

Musée du
Bateau

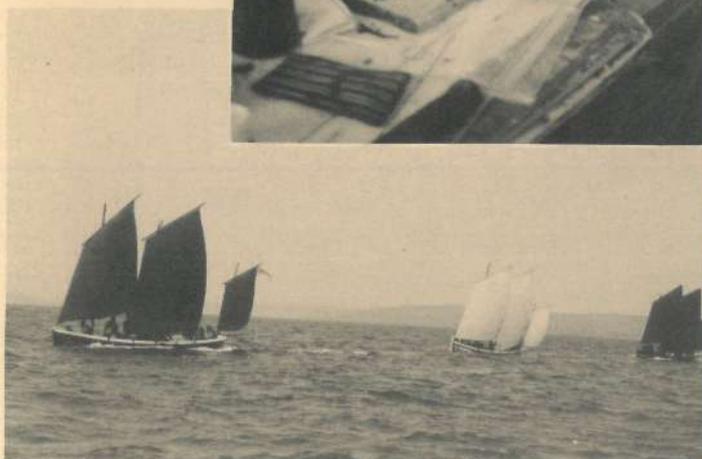
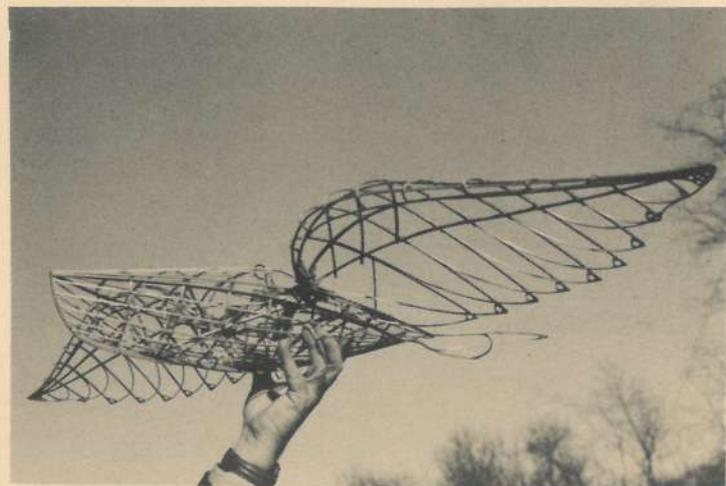
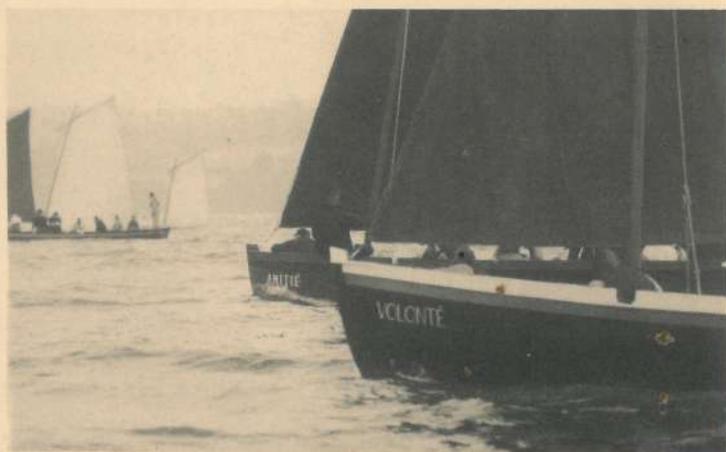
29100
Douarnenez

ASSOCIATION TREIZOUR

Novembre 2001

N° 13

2001 Un bon bilan



EDITO

Chers adhérents et sympathisants du patrimoine maritime, c'est par le bulletin que chacun peut suivre l'évolution et les activités de notre association.

Le bulletin reste notre cheval de bataille car l'information et notre communication passent par ce document. Pour cette raison, nous avons non seulement besoin de votre adhésion mais également de votre participation active, de vos idées et de vos compétences.

Dans ce document vous découvrirez nos activités au travers des initiatives de divers responsables de sections : chaloupe, yoles, atelier maquettes, atelier radio, groupe Barque Ailée et des manifestations auxquelles ils ont participé.

L'AVENIR DU PORT-MUSEE

Concernant la situation du Port-Musée, suite au départ du conservateur, nous avons sollicité la municipalité afin d'obtenir des informations sur les orientations qu'elle envisageait de prendre sur l'évolution de l'équipement.

La réunion du conseil d'administration du 21 septembre 2001 a permis d'échanger nos points de vue, en présence de M. Albert Billon, premier adjoint, de M. Michel Colleu, du Chasse-Marée, et de M. Yann Gonthier, président de la F.R.C.M.

Nous avons adressé à Mme le Maire un dossier

- rappelant quelques principes sur la création, les orientations d'origine du Musée du Bateau fondé par notre association.

- sur ces quelques principes, nous avons élaboré des propositions
- sur l'emprise maritime (exposition portuaire navigante et non navigante)
- sur l'emprise à terre (aménagement des quais)
- sur le fonctionnement (encadrement, accueil, entretien, bénévolat et structures associées).

Pour nous, association Treizour, le potentiel matériel et humain, les capacités de réflexion et de proposition et le savoir-faire existent à Douarnenez à un haut degré de qualité dans les structures professionnelles et associatives. En soutien des initiatives de la Ville et de son Conservateur, en mobilisant ces acteurs sur des objectifs réalistes et intéressants, en budgétisant un minimum de projets lourds, on peut envisager une véritable relance du Port-Musée.

Si vous avez des idées, n'hésitez pas à nous en faire part. Vous pouvez nous contacter par courrier électronique (DZ-treizour@wanadoo.fr) ou par téléphone au 0667481704.

Bonne fin d'année à toutes et à tous et bon vent pour l'année 2002.

Le Président

Michel BALANNEC

SOMMAIRE

- 02/ Editorial
- 03/ Hommage à Eugène Chapalain
- 04/ Fête du chant de travail
- 08/ Yoles : un groupe soudé
 - le grand prix Petit Navire
 - Atlantic Challenge USA
 - Kenavo John KERR
 - Présence princière
- 16/ Telenn-mor dans le golfe
- 18/ Maquettistes : nombreuses activités
- 20/ La barque ailée
J.M. Le Bris -1856
- 21/ Pitoun / voilier 12 m2 du Havre
- 22/ Histoire de l'hélice du navire
- 26/ Télégraphie et téléphonie sans fil pour les marins-pêcheurs
- 30/ Joies de la Marchande : figures de proue et Gueules de Raie, de Georges Tanneau
- 31/ Chanson « Au temps de la rogue »

Hommage à Eugène CHAPALAIN



Ce 23 avril la nouvelle nous a tous surpris, Eugène CHAPALAIN s'est éteint.

La grande faucheuse l'a surpris lors d'un séjour dans le midi. L'avant-veille il me téléphonait encore et me parlait de plusieurs projets dont ceux qui tiennent à cœur aux adhérents de TREIZOUR pour une meilleure connaissance pour tous de l'histoire maritime que ce soit celle de notre cité ou celle avec un grand H, et la sauvegarde des témoins du passé si riche et malheureusement délaissés pendant de nombreuses années.

- Un marin

Marin et amoureux passionné de la mer, Eugène avait effectué toute sa carrière dans la MAR MAR. Ingénieur mécanicien il la termina comme ingénieur d'armement après avoir été chef mécanicien sur les pétroliers de la compagnie FINA. Il l'avait commencé à la TRANSAT comme élève. Le nombre de milles accomplis sur les différents bateaux où il avait embarqué était égal à plusieurs tours du monde. Ses connaissances maritimes étaient grandes, tant sur la flotte marchande et sa métamorphose au fil des ans, que sur la navigation de plaisance.

Son envie de sauvegarder le patrimoine maritime le fit tout naturellement adhérer à TREIZOUR il y plusieurs années. Il en fut le vice-président pendant près de 10 ans.

Les plus anciens dans l'association se souviennent de ses démarches pour le " Courageux ", pour le célèbre " AILE VI " de Virginie HERRIOT ainsi que pour la sauvegarde de la mémoire de cette navigatrice, pour la création d'une section vapeur dans notre association, de ses articles passionnants et enrichissants dans notre revue.

- Projets pour Treizour

Sa passion pour la propulsion mécanique des navires il l'a gardée jusqu'au bout et deux projets lui tenaient à cœur :

- la mise en valeur de la machine alternative du " St DENYS ", en la faisant tourner en démonstration dans une ambiance " réelle ", afin de permettre aux visiteurs de voir et comprendre ce type de propulsion qui permet aux flottes mondiales de progresser.

- et l'essai dans le Port Rhu d'un bateau équipé de la machine : (la pyreolophore) mise au point par les frères Nicéphore (Joseph) et Claude NIEPCE, (Nicéphore ne s'intéressait pas seulement à la photographie), puis par JOUFFROY d'ABBANS sur son pyroscaphe, un lycée de Châlons-sur-Saône (pays natal de ces inventeurs) ayant en projet la reconstitution de cette machine.

Espérons que notre association saura fructifier les apports d'Eugène à notre connaissance et à notre passion et faire aboutir ces deux derniers projets.

Comme nous le disions précédemment ses connaissances et ses passions étaient éclectiques, Eugène CHAPALAIN était également le président départemental des Médailleurs du Mérite Maritime et membre actif de la Société des Régates après en avoir été le Président. Il fut également conseiller municipal et adjoint au Maire lors de la dernière mandature.

Au revoir l'Ami, puissent les ondes, qui t'ont accueilli, être reposantes pour toi qui les aimais tant. Nous adressons à ta famille toute notre sympathie.

Louis HENAFF
pour l'association Treizour

FETE DU CHANT DE TRAVAIL

au Port-Rhu, Douarnenez

5 et 6 mai 2001

La fête du chant de travail s'est faite à l'initiative du groupe de chants de marins douarneniste Mouez Port Rhu, et en partenariat avec Treizour, le Port-Musée et le Chasse-Marée.

Elle a permis de faire découvrir au public les manœuvres soutenues par des chants spécifiques (appelés en anglais chanteys) menées par les marins à bord des grands voiliers ou dans les ports.

Dans la lignée des stages « Chanter en travaillant » organisés au Port-Rhu en 1993 et 1994, la fête a offert aux passionnés de voile et de chants de marins, et plus largement à tous ceux qui aiment chanter, une occasion unique de s'initier à l'art des chanteurs de bord, en venant observer et renforcer les équipages de « matelots-chanteurs » menant les manœuvres en public selon la tradition, et sans sonorisation.



Manœuvres à bord de la Recouvrance

Photo Michel BALANNEC

Comme il se doit, les manœuvres terminées, c'est sur le quai et sur la place de l'Enfer, que la bordée de chanteurs de la fête a fait reprendre en chœur les chants à danser et les complaintes comme au temps des chanteurs de rue qu'écoulaient les matelots en bordée.

Quelques manœuvres chantées présentées pendant la fête.

Chants à hisser

Les chants à hisser « à un coup », « à deux coups », « à courir » utilisés uniquement à bord des grands voiliers, et principalement sur les bâtiments de commerce du XIX et du début du XX siècle, servent à coordonner les efforts de la bordée halant en rythme sur un bout pour hisser une vergue soutenant une voile carrée. Le plus connu est sans doute Jean-François de Nantes. Les chants à hisser « main sur main » (ou les matelots répartis sur le cordage, halent en cadence, d'une main sur l'autre), quant à eux, peuvent avoir la même utilisation, notamment sur les voiliers terre-neuviens. Mais ils servent aussi dans certaines manœuvres de port, (déhalage lors d'un accostage) ou encore lors de déchargement de marchandises.



Manœuvres à bord du caboteur Anna Rosa

Photo Michel BALANNEC

Chants à virer

Les chants à virer au cabestan utilisés surtout à bord des grands voiliers de la Royale, et de commerce ou dans les manœuvres de port, servent à soulever, grâce à "l'homme fort" - comme les matelots appelaient le cabestan, de lourdes charges (vergue de grand voile par gros temps, ancre...) ou lors de manœuvres de port. Le cabestan installé sur le Port-Rhu est mis à contribution.



