

n°55

le BULLETIN de TREIZOUR

Association des Amis du Port-Musée



L'ÉDITO

Treizour atao!



p.4 // Régate du Chamouette
p.8 // Le projet D21
p.12 // Confiné en Manche
sur un bateau-feu
p.13 // Le déménagement
d'*Amitié*
p.18 // Travaux sur les yoles
p.26 // L'extension du hangar
p.30 // Mesk ha mesk



Dans notre dernier bulletin, nous avons évoqué des projets en gestation. Un de ces projets est entré dans sa phase de réalisation sous le nom de D21...

En juin 2018, nous avons célébré les 20 ans de *Volonté*. La fête est restée dans toutes les têtes, car le repas partageur et dansant fut une réussite, et à l'automne suivant, les « anciens » que Joëlle avait invités pour l'occasion ont rejoint Treizour en y apportant une nouvelle dynamique...

À l'automne 2018, justement, c'était la rentrée à la FRCPM ! Il faut croire que les planètes étaient alignées, car dès ce moment, les stagiaires ont « mordu » à l'hameçon de Treizour. Michel Philippe organisait des sorties sur la chaloupe certains soirs, Jean-Claude « faisait l'article » par sa présence au hangar et Choco, qui avait repris sa formation de chefs de bord et de seconds, a séduit les stagiaires charpentiers par sa compétence, sa disponibilité et sa capacité pédagogique sur *Telenn*. Ceci explique qu'ils sont toujours là et prêts à participer, activement, à la construction de notre nouveau canot, qui, sans eux, aurait été bien plus compliquée à mettre en œuvre... Comme pour tout grand projet, il faut un visionnaire et un initiateur, Jacques VG qui avait été le fédérateur de la coprésidence de l'association a imaginé la « folie » d'un nouveau défi, pour ne pas dire un nouveau départ pour Treizour... Construire une réplique des bateaux côtiers de Cornouaille de la fin du XIX^e siècle pour permettre à l'association de diversifier sa flotte ! Ben, pourquoi pas !

Et voilà que circule maintenant le projet d'une virée avec *Volonté* en direction de la rade de Brest, au départ de Port-Launay... Chiche !

Treizour reste un *treizour* à jamais !

par Claudio

Régate du Chamouette

Cela a commencé par un message de Didier me proposant de participer à une régata avec la chaloupe *Te-lenn Mor*. Une régata ? Celle du Chamouette, un petit bistrot original dont la cave recèle d'agréables surprises, niché au fond d'une ruelle de Tréboul. J'ai donc accepté l'invitation à faire partie de l'équipage de Treizour à bord de la chaloupe. Un équipage spécialement « retailé pour gagner », avec Didier C et Jacques VG comme chefs de bord, Stéphane C, Claudio, Elyane et Bernard B, Denise et Jean-Marc T, Léone, Tramp (un ami de Jacques) et moi-même.



En fait, Claudio avait insisté pour que *Telenn* participe à la régata et Jacques avait finalisé sa participation. Ce sont donc eux qui ont assisté au briefing et à l'inscription du dimanche matin. Au total, 16 bateaux sont inscrits : vieux gréements et bateaux modernes, dont ceux du Winches Club, organisateur de la régata. L'embarquement est prévu à 13 h. Avec Didier, nous arrivons un peu en retard et la chaloupe nous attend grée et voiles hissées. Un temps magnifique sur la baie, mais pas de vent donc impossible de quitter le mouillage sous voiles ; nous démarrons à la godille avec Jean-Marc et Jacques à la manœuvre, avant que la sécu du port nous amène jusqu'à la zone de départ.

Le vent ne se lève pas, nous retrouvons plusieurs voiliers qui attendent profitant du soleil et des lumières de la baie, « aussi immobilisés que le modèle réduit d'un bateau posé sur les



reflets et les ombres du marbre poli » (Conrad). Parmi eux, un joli sloop aux voiles cachou se distingue, il s'agit de *Thérèse*, construit par Sammy Bertoliatti à Pont Croix, chez Savina. Charpentier de marine, Sammy a notamment participé au projet Prôtis, la construction à Marseille, avec le CNRS d'une réplique d'une embarcation grecque du VI^e siècle av. JC, suite à la fouille d'épaves de cette époque retrouvées dans le Vieux Port de Marseille. Il s'agissait de faire naviguer des bateaux comme ceux dont disposaient les Grecs de Phocée lors de la fondation de la cité marseillaise il y a 2600 ans. De plus, Sammy et Yvon Marso conduiront le chantier des charpentiers de marine pour le futur D21.





Tramp (c'est son surnom, « vagabond » en anglais), tout droit sorti d'un roman de Melville, joue des airs de musique sur son « *tin whistle* », judicieuse initiative : *arruet an avel* (le vent est arrivé)...

