

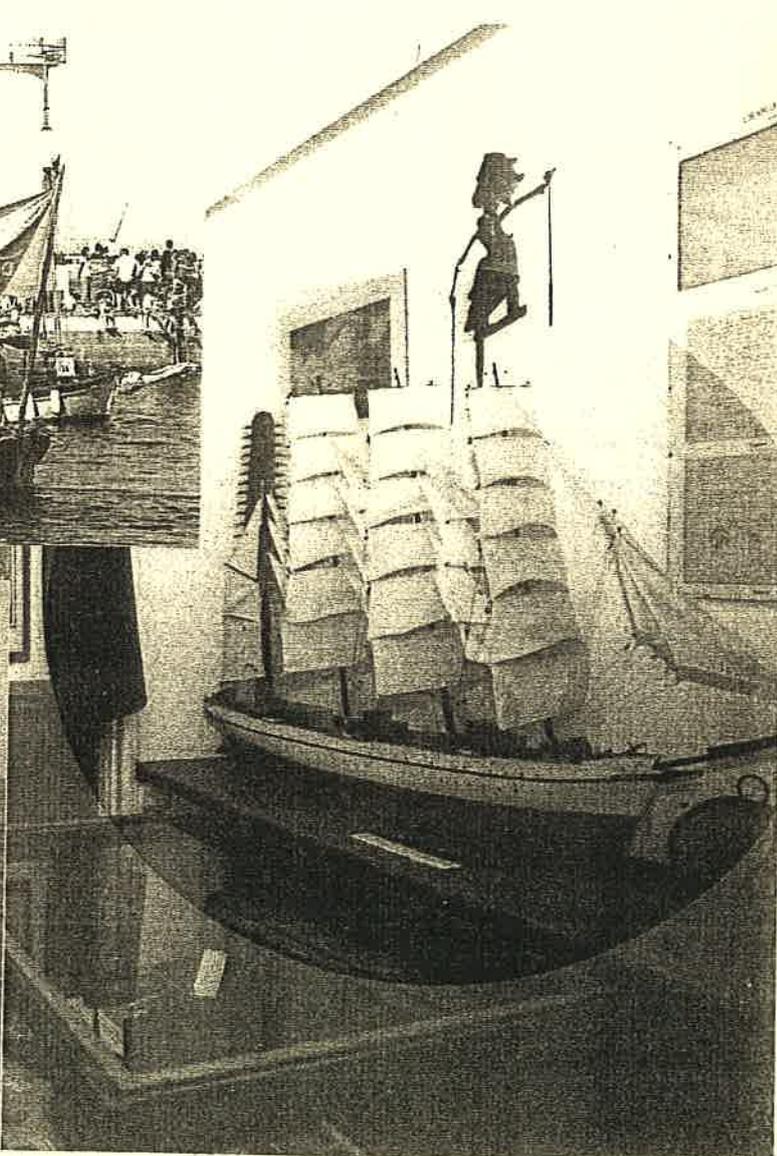
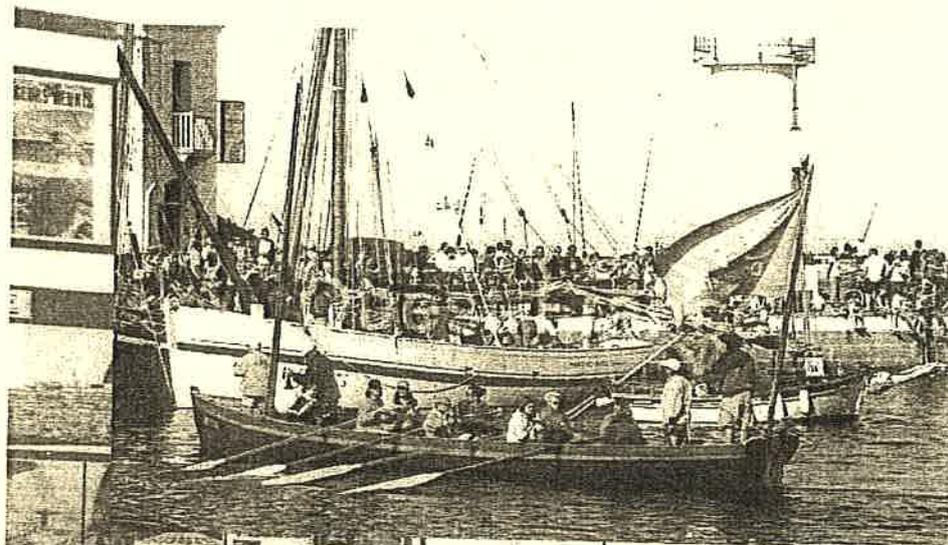
Musée
du Bateau

29100
Douarnenez

ASSOCIATION TREIZOUR

Mars 2006

N° 17



EDITO

Porter haut le flambeau

2006.

C'est la date anniversaire de la création des fêtes maritimes. Le pays de Douarnenez, toutes associations confondues, va se retrouver pour marquer avec éclat cet événement.

1986.

Beaucoup ont en tête et dans les yeux cette première fête du Chasse Marée au port du Rosmeur. Ce fut un succès dépassant les attentes les plus optimistes.

Le grand public découvrait, comme dans une sorte d'enchantement, les bateaux traditionnels, leur beauté, leur diversité mais plus encore c'était une collectivité tout entière qui se réveillait avec fierté autour de ses racines et de sa riche histoire. Une nouvelle conscience était née. A partir de son port en fête Douarnenez découvrait avec force ce qui faisait son identité même, la mer, les marins, les bateaux, la pêche.

La découverte fut si intense que notre cité sardinière verra ensuite son calendrier d'été rythmé tous les deux ans par une fête maritime au succès jamais démenti. Gageons qu'il en sera de même pour celle de cet été.

Treizour pionnier :

Sept années auparavant, en 1979, notre association, avec d'autres initiatives sur le littoral, avait ouvert la voie à ce renouveau du patrimoine maritime par des expositions, la collecte d'objets et de bateaux qui conduiront à la création du Musée du Bateau. Dans la mouvance de cette dynamique la société d'édition le Chasse Marée et la Fédération Régionale pour la Culture Maritime viendront s'installer dans notre cité sardinière.

25 ans après, ces acteurs, le Chasse Marée, la FRCM, Treizour sont toujours là. Leurs activités, leur longévité témoignent, en dépit des évolutions, du bien-fondé de leur création. Ils créent des emplois, ils forment de nombreux jeunes à des métiers de charpentiers, de voiliers, ils animent la vie locale. Douarnenez a besoin d'eux pour son économie et pour marquer une identité que bien des gens nous envient à l'extérieur.

Modestement mais avec conviction notre association aussi prend sa part dans ce concert. Avec ses activités maquettes, yoles, radio maritime, elle anime en permanence avec le soutien de la Ville, le milieu du patrimoine maritime local. A partir de sa centaine

d'adhérents, de ses locaux -hangar, atelier maquettes- sur le Port -Rhu, elle offre ses activités à tous et est ouverte à tout projet de développement.

Projets

2006 s'ouvre sur des projets concrets, la participation aux fêtes maritimes de juillet avec le maximum de nos potentialités, à la Sizhun Penn ar Bed, à l'Atlantic Challenge à Gênes, à diverses sorties en Bretagne et au-delà pour les yoles et la chaloupe, une coopération fructueuse avec le Musée Maritime du Cap Sizun, à Audierne.

C'est un programme enthousiasmant auquel nous vous invitons à participer.

Notre assemblée générale exceptionnellement organisée en mars à laquelle nous vous invitons vous en dira plus sur ces événements. Elle nous permettra aussi de nous retrouver et de discuter dans un cadre amical.

A bientôt et bien amicalement.

Le Président

Michel BALANNEC

SOMMAIRE

02/ Editorial

03/ Yoles - Une année bien remplie
La route de l'Amitié

05/ Les étocs

07 / L'art de la godille

11 / Le musée maritime du Cap Sizun

18 / Ar Vag Gwenn, un exceptionnel régatier

19 / L'histoire du Pitalugue

20 / Le coaltarage de notre hangar

21 / Chanson «A l'ancre de Marine», de Georges Tanneau

22 / La science des personnes de la cour

27/ Pitoun : 12m2 du Havre, le chantier est prêt

Yoles

Une année 2005 bien remplie

2005 est une année faste à marquer d'une pierre blanche. Les opérations se sont multipliées en Bretagne, en Méditerranée voire à l'étranger. Ce dynamisme tient beaucoup au fait que l'équipage s'est renforcé avec l'engagement de Yves Adam qui, maintenant en retraite, partage la responsabilité du groupe avec Paul. Yves Luchetti et Jean Pierre Goasguen de Pleyben apportent aussi maintenant un concours précieux sur le plan technique.

L'année a été marquée par une coopération interéquipages très fructueuse entre les Douarnenistes, les Guilvinistes et les Morbihannais.

Nul doute que cette coopération est à poursuivre.

Yves Adam et Michel Nouy nous apportent plus loin leur relation l'un de la route de l'Amitié et l'autre de la journée pêche à pied aux Etocs.

La route de l'Amitié

Du 29 juillet au 7 août

Le vendredi 29 juillet nous sommes à Audierne et nous aidons l'équipage de Morbihan pour la mise à l'eau de leur yole. Amitié est au poste d'amarrage depuis déjà une semaine. Le lendemain, nous remettons en état le grément sur la cale. Des drisses et écouteles sont à changer sur Amitié. Epissures, surliures, voiles et vergues étalées sur la cale, tous se mettent à l'ouvrage.

Dimanche 31 juillet. Audierne - Port La Forêt.

C'est vers 09h00 que les cent soixante bateaux de la flottille appareillent. Cap sur Pors Poulhan en Plozévet pour le passage de la bouée « Les droits de l'homme » en souvenir du vaisseau naufragé à cet endroit en 1796 puis cap au sud vers Penmarch. Nous passons le Menhir en début d'après-midi escortés par un banc de dauphins communs et deux poissons lunes. Le vent fraichit avec le thermique. Nous mettons cap à l'est au portant, parfois voiles en ciseaux, galop effréné sur vingt milles. Nous doublons les balises de sud Finistère aux noms évocateurs : Cap caval, Spineg, Ar guisty, Kareg greiz, Rostolou, Treusvas, La voleuse, Linuen, à huit noeuds de moyenne. Le vent passe au noroît, vent d'bout, pile sur le cap, nous passons aux avirons. Après une demi heure

de remorque nous arrivons à Port La Forêt à 18h00. Nous avons parcouru quarante milles de navigation en neuf heures.

Lundi 1er août. Port La Forêt - Groix (28 milles).

Nous appareillons à 10h00 sans vent. Nous tirons sur les avirons pendant deux heures, cap au sud-est sur Groix. Le vent ne se lève pas. Nous sommes pris en remorque pour passer Trévignon pendant deux heures. Nous passons à la voile vent de nord, force 2, en régates, avec Morbihan. Nous arrivons vers 17h00 devant Port Tudy, toute la flotte s'engouffre dans le port tandis qu'un ferry tente de sortir. Nous restons vent d'bout sous tape cul en attendant le calme puis nous rentrons dans le port à l'aviron sous les applaudissements.

Mardi 2 août. Groix - Port Louis (6 milles).

Nous flanons le long des plages. Nous sommes incapables de remonter au vent avec nos yoles. En fin d'après midi, nous rejoignons la rade de Lorient par la passe ouest puis Port Louis.

Mercredi 3 août. Port Louis. Journée repos, balade.

Nous remontons Le Blavet. On découvre St Guénael, petit port de plaisance, voile aviron kayak, puis nous redescendons la rivière en régates, à la voile.

Judi 4 août. Port Louis - Houat (28 milles).

Nous sortons de la rade à l'aviron puis cap au sud-est. Le vent se lève doucement et à l'approche de Quiberon nous mettons les voiles. Nous longeons la côte en nous repérant par la multitude des balises devant Port Maria, la chaussée de la Teignouse puis la chaussée de Beniguet. C'est à l'aviron que nous arrivons en fin d'après midi dans le petit port de St Gildas.

Vendredi 5 août. Houat - Le Bono (18 milles).

Nous appareillons avec Morbihan et Amitié, cap au nord sur l'entrée du golfe, vent d'ouest 2 à 3. En avance sur la marée, nous forçons la passe à contre courant, en régates en rases cailloux, jusqu'au Grand Huernic où nous mouillons au ras de la côte. La mer est basse, nous déjeunons sur l'île et nous attendons le courant qui nous poussera jusqu'au Bono. Trois heures plus tard nous repartons après avoir vu passer toute la flottille. Le vent a fraichi, nous tirons des bords aidés par le courant et nous terminons les derniers milles à l'aviron. Nous

amarrons les bateaux prêts pour l'échouage, à côté des sinagots et côtres auriques, dans le petit port du Bono sous le pont rénové.

