement accompagné notre courageuse finistérienne dans son périple à travers des messages de soutien sur son site Internet. Anne nous a dit que tous les témoignages qu'elle avait ainsi reçus l'avaient beaucoup aidé à tenir le coup dans les galères qui ont émaillé sa traversée.

Nous ne pouvions donc pas manquer d'être présents à l'arrivée officielle d'Anne à Douarnenez .

Amitié complété par une équipe du Musée du bateau a ainsi accompagné *La Sardine* et Anne émue et souriante de la pointe des Roches Blanches au port de plaisance où l'attendait un public nombreux et enthousiaste.

Encore bravo Anne

Paul Le Joncour

Projets

Il y aura en 2005 le Golfe du Morbihan, peut-être Marseille suivant l'organisation de la sélection pour l'Atlantic challenge qui choisit en 2006 le port méditerranéen de Gênes. Les propositions de sorties et d'activités ne manquent pas. Comptons sur la dynamique du groupe et son renforcement.

Pastiche de la chanson créée en 1936 par Ellohuel (M. Corlay) à l'occasion de la fête des Mouettes

C'est à Douarnenez (version yoles)

Couplet

*Oui, c'est à Douarnenez
Qu'on navigue sur les yoles
Nous fûmes les pionniers
Et on a fait école
C'est une bonne équipe
Et, sacré nom d'une pipe !
Quand on veut bien nager
C'est sur Amitié
Qu'il faut embarquer !*

I

*Bientôt chaque port aura sa yole
Et nous en sommes très contents
De Douarnenez à Porquerolles
Bien des lieux de rassemblements
Oui mais chez nous, nom d'un bonhomme !
On a la baie c'est notre fierté
C'est la plus belle de l'hexagone
Et c'est ce qui nous fait chanter*

II

*Tous les deux ans vous v'nez chez nous
Pour la grand'fête des bateaux
C'est très sympa, on a du goût
Et on s'éclate à fond sur l'eau
Et puis le soir plein de fatigue
Sur le Rosmeur on va trinquer
Et à «la rade», pour les belles filles
On chante tous à plein gosier*

III

*Et, en tout temps, sur nos navires
Dans le beau temps et dans la piaule
On a toujours le coeur à rire
Aux avirons de notre yole
Que l'on soit mousse ou vétéran
Le cul calé sur notre banc
De Coulinec à l'île Tristan
On souque bien tout en chantant*

Version Paul Le Joncour et Michel Nony.
Si vous avez quelque talents de versificateurs, les yoleurs sont preneurs de textes et couplets nouveaux.

Douarnenez 2004

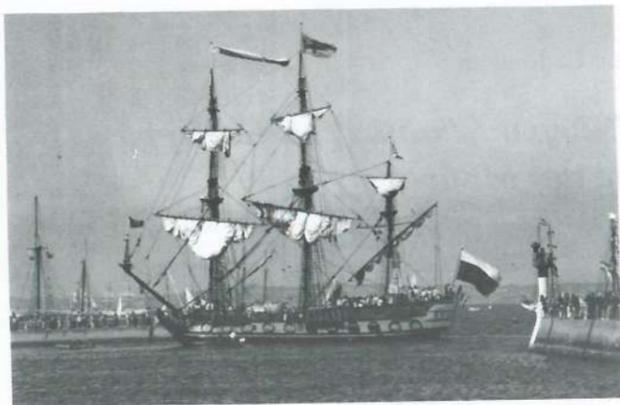
Plein succès de l'exposition «la radio et la mer»

Les fêtes maritimes de Douarnenez 2004 sont une précieuse occasion pour valoriser le patrimoine radio maritime. La radio, composante incontournable pour les professionnels de la mer est un élément essentiel pour la sécurité des marins.

Durant les cinq jours de fête, du 16 au 20 juillet 2004, l'association «Les Amis du Port-Musée, Treizour a disposé d'un stand de 36 m2 sous l'entité «La radio et la mer». Avec le concours des radioamateurs du Finistère nous avons été actifs sur les ondes et avons présenté l'histoire de la radio maritime au travers de panneaux explicatifs.



Michel PHILIPPE au poste d'observation



Trois-mâts russe Shtandart



La goélette Belle Poule



Vieux gréments



Pen Duick V - Pen Duick II au 1er plan

Démonstration de liaisons satellitaires

Notre rencontre avec Andy Thomas, radioamateur anglais (G0SFJ) nous a permis de faire partager une expérience éducative satellitaire ayant pour but d'informer la jeunesse et de présenter le radioamateurisme.