Le départ est donc décidé, par petit temps, nous virons et revirons mais prenons un très mauvais départ et la chaloupe se fait doubler par plusieurs bateaux. Puis nous virons de bord à la première bouée de près. Le vent fraichit un peu, et sous bonne amure la chaloupe remonte bien jusqu'à la bouée d'empannage, où nous décidons de tangonner, ce qui améliore encore son allure. L'équipage s'active lors des manœuvres (voiles à faire passer, à border...). Nous revenons au niveau du départ en effectuant plusieurs bords de près mais, à l'arrivée, nous voyons que *Thérèse* nous a lar-

gement distancés ! Après discussion, il est décidé de procéder à une seconde manche, le vent a forcé un peu et c'est Jacques qui prend la barre. Nous gambeyons pour pouvoir rester sous notre bonne amure et accroître nos performances. Notre motivation : rattraper *Thérèse*. Le second départ est bien plus réussi, nous devançons même *Thérèse*. Cependant il fait ensuite un meilleur cap et se montre beaucoup plus rapide que la chaloupe. Ainsi, à la première bouée de près, il est devant mais semble encore accessible, mais, à la deuxième bouée, l'écart s'est creusé. C'est alors que sur le portant, nous cassons notre tangon de misaine. *Thérèse* file toujours, voiles en ciseaux, *TeIenn* ne pourra plus le rattraper. Mais qu'importe ! En rentrant, pendant que nos deux chefs de bord



devisent, nous profitons de la baie qui brasille sous les nuages zinzolins, que Denise a si bien captée. Nous finissons sixièmes de la régates en temps compensé, alors que *Thérèse* est troisième. La remise des prix se fait au Chamouette. Nous repartons avec un panier garni de conserves,

que Didier garde après avoir laissé la godaille pour garnir la cambuse de *TeIenn* pour de prochaines virées. Une régates et une soirée sympathiques, pleines de belles rencontres.

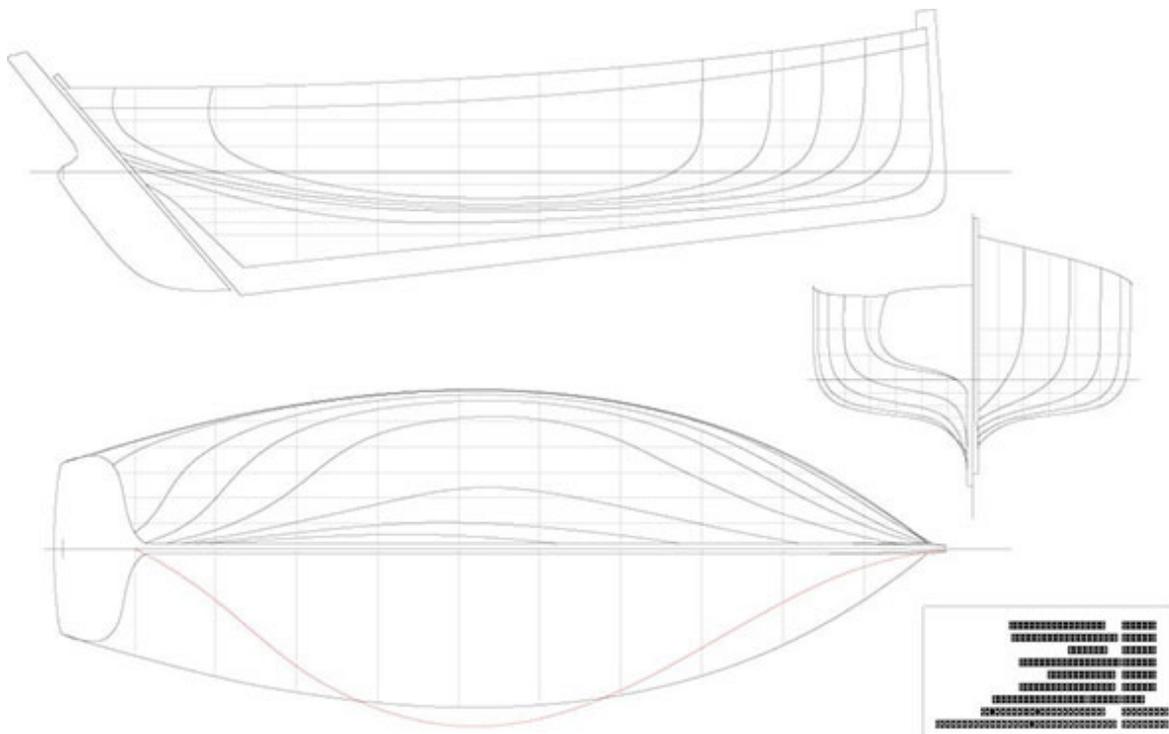
par Gaëlle et Didier

Un nouveau canot pour Treizour



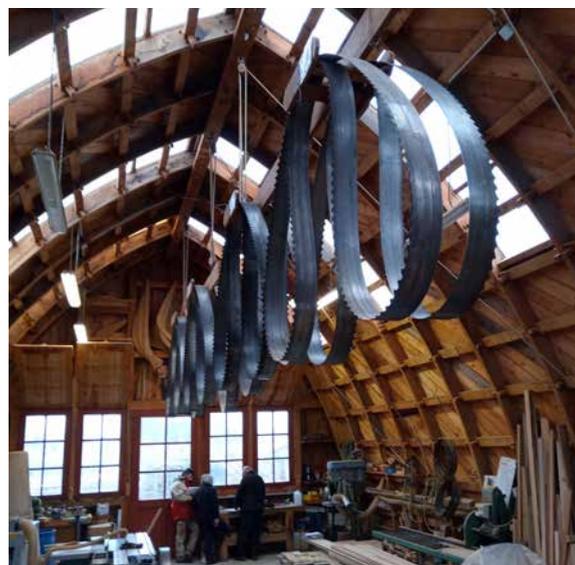
On en parlait dans les couloirs depuis la fin de l'année 2019 : le projet D21, c'est-à-dire la construction d'un nouveau canot pour Treizour. Aussitôt l'idée lancée, les instigateurs, Jacques et Choco notamment, se sont donnés les moyens de réaliser leur projet : prise de contact avec l'architecte François Vivier pour discuter des formes du bateau et, peut-être, lui demander d'en dessiner les