Samedi 6 août. Le Bono - Sauzon (25 milles).

Dans la matinée, nous sommes invités à une dégustation d'huîtres et muscadet puis nous appareillons. Le vent est trop faible et nous descendons la rivière d'Auray à l'aviron. Le vent se lève de sud-ouest et nous prenons la remorque jusqu'à Sauzon pendant quatre heures.

Dimanche 7 août. Sauzon - Vannes (26 milles).

Morbihan, le Corbeau des Mers et Amitié prennent la route de Vannes traversant la baie de Quiberon trois fois en trois jours. Six heures de traversée sous voiles avec un vent modéré d'ouest nord-ouest. Nous passons la Teignouse vers treize heures. A Meaban le vent tombe, nous doublons Port Navalo à l'aviron vers 15h00. Nous attendons la renverse au bistro du port puis le Corbeau nous remorque, Morbihan et Amitié, les derniers milles. Fin du voyage.

Nous avons ainsi parcouru 180 milles en neuf jours avec principalement de longs bords sous voiles au portant ce qui est rare. Nous avons accosté neuf ports différents dont trois sur les îles. Vingt deux personnes ont navigué sur Amitié en se relayant. Chaque soir c'était un peu l'aventure et la surprise pour l'hébergement et les repas. Nous n'avons jamais été déçus. Nous étions cent soixante bateaux soit huit cents personnes dont une quinzaine de voiliers traditionnels.

Chaque soir à l'arrivée de la flotte le port d'accueil était libéré pour nous laisser la place. Merci à tous ces bateaux qui nous ont accompagnés parfois remorqués, principalement au Corbeau des Mers.

Nous étions trois bateaux voile aviron, deux yoles de Bantry et une pirogue baleinière.

Quelques anecdotes : en arrivant à Port la Forêt nous sommes fatigués par une journée bien remplie. Monsieur le Maire offre sa bolée puis traîne en discussion. Il finit par nous conduire dans un centre de vacances désaffecté, ne trouve pas les bonnes clés puis s'en va. Pas d'eau, pas d'électricité, pas de couchage pour tous. C'est la catastrophe.

Quelques minutes plus tard, la gérante du centre arrive, nous ouvre toutes les portes et nous sommes installés comme des rois. Anne nous prépare des grillades que nous dégustons. Après une bonne nuit, descente à pied par la campagne pour rejoindre le port.

Au bout de deux ou trois jours de croisière, le matin, notre principal souci était de courir sur le port avec nos

bagages et de trouver un bateau susceptible de les transporter jusqu'à la prochaine étape. Ce fut rapidement le Corbeau des Mers.

Ensuite nous avons tout notre temps, nous dressions quelques tables libérées de la fête de la veille, sur le port, quelques réchauds pour chauffer l'eau et nous prenions un petit déjeuner consistant en groupe à deux ou trois équipages, c'était l'un des moments les plus agréables de la journée.



Amitié dans le golfe du Morbihan de mai à septembre

Du 4 au 8 mai : trois jours de navigation dans les courants : Vannes, Kerpenir, Meaban, Larmor, Baden, Le Bono, Port Anna, Vannes.

25 mai : descente du golfe jusqu'à Port Navalo pique-nique à bord et retour par l'île au Moines, escale à la pointe du Trech.

11 et 12 juin : balade le 11 dans le golfe nous passons entre Arz et Drennec entre Piren et Mouchouse pour aller pique-niquer sur Govihan au sud du Golfe puis retour par le tour de l'île d'Arz Lern. Le lendemain balade et pique-nique sur Bailleron avec deux bateaux.

2 et 3 juillet : Vannes, Hoedic et bivouac sur l'île à quatre bateaux et retour.

Entre ces différentes sorties en Bretagne sud, Amitié a parcouru 330 milles de mai à septembre 2005, route de l'Amitié comprise. Bravo.

Yves Adam

Les étocs

Il n'y avait pas cette année de grandes compétitions internationales, néanmoins les yoles douarnenistes ont bien navigué.

Après la semaine du golfe dans le Morbihan, le golfe de Gênes en Italie, et les sorties hebdomadaires en baie de Douarnenez, la yole Amitié a participé pour la première fois à la route de l'Amitié au départ d'Audierne pour rejoindre Vannes avec escales à Port la Forêt, Groix, Port Louis, Houat, Le Bono, Sauzon et arrivée à Vannes.

Cette sympathique manifestation s'est déroulée sous un ciel clément, avec à chaque escale un accueil chaleureux qui a offert aux marins embarqués une croisière inoubliable. Cette armada de vieux gréements en route vers les mers du Sud m'a rappelé celles des chaloupes douarnenistes, autrefois, qui partaient vers Belle île pour la pêche à la sardine.



Outre Amitié, la yole Morbihan participait aussi à cette croisière. L'équipage de la yole Spered ar Mor endommagée à la suite d'un abordage au printemps s'était réparti sur ces deux bateaux engagés. Histoire de se retrouver et d'évoquer des bons souvenirs l'équipe de Spered avait à nouveau invité celle de Morbihan et d'Amitié à un embarquement pour les étocs à l'occasion de la grande marée d'équinoxe en septembre. Les deux yoles douarnenistes étaient indisponibles, l'une à Marseille et l'autre à Vannes mais les guilvinistes avaient bien fait les choses car ils avaient affrété pour l'occasion les deux baleinières de l'association Chemins de la mer. C'est ainsi qu'au petit matin du dimanche 18 septembre, sous un soleil radieux et sur une mer d'huile, tous les équipages de la route de l'amitié se sont retrouvés au

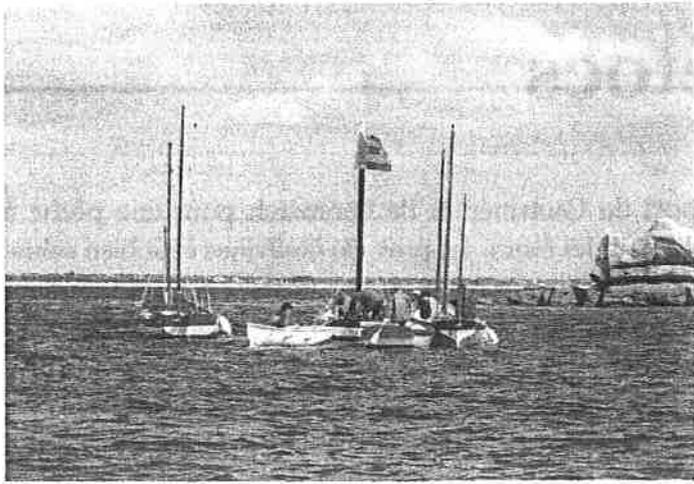
port du Guilvinec et de Penmarch pour une pêche à pied sur les étocs. Le port du Guilvinec était bien calme en ce dimanche matin et les chalutiers bien sagement alignés le long des quais.

Pas même de pêcheurs à la ligne comme à Douarnenez. Seul du côté de Léchiagat on notait une petite animation: c'était l'équipage de Morbihan qui embarquait sacs à pique-nique et paniers de pêche. Une demi-heure plus tard elle filait doucement vers la passe au bruit cadencé des avirons. A peine avait-on débouqué du bassin que l'on hissait misaine et taillevent pour profiter de la légère brise de nordet que l'on pouvait apercevoir déjà la longue muraille sombre des Etocs (*Etoc: alignement de roches situé à quelques encablures de la côte et dangereuse pour la navigation*). Telle est la définition du petit Larousse et elle correspond prosaïquement à la réalité mais on pourrait bien y voir une armée de boucliers de titans guerriers surgis du fond des mers ou les murailles crénelées tours et mâchicoulis en ruine d'un antique château géant englouti comme si la ville d'Ys était soudain remontée à la surface. L'eau très claire laissait apparaître le fond rocheux et tout l'art du chef de bord consistait à louvoyer habilement entre les bouées de casiers disséminées tout le long du parcours.

Seuls les bateaux de faible tonnage sont de sortie en cette belle matinée de dimanche et lorsqu'on croise un bateau de pêche avec seulement deux femmes à bord je reconnais la désormais célèbre et médiatique Scarlett le Corre vu qu'elle passe aussi souvent à la télé que les bigoudennes en coiffe.

On aperçoit nettement aussi le clocher de l'église St Nonna et le non moins célèbre phare d'Eckmühl, comme des jalons qui évoquent le riche passé maritime de la côte bigoudenne. Le décor Thalassa étant planté il ne nous reste plus qu'à aborder le plateau rocheux, chose qui n'est pas si aisée pour une première fois, un peu comme si on était devant un plateau d'huîtres et de fruits de mer alors que l'on en a jamais mangés ! Heureusement le brigadier avant nous signale la présence de deux baleinières mouillées dans une passe entre deux rangées d'étocs.

Yvette, l'équipière guilviniste reconnaît aussitôt Trescadec et « Fleur de l'Aven » les baleinières de Penmarch. Un va et vient a déjà été installé entre elles et l'îlot découvert, et le débarquement a commencé.



Mouillage effectué comme à la parade et nous embarquons nous aussi dans l'annexe pour rejoindre le groupe à terre. A la fin des opérations, c'est une escouade d'une trentaine de personnes qui se retrouve sur un petit tertre granitique au sommet de l'îlot d'où l'on peut apercevoir l'ensemble de l'archipel.

Le spectacle est saisissant et l'on partage toujours la petite émotion de l'explorateur quand il découvre pour la première fois une terra incognita; de fraîches effluves de laminaires embaument l'air tiédi par un soleil généreux, mais la marée n'attend pas et chaque nouveau «colomb» armé qui de son harpon qui de sa bêche, qui de son couteau, s'éparpille dans le dédale des roches pour traquer qui la vieille, qui le pouce pied, qui l'ormeau, qui le tourteau, l'étrille, la crevette ou les moules.

Le flot montant se charge petit à petit de ramener tout ce petit monde vers le sommet au pied des chaos granitiques. Un vieux grément passe loin au large, certains croient reconnaître la belle Angèle. Les paniers sont pleins à déborder et les sourires débordent sur toutes les lèvres. On sort les paniers à pique-nique et l'on planque les paniers de pêche à la place, à l'abri du soleil évidemment. On entend les bouchons qui décroquent, chacun y va de sa petite anecdote, d'autres proposent leurs radis, leur salade, leurs tomates, leurs rillettes de maquereaux pêchés autour de ces mêmes îlots, on peut même goûter aux pouce-pieds déjà cuits avec un verre de chablis. Au dessert, les femmes sortent leur thermos de café ou de thé avec des tranches de cake: un pique-nique fonnus (1) comme on dit à Douarnenez.

Enfin Guy le Rhun nous offre une démonstration d'attendrissement de l'ormeau au maillet agrémentée d'une série de recettes pour ceux qui ne sauraient pas quoi faire de leur godaille une fois rentrés chez eux. Le rideau du flot recouvre peu à peu le décor comme au théâtre, il est temps de lever le siège.

Le vent a encore molli mais il reste un léger souffle pour nous ramener «goustadig» (2) sous misaine et avec six avirons dehors à endurer. J'ai tout le temps de me remémorer les escapades à terre avec les canots annexes quand j'étais moussaillon à la sardine. Quand le temps était «trop» beau, la mer trop calme, la mer ne travaillait pas et le poisson non plus. On ne pêchait rien, soit on allait sur les bases et on sortait les lignes de fond, pour ramener quand même une cotriade à la maison, soit si la marée le permettait on embarquait dans les annexes et on allait à la côte, aux moules, aux pouce pieds et même une fois je me souviens on avait accosté les tas de pois pour dénicher les œufs de goéland et l'on cuisait le tout dans le grand «poutouren» (3). On ne ramenait pas cela à la maison mais cela arrivait rarement une ou deux fois dans la saison jamais plus.



C'était une journée de loisir de vacances comme on dit maintenant et c'est comme si l'on avait renoué avec cette tradition ancienne l'espace d'une étale de marée basse d'équinoxe.

La journée se termine par une mouclade géante chez Yvette... Une sortie extraordinaire à la bigoudenne dont on se souviendra longtemps...

- 1) Abondant
- 2) Doucement
- 3) Chaudron de fer

Michel Nouy

L'art de la godille

La godille est un art très ancien dont la maîtrise confère une tendance à toiser de haut ceux à qui il faut au minimum deux avirons et un siège pour se propulser sur les flots.

C'est à ceux-là que cet article s'adresse, ainsi qu'à tous ceux qui, bien qu'initiés, souhaiteront approfondir leurs connaissances.



De très grandes godilles sur jonques et sampans (fig. 1)

L'élévation du niveau de vie qui débouche sur l'usage toujours plus intense du moteur hors-bord (on disait il n'y a pas si longtemps moto-godille) et sur le développement du canot pneumatique condamnent cet art à l'oubli ? Nous ne le croyons pas. Savoir godiller restera toujours l'apanage indispensable du marin et en particulier du marin plaisancier.



