

Musée
du Bateau

29100
Douarnenez

ASSOCIATION TREIZOUR

Mars 2007.

N° 18



**A l'occasion de la remise de la médaille
de Chevalier dans l'Ordre National du
Mérite à Michel Balannec,
l'association Treizour honorée à travers
son président.**

Moment d'émotion, d'amitié et de reconnaissance que cette cérémonie au cours de laquelle notre ami Jean Gautier a accroché la médaille au revers du veston de Michel, à juste titre, visiblement fier et ému.

Cet Ordre concourt au prestige et à la promotion de l'esprit de service dans notre pays, il distingue tout à la fois la valeur et le dévouement d'un homme, l'un des nôtres pour l'immense travail réalisé à la tête de l'Association, pour l'animation de la section de radio maritime naguère développée à bord du Scarwaether, pour la collection d'inestimables matériels anciens et la sauvegarde du patrimoine radio maritime ignoré de nos autorités. A travers notre Président, il honore notre association et ses fondateurs, Jean Pierre Philippe et Rémy Le Berre, à l'origine du Musée du Bateau et de la collection unique en France de pièces venues de tout notre littoral, précieux témoins d'un patrimoine aujourd'hui sauvé d'un irrémédiable oubli.

Avec précision, évitant le piège du lyrisme outrecoûdant qui préside trop souvent à cet exercice, Jean Gautier a rappelé l'homme de rigueur, de compétences, de passion et d'enthousiasme qui se cache derrière Michel. Passion de la patrie et de la mer poussée jusqu'à l'héroïsme dans la famille et passion pour les transmissions née dès l'enfance. Rigueur, compétence et enthousiasme pour s'affirmer avec constance et pugnacité à la tête de l'association Treizour, passeur de mémoire et défenseur de notre patrimoine maritime

Madame Hélène Tanguy députée de la circonscription avait tenu à honorer de sa présence ce moment important. Elle félicita chaleureusement notre ami Michel pour son talent de Président et son immense œuvre de collectage, puis ce fut Madame Monique Prévost, maire de Douarnenez, qui résuma un sentiment partagé en affirmant qu'à travers cette nomination de Michel à l'Ordre National du Mérite, la ville entière pouvait être fière de la graine semée voici 28 ans par Treizour et qui a engendré les réalisations que nous savons.

Désormais, l'action de Michel au-delà de sa Présidence, notre action, car nous y serons étroitement

associés va s'exercer avec un double objectif, l'un très personnel, qui est la reconnaissance et la mise en évidence des travaux d'un précurseur oublié, *Camille Tissot*, marin, savant, Docteur ès sciences qui réalisa en 1898 la première liaison radio entre le vaisseau école Borda mouillé en Rade de Brest et le sémaphore du Parc au Duc (Jardins de la Préfecture). Michel a préparé un dossier afin que la ville de Brest fasse le nécessaire...

Le second objectif, partagé par Treizour, qui est la création à Douarnenez du Musée de la radio maritime susceptible de montrer au public les nombreux trésors collectés avec passion et compétence et pour lequel, la municipalité a témoigné un grand intérêt.

A toi Michel, à ta famille, à tes amis, bravo et merci pour tout ce que tu as fait, toutes nos félicitations, ta médaille nous honore comme elle honore l'association et pour la suite...eh bien nous sommes partants, tu peux compter sur nous !

Michel Philippe

Ancien Président

SOMMAIRE

02/ Editorial

03/ Yoles - Gênes 2006 - La belle équipée italienne
DZ 2006 - Accueil d'Anne Quéméré
Promotion yoles - Projets 2007

05/ Maquettistes - Bilan de la saison 2006

06 / Journées portes ouvertes au Port-Rhu

08 / Regard sur le Port-Rhu - Interview

10 / Promotion de la radio au musée maritime du Cap Sizun

15 / La science des personnes de la cour

19 / Nouvelles et tribulations de Skellig, le langoustier

21 / Ouvrier sellier

22 / Ar Vag - le tome IV disponible en librairie

23/ Port-Musée

Evolution et programmation 2007

YOLES

Gênes 2006

La belle équipée italienne

Les Douarnenistes sont rentrés triomphants de Gênes. « Nous avons fait sixièmes ! » répétaient-ils fièrement. Une telle place pourrait susciter un petit sourire en coin avec sans doute le commentaire « il n'y a pas de quoi pavoiser ». Nos Penn sardin pourtant susceptibles laisseraient dire et maintiendraient mordicus leur appréciation : nous avons été bons !

En 1996 en Irlande sous la conduite de Marcel le Berre, AMITIE s'était classée 4ème ce qui est mieux. Seulement c'était sur 8 équipages et cette fois à Gênes il y en avait 16 ce qui n'est pas la même chose. Sans compter que sur le classement des bateaux français du challenge, VOLONTE est largement la meilleure. Sur les 4 bateaux engagés le second d'entre eux n'est qu'à la 10ème place. Pourquoi, dans ce cas, boudier son plaisir ?

Les Douarnenistes sont certes heureux de leur place mais ils le sont plus encore du comportement du groupe et de la qualité de la prestation collective. Au départ c'était « limiter les dégâts » et puis au fil des épreuves la prise de confiance a nourri la hargne de ne pas lâcher prise et de tenir jusqu'au bout.

Yves Adam, le chef de bord, mérite aussi les plus grands éloges dans la conduite de l'équipage, sa conscience dans la préparation des épreuves, son sens du groupe, de la régates, de la manœuvre se sont manifestés pleinement en Italie.

1ers en navigation, 2èmes d'une manche de la régates voile-aviron, 2èmes dans l'épreuve de manoeuvre « la yole du capitaine », 6ème au slalom sont les meilleurs résultats des Douarnenistes.

Souvenirs

L'Atlantic Challenge ce n'est pas que la compétition, c'est aussi la préparation, le voyage, l'ambiance, les relations créées, les « galères » vécues, les moments forts, les émotions, bref tout ce qui fait les souvenirs que l'on évoquera longtemps après en famille ou avec les copains. Ils n'ont pas manqué. Le principal c'était la chaleur, partout, sous la tente, sur les quais, sur le bateau sans ombre en plein cagnard. Heureusement qu'un plongeon dans l'eau rafraîchissait un moment et que le vent a quand même soufflé pour les épreuves qui en réclamait. Il y eu aussi pour les besoins d'un film l'escapade de Volonté au-delà des espaces autorisés. Le retour qui traversait le chenal des grands ferries a donné lieu à un trait d'aviron



Course voile aviron - Volonté au 2ème plan

à vitesse record. L'amende que nous avons encourue restera heureusement sur le bureau des autorités portuaires compréhensives. Il y aura aussi Hélène Adam remerciant en italien les organisateurs lors de la cérémonie de clôture et aussi bien sûr toutes les rencontres nouées avec les équipiers et équipières d'autres nationalités.

L'édition génoise de l'avis général a quand même un peu péché pas son confinement dans un espace portuaire très actif, fermé à la ville et au public, le manque aussi d'animations programmées en soirée et l'ambiance estimée trop compétitive. On oubliera vite ces défauts qui seront corrigés dans les prochaines éditions - en 2008 ce sera la Finlande - en gardant en mémoire la beauté et le pittoresque du vieux port, les lumières de la Méditerranée et les navigations devant un front de mer magnifique sur fond de montagne

L'équipage de Volonté :

Hélène Adam, Yves Adam, Pierre Barbeau, Christophe Boudigou, Julien Duval, Soizig Houel, Emilie Garandeau, Olivier Garandeau, Marine Le Donge, Yves Luchetti, Paul Le Joncour, Kevin Le Moigne, Pierre Thomas, Jord Robert.

Remerciements aux sponsors publics et privés de l'Atlantic-Challenge

Ville de Douarnenez, Région Bretagne, Bricomarché, Centre leclerc, conserverie Chancerelle, Crédit maritime, conserverie Petit Navire.

L'année 2006 ce ne fut pas seulement l'Atlantic Challenge. Citons les autres opérations :

La fête du Port-rhu : pour une première édition ce fut un succès. Treizour avait ouvert le hangar, exposé Volonté sur sa remorque et présenté des maquettes. Amitié initiait les volontaires à la pratique de l'aviron. Un groupe de volontaires assurait aussi la finition du « blackage » du hangar.

Douarnenez 2006 : les 2 yoles étaient engagées et elles ont fait de leur mieux pour animer la flottille voile-aviron et les animations programmées. Elles ont participé aux régates remportées dans la catégorie des grande yoles par les Belges sur Carolus Quinto. La course à l'aviron a donné lieu à la prise d'images par une équipe FR3 embarquée sur Volonté. On en a vu quelques-unes au journal du soir et les caméramen nous ont très obligeamment remis un film souvenir de cette régata laborieuse et chahutée.

Domage que le mauvais temps ait un peu contrarié le déroulement des animations comme le Tour des Iles qui devait engager tous les voile-aviron et la grande parade de clôture. Nous avons pris rendez vous pour 2008.

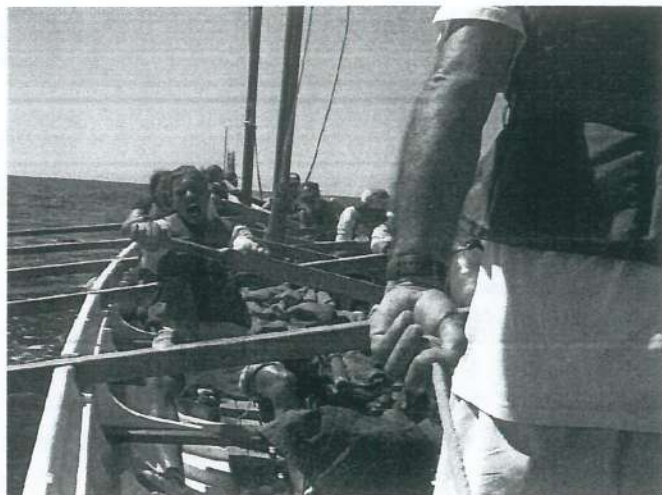


Course voile aviron à la lutte avec les Canadiens

Accueil d'Anne Quéméré : les yoleurs ont toujours suivi avec intérêt les exploits d'Anne.

Après une traversée un peu « galère » sur son bateau tracté par une aile kite Anne fêtait son arrivée à DZ en fin septembre. Nous avons réussi à armer les 2 yoles pour aller à sa rencontre et former son escorte d'honneur. Les vents du sud assez forts n'étaient guère favorables à la formation de cette escorte rapprochée. Nous sommes quand même rentrés assez tôt pour faire honneur au buffet d'accueil.

Promo yoles : en décembre la Commune organisait la promotion des activités sportives pratiquées sur la ville. Nous avons tenu à présenter les nôtres. Ce samedi nous



Course voile aviron en plein effort

avons exposé Amitié toutes voiles hissées sur le marché de Tréboul puis l'après midi au stade Jean Lesteven. Des contacts intéressants qui ont conduit à quelques recrutements.

Les projets 2007 :

Le groupe yoles fonctionne bien dans une ambiance sympathique. De tous âges (de 13 à plus de soixante), de tout milieu, en toute mixité, il rassemble plus 40 personnes. C'est l'originalité et la richesse du groupe. Les 2 bateaux permettent une souplesse de fonctionnement et les rangs peuvent encore s'ouvrir largement. Nous avons aussi un nouveau chef de bord : Olivier Garandeaune jeune médecin urgentiste à l'Hôpital de Douarnenez.

Avril : la fête du Port- Rhu

Mai : à l'ascension c'est la Semaine du Golfe et les 2 yoles ainsi que la chaloupe Telenn mor de l'association y seront engagées. Cette opération n'a jamais déçu. La diversité, la beauté et l'originalité de la navigation dans le Golfe séduisent toujours.

Fin juillet : la route de l'Amitié : descente en flottille d'Audierne à la Roche Bernard via Concarneau, Groix, Houat, le Bono, Sauzon. La Route de 2005 sur Amitié nous avait laissé un excellent souvenir

En 2008 ce sera les 20 ans d'Amitié et une traversée le l'Atlantique pour participer aux fêtes anniversaires de la fondation du Québec il y a 400 ans.

Paul Le Joncour

Activités maquettistes

Bilan de la saison 2006

Les maquettistes de Treizour ont participé cette année à dix expositions ainsi qu'au Salon du modélisme et aux Fêtes Maritimes.

Calendrier des expositions 2006 :

Chateaulin les 3 et 4 mars

Douarnenez les 15 et 16 avril

Crozon les 22 et 23 avril

Plouvron le 7 mai

Plonéour Lanvern les 3 et 4 juin

Douarnenez du 27 au 31 juillet - Fêtes maritimes

Audierne le 6 août

Evran les 14 et 15 octobre

Le Relecq-Kerhuon les 21 et 22 octobre

Trégunc les 28 et 29 octobre

Ils étaient au complet aux expos de Chateaulin, Douarnenez, Crozon, Plouvorn, Plonéour Lanvern, Audierne et Trégunc et seulement deux à Evran et trois au Relecq-Kerhuon.



Fêtes maritimes de Douarnenez 2006

Les fêtes se sont bien déroulées. Les exposants présents ont apprécié l'accueil et l'ambiance. La fréquentation de l'exposition a été soutenue malgré l'excentration sur le site et le manque évident d'animations. Une tirelire pour les dons à la S.N.S.M. avait été installée. Elle a rapporté 1300 euros de dons qui ont été remis lors du pot des bénévoles de la S.N.S.M.

Les bénévoles de l'association Treizour étaient au nombre de 14 personnes pour un total de 416 heures de présence. L'association «Train 29» a assuré la permanence par la présence de six personnes.



Local Treizour et bassin du Port-Rhu

Le bassin a été réparé au début de la saison. Les fissures ont été rebouchées avant application d'une couche de caoutchouc et d'une peinture vert pale. La bordure du bassin et une inscription «Treizour modélisme» ont été peintes en rouge brique.