Le satellite SO50 construit pour une utilisation expérimentale apparaît à l'horizon à 12h22 locale. Le contact est établi avec la station anglaise GB4FUN de la RSGB (Radio Society of Great Britain) présente dans une école; les jeunes anglais sont à l'écoute. Nous gardons le contact durant quatorze minutes jusqu'à la disparition du satellite au nord.

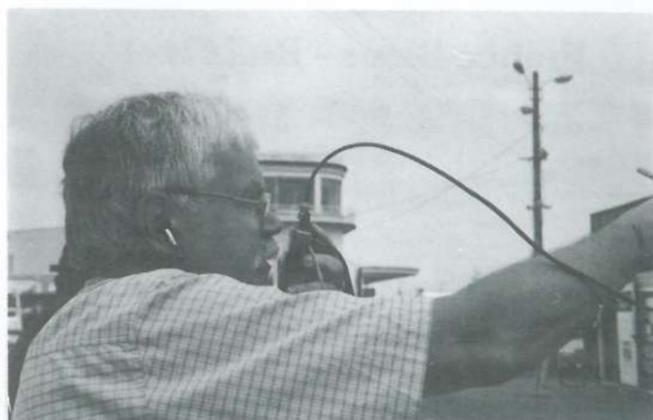
La fréquence d'entrée est en VHF, mode FM sur 145,850 mhz. La fréquence de sortie est en UHF, mode FM sur 436,800 mhz.

Expérience réussie face à un public curieux, surpris, et n'osant pas trop approcher. Sommes-nous des extraterrestres ?

Non bien sûr, mais des personnes attentives qui souhaitent faire partager avec le public l'évolution technologique.

Stand «la radio et la mer»

Ce stand nous a permis d'être de bons messagers pour préserver la mémoire d'un métier aujourd'hui disparu.



Promotion - produits publicitaires

Nous disposons de nombreux produits publicitaires du Réseau des Emetteurs Français, du Club Histoire et Collection de la Radio, de l'association Radiofil ainsi que des publicités sur le matériel radio. Tous les documents ont été retirés par les visiteurs. Il est vrai que la population était dense avec les 150000 personnes ayant participé aux Fêtes Maritimes.



Lecture attentive des panneaux

France Bleue - Breiz Izel



Que veulent dire ces signaux morse ?

Journal «Le Télégramme»

L'article de presse sensibilise sur l'urgence de préserver et de mettre en valeur les outils de communication et de radionavigation.



F5LQK | Jean - F6DLQ | Michel



Camille TISSOT - Un grand précurseur oublié

La radionavigation

Le récepteur Decca Mark 21 auquel était conjugué le traceur de route Decca qui permettait, en pêche, de chaluter avec exactitude sur la longueur des bancs repérés.

Rappel historique : le système de radionavigation Decca était un système hyperbolique d'origine anglaise datant de 1945.

Il utilisait trois réseaux constitués d'une station principale et de trois stations esclaves, en phase à la station principale. Le calcul de la position s'effectuait en comparant la phase des signaux reçus de chaque émetteur. Le système Decca nécessitait l'emploi de récepteurs et de cartes spécialisées.



*André Le Berre, président du comité régional des pêches.
Denis Biget, passionné de l'histoire de la radio maritime.*

Les opérateurs radioamateurs



F5PAU | Francis



F8BPX | Thérèse, notre présidente et F5LQK | Jean

Les activités radio

Sur les ondes : en morse, en phonie, en mode packet (transmissions de données).

Les contacts ont été très enrichissants avec les anciens patrons pêcheurs.

Le Decca Mark 21 avec traceur de route a permis de créer une ambiance très sympathique et d'engager des discussions de qualité.



F8BMI | André et F4BAC | Daniel



F6CBZ | Philippe et F8BPX | Thérèse

Remerciements

Merci à l'association «Fêtes maritimes 2004» de Douarnenez de nous avoir permis de valoriser le patrimoine radio maritime.

Merci à tous les radioamateurs qui se sont investis afin de créer une dynamique et de pouvoir répondre aux nombreuses questions posées par le public.

Merci également à madame le Maire de Douarnenez pour sa visite attentive. Nous lui avons fait partager notre passion et nos souhaits de préservation de ce patrimoine culturel et de ces outils de transmissions et de radionavigation.



F5LQK | Jean et F5LVC | Gaston

Michel BALANNEC

Douarnenez 2004

Succès de l'exposition maquettes

Pierre Join, notre responsable, déjà malade depuis un certain temps a été emporté par ce mal environ deux mois et demi avant l'ouverture des festivités. A son habitude, Pierre assurait les contacts avec les divers exposants maquetistes pour les fêtes maritimes.