Il n'en est pas moins vrai que le bon godilleur se fait rare et que nombreux sont ceux chez qui la méconnaissance de cette technique crée un vague complexe d'infériorité tout en les plaçant parfois dans des situations délicates. N'oublions pas que, très paradoxalement, on nomme parfois «un marin à la godille» celui qui ne sait pas godiller...



Les origines

Faut-il situer en Chine les origines de la godille ou admettre que ce mode de propulsion fut inventé à diverses époques et en divers lieux ? Répondre à cette question serait nous lancer dans une querelle qui nous entrainerait trop loin. Les ethnologues ne se divisent-ils pas en deux écoles, l'une professant que les hommes, parvenus à des niveaux équivalents de civilisation, découvrirent des techniques analogues et l'autre affirmant au contraire que les découvertes ont circulé d'un peuple à l'autre depuis des temps immémoriaux ?

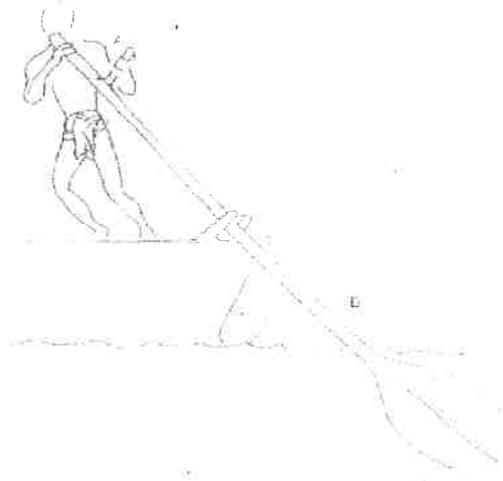
Ce qui est en tout cas certain, c'est que la godille est utilisée en Chine depuis une très haute antiquité sur les jonques et sampans de mer et de rivière. Préférée à l'aviron, même sur des bateaux déplaçant plusieurs tonnes, elle atteint parfois plus de dix mètres de long et a été très perfectionnée au cours des siècles (fig. 1).

Elle fut dotée, en particulier, de dispositifs permettant l'inversion automatique et la limitation du pas. L'opérateur n'a aucun effort à faire pour compenser la poussée obtenue.

Au Japon, la godille a été l'unique moyen de propulsion d'innombrables barques de pêche jusqu'à la vulgarisation du moteur à combustion interne.

On la trouve aussi à l'embouchure du Gange sous forme d'un très large aviron de queue orienté par un petit levier (fig. 3).

godiller, sont de cet avis, comme pour ceux qui, ne sachant pas, sont mal placés pour en discuter) [sic].



Godille de l'embouchure du Gange (fig. 3)

a) levier d'orientation - b) aviron lourd, rigide, à pelle très large, utilisé comme aviron de queue directionnel et comme godille en appont de rameurs et d'une voile.

Elle est, par contre, pratiquement inconnue en Méditerranée sous la forme que nous lui connaissons. Cependant, les Mocos, qui manoeuvrent debout face à l'avant, en utilisent le principe avec un mouvement vertical de la pelle (fig 4 et 5).

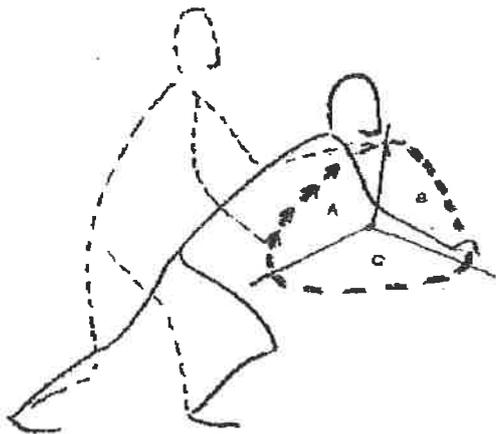


Fig. 4 - a) enfouissement de la pelle et effort de démarrage. b) remontée propulsive «godillée». c) retour.

Les gondoliers vénitiens, eux aussi, et sans qu'il y paraisse, combinent la nage et le principe de la godille pour propulser leurs pittoresques embarcations dissymétriques.

La godille, comme la rame, s'appuie sur l'eau pour faire avancer le bateau, mais la rame s'appuie comme un parachute en se déplaçant dans le sens opposé à la poussée obtenue, alors que la godille prend appui comme une aile en se déplaçant perpendiculairement à cette poussée.

Son rendement est donc très supérieur (cette affirmation ne sera pas suivie de preuves, inutiles pour ceux qui, sachant

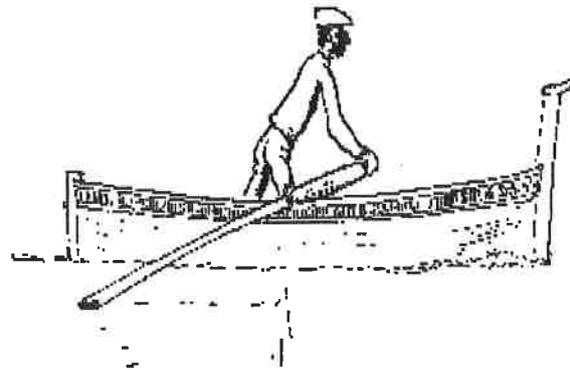


Fig. 5 : les Mocos nageant debout utilisent dans le plan vertical le principe de la godille.

Cinématique de la godille

Nos réflexions nous ont conduits à diviser ce paragraphe en deux parties. La première sera consacrée à ce qui se passe côté pelle. Nous verrons dans la seconde ce qui permettra, côté manche, à la première d'accomplir sa fonction. Leur raccordement laborieux conduira notre lecteur à conclure que l'aviron de godille doit être très souple, ce en quoi il aura parfaitement raison.

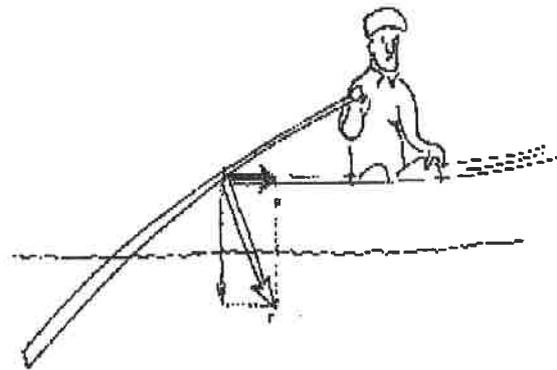


Fig. 6 - F : force produite par la godille - P : force propulsive utilisée

Côté pelle

Temps moteurs : pendant les temps moteurs, la pelle - qui est inclinée longitudinalement du fait de la position surélevée de son articulation - se déplace transversalement par rapport au bateau.

Cette pelle est alors orientée à un angle tel que son mouvement dans l'eau tend à l'enfoncer davantage. C'est une partie de la force nécessaire pour la retenir qui fait avancer le bateau (fig. 6).

Temps intermédiaires : entre deux mouvements trans-

versaux de sens opposés, la pelle est fatalement arrêtée (par rapport à un système de référence lié au bateau). Il n'y a donc plus de poussée tendant à l'enfoncer. Au contraire, la poussée d'Archimède et les filets d'eau provoqués par la vitesse du bateau tendent à la faire remonter à la surface.

Ce concours de circonstances oblige, pour compenser, à enfoncer un peu la pelle et cela conduit au circuit en huit que donnent tous les manuels traitant sérieusement le problème, huit dont les boucles sont d'autant plus aplaties que l'inversion de pas et de mouvement sera réalisée plus rapidement.

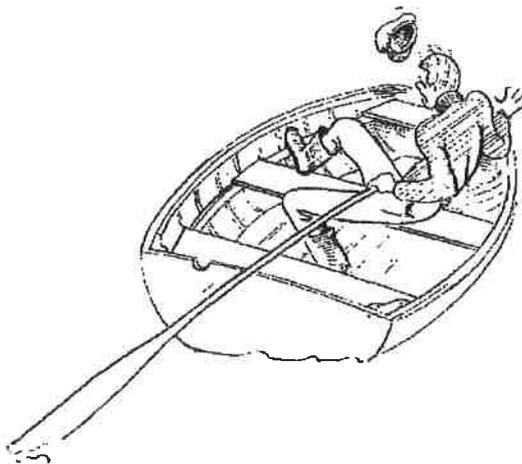
Côté manche

Pendant les temps moteurs, pour peu que la pelle soit convenablement orientée, tout se passe bien.

C'est pendant l'intervalle qui les sépare que les difficultés surgissent car il faut inverser à la fois l'orientation de la pelle et son mouvement. Une mauvaise coordination des mouvements peut entraîner des épiphénomènes préjudiciables à la fois à la propulsion et à l'honorabilité de l'opérateur.

a) Inversion de calage trop tardive ou insuffisante : la pelle sort de l'eau entraînant parfois l'aviron hors de sa dame ou de sa portière, ou se déplace sans résistance. L'un comme l'autre de ces incidents risque de déséquilibrer le godilleur.

b) Inversion trop prononcée : le coup de godille devient un coup d'aviron de queue qui fait abattre brutalement le canot sur un bord (fig. 7).



Pour minimiser les risques, l'expérience conduit à rechercher, en fin de temps moteur, une inversion de la pelle augmentée dans une proportion inverse à l'habileté de l'opérateur.

Il faut donc augmenter l'angle de la pelle pour qu'elle fournisse une poussée tout en s'enfonçant. Si l'aviron

est souple, le mouvement de la main peut rester horizontal, la flexion s'accroissant pendant les temps moteurs, pour se réduire à nouveau pendant l'inversion mais, avec un aviron raide, la main doit obligatoirement effectuer un circuit en huit.

Conseils pratiques

Plusieurs décennies de godillage nous dictent l'observation qui va suivre :

L'apprenti godilleur n'éprouvera de vraies et durables difficultés que s'il veut absolument raisonner ce qu'il doit faire côté manche pour que tout se passe bien côté pelle (fig. 8).



En effet, la pelle tourne comme le manche, mais la dame inverse tous les autres mouvements de l'aviron et, par voie de conséquence, le résultat de l'orientation du manche. Par ailleurs, le godilleur intellectuel s'imaginera opérant de la main gauche, de la main droite, face à l'avant, à l'arrière ou de profil et s'embarquera dans un enchevêtrement inextricable.

En fait, tout se passe bien si le dessous du manche, pelle à plat sur l'eau à l'arrêt, prend un peu d'avance par rapport à l'axe. On godillera le plus facilement du monde d'une main si l'on abaisse le poignet d'un coup sec avant de repousser l'aviron et qu'on le relève de même avant de le ramener à soi (fig 9, a et b).

Nous suggérons de commencer face à l'arrière pour donner plus de puissance en ne tenant la godille que d'une main, poignet vertical quand la pelle est à plat, l'autre main agrippant le poignet de la première (fig 10). Le poignet, en cédant, donnera automatiquement le bon calage de la pelle.

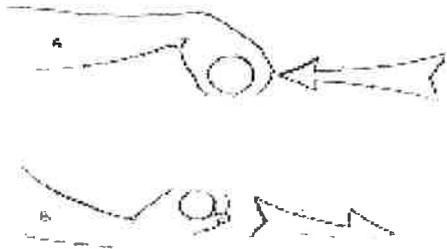


Fig 9 - Godille désinvolte.

A : main baissée en tirant vers soi - B : main baissée en poussant



Fig 10

On pourra ensuite, ayant bien assimilé ce qui se passe, donner sa pleine puissance à deux mains. Nous conseillons, au surplus, de s'assurer de bonnes conditions matérielles qui faciliteront l'acquisition de l'indispensable automatisme.

Il faut un bon aviron : assez long, souple et nerveux, parfaitement symétrique dans le plan de la pelle : celle-ci doit être relativement mince, pas trop large et bien profilée.



Fig 11- souple, nerveux, avec une pelle mince, bien profilée.

Si, de plus, la dame est perpendiculaire à l'axe de l'aviron en service, vous vous apercevrez qu'il est très facile de godiller, ce que tous les pratiquants confirmeront.

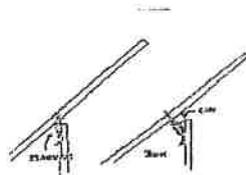


Fig 12 : la dame de godille doit être perpendiculaire à l'axe de l'aviron. Une cale est facile à poser.



Jos DUCRET, treizour du Rosmeur.

Photo remise par madame Quemener - Guezennec (petite fille de J. DUCRET).

Article extrait de la revue «Bateaux» d'avril 1971.
Texte et dessins de Jacques DAMOUR.

Le musée maritime du Cap Sizun

Une création unanimement appréciée.

Des bénévoles motivés.