plans... Ils avaient en tête un canot bien précis, à misaine et taillevent, qui serait inspiré du *Petit Bazile*, un canot de 7 mètres sorti des chantiers Camus de Quimper en 1895. Claude Maho en avait fait la maquette, et il



restait des images et toute la documentation présentée dans *Ar Vag* sur les canots à misaine et taillevent qui pouvaient permettre à l'architecte de travailler sur les plans. Mais outre l'aspect historique - faire revivre ces canots très nombreux dans les ports bretons à la fin du XIX^e siècle, dont aucune réplique n'a été réalisée à ce jour,- c'était un canot pour Treizour qu'il nous fallait, et ce, avec un ca-

hier des charges bien précis. Pas trop grand pour pouvoir être manœuvré par six jeunes encadrés d'un adulte, ou par deux à trois adultes, mais aussi pour permettre la construction amateur et le convoyage du canot par la route. Il devait aussi aller à l'aviron, et plus facilement que sur *Telenn Mor*. L'idée était aussi de lancer une série, en rendant accessibles les plans de François Vivier : ainsi, associations,





particuliers ou chantiers pourraient construire leur propre « D21 ». En ce qui nous concerne, Treizour, le canot devait permettre d'être un quatrième support de navigation et de formation, avec *Telenn Mor* et les deux yoles. Une fois tout cela établi, il ne restait plus qu'à faire adhérer le reste des troupes. Temps Fête et la FRCPM, par le biais de Serge Hilbert et Thibaut, nous ont notamment permis de faire voter le projet le 13 décembre par le CA de Treizour. Le projet validé, tout est allé très vite : constitution d'un site pour le financement participatif, d'équipes pour gérer l'organisation (équipes de charpentiers, de voiliers, de communicants, de dénicheurs de

financement), et finalisation des plans de forme par François Vivier. Largement inspirés du *Petit Bazile*, ces plans nous promettent un canot d'un déplacement d'environ 2,7 tonnes, pour une longueur de 7 mètres, une largeur de 2,52 mètres, et un tirant d'eau de 0,98 mètre. L'avant plus défendu, le bouchain prononcé et le franc-bord relevé permettront d'avoir un canot plus sûr et stable, bien adapté à la formation. Notre canot sera aussi bien élégant, grâce à une légère tonture et un brion plus prononcé que sur le *Petit Bazile*, qui rappelle bien les canots du chantier Camus de la fin du XIX^e siècle. Sitôt les plans achevés, nous avons

commandé les gabarits à l'école d'architecture de Nantes, tandis qu'un petit groupe de charpentiers s'était mis à la recherche de scieries pour commander les premières planches de bois tors, afin de commencer à scier les membrures. La scierie dénichée en Ille-et-Vilaine, tenue par un charpentier de marine, nous a permis d'obtenir rapidement, dès février, une bonne quantité de bois tors pour débiter, et nous fournira en bois pour une bonne partie du canot. Juste avant le début du confinement, qui a mis à l'arrêt le chantier, une dizaine de membres de Treizour ont lancé la fabrication des couples, sous la direction d'Yvon. Le prêt de la scie à ruban par l'association Skellig nous a bien aidés ! Une bonne trentaine de pièces (sur une bonne centaine au total pour les quelques vingt-deux couples) ont déjà été sciées, et nous n'attendons plus que la fin du confinement pour reprendre le chantier !

par Maud Lénée-Corrèze



Confiné en Manche

Les pires journées d'hiver sur un bateau-feu



La relève a pu être faite (juste limite) : le mauvais temps est arrivé, d'ailleurs on a l'impression qu'il n'est jamais parti. Je viens de finir de manger et ça ne passe pas bien. Pas malade malade, mais pas bien vaillant. Il me faut toujours un temps d'adaptation. Il est presque midi et je suis d'astreinte jusqu'à 6 h se soir et il faut que je descende à la machine retrouver ces odeurs de gasoil. Le baromètre continue sa chute et l'anémomètre son envolée.

35 noeuds de vent, force 7 pas de quoi en faire un monde.

Les moteurs n'ont pas été arrêtés de la nuit, le phare est resté allumé et on doit mettre un peu de propulsion pour ne pas trop déradier (chassé-reculé).

La sirène meugle mais on ne l'entend déjà plus.

La visibilité est encore tombée, le vent et la mer ont fraîchi. Maintenant on doit fermer toutes les portes, on vit dans notre cocon.

Interdiction formelle d'aller sur le pont, mais c'est pas la peine de le dire.

La chaîne qui tient le bateau au fond fait des gros bruits.

Dans la machine il fait bon, pas besoin de doudoune.

Ma ronde de contrôle est terminée.

Bien calé dans un fauteuil j'ai un 1/4 d'heure devant moi.

Je profite de l'endroit le plus confortable du bateau.

C'est ici que les mouvements de la houle sont les plus atténués.

Le bruit depuis longtemps ne me dérange plus.

Je pourrais presque prendre un bouquin et m'évader 5 minutes.

Mon collègue de repos ne doit pas dormir beaucoup.

6 h. J'ai fini mon astreinte, là-haut ça valse.

Tout l'équipage est réuni, le cuistot n'arrête pas de tout maudire.