Nous avons pris conscience du problème à résoudre en coopération avec le comité d'organisation de DZ 2004. Nous avons réussi à nous organiser au mieux de manière à être présents le jour «J» et à offrir aux visiteurs une exposition de qualité.

Dès l'ouverture, le vendredi à onze heures, un hommage a été rendu à Pierre en présence de sa fille Geneviève, des exposants, des membres de notre activité et des bénévoles. Cet hommage fut suivi d'un pot d'accueil.

Aussitôt après nous avons ouvert le stand au public et face à la déferlante des visiteurs, nous avons mis en place un système de circulation interne encadré et surveillé par les bénévoles.

En même temps ont eu lieu des présentations



Abel rend hommage à Pierre

de bateaux navigants sur le bassin en alternance avec les petites maquettes pilotées par les nombreux enfants en file d'attente aux barrières bien avant les horaires de navigation. Malheureusement, il est impossible de demander aux enfants de piloter correctement par les radiocommandes et l'équipement électronique a été endommagé. De ce fait, nous construisons actuellement une flottille à partir de modèles plus fiables.

Vu le grand succès de nos expositions, tant statiques que navigantes, nous avons mis en place durant deux heures une navigation nocturne.

Cela nous a valu un franc succès. La parade était magnifique.

Nous remercions encore les maquetistes invités, de Saint Maximim (dpt 30), de Pressigny les Pins (dpt 45), de Vittel (dpt 88), de Grenoble (dpt 38), de Nogent sur Marne (dpt 94), de Briard le Canal (dpt 45), de Charleroi et Namur (Belgique), de Saint Sébastien sur Loire ((dpt 44), de Gruffy (dpt 74), de Douarnenez,



Visite d'un stand



Maquettes sur le bassin

Trégunc, Chateaulin, Plobannaec, qui avaient en présentation de magnifiques modèles qui ont obtenu un vif succès.

Un grand merci également à Gérard Le Got de Plourin les Morlaix qui a présenté dans le hall de la mairie un diorama du port de la criée de Douarnenez qui lui a demandé trente années de travail. Dommage que cette exposition n'ait pas eu le succès qu'elle méritait.



Diorama de la criée de Douarnenez

Un grand merci à toute l'équipe organisatrice des Fêtes Maritimes.

Merci à José, le directeur de la criée qui a mis à notre disposition un local de la CCI pour entreposer les radios et divers matériels de valeur et merci également aux caristes.

Vu le succès que notre prestation a remporté, nous pensons qu'à l'avenir nous pourrions encore améliorer notre exposition. Après diverses réunions une nouvelle équipe de dirigeants s'est constituée ayant en perspective un redémarrage de l'activité maquettes. Cette équipe motivée et pleine d'idées tient bon le gouvernail.

Jean Berlivet et Abel Le Floc'h

Hommage à Pierre JOIN

Figure du milieu maritime douarneniste



Pierre Join et les maquettes télécommandées

Les quais de Port-Rhu ont perdu un peu de leur âme. Pierre JOIN ne viendra plus animer son atelier et le bassin où les enfants venaient faire naviguer les maquettes. Il ne sera plus là non plus pour rappeler aux visiteurs l'histoire de la pêche à Douarnenez et le pourquoi du Port-Musée. Pierre disait malicieusement que son atelier était un peu l'annexe de l'office du tourisme. Pierre JOIN était un marin parmi d'autres; il avait fait l'essentiel de sa carrière à la pêche de la sardine, au thon, à la langouste qui l'avait amené en dernier à Capetown sur les côtes d'Afrique du sud comme chef mécanicien à bord du Plomarc'h. Il avait fait aussi quelque temps au commerce.

Ayant mis sac à terre pour une retraite méritée, il n'avait pu rester inactif. Il s'est consacré longtemps à l'association «La Touline» qui s'occupe de la recherche d'emploi pour les marins. Pierre JOIN était aussi un passionné de maquettes et c'est à ce loisir proche de son ancien métier, qu'il a donné le plus clair de son temps par-

ticulièrement au sein de l'association Treizour. On lui doit l'organisation de nombreuses expositions à Douarnenez 2004. La fréquentation du milieu hospitalier l'avait aussi conduit à se battre pour le financement d'un appareil de mammographie et la création d'un Comité des usagers de l'hôpital dont il était le président. Pierre JOIN est décédé dans les murs de cet hôpital qu'il défendait. Nous étions nombreux de ses amis de Treizour à l'accompagner à sa dernière demeure.