Entretien avec Marcel JAFFRY

Treizour : Monsieur JAFFRY, vous êtes le président de l'association des amis du musée maritime du Cap Sizun, pouvez-vous nous parler de l'histoire de ce musée ?

Quels ont été vos objectifs premiers et vos orientations pour une mise en valeur de ce musée ?

Quel était l'usage de ce bâtiment avant que vous puissiez en prendre possession ?

• Nous sommes installés dans l'ancien hospice d'Audierne qui a lui-même une histoire plus ou moins maritime. C'est un bâtiment qui a été construit à la fin du XIX^{ème}.

C'est une des bourgeoises d'Audierne, qui, voyant la misère des vieux marins, à l'époque il n'y avait bien sûr pas de services sociaux, a légué tout son héritage à la mairie d'Audierne pour construire un hospice.

Cet hospice, a été bâti dans les années 1880 et était alors, sans doute, le seul en Bretagne sud. Du coup, Audierne a été presque en avance socialement. Au fil des ans, c'est devenu un bâtiment qui n'était plus aux normes modernes ce qui posait de plus en plus de problèmes bien qu'il ait été modernisé dans les années 1950.

La commune a décidé, il y a maintenant une quinzaine d'années, de faire une véritable maison de retraite et cet édifice est devenu disponible. L'hospice comprenait deux bâtiments. Le premier donne sur la grande place et est occupé actuellement par l'Office du Tourisme au rez-de-chaussée, les étages ne sont pas occupés. Le musée maritime dispose (convention avec la mairie) de la cour et du second bâtiment situé sur l'arrière.

Pour revenir à la préservation du patrimoine maritime du cap Sizun, il y eut tout d'abord, pendant deux ans en 1998 et en 1999, organisée par l'association «Mémoire du Cap», une exposition seulement centrée sur les naufrages locaux.

Ce thème avait été choisi car Audierne et le Cap ont une grande histoire de naufrages et de sauvetages.

La mairie d'Audierne voulait élargir cette exposition au patrimoine maritime en général. Elle a donc organisé des concertations entre les diverses associations concernées par le sujet et les personnes intéressées par ce projet.

Notons qu'Audierne pourtant héritier d'un passé maritime important, contrairement aux quartiers maritimes voisins (Douarnenez, Le Guivinec, Concarneau, Camaret...) ne s'était jamais préoccupé de la préservation de son patrimoine.

En début 2000, les « bonnes volontés » locales se sont donc réunies pour voir ce que l'on pouvait faire dans ce domaine.

Il s'agissait de deux associations : l'une s'appelait « Patrimoine maritime du Cap », la deuxième « Mémoire du Cap ». Les quelques bénévoles dont nous faisons partie et la mairie souhaitaient créer une nouvelle association en fusionnant celles existant alors en sommeil. Cette proposition d'abord acceptée n'a pas ensuite convenu, pour diverses raisons aux dites associations. Appuyés par la mairie nous nous sommes donc décidés à poursuivre seuls ce projet de sauvetage du patrimoine maritime.

Nous avons présenté une première exposition sur le patrimoine maritime à l'été 2000. A l'époque, nous disposions de peu de moyens. Pour stabiliser notre implantation nous avons passé tout de suite une convention avec la mairie pour que le bâtiment soit mis à disposition à titre gracieux.

Nous sommes maintenant à la sixième exposition.

Au fil du temps, nous avons constaté que l'histoire maritime capiste était encore bien plus riche que nous le pensions et chaque année nous améliorons singulièrement nos connaissances mais aussi notre collection de documents et d'objets précieux.

Voici donc en quelques mots comment nous sommes arrivés à la situation actuelle.

T. Pour revenir à cette première exposition en 2000, il a fallu un grand coup de chalut, pour pouvoir rassembler des documents, ce qui fait qu'aujourd'hui vous disposez d'une richesse au niveau du patrimoine maritime.

- Oui, c'est vrai qu'au départ, en 2000, on a fait un pari un peu fou. On a pris conscience vers Pâques 2000, qu'il nous restait seulement trois ou quatre mois pour monter une expo d'ici l'été. Il faut dire que nous avons quand même profité de l'expo précédente.

En effet, il y avait de nombreux prêteurs, ayant fourni un certain nombre de matériels ou de documents concernant le sauvetage qui nous ont donc confié ce même matériel et de plus intéressés par notre exposition nous ont fourni divers documents et matériel concernant le patrimoine maritime en général.

Nous disposions également par devers nous et par les divers contacts établis des compléments intéressants pour cette première expo.

Nous réalisons ainsi un premier ramassage, et un premier « coup de chalut » non négligeable, dès le départ. C'était assez peu mais suffisant pour une première exposition modeste qui a finalement prouvé que l'on pouvait relancer le sauvetage du patrimoine maritime local.

T. Dès le départ vous êtes partis avec un objectif thématique ?

- Oui, nous connaissions l'histoire maritime du Cap Sizun dans ces grandes lignes mais on ignorait un certain nombre de choses. Par exemple, on a découvert que les premiers marins à aller à la pêche à la morue à Terre-Neuve, du côté breton, furent les Capistes. Ils l'ont pratiquée pendant une centaine d'années, après ils ne sont plus retournés pour des raisons mal élucidées. J'ignorais moi-même cet épisode.

Cette année à l'occasion du montage de l'exposition sur les bateaux de pierre, nous avons découvert qu'à cette époque, les vieux documents citaient Audierne comme port de commerce en plus du port de pêche.

C'est bien au moment où les Capistes ont bien su conserver le poisson pressé et salé dans les barriques que le commerce maritime s'est développé.

Ils ont su faire du commerce et je pense qu'ils profitaient à ce moment là, du seul port local en eaux profondes, Audierne complété par Pont-Croix qui était utilisé comme une sorte d'arrière-port.

Donc ce commerce a bien marché dès le 15^{ème} siècle. Le port d'Audierne seul abri naturel important entre Penmarch et le Raz de Sein était alors très peu aménagé. Il y avait seulement des quais en bois et un petit môle ce qui permettait d'être à l'abri des coups de vent d'ouest. Nous avons peu à peu mieux connu cette histoire.

En 2000 nous ignorions, en partant de l'expo d'origine, jusqu'où iraient nos recherches et nos découvertes. En fait, nous nous sommes rendu compte très vite qu'il y avait vraiment matière à développer divers thèmes sur le patrimoine maritime local ce qui nous a confortés pour continuer.

T. En 2000 première exposition, et dès 2001, 2002 ensuite, chaque année, vous aviez de nouveaux objectifs ?

- Oui, le fait d'avoir présenté une première exposition ça nous a permis de « recruter » d'autres personnes qui étaient intéressées par le patrimoine maritime.

C'était important que d'autres bénévoles nous rejoignent. Nous avons commencé à trois ou quatre, mais très vite on s'est retrouvé à une douzaine de membres « actifs ». Maintenant on est à une quarantaine d'adhérents dont des personnes non originaires du pays.

Très vite aussi on s'est rendu compte qu'il était intéressant pour le public, de trouver chaque année une exposition à thème.

La première a été mise en place en 2001, c'était une exposition sur les sous-marins, l'année suivante ce fut sur la plongée sous la mer.

- Après les sous-marins on a fait en 2003 une très belle exposition sur Jacques de Thézac grâce à la participation du musée breton de Quimper qui nous a fourni la base c'est-à-dire des photos sous cadre. C'est à cette occasion que nous avons recréé un intérieur de maison de pêcheur de l'époque (vers 1900/1920).

L'année suivante, en 2004, on a présenté une exposition sur Anita Conti. Là aussi on a eu des photos de mer (Atlantique nord) superbes et de plus l'association, actuellement à Lorient, nous a prêté des affaires personnelle d'Anita.

Cette année avec votre association, on a fait une superbe expo sur les barques et vaisseaux de pierre.

Jusqu'à présent, nous sommes satisfaits d'avoir pu réaliser, chaque année, une expo à dominante maritime tout en améliorant sans cesse le fond du musée et l'exposition générale.

T. Dès le moment que vous prévoyez de faire une exposition à thème, comment rassemblez-vous cette matière spécifique ?

- Pour l'exposition sur la plongée sous la mer nous avons parmi nous des anciens sous-marinières qui avaient des documents et un certain nombre de photos.

A noter que pour cette expo, nous avons voulu parler de la dernière guerre et des FNFL (Forces Navales Françaises Libres) capistes qui avaient servi sur les sous-marins. Nous avons aussi eu l'aide précieuse (photos et matériel) de l'association MESMAT de Lorient qui essaie aussi de monter un musée à partir du sous-marin Flore mis au sec dans l'ancienne base sous-marine. Par DCN Lorient, nous avons, en prêt, quelques superbes maquettes de sous-marins.

Oui, comme vous disiez, c'est bien d'avoir des panneaux et des commentaires mais la maquette (par exemple d'un sous-marin), valorise singulièrement les explications écrites. Chaque fois qu'on a monté une exposition notre souci a été de demander à notre prêteur s'il disposait, en plus des photos et des documents, des matériels significatifs à présenter, ce qui nous paraît essentiel pour l'intérêt des visiteurs.

T. Dès le départ, il y a sûrement eu un impact médiatique, est-ce que la population a été sensibilisée, est-ce que la population du littoral s'est rapprochée de vous ?

- Pour ce qui est de l'impact, je dirais oui et non. Le problème c'est que nous ne sommes qu'un petit groupe de bénévoles motivés et qu'une expo de cette importance est quand même un travail énorme.

Les derniers mois avant l'ouverture, on ouvre à la mi-juin, sont bien occupés et la dernière semaine est toujours à la limite de nos moyens pour être prêt à temps.

Passant tout notre temps à cette préparation d'expo nous n'avons pas le temps de bien nous occuper de notre publicité (entre autre au travers des médias). Il nous reste beaucoup à faire à ce sujet.

Heureusement, la mairie d'Audierne (toutes tendances politiques confondues) a été avec nous depuis le démarrage en 2000. D'abord, elle nous a donné une subvention substantielle pour débiter puis après, nous a aidés matériellement par son service technique et par quelques aides financières.

Par ailleurs, la Communauté des Communes nous aide régulièrement pour les investissements.

Nous devons préciser que nous ne sommes pas le musée d'Audierne mais bien le musée du quartier maritime (englobant tout le Cap Sizun). Nous avons d'ailleurs des membres qui sont d'Esquibien, de Cléden, de Plogoff,

de Pont Croix ou d'ailleurs. Les deux dernières années, les subventions ont surtout servi à améliorer la présentation : panneaux, nouvelles vitrines, etc... Certains membres sponsors nous ont également un peu aidés et tout cela a été très important pour assurer notre fonctionnement.

Par contre, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons aujourd'hui un problème de publicité efficace au travers du Cap et d'ailleurs pour faire connaître le musée maritime du Cap Sizun.

Cà commence, peu à peu, à mieux fonctionner. Par exemple, pendant l'année scolaire 2004/2005 plusieurs écoles du Cap Sizun sont venues et ont élaboré des projets pédagogiques à partir de certains thèmes que l'on développe. Ces relations avec les scolaires sont très importantes pour nous et nous confortent sur la qualité de notre expo.

Nous commençons à être localement mieux connus et « reconnus » mais surtout par le bouche à oreille.

Nous avons des petits articles qui paraissent régulièrement dans les deux journaux locaux et dans le « Chasse-Marée ».

Ce qui nous soutient aussi, c'est l'unanimité des visiteurs locaux ou touristes, de tous niveaux, français ou étrangers, qui disent « vous avez un musée très intéressant ». Ils nous comparent avantageusement par rapport à de grands musées qui restent pour eux « un peu trop froids », alors qu'avec nos petites pièces aux thèmes très variés nous avons réussi à créer progressivement une véritable ambiance très appréciée.

T. Votre objectif chaque année est donc de présenter un thème complémentaire mais pouvez-vous nous dire quel est le contenu de votre musée ?

- On a choisi une présentation chronologique. La première salle parle de la préhistoire, car on a une grande histoire et une grande préhistoire. D'abord citons le site extraordinaire de Menez Dragan à Plouhinec, c'est l'un des trois plus vieux foyers retrouvés (dans le monde). Il a plus de quatre cent mille ans, ce qui veut dire que les bords de la baie d'Audierne sont habités depuis bien longtemps. En fait, à l'époque, la mer n'arrivait pas à la côte actuelle, elle était à trois, quatre kilomètres plus loin. Donc on parle un peu de cette préhistoire parce que dans le Cap on trouve beaucoup de vestiges de cette époque dont de nombreux mégalithes.

L'histoire du Cap a toujours une connotation maritime parce que sa géographie est pratiquement celle d'une île.

Après la préhistoire et la présence romaine (dont une superbe villa entre Audierne et Pont-Croix) nous parlons des saints bretons qui sont venus en bateaux de pierre

(ou plutôt en bateaux de peau, voir le saint Eflam...). Le but est aussi touristique pour décrire et situer sur des cartes la présence des mégalithes et des nombreuses chapelles.