C'est lui qui a le plus mauvais rôle. Manger demande de la concentration. Mon mal de mer diminue et je vais pouvoir retrouver ma bannette. Mon collègue me réveillera à 1h pour mon quart de nuit.

En fait je ne dormirai pas.

On ne sait pas combien de temps ça va durer. On sait qu'un jour ça va finir...

C'était deux vieux bateaux à bout de souffle. Ils étaient là depuis 1947 et aucune tempête n'en est venue à bout...

À bord, bien que modernisé, on n'avait pas beaucoup de moyen de conservation.

Un seul grand congélateur, et, au fur et à mesure qu'on le vidait, on le remplissait par notre pêche.

On ne mangeait jamais notre poisson, c'était pour la terre.

Les anciens avaient tellement bataillé pour améliorer leur quotidien qu'aux repas on mangeait presque toujours de la viande.

Il n'y avait pas de boulanger et on embarquait un pain spécial qui devait durer 15 jours mais qui prenait vite un drôle de goût.

On avait le chauffage central et dedans on n'avait pas froid. La température en mer est bien plus douce qu'à terre.

Demain le temps sera meilleur. Quand je rentrais de ma quinzaine, je courais tout de suite acheter du pain frais, et c'était un délice (celui de bord bien que spécial avait 15 jours mini et n'était plus bon).



La vie du bord était rythmée par les quarts.

Moi j'étais mécanicien et chaque nuit je me retrouvais seul avec un matelot. C'était une nuit de 21 h à 1 h du matin et l'autre jour de 1 h à 5 h en roulement.

Chaque matin on avait 3 heures de travail commun d'entretien, et 1 jour sur deux on avait une astreinte de midi à 18h. Ça nous laissait quand même pas mal de temps libre.

On était à titre personnel en pêche à la ligne 24 h sur 24.

Quand il faisait beau on mettait même un zodiac à l'eau pour pêcher la morue un peu plus. On était à titre personnel en pêche à la ligne 24 h sur 24.

Quand il faisait beau on mettait même un zodiac à l'eau pour pêcher la morue un peu plus loin. L'hiver c'était plus dur : la visibilité dans les grains devenait souvent nulle et le phare restait en marche presque tout le temps. Avec évidemment la fameuse corne

à brume, on rajoute à ça le bruit des groupes électrogènes et le bruit de la mauvaise mer. Ça donne une ambiance remuante humide et bruyante mais ça faisait tellement partie de notre vie qu'on ne l'entendait plus.

On était tellement habitué au bruit que le manque de bruit nous réveillait.

L'été c'était ambiance club Med à fond.

Quand venait le jour de la relève, si le temps était mauvais, on attendait le lendemain, et ceci jusqu'au beau temps.

J'ai fait 20 jours (il y avait toujours des vivres pour le cas où!!).

Évidemment on avait envie de rentrer à la maison.

J'habitais Dunkerque, à cette époque là, et souvent avant la fin de ma quinzaine de repos cette mer me manquait...

par Didier Cariou
(mécanicien à bord des bateaux-feu
dans les années 80...)

Le déménagement d'*Amitié*



Samedi 19 janvier 2020, la mythique yole de Bantry de Treizour a déménagé. En effet, elle a dû quitter le hangar de l'association pour laisser la place à la construction du nouveau canot, décidée fin 2019.

Rappelons l'importance de ce magnifique bateau pour notre association. *Amitié* est une yole de Bantry construite aux Etats-Unis par l'entrepreneur Lance Lee, au début des années 80. C'est l'instigateur des Atlantic Challenges, qui ont rassemblé

et rassemblent encore tant de passionnés à travers la planète. Il a offert *Amitié* à la France. Elle est arrivée à Douarnenez en 1986. Notre beau bateau a alors participé à plusieurs Atlantic Challenges : à Brest en 1992, en Irlande (à Bantry), en 1996, et au Danemark (à Roskild) en juillet 1998. L'équipage douarneniste a également participé à la compétition au Canada, mais sur une yole américaine, Communauté.

Pour la venue de la compétition à





Douarnenez en 2000, nous avons utilisé *Volonté*, qui avait été lancée en août 1998.

Tous ceux qui ont eu la chance de participer à cette compétition en gardent des souvenirs incroyables, bien sûr. Revenons à nos moutons donc. Pas question de faire n'importe quoi ! Il faut qu'*Amitié* soit choyée autant que possible.

Notre beau bateau avait déjà été placé sur remorque le samedi précédent. Quelques jours plutôt, Claudio, avec l'équipe technique du musée, avait repéré et préparé l'espace qui allait accueillir *Amitié* dans une annexe du Port-Musée à la communauté de Communes au Vêret. *Amitié* n'entre pas dans les collections, elle reste propriété de Treizour.

Beaucoup de personnes sont présentes au hangar depuis quelques semaines, pour nettoyer, repeindre et

réparer notre deuxième yole *Volonté*, pour fixer le toit de l'annexe du hangar et lui fabriquer une porte, pour discuter du projet du nouveau canot D21. Une dizaine d'entre nous participent au déplacement d'*Amitié* : Jean-Claude, Jacques, Claude, Claudio, Jean-Marc, Henri, Olivier, Gilles, Babeth et moi. J'embarque avec Jean-Marc et Claudio dans le camion que Claudio a loué pour l'occasion. Les camarades se répartissent dans les voitures.

En dix minutes, nous arrivons à destination. Claudio manœuvre pour positionner la remorque à cul de l'entrée du hangar du Vêret.

