

LES AMIS DU PORT-MUSEE TREIZOUR

MUSEE DU BATEAU - 29100 DOUARNENEZ

MARS 1994

n°6

Editorial

L'année de nos quinze ans

Depuis 1979, l'équipage de Treizour a parcouru bien des milles, sauvé un patrimoine inestimable et accompli son rôle de passeur entre le passé dont nous tirons nos racines et le présent.

Mon but n'est pas de décerner des médailles ou de tresser des couronnes de laurier à nos "glorieux anciens", leur modestie en souffrirait. La satisfaction qu'ils retirent de leur travail leur suffit. Notons cependant qu'une plaquette souvenir sera éditée cette année.

Si je parle de 15 ans, c'est que notre rôle s'inscrit dans la durée. Il faut maintenant voir les 15 ans à venir sur les bases présentes. Notre appellation, enrichie de la formule "Amis du Port-Musée", nous fixe une nouvelle mission.

Sans vouloir disserter sur le mot "ami", j'insiste simplement sur notre vocation de faire rayonner la réputation du musée, pour y attirer plus de monde, simple public mais aussi passionnés ou futurs passionnés qui ignorent encore la richesse de nos collections.

Elargir le cercle des amis du Port-Musée permettra, à celui-ci, de continuer à vivre et à se développer, en harmonie avec son environnement, Douarne-nez et plus largement, la Cornouaille et la Bretagne.

Dans ce cadre, chacun peut (et doit) apporter son savoir-faire.

Toutes les compétences concourent au même but. Inutile d'être un spécialiste des modes de propulsion ou de la navigation astronomique pour faire avancer le navire, donner un coup de pinceau, tenir notre boutique, aider au secrétariat, ou, pourquoi pas, changer une ampoule.

Les différentes dispositions convenues avec le nouveau Directeur général, nous y aideront fortement. Vous en trouverez les développements dans ce bulletin et les suivants. Nous cherchions une plus forte implication dans cette aventure, nous l'avons obtenue.

C'est une reconnaissance et un encouragement.

Embarquons, sans plus attendre, sans oublier, pour provisions de bord, notre passion et notre bonne humeur.

Tristan Robet

INFO

Ce bulletin n° 6 est le dernier de la série. Une publication plus élaborée paraîtra dès le mois de mai sous le n° 1. Sa parution sera également trimestrielle et s'adressera à tous les Amis du Port-Musée (vous, les abonnés et les souscripteurs *clipper*) soit, à ce jour, 5.500 personnes.

A la rencontre de Virginie Hériot et de la Sainte Jeanne d'Erquy...!

Le 13 novembre dernier, une délégation conduite par Michel Hue, Conservateur du Port-Musée et notre Président Michel Bellion et constituée d'Anne-Marie Massot, Jean-Pierre Philippe et Eugène Chapalain, se rendait à Saint Malo pour y voir "Aile VI".

Ce 8 mètres de jauge internationale, médaillé d'Or aux Jeux Olympiques de 1928 est sans nul doute le yacht emblématique de la "Belle Epoque" et surtout le plus célèbre à défaut d'être le plus grand de la non moins célèbre "yacht woman" de l'avant-guerre : Virginie Hériot.

Classé Monument Historique depuis 1991 et ce, à la demande de son propriétaire actuel Philippe Briant, l'architecte rochelais, "Aile VI" que notre Président poursuit depuis de longues années déjà... est à vendre. Le montant annoncé de 400.000 F est, à l'évidence et compte tenu d'un coût de remise à son état initial de l'ordre de 800.000 F, hors de portée pour les finances de notre Association.

Une contre-proposition à 260.000 F a, cependant, été faite auprès de Philippe Briant...!

Ajoutons qu'à l'occasion de ce déplacement, nous avons pu visiter un autre 8 MJl "Margareth", de 2 ans son aîné et remarquablement restauré par les chantiers Labbé de Saint Malo.

Notre guide était, bien entendu, notre ami Raymond Labbé qui venait de

participer à la Nioulargue 92 sur ce superbe yacht.

A l'initiative de Robert Royer, Ami de Treizour et Conseiller de la D.R.A.C., qui nous rejoignait, nous "visitons" du quai, un chalutier de 26,80 m des Chantiers Heyrault d'Etel et lui aussi à vendre. Ce chalutier de 1964 en état de conservation satisfaisant est, semble-t-il, le dernier de sa génération.

Nous reprenons alors la route en direction d'Erquy où nous attendaient, autour de la réplique de la "Sainte Jeanne", Pierre Pelan, membre du Bureau de Treizour, les représentants de l'Association, ceux du Comité des fêtes et l'Adjoint au Maire.

Le sympathique accueil organisé en notre honneur nous a permis d'apprécier et la dimension du défi de ce petit port de pêche de la baie de Saint Briec et la qualité du travail réalisé.

Le superbe sloop marchand de 1912 de 16 mètres de long sera mis à l'eau cet été.

Une autre fête en perspective et bravo à Pierre Pelan et à tous ses amis !

SOMMAIRE

EDITO

et à la rencontre de Virginie Hériot et de la Sainte Jeanne d'Erquy.....P 1

TROIS ANNÉES DE RECHERCHE.

EN IMAGES.....P 2

LES MALAMOCKS.....P 3

L'ATLANTIC CHALLENGE 94.....P 4

VOYAGE EN ANGLETERRE.....P 5

LES STAGES DE L'ETE.....P 6

HISTOIRE DU "COURAGEUX"...P 7

VOYAGE À SAN-FRANCISCO.....P 8

A TOUTE VAPEUR.....P 9

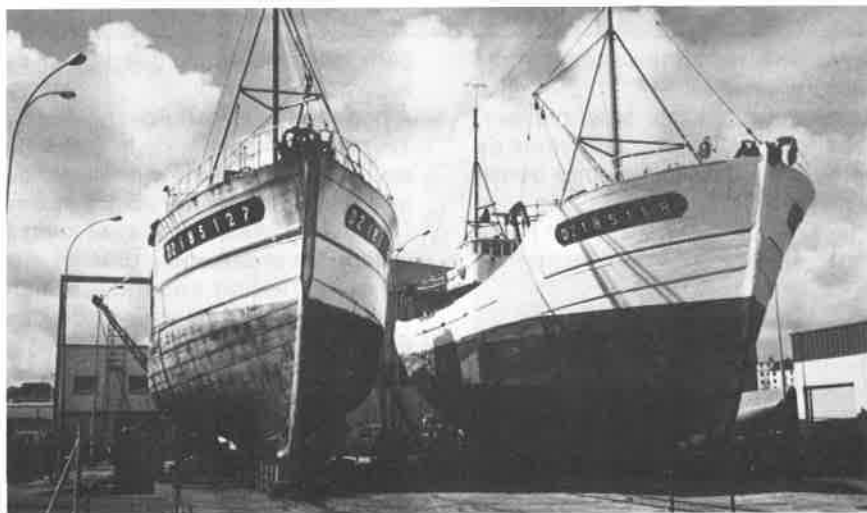
LOIS (PART 2).....P 10

DATES À RETENIR.....P 11

ADHESIONS 1994.....P 12

"Des bateaux, des métiers et des hommes" Trois années de recherche en images

La mission de recherche "Des bateaux, des métiers et des Hommes", financée par le Ministère de la Mer et dont Treizour était le maître d'oeuvre, a pris fin le 31 décembre dernier.



Les langoustiers mauritaniens "Claire Jeanne" et "Joliot Curie" - Coll. Jean Pencalet.