Les fenêtres du local ont été réparées et des volets extérieurs posés et peints en noir. Ce sont les volets intérieurs qui ont été réutilisés.

L'utilisation a été très réduite. Le bassin verdit rapidement et son nettoyage n'est pas facile. Les baigneurs de minuit n'arrangent pas la situation.

Franck Yannick

Responsable de l'activité «Maquettes»

Journées portes ouvertes

Quai du Port-Rhu

Douarnenez - Avril 2006



Vue d'ensemble



Au premier plan, manège de l'association «Rouille gorge»



Maquettistes de l'association Treizour



Coaltarage du hangar de l'association Treizour



*Mise à l'eau du Loctudy «Gabian»
Association «Port-Rhu»*

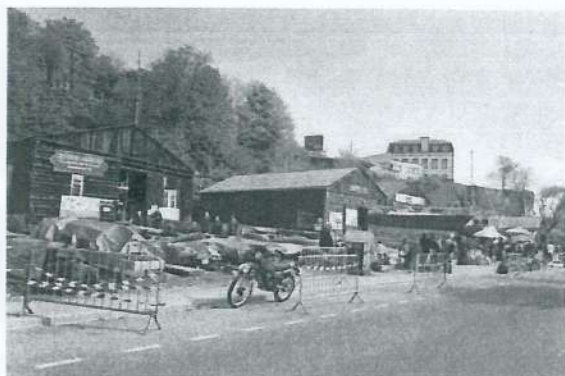


*Mise à l'eau du Loctudy «Gabian»
Association «Port-Rhu»*

Journées portes ouvertes

Quai du Port-Rhu
Douarnenez - Avril 2006

Les journées portes ouvertes du patrimoine maritime sont une précieuse occasion pour mettre en valeur les activités associatives. C'est ce travail de terrain qui nous permet d'informer et de présenter à la population les divers thèmes culturels, richesse du patrimoine maritime.



Les hangars associatifs, quai du Port-Rhu



*Maquette du sloup «Jeanne d'Arc» DZ 1916
construite par Stéphane Le Berre*



*Yves Kernaléguen et Paul le Joncour discutent avec
Stéphane Le Berre, maquettiste de l'association Treizour*



La maquette du Jean Charcot construite par Stéphane Le Berre



Le chantier du langoustier «Skellig»



Les appareils de transmissions des temps anciens

Regard sur le Port-Rhu

Entretien avec Gérard Arrouès
Adjoint au maire chargé du nautisme
et des ports de plaisance

Treizour : Monsieur Arrouès , vous êtes adjoint au maire de la ville de Douarnenez et j'ai souhaité vous rencontrer pour vous poser quelques questions sur le Port-Rhu.

La ria du Port-Rhu devient zone portuaire depuis le môle de l'enfer jusqu'à Pouldavid. Comment prévoyez-vous son aménagement ?

• L'aménagement est prévu à partir d'un constat. Nous avons un outil naturel important du point de vue historique et du point de vue portuaire. Depuis qu'il y a une porte qui permet un bassin à flot, cet aménagement est aussi important pour les Douarnenistes. Je me suis aperçu que c'était un lieu qui avait une ambiance et cette ambiance là, il était nécessaire de pouvoir la préserver. J'ai la volonté d'aller dans ce sens.

Les aménagements, ce doit être raisonné. On a utilisé ce bassin à flot pour installer des bateaux de plaisance modernes, on a réalisé des mouillages pour les bateaux traditionnels des associations que l'on trouve le long des rives de Port-Rhu. Pour moi maintenant, avec les aménagements de l'école de pêche, le relogement de la F.R.C.P.M. , l'activité qui évolue au niveau de l'associatif que se soit avec vous Treizour, avec le langoustier Skellig et maintenant avec Gréments d'Ys et les charpentiers de grève, tout ça nécessite qu'on réfléchisse à la façon dont l'ensemble va s'articuler.

T. Vous avez fait appel à un prestataire pour une étude d'aménagement, pourquoi avez-vous choisi cette forme de concertation alors que d'autres études avaient été faites précédemment ?

• Si vous faites référence à Kanevedenn, ce n'est pas une étude d'aménagement. Kanevedenn est une association qui a vocation à aider au débat et à la prise de décision, avec une forme particulière qui est le théâtre-forum.

L'étude d'aménagement du bassin a été réalisée en 2005 par la société Act Ouest à la demande du port de plaisance. Nous avons le résultat d'étude. On sait ce qu'on peut y faire.

On peut y installer jusqu'à 180 places supplémentaires, on connaît la dimension financière, on sait les préconisations, on sait ce qu'il manque. Mais avant de



prendre la décision, la Ville a choisi l'association Kanevedenn, qui intervient aussi au Guilvinec sur un autre sujet, de façon à susciter les débats avec les riverains de Port Rhu et plus généralement avec les Douarnenistes, autrement que par les traditionnels tours de table qui, bien souvent, se soldent par des attitudes qui ne font pas toujours place à un vrai débat ou à une vraie réflexion. Donc l'idée c'est de dire, eh bien on va essayer d'adopter une autre démarche plus originale, qui peut peut-être aussi choquer parce qu'on n'y est pas habitué, le théâtre forum.

A l'issue de cette démarche, les solutions qui auront pu naître, les idées qui auront pu émerger permettront aux élus, en plus de l'audit d'Act Ouest, de décider, à un moment donné, de ce qu'on va faire sur cet espace là. Pour moi, c'est quelque chose d'important.

C'est aussi pour cela que je soutiens totalement les journées «portes ouvertes» de la fin avril et qui ont démarré l'an dernier parce que c'est aussi un moment pour débattre, pour échanger et faire des choses ensemble, donner une cohésion à tout ça.

Les gens qui oeuvrent sur ces rives de Port-Rhu sont animés d'une forte envie d'y travailler ou de faire des choses qui les motivent; je n'ai rencontré que des passionnés. De ces passions sortent des solutions collectives de nature à être partagées par tous. Ce sont ces acteurs passionnés qui donnent les éléments que nous devons défendre, de façon à proposer après, des aménagements qui soient intégrés par tous, parce que quand on aura fait, on ne pourra plus défaire.



T. Quel est la capacité d'accueil des bateaux au Port-Rhu ?

- Actuellement il y a environ 220 postes sur pontons dont les postes sur les pontons bois qui vont être récupérés par le Musée, environ une trentaine. Une trentaine de bateaux qu'il nous faudra donc ré-installer quand la collection à flot du Musée migrera vers les estacades. En comptant les postes disponibles en filière, la capacité actuelle d'accueil sur le Port-Rhu, c'est à peu près 450 bateaux.

La volonté de la Ville est aussi de pouvoir accueillir des bateaux dits «de belle plaisance»; dans ce sens, cette possibilité d'aménagement me parait mieux répondre aux attentes des associations et des professionnels.

D'autre part, on a voulu relayer les activités associatives et professionnelles avec des manifestations de caractère, dont un salon de «l'éco-navigation» qui sera une vitrine de tout ce qui peut se faire en matière de nautisme écologique et cela concerne tous les domaines. Là aussi une mission a été confiée à l'association «De Navigatio» pour aider à mettre ce salon qui doit avoir lieu en novembre 2007.

Il y a également l'accueil de la première Transat Classique le 16 août 2008. Pour moi, ces deux manifestations s'intègrent bien dans cette volonté de donner à Port-Rhu toute sa place et surtout d'y développer des activités, je dis bien encore, raisonnées, qui préservent toutes les qualités environnementales du site, qui en respectent l'harmonie et permettent de conserver de bonnes relations entre les associations et les professionnels.

T. Dans le fond de la ria, prévoit-on de laisser un espace de navigation pour les petits bateaux, lors de manifestations nautiques ?

- Là avec la société In Vivo, nous sommes en train de plancher sur la bathymétrie et la qualité des sédiments car le fond de la ria à Pouldavid est à nouveau

complètement envasé. Un dragage s'impose. Ca correspond à la nécessité de pouvoir sortir des bateaux par la cale; il y a aussi la volonté de répondre aux attentes des riverains de l'anse de Pouldavid qui nous ont demandé jusqu'à quand on va avoir le spectacle de canards qui marchent sur l'eau. Un plan de dragage qui est en cours avec le Département et je souhaite que l'on puisse continuer à naviguer jusqu'au fond de la ria. Est-ce-qu'on peut développer le canotage sur la ria ? J'oserai penser que c'est possible avec des canots de caractère

T. La place de l'enfer est un espace public qui parait nu depuis assez longtemps. Quelles sont les intentions de la municipalité pour redonner de la vie, est-ce que ça va rester comme ça?

- Cet espace a été aménagé pour recevoir des manifestations compatibles avec le Musée et la Médiathèque.

T. Oui, d'accord avec vous, mais si c'est simplement utilisé durant un mois et que ça reste un espace vide durant onze mois, c'est bien dommage. Je donne un exemple, puisque j'ai toujours en mémoire cette merveille de carroussel marin d'Emmanuel Bourgeau qui faisait le bonheur des enfants et des parents qui occupaient ainsi le site et s'y sentaient bien. Je pense que ce serait bien que la Ville fasse une proposition pour une animation de ce genre.

- Oui, ça peut être le cas, ce n'est pas incompatible. Maintenant il faut que la médiathèque et le musée soient visibles. Il est donc hors de question d'occuper la place avec une structure permanente. Cet espace qui est conséquent, qui est en lien avec les quais, il est impensable qu'il reste à nu tout le temps comme cela.

D'ailleurs le salon de l'éco-navigation l'occupera durant une semaine et le village de la Transat Classique qui accueillera jusqu'à 10 000 visiteurs par jour y sera installé. On peut et on doit animer cette place car autrement le risque qu'on n'y vienne que pour la Médiathèque et le Musée, sans donner d'âme serait grand.

Oui, je suis d'accord avec vous, il faut donner envie de se balader sur le Port-Rhu.

T. Merci monsieur Arrouès pour toutes ces informations sur le site du Port Rhu.

Propos recueillis par Michel Balannec

Promotion de la radio

Musée maritime du Cap - Sizun

Juin à septembre 2006

Les matériels radios qui, à une certaine époque ont été utiles à l'homme furent nombreux puis, dépassés par de nouvelles technologies depuis 1998 laissant place aux moyens de transmissions satellitaires. Ils sont devenus inutiles, encombrants, nous rendent nostalgiques et doivent reconduire à la revalorisation de ces matériels que l'on dépose dans notre mémoire.

Durant l'été 2006 le musée maritime du Cap Sizun a permis de valoriser la radiomaritime dans un espace de 40 m2 et d'attirer un large public.



La visite commence par la lecture d'un premier panneau qui nous ramène aux temps anciens. Au fil du parcours nous apprenons que les forces de la nature se transmettent par ondulacions, ces ondes servent à propager la lumière, le son, l'électricité.

Le premier moyen de communication à distance qui est réalisé utilise soit la vision d'un signal lointain, soit l'audition d'un bruit intense; en tout cas, elle mettait à contribution des ondes sonores ou lumineuses, en sorte que la première «télégraphie» est une télégraphie «sans fil».

Qu'est la T.S.F. ?

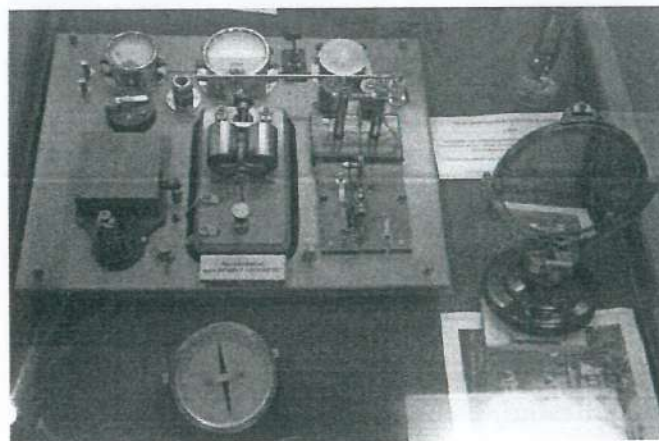
Un moyen sublime de rapprocher les hommes, de les instruire, de les avertir. Elle ignore les frontières.

Ainsi en continuant la lecture, nous sommes sensibilisés par ce sujet, car bien sûr, les enregistrements de signaux sonores morse, les conversations établies entre marins pêcheurs et la bande générique de Saint Lys Radio nous donnent l'impression d'être dans un PC radio.

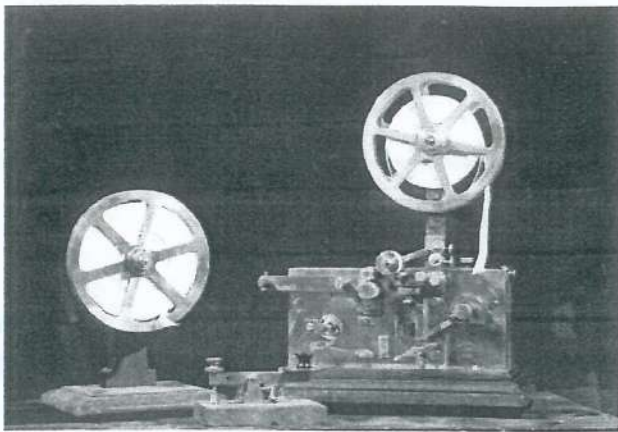
La vie de Samuel Morse (1791 - 1872) nous rappelle ces signaux faits de points et de traits et l'électro-aimant découvert par Joseph Henry.



Vue d'ensemble



Réplique de récepteur à cohéreur de Branly



Récepteur télégraphe Morse

Nous citons quelques pionniers dont les noms sont devenus familiers : Morse, Heaviside, Lodge, Hertz, Popov, Turpain, Branly, Ferrié, Marconi, Tissot, Ducretet, De Forest, Levy, sans oublier les inventeurs du transistor (Bardeen, Brattain, Shockley).