Franchement, l'endroit ne fait pas rêver et mon cœur se serre un peu à l'idée qu'*Amitié* va rester là. Combien de temps ? C'est sombre, le toit fuit. C'est presque repoussant.

Nous sommes accueilli par Laurent

Pérherin, qui œuvre à la restauration des collections du Port-Musée. Il nous attend pour nous aider dans notre entreprise.

La première opération consiste à débarrasser l'espace des planches de bois qui traînent au sol. Ensuite, les garçons positionnent les sangles sous *Amitié* pour qu'elle puisse être soulevée par Laurent Pérherin et son chariot élévateur.

Après deux essais, la remorque, menée de main de maître par Claudio, comme à son habitude, rentre pile-poil dans l'espace qui lui est dédié. Tout ceci se fait au millimètre, nous sommes tous autour de notre beau bateau pour le guider et veiller à ce qu'il soit bien installé.

Ensuite, Michel (du musée) soulève *Amitié* avec sa machine, on retire la

remorque, on fait reculer le bateau à sa place et on positionne le bois qui va la supporter au sol et les étais qui vont la maintenir horizontale.

Au final, l'opération n'a pas duré longtemps. Claude a dirigé les manœuvres et chacun savait ce qu'il avait à faire. Les sangles ont été retirées et Babeth a entrepris d'écoper l'eau stagnante qui restait au fond d'*Amitié*. Jean-Claude, Henri, Babeth et Olivier restent alors pour mettre une bâche sur le bateau, tandis que nous regagnons le hangar où les travaux sur *Volonté* et l'annexe du hangar vont bon train.

Une opération rondement menée donc ! Un grand merci à tous.

Il me tarde qu'*Amitié* ressorte de cet endroit sinistre et qu'elle soit restaurée comme elle le mérite.

par Géraldine Lézoualc'h



Travaux sur les yoles



Depuis 2018 avec *Volonté* nous naviguons jusqu'à la fin de l'automne. Le 7 décembre 2019, la météo le permettant, nous avons profité au maximum. Comme lors des précédentes sorties, un peu fraîches et parfois humides, on se couvre un peu et c'est du vrai bonheur.

Aujourd'hui cela fait déjà 4 mois que nous avons effectué cette dernière navigation 2019 et mis *Volonté* et *An Alarc'h* au hangar pour l'entretien hivernal. Depuis, il s'est passé tellement de choses que ces quelques mois de confinement me paraissent une éternité.

L'objectif cette année était de pouvoir libérer le hangar pour mars, en vue du projet D21, nous avons donc organisé les travaux de manière à pouvoir réali-

ser le maximum jusqu'à cette date, en tâchant de ne rien négliger ni de bâcler le travail. Nous avons recensé, durant nos navigations 2019, de nombreux défauts et avaries à réparer obligatoirement (en sus de l'entretien annuel) et surtout je craignais les mauvaises découvertes dès le début des travaux de réparations et d'entretien.

Une équipe très volontaire, avec Claude Lézoualc'h en tête, a pris les choses en main en chef de bord ; Géraldine, Isa, Gil, Jean-Marc, Marylène, Marilyn, Pierre-Yves, Henri, pardon pour ceux que j'oublie, tout le monde est là dès le 21 décembre pour ran-



ger le hangar, nettoyer l'intérieur de la yole et remiser voiles, pare-battages, espars... C'est parti pour les travaux de l'hivernage 2020 !

L'examen attentif de *Volonté* confirmera rapidement mes craintes. Claude L. comme à son habitude attaquant dare-dare le banc d'étambrai de misaine - déjà renforcé en 2018 et dont le dessus est très malade - découvrira avec horreur que le remède

a sur une petite partie été contaminé et qu'il est entièrement à refaire. La ferrure et le collier de mât qui donnaient des signes de fatigue devront aussi être refaits pour tenir compte des côtes du nouvel étambrai .

Volonté est un excellent canot bien construit par les charpentiers de l'Enfer, il est efficace et rapide. Il a heureusement jusqu'à ce jour été entretenu et réparé au mieux possible. Mais à plus de 20 ans, et beaucoup de navigations (pas toujours pépères) il est normal qu'il porte son âge et il faudra bientôt envisager des travaux plus lourds si nous voulons continuer à naviguer, notamment les bordés à clin et les jambettes de la fargue. La préceinte, fragile près de l'échancrure des portières des 10 avirons, car mise à mal par les « fausses pelles » inhérentes aux yoles de Bantry est fendue





de partout, bien qu'elle ait très souvent été renforcée et réparée. Un jour proche, il va falloir songer à la remplacer avant une casse plus grave...

Après le samedi 7 décembre, nous en étions là de nos réflexions, un peu moroses devant l'étendue des tâches qui nous attendaient. On s'accorde un petit temps pour y réfléchir mais le tannage et les fêtes approchent...

Grattage, ponçage et goûter

Depuis le 10 décembre, Didier, sans faire de bruit comme à son habitude (pas ses machines), chaque samedi s'affaire, entouré de ses charpentiers, sur l'extension du hangar et ça avance vite et efficacement.

Le 21 décembre après une petite pause on s'y remet pour attaquer

grattage et ponçage de la coque. Ce n'est pas le meilleur job mais les bénévoles sont là, nombreux, et des nouveaux...

Noël, le tannage du 28 décembre et la fête de fin d'année suivront...