Des dossiers ont été constitués, rassemblant, pour chaque enquête : un rapport historique, technique, des photographies, des plans etc... Ces dossiers sont disponibles au Centre de Documentation du Port-Musée.

Deux mille photos et une centaine de plans y ont été également répertoriés et y sont conservés.

C'est aussi dans le cadre de cette mission qu'ont été réalisées des expositions telles que : "La pêche à la langouste" (mai 1991); "Les pinasses sardinières" (nov. 1991); "Les Chantiers navals de Cornouaille" (nov. 1992); "La construction navale au Port-Rhu" (avril 1993) et "Voiliers de Douarnenez" (oct. 1993).

Certaines de ces enquêtes ont donné lieu à des articles dans la revue "Mémoire de la ville", comme celle des "Chantiers navals de Cornouaille", "La construction navale au Port-Rhu" et prochainement, "Les Voileries de

Embauchée par l'Association en novembre 1990 en qualité de "Chargée de recherche" pour mener à bien cette mission, je me permets, aujourd'hui, à son terme, de vous en faire un bref bilan.

Les nombreuses enquêtes menées durant ces trois années ont permis de réunir un grand nombre d'informations et de documents écrits, iconographiques et sonores, avant que ceux-ci ne disparaissent des mémoires...

Ces enquêtes viennent compléter et approfondir l'aspect technique des bateaux et permettent de retracer le tissu social dans lequel le bateau vient s'inscrire.

Environ cinquante témoignages ainsi que leurs décryptages ont été enregistrés et archivés au Musée.



Baptême de "L'Olympiade" (GV), mars 1968 aux Chantiers navals de Cornouaille - Coll. H. K.



Lancement du langoustier mauritanien "Frou-Frou" au Chantier Alfred Le Gall (Port-Rhu) - Coll. H. K.

Douarnenez".

Cette mission a, non seulement permis d'enrichir les collections du Port-Musée, mais aussi de tisser des liens avec les détenteurs de la culture maritime et de ses savoir-faire.

Il est indispensable de poursuivre ce travail auprès des derniers témoins d'un passé presque oublié, indispensable aussi, de sauvegarder cette mémoire empirique.

Le rôle social d'un tel travail, est aussi à prendre en considération, dans la mesure où il engendre des relations vitales avec les membres de la communauté maritime et permet, ainsi, de reconnaître, dans l'héritage local d'une activité, les éléments porteurs du Port-Musée.

Claudine Le Moigne.

Une exposition des cartophiles "Les Malamocks"

La section douarneniste de l'Association des Cartophiles du Finistère a organisé, les 11 et 12 décembre dernier, une exposition sur les malamocks.

La section douarneniste de l'Association des Cartophiles du Finistère a organisé, les 11 et 12 décembre dernier, une exposition sur les malamocks.

Cette manifestation a finalement eu lieu à la M.J.C. (*Maison des Jeunes et de la Culture*).

Le malamock est un type de bateau mixte, voile et moteur, apparu à la veille de la dernière guerre mondiale et qui a perduré jusqu'aux années 1970.

Son appellation viendrait d'un bateau construit en 1937 au *Chantier Kræbs* de Concarneau, pour un armement guilviniste et qui se serait appelé "Malamock". Par extension, tous les bateaux futurs de ce type, en auraient pris la dénomination.

Ces premiers malamocks avaient un cul canoë. Cet arrière pointu est destiné à soulager sans risque par houle arrière.

Nous verrons ensuite des malamocks à arrière classique à tableau vertical. (*"Alain Bihen" 1939 à Camaret*).

A Concarneau, notons la construction en 1931 du vaisseau pur thonier voilier à arrière canoë.

Bateaux de 17, 18 m de long, jaugeant environ 70 tonneaux, ils possèdent un moteur de 70 à 100 CV mais sont aussi d'honnêtes voiliers, gréés d'une trinquette, d'une grand voile et d'un tape cul. Toutes ces voiles iront en s'amenuisant au fil des années.

Notons le retour de "L'Alain Bihen", en panne de moteur, du Maroc à Douarnenez en 9 jours.

A Douarnenez, le premier malamock, appelé aussi par l'administration, dundee motorisé ou mixte, est le "*Bec Corbeau*" d'Eugène Kernaléguen.

Le dernier serait le "*Jean-François Véronique*".

Entre les deux, 145 bateaux de ce type effectuent une pêche polyvalente tout particulièrement le maquereau l'hiver et le thon l'été.

L'exposition, réalisée par les membres de l'association, a été coordonnée, pour la mise en place et le choix des documents, par Louis Hénaff.

Près de 2500 personnes ont fréquenté ce samedi et ce dimanche les locaux de la M.J.C.

52 panneaux regroupant plus de 500 photos, textes et extraits de journaux locaux, étaient présentés.

Beaucoup de ces clichés ont été prêtés par les familles des marins douarnenistes et tréboulistes.

A noter le travail colossal et remarquable fourni par Michel Cariou qui a rephotographié les documents et

les a retirés, pour le plus grand plaisir de tous.

Cette exposition peut paraître, à première vue, monotone et trop riche, mais il faut approfondir, le résultat artistique et visuel n'étant pas le but recherché.

L'objectif est d'atteindre le public local qui vient, lui, pour retrouver ses anciens bateaux et les visages disparus.

Chaque photo provoque des commentaires et est l'occasion d'évoquer ses souvenirs.

Beaucoup de nouvelles informations ont pu être ainsi récoltées.

C'est aussi un travail de fond, car grâce aux cartophiles, une masse de documents peut être confortée, un archivage méthodique des bateaux et des équipages peut être réalisé.

Chaque morceau est sûrement émouvant et important pour chacun, mais seul un ensemble de cette recherche peut faire progresser l'histoire maritime locale et aider les chercheurs.

Cette exposition, réalisée par des bénévoles intéressés et compétents au sein de leur association, a été vue et appréciée par beaucoup de visiteurs locaux.

Un tel succès auprès de la population locale est la garantie de faire passer le message d'une culture maritime vivante et de promouvoir les efforts considérables faits par la ville de Douarnenez et toutes les mouvances de Patrimoine maritime qui y gravitent.

Une seule ombre importante au tableau ! Cette exposition a été réalisée en dehors de l'enceinte du Port-Musée. C'est pourtant une exposition conçue par des gens qui y adhèrent et vue par un public qui, dans sa grande majorité, ne lui est pas non plus hostile. C'est d'ailleurs ce type de travail et de recherche qui peut entraîner la population locale à être solidaire de ce projet.