Le succès des expériences de radiocommunications menées par Guglielmo Marconi en 1895 et les progrès ultérieurs auxquels celui-ci a ouvert la voie ont véritablement révolutionné les communications en mer.

Le premier essai de communication sans fil dans la rade de Brest a lieu en 1898. Il est l'oeuvre d'un savant marin, le lieutenant de vaisseau Camille Tissot, docteur ès-Sciences, à l'époque professeur à l'Ecole Navale. Il est aujourd'hui considéré comme un grand précurseur.

L'histoire de la radiomaritime.

Dès le départ de ces recherches, Marconi est conscient du potentiel que présentent les radiocommunications pour des applications maritimes.

En 1897, il parvient à établir une liaison d'une portée de 14 km lors d'essais de propagation en mer dans le détroit de Bristol.

En 1898 et 1899, Marconi récidive en établissant sur 50 km une radiocommunication entre deux navires de guerre britanniques. C'est l'époque héroïque de la radiomaritime.

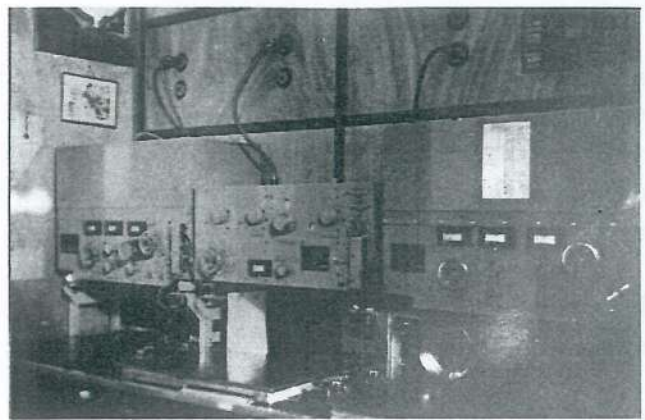
En continuant la visite nous prenons connaissance des premières sociétés commerciales de la télégraphie sans fil et de la liste des stations radiotélégraphiques côtières en France en 1906.

L'industrie radioélectrique se crée relativement, vers 1907 - 1908. Jusqu'à ces années il n'existe qu'un certain nom-

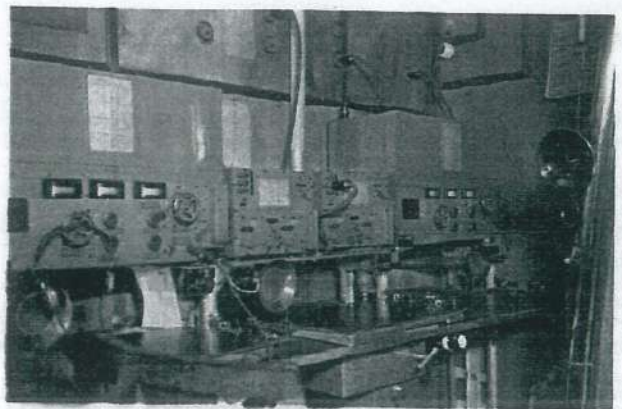
bre de petits ou moyens constructeurs qui ne travaillent qu'occasionnellement à la satisfaction des besoins de la Télégraphie et de la Marine Nationale.

En 1909 naît la Compagnie générale radioélectrique (CGR); la Société française radioélectrique (SFR) est fondée en mars 1910 sous l'impulsion d'Emile Girardeau. Par la suite nous apprenons la création de la Compagnie générale de Télégraphie Sans Fil (1918), des compagnies, Radio-Maritime (CRM) en 1919, Radio-technique en 1919, Radio-France en 1921, de la société Radio-Océan en 1934 et de l'entreprise l'Emission Maritime à Nantes en 1955.

Evolution des postes de bord : des postes à arc, à étincelles rares, à étincelles musicales.



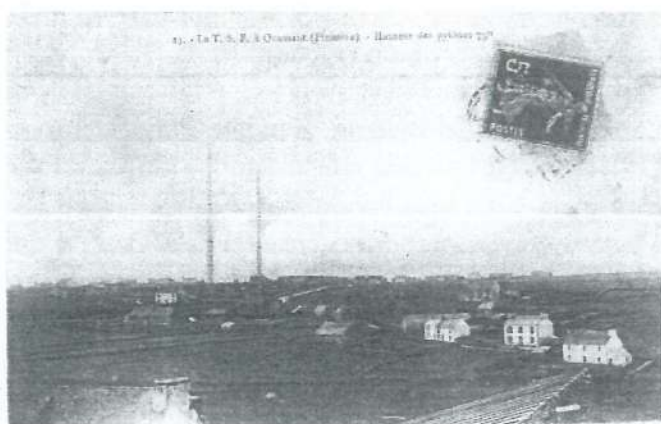
Station radio du contre-torpilleur GUEPARD



Station radio du contre-torpilleur GUEPARD

Les deux premières stations de TSF exploitées par l'Administration des PTT furent Ouessant et Porquerolles. C'est en septembre 1904 que ces deux postes radiotélégraphiques furent cédés à cette Administration par le Ministère de la Marine.

En 1940, Radio Ouessant se tait du fait de l'occupation allemande.



Station de Ouessant radio en 1904

En septembre 1951, la nouvelle station «Brest - Le Conquet Radio» indicatif FFU est opérationnelle regroupant les télégraphistes et les téléphonistes.

Saint-Lys Radio : Saint-Lys Radio mis en service le 18 octobre 1948 assure en permanence les communications en ondes courtes par télégraphie, téléphonie et télex avec les navires, où qu'ils se trouvent dans le monde. Arrêt des émissions en janvier 1998.

Allez, continuons notre visite par les signaux de détresse : CQD - SOS - MAYDAY.

Historique

En 1900 un nombre grandissant de navires était équipé pour la communication télégraphique sans fil.

Pour la sécurité de la vie humaine en mer, la Marconi Company a établi un signal de détresse pour le sans-fil et le code CQD est entré en vigueur le 1er février 1904.

Les lettres CQ signifiaient «Cessez d'émettre et écoutez» et la lettre D fut interprétée plus tard comme signifiant «Danger».

L'interprétation populaire de l'appel était «Venez vite, danger» - (Come Quick, Danger).

Le code CQD fut envoyé lors du naufrage du paquebot britannique «Républic» le 23 janvier 1909.

Le code SOS interprété comme signifiant «Sauvez nos âmes (Save our souls) fut utilisé pour la première fois lors du naufrage du paquebot «Titanic» dans la nuit du 14 au 15 avril 1912.

Le capitaine Smith demanda aux opérateurs de sans-fil d'utiliser le code SOS. En transmettant le nouvel appel

de détresse, l'opérateur Phillips se livrait à la toute première communication utilisant le signal SOS.

MGY CQD CQD SOS SOS CQD

Indicatif Venez immédiatement -avons heurté un iceberg - CQD SOS MGY d'appel du Titanic

À la suite de la tragédie du Titanic, la communauté maritime internationale a rapidement apporté des changements aux conventions existantes.

La conférence de Berlin rendit obligatoire l'obtention de la licence pour tous les opérateurs radio.

En 1914 la conférence SOLAS sur la sécurité de la vie en mer a rendu obligatoire l'installation d'équipement radio sur certaines catégories de navires.

Ainsi grâce à la télégraphie sans fil et à la radiomaritime les officiers de navigation ont pu parcourir les eaux du monde avec une efficacité sans précédent.

Aujourd'hui des technologies plus modernes de communication automatisée et par satellite remplacent ces inventions du passé.

En 1988 l'organisation maritime internationale (OMT) a adopté en 1988 le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Ce système mis en place depuis le 1er février 1992 a sa pleine capacité depuis le 1er février 1999.

Malgré l'apparition de ces technologies nouvelles de communications, d'alerte, de localisation et de reconnaissance fiables et permanentes, nous constatons que cette technologie a des lacunes. Les liaisons radio téléphoniques restent un besoin permanent pour les navires armés à la pêche.

Le 4 avril 2000 pour pallier la fermeture des stations côtières, la filière du pays bigouden décide d'y remédier en créant une station «Rario - vacances - pêche» au service des marins.

Abordons ensuite l'histoire de la radio dans la marine nationale française. Dès 1899, la Vienne et l'Ibis font des essais. En 1900, nos croiseurs sont pourvus de postes émetteurs et récepteurs. En 1905, tous nos bâtiments sont pourvus de ces matériels en télégraphie.

Dès 1914, une école de T.S.F. se crée à Toulon, à bord d'un cuirassé.

La formation des personnels est dévolue dans un premier temps aux torpilleurs, puis aux électriciens. La création de la spécialité n'intervient qu'en 1920. A cette date, l'école est transférée à terre et ferme en 1942 à l'invasion allemande.

De 1940 à 1944, les Forces Navales Françaises Libres (F.N.F.L.) forment leur personnel en Angleterre.

De 1943 à 1945, une partie du personnel est formé en Afrique du Nord.

Après cette période où deux Marines subsistaient, tout le personnel est formé sur l'île de Porquerolles.

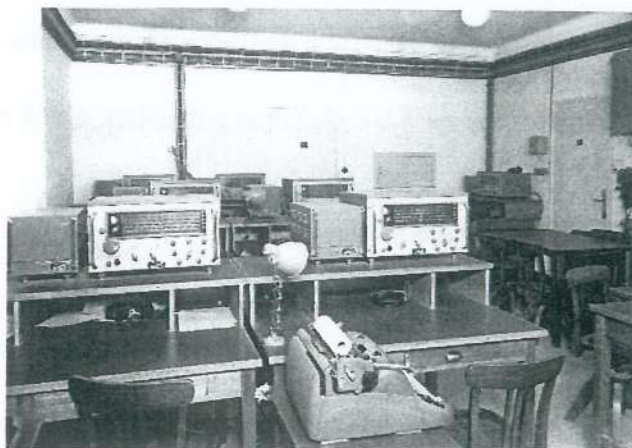
En 1952, les radios reprennent pied sur le continent dans le domaine des Bormettes à 2 km de La Londe-Les-Maures. Cette école sera transférée en 1972 au groupement des écoles de transmissions dans le centre d'instruction naval de Saint-Mandrier.



Ecole des Bormettes en 1956



Vue générale de l'école des Bormettes en 1956



Ecole des Bormettes en 1956

En 1992, le morse n'est plus un besoin opérationnel majeur dans la Marine. Dans le cadre de l'évolution des spécialités des transmissions, l'obligation de posséder le certificat d'opérateur son pour accéder à la spécialité de radiotélégraphiste n'est plus justifiée.

Maintenant dans la suite du parcours, étudions l'histoire de la T.S.F. dans la Marine de Commerce.

En 1905, deux paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique sont équipés de matériel radio. La montée en puissance se fait petit à petit pour arriver en 1914 à 90 bateaux équipés de postes radiotélégraphiques.

En 1922, le trafic pour les compagnies de navigation est de 130000 télégrammes.

En 1930, la mise en évidence par les radioamateurs des propriétés particulières des ondes courtes permet aux navires de rester constamment en liaison avec le continent.

La première école de radiotélégraphiste au monde est inaugurée en 1901 en Angleterre et porte le nom de Marconi College.

En France, quelques écoles sont créées pour assurer la formation des opérateurs T.S.F.

Les premiers brevets d'officiers radiotélégraphistes de 1ère classe ont été délivrés en 1911.

- Ecole de T.S.F. 152, avenue de Wagram Paris 19ème (la première fondée)
- Ecole spéciale de T.S.F. du Champ de Mars, 67-69 rue Fondary - Paris Xème (fondée en 1912)
- Ecole Française de Radioélectricité, Paris 5ème
- Ecole de T.S.F. de Rouen
- Ecole centrale de T.S.F.
- Collège Saint Joseph de Pléneuf Val André, dans les Côtes d'Armor. En 50 ans, quelques 1600 élèves sont passés dans ces formations de radiotélégraphistes.

La reconnaissance du statut d'inscrit maritime aux opérateurs radiotélégraphistes de la marine marchande embarquée n'intervient qu'en octobre 1934.

Il aura fallu attendre au moins 15 ans dans la Marine Nationale pour que la spécialité soit reconnue comme telle.

Nous voici dans notre domaine de la pêche et la T.S.F. et c'est un sujet qui nous tient à coeur.

En 1911, la S.F.R. équipe le chalutier «La Manche» du port de Boulogne-sur-Mer.

En 1914, la S.F.R. a déjà équipé 50 chalutiers.

En 1921, apparition de radiotéléphonie aux petits bateaux. Réalisation par les savants français Langevin et Florisson du premier sondeur avec analyseur optique.

En 1924, la Compagnie Radio Maritime installe les premiers radiogoniomètres pour la recherche des navires de détresse et l'atterrissage par brume grâce aux radiophares.

Le 31 janvier 1997, le morse, langue faite de points et de traits, cesse de «tititatiser» depuis les derniers centres radiomaritimes avec opérateurs.

Le 28 février 2000, les derniers spécialistes de France

Télécom, au Conquet, cessent d'émettre en direction des navires.

Conquet radio replie ses antennes au nom de la rentabilité.

La filière pêche du Pays bigouden se sent complètement abandonnée. Avec l'aide du Département et de la Région, cette station «Radio Vacation Pêche» est opérationnelle et pallie la fermeture de «Brest, le Conquet Radio». Les équipages de l'île d'Yeu, des Sables d'Olonne et de Concarneau ont grossi la flotte initiale qui venait des quartiers du Guilvinec, Audierne et Douarnenez.



Radio Vacations Pêche
Photo Le Télégramme 26/07/2000

La fin du parcours didactique nous amène devant le panneau qui traite de l'aide à la radionavigation. De la radiogoniométrie au Global Positioning System (GPS), en passant par les radiophares nous abordons les systèmes Loran, Decca, Oméga, Toran, Sylédis, Rana sans oublier le Radar, le Sonar et le système Transit.



Services bibliographiques : législation et règlementation des transmissions radioélectriques, Jean Brun, 1948.