Claude L. bat le rappel pour reprendre les travaux dès le samedi 4 janvier, et c'est parti les Treizouriennes (iens) se sont mis en marche et les travaux avanceront rapidement dès ce moment. Dans et autour du bateau ça grouille de bénévoles, l'espace est compté, on se marche un peu dessus mais tout se passe dans la bonne humeur et la bienveillance avec le petit goûter habituel à 17h00.

(NDLR : La spécialité de Jean-Claude c'est le far aux pruneaux, avec une partie sans pruneaux pour Didier qui

n'aime que le far aux pruneaux, sans pruneaux... comprenez qui pourra...)

Au chevet d'An Alarc'h

J'allais l'oublier... la yole de Ness est un bateau très important pour Treizour et Jacques Charbonnel l'a bichonnée jusqu'en 2017. Au printemps 2018, Simon Brochard a repris la responsabilité de son entretien et Christophe (chantier Pleine Mer) a une fois encore été déterminant pour nous aider à résoudre de graves soucis de structure et d'étanchéité. Depuis, *An Alarc'h* navigue de plus en plus. Elle a toujours quelques entrées d'eau sans danger dont nous améliorons le contrôle. Quel plaisir de naviguer sur ce joli bateau !

Sous le contrôle de Simon, *An Alarc'h*

est entre de bonnes mains sans oublier l'appoint des bénévoles, pour le ponçage et les travaux d'huilage (coque, bancs, safran et espars) - particuliers à cette yole traditionnelle - le ponçage, peinture et application d'un nouvel antifouling seront faits dans la foulée.

Dans ce temps, Vincent et Marcos entreprennent la construction du nouveau banc d'étambrai pour le mât de misaine. L'affaire est rondement engagée, le bois trouvé et la pièce brute apparaît peu après au hangar. La suite sera pour nous béotiens impressionnante, les voir prendre les côtes et peu à peu au ciseau à bois, rabot et « guillaume », approcher et tailler l'étambrai au plus près de son installation dans

la coque. Ce moment a été très formateur pour nous, qui devons oser, essayer, rectifier nos erreurs et finalement réussir à faire nous-même.

Carolina de l'équipe des voiliers nous propose son aide pour inspecter les voiles de *Volonté* et réaliser les réparations les plus urgentes.

Cela va de mieux en mieux, les chantiers avancent en parallèle et c'est bon pour le moral.

Un collier parfaitement ajusté pour l'étambrai

Un samedi de janvier, par hasard je rencontre Benjamin, intéressé par D21 et curieux de découvrir nos activités au hangar il m'apprend qu'il est Métallier-Ferronnier. Je lui parle de la ferrure et du collier de mâts de misaine fatigués. Banco ! Il me propose aussitôt de les réaliser pour nous, il est très occupé mais m'assure qu'il trouvera le temps pour le faire. Ce sera le cas, il reprendra contact fin février et construira pour nous une pièce parfaitement ajustée au nouvel étambrai et ne nécessitant aucune rectification. Du bonheur...

La suite en janvier puis février sera à l'avenant, avec l'envie et l'énergie des

Treizouriens, yoleurs, chaloupeurs, voiliers, (Claude et Géraldine Lez, Jean-Marc et Denise, Isa et Gil, Henri et Babette, Pierre-Yves, Alexandre, Marylène, Stéphane, Erwan, Sonia et Yeltaz, Marilyn, Elyane, Jeannine, Rémy, Anne, Amandine, Marion, Claudio notre inspecteur préféré des travaux en cours ou finis, et bien d'autres...) tous sont à l'ouvrage les mardis, vendredis et samedis pour que les chantiers avancent.

Qui s'occupe des espars, qui des voiles et cordages, qui de la peinture, bref ça bosse efficacement, dans la bienveillance et la bonne humeur avec le pique-nique partageur à midi (bien souvent avec Didier) et le goûter convivial l'après-midi.

Yvon charpentier en chef de D21 nous rassure en précisant la place néces-



saire pour stocker le bois. Les travaux d'huilage des espars sont quasiment terminés, ceux de la Ness ont bien avancé, l'extension du hangar est disponible grâce à Didier, Stéphane et consorts...

Tout s'enchaîne à merveille dans un tempo et un dialogue faciles, nous rangeons les tréteaux et les espars, déplaçons la Ness dans l'extension et le tour est joué. Tout est prêt pour accueillir les plateaux de chêne tors que Claude L., Jean-Marc et Claudio sont allés chercher, comme prévu, à Saint-Malo samedi 29 février. Ils arrivent en fin d'après-midi et seront aussitôt stockés dans l'espace libéré

au hangar.

L'entretien et la réparation des avions de *Volonté* étaient des chantiers lourds et longs, notamment à cause du temps nécessaire au durcissement de l'époxy en période froide, exigeant de la compétence pour la taille et le façonnage des « ailes » des pelles d'aviron.

L'expérience et le savoir-faire de Henri, son assiduité les mardis, vendredis et samedis, ont été déterminants pour les travaux de réparation (prise de côtes, taille et ajustage des pièces de bois).

Pour les pelles d'aviron sa contribution a été décisive durant 3 semaines





portant des unes et des uns très assidus, ils se reconnaîtront, la constance de la cohésion et l'entente bienveillante, l'énergie et les compétences de toutes et tous nous ont permis grâce à une petite respiration d'une quinzaine supplémentaire, de terminer les derniers travaux dans les temps. Nous avons pu ainsi préparer sereinement la remise à l'eau, poser les planchers, ré-enverguer les voiles et préparer les espars, drisses et itagues, écoutes, aussières, ancres, boudins de flottaison, safran, pare-battages, gaffes, etc...