Chant à virer au cabestan

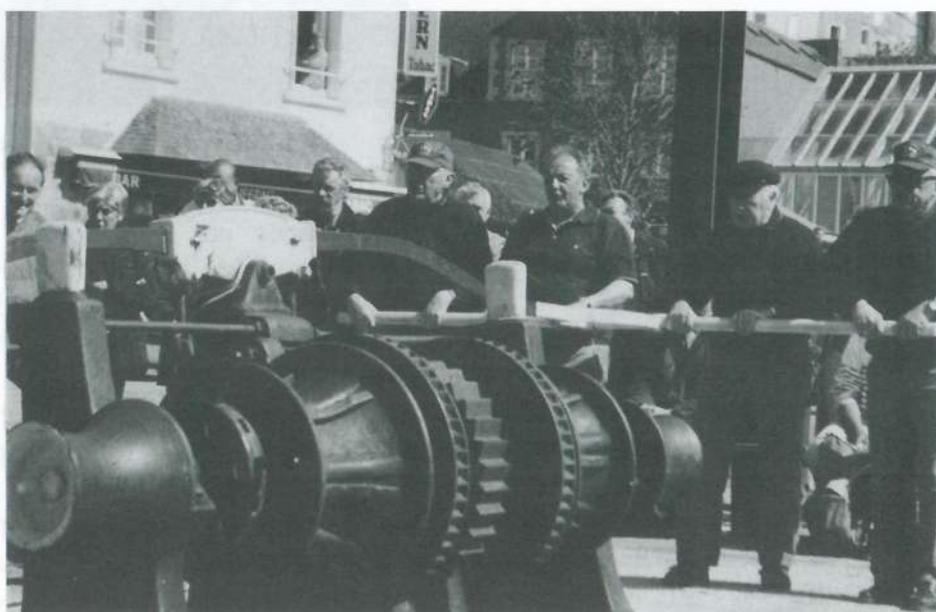
Photo M. BALANNEC



Guindeau manœuvré par les chanteurs de Mouez Port-Rhu

Photo M. BALANNEC

Les chants à virer au guindeau, utilisés par les long-courriers, et surtout par les baleiniers, et les terre-neuvas, ont le même rôle, mais le treuil à un axe horizontal et non vertical, et il est actionné par des barres (comme c'est le cas à bord du voilier caboteur Anna-Rosa de la collection du Musée) ou, dans les modèles plus récents, par des « brimbales » actionnées en balancier par les matelots.



Guindeau manœuvré par les chanteurs de Mouez Port-Rhu

Photo M. BALANNEC

Chants à « curer les runs »

Particuliers aux pêcheurs morutiers, et surtout aux terre-neuvas, ces chants servent à compter les pelletées de sel pour creuser des tranchées, le soir, dans la cale du voilier afin de préparer un « run » - une rangée vide – où seront mises les morues pêchées puis salées le lendemain. Ces chants n'ont jamais été reconstitués en situation réelle jusqu'à ce jour... faute de sel ! La fête du chant de travail s'est proposée de le faire. Mais, comme bien d'autres chants de travail de matelots, les chants étaient eux-mêmes « salés, gare aux oreilles !



Gromor et Didier QUEVAL – Place de l'Enfer

Photo M. BALANNEC



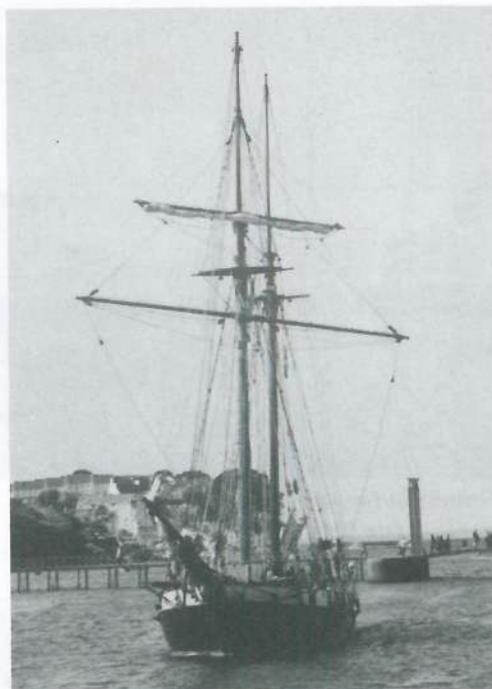
Coups de pelletées par l'équipe de chanteurs

Photo M. BALANNEC

Bilan

Toutes les promesses ont été tenues, y compris pour les chants de guindeau, quasiment jamais refaits en public depuis soixante ans ou les chants « à curer les runs » reconstitués pour la première fois depuis la disparition des grands voiliers terre-neuvas vers 1950 !

Des manœuvres chantées non prévues initialement ont pu être faites, notamment le remorquage de la chaloupe Telenn Mor par une yole de Treizour avec chants de nage menés par Mouez Port-Rhu, et une opération de matage sur la Recouvrance avec des chants à hisser.



La Recouvrance au Port-Rhu

Photo M. BALANNEC

L'activité menée par Paul Terral auprès des enfants a retenu toute l'attention de Mouez Port-Rhu en la personne de Jean-Baptiste Le Floc'h et de l'association Treizour par la présence de Michel Balannec.

Le savoir-faire de Paul Terral et l'attention portée par les enfants à cette activité nous confirment que ce type d'atelier (gestuel de chants de travail) est un atout pour notre ville tant pour les classes douarnenistes que pour celles venant visiter le musée en « classes de mer ».



Le savoir-faire de Paul TERRAL

Photo M. BALANNEC



Gestuel de chants de travail

Photo M. BALANNEC

Les invités de cette première édition

Mouez Port-Rhu, groupe de chanteurs de chants de marins de l'ensemble choral MOR-GAN composé de 22 membres de Douarnenez et du Cap, créé en 1992 (initiateur de la manifestation) interprète les grands chants maritimes, et l'original répertoire douarneniste. Le groupe a été primé en 1999 lors de la deuxième édition du Trophée Capitaine Hayet (qui a eu lieu pendant la fête du Chant de Marin de Paimpol en 1999) et lors de la première édition du Trophée Stan Hugill (pendant les fêtes de Douarnenez 2000) où il a reçu le premier prix dans la catégorie « Chants à virer au guindeau ». Ces deux concours avaient été organisés par Le Chasse-Marée.



Les chanteurs de Mouez Port-Rhu

Photo M. BALANNEC



Gromor : le Fécampois, Pascal SERVAIN

Photo M. BALANNEC

Gromor : le Fécampois, Pascal Servain, dit Gromor, interprète le répertoire des marins normands, et notamment ceux des pêcheurs morutiers. Avec son groupe « Les gueules à fioul », il a mené bien des « manœuvres chantées » lors des fêtes maritimes. Il a reçu le trophée capitaine Hayet « soliste » lors de l'édition 1998 lors de la fête du chant de marin de Saint Gilles Croix de Vie.

Didier Quéval : chanteur et accordéoniste vannetais, Didier Quéval chante, seul ou avec le groupe Kouskir, les nombreux chants à danser, complaintes ou chants de travail qu'il a recueillis auprès des marins et des gens de mer du golfe du Morbihan. Il a reçu le trophée capitaine Hayet « soliste » lors de l'édition 1999 à Paimpol.



Didier QUEVAL

Photo M. BALANNEC

Paul Terral : avec l'association Phare Ouest, Paul, chanteur et sonneur de violon, est un excellent pédagogue du chant de travail. Il anime des ateliers d'initiation aux chants de marins dans les écoles de la région cancalaise et dirige le groupe de chants de marins « Les pirates » composé uniquement d'enfants. C'est également l'instigateur des « Bordées de Cancale », fête conviviale se déroulant dans les bistrotts en octobre.



Paul TERRAL et les gestuels de chants de travail

Photo M. BALANNEC

Michel Colleu : douarneniste (il travaille au Chasse-marée), originaire du Havre, Michel chante et joue au violon ou au concertina les chants de bord et les complaintes qu'il a recueillis en Normandie et en Bretagne ou qu'il a découvert au fil de la préparation des volumes de l'anthologie des chansons de mer.



Michel COLLEU chante et joue du violon

Photo M. BALANNEC



Henri RANNOU et GROMOR, le Fécampoïis

Photo M. BALANNEC

Merci à la ville de Douarnenez pour son partenariat.

YOLES

Un groupe soudé et actif

Vers l'Atlantic Challenge 2002 aux U.S.A.

Après le coup de collier de l'Atlantic Challenge 2000 dans lequel nous étions organisateurs mais aussi concurrents, les équipiers des yoles Amitié et Volonté ne se sont pas pour autant assoupis.

Tout au long de l'automne 2000, de l'hiver et du printemps 2001, ils n'ont pas raté leur sortie hebdomadaire. A de multiples reprises, ils ont même pu faire sortir ensemble les deux yoles.

On ne dira jamais assez le privilège qu'ont les Douarnenistes de posséder un plan d'eau aussi merveilleux que la baie. Que le vent souffle aux différents points de la boussole, il y a toujours matière à naviguer en un espace protégé et sûr tant à la voile qu'à l'aviron. Les possibilités sont multiples : un équipage est limité en nombre, il envoie seulement la misaine, on hésite sur naviguer à la voile, on prend les

avirons et on va en balade jusqu'au Rosmeur pour une éventuelle pause café. Celui qui s'est fait parfois un peu prier pour embarquer est rentré toujours heureux de sa balade, les muscles déliés, l'esprit clair, les yeux pleins de lumières et d'images. Heureux aussi de retrouvailles entre amis car c'est tout cela la yole : la manœuvre, la navigation mais aussi l'amitié, la convivialité, la rencontre des générations.

Nous nous étions fixés quelques rendez-vous importants dans la saison 2001, le grand prix Petit Navire, la semaine du Golfe et une promenade aux îles Chausey. Les deux premiers nous laisseront d'excellents souvenirs, le troisième sera manqué pour des raisons techniques.

Le grand prix Petit Navire . 5 au 8 mai 2001.

Dix huit yoles françaises participaient à cette compétition dans laquelle nous avons engagé nos deux bateaux :

Volonté, le plus récent, armé par Marcel Le Berre, chef de bord, et l'équipage le plus affûté dont une partie avait fait l'Atlantic Challenge.

Amitié, avec Yves Adam comme chef de bord, embarquait les « autres » équipiers, moins régatiers, moins jeunes, moins réguliers...

Nous fondions bien sûr des espoirs sur notre première équipe tout en sachant que dans le défi se pointeraient des concurrents sérieux. Nous pensions voir **Amitié** au milieu du tableau.



Les vainqueurs – équipage Volonté

Photo F. HOLVECK



Les seconds – équipage Amitié

Photo F. HOLVECK

SAMEDI : VOILE

La suite des événements prouvera que nous avions sous estimé les qualités manoeuvrières de Yves et la pugnacité des « anciens et autres » d'**Amitié**. Ne verra t-on pas dès la première régates du samedi après-midi Yves coiffer Marcel et prendre la seconde place derrière Dunkerque alors qu'**Amitié** avait perdu son gouvernail au virement de bouée. Chacun se souviendra de cette première épreuve courue par un vent fort du nord nord ouest, une mer hachée avec un bateau jury et un parcours aux calendes grecques que plupart des concurrents n'avaient pu rejoindre. Ce jour là aussi, en début d'après midi, l'équipage de **Volonté** avait testé ses talents dans les chants à nager sous la direction de Jean-Baptiste le Floc'h de Mouez Port-Rhu. Ce fut bien mais bref car avec le vent fort dans l'axe du port-rhu et le courant montant, la yole qui, en principe remorquait dans le bassin la chaloupe Telenn-mor, devait presque forcer pour ne pas être rattrapée par elle. Le chant à nager, une expérience à renouveler.