CQD, Toujours à l'écoute, histoire de la radio maritime au Canada, Stephan Dubreuil, éditions du gouvernement du Canada, 1998.

Nouvelles et tribulations de «Skellig», le langoustier



Ceux qui sont allés aux fêtes maritimes de Douarnenez 2006 se souviennent sans doute de la silhouette imposante de « Skellig » sur le terre-plein du port, offrant aux visiteurs tous les détails de sa somptueuse carcasse... Visible depuis les hauteurs du Ris, cette charpente a peut-être rappelé à plus d'un ancien ce temps aujourd'hui disparu où les bateaux, chaloupes et caseyeurs naissaient en plein vent. Ce temps où par la magie d'un art millénaire, planches et bois tors entreposées à même le sol puis œuvrés par un rabot adroit et peu à peu dressés et assemblés devenaient carcasses avant d'être bateaux.

Fascinant savoir que celui du charpentier de marine qui de tous temps et en toutes contrées littorales et lacustres a mis sur l'eau des coques, que son génie universel a conçues, creusées, parfois cousues, rivées ou encore calfatées, immense somme de connaissances transmises de générations en générations afin que d'autres talents puissent aller sur la mer exploiter la ressource halieutique et y pêcher l'apport en protéines nécessaires à la survie du groupe.

Sans doute cet attrait pour une technique née avec l'homme et qui s'est perfectionnée en même temps que celui-ci progressait en savoir et en moyens explique-t-elle l'intérêt qu'a soulevé cette fois encore auprès du public la charpente du langoustier exposée au cœur de la fête. Simples curieux ou connaisseurs, amateurs avertis ou professionnels, nul n'est resté indifférent devant ce bel objet, encore ébauche, mais déjà promesse !

Il faut dire que l'affaire n'a pas été simple ! Sortir cette charpente du hangar où à raison de trois jours par

semaine ses géniteurs bénévoles veillent et participent activement à sa gestation s'est révélé être une entreprise complexe et délicate. Pourtant tout avait été soigneusement réfléchi et préparé. Des lisses provisoires pour solidariser l'ensemble avaient été rajoutées et solidement fixées... Mais la surprise est venue de la hauteur. Naturellement, une remorque surbaissée avait été prévue, mais nul au sein de l'association n'avait jamais imaginé sortir un jour le bateau avant son lancement sur un chariot traditionnel et non sur une remorque de route, fut-elle surbaissée... D'où la surprise ; du coup, ça ne passait pas en hauteur !

On eut beau creuser pour encore baisser le niveau de la remorque, « Skellig » ne voulait rien entendre et il aura fallu, crève cœur, découper au chalumeau le rail de la grande porte coulissante et attaquer à la tronçonneuse toute la partie haute de la façade située au dessus dudit rail pour qu'enfin apparaisse au grand jour les formes somptueuses et magnifiquement équilibrées de « Skellig » que le manque de recul dans le chantier n'avaient jamais encore jusque là permis d'apprécier comme elles le méritaient... A ce moment chacun de ceux qui y travaillent depuis des mois a pu se régaler du spectacle et apprécier le dessin d'une carène particulièrement réussie.



Etats, accores et tins, transportés d'un lieu en un autre, le calage toujours délicat mis en place et contrôlé plutôt deux fois qu'une, l'exposition photographique de Julien et nos panneaux accrochés aux cimaises rustiques de la baraque qui tiendrait lieu de boutique et voilà notre chantier devenu exposition et nos charpentiers transformés en conteurs d'un jour pour transmettre avec enthousiasme un savoir nouvellement acquis et partager



avec les visiteurs la joie et la satisfaction d'une création à laquelle on apporte son écot.

Il y eut foule autour de « *Skellig* » démontrant, s'il était encore besoin combien la démarche de l'association, ce lien tenu entre le monde d'aujourd'hui et une mémoire dont le fil est désormais rompu, rassemble d'intérêt et de passion. Alors que sont morts ceux qui naguère les construisaient, morts leurs valeureux équipages, disparues même leurs épaves, la renaissance d'un des bateaux dont l'architecture et la construction sont parmi les plus abouties a montré l'attachement, l'affection même et l'intérêt porté par le public à son propre patrimoine maritime.

Réconfortant pour nous ce succès qui, loin de s'essouffler, montre l'existence d'un profond désir de retrouver ses racines, de connaître, d'apprendre de renouer avec la mémoire, la réhabiliter, retrouver des savoirs oubliés et s'enquérir des recherches faites, des essences utilisées, des échantillonnages, des assemblages, des gestes, des outils tels ces vieux crics à manivelle restaurés par l'association...

Oui, ce fut un bien beau temps que ces quelques jours de fête... Et puis il a fallu tout « remballer » et de nouveau creuser pour remettre « *Skellig* » non pas dans ses lignes, mais dans son hangar et tourné vers la sortie cette fois.

Aujourd'hui, le rail est ressoudé, le bardage détruit a été remplacé, ici on cale les membrures, là on fabrique de grands tréteaux pour les échafaudages dont nous aurons besoin pour poser les virures.



Après l'épisode de l'été qui nous a créé une grande perturbation, mais qu'aucun de nous ne regrette, la vie de l'association a repris son cours vers la réalisation de « *Skellig* » autour duquel plus que jamais s'active passion et enthousiasme.

Qui dit que la vie associative et le bénévolat sont en déclin dans notre pays ?

Jacques Blanken

LA SCIENCE

DES PERSONNES

DE LA COUR,

DE L'ÉPÉE ET DE LA ROBE,

Du Sieur DE CHEVIGNI,

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

SUR

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

OUVRAGE TOUT NOUVEAU,

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

Par M. DE LIMIERS, Docteur en Droit.

TOME IV.



A PARIS, RUE S. JACQUES,

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

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

*La science des personnes de la Cour, de l'Épée et de la Robe,
Du Sieur de Chevigni*

*Édité à Paris Rue Saint Jacques chez Ph. N. Lottin, L.
Genneau et André Morin M. DCC XXV*

Avec approbation et privilège du Roy

CHAPITRE IV – De La Marine

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

Suite de l'article paru dans le bulletin n° 17 mars 2006.

Qu'est-ce qu'équipage et équipement ?

L'équipage est tout ce qui regarde les Officiers de Marine, les Soldats & les Matelots qui montent un vaisseau. L'équipement est la provision & l'assortiment de tout ce qui peut servir à la subsistance, à la sûreté, & à la manœuvre de l'équipage.

Officiers de Marine

Il y en a de deux sortes que l'on distingue par Officiers de Marine & Officiers Mariniers. Sous le nom d'Officiers de Marine, sont compris, l'Amiral, deux Vice-Amiraux, l'un du Levant, l'autre du Ponant, quatre Lieutenants

Généraux, plusieurs Chefs d'Escadre, des Capitaines de Port, de Vaisseau, de Frégates, de Brûlots, d'Artillerie, de Galliot, & de Flutes, des Lieutenants & Enseignes, des Majors, des Aides-Majors.

Officiers de plume

Les Officiers de plume sont les Intendants, les Inspecteurs, les Commissaires généraux, les Commissaires ordinaires, les Contrôleurs.

Officiers Mariniers

Les Officiers Mariniers sont ceux qui commandent l'Equipage, que l'on nomme les Maîtres, les Pilotes, les Contre-Maîtres, les Facteurs, les Ecrivains, les Chirurgiens, les Dépensiers ou Maîtres-Valets, les Cuisiniers, les Canoniers, les Bossemens qui ont soin des ancres et des câbles, les Maîtres Charpentiers, les Maîtres de Chaloupe, les Gardiens qui commandent aux Gourmettes, ou garçons qui sont employez à tout le rude travail.

Comment distingue-t-on les vaisseaux des différentes Nations ?

Par les différents Pavillons ou Bannières qu'ils portent, & qu'ils arborent sur la pointe du mât ou sur le bâton d'arrière ; Ils sont de différentes figures, & placez en différents endroits du vaisseau, pour faire connoître la qualité des Commandans.

Pavillons des différentes Nations

L'Amiral de France a seul le droit de porter le Pavillon blanc au grand mât ; le Vice-Amiral au mât d'artimon ; les Chefs d'Escadre portent une Cornette blanche au mât d'artimon, quand ils sont en corps d'armée, & au grand mât quand ils commandent à part ; elle doit être fendüe des deux tiers de sa hauteur, & se terminer en pointe.

Le Pavillon Marchand de la Nation Française est un Etendard bleu chargé d'une croix blanche, avec les armes du Roi.

Le Royal d'Angleterre est jaune, avec l'écusson des armes du Royaume. L'Amiral d'Angleterre est rouge avec la figure d'un ancre dessus. On distingue les Escadres de la Nation par la couleur du Pavillon rouge, blanc et bleu.

L'Espagne en a quatre, qui sont blanc, chargé des armes d'Espagne, de Grenade, d'Arragon, & de Bourgogne ou Espagne Flamande, qui est blanc au sautoir de gueule.

Portugal en a deux, qui sont blancs, chargez l'un des armes du Portugal, & l'autre d'une sphère..

Celui du Czar est blanc, bleu & rouge, chargé d'un aigle éployé, couronné.

Celui de Moscovie est parti de blanc & de rouge de quatre pièces, avec une croix bleuë dans le milieu ; ou de trois bandes blanche, bleuë & rouge, avec une croix de S. André bleuë.

Celui du Dannemarck est rouge, avec une croix blanche, & fendu jusqu'à moitié. Celui des marchands est aussi rouge, mais quarré, avec la croix blanche.

Le Suédois est bleu, avec une croix jaune, de la même figure que le Danois. Le Marchand est quarré, de même couleur avec la croix jaune.

Le Pavillon Hollandois est rouge, blanc & bleu. Celui des Amiraux au grand mât est de six bandes rouges blanche & bleuë. Celui de la poupe est de neuf bandes bleuë, blanche & rouge. Celui de beaupré est bleu, rouge & blanc, qui est chargé de trois sautoirs de gueule.

Celui de Venise est rouge, chargé d'un Lion ailé, qui tient d'une patte une épée, & sous l'autre un livre ouvert.

Celui de Malthe est rouge, avec la croix blanche.

Celui de Savoye rouge, avec la croix blanche, cantonnée de quatre lettres, qui sont F.E.R.T.

Celui de Brandebourg est blanc, avec aigle de sable éployé.

Celui de Hambourg est rouge, chargé de deux tours d'argent, qui soutiennent une arcade surmontée d'une petite tour d'argent.

Celui de Gênes est blanc, avec une croix rouge.

Celui de Dantzic est rouge, chargé de croix & de couronnes blanches mises en pal.

Celui de Modène est rouge, chargé d'un aigle.

Celui de Lubeck est jaune et rouge

Celui de Livourne est blanc, avec la croix rouge à huit pointes.

Celui de Brême est bleu & blanc, de quatre bandes.

Celui de Monaco est blanc, avec l'écusson du Prince de même nom.

Celui de Raguse est blanc, avec un écusson rouge, sur lequel est écrit *Libertas*

Celui de Stralzund est rouge, avec un soleil rayonnant au milieu.

Celui du Turc est rouge, chargé de trois croissants d'argent, deux & un la pointe renversée.

Celui de Salé est rouge, arrondi par le bout.

Celui de Tripoli est vert.

Celui d'Alger et de toute la côte Atlantique pour les Pirates, est, selon Furetière, hexagone rouge, chargé d'un marmot Turc, coëffé d'un turban, qui est la figure d'Haly Sulsicar, gendre de Mahomet.

Amener le Pavillon

C'est lorsque par respect on le met bas devant un vaisseau qui est supérieur, ou d'une Nation qui est supérieure sur la mer.

Qu'entend-on par salut ?

Ce terme se prend ou pour une marque de respect & de soumission, ou comme une marque de joye et d'honneur, & ce salut se fait par la décharge d'un certain nombre de coups de canon, par se mettre sous le vent & par ferler ou plier le voiles, & surtout le grand hunier, ce qui est un témoignage de soumission.

Différence entre un Corsaire et un Armateur.

Le Corsaire est celui qui en tout tems donne la chasse aux Vaisseaux Marchands, qu'il tâche de prendre, & l'Armateur est celui qui avec la permission de son Prince arme quelques bâtimens en guerre pour prendre les vaisseaux des Nations ennemies de son prince.

Si un vaisseau refuse le salut ?

Le vaisseau qui est supérieur le saluë de sa bordée, qui est chargée à balle, & s'il continuë à refuser, on tâche de venir à l'abordage

Abordage

Abordage veut dire l'approche & le choc de deux vaisseaux, qui tâchent de s'accrocher par des grappins à main, & des amarres, pour disputer à qui le bord demeurera

Les suites d'un abordage

Elle sont souvent fatales aux deux vaisseaux quand le Capitaine du vaisseau qui a été accroché met le feu aux poudres & se fait sauter avec celui qui l'a accroché.

Le Bord ?

Par Bord, on entend tout le corps du vaisseau ; ainsi quand on dit aller à bord, ou venir à bord, c'est joindre le

vaisseau. Rendre le bord, c'est mouïller dans quelque Rade ou dans quelque Port.

Différence entre Port et Rade ?

La Rade est un lieu d'ancrage, à quelque distance de la côte, où les vaisseaux commencent à trouver fond, & où ils sont à l'abri des vents.

Port est un lieu renfermé, & dont l'entrée est défendue par quelque pièce de fortification, & par une chaîne. Les Ports servent pour y mettre les vaisseaux à l'abri des vents & des ennemis, pour y charger & décharger, & pour y faire le Radoub, qui est le travail qu'on fait à un vaisseau qui a été endommagé dans une bataille, ou par la tempête.

Qu'est-ce qu'un Port de barre ?

C'est celui où on ne peut entrer qu'avec la marée. Il faut de tems en tems creuser & nettoyer les Ports qui reçoivent la marée.