Après nous réalisons un bond dans l'histoire et arrivons vraiment au moment où les marins capistes commencent à naviguer (pêche et commerce) en haute mer à la sortie du Moyen-Age.

Cette période correspond aux sculptures des premiers bateaux de pierre sur nos édifices religieux qui sont apparus grâce à la richesse du port d'Audierne. En effet le port, à partir du 15^{ème} siècle, devint très actif en commençant à faire du commerce, en vendant du poisson à Bordeaux, à La Rochelle, en Espagne et dans les pays du nord.

On y vendait le poisson séché, salé/pressé dont la morue pêchée à Terre-neuve.

C'est une histoire importante, une sorte d'«*âge d'or*» qui a duré jusqu'au début du 18^{ème} siècle. Nous avons encore à effectuer des recherches à ce sujet.



Histoire des vieux métiers de marine

La majorité ne voulant pas se jeter à l'eau dans de telles conditions a donc été sauvée par les bateaux d'Audierne. C'étaient en fait de petits bateaux de commerce, et comme il faisait très mauvais, ce sont les seuls bateaux qui étaient capables de sauver l'équipage par la mer. Nous entrons là dans la grande tradition et la grande histoire de sauvetage à Audierne, que nous racontons plus loin.

A cette partie du musée nous disposons de la salle d'expo pour le thème particulier développé chaque année et à proximité un intérieur de maison de pêcheur période 1900/1920 qui a aussi un grand succès même auprès des plus jeunes, ce qui est un peu étonnant.

Ensuite (dans l'escalier et sur le palier) nous nous efforçons de mettre en valeur l'histoire des vieux métiers de marine que sont le charpentage de marine, le gréement, la voilerie, le calfatage, etc. , avec les outils utilisés par ses artisans.

Nous n'oublions pas le matelotage, métier de base du marin, en expliquant le rôle des principaux noeuds marins.

A l'étage nous présentons l'histoire, plus récente, de la pêche dans le quartier maritime d'Audierne. On a commencé à parler de la pêche avec les bateaux de pierre et la pêche à la morue. Cependant le grand développement industriel de la pêche s'est bien sûr produit quand on a su mettre le poisson en boîtes stérilisées.

Le Cap, comme les ports du sud-Bretagne, a aussi une grande histoire de la pêche à la sardine avec plus de 400 chaloupes sardinières et dix-huit usines de conserves importantes vers 1900.

Il y a aussi eu une grande histoire locale avec la pêche à la langouste. Pourquoi la langouste ?

Depuis des siècles les locaux savaient que sur la chaussée de Sein, il y avait toujours de la langouste. Pendant un



Intérieur de maison de pêcheur - période 1900 / 1920

Ensuite le thème traité est celui des combats navals en baie d'Audierne, contre les Anglais, pendant la Révolution et l'Empire, ce qui explique la présence des deux canons anciens de la cour.

Il y a eu beaucoup de petits combats près d'ici. On avait d'ailleurs trois batteries côtières et un moment une canonnière dans le port d'Audierne. Ce fut le plus souvent des escarmouches mais souvent les pêcheurs en ont pâtis (coulés ou pillés).

Il y a eu entre autres, l'histoire du combat et du naufrage du vaisseau «*les Droits de l'Homme*» après l'expédition manquée de Hoche en Irlande. Cet épisode nous intéresse car ce sont des bateaux d'Audierne qui ont sauvés la majeure partie de l'équipage.

Certains marins du vaisseau échoué pouvaient atteindre la plage, mais la plupart se noyaient dans les déferlantes.

temps les capistes et surtout les îliens ont pêché pour leur consommation personnelle puisqu'on ne savait pas comment les conserver.

Ce qui est extraordinaire, c'est que ce sont les Paimpolais, de Loguivy de la mer, qui ont les premiers exploités cette ressource commercialement. Ils sont venus à partir de 1850 à l'île de Sein parce qu'ils ont su qu'il y avait des langoustes sur la Chaussée. Ils sont venus en famille durant la saison d'été. A l'époque, on a commencé à savoir fabriquer de vrais casiers efficaces. Les premiers furent construits par les Anglais mais les Bretons les ont bien améliorés. C'est aussi le moment où on a commencé à savoir fabriquer des viviers à crustacés pour les bateaux. Les Paimpolais se sont mis à faire du commerce et à vendre leurs langoustes et leurs crabes.

Mais les îliens ont fini par se dire : « c'est bien gentil, mais les Paimpolais sont en train de piller nos eaux ». Il y a donc eu de plus en plus de problèmes entre îliens et Paimpolais. Les îliens finissant par ne plus vouloir louer des logements pour les familles de Loguivy.

A l'imitation des Paimpolais, l'île de Sein, suivie très vite par Bestrée et Audierne, a commencé avec des petits cotres à pêcher la langouste commercialement et cette pêche s'est vite développée.

Ces événements sont originaux et très typiques de l'histoire maritime capiste. Ils se passaient d'ailleurs au moment où la pêche à la sardine battait son plein.

Audierne a commencé à faire la langouste avec plus de moyens en utilisant des sloops ou dundees langoustiers, à voile, soit sur la chaussée de Sein soit sur les côtes d'Angleterre. Notons que c'est « l'Aventurier » (plus grand langoustier jamais construit à l'époque) qui au début du 20^{ème} siècle a été le premier à pêcher la langouste en Mauritanie (montrant la voie aux Douarnenistes et Camarétois).

Après la guerre 14 - 18 Audierne est devenu un grand port langoustier et certaines années, Audierne était à peu près à égalité avec Camaret qui tenait en général la première place.

D'ailleurs, le bateau « Cap Sizun » vieux gréement construit pour Brest 92, est un des types de langoustier de cette époque.

Il faut savoir également qu'Audierne est le premier port qui a motorisé, dans les années 1920, ses bateaux à cause entre autres, du chenal d'accès. Nous avons aussi des bateaux très typiques et quelque peu différents des ports voisins. Ainsi le bout dehors était beaucoup plus long, du fait qu'il fallait être très manoeuvrant pour sortir du chenal en tirant des petits bords. Les locaux étaient



Vivier utilisé dans le port de Bestrée

réputés comme d'excellents marins sachant faire des ronds dans l'eau, à la voile à proximité de la Chaussée de Sein et entre les cailloux. Il valait mieux avoir de bons bateaux et de bons manoeuvriers comme patrons.

Donc nous avons une longue histoire avec la langouste d'autant que les petits ports du Cap (surtout Bestrée) pratiquaient aussi cette pêche avec des petits cotres.

Nous présentons également la pêche au thon, car cette pêche fut localement très importante, surtout après la dernière guerre mondiale.

La plupart des ports de pêche de sud-Bretagne sont partis pêcher le thon, sur des dundées à voiles, quand la sardine a commencé à se faire plus rare dans les années 1900 - 1908. Ce fut le cas pour Douarnenez, Concarneau, Etel, Groix. A Audierne, seuls deux ou trois bateaux pratiquèrent cette pêche.

Par contre après la dernière guerre mondiale il y eut une trentaine de bateaux qui firent le thon dans le Cap.

Il y a bien sûr plein d'histoires à raconter sur ces différents types de pêche.

Les Capistes ont souvent été marin pêcheurs, mais beaucoup firent aussi carrière dans la marine marchande, comme dans la marine nationale. Certains ont d'ailleurs fait les trois.

Beaucoup (inscrits maritimes) faisaient au moins leur service dans la marine nationale.

Il nous paraissait intéressant d'évoquer ce sujet qui concerne « l'économie » locale. Car ce sont bien sûr ces soldes, payes, mais aussi les retraites qui ont compté dans

le développement social et économique du Cap. Pour illustrer cet impact on peut évoquer une des rues de Cléden où fleurissaient les maisons neuves, dans les années 1950, surnommée la rue d'Indochine. Ça fait bien partie de l'histoire et des petites histoires du coin.

A partir de divers souvenirs des marins locaux nous avons consacré une salle à la Marine Nationale et à la Marine Marchande. Nous présentons, entre autre, l'histoire des sous-marins et des porte-avions ainsi que celle des paquebots, liberty-ships, pétroliers... tout ceci à partir de témoignages de marins locaux mais nous avons encore à faire pour mieux présenter ce thème.

Le thème suivant, est l'histoire de la construction des ports maritimes du Cap-Sizun. Ça s'est fait surtout au cours du XIX^{ème} siècle. Il s'agit de l'histoire de la construction du port d'Audierne, mais aussi celui de l'île de Sein qui a surtout profité des travaux sur le phare d'Armen pour s'aménager au fil du temps.

Nous présentons aussi tous les petits ports-abris, si typiques du Cap Sizun, qui ont été aménagés à cette époque.

Ce n'est pas encore assez bien raconté mais le sujet est intéressant car c'est une partie intégrante et très originale de l'histoire maritime du Cap.

Le dernier thème enfin concerne sauvetages et naufrages. Sauvetage puisque Audierne a une grande tradition dans ce domaine. On a parlé du « Droit de l'Homme » tout à l'heure montrant que les sauveteurs étaient déjà actifs au 18^{ème} siècle. Nous disposons d'une vieille carte de 1850 sur le chenal d'entrée où on voit qu'à côté de la plage il y avait une station de sauveteurs alors que le sauvetage n'était pas encore organisé officiellement en France.

Quand le gouvernement français a enfin organisé le sauvetage, en 1865, Audierne a été une des trois premières stations avec celle de Fécamp et de Biarritz. Audierne a toujours été « à la pointe » pour le sauvetage effectuant souvent des essais de nouveaux matériels.

Il y a donc depuis 150 ans une station officielle à Audierne, une autre à l'île de Sein. Du temps où les canots étaient toujours à l'aviron, ces bateaux n'avaient pas un rayon d'action important. Aussi deux stations voisines complémentaires existaient, l'une à Pors-Poullan à Plouhinec et l'autre au Loc'h à Primelin.

Il y a eu donc jusqu'à quatre stations dans le Cap.

C'est dire l'importance du sujet pour nous.

Pour illustrer ce thème nous racontons l'histoire de trois ou quatre naufrages célèbres dans le coin.



Salle : marine nationale

Il y a d'abord le « Bessel », trois mâts qui s'est échoué et a coulé en 1912 dans le chenal. Nous disposons de pas mal de vestiges car chaque fois qu'on drague le chenal on récupère quelques pièces relativement bien conservées car enfouies dans le sable et la vase.

Ensuite l'« Estrid » qui s'est échoué par mauvais temps sur les rochers de la pointe de Lervily en 1933 ; cargo plein d'oranges dont se souvenaient bien nos parents et grands-parents. Enfin la Marie-Simone (combats d'août 1944) et le pétrolier Nièvre de la Marine nationale dont chaque famille de Primelin doit posséder un vestige.

Voilà en résumé le tour des différents thèmes présentés. Chaque thème correspond à une de nos salles.

La disposition donne un certain caractère intimiste apprécié de beaucoup de visiteurs.



Sauvetage en Cap Sizun

T. Bien, après cette présentation globale vous avez toujours la volonté de présenter un thème complémentaire ?

- Oui, et c'est un peu une difficulté que de trouver chaque année une bonne idée et de plus de disposer de

l'espace nécessaire pour l'accueillir.

On espère, par la mairie d'Audierne, disposer à terme d'un local adéquat plus vaste pour une vraie salle d'exposition mettant mieux en valeur les documents et objets présentés.

La difficulté c'est également de trouver chaque année une exposition qui reste dans le cadre maritime, ce qui n'est pas si simple.

Et si nous pouvons collaborer avec votre association et monter une expo en 2006 sur la radio maritime, nous sommes tout à fait d'accord.

D'abord pour l'intérêt même de cette expo et le succès mérité qu'elle a déjà obtenu à Douarnenez et ensuite pour disposer « clef en main » d'au moins une partie de ces panneaux et des matériels. A nous de la compléter et bien la présenter mais nous avons désormais une bonne expérience (ce sera notre 6^{ème} expo) en la matière.