DIMANCHE : VOILE –AVIRON

Ce dimanche matin après une balade en baie et un pique-nique général sur l'île Tristan très apprécié de tous, les yoles convergent vers le Rosmeur pour la course voile-aviron. Une joyeuse ambiance sur la ligne de départ et sur les traits à suivre. Dès le départ, **Volonté** témoigne de sa suprématie. Après des traits sans reproche, elle terminera de manière impériale près de dix minutes avant tous les

autres concurrents. **Amitié** se classera dans la première moitié du tableau.

Ce soir là, les penn-sardin de **Volonté** endossent très heureux le maillot jaune.

LUNDI : SLALOM, REGATE

Le slalom sans safran sera couru dans l'anse du Guet. **Amitié** sera classée première mais le lendemain elle se verra rétrogradée d'une place sur réclamation de la yole Fille De Loire. **Volonté** 3^{ème}.

La course à la voile confirmera le sens régatier de Yves et le mordant des membres d'**Amitié**. Coiffé à quelques secondes par Dunkerque, **Amitié** prendra la deuxième place dans cette régates où **Volonté** se classera septième.

Ce soir là, sur l'estrade, l'équipage de **Volonté** se verra dans l'obligation de se défaire de son maillot jaune au profit de ses amis d'**Amitié**. On les prenait pour des outsiders et des has been et les voilà premiers. Pour peu, il ne leur manquerait qu'une plume.

MARDI : COURSE D'AVIRON

Volonté sera 3^{ème} dans cette épreuve gagnée par la yole Fille De Loire. **Amitié** sera dans la première moitié du tableau. Dans cette discipline, il y a vraiment des bons dans les équipages du défi.

A la totalisation des points ce sont donc filles et gars de **Volonté** qui emporteront le grand prix remis par Mme le Maire, Monique PREVOST.

Suit de près pour la deuxième place l'équipage d'**Amitié**.

Coup double donc pour les Douarnenistes. Vous imaginez leur fierté et leur joie.

Il y a eu quelques réflexions chagrines : « c'est facile d'être premiers, vous étiez chez vous, ce n'est pas juste ». A ceux là nous avons répondu que nous ne voyions pas la différence entre un virement de bouée et un trait d'aviron à Douarnenez, Cherbourg ou Menton. On fait de

son mieux, c'est tout. Nous n'avions pas usurpé notre classement et nous ne boudions pas notre plaisir.

Profitons de cet article pour remercier tous les organisateurs et sponsors du Grand Prix qui ont permis la mise sur pied d'une opération que tous les concurrents ont appréciée !

Une pensée toute particulière sera pour les membres du Winch Club qui ont organisé les compétitions. Ce fut parfait en efficacité, gentillesse et sympathie. Encore merci.



Amitié et Volonté à la lutte

Photo F. HOLVECK



Pique-nique à l'île Tristan

Photo Paul LE JONCOUR

La semaine du golfe

Notre ami Michel Philippe raconte dans les pages voisines tout le plaisir qu'il a trouvé à naviguer dans le Golfe en mai à l'occasion des fêtes maritimes.

Ce plaisir a été grandement partagé pendant trois jours pleins par les yoleurs armant Amitié pour la circonstance.

Le temps était de la partie et la présence de huit autres yoles 1796 rehaussait l'intérêt des balades, des courses et des escales. L'ambiance, l'amitié étaient au rendez-vous même si à chaque moment le désir instinctif de régater était souvent irrésistible. Nous avons mesuré à ces occasions, que la qualité montait de plus en plus parmi les nouvelles yoles du Défi.

RIVIERE D'AURAY

Souvenir de la superbe descente de la rivière d'Auray où chacun jouait avec les courants et les risées. Quels moments forts de voir le bateau que l'on vient de doubler revenir tranquillement sur vous sous l'effet d'un petit vent dont on est soi-même privé. Et puis jusqu'à quand utiliser les voiles ? Quand armer les avirons ? Garder la misaine et armer quelques-uns seulement ? Autant d'options, de situations passionnantes dans un cadre d'eau, de verdure majestueux entouré de centaines de bateaux.

L'arrivée dans le port d'Auray en chanson grâce à Fanch, notre musicien pour l'occasion, nous vaudra une photo dans le journal du lendemain. Nous en tirerons un certain plaisir.

REGATE CHAHUTEE

Souvenir aussi la régates dans l'anse de Kergonan. Nous étions tous ensemble sur la ligne de départ mais après nous n'avons pas très bien compris ce qui se passait, quelles étaient les règles de course car chacun faisait un peu ce qu'il voulait. Ce fut une belle confusion. Le classement -- y en a-t-il eu un ? -- on ne l'a pas su mais cela n'avait pas d'importance. Il faisait beau, chaud, nous étions bien sur l'eau, nous manœuvrions, nous râ lions, nous riions, nous chantions. Et puis, on a mis le cap sur Locmariaquer, un atterrissage collectif de toutes les yoles -- un joli coup d'œil -- un repas en commun et ensuite réembarquement à la marée montante pour la grande parade.

LA GRANDE PARADE

Souvenir aussi que cette grande parade à l'extérieur du Golfe. Un moment fort toujours apprécié que de naviguer parmi tous ces bateaux traditionnels. Un peu trop de vedettes plastique quand même.

Souvenir toujours que le retour devant Port Navalo quand sous les yeux de Jakès Kerhoas, ordonnateur du rassemblement, notre yole, sous l'effet du fort courant, perdit toutes ses capacités de manœuvre et se retrouva tout d'un coup bord à bord avec un autre bateau. Rien de



Arrivée au port d'Auray

Photo Ouest-France



Amitié quitte Auray

Photo Paul LE JONCOUR

méchant, c'est ça le Golfe où la navigation requiert une vigilance de tous les instants.

Le Golfe, un lieu superbe, aux mille visages, aux mille découvertes. Une fête à reconduire. Le désir de disperser les animations était volontaire mais on pourrait peut-être souhaiter, à l'avenir, au moins une fois, le regroupement général en un port des bateaux et des équipages.

L'accueil a été sympathique, les conditions d'hébergement au camping de Port Blanc très bonnes. Merci aux organisateurs.

Les îles Chausey

Une occasion manquée

Tout était prêt pour participer à la sortie aux îles Chausey organisée par l'association normande Tourville avec l'aide de Bernard Maury et de la yole FIDELITE de Coutances.

Dix yoles devaient y participer à cette balade et nous nous faisons une fête d'en être. Notre remorque en décidera autrement.

A l'approche de Carhaix, une des roues côté bâbord donnera des signes évidents de défaillance. Ce furent l'arrêt en bord de route, la constatation que nous ne pouvions aller plus

loin et les coups de fil aux organisateurs, au dépanneur et le retour à la base pour tous les équipiers déçus. Le festival des Vieilles Charrues battait son plein à proximité mais personne n'avait le cœur de l'approcher.

Huit yoles avaient fait le déplacement. Elles ont passé entre les grains et ont beaucoup apprécié leur virée normande.

Nous nous contenterons de tee-shirts que gentiment le comité d'organisation avait réservés à notre intention.

Atlantic Challenge USA Rockland - Juillet 2002



Rockland, état du Maine (USA).

Carte postale

Les mots Atlantic Challenge font toujours briller les yeux des yoleurs. Y avoir participé, c'est un peu l'adoubement du chevalier. Après l'avoir fait, on n'est plus un « bleu », mais un équipier confirmé, un vieux briscard du bateau.

L'année prochaine en plus, il a lieu aux U.S.A. sur le continent américain qui fait toujours rêver

même s'il traverse actuellement un douloureux traumatisme après les attentats du 11 septembre.

C'est Rockland, un paisible et pittoresque port de la côte est de l'état du Maine (300 km au nord de Boston) qui organisera la compétition.

Rockland, c'est un port de 15000 habitants environ (pêche intensive aux homards, un peu de trafic commercial, beaucoup de plaisance). Il est très ouvert sur l'atlantique et pour le protéger a été construit au siècle dernier un brise-lames impressionnant de près de deux kilomètres de long avec à son extrémité un joli phare et sa maison d'habitation.

C'est à Rockland que vit Lance LEE, le cofondateur de l'Atlantic Challenge et où il a implanté les apprenticeshops (formation à la charpente marine) et la Fondation Atlantic Challenge.

TRUSTEES MEETING

Là-bas tout se met en place pour accueillir les seize bateaux invités dont sept français. Le nombre des concurrents est doublé par rapport à DZ 2000.

Une réunion des trustees (délégués) de l'organisation internationale s'est tenue sur place le dernier week-end de septembre. J'y étais avec Maud de Meaux et Martine de Digne pour les Français. Nous avons été très bien reçus par Lee SCARBOURGH, le trustee et l'entraîneur de l'équipe des USA, Lance LEE et tous les bénévoles locaux.

Nous avons visité les lieux où les équipages seront hébergés- le lycée public très moderne

non loin du port- et où ils vont concourir à terre et sur l'eau.

Côté compétition, la commission technique prévoit que l'épreuve « l'esprit » (mixage des équipages) comptera dans le classement et aussi un exercice de remorquage à l'aviron et à la voile.

LE CHALLENGE DANS LE CHALLENGE

Avant de participer à ce challenge il nous reste maintenant à en gagner un autre, celui de la mise sur pied de l'opération :

- challenge financier ; trouver les sous pour faire traverser l'atlantique au bateau et à l'équipage.
- challenge technique ; constituer cet équipage et le préparer pour qu'il fasse bonne figure dans les compétitions.

L'objectif est mobilisateur. Trouver, former un équipage ne sera pas sans doute une tâche inaccessible. Nous espérons, par ailleurs, que nous trouverons des soutiens locaux pour nous aider à financer le voyage.

Merci de nous aider.

Paul LE JONCOUR

KENAVO JOHN

John KERR, l'anglais promoteur de l'Atlantic Challenge au Royaume Uni nous a quittés au printemps dernier.

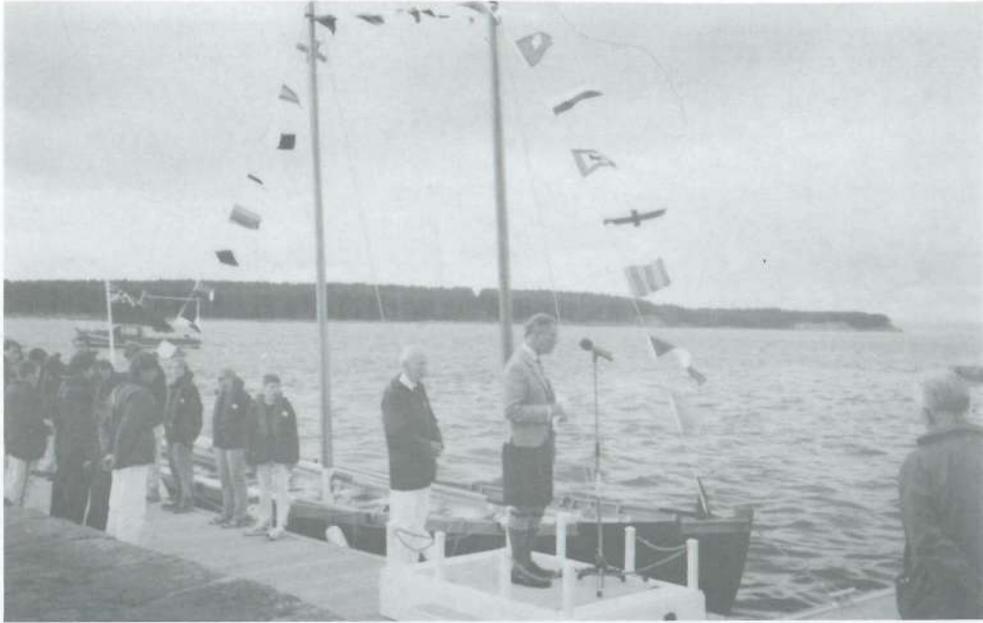
Cela nous a causé un vrai chagrin car il était difficile de concevoir un homme plus amical, plus généreux, plus porté vers les autres, les jeunes particulièrement, que lui. John était un charpentier hors pair, c'était un amoureux de son métier. C'est lui qui avait construit de ses mains la yole INTEGRITE à partir de laquelle, avec l'aide de Jane, son épouse, il avait promu l'Atlantic Challenge

au Royaume Uni. Leurs efforts se voyaient récompensés car en Ecosse, en Irlande du Nord, en Pays de Galles, d'autres yoles sont maintenant construites. John savait ses jours comptés. Il était venu à DZ 2000 où nous le revoyions encore réparer avec amour et efficacité la yole danoise endommagée. Le dernier bateau qu'il avait construit, il l'avait appelé « hope », l'espoir, l'espérance. Oui, l'espérance d'un monde plus fraternel, sans frontières, celui que l'Atlantic Challenge veut promouvoir. Une déclaration de foi en l'avenir.