Faire de l'eau & faire eau

Faire de l'eau ou faire aiguade, c'est faire la provision d'eau douce au milieu d'un voyage de long cours.

Faire eau, signifie que l'eau entre dans le vaisseau par quelques ouvertures ; on dit encore, le vaisseau tire tant d'eau, pour marquer son enfoncement dans la mer ; mettre un vaisseau à l'eau, le lancer à l'eau, c'est quand du chantier où il étoit, pour le bâtir ou pour le radouber, on le pousse dans la mer.

De quoi nourrit-on l'équipage d'un vaisseau

De biscuit, qui est un pain cuit deux fois, & pour les voyages de long cours on le cuit quatre fois, & on le fait six mois à l'avance. Il est de farine de froment. On le nourrit encore de viande salée, de pois & de fèves. Les Officiers ont dans leur bord des volailles, des moutons, ils font cuire du pain, & ont de bons cuisiniers.

Armement et désarmement ?

Par armement, on entend l'équipement des vaisseaux de guerre & et l'embarquement des troupes qui doivent monter un ou plusieurs vaisseaux. Désarmement, est le licenciement de l'équipage & le transport des agrès du vaisseau, qui sont les voiles, les cordages, & toutes les autres choses qui sont nécessaires pour les manœuvres. On fait les armements dans les Ports où il y a des Arsenaux.

De quelle manière arrête-t-on les vaisseaux en mer ?

Par le secours des ancres, qui sont de grosses pièces de fer, qui par un bout forment deux pointes ou pattes qui aboutissent des deux côtés en arc. On dit jeter l'ancre, mouïller l'ancre, ou simplement mouïller, ce qui signifie la même chose & veut dire ce que l'on fait pour arrêter les vaisseaux.

Lever l'ancre c'est mettre le vaisseau en état de faire route. Chasser sur les ancres, c'est lors que le vaisseau entraîne ses ancres.

Les Galères

Les Galères servent à la garde des côtes, à remorquer les vaisseaux quand ils n'ont pas de vent, & à aborder les vaisseaux ennemis quand il y a du calme.

Composition d'une Galère

Il y a de 25 à 30 bancs de chaque côté, sur chacun desquels il y a quatre, cinq ou six rameurs : Elle est de 20 toises de longueur, de trois de largeur, & d'une de profondeur ; Elle porte un canon d'une grosseur considérable, qu'on nomme coursier, & deux plus petites pièces ; elle va à la rame & à la voile ; elle a deux mâts, le Maître et le Triquet. Ces sont des officiers qui font le service des Galères, comme celui des vaisseaux

Comment se nomment les Officiers des Galères ?

Le Général des Galères, le Lieutenant Général, les Chefs d'Escadre, les Capitaines, les Lieutenants & les Enseignes.

Appointements des Capitaines des Galères

De trois mille livres, ceux du Capitaine de vaisseau ne sont que de 1800 livres

Emploi d'un Comite

L'emploi d'un Comite est de commander à la Chiourme, de mettre la Galère en estive, qui veut dire équilibre ;

c'est lui qui la lève de poste, & qui l'y met. La Chiourme veut dire la bande des Forçats ou des Volontaires qui tirent la rame dans une Galère.

Différence entre Galères et Galions

Il y a une très grande différence, car les Galions sont des vaisseaux grands ou petits, que les Espagnols envoient tous les ans dans la nouvelle Espagne, & c'est une sorte de Vaisseau particulière aux Espagnols. Les Galères ne sont que terre à terre, & ne font jamais de voyage de long cours.

Gardes Côtes

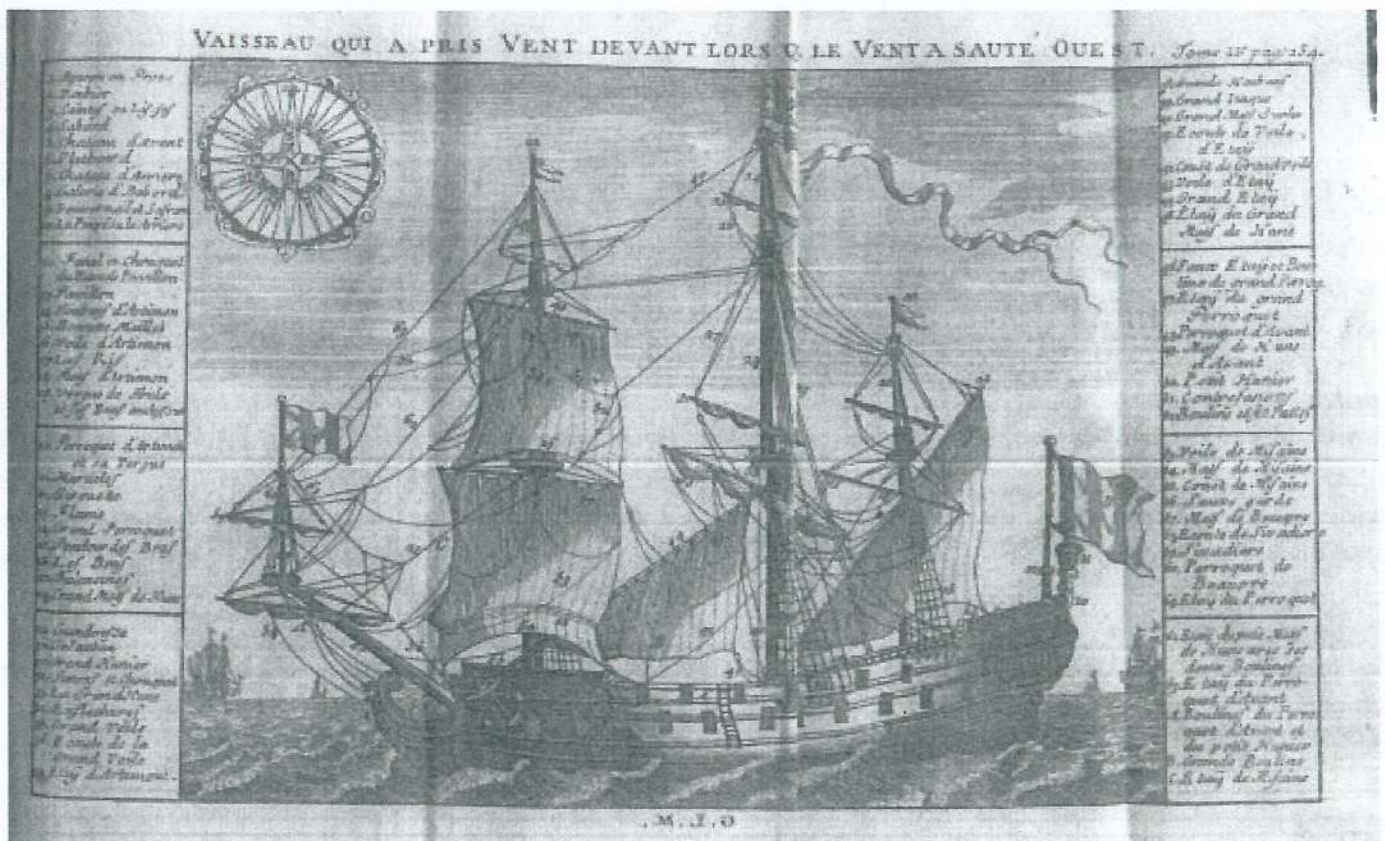
Ces sont des Vaisseaux de guerre qui croisent sur les côtes pour défendre les Vaisseaux Marchands des insultes des Corsaires. Il y a des Officiers Gardes-Côtes.

Faire Quarantaine

C'est le Séjour que l'on fait faire aux Vaisseaux qui viennent d'un endroit de peste. L'endroit où se fait la Quarantaine est le Lazaret qui est aussi un hôpital où on met les pestiférés.

Fin Extrait de « La Science des Personnes de la Cour, de l'Epée et de la Robe » par le Sieur de Chevigni.

A Paris, rue Saint Jacques. MDCCXXV avec Approbation & Privilège du Roy.



Ouvrier sellier

Une nouvelle formation aux Ateliers de l'enfer

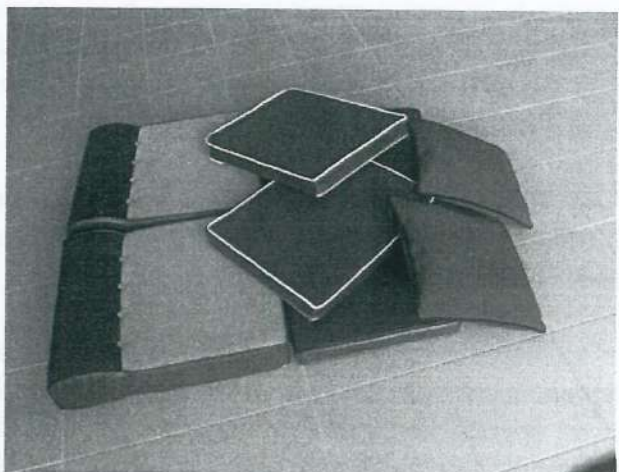
Depuis maintenant de longues années les Ateliers de l'Enfer de la FRCM de Douarnenez assurent avec succès la formation de charpentiers de marine et de voiliers. Tous les ans en sort une promotion de stagiaires prêts à trouver place dans le monde du travail.

Le Centre douarneniste se voit plus encore confirmé dans ses actions d'enseignement en s'enrichissant d'une formation de sellier. On sait que les bateaux modernes et de patrimoine réclament de plus en plus la compétence de cette profession : confection de tauds, de bâches, de housses, de sièges, de capitonnage...

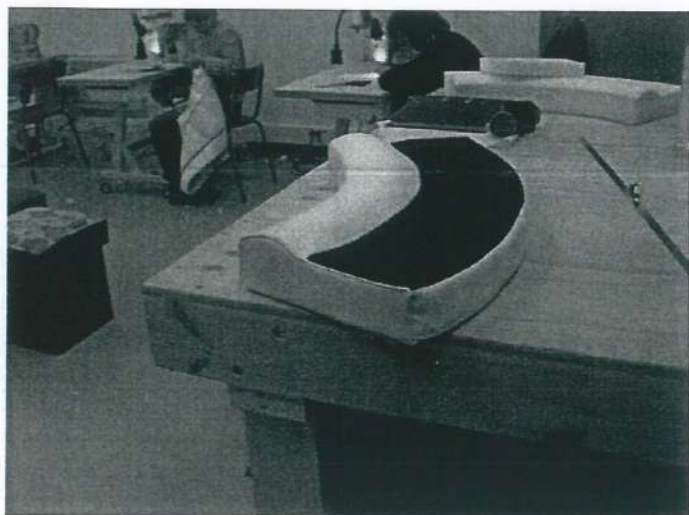


Elle porte sur une durée de 28 semaines dont 4 se déroulent en entreprise.

Le premier stage a réuni 7 stagiaires. Il est encadré par deux professionnels, François Bénard et Alain Trudelle. Le prochain aura lieu du 17 septembre 2007 au 15 avril 2008.



Cette formation conduira à un certificat de qualification professionnelle d'ouvrier sellier délivré par la Fédération des Industries nautiques.



Contacts :

Centre de formation « les ateliers de l'enfer »
25, Bld du Général de Gaulle
BP 234
29172 Douarnenez cedex.
Téléphone : 02 98 92 14 20

Attendu depuis de nombreux mois par les lecteurs du *Chasse-Marée*, un livre somptueux, pièce manquante du puzzle, **AR VAG**, le tome IV est désormais et depuis la mi-décembre en librairie.

La splendide série des trois premiers tomes d'Ar-Vag, *Voiles au travail en Bretagne atlantique*, œuvre monumentale dirigée par Bernard Cadoret, vient d'être complétée d'un 4^e ouvrage tout aussi passionnant et documenté que les trois précédents. Un véritable régal !

Fort de l'exceptionnel succès des parutions antérieures et attendu depuis plusieurs années, aussi bien par les amoureux que par les chercheurs, les historiens et tous les passionnés du patrimoine maritime, Ar-Vag IV s'annonce à son tour comme une référence, le « must » de toute bibliothèque maritime digne de ce nom, assurément un cadeau qui fera plaisir à son heureux bénéficiaire...

Recueil des ultimes témoignages des derniers marins et des derniers charpentiers de marine, ce volume auquel ont participé A. Brulé, P.Y. Dagault, J. Guillet, H. Kérisit, C. Maho, G. Tanneau et F. Vivier, les complices de Bernard et Michèle Cadoret représente une somme considérable de travail, tant pour ce qui concerne les nombreuses enquêtes menées depuis trente ans par cette équipe, que pour le nombre et la qualité des dessins et de l'iconographie inédite ou encore des anecdotes qu'on y trouve, provenant du dépouillement de quantité d'archives de la Marine, de l'Amirauté, des Douanes...

Composé avec la rigueur d'une étude scientifique, rédigé avec talent, illustré avec le goût sûr auquel nous ont habitués les rédacteurs du *Chasse-marée*, sa lecture nous plonge dans le quotidien des fameux Kerhors de la rade de Brest au début du XX^e siècle.

Bulletin «Les Amis du Port-Musée, Treizour»

Tel : 0667481704

Directeur de la publication : Michel Balannec

Auteurs : Michel Balannec, Jacques Blanken, Paul Le Joncour, Michel Philippe, Franck Yannick.

Crédit photos : Michel Balannec, Jacques Blanken, Mary Byatt, F.R.C.P.M., Paul Le Joncour, Franck Yannick.

Conception, réalisation : Association Treizour, Mairie de Douarnenez

Elle nous invite à la promiscuité du cabanage à bord de leurs minuscules et étonnantes embarcations, nous fait voyager dans les courants du Raz et de la Chaussée de Sein à bord des sloups caseyeurs et des ligneurs de l'île dont la vie quotidienne nous est contée en menus détails.