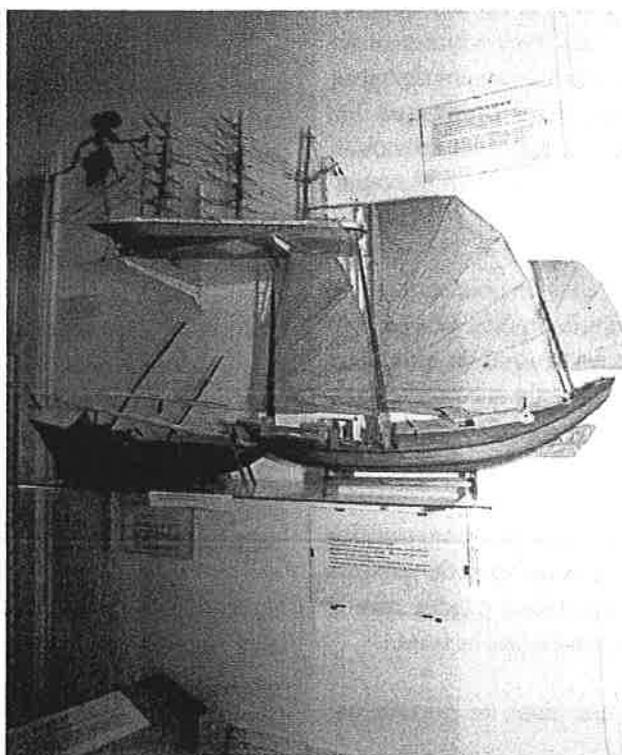
Par ailleurs une collaboration à plus long terme, d'une manière ou d'une autre, avec votre association, animée comme nous du souci de sauvetage du patrimoine maritime, me paraît tout à fait envisageable.

T. Je vous remercie monsieur Jaffry pour toutes ces informations passionnantes.

*Propos recueillis par M. BALANNEC
(novembre 2005)*



Ancre à jas



Trois-mâts Notre Dame d'Armor - Sampan et jonque de la baie d'ALONG

Ar Vag Gwenn

Un exceptionnel régatier

Elle s'appelait Jeanne d'Arc, cette éphémère de la baie, pourtant bateau blanc au milieu des bateaux noirs, nos anciens avec leur bon sens l'avaient appelée «Ar Vag Gwen». Plus longue que les chaloupes, ce sloup houari n'est pourtant pas né douarneniste.

Nous retrouvons sa trace au Clouet, en 1909, à travers le n° 56 du Chasse Marée consacré au «Reder Mod», où elle est lancée, mais l'article fait l'impasse sur trois ans de sa vie. Cette même année, Pierre Le Berre, l'achète à Belle Ile, il l'à conservera jusqu'en 1912 où elle revient en effet sur son lieu de naissance...

Régatier hors concours, immatriculée DZ1916, la Jeanne d'Arc pêche la sardine au filet droit en baie, fait également le maquereau et la raie du côté du raz de sein. Au cours de sa maintenance, elle laisse diverses pièces usagées dans le grenier de son propriétaire, dont un hameçon de palangre : il est possible qu'elle se soit livrée à ce type de pêche, en avance sur les pratiques de l'époque à Douarnenez, mais elle n'est pas navire à se contenter de seulement pêcher.

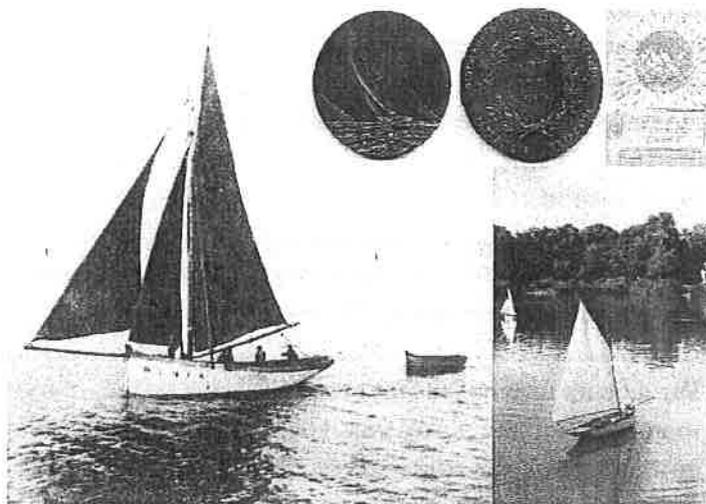
La régata, voilà ce qui fait sa réputation dans la famille ! Elles se déroulaient en baie, certes, mais aussi en rade de Brest. Le navire y remportera nombre de victoires. Il faut dire que la chaloupe sardinière, quelles que soient ses variantes, c'est solide, c'est marin, mais c'est un peu lourd. Autant dire que la Jeanne d'Arc a profité de ses qualités supérieur. Ses formes souples, un hydrodynamisme savamment calculé par son constructeur lui valaient de battre à plates coutures ses concurrents, à tel point que les organisateurs préférèrent classer le trublion hors concours, mais Jeanne d'Arc ne gagna pas toujours, comme en témoigne la médaille de bronze qui lui est attribuée...

Le problème de ces médailles est qu'elles ne précisent pas le lieu des exploits du navire dont l'histoire, mêlée à l'aventure de la pêche à la sardine se perd dans les brumes du temps. La trace du navire familial se perd pour nous à Noirmoutier, mais par miracle, a été conservée par son propriétaire une esquisse des plans au dos d'une vieille carte marine.

Ce type de données est rare, car chaque charpentier construisait à l'époque un modèle unique sorti de gabarits secrètement conservés et de secrets mieux gardés que le coffre-fort d'une banque suisse, et perdus par la suite...

«Treizour» fut la clef de l'énigme, ces plans ne portant pas de nom.

Une maquette



L'aventure de la reconstruction repartait alors malgré le peu de pièces dont nous disposions. Il a été refait en pêche, avec tout son équipement, copié sur les pièces réelles abandonnées depuis le début du XXème siècle. La photo fut soumise à un trituration informatique afin de dégager le maximum d'informations. De 2000 à 2005 émergea de l'oubli le navire disparu, modèle navigant, au 1/15ème. Réplique du grand sloup familial de 16,66 Tx. Le navire a refusé toute motorisation, excepté celle qui mobilise les manoeuvres. Sous forme de treuils, commandés par un dispositif de radio à quatre voies, le modèle offre aux regards son gréement houari, et son esthétique navigue sur divers plans d'eau. Aujourd'hui achevée, la Jeanne d'Arc participe avec de nombreux autres modèles de la section maquette à diverses expositions permettant au public de découvrir l'association.

L'esprit de la régatière des origines s'est-il penché sur elle ? A Concarneau 2005, la Jeanne d'Arc a remporté en individuel dans ses filets une médaille de bronze. Ar Vag Gwen était de retour à Douarnenez.

Peut-être un jour reviendra-t-elle hanter les quais du Rosmeur ou du Port Rhu à l'échelle 1. Si cela se produit Telenn-mor et les yoles n'auront qu'à bien se tenir...

En attendant ce jour rêvé, nous recherchons encore des données complémentaires sur l'original. Si vous le croisez de manière sûre, au cours de vos lectures ou, sur une carte postale ou une photo différente, n'hésitez pas à nous contacter par courriel : le-berre@tele2.fr

Stéphane Le Berre

L'histoire du Pitalugue

En septembre dernier neuf yoles de Bantry ont participé à un rassemblement à Marseille dont treize membres de l'association Treizour avec la yole «Volonté».

Pour ma part, un mois plus tard, je me suis également rendu dans le port marseillais et cette escale m'a rapproché de Marcel PAGNOL et de Marius, pièce représentée pour la première fois à Paris, le 9 mars 1929.

Le port de Marseille, dans les années vingt.

Marius, le fils de César, patron du bar de la Marine, est partagé entre son amour pour Fanny, la petite marchande de coquillages, et son désir de prendre la mer, de parcourir le monde.

Me voici donc un beau matin au vieux port sur le quai de Rive Neuve en espérant pourvoir discuter avec les marins et leur poser quelques questions et leur demander s'il y a des bateaux qui portent le nom de Pitalugue.

Ceux-ci discutant entre eux me répondent qu'à leur connaissance aucun bateau ne porte ce nom à Marseille. Je comprends qu'il ne faut pas trop aborder ce sujet qui agace les marins.

Tant pis ! je vais continuer mes recherches.

A propos, connaissez-vous l'histoire du Pitalugue ?

Le Pitalugue, cher à Marcel Pagnol, était un voilier, dans les années 20, très fin sur lequel on avait installé un moteur à pétrole.

Ce bateau était connu de tous les Marseillais car il avait une particularité : il était « jaloux » c'est à dire qu'il avait tendance à chavirer pour un oui ou pour un non.

Il était à vendre depuis bien longtemps et bien sûr ne trouvait pas acquéreur.

Mestre Panisse avait réussi à convaincre monsieur Brun qui prenait toutes les paroles des Marseillais pour des galéjades, et pour le dissuader de faire cet achat qu'il qualifiait de funeste avait cette tirade devenue célèbre :
« Vous comprenez monsieur Brun, ce bateau

a une hélice trop « grosse », elle brasse trop d'eau, alors, au lieu que ce soit l'hélice qui tourne autour du bateau, c'est le bateau qui tourne autour de l'hélice » ?



Citation « Si vous voulez aller sur la mer, sans aucun risque de chavirer, alors, n'achetez pas un bateau : achetez une île ».



Ah ! voilà un bateau qui porte le nom «Pitalugue».

Michel Balannec

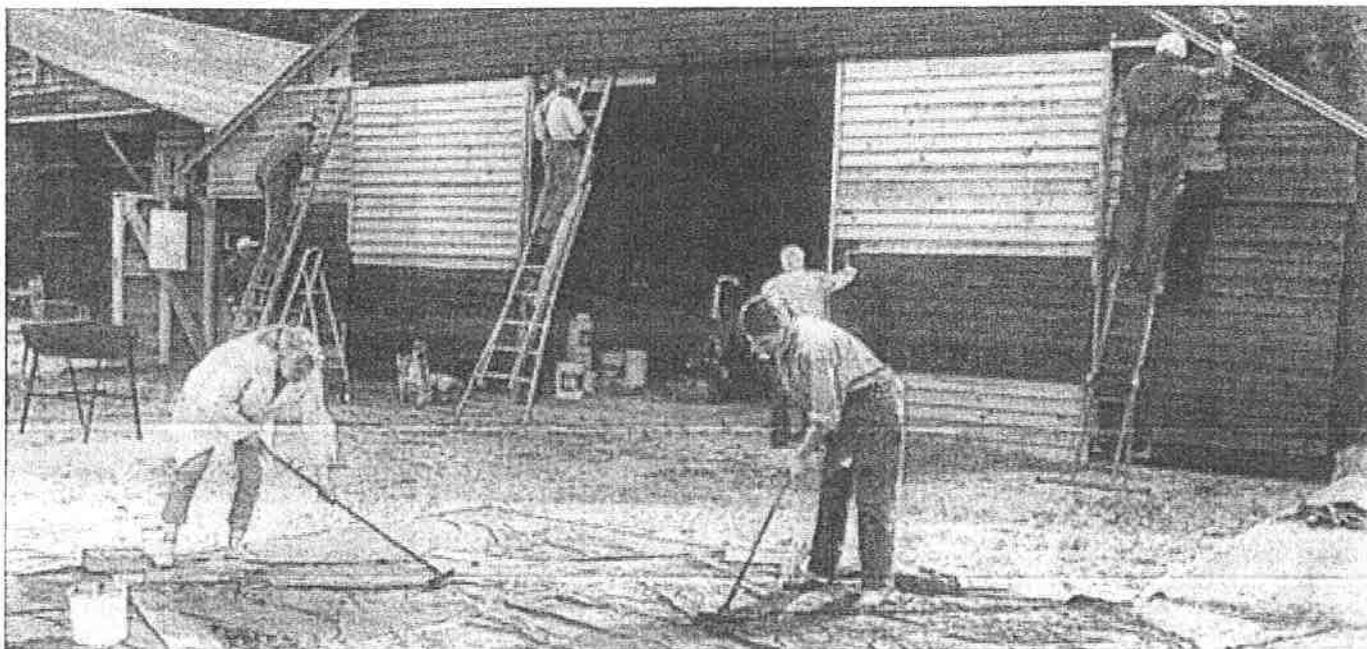
Le coaltarage» de notre hangar

Une opération collective dans la bonne humeur

Notre hangar est fermé depuis peu boulevard du Port-rhu. Il répond maintenant pleinement à nos besoins de protection des bateaux, stockage du matériel et confort de travail. Il était en bois nu et il nous a paru important pour sa sauvegarde de le peindre en noir à la couleur usuelle des chantiers de bord de mer.

Pour se faire, tout Treizour s'est mobilisé un beau samedi du mois de mai. En quelques heures, l'opération était réglée dans la bonne humeur générale marquée à l'heure de midi d'une pause barbecue saucisses-merguez.

Depuis, Laurent Perhérin a orné le fronton du bâtiment d'un panneau au nom de l'association. Chacun connaît ainsi l'appartenance de l'édifice et c'est une bonne pub pour notre association. L'équipement s'améliore progressivement. L'espace «Pitoun», voilier 12 m² du Havre a maintenant un placard et un établi tandis que les yoleurs disposent dorénavant de palans qui, montés sur la charpente, permettent de lever et descendre les bateaux à la demande. Un confort appréciable et une facilité pour les manipulations à partir de la remorque et pour les opérations de carénage.