Pierre Join dans son atelier

Dahouët et l'Islande

Comme son collègue et ami Morand qui en 1852 initia la pêche des paimpolais en Islande, Prosper Carfantan qui y lança. Dahouët en 1857 était négociant et non armateur de grande pêche. La terre-neuvaison de Dahouët effectuée par les bricks de Le Péchon et Rubin de Rays était alors prospère et en progression comme toute celle de la baie de Saint Briec. De 26 et 35 navires hauturiers en 1840, Saint Briec - Le Légué et Binic - Portrieux étaient passés en 1852 à 32 et 38. Dahouët parti en retard était arrivé à 5. L'ensemble comptera encore 71 navires en 1860 à côté des Islandais.

On ne sait trop pourquoi la terre-neuvaison de Paimpol effectuée à terre dans les hâvres, sans fréquenter le Grand Banc, comme d'ailleurs tout le quartier homogène et solidaire de Saint Briec - Binic était en plein marasme. Mais c'est certainement la Chienne du Monde, comme les Bretons appelaient la misère qui enfonçant ses crocs dans la population basse bretonne comme elle le faisait au même moment dans ses cousins irlandais, qui lança Paimpol sur les routes glacées de l'Islande.

La Bretagne, plus spécialement Ouest, fournit alors des pelletas (paysans embarqués en mer) et des graviers à la pêche à la morue, des tâcherons saisonniers à Jersey et à la Beauce, des Johnies-onions à l'Angleterre, des émigrés pour Le Havre et Chantenay, des colons pour l'Amérique et des petits mendiants sur les routes.

La situation est particulièrement difficile à Paimpol, envahi par ses indigents et ceux des communes environnantes.

Paimpol n'envoyait plus aux Terre Neuves que trois ou quatre vaisseaux, après avoir essayé de remonter sa flottille suite aux guerres de l'Empire. La pêche à Islande qui va être présentée comme remède pour l'extinction du paupérisme était infiniment plus dure et dangereuse que la pêche sédentaire à Terre Neuve, qui se faisait à terre et en été. Elle ne sera égalée en dureté que par la pêche des dorissiers au Banc après 1918, poussés aux cadences infernales et aux risques par la concurrence des chalutiers. Mais elle était très rentable à qui savait fermer les yeux sur le risque, tant armateur que pelleta poussé par le besoin.

Il faut admettre qu'elle a réussi à amener l'aisance dans

le district, au point de gonfler d'aise les habitants de la métropole du Goëlo, l'Athènes des Côtes du Nord et d'attirer l'attention du romancier ou du barde montmartois. Cette réussite a coûté quand même fort cher : plus de cent naufrages en quatre vingt trois ans, le prix des larmes.

Dahouët n'ayant pas dans son arrière pays, relativement riche sans être surpeuplé, une réserve humaine familiale comme Paimpol et même Saint Malo avec la Haute Rance, ne put soutenir aussi longtemps une industrie reposant sur une main d'oeuvre acceptant de très gros risques. On remarquera d'ailleurs que dans la dernière décennie du siècle passé, où la flottille dahouëtine d'Islande est à son maximum (15 goélettes et dundées), beaucoup de capitaines et même quelques équipages sont Paimpolais ou Pleubianais.

Dans les années 1850, Dahouët tout nouvellement réveillé de sa léthargie, n'a pas le même passé de cabotage, course, pêche à Terre Neuve que ses voisins Binic et Paimpol. Après une période très active au Moyen Age, trop loin des ports bien défendus comme Bréhat et Saint Malo, il s'est trouvé coincé au fond de la baie par le blocus des anglais qui mouillaient effrontément leurs chaloupes au Verdelet. Le duc d'Aiguillon a préféré développer le port du Légué et la République a aussi préféré Saint Briec à Lamballe comme chef lieu. Cependant ses chantiers navals sont alors aussi importants que ceux de Paimpol avant l'arrivée du chantier Laboureur. Il a de bonnes possibilités d'extension sur les marais (salines de Mercoeur et étang du Vauclair), sur une ville, Lamballe, qui cherche un débouché sur la mer. Seule gêne une entrée réputée difficile par la présence dans la passe de rochers comme la Grande Muette, qui sera bientôt rasée en 1852.

Dans les années 1850 - 1860, il y a une poussée de la pêche française sur l'Islande, favorisée par les subventions de l'Etat. La pêche à terre à Terre Neuve est en effet menacée à terme par le peuplement de colonie et son accession à l'autonomie. Le gouvernement français s'inquiète depuis longtemps de trouver des solutions de remplacement Islande, Rockall, Féroë. Ceux de Dunkerque et Gravelines pêchent depuis longtemps autour de l'Islande en compagnie des Anglais, Hollandais et

(Fig. 1, a). Le navire va de l'avant, la barre à zéro. Les courants d'eau passent sur la carène et sur le safran sans avoir d'action. Il en résulte que le navire va droit. Les petites flèches représentent les courants d'eau ou les filets d'eau qui passent et glissent le long de la carène.