Glac'haret omp bet da goll ur vignon egistout.

PRESENCE PRINCIERE



Le prince Charles devant la nouvelle yole

Les Ecossais de MORAY menés par David BYATT, un habitué de l'Atlantic Challenge ont fait fort .

Le 30 septembre, pour le baptême de leur nouvelle yole au nom français BIEN TROUVE* c'est le Prince CHARLES en personne et en kilt qui présidait la cérémonie. My God, what a honour !

Même si nous cultivons la fibre républicaine nous trouvons que cette présence est une excellente publicité pour l'image de l'Atlantic Challenge du Royaume Uni et de l'Atlantic Challenge en général.

***BIEN TROUVE est le nom d'un bateau français qui, soutenant la cause écossaise , avait forcé le blocus maritime que les Anglais imposaient. En présidant le baptême d'un bateau dont le nom rappelle celui d'une unité qui avait fait la nique à la Royal Navy, le Prince Charles fait preuve d'un grand fair play !**



Il prend son rôle et la bouteille avec le sourire.

Telenn-mor dans le golfe



L'équipage sous les avirons

Photo Michel PHILIPPE

Toutes les séductions de la Bretagne Atlantique, celles du Morbihan en particulier, valent mieux que l'étalage prolongé, un an après, des lamentables images et de la juste rancoeur que nous ont laissés « l'Erika » et ses suites.

Toutes les publicités télévisées ou autres, aux tarifs pharaoniques n'approchent pas le service rendu à nos côtes en disant simplement : elles sont là, belles au-dessus de tout, elles vous ouvrent leurs criques, leurs estrans, leurs courants, leur lumière et leurs brises. Venez avec nous découvrir cela. Voilà le propos.

Fête gratuite, sûrement pas, quoi qu'on en dise. Fête onéreuse certes, (à propos Total a-t-il mis la main à la poche ?) ; en tout cas, investissement opportun dont les retombées pour la saison qui s'ouvre et les suivantes seront importantes. Les politiques et organisateurs y ont vu clair, ils ont pris le risque. Bravo.

Toute la jeunesse ne pouvait être là, le Bac et les concours approchent. Qu'ils se rassurent nous cultivons leur part, leurs « vieux » et les plus jeunes s'en sont mis jusque là. Des ports sauront-ils revoir certaines sujétions de mouillages en fonction de la mise en page pour le grand public d'événements de cette qualité, et à la hauteur de l'enjeu ? A Vannes, la

Rabine n'a pas pu vivre l'intensité de ces soirées faute d'avoir su faire la place très provisoire – mais de choix – que méritent des bateaux dont l'attrait se trouve exalté, davantage par le choix et la concentration en un endroit choisi, que par la quantité. Se déranger un peu pour donner beaucoup de joie au plus grand nombre... c'est possible... non !

Pourtant en connaisseurs, nous avons apprécié la rigueur difficilement soupçonnée, puisque discrète pour les navigateurs et le public, d'une organisation ultra complexe combinant les ports, les circuits, les courants et les soirées éclatées aux mille coins du Golfe.

A bord de « Telenn Mor » le plaisir, mieux la joie, étaient au rendez-vous à mouillage. Bonne humeur, bonne franquette étaient notre règle après les soucis et efforts de peinture, mise en état, matage, démâtage, rematage et rotation des équipiers sollicités à hauteur d'une modeste cotisation à Treizour et taxés de 50 francs de frais de nourriture et de boissons (!), par jour.

Notre équipage formé sur le tas et très motivé a abouti à une cohésion gaie, fière et efficace.

On a su jouer des courants et contre-courants du Golfe en se confrontant à d'autres sinagos « Mab



Festivités à bord de la chaloupe

Photo Michel PHILIPPE

er Guip », « Jean et Jeanne » par exemple, rêve inaccessible des rives de Penroch où il fallait réviser le bac chez les jésuites il y a quarante ans. Chacun y a mis toute sa science et son talent d'observation.

Dans le Golfe, comme dans la vie ou aux échecs, un succès est bien vite remis en question. Lors de ces fêtes, les plus glorieux dont le « Pen Duick » se sont plantés, à qui cela n'est-il pas arrivé, on en rigolera longtemps la première rogne passée.

Dans le Golfe, la variabilité et la complexité des paramètres, des fonds, des vents et des courants créent une infinité de situations toujours remises en cause. Les grosses vedettes et les gros bourrins permettent-ils de les percevoir encore ? Le Golfe était et pourrait rester un champ de formation sublime... qu'en adviendra-t-il ? L'arbre de la belle fête a eu bien du mal à cacher la forêt de la sur occupation motorisée et plastifiée des moindres zones de mouillage.

Nous les obscurs, nous avons joué le jeu, bien souvent inondés du plaisir de l'action parfois violente, toujours sportive qu'exige le Golfe où l'attention et les muscles sont rarement en arrêt sur une chaloupe sardinière parente de nos hôtes sinagos. En l'occurrence, réduite à ses seules voiles et à ses longs « karennou » à l'efficacité encore une fois surprenante, elle révéla à tous ses qualités professionnelles au sens fort, celles qu'exigeaient les anciens qui naviguaient pour leur subsistance.

Les enfants, Romain et Aline, sous la férule bienveillante du savant pédagogue maître d'équipage, Jean Pierre, n'ont pas perdu une miette d'explications et détails. Aline nous remercia le moment venu, d'airs d'accordéon.



Aline et son accordéon

Photo Michel PHILIPPE

En tous cas nos équipiers, bien vite actifs à leurs postes trouvaient le plaisir renouvelé des manoeuvres réussies, gagnant en harmonie et en rapidité pour accéder aux moments de béatitude où muscadet et « nourritures terrestres » assorties de quelques chansons de circonstances faisaient résonner les échos de Méaban. La fierté de notre beau et bon bateau remontant tout le Golfe ses longues vergues débordées « borloket », bouffant le vent à tout le monde finit d'emballer l'équipage et surprenait quelque peu nos concurrents.

Sainte Anne d'Auray était avec nous après des mois de pluies et d'inondations, une passion du soleil et de la lumière a rassemblé tous les présents dans un véritable bonheur.

Michel PHILIPPE « Telenn Mor », juin 2001

Maquettistes

Nombreuses activités

Durant l'année 2001 les maquettistes ont représenté l'association en divers endroits du département et même au-delà de la Bretagne. Ils ont participé à l'expo de Chateaulin en février, fin avril à Crozon puis le week-end de Pâques à Douarnenez en partenariat avec l'association « Train 29 ».

Du 24 au 27 mai l'exposition dans le bâtiment Quéré, place de l'Enfer a intéressé un grand nombre de personnes. Nous avons enregistré quatre cents entrées payantes. Nous tenons à remercier tous les sponsors qui nous ont permis d'assurer la logistique durant ces quatre jours et d'animer la place de l'Enfer.

Ambiance sympa et présentation de qualité.



L'équipe de choc

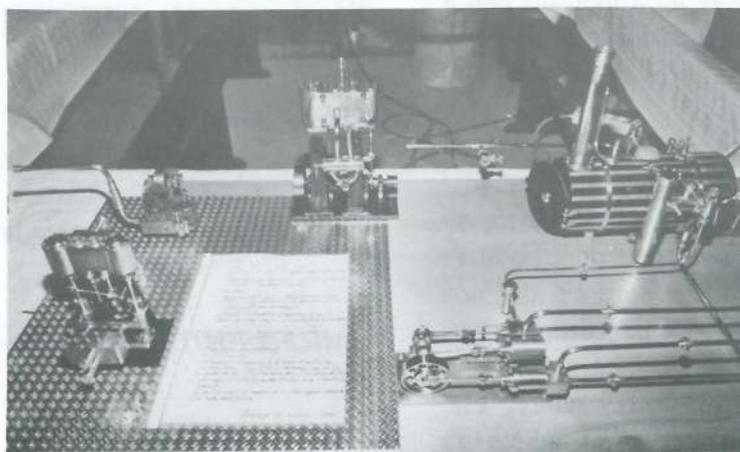
Photo Bernard DOARE



Photo Bernard DOARE



Photo Bernard DOARE



Chaudière et pompe alimentaire « Worthinton-Duplex »

Réalisation : Gilbert PETITDEMANGE

Photo Bernard DOARE

Yvon Jolly, adhérent de Treizour, originaire de Briare dans le Loiret, s'est distingué en avril dernier en remportant la coupe de la ville de Charleroi pour une réplique du « Superbe », navire de 74 canons. Cette maquette pèse 250 kg et mesure 3,60 m de long et 2,40 m de haut.

Pour la petite histoire, le « Superbe », bâtiment militaire, battait pavillon français à sa mise à l'eau en 1785. Il s'engagea dans la bataille navale contre les Anglais et fut coulé peu de temps après devant l'embouchure du Saint-Laurent (Québec).

Fin juin nous rejoignons Yvon Joly à Briare pour participer à une exposition et sympathisons avec des passionnés qui construisent un bateau à fond plat utilisé par les pêcheurs de la Loire.

Lors de notre périple nous faisons naviguer nos bateaux sur un magnifique plan d'eau.

Briare est une jolie petite ville en bordure de la Loire avec son fameux pont canal.

Yvon Joly a accueilli toute l'équipe de maquettistes et a pris en charge le gîte et le couvert.

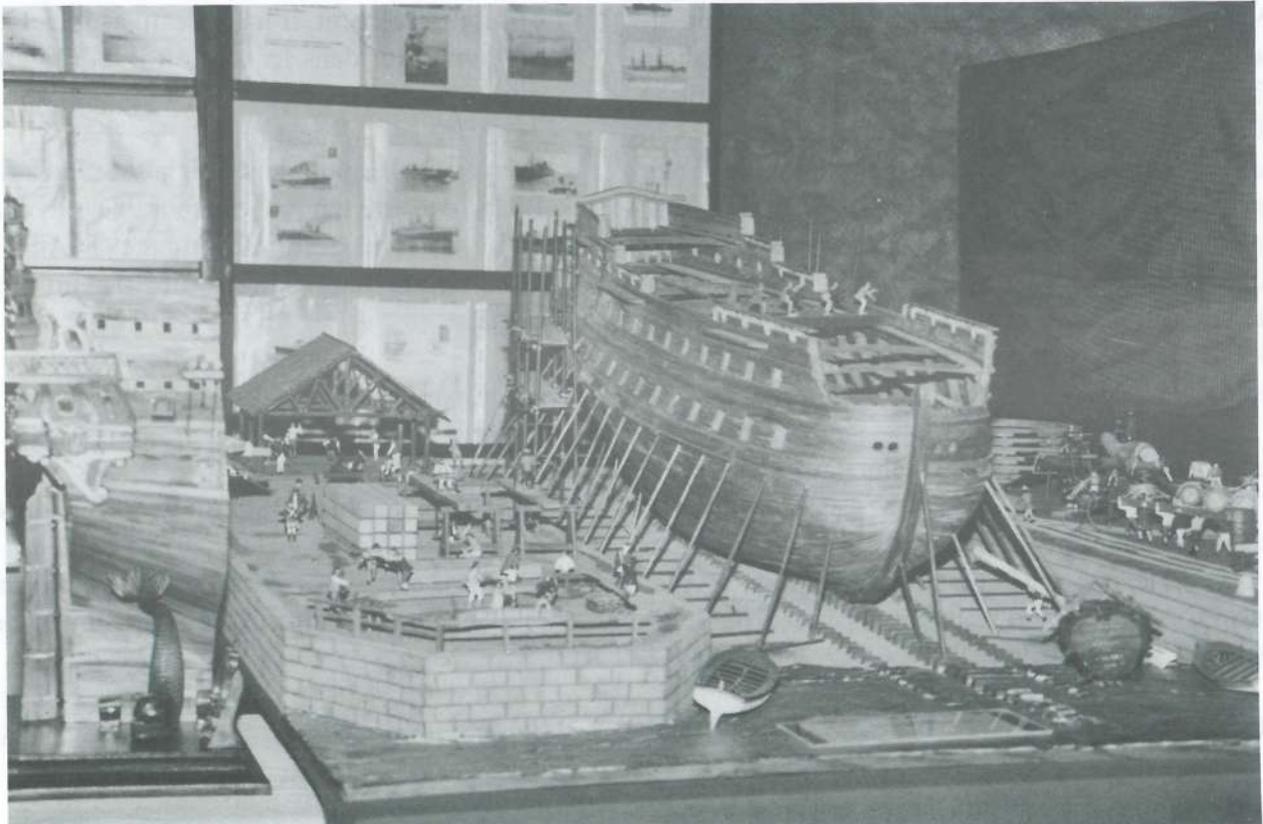
Yvon, passionné d'histoire maritime est également un ambassadeur pour Treizour et chaque année il se charge de faire connaître notre association et le musée du bateau.