Un concours ou des concours de circonstances n'ont pas permis l'organisation de cette manifestation là où elle aurait dû avoir sa place :

* *En premier lieu, l'absence d'une salle d'exposition temporaire accueillant les manifestations du Port-Musée et celles de bénévoles;*

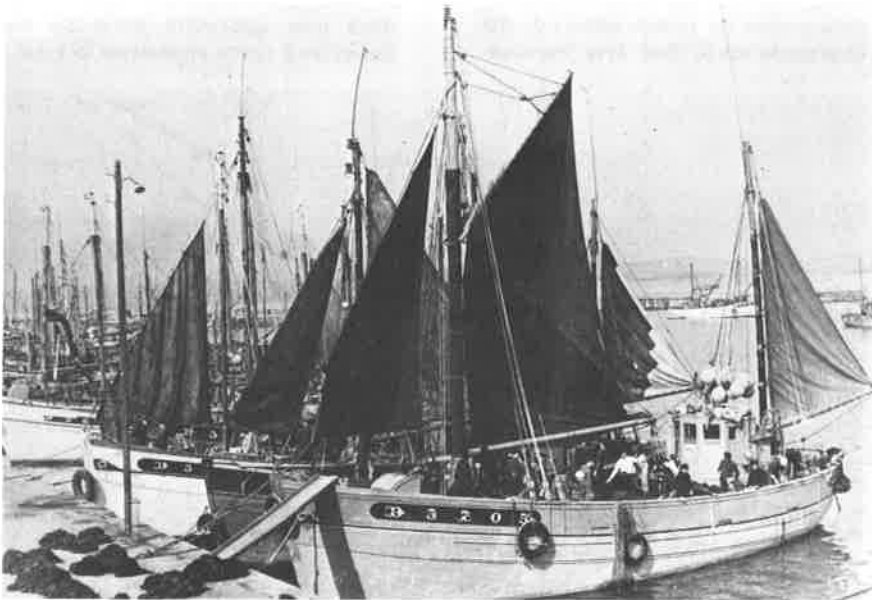
* *L'absence de décision du conservateur (le poste était vacant au moment de la mise en place du projet);*

* *Le manque de dialogue entre le service muséographique du musée et l'association des cartophiles;*

* *La défaillance de la section de Treizour "Inventaire iconographique du patrimoine maritime" et de son responsable qui n'a pas réussi à faire le lien.*

Ceci est une occasion manquée de faire venir, gratuitement, dans une partie du Port-Musée et en dehors du flux touristique, une population locale qui serait, ainsi, à même de se sentir plus engagée dans ce grand projet.

Henry Kérisit



Kanaouen ar Mor II - (photo H. K.)

L'Ontario accueille l'édition 94 de l'Atlantic Challenge

Après Brest en 1992, c'est l'Ontario qui va accueillir, cette année, les épreuves de l'Atlantic Challenge. Les Finistériens y représenteront la France avec la yole "Amitié".

C'est l'Ontario, riche province du Canada, une des plus peuplées (7.900.000 habitants soit le 1/3 de la population du pays pour 1/10 de sa superficie) limitrophe du Québec à l'Est, qui accueille en 1994 la cinquième édition de l'Atlantic Challenge. La première avait eu lieu en 1986 sur le continent américain à New-York lors du centenaire de la statue de la Liberté. Depuis la compétition n'y était pas retournée.

Les épreuves du challenge vont se dérouler, pour être plus précis, sur les eaux de la Georgian Bay (200 km de long sur 80 km de large, un rien !) un des replis du grand lac Huron en sa partie Est à partir du port de Penetanguishene (un nom d'origine huronne) situé à 1 heure 1/2 de route de Toronto, la capitale provinciale.

Un grand festival nautique

Le comité organisateur et leur leader Ken Woods qui, au nom du Canada, avaient lancé l'invitation lors de Brest 92, n'ont pas fait les choses à moitié. Ils ont placé les compétitions de l'Atlantic Challenge comme point central du grand festival nautique dénommé GEORGIAN BAY 94 se déroulant à partir du site des établissements historiques navals et militaires qui sont au port de Penetanguishene, toute proportion gardée, l'équivalent local du Port-Musée douarneniste. Le programme comprendra sur terre diverses animations, concerts, jeux, spectacles et sur l'eau, des régates, des démonstrations de manoeuvre avec la participation de grands voiliers du XIX^{ème} siècle tels le "Bee" et le "Perseve-

rance" "Perseverance", des brigantines de Toronto le "Pathfinder" et le "Playfair" etc..

Deux nouvelles épreuves

C'est dans ce festival que sur 10 jours, se dérouleront les épreuves de l'Atlantic Challenge : matelotage (noeuds, surliures, épissures); course de vitesse à l'aviron; slalom sans safran (aviron); régates sous voiles seules; transfert d'un objet quai à un bateau (aviron); course voile et aviron.

Les Canadiens ont voulu, cette année, corser la joute. Aux 8 épreuves traditionnelles, ils en ont ajouté deux nouvelles : la navigation (faire un point sur une carte); épreuve d'adaptation (entre deux bateaux on permute le barreur et 6 rameurs. Le jury apprécie comment le barreur réussit à mener son nouveau bateau et son nouvel équipage).

La confrontation devrait opposer comme en 92, les Américains, Canadiens, Irlandais, Danois, Britanniques, Norvégiens et Français. On peut s'attendre, en outre, à l'engagement des Russes de St Petersburg qui viennent de construire une yole.

Un premier challenge : les sous !

L'équipage défendant les couleurs nationales sera partagé entre "gars et filles" de Douarnenez et de Brest. Les entraînements ont débuté, ils comportent, l'apprentissage au matelotage, le vendredi soir et les sorties sur l'eau, le samedi après-midi et le dimanche matin. Les équipiers ont déjà une approche sérieuse des exercices à mettre en pratique lors des

compétitions et la motivation est au rendez-vous.

Si l'aspect sportif est important, celui des finances ne l'en est pas moins.

Rappelons qu'il s'agit de couvrir les frais de voyage des vingt personnes de l'équipage et le transport, par cargo du bateau, dont le coût, à lui seul, avoisine les 50.000 Frs.

Trouver de l'argent est donc le premier challenge que les yoleurs doivent remporter. beaucoup de courriers sont déjà partis à l'adresse d'éventuels sponsors publics et privés.

Certains ont déjà décidé de nous aider. Merci à eux.. La Marine nationale a été



solicitée pour savoir si une de ses unités ne ralliait pas le Canada; si oui peut-être accepterait-elle d'y amener la yole française.

Une tombola a été mise sur pied avec comme premier prix, une gouache, un don de Fanch Moal, (valeur 3.000 Frs). Un fest-noz est également prévu.

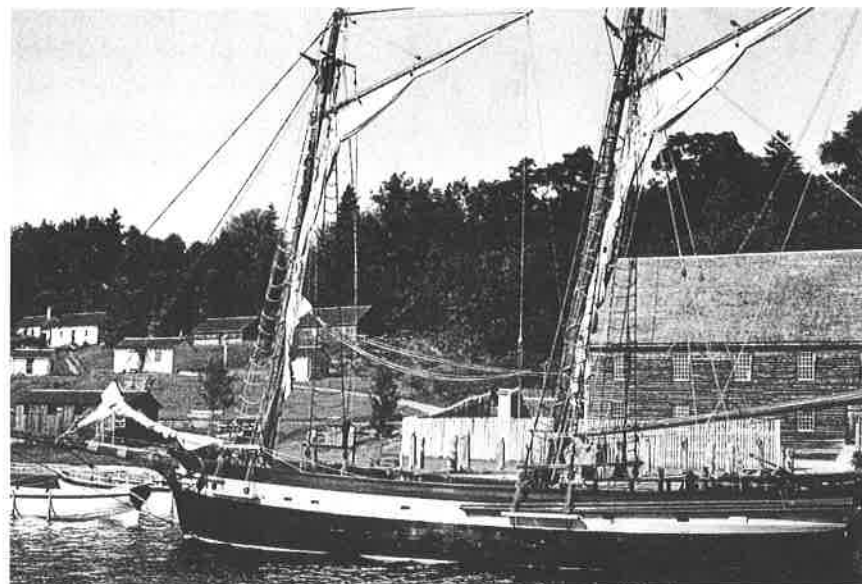
Nous attendons de ces actions quelques profits intéressants. Soutenez-les ! Merci.

Pour Brest 92, l'équipage d' "Amitié" avait terminé à la 4^{ème} place, au milieu du tableau. Pour Georgian bay 94, les Bretons comptent bien progresser dans le classement et approcher la première place.

Et, après tout, pourquoi pas la décrocher?