(Fig. 1, b). Le navire va de l'avant. La barre est mise à tribord toute. Les filets liquides s'amasent sur le safran et y exercent une forte poussée. Comme le safran est fixé au navire, la poussée qu'il reçoit se transmet à tout l'arrière du navire et tout l'arrière est déporté sur la gauche. Mais comme le navire pivote autour de son centre, son avant tombe sur la droite, du même bord que le gouvernail, mis à tribord toute.

(Fig. 1, c). Le gouvernail est mis à gauche toute, le navire allant toujours de l'avant. Le navire subit les mêmes effets que la figure 1, b. L'avant du navire tombe sur la gauche, sur babord, du même bord que le gouvernail, mis à à babord toute.

Remarque : cette poussée exercée par les filets liquides sur la surface du gouvernail a une force qui varie avec la vitesse du navire, l'angle de barre et le degré d'immersion du gouvernail.

Le navire, en route toute en avant, et dont le gouvernail est mis tout d'un bord, vient rapidement du même bord que le gouvernail. Si l'angle de barre est faible, il viendra moins vite, et d'autant moins vite que la vitesse sera faible.

D'autre part, un gouvernail peu immergé perd beaucoup de son action, comme, par exemple, sur le navire de commerce à léger. L'expérience démontre qu'un angle de barre de 30 à 35 degrés est un maximum et qu'à cet angle, le gouvernail est tout d'un bord. Augmenter cet angle freinerait le navire dans son évolution.

Avec de l'erre en arrière :

Quand on met le gouvernail d'un bord, l'avant du navire vient du bord opposé.

(Fig. 2, a). Le navire va de l'arrière, il cule, la barre est mise à zéro. Les filets liquides passent sur le safran du gouvernail puis sur la carène sans exercer d'action. Il en résulte que le navire cule droit.

(Fig. 2, b). Le navire cule. Le gouvernail est mis à tribord toute. Les filets liquides s'amasent sur le safran et y produisent une forte poussée. Comme le gouver-