Merci Yvon pour ta gentillesse et pour ton accueil si chaleureux.

Nous avançons dans la saison et, à la demande du musée du bateau, le dernier week-end du mois de novembre nous serons présent à Plonéour Lanvern.

Notre équipe vient de s'étoffer de quatre personnes dont trois jeunes de quinze ans.

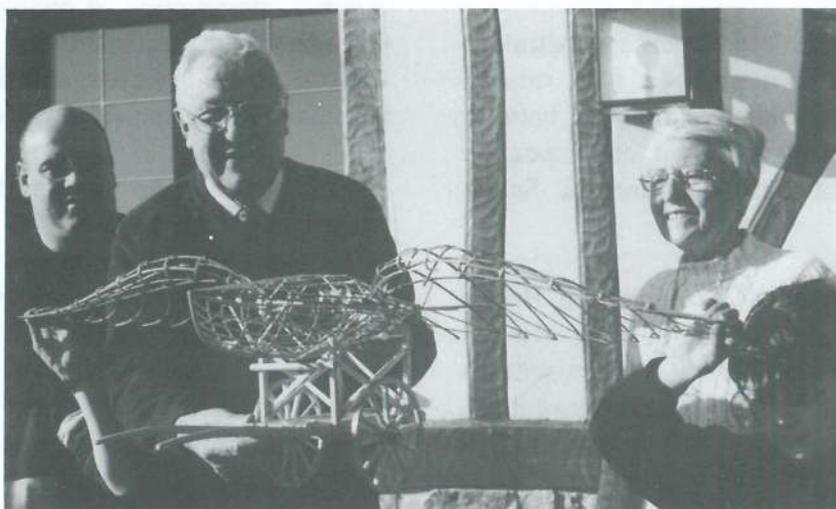
Treizour tient ici son rôle de passeur, de transmetteur du savoir-faire.



Chantier naval au début du XVIIIème siècle

Photo Bernard DOARE

Projet de reconstruction de la barque Ailée Jean-Marie LE BRIS – Douarnenez – 1856



La famille LACAN et la réplique de la barque ailée au 1/10ème

Photo Michel BALANNEC

Ce projet est né de la rencontre de deux douarnenistes, initiateurs de ce travail de recherche, Noël LE HENAFF, M. FECHANT, ancien directeur de recherche de la Télémechanique Electrique, s'assurant ensuite la coopération d'autres spécialistes dont Messieurs LACAN, ancien directeur général technique de la Télémechanique Electrique, de M. ROSSIGNOL, ingénieur volant d'essais et de Monsieur Georges GAGUIT qui a beaucoup contribué aux calculs de structure et à l'évaluation aérodynamique des ailes. Dans ces domaines les recherches continuent...

Le résultat du travail conclut au sérieux de l'invention de Jean Marie LE BRIS, de son ingéniosité, de son caractère précurseur. Il met en évidence les capacités de l'engin à planer, à voler et dont la conception se basait sur la morphologie et le vol de l'albatros.

Rappel historique :

Jean Marie LE BRIS est né à Concarneau le 25 mars 1817.

Très jeune il vint habiter Douarnenez et il trouve son premier embarquement fin 1827.

Le 3 mai 1843 il obtient, à Douarnenez, son brevet de Maître au cabotage.

Jean Marie LE BRIS observe le vol des oiseaux au cours de ses voyages et construit dans sa tête l'ordonnancement d'un oiseau artificiel capable de l'emporter dans les airs où il le dirigerait à sa guise...

Bien avant les pionniers officiels de l'aviation, LE BRIS exécute un vol mémorable en décembre 1856 sur la plage de Tréfeuntec. L'Albatros est lancé depuis une charrette tiré par un cheval au galop.

Nous pouvons lire dans un document (*) du 28 décembre 1856 :

« Gouverner dans l'air un appareil plus lourd que lui et gouverner sur l'eau ce même appareil qui perd alors de son poids un poids égal à celui du volume d'eau qu'il déplace ».

Le 23 mars 1857, LE BRIS déposa une demande de brevet pour sa « Barque ailée à l'aide de laquelle on pourra se diriger dans les airs ».

La maquette au 1/10^{ème} est réalisée, en 2001, par M. Guy Lacan.

(*) Briant du Lescoet, Quimperlé le 28 dec 1856
Côte bibliothèque nationale V.P. 16167

La barque ailée - Jean Marie Le Bris – choisit un autre terrain d'envol

Treizour avait été sollicitée par Noël Le Hénaff pour être l'association portant le projet de reconstruction du planeur original de Jean Marie Le Bris. Elle avait mis tout en œuvre pour que ce projet se concrétise dans les conditions les meilleures. Un groupe de travail de trente-cinq personnes avait été constitué et il avait tenu plusieurs réunions.

Treizour était devenue le dépositaire de la maquette au 1/10^{ème} réalisée par M. Lacan sur la base de laquelle la réplique allait être réalisée. L'exposition à la mairie avait donné lieu à une réception le 11 mai 2001.

La dernière réunion du groupe de travail avait mis en évidence le coût des montants à réunir, les questions techniques à résoudre pour la réalisation de l'appareil. Treizour en était là quand Noël Le Hénaff a annoncé que l'école d'ingénieurs du bois de Nantes réaliserait par ses élèves la barque ailée et qu'il mettait sur

pied une nouvelle association pour le suivi du dossier. La concrétisation globale du projet par l'école de Nantes est une excellente solution.

Elle ne nous semblait pas imposer a priori la mise à l'écart de Treizour.

C'est la voie retenue. Nous respectons ce choix en regrettant simplement le manque de concertation entourant la nouvelle orientation. Les efforts que nous avons déployés, l'argent que nous avons dépensé nous semblait valoir un peu plus de considération.

Nous souhaitons un bon envol à la barque ailée.

Nous exprimons le souhait que Douarnenez, ville où se sont déroulées les premières expériences de Jean Marie Le Bris, soit le point d'exposition de cette réplique.

Le 12 m2 du Havre Il navigue à nouveau

Depuis 1989 l'association est propriétaire de ce navire construit en 1951 aux chantiers du Havre et nommé PITOUN.

Nous étions à la recherche d'un équipage pour faire naviguer le bateau. Cette recherche a porté ses fruits.

Laurent Perhéryn, responsable de l'entretien des bateaux du centre nautique a pris en main, avec quelques amis, la remise en état et la mise à l'eau du bateau qui navigue maintenant en baie.

Paul Le Joncour assure la coordination du petit groupe d'utilisateurs.

Si faire une promenade sur ce voilier vous tente, prenez contact avec nous au 02 98 74 06 41. La carte d'adhérent vous couvrira auprès de notre assurance.

Petite histoire de l'hélice du navire

Après la propulsion à la main, allongé sur un tronc d'arbre, les pagaies, les rames et la godille, Eole fut le moteur des navires durant des siècles. Les caravelles hissaient des **POLDAVY**, tissées à Locronan .

A l'avènement de la machine à vapeur, on imagine la concurrence entre la « Machine à Feu » pour laquelle il fallait payer le charbon et les forces gratuites du vent.

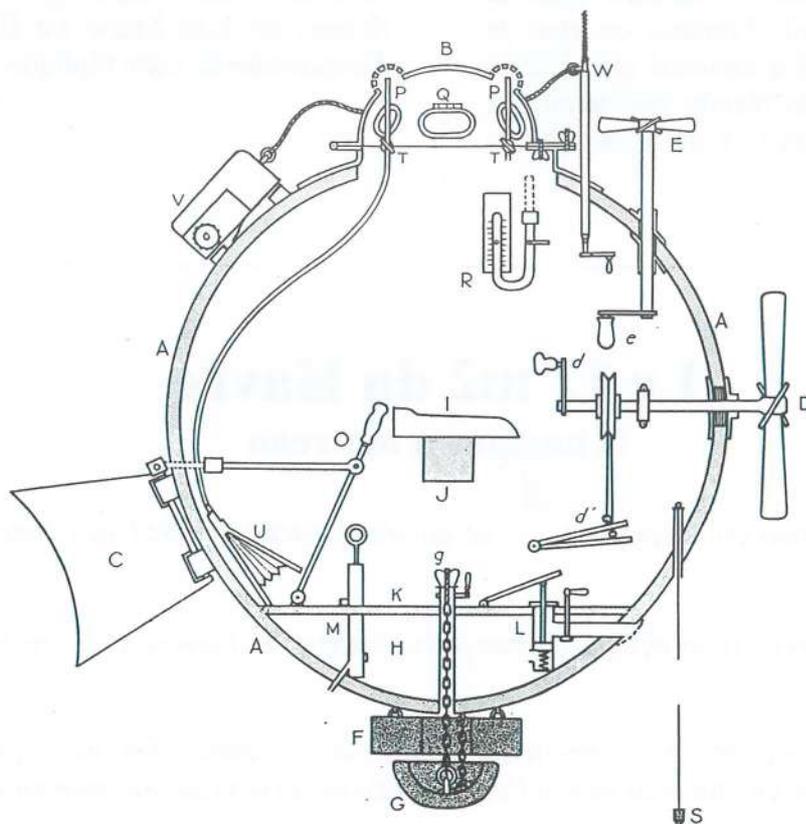
Mais, durant des années, les bateaux à vapeur étaient propulsés par d'immenses roues à aubes, centrales ou latérales. Il est aisé de comprendre les dangers par gros temps .

Dès le début de la propulsion mécanique, on chercha un système de propulsion dans l'axe du navire, peu sujet aux mouvements de la mer.

La propulsion par jet d'eau et l'hélice , basée sur le principe de la vis, intéressèrent plusieurs chercheurs.

L'origine de l'hélice remonte à très loin : moulin à vent et moteurs à eau des chinois.

200 ans avant J.C., un grec génial, **APPOLONIUS de PEGA** , établit la géométrie de l'hélice et jeta les bases de la plus jeune des machines simples : la VIS .



Reconstitution du sous-marin de Bushnell (1776).

A, coque. — B, couvercle. — C, gouvernail souple. — D, hélice propulsive. — E, hélice ascensionnelle. — F, lest fixe en plomb. — G, lest mobile en plomb. — H, lest liquide. — I, siège. — J, entretoise. — K, plancher. — L, valve à pédale pour l'admission d'eau. — M, pompe pour l'évacuation de l'eau. — d, manivelle de l'hélice propulsive. — d', pédales et roue à rochet de l'hélice propulsive. — e, manivelle de l'hélice ascensionnelle. — g, largage du lest mobile. — O, levier de commande du gouvernail. — P, hublot à verre. — Q, ouverture pour le passage des bras. — T, tubes d'aération. — U, soufflet-ventilateur. — R, baromètre de profondeur. — S, sonde. — V, torpille avec son mouvement d'horlogerie. — W, tube et vis pour fixer la torpille.