Nous participons à la pêche aux crustacés et la vie à bord et assistons aux naufrages et aux pillages d'autrefois aux sauvetages aussi avant d'être conduits plus sud, vers Belle-île et Quiberon où nous découvrons la construction des chaloupes puis du sloup Sauzonnois qui allaient pêcher la sardine, avant de finir notre voyage à bord des fameux forbans du Bono, ainsi qu'on nomme les chaloupes de ce petit port sur la rivière d'Auray et que nous découvrons au début du XVIII^e siècle au cours de la visite que mène alors en ces lieux Masson du Parc en tournée d'inspection des pêches...

Ar-Vag IV est un exceptionnel voyage dans le difficile et périlleux quotidien de ces populations littorales et insulaires du temps de la voile de travail.

Avec ce livre, nous plongeons aux sources de notre patrimoine maritime le plus méconnu et le plus menacé. C'est un ouvrage considérable, une somme inouïe de connaissances, une formidable source d'informations et surtout, un rempart qui préserve désormais d'un oubli inévitable et définitif ces hommes courageux et compétents, leurs outils, leurs techniques, leurs gestes et leurs traditions souvent méconnues car aujourd'hui disparues.

Les remarquables clichés photographiques et les superbes portraits et plans de bateaux de la main d'Henry Kérisit et de Claude Maho, sont un véritable plaisir pour l'œil averti des amateurs et une incomparable source d'enseignements pour les amoureux et les passionnés...

Treizour salue en Ar-Vag IV un ouvrage essentiel.

Jacques Blanken



FEDERATION DES BATEAUX
VOILE-AVIRON TRADITIONNELS

Le **CARNET** de **BORD** n°

Mars 2005

A tous les adeptes de voile-aviron

Une fédération nationale voile-aviron est née

Adhérez!

Vous naviguez sur un bateau voile-aviron, vous vous occupez d'un ou de plusieurs de ces bateaux. L'univers du bateau voile-aviron, vous le savez, est très riche et diversifié.

Pas de mouvement voile-aviron national

Ce large ensemble vit toujours sans mouvement national de référence. La voile a sa fédération, l'aviron aussi mais les bateaux voile-aviron qui utilisent les deux moyens de propulsion, ne se retrouvent pas vraiment au sein de ces fédérations. Créer une fédération nationale de ce type de bateau répondait donc à une demande et à un besoin.

Une nouvelle Fédération

Les quelques 30 yoles 1796, issues du Défi Jeunes Marins lancé par le Chasse Marée s'étaient regroupées en 2001 pour bâtir une Fédération coordonnant leurs actions. Après quatre ans de pratique et d'évolution notre Fédération, au dernier Salon Nautique, a fait le choix de s'ouvrir à tous les bateaux voile-aviron, sans distinction, et de devenir la:

«Fédération des Bateaux Voile-Aviron Traditionnels.»

Le document qui suit présente dans les grandes lignes, les objectifs et les modalités d'organisation et de fonctionnement de cette fédération.

Un premier pas

Cette création n'est pas une fin en soi. Elle ne répond pas, c'est sûr, à toutes les questions que se posent les pratiquants des voile-aviron. mais c'est au moins un premier pas vers un mouvement collectif national appelé à se renforcer au fil des ans.

Appel à adhésion

Ce message est une information et c'est aussi un appel à adhésion.

Si vous pensez, comme nous, que les bateaux voile-aviron méritent:

- une représentation au niveau national,
- une reconnaissance à travers de formations qualifiantes adaptées
- une communication commune et l'organisation de manifestations spécifiques,



soutenez notre initiative, adhérez à notre nouveau mouvement et mieux encore **portez vous candidat au Conseil d'Administration** de la fédération au sein duquel 6 postes vous sont réservés.

**Assemblée Générale au port du Bono
le vendredi 6 mai 2005 à 18 heures
à l'occasion de la Semaine du Golfe du Morbihan**

Cette Assemblée Générale aura pour objet d'informer, de lancer le débat sur la façon optimale de structurer la nouvelle fédération, de définir ses objectifs et de compléter son Conseil d'Administration. Nous serions heureux de vous voir y participer ou de vous y faire représenter.

Thierry HENRIOT, Président

FEDERATION DES BATEAUX VOILE-AVIRON TRADITIONNELS (FVAT)

Objectifs, organisation, adhésion...

Objectifs

La fédération se donne pour vocation de rassembler, au sein de divers collèges, tous les bateaux voile-aviron qui le souhaitent. Cette création s'inscrit dans une approche de pédagogie, de loisirs et de rassemblement amicaux mais n'exclut pas un volet compétition.

A terme, cette fédération souhaite pouvoir être l'ambassadeur de tous les bateaux voile aviron auprès des instances publiques et privées représentatives du nautisme, du sport, de la culture et des loisirs.

Dans son objet elle a, entre autres, inscrit :

Garder l'esprit du Défi Jeunes Marins créé par le Chasse Marée : convivialité, amitié, mixité sociale, créativité, esprit d'initiative...

Transmettre le savoir-faire et le sens marin

Encourager, accompagner toute construction nouvelle dans l'esprit du Défi

Aider à l'organisation des rencontres et événements nautiques

Gérer un calendrier des manifestations

Entretenir une communication interne et externe (bulletin et site Internet)

Assurer la formation à la conduite des bateaux voile-aviron;

Organisation :

La fédération prévoit dans un premier temps la création de 2 collèges, les Yoles 1796 et les voile-aviron de tous types. Suivant la demande et les caractéristiques des bateaux adhérents, d'autres collèges seront créés par intégration dans le règlement intérieur.

Conseil d'administration:

Le CA comporte actuellement 13 membres dont le Chasse Marée membre de droit.

Bureau: Thierry HENRIOT Président ; Paul LE JONCOUR, Secrétaire ; Maël DUIGOU, Trésorier.

Membres (Collège des yoles): Michel Pouzet (Laval) , Philippe Basquin (Dunkerque), Jean-Pierre Journeau (Vannes), Armelle Le Camus (Rennes), Guy Le Rhun (Le Guilvinec), Jean-Patrick Guéritaud (Marseille),

Membres (Collège des Voile-aviron): Bruno de La Monneraie, Eric de Wolbock, Dominique Chaignon

:

Six postes sont disponibles au conseil d'administration pour la représentation la plus large des bateaux voile-aviron.

Adhésion :

La cotisation est actuellement basée sur la capacité théorique homologuée du bateau moyennant le montant de 10 € par équipier. Une cotisation dégressive - 50% pour le deuxième bateau, 25 % pour les suivants - est appliquée pour les association gérant une flotte de bateaux. Chaque bateau dispose d'une voix en assemblée générale, dans le collège qui lui correspond.

Information :

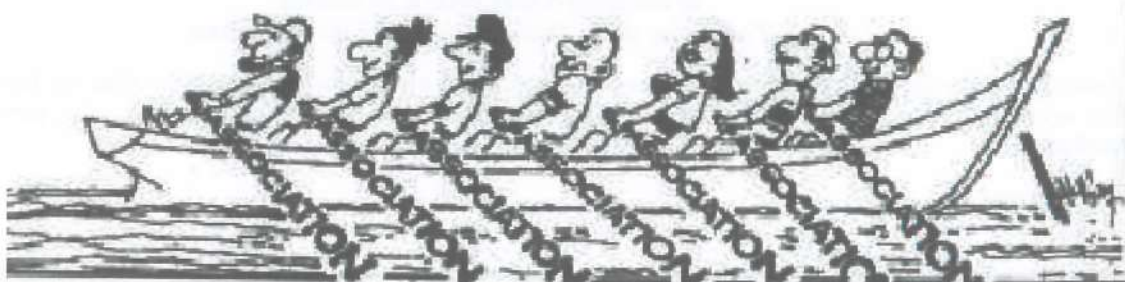
Vous pouvez vous renseigner sur la Fédération et ses projets auprès de son secrétariat :

30, avenue de la Gare 29100 DOUARNENEZ

téléphone : 02 98 74 06 41. Courriel : JOELLE.LE-JONCOUR@wanadoo.fr.

Ou consulter son site Internet : <http://voileaviron.free.fr/fede/fede.html>

Nous avons édité jusqu'à présent 2 bulletins. Sur demande nous pouvons vous les adresser.





L'Atlantic Challenge 2006

Les Gênois veulent bien faire les choses

Gênes, un des ports les plus célèbres d'Italie et d'Europe par son passé et son économie a l'intention d'organiser une belle 11^{ème} édition de l'Atlantic Challenge. Giovanni Panella et Andréa Pitto responsables de la yole «Creuza de Ma» se dévouent pour cela sans compter.

Par le nombre de compétiteurs d'abord. Il y avait 12 bateaux à Fishguard, il y en aura 16 à Gênes. Ce seront d'abord les bateaux nationaux: un par pays et ensuite les bateaux de groupements, bateau international formé d'équipiers de différents pays, bateaux de régions et d'associations.

Par la forme de son accueil. L'AC sera l'hôte du Yacht Club Italien de Gênes, le plus ancien (1879) et le plus prestigieux d'Italie, qui dispose de tout un espace privatif sur la partie plaisance du port même de Gênes. A partir de ce point centralisé et sécurisé tous les services et activités: hébergement, restauration, compétitions pourront être organisées

A l'automne dernier, Paul Le Joncour, vice-président de l'AC et David Fletcher, Président UK et organisateur de Fishguard, se sont rendus sur place à l'invitation des responsables gênois. Ils ont pu apprécier la beauté de la ville, les qualités du site, du plan d'eau et les compétences et le sérieux des moyens qui seront mis en œuvre pour l'organisation.

Participation française

Il y aura au moins un bateau français et sur le plan fédéral, le Conseil d'administration a estimé qu'il y avait lieu d'envisager une sélection entre les yoles candidates à l'Atlantic Challenge par la participation à 2 manifestations, la Semaine du Golfe en mai et le rassemblement de Marseille en septembre. La question de la mise sur pied d'un équipage national a été aussi évoquée mais elle bute très concrètement sur une question: qui va prendre en main la constitution de cet équipage, sa préparation, son financement?

Mais vraisemblablement, il y aura plus d'un bateau français- il y en avait 2 à Fishguard-. Pourquoi pas 3? Mais une telle décision dépend du nombre de bateaux inscrits et d'un agrément des organisateurs italiens et internationaux.

Nous en saurons un peu plus dans quelques mois.

QUEBEC 2008

Ca se précise

La ville de Québec veut fêter avec éclat les fêtes du 400^{ème} anniversaire de la fondation de la ville. Sur le plan nautique, elle aimerait ainsi qu'une compétition de grandes yoles anime le Saint Laurent du 13 au 20 juillet.

Le programme indique que «d'autres embarcations comme les yoles de Ness sont acceptées, elles pourront profiter de l'atmosphère et des activités de la fête mais sans être inscrites dans les courses.»

Une yole 1796 est déjà en construction au chantier de la Rivière des Mers sur le fleuve par le chaloupier Ghislain Pouliot. Elle sera retournée -en Amérique du Nord on place le bateau quille en l'air pour le border- et bientôt lancée. D'autres yoles devraient suivre; 4 encore suivant le programme.

En attendant Bernard PAQUET, le Président du Défi se démène comme un beau diable pour accueillir la douzaine de yoles françaises qui désire participer au rassemblement et limiter au maximum les frais de transport des bateaux et des équipages. Ses efforts sont déjà couronnés de succès car il a déjà réussi à négocier avec une compagnie maritime la gratuité d'un nombre suffisant de conteneurs pour les bateaux français. Bravo Bernard! Si tes négociations sont aussi fructueuses auprès d'une compagnie aérienne, les yoleurs français te feront une chaleureuse ovation!



Formation

Stage d'équipiers sur yole de Bantry dans le Golfe du Morbihan.

L'association de la yole *Mor-Bihan* organise un stage de formation pour équipiers yole débutants. Ce stage aura lieu sur l'île d'Arz, (Golfe du Morbihan), du 22 au 24 avril 2005. Hébergement en pension collective sur l'île d'Arz. Coût: 98 Euros.

Programme: *Généralités:* vocabulaire, ordres, les nœuds. *Aviron:* théorie, technique de nage, manœuvres. *Voile:* théorie, pratique. *Exposés:* balisage, règles de route..

Déroulement: Vendredi 22 départ de Vannes à 15 heures, installation sur l'île d'Arz. Dimanche 24: retour sur Vannes dans l'après-midi.

Contact: Jean Pierre Journeau 7, rue Jean et Jeanne 56860 SENE Tel: 02 97 66 59 54/ 06 12 70 51 62
Mail: j.journeau@tiscali.fr

C'est quoi un Bateau Voile-aviron Traditionnel?

La question se pose de savoir quels sont les bateaux susceptibles de rejoindre la fédération. Un débat est lancé qui devra donner une réponse lors de la prochaine assemblée générale, en Mai. Nous donnons ici l'avis de deux experts, B. Cadoret et François Vivier. Donnez nous le votre.

Proposition de Bernard Cadoret



I- Trois catégories de bateaux Voile-aviron

Trois catégories d'embarcations à voiles et avirons sont susceptibles d'adhérer à la Fédération, qui prévoiera le cas échéant des séries propres à chacun de ces trois groupes. Cette distinction sera également utile aux organisateurs de rassemblements, des grands "raids" voile-aviron européens qui mettent en présence des bateaux très différents.

1- Bateaux voile-aviron traditionnels

Ce type de bateau, directement issu d'un type traditionnel, devra être construit en bois massif selon les règles de la charpente navale (à franc-bord, à clins...) sur des membrures chantournées, ou sur une alternance de membrures chantournées et ployées avec des liaisons excluant l'emploi des colles.

Le gréement et la voilure devront autant que possible faire appel à des fibres naturelles. Les voiles peuvent être carrées, au tiers, à livarde, latines, bermudiennes (leg of mutton), houari. Le gréement à corne est déconseillé. La bordure libre est obligatoire. Les focs sont autorisés.