Cet idéal, à bien y réfléchir, ne leur est pas inaccessible et, à voir le sérieux - qui n'exclut pas le plaisir - avec lequel ils conçoivent leur préparation, il est permis de penser que secrètement, ils nourrissent l'espoir d'une victoire, en août prochain, sur les bords du Lac Huron.

Paul Le Joncour



Etablissements historiques navals et militaires - Site Penetanguishene Ontario

Du 28 avril au 2 mai 1994
Voyage en Angleterre

Chers Amis,
Dans le cadre des voyages d'étude organisés par notre Association, nous vous proposons, cette année, un voyage en Grande-Bretagne, avec au programme, la visite de cinq grands musées maritimes britanniques.

L'agenda

Le départ aura lieu de Douarnenez, le 28 avril 1994, à 21 heures pour Roscoff où nous prendrons le ferry pour une traversée de nuit, en cabines 4 couchettes. L'arrivée se fera à Plymouth le vendredi 29 avril à 7 heures du matin.

Nous prendrons un café quelque part sur l'autoroute et, dès 10 heures, visiterons le Musée d'Exeter et sa très belle collection de 180 bateaux du monde entier.

Aux alentours de midi, nous prendrons la direction de Bristol où nous déjeunerons avant d'attaquer la visite du Bristol Maritime Museum avec le chantier de restauration du 6 mâts "Great Britain".

Vers 16 heures, nous prendrons la route de Londres où nous dormirons en hôtel 2 étoiles.
Soirée libre.

Le samedi 30 avril au matin, après le breakfast, nous prendrons la direction de l'Arsenal de Chatham.
Nous y visiterons une corderie, une

forge, une fabrique de canons, de drapeaux, de mâts, des reconstitutions historiques et le chantier de restauration de la canonnière 3 mâts "Ganet".

Nous nous retrouverons aux alentours de 13 heures, pour prendre l'autocar vers Greenwich. (Il faudra prévoir des sandwichs car nous n'aurons pas le temps de déjeuner).

A 14 heures, visite du Great Britain Maritime Museum et de sa collection de maquettes, la plus belle au monde !

Vers 16 heures, après une courte promenade à pied, visite du clipper "Cutty Sark" avec sa collection de figures de proue.

Pour les infatigables, il restera le temps de dévaliser les antiquaires de Greenwich avant de rejoindre notre hôtel (le même que la veille).

Soirée libre.

Le dimanche, après une grasse matinée et un breakfast réparateur, nous partirons, vers 8H30, pour Portsmouth où une rude journée nous attend.

Nous débuterons par la visite du "Warrior", superbe 3 mâts à vapeur construit en 1860 et entièrement restauré dans ses moindres détails.

Deux heures plus tard nous essayerons de regrouper tout le

monde pour visiter l'exposition du chantier de fouilles de l'épave du "Mary Rose", magnifique vaisseau royal coulé en 1545.

Vers 13 heures, nous reprendrons l'autocar pour un déjeuner commun. Nous reviendrons au musée, aux alentours de 14 heures, pour une visite du vaisseau amiral "Le Victory" construit en 1765 et parfaitement conservé et restauré depuis.

Nous finirons cette journée par la visite du Royal Naval Museum qui correspond à notre Musée de la Marine.

Le musée fermant à 18 heures, nous essayerons de patienter, en attendant l'heure de départ du ferry, dans la dizaine de merveilleux pubs, (malencontreusement), installés à la sortie.

Nous prendrons enfin l'autocar vers 19H30, pour rejoindre le ferry. Nous espérons être de retour à Douarnenez pour midi, le lundi 2 mai 1994.

En espérant avoir le plaisir de faire ce voyage en votre compagnie, nous vous prions d'agréer, Chers Amis, l'expression de nos sincères salutations.

Joël Trévien
Vice-Président.

BULLETIN D'INSCRIPTION

Veillez m'inscrire au voyage d'étude en Angleterre du 28 avril au 2 mai 1994.

Nous serons :personne(s)

Prix total du voyage : **2.100 Frs.** Je verse, ce jour, **30 %** soit : **630 Frs** xpersonne(s)=.....

Le solde soit : **1.470 Frs** xpersonne(s) =..... est à verser **au plus tard le 28.03.94.**

Il est possible de souscrire une assurance "**annulation optionnelle**".

Veillez, pour cela, nous contacter au :

98 92 78 75

Fait à Douarnenez, le
Signature (obligatoire)

Port-Musée Les stages de l'été

NAVIGUER et CHANTER sur des Voiliers Traditionnels

DEUX STAGES COURTS

* Week-end d'initiation 4 et 5 juin 94
du samedi 14 h au dimanche 18 h

Navigation
(samedi après-midi)
Concert "Cabestan" et Veillée
(le soir)

Ateliers (cf. programme)
(le dimanche)

* Stage des 15 et 16 juillet 94
du vendredi 10 h au samedi soir

Navigation et Ateliers
(cf. programme)

Stage réservé en priorité à ceux qui ont déjà une pratique de la voile mais les débutants en chant sont acceptés.

UNE SEMAINE DU 18 AU 24 JUILLET 94

PROGRAMME

| Navigation | |
|------------|---------------------|
| Lundi | après-midi |
| Jeudi | matin ou après-midi |
| Dimanche | journée |

| Ateliers | | | | |
|--|--------------------------------------|----------|----------|--------|
| | Mardi | Mercredi | Vendredi | Samedi |
| 9h30/11h | Atelier 1 ex : "Chants à virer" | | | |
| 11h/12h30 | Atelier 2 ex : "Répertoire maritime" | | | |
| 14h30/16h | Atelier 3 ex : "Chants à hisser" | | | |
| 16h30/18h | Atelier 4 ex : "Chants à haler" | | | |
| 4 bordées en alternance, dont une axée sur l'accordéon | | | | |

| Les soirées | |
|-------------|--|
| Lundi | Veillée d'accueil |
| Mardi | Veillée |
| Mercredi | Concert public "Cabestan" |
| Vendredi | Concert public "Forebitter" |
| Samedi | Soirée publique avec tous les participants |

Accueil au Port-Musée le **lundi 18 juillet**
à 10 heures

Fin de stage le **dimanche 24 juillet** au retour de la dernière navigation

PRIX DES STAGES

(Ils comprennent l'adhésion à l'Association,
l'entrée permanente au Port-Musée
pour l'année en cours,
les concerts et la navigation pendant le stage)

* Week-end d'initiation des 4 et 5 juin 94
(30 places)
500 F (400 F adhérents Treizour)

* Journées des 15 et 16 juillet 94
(20 places, priorité à ceux qui pratiquent
la voile)
600 F (500 F adhérents Treizour)

* Semaine du 18 au 24 juillet 94
(40 places)
1710 F (1600 F adhérents Treizour)

* Le stage d'une semaine peut-être financé dans le cadre de la formation permanente.

CONTACT

Association "Les amis du Port-Musée - Treizour"
Tél : 98 92 78 75
Paul Robert
Tél : 98 92 67 27

STAGES D'INITIATION à la Sculpture de Marine

Durée :

5 jours
(du lundi au vendredi)

Dates :

du 4 au 29 juillet 1994
du 1er août au 2 septembre 94

Groupe :

6 personnes

Niveau :

Débutant

Animateur :

Emmanuel Bourgeau,
Sculpteur de marine

Matériel :

Bois et outils mis à
disposition par le
centre de formation.

L'objectif :

Approcher le travail de sculpture
par la réalisation d'un motif
décoratif de marine
(tableau arrière, cartouche,
décor de liston...)