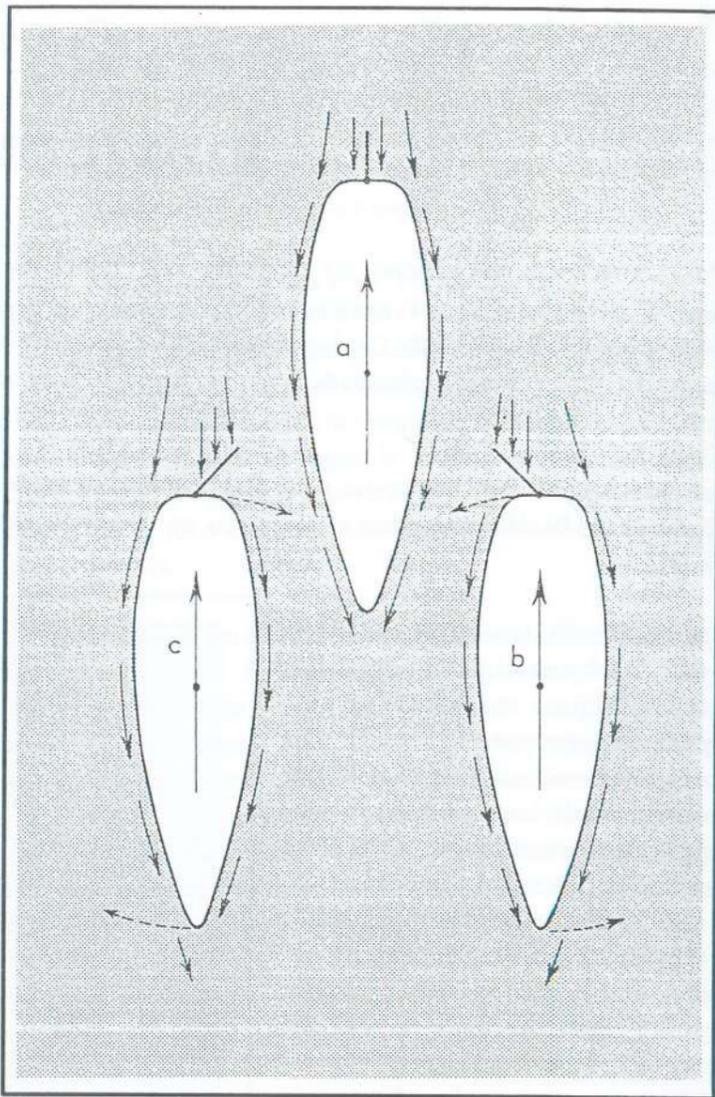


Fig. 2 Effet du gouvernail avec erre en arrière

navail est fixé au navire, la poussée qu'il reçoit se transmet à tout l'arrière et tout l'arrière du navire est déporté sur tribord. Mais comme le navire pivote autour de son centre, son avant tombe sur babord, du bord opposé au gouvernail mis à tribord toute.

(Fig. 2, c). Le navire cule. Le gouvernail est mis babord toute et le navire subit les mêmes effets que sur la figure 2, b. L'avant du navire tombe sur tribord, du bord opposé au gouvernail mis babord toute.

Remarque : avec de l'erre en avant et même avec un faible angle de barre, le gouvernail a de l'action et elle est immédiate.

Mais si le navire cule, le gouvernail n'a d'action que si la vitesse en arrière est grande.

En marche arrière, l'action du gouvernail est négligeable avec une erre faible.

Le G.A. (le gouvernail actif)

On appelle G.A. un dispositif consistant en une petite hélice actionnée par un moteur électrique horizontal et fixé dans le safran du gouvernail.

Ce moteur horizontal en forme de cylindre allongé sur lequel est fixé l'arbre de la petite hélice, s'engage comme une cartouche dans un logement horizontal pratiqué dans le safran, à sa mi-hauteur, sensiblement au niveau du moyeu de l'hélice principale.

La petite hélice du G.A. dépasse de peu l'arête arrière du safran, mais elle est abritée dans une protection métallique.

Le courant électrique du moteur est conduit par un câble étanche passant dans la mèche. Le G.A. est commandé de la passerelle.

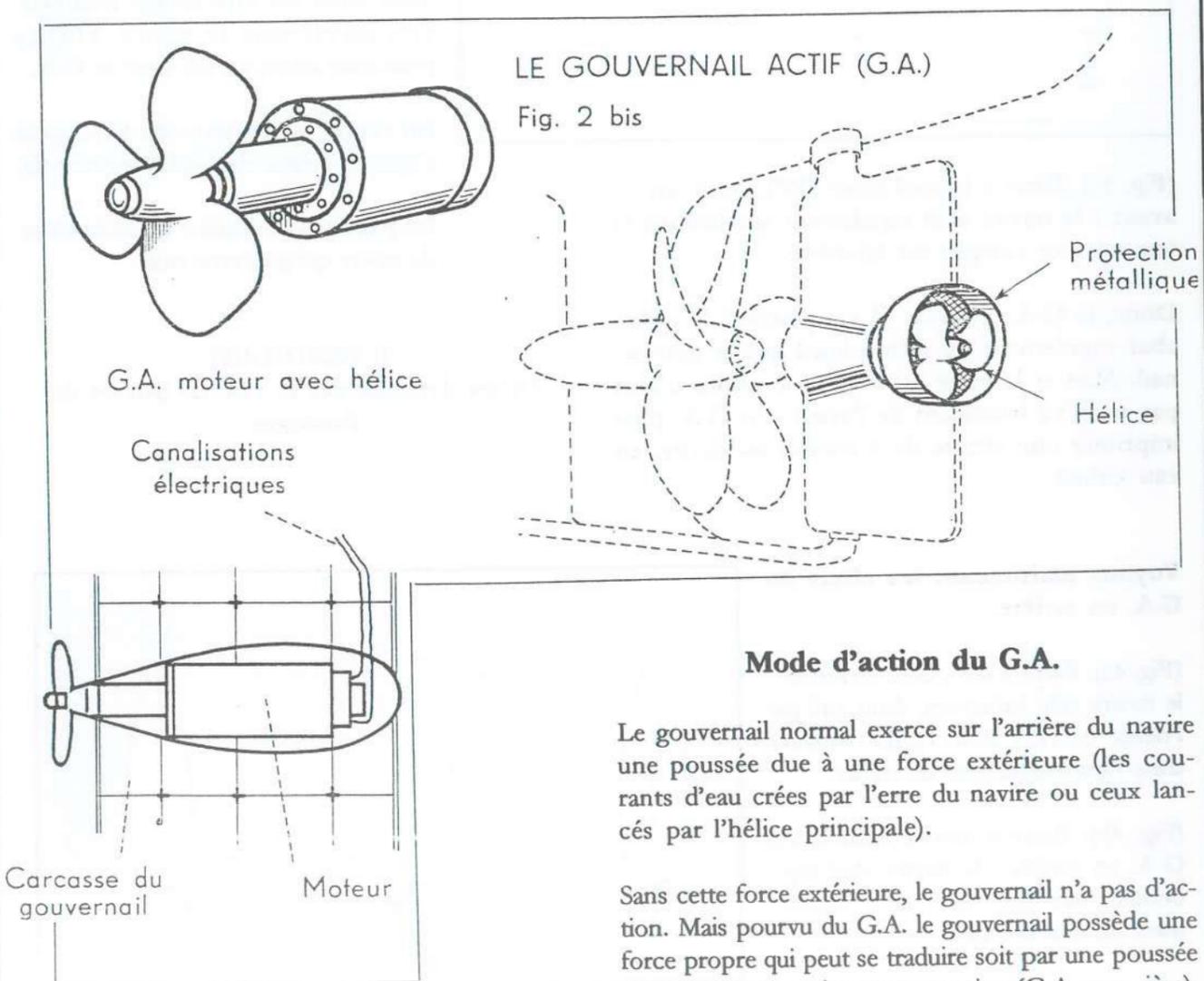
Le safran du gouvernail ne subit que peu de modifications et ses palliers n'ont pas besoin, normalement d'être renforcés.