Texte et partition de la chanson «A l'ancre de marine» écrite par Georges Tanneau en 1994 et recomposée en version douarneniste pour l'association Treizour.

Sur le port, près des cales,
Il y avait un vieux bistrot
Qui sentait bon l'escal
Et le retour des matelots.
Les pêcheurs de sardines
Venaient y boire en choeur.

Refrain (bis) : «A l'Ancre de Marine»
On venait accrocher son coeur !

Je me souviens du nom,
Ecrit sur son mur à la chaux,
On y parlait breton
En appuyant sur chaque mot.
«Le poisson à l'usine!
La chaloupe au «Rosmeur» ! ».

On accrochait aussi
Paniers de pêche et puis cirés,
Nos rêves, nos soucis,
Et notre vie de chien mouillé.
De l'arrière cuisine
Arrivaient des odeurs.

Lorsque le vent soufflait
Que la mer était en furie,
C'est là qu'on débarquait
Afin de se mettre à l'abri.
Le nez dans nos chopines,
Oubliant nos malheurs.

La patronne était blonde.
Grand Dieu ! Qu'elle avait les yeux doux,
Et aussi les joues rondes
Qu'on voit aux figures de proues,
Et puis une poitrine
A consoler les pleurs.

Elle avait les prunelles
Des belles filles de chez nous,
Et c'est un peu pour elle
Qu'on venait dépenser nos sous.
Qu'elle savait, coquine,
Nous prendre avec douceur.

Si un seul d'entre-nous
Voulait la serrer dans ses mailles,
Ça faisait des remous
A vous retrousser les écailles.
C'est dans un champ de mines
Que nageaient les dragueurs.

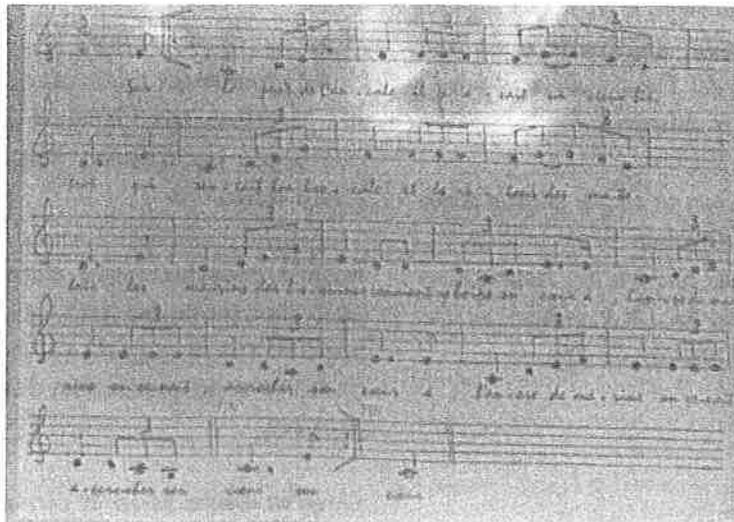
Mais au fond de soi-même
Chacun gardait un tatouage,
Un coeur gravé : Je t'aime ...
Naïve bouée de sauvetage.
Il n'est buisson d'épines
Qui ne cachent ses fleurs.

Hélas, un beau matin
Elle a fermé son vieux bistrot
Pour suivre un beau requin,
Un mâchoiron, un maquereau,
Un gars plein de combines,
Aussi noir qu'un chauffeur.

Une ancre de marine
Brisa sa chaîne en profondeur !

Sur le port, près des cales,
C'en est fini du vieux bistrot
Qui sentait bon l'escal
Et le retour des matelots.
Les pêcheurs de sardines
Sont devenus chômeurs.

Et l'ancre de marine
A mis sa rouille au fond des coeurs !!!



LA SCIENCE

DES PERSONNES DE LA COUR DE L'ÉPÉE ET DE LA ROBE,

Du Sieur DE CHEVIGNI,

Dans laquelle, outre les Matières contenues dans les Editions
précédentes, on trouvera une Instruction plus ample

SUR

LA RELIGION, LA GUERRE,
L'ASTRONOMIE, LES FORTIFICATIONS,
LA CHRONOLOGIE, LE BLASON,
LA GÉOGRAPHIE, LES FABLES,

OUVRAGE TOUT NOUVEAU,

Augmenté dans cette nouvelle Edition de divers Traitez
d'HISTOIRE, tant générale que particulière,
de LOGIQUE, de L'INTEREST DES
PRINCES, du DROIT PRIVÉ ET PUBLIC,
du MANÈGE, des MAXIMES DE COUR,
& de plusieurs Tables Chronologiques : le tout
amené jusques à présent.

Par M. DE LIMIERS, Docteur en Droit,

TOME IV.



A PARIS, RUE S. JACQUES,

Le document ci-dessous est la reproduction* fidèle de ce qu'EN 1725 DEVAIT SAVOIR « UNE PERSONNE DE QUALITÉ ».

Morceaux choisis, extraits d'un petit manuel à l'usage des dites personnes, dans lequel on trouve une instruction sur *La religion, l'astronomie, la chronologie, la géographie, la guerre, les fortifications, le blason, les fables*, augmenté d'un traité d'*histoire, de logique, de l'intérêt des Princes, du droit privé et public, des maximes de cour et de la Marine*.

La science des personnes de la Cour, de l'Épée et de la Robe,

Du Sieur de Chevigni

Édité à Paris Rue Saint Jacques chez Ph. N. Lottin, L.

Genneau et André Morin M. DCC XXV

Avec approbation et privilège du Roy

CHAPITRE IV – De La Marine

La Marine est un art qui apprend la construction de toutes sortes de vaisseaux, la manière de les conduire & les gouverner sur la mer & tout ce qui est nécessaire pour les charger & décharger dans les ports.

A qui est-elle nécessaire ?

Cette science est nécessaire aux Ouvriers de la Marine, aux Matelots, aux Officiers de mer, qui en doivent faire une étude particulière, parce qu'elle consiste dans un grand détail.

Jusqu'à un certain point, elle est nécessaire aux personnes de qualité, parce que dans les Histoires & dans les relations journalières on y parle souvent des combats de mer, & un homme de qualité n'en doit jamais parler qu'en termes propres.

Ce qu'en doivent savoir les personnes de qualité.

Il est nécessaire de savoir combien il y a de sortes de Bâtiments, quels sont les Officiers, leurs fonctions, la manière de charger et décharger les bâtiments, & les conduire sur la mer, soit dans un voyage de long cours, soit le jour d'un combat.

Distinction des bâtiments en général

On distingue les bâtiments en vaisseaux de guerre, vaisseaux marchands & bâtiments de charge

Distinction de ceux de guerre

On les distingue en cinq rangs, & cette distinction consiste dans la longueur de la quille, dans le nombre des ponts, dans l'équipage & les tonneaux, & dans la quantité des canons.

1^{er} Rang

Les vaisseaux du premier rang ont trois ponts, la quille est d'environ 135 pieds de long ; ils portent depuis 70 pièces jusqu'à 120, la charge est de douze à quinze cents tonneaux, ils ont deux chambres l'une sur l'autre outre la sainte barbe & la dunette, qui est le plus élevé des étages, qui sert de poste au Maître & au Pilote.

2^e Rang

Ceux du second rang sont de mille à douze cents tonneaux de charge, de 100 ou 120 pieds de quille, & de 50 jusqu'à 70 pièces de canon, trois ponts, deux chambres, la sainte barbe et une dunette.

3^e Rang

Les vaisseaux du troisième rang n'ont que deux ponts, la charge est de huit à neuf cents tonneaux, la chambre du Capitaine, la sainte barbe, & la dunette, ils portent depuis 40 jusqu'à 50 canons, & ont environ 110 pieds de quille

4^e Rang

Ceux de quatrième rang n'ont que 100 pieds de quille, cinq à six cents tonneaux de charge, montez de 30 à 40 pièces de canon, deux ponts, & des châteaux de poupe & de prouë.

5^e Rang

Les vaisseaux de cinquième rang ne sont chargez que d'environ trois cents tonneaux, de 18 à 20 pièces de canon, deux ponts sans château, & sont de la longueur de 80 à 90 pieds de quille.

Nom des autres bâtiments destinez pour la guerre

-Frégates

Ce sont les frégates légères, qui ne sont montez que depuis 16 jusqu'à 15 pièces de canon ! Elles sont légères à la voile et n'ont qu'un pont.

-Brûlots

Les Brûlots sont des bâtiments chargez de feux d'artifice que l'on tâche d'accrocher aux vaisseaux que l'on veut faire brûler.

-Galliotés à bombes

Les Galliotés à bombes, qui ne peuvent servir que dans un calme, parce que ce sont des bâtiments de bas bord comme les Galères qui vont à voiles & à rames.

Nom des autres bâtiments dont on se sert sur la mer, soit pour le commerce, soit pour d'autres usages

-Flutes

Ce sont les flutes. On donne ce nom à tous les bâtiments qu'on fait servir de magasin ou d'hôpital à l'armée navale, & ils servent quelquefois à transporter des troupes.

-Barques

Les Barques sont des bâtiments à trois mâts, un grand, un de misaine, & un d'artimon ; la barque longue est sans pont, & va à voiles & à rames.

-Tartanes

Les Tartanes sur la Méditerranée, sont des barques qui n'ont qu'un arbre de maître, & un de misaine.

-Brigantins

Les Brigantins sont de petits vaisseaux sur la Méditerranée, de bas bord, qui vont à voiles & à rames. Ce bâtiment est léger & propre aux corsaires.

-Chaloupes

Les Chaloupes sont de petits bâtiments destinez au service & à la communication des vaisseaux & à faire de petits trajets. La Felouque est la même chose sur la Méditerranée.

-Corvette

La Corvette est comme une barque longue qui va à voiles & à rames ; il y en a toujours à la suite d'une armée navale, pour aller à la découverte, & pour porter des nouvelles.

-Postillon

On donne le nom de Postillon à un autre petit bâtiment qui est employé au même usage que la Corvette.

-Yacht

Yacht est un bâtiment ponté, qui a un grand mât, un mât d'avant & un bout de beaupré, il sert ordinairement à des promenades, ou à de petites traversées.

Les principales parties d'un vaisseau

Ce sont : la Quille, qui est la base & le fondement du vaisseau, & qui est une ou plusieurs pièces de charpente mises au bout l'une de l'autre, sur laquelle est appuyé tout le corps du vaisseau ; quand cette pièce est endommagée, le vaisseau est en mauvais état. Voy. La fig.

La Prouë est à l'avant du vaisseau, soutenu par l'entrave, au devant duquel est l'éperon, qui sert à fendre l'eau pour le passage du bâtiment.

La Pouppe est l'arrière du vaisseau, l'endroit où le gouvernail est attaché. Le château de pouppe est composé de trois ou quatre étages, le plus bas au fond de cale est la soute du biscuit & la soute des poudres, la sainte barbe est pour les canonnières, où le timon est d'ordinaire ; ensuite la chambre du Capitaine, devant laquelle est la boussole, au dessus est la Dunette, où est le Phare et la Bannière, & et sur laquelle on met la sentinelle.

-Sabords

Les ouvertures qui sont dans les flancs du vaisseau se nomment Sabords, qui servent à pointer les pièces d'artillerie ; il y a dans un aisseau autant de rangs de sabords que de ponts.

-Mâts

Les autres pièces considérables du vaisseau sont les Mâts ; auxquels on attache les vergues & les voiles pour recevoir le vent nécessaire. Il y en a ordinairement quatre, & quelquefois on y en ajoute un cinquième, qui est un double artimon ; le grand mâât ou le mâât de maître est le principal ; le second est le mâât de misaine ou mâât d'avant, qui est entre le grand mâât & la prouë ; le troisième est l'artimon, qui est entre la pouppe et le grand mâât ; le quatrième est le mâât de beaupré, qui est sur l'éperon à la prouë ; ces mââts ont une ou plusieurs brisures qui ont chacune leur nom.

-Voiles, leurs noms

Les Voiles portent le nom des mââts auxquels elles sont attachées avec leurs vergues ou leurs antennes, qui sont des pièces de bois plus grosses dans le milieu que dans les deux extrémités ; la figure en est quarée ou triangulaire, de cette dernière figure sont presque toutes les voiles de la Méditerranée. On met ordinairement dix voiles aux grands vaisseaux, & on les augmente par le bas selon les besoins. Celles des chinois sont faites de jonc.

Diverses significations des noms des voiles & des vents

On dit faire voile, ce qui signifie partir ; Jet de voile est l'appareil complet de toutes les voiles d'un vaisseau, se tenir sous les voiles, c'est lorsque les voiles du vaisseau sont déployées ; régler ses voiles, c'est déterminer la quantité qu'il en faut déployer ; forcer de voiles, c'est les faire toutes servir ; serrer de voile, c'est ne s'en servir que d'une partie ; caler les voiles ou amener les voiles, c'est les faire descendre avec leur vergue le long du mâât. Le mot de vent a aussi plusieurs significations, & on ne parle sur la mer que par Rumbs, demi Rumb, quart de Rumb, demi quart de Rumb, qui sont des lignes tracées en ligne droite sur les cartes marines, & qui sont marquées sur le rose de la boussole ou compas de mer, qui sert à diriger la route d'un vaisseau d'un lieu à un autre. On divise les vents en trente deux parties, & on les subdivise par Rumb.