Les étapes :

- * apprentissage de l'affûtage;
- * approche de l'outil;
- * prise de conscience du bois;
- * exécution d'une pièce ornementée.

Prix du stage : 1.500,00 Frs

N.B. : ces stages sont agréés au titre de la formation continue - Centre de Formation des Ateliers de l'Enfer sous le n° 53.29.0144.529

CONTACT ET INSCRIPTION

Emmanuel Bourgeau
Sculpteur de marine
Le Port-Musée
Place de l'Enfer
29177 Douarnenez Cédex
Tél : 98 92 14 72

LES ATELIERS D'ETE

Ateliers de l'Enfer - B.P. 234
29172 Douarnenez
Tél : 98 92 14 20

Chaque semaine, du 13 juin
au 28 août 1994,
(sur demande, dix demi-journées sur
deux semaines)

PRAME

Le thème de cette session de 5 jours est la construction sur moule simple d'une annexe à clins de contreplaqué de 3,05 m de long. Le principe général de la construction à clins, l'ajustage des pièces de bordé et leur chevillage en sont les objectifs principaux.

L'embarcation (coque nue) est construite à deux personnes sous conduite d'un moniteur.

Prix :

Cotisation annuelle 80 F
Le stage 1.500 F
Le stage + la prame en l'état 3.900 F

DEMI-COQUE

En 5 jours, tout en réalisant votre demi-coque de chantier, d'après un bateau grandeur nature, vous vous initierez au vocabulaire, à la notion des formes et aux premiers gestes de sculpture.

Votre première demi-coque vous servira, par la suite, d'aide à l'interprétation des plans de carène ou, plus simplement... à décorer votre salon.

Prix :

Cotisation annuelle 80 F
Le stage 1.500 F

PAGAIES ET AVIRONS

La réalisation d'une pagaie simple, d'un aviron de nage ou d'une godille, permettra aux passionnés de canoë ou d'aviron, d'étudier les différents types de propulsion musculaire: histoire, profils, ergonomie de l'aviron.

Ce stage constitue aussi une excellente initiation aux bois, colles et outils.

Prix :

Cotisation annuelle 80 F
Le stage 1.500 F
Acquisition de l'aviron (suivant le modèle)

Petite histoire du grand "Courageux" Il était une fois... un remorqueur.

Sa construction commence en 1943 aux chantiers *Rheinwerft* à Walsum, en Allemagne et se termine en 1949, seulement, en Hollande, aux chantiers *Sheepvaartbedrijf*. Il porte le nom de "Walcheren V".

La carène, du type brise glace, semble être dessinée pour les évitages du navire contre les berges des rivières.

En 1950, la chambre de commerce et d'industrie de Calais fait l'acquisition du remorqueur afin de reconstituer sa flotte de touage, sérieusement réduite après la guerre.

Le baptême a lieu le 19 juin 1950 avec, pour marraine, Madame Suzanne Bidault, épouse du Président du Conseil, représenté lui même par le Secrétaire d'Etat aux Finances, Monsieur Lionnel de Tinguy du Pouet.

"Monseigneur Perrin" avant la bénédiction, glorifie le courage des Gens de Mer durant la deuxième guerre mondiale.

Madame Georges Bidault, vêtue d'une élégante robe bleu marine et coiffée d'un canotier garnie d'une rose "Virginie Heriot" brise sur la coque du "Courageux", la traditionnelle bouteille de champagne... enveloppée de dentelles de Calais.

Nous ne citerons pas la qualité du menu pantagruèlique mais, avant de quitter Calais, Madame le Présidente Georges Bidault rend visite à "La Goutte de Lait",

association charismatique de l'après-guerre pour la distribution de lait aux enfants.

Le "Courageux" peut, dès lors, débiter sa nouvelle carrière au Port de Calais.

Son histoire est marquée par l'abordage qui survient le samedi 27 juillet 1957.

Le "Courageux" commandé par le Capitaine Yves Rebillard, remorquant en tête, le Liberty Ship "Le Verdon", se trouve engagé sous l'étrave de celui-ci. Il se couche par son tribord et coule très rapidement.

Le bateau pilote et le canot de sauvetage (commandé par le Patron Avron, grand-père de nos amis Pierre-Philippe Avron et Jean-Charles Blondel) sauvèrent 4 personnes de l'équipage.

Malheureusement, on devra déplorer la noyade de 2 cousins Emile et René Beaugrand, d'une famille déjà très éprouvée par la guerre maritime 39/45.

Après le naufrage, seule la tête de mât dépasse de l'eau.

Le journaliste Marcel Badague écrit le 30 juillet 1957 :

"Le promeneur sur la jetée ne peut apercevoir qu'une simple croix émergeant de la Mer du Nord dont les flots glauques passent et repassent sans cesse, sans se soucier des drames quisesont déjà déroulés et se dérouleront, peut-être encore, près de la Plage des Pauvres..."

La plage des épaves."

"Le Courageux" sera renfloué le 6 août 1957 puis réparé à Dunkerque pour être opérationnel, le 3 avril 1958.

Après une longue carrière au port de Calais, le remorqueur est désarmé le 12 octobre 1974 et vendu à la ferraille, le 3 juin 1976, à un Hollandais, Monsieur Classens, à Bolnes.

Mais le bateau n'est pas démolit et la Société hollandaise Trade & Transports, le fait naviguer à nouveau.

Lors d'un voyage Hollande-Gibraltar, le "Courageux" se trouve le 6 octobre 1989, devant le Cap de la Chèvre en panne de machine et d'électricité.

Il talonne sur la Basse Vieille à 23H00.

La vedette S.N.S.M. de Douarnenez, le remorque (*le remorqueur remorqué !!!*) jusqu'au port du Rosmeur.

Après quelques péripéties... le bateau est acheté par la ville de Douarnenez.

Aujourd'hui siège administratif de notre Association, il vient, après quelques réparations de carène, de retrouver sa place dans la ria du Port-Rhu, sous le grand pont.

Nous allons, dès à présent, faire en sorte, par quelques aménagements intérieurs, que ce bateau devienne pour chacun de nous, un "pied en mer" sympathique et convivial.

E. M. Chapalain



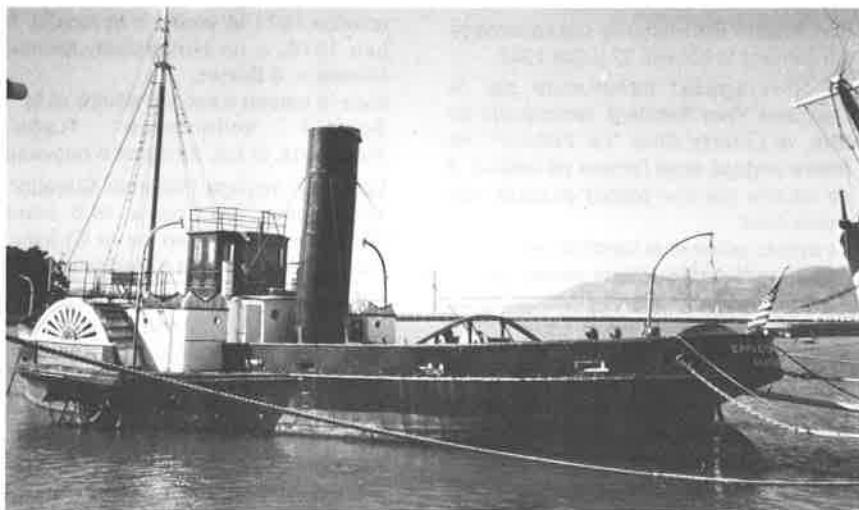
Caractéristiques

Longueur : 28 m; Largeur : 7,85 m; Tirant d'eau : 3,35 m; Jauge brute : 123 tonneaux;
Puissance: 760 CV (moteur diesel DUMAG)

Le Musée naval de San-Francisco

Un lieu vivant de collectage

Quand les glissements imperceptibles des lèvres de la faille de San-Andréa décideront du sort de San-Francisco, les fleurons du patrimoine maritime du Musée National auront de bonnes chances de flotter encore et de résister à cette fin d'un monde que beaucoup, ici, jugent inéluctable.