Un des buts de la Fédération est d'inciter ses adhérents à tenter de se rapprocher progressivement de cette formule du bateau voile-aviron totalement traditionnel, la plus exigeante mais aussi la seule qui permette d'assurer la transmission intégrale du patrimoine des savoir-faire marins traditionnels, et de maintenir l'accessibilité aux matériaux qui permettent de construire, de gréer et d'équiper les bateaux traditionnels (bois tors, chanvre, toile de coton, etc).

2- Bateaux voile-aviron traditionnels "évolués"

Bien qu'inspirés parfois de près par leur modèle original, ces bateaux répondent à des critères d'utilisation différents, et font appel pour leur construction et leur gréement à des matériaux modernes (contre-plaqué, résines époxy, colles, textiles synthétiques). L'ajout d'une dérive relevable améliore souvent les performances au plus près.

La création de nouveaux types de bateaux de cette catégorie à partir de types traditionnels français et européens sera fortement encouragée par la Fédération.

3 - Bateaux voile-aviron traditionnels "modernes"

Bien qu'elles gardent en général des éléments non négligeables de l'esthétique et certaines caractéristiques des bateaux de tradition, ces embarcations sont librement conçues par des architectes navals, qui peuvent y incorporer les acquis les plus récents de la plaisance (voiles bermudiennes enroulables sur leurs mâts, carènes à lest liquide, nouveaux matériaux légers et performants type sandwich, nouvelles toiles à voile synthétiques comme la "clipper", très proche du coton visuellement et au toucher, mais résistant à la moisissure et aux UV, dérives lourdes avec treuils efficaces, insubmersibilité, etc).

L'existence d'une telle catégorie est une garantie contre l'immobilisme, tout comme la première est une garantie contre l'abandon et l'oubli de la tradition authentique.

II - Caractéristiques communes minimales des bateaux voile-aviron traditionnels

Coque : unique sauf dans le cas voile-pagaies d'inspiration polynésienne ouverte (ou à passavants très étroits), *sans lest fixe* (ou à lest fixe très faible).

Matériaux : Les matériaux utilisés devront être autant que possible des matériaux naturels, tant pour les voiles, le gréement, les espars et les avirons que pour la coque elle-même. La construction de la coque, des espars et des avirons sera obligatoirement réalisée en bois, qui pourra être mis en œuvre sous toutes ses formes, y compris les plus modernes pour les catégories 2 et 3. Des exceptions pourront être consenties en faveur d'unités construites à l'aide d'autres matériaux, comme le polyester, à condition que le bois reste très présent dans l'aménagement intérieur et le gréement (cf. Seil, Yoies du Morbihan, etc).

Formes : Les formes des œuvres vives et mortes devront s'inspirer des canons de l'esthétique des embarcations traditionnelles ou classiques. Les appendices de quille saillants sont interdits, de même que les "porte-en-dehors" (outriggers) et autres.

Propulsion : Pour être admis dans la Fédération, un bateau devra pouvoir naviguer exclusivement soit à l'aviron, soit à la voile, soit les deux ensemble. Le gréement et les avirons doivent toujours être présents ensemble à bord. L'usage de la godille est recommandé et même obligatoire sur certaines unités. Le gréement devra pouvoir être rapidement monté ou démonté en mer, pour passer d'un mode de propulsion à l'autre. Haubans et étais fixes sont interdits. Les espars devront pouvoir être rangés à l'intérieur du bateau sans gêner la nage, et inversement. Les dispositifs (guides) facilitant le mâtage sont recommandés, tout comme les types de gréement qui permettent de garder le centre de voilure bas. L'accastillage non traditionnel est interdit ; il doit rester soit le plus simple, voire rustique, possible, soit respecter l'élégance des modèles classique, si c'est la référence "belle plaisance" qui est choisie. Sauf incompatibilité avec le type de gréement choisi, les voiles doivent être ralinguées de manière traditionnelle, en évitant les garcettes blanches sur fond tanné et autant que possible les œils de pie métalliques, avantageusement remplacés par des pattes greffées sur la ralingue. Les garcettes de ris doivent être en tresse coton nouées à la voile, sans œils de pie.

Lest : Tout bateau voile-aviron traditionnel devra embarquer une certaine quantité de lest. L'usage de bidons remplis d'eau est particulièrement indiqué, car il ne diminue pas la flottabilité du bateau rempli. Les embarcations devront pouvoir être mises en conformité avec la législation européenne, catégorie bateaux historiques.

Transport et mise à l'eau : Les bateaux devront pouvoir être mis à l'eau depuis le pont d'un navire, ou à partir d'une remorque routière, de façon à être indépendants des infrastructures portuaires et éviter des frais excessifs.



Le bateau voile-aviron (suite)

Proposition de François Vivier

On pourrait définir les voile-aviron comme suit:

Le voile-aviron est un bateau monocoque, ouvert, non ou faiblement lesté, pouvant être propulsé à la voile comme à l'aviron.

La navigation à la voile doit pouvoir se faire avec les avirons à bord et réciproquement, la navigation à l'aviron doit se faire avec le gréement à bord.

Les portants de dame de nage (outriggers) sont interdits.

Le gréement est mobile. Le mât doit pouvoir être affalé ou remis en place en mer lors de la navigation à l'aviron, en particulier pour remonter au vent (le fardage dû au mât est équivalent à celui du à la coque).

Les gréements modernes (marconi) haubanés ne sont donc pas acceptés. Les gréements à corne ne le sont pas non plus, sauf s'il sont réellement mobiles à l'exemple des baleinières de chasse des Açores.

Le voile-aviron permet une navigation sans moteur à bord sur les plans d'eau les plus divers. Il est donc un outil essentiel de transmission du sens marin dans toutes ses composantes et il importe de lui conserver ce caractère de polyvalence et de respect de la tradition.

Dans le cadre de rassemblements voile-aviron, afin de favoriser un esprit de tradition sans pour autant exclure les tenants d'approches modernes, on pourrait distinguer plusieurs familles:

Traditionnel pur : bateaux historiques ou répliques fidèles (exemple, yoles de Bantry).

Autorisé : matériaux synthétiques pour voiles et cordages, usage restreint de CP (caisson flottabilité...), usage restreint de colle (espars). Si les voiles sont en synthétique il faudra employer un matériaux d'aspect et de fonctionnalité traditionnelle. Par fonctionnalité, j'entend la propriété de la toile à se ramasser facilement, à ne pas glisser quand on met le pied dessus...

Non autorisé : espars creux, strip planking, lamellé-collé (sauf substitution locale d'une pièce en bois tord).

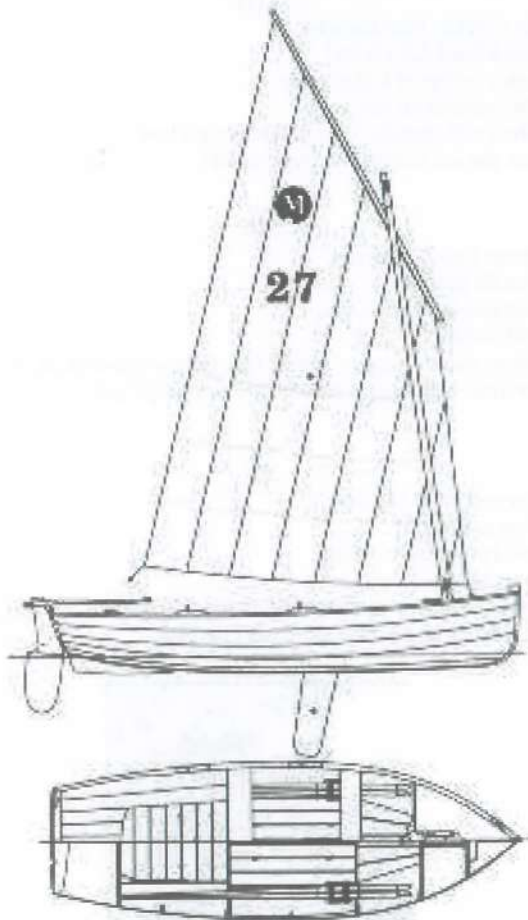
Néo-traditionnel : bateaux inspirés de la tradition (exemple : Ilur, Aber, Seil, Minahouet, Yole de Ness, etc...), tant pour la coque que le gréement.

Autorisé : coque en bois-époxy, polyester (si finitions bois), espars creux en bois.

Non autorisé : coque en composite haute performance, mât et espars aluminium ou carbone, sièges à coulisse, avirons démontables, voiles en textile haute performance.

Moderne : tous matériaux et techniques, du moment que l'on reste dans la définition voile-aviron.

Le MINAHOUET, un bateau voile-aviron familial



dernier né sous le crayon de F. Vivier

C'est la synthèse des plans antérieurs des Aven, Aber et Ilur. C'est un voile-aviron assez marin pour une navigation familiale à la voile, léger et de largeur modérée pour le plaisir de l'aviron.

Le confort d'utilisation est amélioré: puits de dérive abaissé, facilitant les mouvements de l'équipage à bord, rangement des avirons en abord sous bancs, coffres de rangement.

Deux versions

Deux gréements possibles : le misainier classique (plan) et le sloup au tiers. Dans ce dernier cas, on peut avancer le mât et de naviguer sans foc, ce qui en fait un gréement idéal pour une navigation en solitaire.

A la portée de tous

Minahouet est d'un montage très simple c'est un kit à base de contreplaqué découpé sur machine numérique. Des gabarits s'imbriquant les uns dans les autres permettent de monter dès le premier jour un mannequin d'une grande précision. Les pièces de contreplaqué, y compris le bordé à clin (CP de 9 mm), sont livrées en quasi-totalité à la cote exacte et ne nécessitent aucun ajustage.

Longueur: 4.66 m, largeur: 1.56 m, voilure: 10.6 à 12.5 m², poids lège: 150 kg environ.

Catégorie C 5 personnes.

François Vivier Architecte Naval 7 avenue des Courtils 44380 Pornichet
tel. 02 28 54 97 86 - francois@vivier.info www.francois.vivier.info

La dispute de la Voile et de l'Aviron

Almanach du Marin breton (Années 1900)

I

Un soir une voile rouge
Et un aviron
S'rencontr' nt au sortir d'un bouge
Tous deux étaient ronds;
A tous les pas qu'y faisait, l'aviron s'affalait,
De même à tout moment la voile se gondolait

II

La voile voyant son compère
Se mit à l'engueuler:
«Ce que t'es raid! mon vieux frère! Tu me fais rigoler.
Du moment que t'es pas dans la main d'un marin
T'es raide comme un piquet, tu n'es plus bon à rien!

III

Mais l'aviron en colère,
Lui a riposté
«toi même fais donc pas la fière;
faut pas t'épater!
Quand tu n'es pas au bout de ta vergue et d' ton mât
T'es moll' comme un chiffon et tu retombes à plat»

IV

La voil' voyant qu'on la mouche
Met d'eau dans son vin,
Et le sourire à la bouche,
Dit:«Mon vieux malin,
Faut avouer qu' toi et moi, quand nous n'sommes pas à bord
Nous ne somm' pas brillants et ça nous met dans notre tort.»

V

A bord c'est une autre affaire,
je soulage les marins
tandis que toi mon compère
Tu leur casse les reins.
Sitôt qu'on m'a hissée, il faut voir le bateau
Sans qu'il n'y ait plus rien à faire, filer comme un oiseau!

VI

Tout se passe sans fatigue
Y a qu'à m'établir,
Tout aussitôt l'on navigue
C'en est un plaisir!
Sauf une fois par hasard quand il faut gambeyer
Il n'y a de travail que pour appareiller.

VII

«Mais toi c'est une vraie misère,
Pousser et tirer;
C'est ça qui n'amuse guère,
T'en fait endurer!
Tu ne fais qu'embêter les pauvres matelots,
Quand ils sont obligés de le tremper dans l'eau»

VIII

L'aviron lui dit: «Ma belle
T'en as une santé!
On voit bien que t'es femelle!
Toujours te vanter!
Des fois que tu débrouill' à chavirer l'bateau,
Crois-tu faire le bonheur des pauvres matelots?»

IX

Et puis quand y n'y pas de brise
C'est ça du coup qui t' défrise,
Tu n' sers plus à rien à rien
Grand dommage aussi donc, si je n'étais pas à bord
Pour que par mes moyens on puisse gagner le port

X

La voile reprend avec rage, sentant qu'elle a tort:
«Il n'y a pas qu' l' équipage
que t'embête à mort;
T'encombre le bateau et qui donc s'il te plaît
Qui fait gémir les dames et grincer les tolets ?

XI

Si encore t'étais en frêne
Ainsi qu'à l'Etat,
On te manierait sans peine,
Tu s' rais délicat.
Mais non! T'es en sapin, t' es tout c' qu' ya de plus grossier
T'es qu'un sale bout de bois mal fichu et mal scié.»

XII

«Eh bien, et toi ma mignonne?
Qu'il dit l'aviron
T'es bien faite de ta personne!
Nous en parlerons
Y a pas que l'équipage qui sue en te hissant
Ecoute les poulies tourner en gémissant,

XIII

Et puis si t'étais bien blanche,
Comme à bord des yachts?
Mais en s' maine et le dimanche
T'es fait comme un sac!
La toile à voile tannée, c'est solide et c'est bon
Ça n'est pas joli comme du blanc coton!

XIV

Mais pour finir la querelle,
L'patron du bateau,
En débouchant d'une ruelle,
Leur dit aussitôt
«Qu'est ce que c'est que c' potin? Que faites-vous donc là?
Voulez-vous bien rentrer à bord et plus vite que ça!

XV

Toi, l'aviron, pour la peine;
Aux fers tu seras
Amaré d'un bout de chaîne
Avec un cad' nas
Pour la voile, encor' mieux: Dans le fond du bateau,
Avec un fil carré, qu'on l'étouffe au plus tôt».



L'assurance: Y a pas photo!!

Nous avons lancé une consultation concernant les conditions très diverses des contrats d'assurance souscrits par les yoles. Vos opinions nous intéressent.