Les autres étant :

- Le levier, la plus ancienne (avirons par exemple)
- La roue et son arbre
- La poulie
- Le plan incliné et le coin

Ce sont les Maures qui introduisirent l'hélice en Europe. Mais on ne lui connaît pas d'application maritime avant 1768, où un certain **PAUCTON** pense à la **VIS d'ARCHIMEDE** pour faire avancer un navire.

En 1775, un brillant inventeur américain, médecin de formation, **David BUSHNELL**, construit le premier sous-marin, **La TORTUE**, se déplaçant avec une hélice entraînée manuellement et, une autre, verticale, réglant la profondeur d'immersion. Avec son ami, **Ezra LEE**, ils montent une torpille de 130 Kg sur leur sous-marin et durant la Guerre d'Indépendance, attaquent, en août 1776, la Frégate anglaise **AIGLE**.

C'est aux Etats Unis, par **David BUSHNELL** que revient à la fois l'invention de l'hélice marine des sous marins et de la torpille marine.

En France, suite au mémoire du **Général MEUNIER** de 1783 qui envisageait de monter des hélices sur les Montgolfières, **ALBAN** et **VALLET** traversait la Seine avec un bateau à hélice aérienne sous le regard de **Benjamin FRANKLIN**.

En 1791, le colonel américain **John L. STEVENS** découvre par hasard la forme actuelle de l'hélice marine. En 1803, il construit un bateau avec son système de propulsion et avec son ami **Nicholas ROOSEVELT**, il fait breveter la première chaudière tubulaire.

En 1786, **John FITCH**, ayant quitté l'école à 8 ans, lance le premier bateau à vapeur de l'histoire avec propulsion par tuyère d'eau et en 1796, il essaie une hélice dans l'axe du bateau et du gouvernail. Universellement, **John FITCH** est reconnu comme le véritable concepteur de la propulsion des navires à la vapeur mais avec des roues à aubes (août 1787).

Il viendra exposer son invention en France pendant la Révolution. Mais « **la République n'a pas besoin de savants** ». Déçu, il retourne aux Amériques et après plusieurs déboires, il s'empoisonne en 1798.

Robert FULTON arrive en France en 1797. Il y rencontre ses compatriotes **David BUSHNELL** et **John FITCH** avant leur retour aux Etats Unis. Le 13 Décembre 1797, **FULTON** adresse au Directoire un exposé sur une compagnie de sous marins **NAUTILUS**. Il s'agissait de bateaux à voile en surface, le mât et les voiles pouvant être amenés rapidement, le bateau était propulsé en plongée par hélice manuelle.

Si la devise de **Robert FULTON** était

La liberté des mers assurera la Paix du Monde

certains membres de l'entourage de Napoléon voyaient dans l'invention, une solution pour envahir l'Angleterre (**MONGE et LAPLACE**) Mais, déjà à cette époque, nos politiques n'avaient pas la fibre maritime ...

En 1802, il fait les essais, sur la Seine, d'un bateau à vapeur avec roues à aubes. Toujours sans succès auprès des politiques.

Sur la berge droite de la Seine, en amont du Pont Iéna et en avant de la passerelle Debilly, on peut lire sur une plaque :

« A cet emplacement, dit Quai des Bonhommes, l'ingénieur américain **Robert FULTON** présenta le 31 Thermidor de l'an XI (9 Aout 1803) aux Citoyens **BOSSUT**, **CARNOT**, **PRONY et VOLNEY**, son « Chariot d'eau mû par le Feu » qui effectua sur la Seine ses premières évolutions.

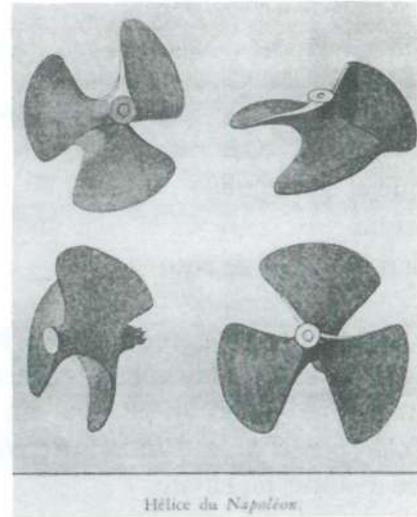
Découragé par tant d'incompréhension, **Robert FULTON**, ira en Angleterre où ses inventions étaient connues et craintes et fera cadeau de tous ses plans et matériels à ceux qu'il avait voulu empêcher d'être les Rois des Mers. Le Gouvernement Anglais le gratifiera d'une bourse de 15.000 Livres pour tous les renseignements que représentaient son invention.

Il retourne aux Etats Unis, et avec son ami **Robert LIVINGSTONE**, ils créent le **premier Monopole de la Navigation à Vapeur**.

Epuisés par trop de soucis, **Robert FULTON** meurt en 1815.

Il faudra attendre 1824 pour qu'un certain **Cornélius VANDERBILT**, appelé « Le Commodore » fasse éclater le Monopole. Son petit fils, Harold, remportera la Coupe Amérique en 1937, sur le Classe J, **RANGER**.

En 1803, un Facteur d'Orgues Français, **Charles DALLERY**, prend un brevet pour l'application de l'hélice à la navigation. Le bateau avait une chaudière, une hélice directrice à l'avant et une autre à l'arrière. Mais, on ne sait rien de la réalisation pratique.

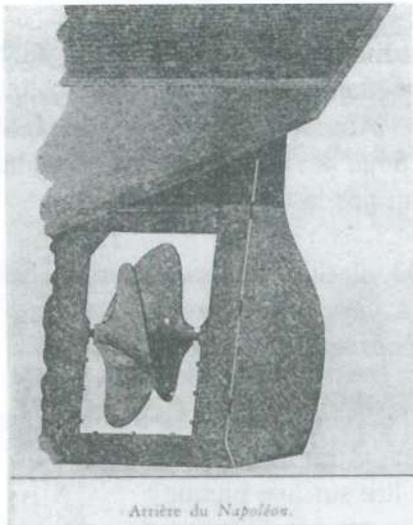


Hélice du *Napoleon*.

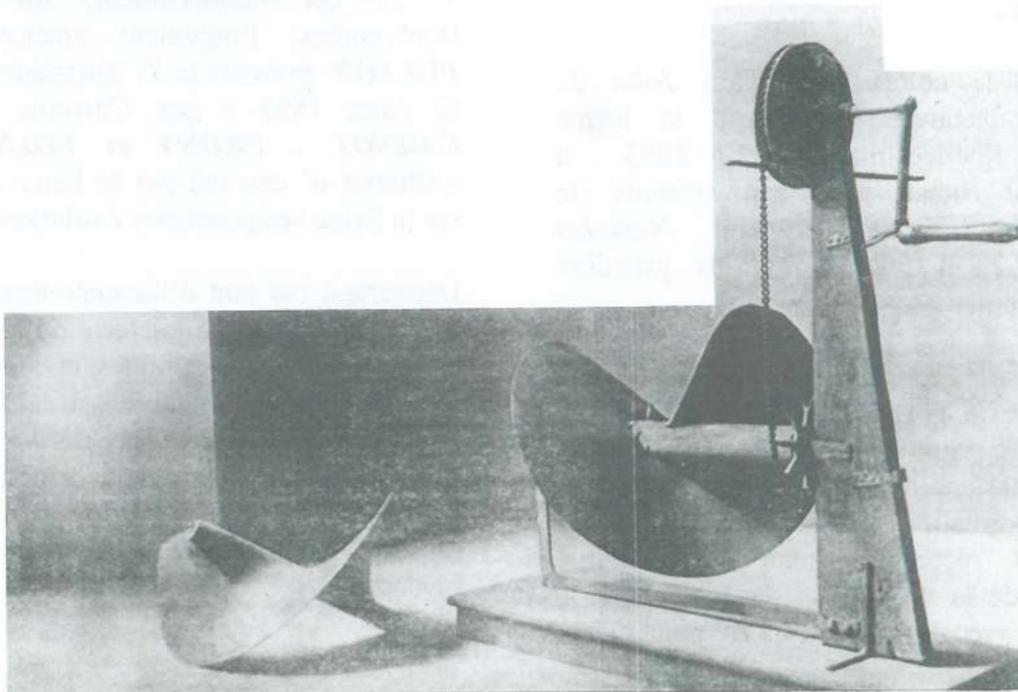
En passant, signalons la construction en 1807 par **Nicéphore NIEPCE**, l'inventeur de la photographie et son frère **Claude**, d'un bateau de 3 mètres avec leur **PYREOLOPHORE**, la première machine utilisant l'explosion d'un mélange d'air et de poudre de lycopode très divisé (petite plante voisine de la prêle dont la poudre formée s'enflamme instantanément). Mais la propulsion se faisait par réaction sur l'eau, à raison de 12 pulsations / minute.

En 1832, le chercheur **Frédéric SAUVAGE** dépose le brevet d'une hélice à pas très court de un filet.

En 1841, le Gouvernement Français commande un bateau à hélice, **Le NAPOLEON** pour la ligne de Corse. Avec ses 120 CV, la vitesse atteinte est de 11 Nœuds au lieu des 8 du cahier des charges.

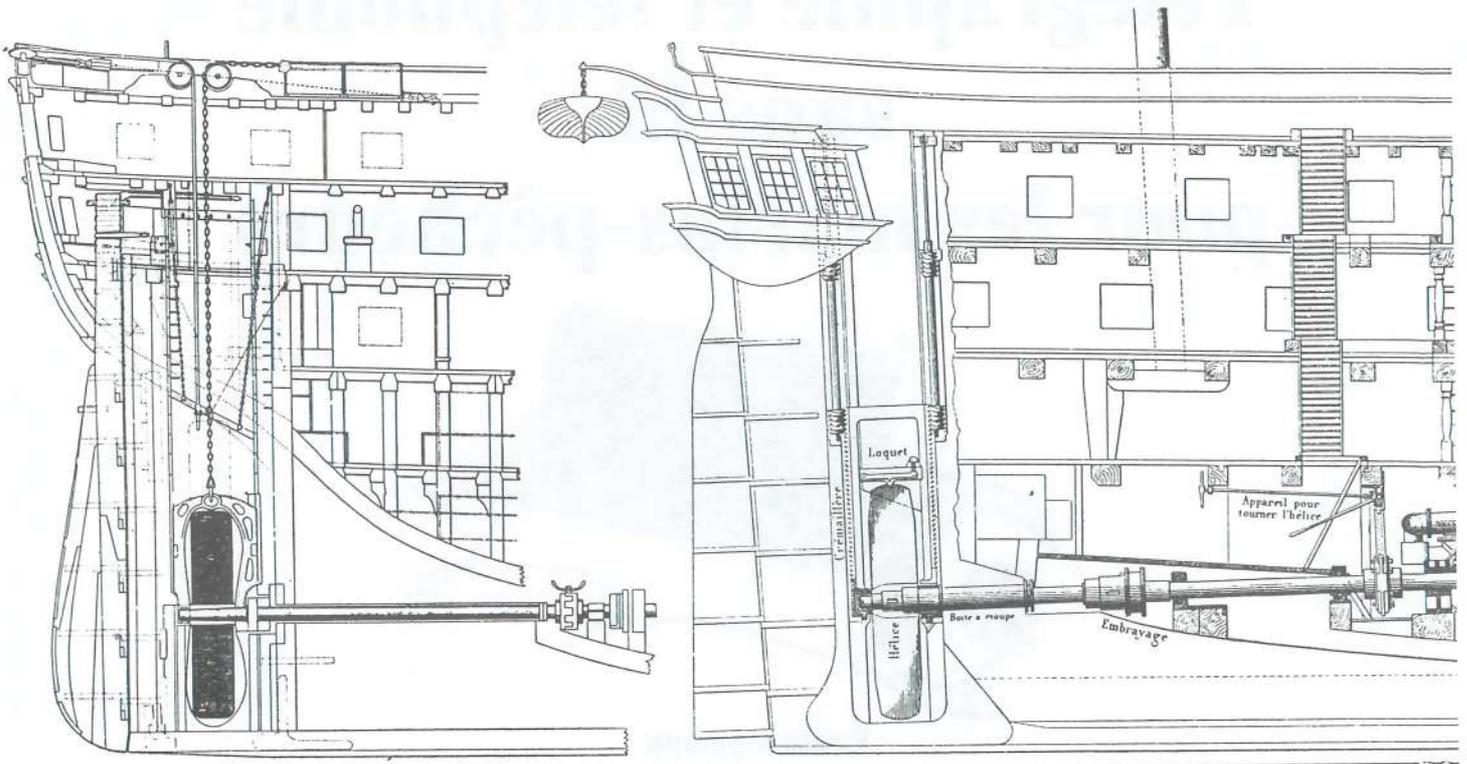


Arrière du *Napoleon*.