Entre le Golden Gate Bridge, l'immeuble pyramidal de la "Transamerica" et les hauts murs de la prison d'Alcatraz, devenue musée, la Californie raconte autour de Hyde Street Pier, quelques pages de son glorieux passé naval. Dans cet univers, voué à la précarité, où l'esprit conquérant anime désormais les habitants de Chinatown ou de Japantown, les motifs d'intérêt pour le patrimoine sont légions. Les forêts de *redwood* ou de *séquoia géants* ont reculé et çà n'est pas un hasard si le musée maritime est désormais géré par le National Park Service, après avoir été un musée privé puis administré par la Ville de San-Francisco et l'Etat de Californie.

Au bas de la ville, autour du Port originel de San-Francisco, plusieurs bâtiments abritent ce musée. Dans les anciens casernements de Fort Mason sont établis l'administration centrale du Musée et la Bibliothèque (*plus de 20.000 volumes accessibles au public*). Dans une vaste salle de lecture sur deux niveaux, des périodiques - dont le Chasse-Marée - des journaux, des photos, des films, des enregistrements déclinent toutes les activités navales de la Californie. Même en l'absence de traitement informatique de ce fond (*en projet*), des chercheurs du monde entier viennent déjà consulter ces informations sans lesquelles le musée serait une coquille vide.

Dans le bâtiment d'exposition de taille modeste qui fait face au port, où, été comme hiver, des nageurs s'entraînent dans une eau toujours glaciale, une très belle collection de maquettes évoque les gloires passées de ce port international où les navires les plus voyants portent, désormais, des noms de grandes marques japonaises d'électronique ou d'automobile. Une petite salle signale de façon très synthétique le cabotage à voile

dans la baie où les "scow schooner" assuraient l'essentiel du trafic commercial et agricole.

Une sauvegarde concrétisée en 1951

Un des derniers survivants de ces chalands, "L'Alma", navigue dans la baie sous les couleurs du Musée. Les clipper sont aussi signalés et je me suis pris à rêver à des échanges qui permettraient la venue en Bretagne de ces figures de proue ou des maquettes tout à fait dignes d'une exposition autour du lancement d'un autre clipper... français, celui-là.

L'idée fort ancienne de sauvegarder le patrimoine maritime s'est concrétisée à San-Francisco en 1951. A côté du *Balclutha (trois mâts carré)*, bateau vedette, sept autres navires sont accessibles autour de Hyde St Pier *L'Alma, C.A. Thayer (trois mâts goëlette), Eureka (ferry), Hercules (remorqueur à vapeur équipé d'une machine à triple expansion), Eppleton Hall (bateau à roues à aubes), Jeremiah O'brien (Liberty skip), Pampanito (sous-marin)*.

Passé le Golden Gate Bridge, au nord de la baie dans le petit port de Sausalito où l'armée U.S. explique avec précision la fragilité de l'écosystème du vaste plan d'eau qu'elle étudie avec attention depuis des décennies - l'armée a toujours, sinon le goût de l'écologie, du moins le sens de la recherche - un autre bateau du Musée, le gigantesque *Wapama (schooner à vapeur)*, attend au sec d'improbables travaux de restauration. Si le Musée se donne à voir à travers cette petite flotte et des expositions, il est aussi et surtout, un lieu vivant de collectage, de formation et d'activités.

Les réserves situées à côté de Hyde St Pier, dans un beau bâtiment de brique rouge, contiennent environ cent bateaux

sauvés de la destruction ou offerts et sur lesquels veille une petite équipe. Celle-ci déplore de ne pouvoir agir assez vite pour restaurer et exposer les quelques merveilles endormies dans ces lieux tempérés où les visites sont interdites, faute de répondre aux normes antisismiques imposées à tout bâtiment public.

Des professionnels bénévoles

Mais en dehors de ces réserves-ateliers où l'accès est loin d'être libre, une association mobilise les énergies et, à côté d'activités de formation, participe activement à la restauration et à la maintenance des bateaux de la flottille sous la houlette d'un responsable professionnel. Cela est d'autant plus facile que beaucoup de ces professionnels (*une vingtaine dont 6 charpentiers, 4 gréeurs, un mécanicien, un voilier et quelques assistants*) travaillent aussi, à titre bénévole, en dehors des heures hebdomadaires d'activités rémunérées... Quel responsable français pourrait ainsi rêver de tels collaborateurs?... dont la docilité n'est pourtant pas la qualité essentielle ! Les bénévoles sont d'autant plus actifs que les professionnels sont déterminés et que ponctuellement, des actions leur permettent de se réunir au service de causes communes.

Ouverte à tous à l'entrée de Hyde St Pier, la librairie du musée qui vend aussi des cartes postales, des "sweat-shirts" et des souvenirs, propose un choix de livres que rarement une librairie spécialisée m'a permis de voir réuni en un même lieu. Un charpentier du musée m'a même avoué dépenser beaucoup plus d'argent ici que dans n'importe quel autre magasin de San-Francisco qui en compte pourtant un grand nombre ! La qualité permet aussi de fidéliser une clientèle potentiellement importante. C.Q.F.D.

Le regard rapide que deux courtes visites ont permis de porter sur un musée, beaucoup plus proche de nous que je ne l'imaginais, n'a pas la prétention d'être complet. Il a été l'occasion de mesurer la force des enthousiasmes et de constater la totale disponibilité des interlocuteurs rencontrés, sur leur lieu de travail, à l'égard de tous ceux qui manifestent un intérêt pour cet effort au long cours. Le fait d'être Français et de venir d'un continent totalement inscrit dans une Histoire dont ils se sentent les lointains héritiers n'est pas étranger à la qualité de cet accueil, facilité aussi par la présence, à mes côtés, d'amis américains attentifs à la vie de cette région particulière.

Là-bas, la constante perception de la fragilité incite aussi à une interrogation sur le sens de l'effort et sur le poids de l'histoire, mais elle détermine surtout une volonté d'ouverture que bien des Européens peuvent envier.

Dominique Lebsohn

A toute vapeur !!

La machine à feu de Thomas Newcomen

Si la première machine à vapeur connue est l'Éolipile, un jouet, simple tourniquet, du génial Héron d'Alexandrie (1 S ap. J.C.), il faudra attendre Léonard de Vinci vers 1.500 pour entendre parler de la "Force mystérieuse de la fumée d'eau".

En 1679, Denis Papin invente sa Marmite puis sa machine à cylindre en 1690. Il ne s'agit encore que d'un simple tube dans lequel un piston est poussé par la pression de la vapeur. Ensuite, il faut attendre le refroidissement... pour le ramener. Un certain temps!!!

Quelques années auparavant, Evangelista Torricelli découvre la pression atmosphérique, en 1643 et en 1672, Otto Von Guericke fera l'expérience des hémisphères sous vide à Magdebourg.