Quel bilan faire de ces travaux ?

pour réussir à boucler ce gros chantier à temps (réparation et collage époxy des pelles, taille du profil, protection fibre + époxy des ailes, ponçage, peinture).

Ils ont été plus lourds que prévu, le budget travaux a été dépassé (époxy, visserie, bois) sans que cela soit une catastrophe mais ce sont des signes dont nous devons tenir compte, pour pouvoir continuer à naviguer. Il sera bientôt nécessaire de prévoir des travaux de structure plus importants et d'envisager l'acquisition de nouvelles voiles.

La découverte de défauts cachés, la recherche des bois pour la réparation, la mise en œuvre des réparations a nécessité un temps plus important que prévu mais grâce à l'engagement de tous, aux multiples contributions nous avons atteint l'objectif des travaux terminés à fin février 2020. Enfin presque, mais l'engagement très im-

Samedi 14 mars en fin de matinée, la Bantry est sur sa remorque et la mise à l'eau est effectuée dans la foulée.

Samedi après-midi avec dix équipiers, nous ferons notre première sortie 2020 dans une baie peu agitée, beau temps frais et vent d'Est 4-5 Beaufort. Nous retrouvons pleinement notre chère *Volonté* aussi rapide au vent travers avec des pointes à près de 10 nœuds, ça mouille un peu mais quel plaisir. L'équipage a un peu perdu ses automatismes au virement mais l'ambiance est excellente et le vent mollissant nous rentrons en finissant à l'aviron, ravis de notre sortie et impatients

de la suivante.

Ce samedi 14 mars Treizour avait aussi prévu de fêter ses 20 ans, Bernard avait organisé une projection à l'auditorium du Port Musée à 17h00 suivie d'une soirée raclette partageuse au hangar.

Et tout s'est arrêté, le confinement a été décrété...

par Jean-Claude Prat



Didier & co finissent le toit de l'extension

Premier décembre 2019 c'est aussi notre dernière sortie de l'année avec *Telegg Mor*, vague souvenir d'un temps froid, humide et venteux mais, comme disent les Douarnenistes: « on a eu du goût ».

Week-end suivant, *Telegg* est hiverné dans le Port-Rhu ; mettre le taud est devenu une formalité. « Pow-wow » de fin de journée et ordre du jour pour samedi prochain : on monte le toit sur notre extension.

Samedi 14, il y a du monde sur le pied de guerre, on a même attaqué dès le matin pour faire un *dévéchat* (en breton capiste: une journée complète). Ça va vite, mais *chi va piano*

va sano, belle illustration de ce dicton italien on n'est pas *sano* du tout ! Trop *presto*... Ce n'est pas ce qu'on peut appeler du joli travail, mais c'est fait et puis faut monter sur le toit pour voir les défauts. Belle ambiance surtout au casse-croûte improvisé du midi.

Samedi suivant, maintenant on va prendre le temps de faire bien, ce sera du travail en comité restreint. Il y a du monde à Treizour parce que cette année on a notre nouveau challenge, le D21. Tout le monde le connaît, je



ne m'éternise pas, mais il faut de la place. *Volonté* est aux petits soins, et elle doit quitter le local pour mars. *An Alarc'h* aussi même punition : faut tout virer et faire place nette pour accueillir le nouveau BB, enfin sa construction. Évidemment l'extension de notre hangar doit aussi être finie le plus rapidement, mauvais souvenirs professionnels de devoir tenir les délais. En plus la pluie s'est aussi invitée et elle cessera le premier jour du confinement. Ça tombe bien il pleut et il faut remonter la gouttière... Satisfaction en fin de journée de voir qu'elle ça marche bien.

Le samedi d'après-après on remet ça, la gouttière marche trop bien et transforme en gadoue notre chantier au niveau de la porte. C'est ambiance mélange de Verdun et chalutage clas-

sique. Ciré, bottes, bonnet et armé de nos outils on attaque. Évidemment les embouts et autres petites choses qui tombent à terre, se perdent dans la boue ; les outils, les rallonges en sont couverts. Le matin j'ai été prendre des fournitures à DZ Bois et le soir bien heureux de voir le châssis de la porte monté tel en embut sur un terrain de rugby...

Le samedi d'après-après-après, le temps ne change pas et pourquoi il le ferait ? On a mis des plaques de bois au sol, le terrain de rugby est plus praticable. On a démonté l'embut avec difficulté, trop juste notre histoire, pas assez de jeu. La prochaine fois on fera mieux, dans l'immédiat c'est ambiance rabot électrique zingggg zingggg on enlève du bois, maintenant ça ferme plus facilement c'était le but.

Histoire de rendre le terrain plus praticable Henri a fait un branchement provisoire de la gouttière, mais c'est un samedi cata quand même, tout est gorgé d'eau et la pluie nous mouille toujours. On a réussi à barder notre porte mais quand on veut ouvrir, celle coté hangar vient buter dans le poteau et la porte n'ouvre pas assez. On est là pour trouver des solutions mais





hangar déverse toute son eau exactement là où l'on travaille... Quelle bonne idée ! Bonne nouvelle de la journée : une tôle de toit est fendue et la pluie tombe par là dans notre extension.

aujourd'hui c'est avec beaucoup de misère.