Hélices expérimentales de Frédéric Sauvage.

à gauche, hélice en bois ; à droite, hélice en tôle avec sa transmission. (Musée de Brest/Georges Méliès)



Hélice et puits du *Charlemagne* (1849) et de l'*Ajax* (1848), premiers vaisseaux à hélice des marines française et britannique.

Frédéric SAUVAGE, figure romantique et populaire, finira dans l'aliénation à Picpus. Avant sa mort en 1843, le Gouvernement daignera le nommer Chevalier de la Légion d'Honneur.

Son ami, **Augustin NORMAND**, en collaboration avec l'ingénieur Anglais **BARNES**, améliore l'hélice de **Frédéric SAUVAGE** et le bateau fût durant longtemps le plus rapide du monde.

Dans son chantier du HAVRE, **Augustin NORMAND** construisait à cette époque 4 Clippers du type **PAULISTA** pour la route du Café et il était d'usage de dire :

« Pourquoi marcher au charbon alors qu'Eole souffle gratis »

Et le Poète Havrais **R. A. CANTEL** d'ajouter :

« Non jamais vos mangeurs de charbon ne remplaceront la vieille flotte en bois »

Beaucoup d'améliorations seront apportées aux hélices jusqu'aux ailes orientables d'aujourd'hui. Mais jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, elles étaient toujours entraînées par des machines alternatives à vapeur avec pistons et tiroirs alimentés par des chaudières chauffées au charbon.

Viendra plus tard, les Diésel, les turbines à vapeur et les turbines à gaz.

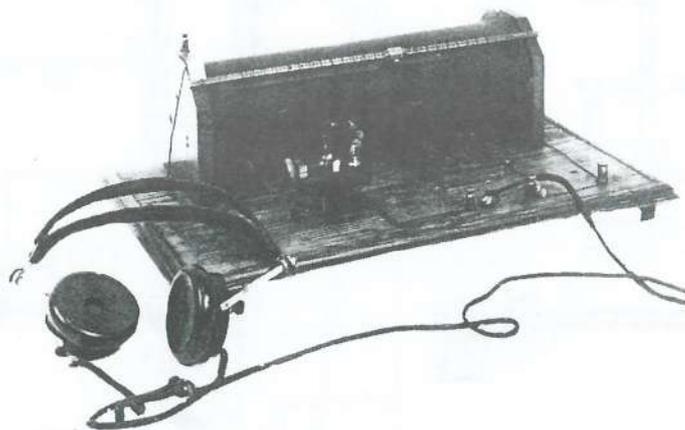
Les chaudières seront chauffées au fuel puis au « nucléaire ».

1 Kg d'uranium vaut 2 millions de tonnes de charbon !!!

Mais ceci est une autre histoire

Eugène CHAPALAIN

Télégraphie et téléphonie sans fil pour les marins-pêcheurs



Poste à galène

Nous vous livrons un peu de lecture T.S.F. grâce à l'amabilité de M. Yvon Gogé, directeur de l'association « Oeuvre du marin breton » qui m'a permis de consulter les documents que j'ai feuilleté comme un élève studieux.

En 1919 nous pouvions lire :

« Bientôt les équipages de bateaux de pêche pourront au large **causer** entre eux ou avec la terre, à tout moment du jour et de la nuit et par tous les temps ...

Est-ce un rêve que cette prodigieuse perspective ? Non, certes ! Sa réalisation en est assez prochaine, sans doute : les Abris-du-Marin veulent s'y employer de leur mieux.

Pendant la guerre, un bon nombre de marins-pêcheurs ont eu l'occasion de constater et d'admirer les merveilleux services rendus par la télégraphie sans fil. » ... / ...

Les Abris-du-Marin ont obtenu du Département de la Marine quelques appareils T.S.F.

Placés dans les Abris-du-Marin (Douar-nenez, Concarneau) d'abord ils serviront aux jeunes gens et aux patrons qui voudront venir étudier et expérimenter la T.S.F.

Il est nécessaire que les jeunes marins-pêcheurs désireux de communiquer par « sans-fil » ne se fassent pas trop illusion sur les petites difficultés de l'apprentissage : il faut, au début surtout, beaucoup d'attention, beaucoup de patience et de persévérance pour « mordre » à l'alphabet Morse.

... / ...

Mais, hâtons-nous bien vite de rassurer nos jeunes amis : la difficulté dont nous venons de parler va bientôt disparaître. En effet, la **téléphonie sans fil**, qui chaque jour fait d'extraordinaire progrès, supprimera la nécessité de l'emploi du Morse. En sorte qu'au lieu d'avoir à écouter des successions de brèves et de longues (points et traits) au prix d'efforts d'attention énormes, on aura plus bientôt qu'à écouter soigneusement, tout simplement comme au téléphone des bureaux de poste ! Et ce sera une vraie conversation qu'on pourra échanger, tant que le réglage sera bon ».

« En 1921 les Abris-du-Marin instruisent les jeunes gens et tous les marins désireux de s'initier à la pratique de la T.S.F., à ses mystères, à ses prodiges ...Prodiges, que de produire et de lancer à travers des centaines , des milliers de lieues, ces mystères ondes électriques qui, escaladant montagnes et nuages, perçant les murailles, volent à travers les océans, pénètrent sous les mers, ne craignent ni le vent ni la pluie, ni le soleil, ni la nuit (bien au contraire même) ... ».

Après cette introduction radiomaritime en 1922 l'Almanach du Marin Breton nous donne tous les détails pour fabriquer un poste T.S.F.

Marins, fabriquez-vous un Poste T.S.F. de « Réception directe », pour entendre en mer l'heure et les radios de la Tour EIFFEL.

Voici les principaux Abris-du-Marin pourvus d'un certain nombre d'appareils électriques d'enseignements et de vulgarisation. L'un d'eux est un poste T.S.F. de « Réception directe », fabriqué à l'Abri-du-Marin ; chaque jour il fait résonner aux oreilles de qui veut écouter les principaux radios de la Tour Eiffel et des Postes européens.

Les marins intelligents qui viennent écouter sont d'autant plus frappés d'assister si facilement à ce miracle de la science humaine, que les appareils sont d'une simplicité surprenante, à tel point que tout marin adroit et patient est capable, pour peu qu'il ait écouté de temps en temps et étudié les appareils si simples de l'Abri, tout marin disons-nous, est parfaitement capable de se construire lui-même un poste de « Réception directe »... Et cela pour la dépense incroyable de quelques francs. La T.S.F. est tellement intéressante, et sera bientôt tellement avantageuse pour les marins-pêcheurs, que nous n'avons par tardé à les initier aux pratiques de la « Réception directe » sim-

plifiée et adaptée à leurs besoins.

Nous disons « réception » et non pas « émission », en effet le lancement de radiotélégrammes par des bateaux de pêche à voile est encore peu praticable à cause des interdictions et formalités légales, à cause aussi des connaissances plus spéciales et plus complètes qu'il faut posséder, à cause enfin du prix très élevé des appareils d'émission ; qu'il faut acheter parce que on ne peut les construire soi-même à moins d'être au courant. Mais, bien au contraire, la « réception » des radios et principalement des signaux de la Tour Eiffel donnant l'heure, des bulletins du temps et des nouvelles principales du monde entier, peuvent être saisi au vol, en mer, à bord d'un petit bateau, par un modeste petit Poste de « Réception directe » semblable à celui des Abris-du-Marin.

... / ...

Organisation du poste de réception

L'an dernier, en 1921, nous avons proposé le système de tendre l'antenne entre le mât du bord et le canot (ou bien un flotteur) filé à 60 mètres derrière pendant le temps qu'on veut écouter. Un procédé plus commode est celui que nous vous faisons connaître aujourd'hui, c'est l'antenne volante ou antenne cerf-volant.

... / ...

Vous trouverez dans chaque Abri-du-Marin un cerf-volant-porte-antenne pour vous servir de modèle. Vous n'oublierez pas qu'il faut le fabriquer avec soins : en bois léger et bien de fil ; guère plus gros que les bois du modèle (13m/m sur 13m/m) ; autrement votre cerf-volant serait trop lourd pour les petites brises et ne s'enlèverait que par les vents un peu frais. L'antenne, d'environ 60 à 70 mètres, est un fin fil de fer galvanisé de un millimètre de diamètre que l'on a câblé (à spires pas trop serrées) avec une petite ligne comme celles servant pour (*) calaouer.

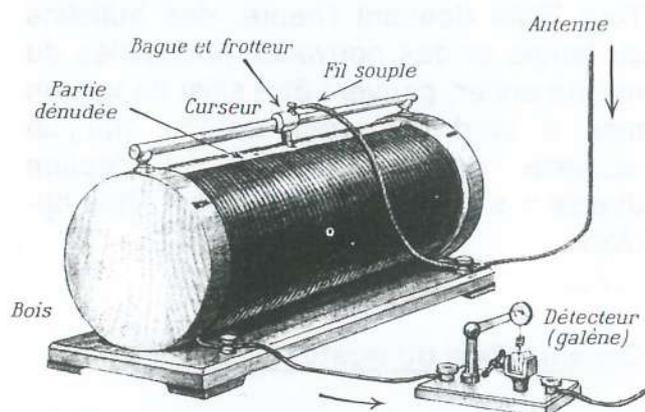
(*) calaouer a subi une évolution phonétique différente du verbe caler.

(1160 ; latin technique chalare, tenir en l'air) ; laisser aller les voiles.

Nous sommes certains que les jeunes marins qui auront « entendu » à leur bord sur antenne-cerf-volant, seront enthousiasmés et pleins d'entrain pour se perfectionner.

Le poste de réception directe que nous conseillons est très suffisant pour tout au moins bien entendre les signaux de l'heure de 9h56 et de 10h44.

Construction du poste T.S.F. de « Réception directe ».



- 1) Il y a une bobine qui joue le rôle de rallonge de l'antenne.
- 2) Il y a le caillou de galène (pincé entre deux lames de cuivre) qui s'appelle détecteur et sert à filtrer les ondes T.S.F. arrivant de l'antenne et de la bobine.
- 3) Il y a enfin un ou deux écouteurs. Les écouteurs sont le seul appareil qu'il faut acheter ; ce serait trop délicat à faire soi-même.