Denis Papin était allé en Angleterre exposer ses théories et Sir Samuel Morland, "Maître Mécanicien" du Roi Charles 11 fit les conclusions :

- 1) un litre d'eau porté à ébullition produit 1700 litres de vapeur;
- 2) la force d'expansion de la vapeur possède une puissance redoutable;
- 3) lorsque la vapeur se refroidit, elle se condense;
- 4) si le phénomène a lieu en vase clos, il se crée un vide.

De nombreuses expériences furent tentées autour de la théorie du vide par condensation.

En Angleterre, beaucoup de puits de mines étaient inondées par les eaux souterraines. Le drainage était assuré, à prix prohibitif, au moyen de pompes mues par des chevaux.

L'ingénieur Thomas Savery, en 1698, utilisa le vide par condensation pour aspirer l'eau des puits des mines. Mais son appareil, "L'ami du mineur", était peu fiable et surtout très dangereux.

A Dartmouth (Devon) où il existait beaucoup de mines d'étain inondées, un forgeron de génie, Thoma Newcomen et ses amis, John Calley et Edward Wallin, entreprirent la réalisation d'une pompe d'assèchement entraînée par une machine à vapeur qui, contrairement à celle de Papin, pouvait fournir un travail effectif. Newcomen utilisait le vide de la condensation et la pression atmosphérique pour faire revenir le piston.

Après des années de recherches, il réalisa, en 1711, sa première Machine à Feu.

A une des extrémités d'un balancier en bois massif, semblable au fléau d'une balance, la tige de pompe était attelée par des chaînes. L'autre extrémité était actionnée par le mécanisme Cylindre /Piston.

Le cylindre de 1 mètre de diamètre, ouvert au dessus, avait 2 mètres de course.

La vapeur était produite légèrement au dessus de la pression atmosphérique (100 à 105° C) par une chaudière en cuivre, située sous le cylindre.

Un mécanisme automatique, attelé au levier, commande l'entrée de la vapeur dans le bas du cylindre, faisant remonter le piston et descendre la tige de pompe. Au point haut, le mécanisme ferme la soupape d'admission de vapeur et injecte de l'eau froide sous le piston d'où refroidissement, condensation et création de vide.

La pression atmosphérique au dessus du piston, combiné au vide, fait descendre l'ensemble et la pompe remonte avec 100 litres d'eau environ.

La première machine "Newcomen" fut installée à Dudley (Mid-lands) en 1712. Elle pompait 68 tonnes à l'heure avec

12 coups par minute.

A la mort de Newcomen, en 1729, cent "machines à feu" étaient construites et deux mille dans toute l'Europe à la fin du siècle.

Mais ces machines avaient un rendement déplorable (moins de 1%).

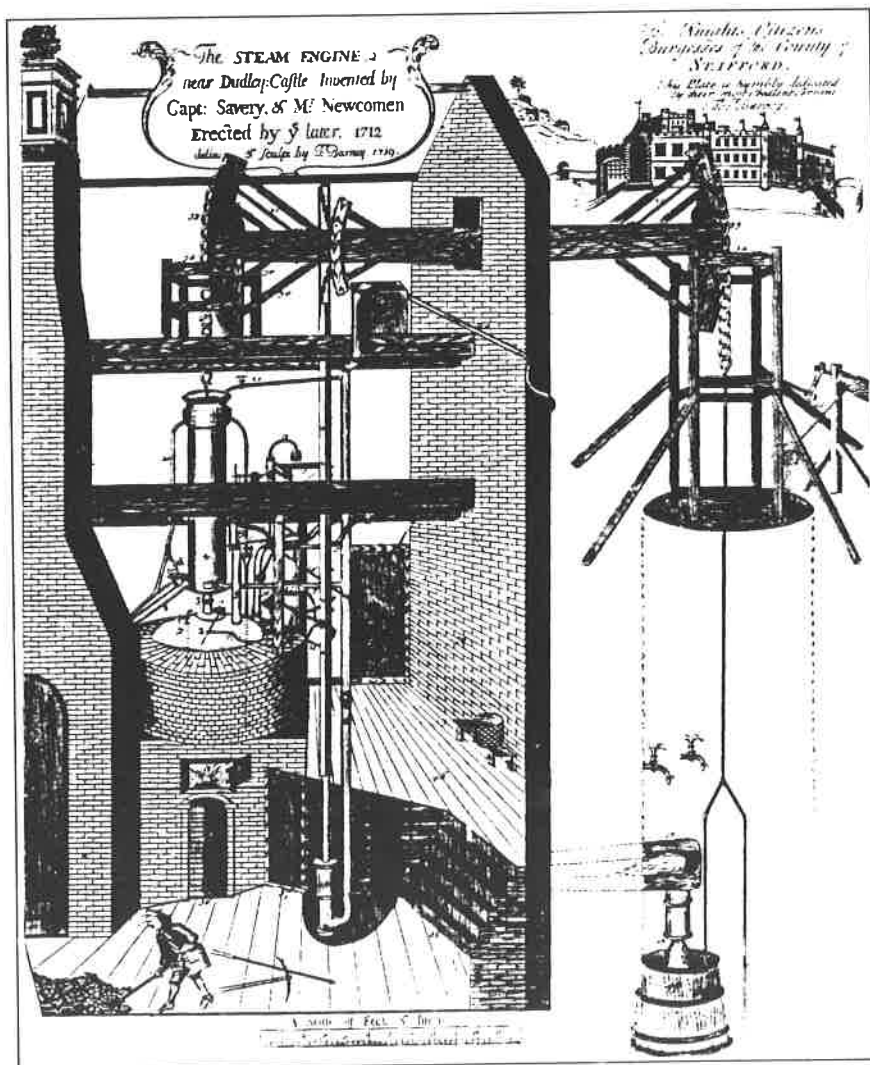
En 1763, un jeune mécanicien écossais de 27 ans, James Watt, vint à se demander pourquoi il fallait tant de vapeur et des montagnes de charbon pour faire fonctionner les machines de Newcomen.

C'est en 1765 qu'il trouva la réponse. James Watt sera l'un des plus grands inventeurs de la machine à vapeur.

Mais ceci est une autre histoire...

E. M. Chapalain

N.B. : une machine à feu de Newcomen, existe encore à la Maison du Tourisme à Dartmouth.



To our English speaking members

"Lois" - The story of the restoration of a Mounts Bay Pilchard Driver

(part 2)

Without a hint of buyer's remorse, the next weekend saw us "en route" for Cornwall with the aim of finding out more about her history. Libraries and museums in Truro and Helston provided us with interesting references on luggers in general but nothing specific about the "Lois". The day was by now no longer young and we were starting to think about where to stay the night. The thought of St. Ives appealed, so we headed in that direction. There was still time to continue our quest, so we started at the lifeboat station. From there we were directed to the fisherman's shelter on the quay, where we found a number of retired fishermen, sharing a yarn;

"The Lois", they said, "You mean PZ 626."

"Yes, I know her."

"I've fished in her."

"You mean old Hoskin's boat."

And so it went on, we were home and dry.

A call to the Customs and Excise at Penzance gave us all the details of her first and subsequent registrations and as a result of this information we hared across the peninsular to Porthleven. In a matter of hours, we had met the son of the builder, the daughter of one of the original owners and many others with helpful and interesting information and anecdotes about her past. The interest in the "Lois" and in our plans to restore her was overwhelming. It was at this stage that we resolved, that on completion of the renovation, the first passage would have to include returning to Porthleven.

We returned from Cornwall fired with enthusiasm having discovered so much about the history of the "Lois".

I was keen to get started and spent the first weekend clearing out all the rubbish, including about a ton of sand and fitted a cover to give me a dry working space.