Mais pour pouvoir utiliser à fond les avantages de ce dispositif, il est préférable de porter la course du gouvernail à 90 degrés, quoique on puisse l'utiliser avec la course normale de 35 degrés.

La puissance du G.A. est évidemment fonction de la dimension du navire. Il existe une gamme de moteurs de puissances variant de 5 à 4 et 500 CV.

But du G.A. : faire évoluer plus rapidement, soit sur tribord, soit sur babord, le navire en marche avant ou en marche arrière.

En eau calme, le navire tourne sur lui-même, ainsi qu'une toupie.



Mode d'action du G.A.

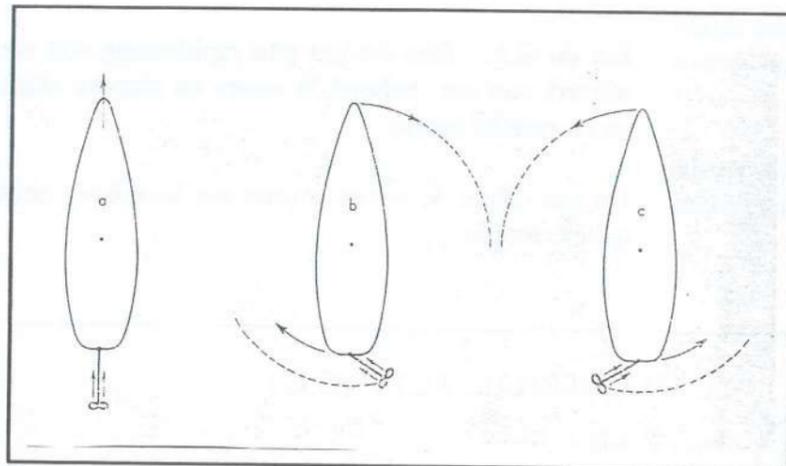
Le gouvernail normal exerce sur l'arrière du navire une poussée due à une force extérieure (les courants d'eau créés par l'erre du navire ou ceux lancés par l'hélice principale).

Sans cette force extérieure, le gouvernail n'a pas d'action. Mais pourvu du G.A. le gouvernail possède une force propre qui peut se traduire soit par une poussée (G.A. en avant), soit par une traction (G.A. en arrière).

Supposons le navire dont la machine principale est stoppée en eau calme au milieu du bassin :

(Fig. 3a). Barre à zéro, G.A. en avant : le navire va de l'avant, lentement, poussé par l'hélice du G.A. dont l'action s'exerce dans l'axe longitudinal du navire.

(Fig. 3b). Barre à tribord toute (35°), G.A. en avant : le navire abat rapidement sur tribord et fera un tour complet.