Deux expériences vécues sur la yole *MOR-BIHAN* par Jean-Pierre JOURNEAU

1) Lors de la Route de l'Amitié 2003, à la sortie de la rade de Lorient, nous allions de Port Tudy sur l'île de Groix quand le bateau qui fait la liaison entre Groix et Lorient est venu nous voir d'un peu trop près. Le résultat: trois vagues d'étrave successives ont soudain rempli jusqu'aux bancs la yole qui naviguait à la voile (la vigie s'est retrouvée au niveau du taillevent). Après avoir écopé pendant une bonne demi-heure, c'est l'heure du bilan, en dehors des effets personnels trempés, seul dégât important, un appareil photo tout neuf est hors d'usage.

Après notre déclaration, l'assurance (AXA) nous a répondu ne pas pouvoir prendre en compte le remboursement de l'appareil

2) En octobre 2004, comme tous les ans, nous retrouvons *La Française* pour le Trophée des Deux Rivières qui cette année était organisé par l'association du Trého. Malgré un temps incertain, il est décidé de sortir depuis le port de La Trinité, en baie de Quiberon pour une régata plutôt musclée et abrégée avant de se retrouver pour pique-niquer en rivière de Saint Philibert. Le vent en profite pour forcer (6 bien établi). Il est décidé pour retourner à La Trinité d'établir les voiles amarrées à une bouée. Au départ, le pied du mât de misaine de *Morbihan* était mal emboîté dans le sabot et avec la force du vent à été arraché, et a cassé le banc de misaine. Nous avons donc tout affalé, et nous sommes rentré à l'aviron. Le montant du devis pour réparer était de 1200 euros. Quelques jours après le passage de l'expert, la MAIF (notre nouvel assureur depuis deux ans) nous a fait parvenir le chèque correspondant au devis moins la franchise.

Chez AXA, la prime annuelle était d'environ 1000 Euros et à la MAIF, la prime est inférieure à 500 Euros.

La Vogalonga du trésorier

Douze jours en camping au bord de la lagune de Venise en Mai 2004 pour 28 personnes et une yole Bretonne. Jean-Pierre Journeau, de la yole *Morbihan*, nous a raconté cette superbe aventure dans le numéro précédent du Carnet de Bord. Il vient de nous faire parvenir les comptes détaillés de cette expédition mémorable. Ils sont à la disposition de tous ceux que l'expérience intéresse sur simple demande. Un budget de 10250 Euros!!

Patrim'eau crée un forum

Pour se retrouver, échanger et raconter encore et encore ... **Patrim'eau** a créé un forum internet. Pour s'y retrouver, c'est simple, se connecter et aller à «www.patrim'eau.org/forum». **C'est gratuit, c'est pour tous, alors allons-y!**

Patrim'eau, on en entend parler, mais qu'est ce que c'est???

En 2000, la construction de nombreuses yoles et les fêtes de Brest et Douarnenez ont été l'occasion, pour beaucoup de jeunes, de participer à une aventure extraordinaire dans une ambiance d'ouverture, de partage et d'apprentissage. Dix associations d'insertion ont ainsi bénéficié de financements européens pour favoriser l'accès aux métiers de la mer dans le cadre du programme d'Initiative communautaire «Youthstart». Certaines associations, dont les actions les actions tournent autour des valeurs du patrimoine maritime fluvial ou lacustre et donc de l'eau, se sont regroupées au sein de **Patrim'eau**, dans un nouveau programme d'initiative communautaire «Equal». Ce programme veut lutter contre toutes formes de discriminations, donner les mêmes chances à tous, jeunes ou pas, garçons ou filles, agrégés ou pas ...

On sait bien que c'est cet esprit d'ouverture qui règne à bord des yoles. C'est donc pour vous remercier et encourager cette pratique sur nos bateaux que les partenaires du projet **Patrim'eau** ont choisi d'offrir symboliquement à Toulon un sac à chaque bateau.

Pour mieux connaître **Patrim'eau**, vous pouvez nous rejoindre sur le site www.patrim'eau.org, et en attendant les prochains défis, bon vent à toutes et tous. Thierry Henriot est responsable de l'événementiel de **Patrim'eau**.

Après l'Atlantique, le Pacifique, ... toujours à main nues.

Après sa traversée à la rame de l'Atlantique-nord en 2003, Maud Fontenoy, notre ancienne présidente, est repartie pour un nouveau défi: celui de traverser le Pacifique d'Ouest en Est de Lima (Pérou) à la Polynésie française. C'est 4300 milles nautiques soit plus de 8000 km d'étendue d'eau qui reprend la route mythique du Kon Tiki en 1947. Le Kon tiki c'était une radeau voilé et une équipe. Ici, c'est une femme toute seule sur son bateau avec ses 2 avirons.

Partie de Lima en début janvier Maud progresse bien. Endébut mars, elle avait parcouru plus de la moitié de son périple .

Bon courage, bonne chance et bon vent Maud!

Site internet: <http://www.pacifiqueamainnues.com/>

Et la remorque?

Beaucoup de remorques routières de yoles ont désormais plus de 4 ans d'exposition aux intempéries, au sel, à la rouille, et des milliers de km dans les roues. Avant les grands déplacements de l'été, pensez à faire réviser les freins (mâchoire, câbles et tringles), les roulements, et à changer les pneus, même s'ils ont l'air "bons"; ils ont vieilli et risquent d'éclater (sur l'autoroute, un dimanche, bien sûr!!), comme nous le racontera Guy Le Rhun dans le prochain numéro.





Calendrier 2005



22 - 24 Avril	Ile d'Arz (Morbihan): Stage de Formation (<i>voir en page 3</i>)
2 au 8 Mai:	Le Golfe du Morbihan (<i>Voir encadré ci-dessous</i>)
Juin	Cork, Sud Irlande: River Race
11 - 12 Juin	Villefranche 2005
26 Juin	Plouer sur Rance: rassemblement yoles, régates, jeux
8 au 11 juillet:	Oléron 2005
29 Juillet 6 août:	d'Audierne à Sauzon <i>La route de l'Amitié,</i>
15 16 août:	Paimpol: chants de marin
21-25 Septembre:	Orléans: Festival de Loire
23 - 25 Septembre:	Marseille, régates des yoles de bantry du Sud de la France

La Semaine du Golfe 2005

La troisième édition du 2 au 8 mai de cette manifestation va rassembler 7 flottilles qui vont naviguer de port en port pendant trois jours dans le golfe du Morbihan, sans oublier la grande parade du samedi qui rassemble les flottilles et autres plaisanciers locaux.

La flottille n°1 (yoles de Bantry, de Ness, Morbihan, de l'Odet, les Gigs de Cornouaille et yoles d'Aboville) aura pour les organisateurs une importance particulière. L'organisation offrira l'hébergement pour l'ensemble des équipages avec comme lors de la précédente édition le transport jusqu'au port d'attache du jour.

Si vous avez des demandes particulières ou des propositions à faire contactez Jean- Pierre JOURNEAU
Yole MOR-BIHAN Tel : 02.97.66.59.54 / 02.97.40.30.31 Portable: 06.12.70.51.62 j.journeau@tiscali.fr
 Inscrivez vous rapidement.

Villefranche 2005: RENCONTRE DES YOLES DE LA MÉDITERRANÉE 11-12 JUIN 2005

L'association «Une Yole pour Villefranche» organisera en juin 2005 une Rencontre des yoles de Méditerranée (France et Italie) durant le 2^{ème} week-end de juin 2005 à Villefranche-sur-Mer.

Les yoles seront accueillies le vendredi soir. Le samedi sera consacré à des épreuves entre yoles (régates et connaissances maritimes) dans et devant la rade de Villefranche. La journée se clôturera par un palmarès et une soirée conviviale: un grand repas réunira les équipages de tous les bateaux.

Le dimanche, d'autres types de bateaux traditionnels nous seront associés pour une parade navale qui sera commentée par un spécialiste maritime.

Coordinateur: Jacques Joncour Tel: 06..65.77.76.26 / 04.93.53.48.76 Mail: j.joncour@peche-cote-azur.com

Siège de l'association «Une yole pour Villefranche»: Pavillon Beaudoin, Les voûtes de la Darse, 06230 Villefranche-sur-Mer
Internet: <http://www.darse.org>

La Route de L'Amitié: essayez la!

Voulez vous découvrir la côte sud de la Bretagne par la mer? Si oui, prenez la Route de L'Amitié. C'est un rassemblement dont c'est la 4ème édition et qui connaît un succès croissant. *Morbihan, Volonté* et *Sterenn* sont déjà inscrites.

La flottille qui mobilise 150 bateaux de tous types et 750 personnes partira d'Audierne pour rejoindre Sauzon à Belle Ile en Mer avec chaque soir une escale dans les ports de Groix, Port Louis, Houat, Le Bono.

L'organisation est prête à soigner particulièrement les grandes yoles si elles sont assez nombreuses. *Morbihan, Volonté* et *Sterenn* sont déjà inscrites.. Site Internet: <http://route.de.lamitié.free.fr>

Marseille: Les sixièmes rencontres du Sud de la France des Yoles de Bantry. 23 -25 septembre.

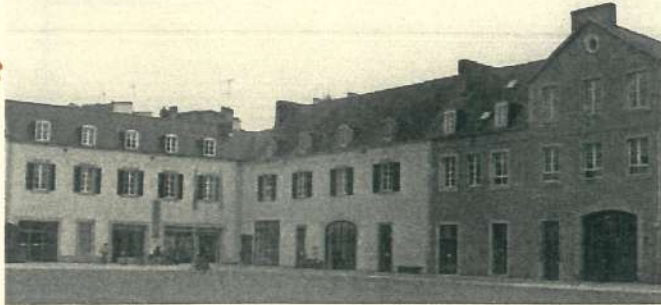
Profitez du soleil de septembre et d'une dernière baignade. Ils'agit désormais d'un classique, qui permettra de sélectionner les candidats pour l'Atlantic Challenge 2006 à Gênes. Deux jours de régates intensives animées par l'équipe de Cap Marseille.
 Contacts et inscriptions: Cap Marseille Tel 04 91 95 70 57 @: capmarseille@wanadoo.fr



Bulletin: Direction rédaction: Paul Le Joncour. Conception réalisation: JP Guéritaud
 FEDERATION DES BATEAUX VOILES-AVIRON TRADITIONNELS.
 Secrétariat: Paul Le Joncour 30 rue de la Gare 29100 Douarnenez
 Courriel: JOELLE.LE-JONCOUR@wanadoo.fr Tel 02 98 74 06 41
<http://voileaviron.free.fr/fede/fede.html>

Port-Musée

Evolution et programmation



Depuis sa création par Treizour en 1985 le Musée du Bateau bientôt repris par la Ville n'a jamais cessé d'évoluer. En matière d'espaces, il en arrive à présent à sa phase aboutie de développement. 22 ans après, nous sommes bien loin des premières salles rustiques d'exposition au rez-de-chaussée de l'ex conserverie « le Bris » et des bureaux plus que spartiates à l'étage.

En bordure de la place de l'Enfer, il forme à présent avec la nouvelle médiathèque Georges Perros un équipement culturel et un ensemble architectural de premier plan.

En 2006, en dépit des contraintes liées aux travaux du début d'année, les nouvelles expositions et le réaménagement des espaces ont été appréciés du public. La fréquentation du Musée en témoigne car elle est restée équivalente à celle de l'année précédente. La compétence et le travail de Pascal Aumasson, conservateur, et de toute son équipe sont ici à saluer.

Déplacement des collections à flot en 2008

La programmation muséographique prévoit en phase finale un déplacement de la collection des bateaux visitables vers l'amont du môle dit de l'Enfer vers le seuil-passerelle Jean Marin. Les unités seront accessibles à partir des escatades dont les espaces et bâtiments recevront une vocation muséographique appropriée.

En attendant ce déplacement les bateaux vont connaître en 2007 des travaux de restauration et pour certains une présentation renouvelée.

La programmation 2007

• Sur Peau 5 bateaux visitables

La barge de la tamise « Northdown », la gabarre « Dieu protège », le langoustier « Rocamadour », le remorqueur « St Denis », la galéasse norvégienne « Anna Rosa ».

• Dans le musée : une nouvelle présentation modernisée et des expositions :

L'art de fixer les saisons – Histoire des conserveries de poissons

Cette exposition temporaire, fruit de plusieurs années de recherche, s'intéresse aux conserveries de poissons. Elle a été présentée en 2006 et a connu un grand succès. C'est une présentation réaliste de ce monde du travail où la femme et l'homme sont particulièrement présents: le nom des industriels et le visage des ouvrières; les mains qui travaillent; la voix qui prie, qui chante et qui crie...

Survivre en mer

Cette exposition temporaire est basée sur deux récits contemporains de 2002. S'intéressant non au sauvetage mais aux moments délicats qui précèdent la « délivrance » du naufragé. Elle relate aussi l'histoire des progrès de la survie. C'est encore l'homme qui est au cœur de l'exposition.

Eaux vives... les vacances !

Cette exposition sonore est construite autour de trois chansons populaires qui mêlent leur histoire à celle des premiers loisirs sur l'eau. Elle est accompagnée par la présentation de véritables bijoux de bois : canot, yole et périssaire, de la fin du XIX^e siècle.

Un itinéraire d'été

Sur les pas d'Yves Tanguy

Le circuit « Sur les pas de Yves Tanguy » organisé depuis Quimper où le Musée des Beaux-arts présente une importante rétrospective du peintre surréaliste (1900-1955) offrira une étape estivale à Douarnenez et Locronan. Faite de reproductions de photos et de manuscrits, cette présentation au Port-musée s'attache à évoquer l'admiration du peintre pour les sites et les paysages de la baie de Douarnenez où ses cendres ont été dispersées.

APPEL A PARTICIPATION
«Treizour, Amis du Port-Musée »
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 2007

25,00 € *Individuel adulte*
40,00 € *Couple*
50,00 € *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.)