The boat was situated close to the Maritime Museum in Exeter, so, right from the start, many of the visitors to the museum would also look at the "Lois", some of them stopping to chat. With monotonous regularity their parting comment would be, "I must be a labour of love!"

Those experienced in the restoration of old boats will immediately recognise this as a euphemism for, "He must be mad!"

For those travelling the same road, may I hold up a marker of hope or encouragement. There is a stage in the proceedings when passers-by stop referring to this "labour of love" and enquire, "would you do it again?" "Courage, mes braves!" Once this stage is reached, the end, if there is ever an end, is nigh.

My own feelings about starting again are that I would have liked to have had when I started, the skills, the knowledge and the tools that I have now.

In retrospect, there were a number of decisions and actions that I took in the early stages that were right. It was right to have spent the time that I did in assessing in detail what needed to be done. The "Lois" had been out of the water for a couple of years - death to an old wooden boat - so I had set a target to have her afloat again within a year.

This enabled me to prepare a scheme of work, and appropriate calendar, to meet that target.

Stan Oliver had told me that his father's motto had been, "Never use one nail when two will do - a man's life might depend on it".

My own philosophy that developed during repairs was, "... the timetable! If I'm going to sea in this boat, I want to be sure that the job is done properly!"

This meant, of course, that the calendar bore no relation to the actual progress made.

The second thing that I did right was to buy at the start, a large quantity of timber, which enabled me to negotiate a good price with a large local supplier and kept me in good seasoned timber for years. In fact, four years later, I still have some left.

The third good move was to decide what was my biggest worry and to do something about it. In my case this was the fitting of the garboard planks. With the wide beam and low rise in the bilges amidships, these planks are vertical at the ends and nearly horizontal in the middle. I had bought rock elm for these and found that I couldn't even lift them, let alone envisage how on earth I was going to cut them to be a good fit with no old boards as patterns. My solution was to offer the virgin planks up to the boat, supported on props and, by judicious use of wedges hardened up or changed weekly over a period of

six months, when the time came to fit them, the planks were fitting snugly against the hull so marking out, cutting and fitting became a quick and easy job.

The area where "Lois" was ashore was open to the public and frequently used for the exercise of dogs.

This meant that a careful search of the ground under the boat had to be carried out before lying down to continue the refastening.

During periods of wet weather the odour around the boat seemed to indicate that a rather poorly dog had left a particularly nasty surprise for me. I never found that surprise. It was only when I started to work the rock elm that this problem was solved, when wet it smells appallingly.

During the period from November to June, using weekends and holidays, I was able to replace futtocks and stanchions where necessary, all hand sawn, replace a number of rotten planks, fit the garboards and re nail throughout. This last entailed hammering in 2000 3" galvanised rosehead nails which I found excellent for the developpement of the bicep muscles. I had also been buying at auctions, jumbles or in response to ads., all sorts of bargains that might prove useful in the restoration. These included rope, blocks, cooker, sink, W.C. and an engine.

The most recent fitted to the "Lois" had been a Kelvin 33 diesel. To replace this would have been the most simple expediency but in deference to her age and thoughts of the boat being shaken apart by an "old thumper", I opted for a more modern high speed diesel, a Ford 4D, with antivibration mountings and a flexible coupling.

This again, in retrospect, was a good decision. Making and fitting of the engine beds and fitting of the stern tube could then proceed. Measure three times and cut once proved to be a valuable maxim in this task, although in practice, measurements were taken and checked many more than three times and I also built a "mock-up" engine of lathes and string before finally fitting the beds and stern tube. I may have been over-cautions in this as there was so much adjustment in the flexible mountings that such accuracy was not really called for... (to be continued)

Colin Molyneux

Chantiers, Cinéma, Voile-Aviron,
Dates à retenir

Les grands carénages : 26 et 27 mars 1994.

"Telenn Mor", chaloupe sardinière

*Après quelques travaux de plancher et le remplacement d'une vergue, notre chaloupe a besoin d'une bonne toilette. **Quelques bras seraient fort utiles... Avis aux Amateurs !!***

(Contactez Dominique au 98 92 78 75 de 14 h à 18 h du lundi au vendredi)

"Corentin", le lougre de l'Odet

Il profitera de son séjour douarneniste pour faire, également, son grand nettoyage de printemps.

Samedi 2 avril 1994

Pour financer son déplacement au Canada, dans le cadre de l'Atlantic Challenge, la section Yole organise, à partir de 21 heures, à la **M.J.C.** de Douarnenez, un grand

FEST-NOZ

*avec TUD, les sonneurs **Le Coz et Guénadou**
et les chanteurs de la région*

Prix d'entrée : 35 Frs

Venez nombreux !!!

Cinéma "Le Club" à Douarnenez : 6, 10 et 12 avril 1994.

"It's all true", U.S.A. - 1993 - 1h25, d'après le film inachevé d'Orson Welles, sera diffusé au cinéma "Le Club", les mercredi 6, dimanche 10 et mardi 12 avril à 20h30. (cf. tiré à part ci-joint)

Week-end de l'Ascension : 11, 12, 13, 14 et 15 mai 1994

Le Port-Musée en Fête.

Vendredi 13 mai :

- * Course chronométrée bateau par bateau;
- * Pique-nique des équipages sur les bateaux mouillés dans le chenal;
- * Concours de manoeuvres (récupération d'un objet flottant puis retour au point de départ; passage entre deux bouées en marche arrière)

Samedi 14 mai 1994 :

- * Sortie en baie avec pique-nique aux **Sables Blancs** ou aux **Plomarc'h**.

Contact

"Amis du Port-Musée - Treizour"
98 92 78 75 (Dominique)

Découverte de l'Odet : 2 et 3 juillet 1994

Samedi 2 juillet :

- * Accueil des bateaux sur le port de Locmaria (Quimper);
- * Lancement de la yole de Quimper;
- * Appareillage de la flottille pour Pors-Meillou et Plomelin;
- * Challenge des yoles de l'Odet;
- * Repas des équipages;

Dimanche 3 juillet :

*Petit déjeuner à Kerbernès; Navigation entre Pors Meillou et Rosulien;
Départ de la flottille pour Bénodet et Sainte-Marine.*

Contact

Association **"Les Yoles de l'Odet"** - Mairie - 29700 Plomelin
98 53 63 95 (Bernard Le Madec)
: 98 55 00 42 (Michel L'Hotellier)

Pour 1994, nous avons souhaité une tarification unique indifféremment appliquée aux Adhérents directs de l' Association et aux Abonnés au Port-Musée.

Tout adhérent recevra un abonnement annuel qui lui donnera l'accès gratuit au site du Port-Musée pour 12 mois et, réciproquement, tout abonné deviendra membre de l'Association.

*Par souci de simplification, **seule la carte d'abonnement (avec photo et date de validation)** permettra l'accès au site du Port-Musée.*

Une carte unique sera mise en circulation en 1995.

150 F Individuel adulte
250 F Couple
320 F Famille (parents + enfants à charge)
50 F Jeune (jusqu'à 16 ans)
120 F Scolaire à partir de 16 ans; étudiant;
chômeur (*sur présentation de la carte*)

***Embarquez !
Ré-Adhérez !***

Vous recevrez le bulletin d'information trimestriel;
accéderez aux différentes activités de l'Association;
serez membre du Club "Le Courageux";
bénéficierez de l'accès permanent au Port-Musée pour l'année d'abonnement.

***Faites adhérer
vos amis !***

Nom : Prénom :

..... Montant versé :

Adresse :

Code Postal : Ville : Pays :

(N.B. : en cas d'adhésion couple et famille, préciser les prénoms S.V.P.)