Samedi d'après-après-après-après, habillage du pignon, facile si il ne pleuvait pas...

Un autre samedi, ce coup-ci, c'est le fond du hangar, plus facile parce qu'il n'y a pas de porte, mais plus compliqué vu sa situation. Nombre de tours incalculables entre le dedans et l'endroit exigu, bouillasseux et humide qu'est l'extérieur. Toujours cette pluie. En fait sur son dernier mètre le toit du

Samedi d'après-après-après-après-après, peut-être une petite amélioration le matin, temps gris. Ça tombe à pic pour l'ordre du jour, habillage de finition sur la longueur du bâtiment derrière la gouttière. On m'a fait souvent la remarque que ça ressemble trop à un chalet, mais bon vaut mieux ça qu'à une porcherie, La pluie est quand même venue nous saluer à la fin de la journée.

Le Samedi d'après-après-après-après-après-après, on est près du but, faut résoudre le problème la pluie

qui tombe du toit à l'arrière du hangar. On n'a pas d'autre solution que de monter 1m de gouttière et de poser un tube découlement le long de ce mur. Rigolade de certains, je suis crevé je m'en fous...Travail d'autant plus facile que maintenant An Alarc'h et Treizouric, sont venus nous rejoindre.

Dernier samedi, mettre une fermeture qui tienne la route sur notre porte et encore quelques finitions. Je ne sais plus si il a plu ou fait gris, sans doute les deux...

Mardi matin, avant le chantier hebdomadaire de Skellig, je voulais finir les

ultimes bricoles, il ne reste plus vraiment grand chose, sauf que confinement à partir de 12H, trop tard pour moi et dommage parce qu'il faisait beau...

Restera à faire, un peu de décaissage au niveau du pignon Est, et aussi peindre en Black, ce sera quand le déconfinement sera fini et qu'il fera beau, en espérant que les dents n'aurent pas poussé aux poules avant.

Remerciement à tous les gens qui m'ont aidé : Stéphane a été le plus assidu, mais aussi Olivier, Henri, et Jean Claude (qui en plus avait toujours l'outil manquant), et tout l'équipage de Treizour...

par Didier Cariou



MESK HA MESK

par Claudio



16 novembre A.G. annuelle

Au menu, bilan moral, bilan d'activité et bilan financier (tous sont votés à l'unanimité), suivi d'un bref exposé sur nos projets pour 2020. En revanche, à la carte, Jacques VG et Choco nous ont réservé un nouveau plat original : la construction d'un nouveau canot... Il fallait bien célébrer ça par un grand banquet partageur...

17 novembre Régate du Chamouette

Les habitués de la navigation sur *Telegg* reconnaîtront sûrement cet équipier qui a mis au point une technique très particulière, à défaut d'être efficace, pour border la misaine... Elle a l'avantage de faire rire Didier. Du fait de sa timidité légendaire, il m'a demandé de préserver son anonymat... :-)



7 Décembre Hivernage *Telegg*

Comme chaque année, *Telegg* fait une pause au Port-Rhu pour retrouver son taud d'hivernage. Cette fois-ci, Choco a choisi de ranger les espars dans notre hangar. La foule des grands jours était au rendez-vous pour ce qui est devenu, une formalité, comme le dit Didier... À la fin de la journée, nous avons inscrit sur le tableau, la date espérée de fin de chantier pour les yoles...



28 Décembre Tannage

Cette année les voiles de *Telegg* devaient retrouver leur couleur de croisière. Pendant l'opération, il nous avait semblé que la teinture ne prenait pas vraiment. Une fois macérées, rincées et séchées, nous avons retrouvé la belle couleur cachou de nos voiles...



8 janvier Une place au Véret

Grâce à notre excellente collaboration avec le musée, Kellig-Yann Cotto (le conservateur) a bien voulu accueillir Amitié dans une des réserves du musée, le temps de la construction du D21. Avec Laurent et son équipe technique, il nous a fallu un bon après-midi de maintenance, pour dégager la place nécessaire.

Février Implication au musée

C'est une nouvelle équipe qui a pris en charge le classement et la numérisation du fond des diapositives Thersiquel... il y a d'abord eu Marion et Henri, et puis Maryline s'est jointe au duo. Du coup, ça « dépotte » ! Avec Elisabeth, nous avons essayé de répondre au vœu de Laurent qui voulait que l'on fasse l'inventaire et le tri des magazines de bateaux qui sont dans les réserves... Vaste programme !!!



5 février Matelotage *Telenn*

Avant la remise à l'eau de *Telenn*, Choco a organisé une séance de matelotage pour refaire, comme chaque année, tous les cordages nécessitant un remplacement.



7 mars Des opportunités inattendues

Les portes du hangar étant ouvertes pratiquement tous les jours car il fallait terminer les travaux sur *Volonté*, nous avons eu la surprise de voir débouler, d'abord Vincent le charpentier, puis Benjamin, le forgeron. Il fallait refaire le banc d'étambrai de misaine ; ces deux excellents artisans nous ont fourni de la « belle ouvrage ».



14 mars *Volonté* à l'eau

On ne saura jamais si c'est un tour du « génie malin » de Rousseau, mais la date inscrite sur le tableau le 7 décembre a été respectée à la lettre : le samedi 14 mars, *Volonté* et *An Alarc'h* sont à l'eau... Et même, première sortie en baie pour *Volonté* avec entr'autre à la barre, notre pote Roger Barnes...