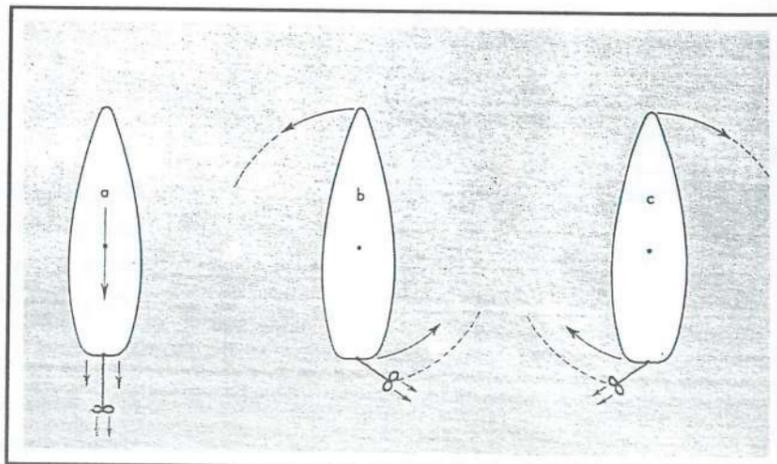
(Fig. 3c). Barre à babord toute (35°), G.A. en avant : le navire abat rapidement sur babord et fera un tour complet sur lui-même.

Donc, le G.A. en avant (il y a poussée) le navire abat rapidement du même bord que le gouvernail. Mais si la barre est à zéro, le navire n'abat pas mais va lentement de l'avant. Un G.A. peut imprimer une vitesse de 4 noeuds au navire, en eau calme.

Voyons maintenant les effets du G.A. en arrière.

(Fig. 4a). Barre à zéro, G.A. en arrière : le navire cule lentement, droit, tiré par l'hélice du G.A. dont l'action s'exerce dans l'axe longitudinal du navire.

(Fig. 4b). Barre à tribord toute (35°), G.A. en arrière : le navire abat rapidement sur babord et fera rapidement un tour complet.



(Fig. 4c). Barre à tribord toute (35°), G.A. en arrière : le navire abat rapidement sur tribord et fera rapidement un tour complet.

Donc, le G.A. en arrière (il y a traction, le navire abat rapidement du bord opposé au gouvernail. Mais si la barre est à zéro, le navire n'abat pas mais cule droit lentement.

Remarque : le navire, en fait, ne tourne exactement sur place que si la barre peut être mise en route toute, mais à 90° et non à 35°.

Un angle plus faible, se rapprochant de zéro, donne de l'erre en avant.

Mais dans les différentes manoeuvres qu'effectue le navire, l'hélice principale entre en jeu avec le G.A.

En route, la puissance du G.A. peut s'ajouter à celle de l'hélice principale.

De plus le G.A. stabilise les embardées du navire qui gouverne mal.

P. BERTHOUD

Ancien directeur des E.A.M. de Sète et de Boulogne.

Nouvelles du bord du Port-Rhu.

SKELLIG

le langoustier de Douarnenez

la charpente est presque finie ...

Les travaux de construction de «Skellig» le langoustier en cours de réalisation sur le Port Rhu par nos amis de l'association «Un langoustier pour Douarnenez» vont bon train et, au seuil de cet hiver, la charpente est presque finie. Certains éléments de la voûte sont d'ores et déjà en cours de réalisation, voire même posés et il ne restera bientôt que quelques membrures à mettre en place avant que ne commencent, dans les mois à venir, le délicat travail autour de la râblure et du lissage des membrures suivi de la pose des premières pièces de ceinture.



Été «studieux» pour les bénévoles de l'association qui, dans le cadre des Fêtes maritimes de Douarnenez 2004, au sein de l'espace réservé aux associations du Patrimoine Maritime ont en outre présenté sur leur stand une superbe exposition de photos de la construction de «Skellig» dues à l'œil talentueux et sensible de Julien Quideau, photographe bien connu des Douarnenistes. Y étaient adjoints de beaux et intéressants panneaux sur l'histoire et la construction des langoustiers à voûte de l'Iroise. Ceux-ci, transférés par la suite dans le chantier ouvert au public tous les jeudi et samedi après-midi, ont permis de fructueux contacts, de nombreuses adhésions et, bien sûr, la vente «en continu» de tee-shirts et d'affiches de Fanch Moal. Activités «d'intendance» vitales pour le devenir du projet !

Dû au crayon de Jean Pierre Philippe, président d'honneur de Treizour, initiateur de la chaloupe

Telenn Mor, père d'An Eostig, la grande chaloupe pontée, ainsi qu'architecte-constructeur d'An Askell, autre langoustier, la construction de «Skellig» va donc bon train dans les anciens Chantiers Le Gall, à l'ombre du Cap Lizard, précieuse référence, ultime témoin de ce métier, et hélas désespérément en attente de mesures conservatoires.

Jean Pierre, est aujourd'hui probablement le meilleur «archéologue» des anciens langoustiers à voile de la pointe de Bretagne. Avant les autres, il explorait les cimetières de bateaux de la région, à la