Bobine : d'abord faites un tuyau de carton. Pour cela prenez, comme moule, une grosse bouteille ou un bout de tuyau de poêle ou de gouttière de 10 à 15 cm de diamètre et au moins 35 cm de longueur pour vous servir de moule ; collez dessus successivement 5 ou 6 épaisseurs de fort papier ou carton avec de la colle de farine assez claire : vous faites ainsi un carton qui, très mou encore mouillé, va devenir très solide et résistant après 2 ou 3 jours de séchage. Lorsque c'est sec, introduisez

à chaque bout une rondelle de bois entrée en forçant légèrement, et fixez-les en les clouant par leur tranche à travers le carton, avec 8 ou 10 pointes semences ; voilà fini le plus ennuyeux. Pour garnir la bobine de fil isolé : demandez-en à l'Abri-du-Marin qui vous en donnera s'il lui en reste ; c'est du fil de cuivre d'un demi-millimètre de diamètre recouvert de coton (ce fil coûte dans les 30 frs le kilo, mais il n'en faut guère plus de cent grammes). Avant d'enrouler, il faut vernir le carton de la bobine, car elle craint l'humidité. Puis armez-vous de patience et mettez-vous à enrouler le fil, chaque tour touchant le précédent. En 2 heures, 3 au plus, vous aurez fini. Le bout de départ ainsi que le bout d'arrivée devra rester libre retenu par une petite pointe ou par 2 demi-clefs. Enroulez ainsi du fil sur 28 à 30 centimètres de la bobine. Ensuite vernissez à 2 couches toute l'étendue des spires enroulées (le meilleur vernis est la gomme laque, et il sèche en une demi-heure). Maintenant, avec une lame de canif coupant très bien il faut, en ligne droite, dénuder toutes les spires sur une largeur de 1 à 2cm, de manière que le cuivre apparaisse bien net, chaque spire étant dégarnie de coton sur l'un de ses côtés, celui de la surface (c'est en diagonale et légèrement en usant, en rasant plutôt qu'en coupant, qu'il faut tenir le canif et le promener). Tout ceci pourrait être malaisé à comprendre si vous n'aviez pas sous les yeux dans les Abris-du-Marin le poste que nous décrivons ici : avec ce modèle à votre portée vous saisirez parfaitement nos indications.

Il ne vous reste plus qu'à clouer 2 joues carrées en bois de 1 cm d'épaisseur sur les ronds de bois des extrémités de la bobine pour qu'elle puisse s'appuyer sans que les spires touchent la table, et aussi pour pourvoir y percer dans le haut 2 trous de vrille pour les extrémités du rail du curseur : ce rail est un bout de fer galvanisé de 3 mm de diamètre, qu'il faut placer vis-à-vis et tout près de la partie de bobine où les spires mises à nu par le canif laissent voir leur cuivre. Vous aurez auparavant enfilé dans cette tige le

curseur, c'est-à-dire une lamelle de laiton dont un bout sera plié en rond pour embrasser le tige et courir dessus, et l'autre bout appuiera en faisant ressort sur la partie dénudée. Nous dirons plus loin comment, et où placer les bornes et les fils de canalisation. Pour en finir avec la bobine (qu'il faut mieux appeler « self » comme disent les électriciens) nous conseillons de la visser sitôt finie dans une petite caisse d'environ 35 à 40 centimètres de long sur 30 de haut et 20 de profondeur : la placer dans le haut de la caisse, le détecteur devant être placé dans le bas.

Détecteur : avec marteau et pince, vous aplatissez et incurvez à un bout 2 lamelles de laiton (d'environ 7 cm sur 2 cm). C'est entre elles que vous pincerez ensuite un morceau de galène (les Abris-du-Marin peuvent en donner quelques-uns). Vous aurez auparavant entouré, en le chiffonnant, du papier d'étain autour de la galène pour établir de meilleurs contacts électriques. Vous percez l'autre bout des 2 lamelles et le vissez sur une planchette de 10 à 15 cm que vous aurez vernie. En face, et à 4 ou 5 cm de la pince coinçant la galène, vissez le bout d'une tige de plomb toute mince de 1 mm sur 3 et de 6 à 8 cm de longueur ; à son extrémité supérieure fixez un fil de cuivre très fin, fin comme un cheveu : ce sera lui qui cherchera le « point sensible » dans la galène. Avant d'aller plus loin, allez lire dans un Abris-du-Marin les explications très détaillées du tableau qui a accompagné le poste lui-même. Vous y verrez les manoeuvres qu'il faut faire sur le détecteur D, sur la bobine S et les écouteurs E pour entendre très bien. (Vous y remarquez aussi que le détecteur des Abris est double : il y a en 2, en effet ; avec un petit commutateur pour lancer le courant dans l'un ou dans l'autre, car si une secousse dérange l'un, on a de suite un autre de paré et l'on ne perd pas plus d'un ou deux des signes du radio qui passe). Enfin, pour compléter, on visse 2 bornes à un endroit libre dans la caisse pour recevoir les 2 tiges des écouteurs.

Pour compléter le poste on utilisera :

- 1) Un petit condensateur, dont les fils doivent être reliés aux 2 bornes d'écouteurs ; il est utile parce qu'il renforce sensiblement le son. On le fabrique en emprisonnant 2 petites feuilles de papier d'étain (papier à chocolat) entre 2 feuilles de papier bien sec. C'est appareil ne vous coûtera pas 2 sous : c'est le comble du bon marché, n'est-ce pas ?
- 2) L'autre appareil qu'il nous reste à décrire, c'est le buzzer, qui a pour but de permettre un commode réglage du poste ; c'est une petite lame tremblante dont les vibrations engendrent de véritables ondes T.S.F. toutes petites, mais assez fortes cependant pour aller influencer la bobine et le détecteur et permettre de trouver sur la galène un bon point sensible. Malgré son rôle étonnant, c'est encore bien simple à construire, et surtout très bon marché : le plus cher, c'est la pile sèche (une pile de lampe de poche) qu'il vous faudra renouveler tous les 3 à 4 mois (coût 1 fr 25).
- 3) Quant à l'antenne, qui est l'organe essentiel qui capte au voiles radios, c'est encore plus simple : un fil métallique de 60 m et aussi fin que vous voudrez (mais pas moins de un mm de diamètre), car il casserait) et qui est isolé, électriquement, à ses deux bouts dont l'un s'attache n'importe comment sur le cerf-volant et l'autre vient s'amarrer sur un bout de quelques mètres de fil isolé, bien isolé, lequel entre dans le poste et vient se pincer dans la borne A.

Encore une fois, nous rappelons aux jeunes marins quels avantages leur procureront au service leurs connaissances en électricité et en T.S.F.

EDITIONS

Lettres bretonnes

Par Yves Loisel

Joies de la Marchande



FIGURES DE PROUE ET GUEULES DE RAIE Par Georges Tanneau, dessins d'Hervé Le Gall, éditions Coop Breizh, 144 pages, 85,27 F, 13 euros.

En 1973, Georges Tanneau, originaire du Guilvinec, quitte la Société navale Delmas-Vieljeux mais poursuit sa carrière dans la Marine marchande jusqu'en 1992, date à laquelle il prend sa retraite. Depuis, il écrit des livres, notamment « Le mousse du Pescadou » (Coop Breizh), dans lequel il racontait les dures épreuves qu'il avait subies sur les premiers bateaux de pêche où il avait embarqué.

Il nous revient ici avec d'autres souvenirs, beaucoup plus gais et légers. Dans « Figures de proue et Gueules de Raie », Georges Tanneau raconte, dans un style coloré et vivant, des anecdotes, des histoires souvent fort drôles et cocasses. C'est qu'il en a vécu, des aventures sur la quarantaine de navires qu'il a fréquentés ! Et il en a vu des hommes d'équipage ! Ce sont d'ailleurs les portraits qu'il brosse dans ces pages avec

humour, qui sont particulièrement savoureux. Portraits de simples marins, de pachas ou de capitaines aux surnoms pour le moins fantaisistes : Jeunécuyère (?!?!), Sonzélumière et surtout Sonnocu qui, « avec un sabre, épatait ses invités en décapitant d'un coup sec les têtes monacales de quelques Dom Pérignon réfractaires » !... Autant de figures de proue qui sont aussi, pour certaines d'entre elles, de sa-crées gueules de raie !

ACOMM - (Mairie Marchande Informations)

3^e TRIMESTRE 2001 - N° 156

■ **Figures de proue et Gueules de Raie, de Georges Tanneau. Éditions Coop Breizh 2001, dessins de Hervé le Gall. 140 pages, _ 13**

Il y a peu de temps encore, sur les cargos de la marine marchande, les hommes d'équipage : matelots, chauffeurs, cuisiniers, séparés dans la journée par leurs tâches diverses ou par le quart, mettaient à profit leurs heures de repos à la mer ou au mouillage pour se retrouver dans les réfectoires ou sur le pont arrière. L'endroit le plus apprécié était le panneau de la cale IV. On y jouait aux cartes, on y bavardait, on y chantait parfois en s'accompagnant de quelques instruments (guitare ou accordéon) et, surtout, on y savourait les dernières histoires du bord. Celles qui faisaient sans détour la réputation des sympathiques Figures de proues et des vilaines Gueules de raies.

Ces récits ou rengaines de la cale IV apparaissent aujourd'hui comme la suite logique des contes et chansons du gaillard d'avant [...] Elles appartiennent désormais au patrimoine que nous ont légué les marins de la "MarMar".

[...] Militant des oeuvres sociales d'aide aux marins, Georges Tanneau est également conteur et chansonnier primé à la fête des chants de marins à Paimpol. Ses précédents livres, Un novice au long cours et Le mousse du Pescadou (Coop Breizh 1997 et 1999) connaissent un large succès médiatique et public. (dossier de presse)

**Texte de la chanson « Au temps de la rogue »
écrite à Douarnenez en juillet 1994 à l'occasion du stage
« Chanter en travaillant » organisée
par le Port-Musée et l'association Treizour.**

Au temps de la rogue

Parlons un peu du temps passé, tu dois avoir mon âge,
Tu as connu, tout comme moi, la fleur des équipages ;
C'était ici, à Douarnenez, un peu après la guerre,
Lorsqu'on venait se rassembler la flotte sardinière. (bis)

Il y avait cinq cent bateaux, malamoks et pinasses,
En cabanage et béquillés, dormant à marée basse.
Certains venaient de Quiberon ou des Sables-d'Olonnes,
Tous équipés de filets bleus, aux premiers jours d'automne. (bis)

L'un d'eux venait du Guilvinec ; à bord, un petit mousse
Traînait un peu ses lourds sabots, allant comme on le pousse,
Et, à l'âge où l'on est encor sur les bancs de l'école,
Il serrait fort son aviron des deux mains sur l'épaule. (bis)

Petit mousse qui godillais dans les senteurs marines,
Avec un cœur souvent inquiet au creux de la poitrine
Te souviens-tu de cette odeur de la lampe à carbure
Que l'on hissait, tôt le matin, en haut de mâture ? (bis)

Te souviens-tu aussi, dis-moi, de l'odeur de la rogue ?
Tu en étais tout imprégné, c'était comme une drogue.
Je te revois quand tu riais en secouant les mailles
Des filets bleus qui se nimbaient d'un nuage d'écailles. (bis)

Et ton sourire en disait long quand les lourdes charrettes
Dessus les quais étaient suivies par les cris des mouettes.
Je t'imagine alors portant les caisses de sardines
Et rougissant sous les propos des femmes de l'usine. (bis)

Le soir enfin, les matelots montaient la « Rue Obscure »,
Allant de bistrot en bistrot, de biture en biture :
« Allez Soizik, c'est ma tournée ! Encore une rasade !
Rien cependant pour le « castor », il fait la cotriade ! » (bis)

Mais quand novembre s'échappait d'un nuage en quenouille,
Que le soleil apparaissait un gros clou qui se rouille,
Un vieux calvaire alors sortait ses deux bras de la brume,
On aurait dit un cormoran faisant sécher ses plumes. (bis)

Alors, alors un malamok fuyait dessous le phare,
Se débattant contre les flots, donnant des coups de barre,
Et bien campé sur son avant, s'enivrant de secousses,
Quelqu'un semblait dire : « Au revoir ! », c'était le petit mousse. (bis)

Ce petit mousse c'était toi, ou c'était moi peut-être !
Je ne sais si je peux encore en lui me reconnaître ?
C'était ici, à Douarnenez, un peu après la guerre,
Lorsqu'au vent froid se dispersait la flotte sardinière. (bis)

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 2002

22,87 € (150 F) Individuel adulte

38,11 € (250 F) Couple

**48,78 € (320 F) Famille (parents + enfants
à charge).**

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.)