On dit mettre la voile au vent, ce qui signifie partir, avoir vent arrière ou en poupe, ou bon vent, ce qui est la même chose ; vent de quartier, c'est celui qui souffle de côté, vent à la bouline, qui se prend de côté ; vent devant ou contraire, est celui qui souffle du côté de la prouë ; mettre le vent sur les voiles, c'est empêcher que les voiles ne prennent le vent : vent gaillard, signifie le beau tems ; gagner le vent, être au vent du vaisseau, ou avoir l'avantage du vent, c'est la même chose ; être sous le vent, c'est avoir le désavantage du vent ; tomber sous le vent, c'est perdre l'avantage du vent ; on dit, le vent tombe quand il cesse d'en faire & que le tems est calme...

Ce que c'est que lester

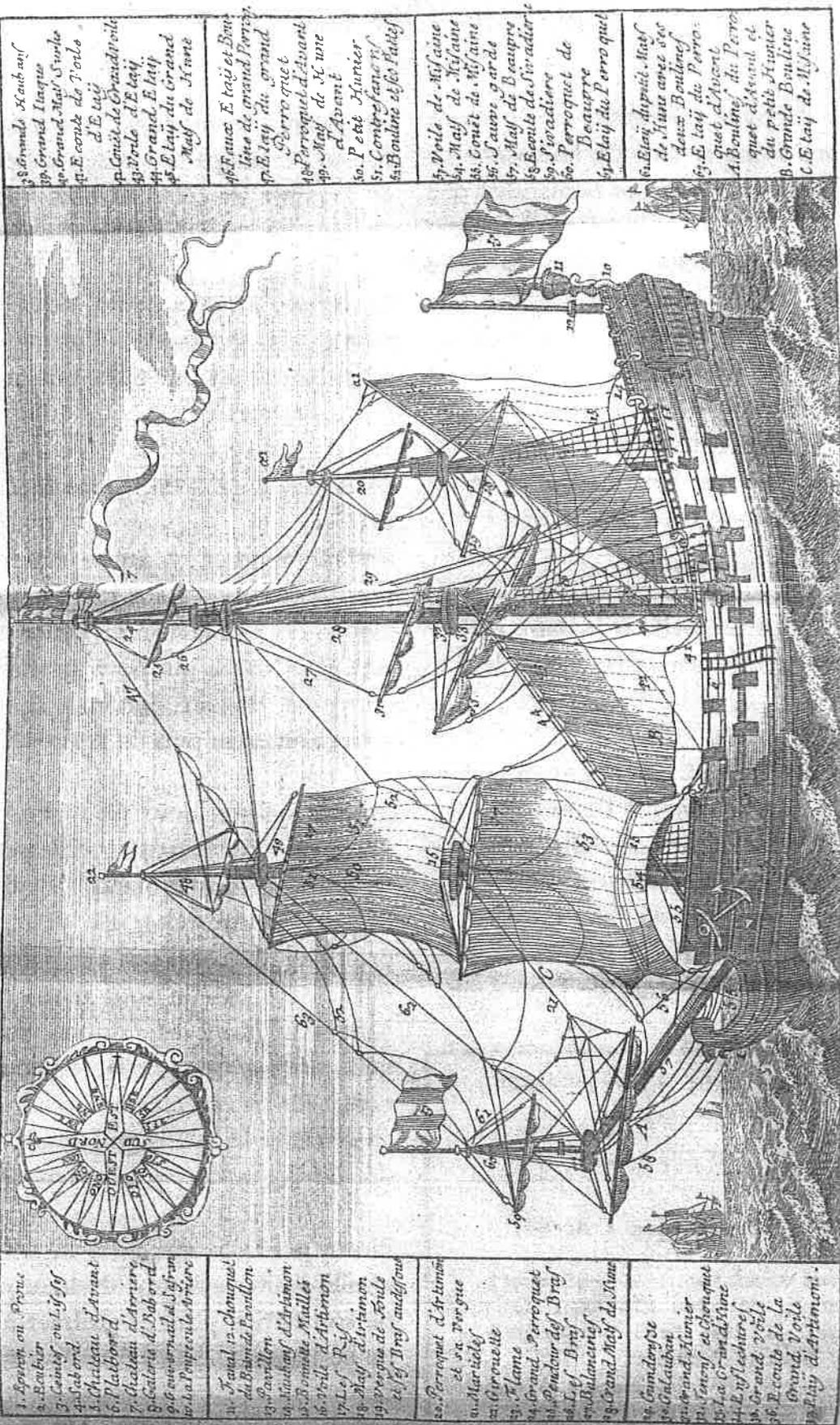
Une certaine quantité de sable & de cailloux que l'on met à fond de cale pour faire entrer le vaisseau dans l'eau, & le tenir en estive ou assiette. On ôte le lest tous les deux ans.

Communiqué par Jacques Blanken

A suivre...

* Textes, orthographe et ponctuation sont conformes au document original.

VAISSEAU QUI A PRIS VENT DEVANT LORS Q' LE VENT A SAUTE QUES I. Tome 1^{re} page 154.



1. Epave ou Peruc
2. Reubar
3. Centof ou Lig off
4. Sabord
5. Chateau d'Avant
6. Plancher
7. Chateau d'Arriere
8. Galerie d'Arriere
9. B. ou B. ou B. ou B. ou B.
10. La Pompe ou le B. ou le B.
11. Front ou Chapeau du B. ou du B. ou du B.
12. Pavillon
13. Chateaux d'Arriere
14. B. ou B. ou B. ou B. ou B.
15. Les P. ou P.
16. Les d'Arriere
17. Les d'Arriere
18. Les d'Arriere
19. Les d'Arriere
20. Les d'Arriere
21. Les d'Arriere
22. Les d'Arriere
23. Les d'Arriere
24. Les d'Arriere
25. Les d'Arriere
26. Les d'Arriere
27. Les d'Arriere
28. Les d'Arriere
29. Les d'Arriere
30. Les d'Arriere
31. Les d'Arriere
32. Les d'Arriere
33. Les d'Arriere
34. Les d'Arriere
35. Les d'Arriere
36. Les d'Arriere
37. Les d'Arriere
38. Les d'Arriere
39. Les d'Arriere
40. Les d'Arriere
41. Les d'Arriere
42. Les d'Arriere
43. Les d'Arriere
44. Les d'Arriere
45. Les d'Arriere
46. Les d'Arriere
47. Les d'Arriere
48. Les d'Arriere
49. Les d'Arriere
50. Les d'Arriere
51. Les d'Arriere
52. Les d'Arriere
53. Les d'Arriere
54. Les d'Arriere
55. Les d'Arriere
56. Les d'Arriere
57. Les d'Arriere
58. Les d'Arriere
59. Les d'Arriere
60. Les d'Arriere
61. Les d'Arriere
62. Les d'Arriere
63. Les d'Arriere
64. Les d'Arriere
65. Les d'Arriere
66. Les d'Arriere
67. Les d'Arriere
68. Les d'Arriere
69. Les d'Arriere
70. Les d'Arriere
71. Les d'Arriere
72. Les d'Arriere
73. Les d'Arriere
74. Les d'Arriere
75. Les d'Arriere
76. Les d'Arriere
77. Les d'Arriere
78. Les d'Arriere
79. Les d'Arriere
80. Les d'Arriere
81. Les d'Arriere
82. Les d'Arriere
83. Les d'Arriere
84. Les d'Arriere
85. Les d'Arriere
86. Les d'Arriere
87. Les d'Arriere
88. Les d'Arriere
89. Les d'Arriere
90. Les d'Arriere
91. Les d'Arriere
92. Les d'Arriere
93. Les d'Arriere
94. Les d'Arriere
95. Les d'Arriere
96. Les d'Arriere
97. Les d'Arriere
98. Les d'Arriere
99. Les d'Arriere
100. Les d'Arriere

M. J. 2

Pitoun : 12 m² du Havre

Le chantier est prêt

Cet automne l'activité charpente proprement dite a fait place à une activité de terrassement. La pose du bateau sur son ber demandait que ce dernier soit posé sur un sol parfaitement plan pour éviter toute déformation ultérieure de la coque. L'affaire aurait pu prendre une matinée, mais comme toujours dans un chantier, l'inattendu est au rendez-vous. Alors que nous nous attendions à trouver une terre meuble, facile à retourner, nous avons trouvé les restes d'un ancien foyer fait de grosses dalles de granit soudées entre elles par du brai !

Nous avons donc du échanger nos binettes et autres râtaux pour la pioche et la barre à mine (généreusement prêtée par notre voisin le forgeron).

Une fois ce travail terminé, le ber étant assemblé, il restait à y positionner le bateau.

Pour soulever la coque sans craindre qu'elle ne se déforme (le pont étant enlevé) nous avons placé à intervalle régulier de faux «barrots de ponts» qui, directement vissés à travers le bordé, assurent une rigidité suffisante de l'ensemble.

Un palan à chaîne nous a permis de soulever le bateau, le temps de passer le ber sous celui-ci et d'ajuster les cales de bois à la forme de la coque.

Le bateau étant à poste, nous avons ensuite entrepris la réalisation d'un espace de travail en construisant un établi, une armoire à outils et un support d'étau.

Maintenant, çà y est, le chantier est prêt à démarrer.

Les membrures en acacia étant débitées, leur pose sera donc l'étape suivante de notre rénovation. Pour ce faire, nous allons mettre en place une mini étuve qui nous permettra leur mise en forme. Ensuite viendra le changement de la serre bauquière puis de la préceinte.

Pour conclure, nous pouvons dire que nous avançons lentement mais sûrement : notre principal souci étant le manque de disponibilité de chacun d'entre-nous. En effet, nos activités professionnelles et nos vies familiales ne nous permettent pas de nous rencontrer plus régulièrement autour de «Pitoun». Voilà donc pourquoi, nous avons pris la décision de soigner le calage du bateau afin que celui-ci puisse rester en chantier le temps qu'il faudra et sans craindre de dégradations supplémentaires.

Notre petite équipe reste bien sûr prête à accueillir toute personne désirant donner un peu de son temps pour contribuer à la rénovation de ce bateau.

Yannick ARGOUARC'H

Bulletin «Les Amis du Port-Musée,
Treizour»

Tel : 0667481704

Directeur de la publication : Michel
Balannec

Auteurs : Yves Adam, Yannick Argouarc'h,
Michel Balannec, Jacques Blanken, Jacques
Damour, Marcel Jaffry, Paul Le Joncour,
Michel Nouy, George Tanneau.

Crédit photos : Michel Balannec, Stéphane
Le Berre, Paul Le Joncour, Dominique
Mathé, Ouest France, Eugène (équipier du
Morbihan).

Conception, réalisation : Association
Treizour, Mairie de Douarnenez

Association des «Amis des Bisquines et du vieux Cancale»

Communiqué

**Le Musée A.T.P. de Cancale prépare pour l'été 2006
une exposition ayant pour thème : «Les bateaux jouets».**

**Peut-être êtes-vous collectionneur de ces jouets ou en
avez-vous un en votre possession ?**

**Nous serions dans ce cas heureux de rentrer en communication
avec vous à l'adresse suivante :**

**A.A.B.V.C. , rue Hamon Vaujoyeux
35260 - Cancale**

**Tel : 02 99 89 79 32 tous les lundis
02 99 89 64 48 aux heures des repas**

**e.mail : Amisbvc@wanadoo.fr
Site : <http://perso.wanadoo.fr/cancamuse>**

**Un grand merci à tous ceux et celles qui voudront
bien participer à cette exposition.**

APPEL A PARTICIPATION
« Les Amis du Port-Musée, Treizour »
Musée du Bateau
29100 Douarnenez

EMBARQUEZ
RE-EMBARQUEZ
AVEC NOUS !

Cette association est la vôtre.

Vous bénéficiez de l'accès gratuit au Musée du Bateau.

Cotisation 2006

25,00 €	<i>Individuel adulte</i>
40,00 €	<i>Couple</i>
50,00 €	<i>Famille (parents + enfants à charge).</i>

Envoyez ce coupon avec votre cotisation. Vous recevrez en retour votre carte d'adhérent et serez informés des activités de l'association par notre bulletin périodique.

BULLETIN D'ADHESION

Nom :Prénom :

Adresse :

Code Postal :Ville :

Montant versé :

(N.B. : en cas d'adhésion couple et famille, préciser les prénoms s.v.p.)