

TREIZOUR

AMIS DU MUSEE DU BATEAU



TREIZOUR

AMIS DU MUSEE DU BATEAU

(Association régie par la loi du 1er juillet 1901).

MUSEE DU BATEAU, Place de l'Enfer
29100 - DOUARNENEZ

SOMMAIRE

	Page
. EDITORIAL : LES MAUX DU PRESIDENT	
	Michel PHILIPPE 2
. AVANT PROPOS	
	Michel PHILIPPE 4
. "TELENN-MOR", LA HARPE MARINE	
	Jean-Pierre PHILIPPE 6
. MON CHEMIN DE D...Z	
	Serge TRONQUET 10
. L'ENRICHISSEMENT DES COLLECTIONS EN 1986	
	Denis-Michel BOELL 14
. UNE JOURNEE A BORD DU "PIERROT-THERESE"	
	Jacques BLANKEN 16
. SUR LES TRACES DE L'ENFER DOUARNENISTE	
	Yves TANNEAU 20
. DES NOUVELLES DE L'ENFER	
	Jean-Louis DAUGA 26
. CHAPEL DON MIKEL	
	Josick PEUZIAT 28
. LE BASSIN A FLOT DE PORT-RHU	
	Rémi LE BERRE 30
. VOILES D'IROISE	
	Jakez KERHOAS 36
. LES BUTS ACTUELS DE L'ASSOCIATION	
	Michel PHILIPPE 39

Photos : HOLVECK ; UGUET .



EDITORIAL

"LES MAUX DU PRESIDENT"

Michel PHILIPPE, Président de TREIZOUR

Je t'avais dit que j'irais pas. J'embarquerais 2 ou 3 jours pour prendre un peu l'air du large et pour voir comme ils se débrouillent avec leur Belem.

Et maintenant je suis cramponné à la tringle qui longe la vergue. La voile, la pluie, le vent tout me cingle la gueule : une main pour mon bonnet, une pour mon écharpe, une pour mon bout sensément de sécurité qui s'entortille autour de mes genoux, une pour me tenir. Je glisse mes talons le long du marche-pied, mon réor (1) en bas pour franchir les cargues en direction de ce foutu raban d'empointure.

En bas, le pont bien rincé brille comme les vernis du Duc de Westminster.

Minable aventure au bout d'une basse vergue dont je descend crispé mais tellement fier : j'ai fait mon empointure.

Demain j'irai juste un peu serrer le petit cacatois mais, je ne le dirai à personne, c'est juré.

Pour Douarnenez 86 il a aussi fallu plonger

l'ancre du Moliceiro prise dans la traversière, coaltarer, peindre, faire des numéros, les camoufler, teindre et reteindre les voiles.

Et puis quand même naviguer, rencontrer des tas de gens surpris eux-mêmes d'aimer tellement nos bateaux et notre façon pourtant bien ancienne de faire. Avec eux, pour eux, continuer à cultiver la joie immense de la mer, du vent, des coques à l'odeur forte, des manoeuvres à la fois de force et de grâce, pourquoi ne pas dire d'amour (un Anglais, pour une fois impudique, nous l'a bien envoyé dans la figure à Thalassa et Lance LEE nous lançait que la vie, l'humanité profonde, la jeunesse et l'avenir sont avec nous).

Cultivons ensemble la joie de nos bouts de bois, de nos coques, de nos grèves, de nos rêves et même de nos nostalgies redevenue le quotidien de ce que nous aimons. Avec cela le travail, les comptes, les démarches, l'effort intellectuel considérable nécessaire au rappel à la vie (en musées, et hors musées) de nos bateaux sera plus facile. Rappelons que moins qu'aucun autre, ils ne supportent l'imperfection, ce à quoi l'homme que nous estimons ne se trompe pas : le marin.

(1) Mot Bas Breton.

Michel PHILIPPE, Président de TREIZOUR

AVANT-PROPOS

Michel PHILIPPE, Président de TREIZOUR

Ce premier numéro du bulletin de l'Association Treizour - Amis du Musée du Bateau est adressé à la plupart des personnes dont nous avons pu savoir qu'elles s'intéressent, qu'elles se sont intéressées ou qu'elles s'intéresseront à tout ce qui se passe non seulement à Douarnenez mais aussi partout où la culture maritime (je me refuse à dire traditionnelle) a existé ou existe sous quelque forme que ce soit.

Nous travaillons pour cette culture avec le Chasse-Marée, avec le groupe de Pors Beac'h, Douarnenez 86, et bien sûr avec le Musée du Bateau de Douarnenez et les Chantiers de l'Enfer.

Nous nous efforçons de rendre à la FRCM (1) un peu des immenses services qu'elle apporte à tout ce mouvement. La Fédération des idées et des énergies, dans la région mais aussi au plan national, voire international, apporte des résultats concrets dont on doit dire qu'ils dépassent les nostalgies ou les prévisions qui eussent été considérées comme bien optimistes il y a quelques années.

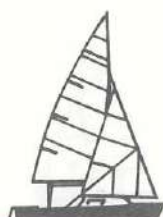
Notre travail d'adaptation à tous est donc permanent (tant pis si nous sommes parfois un peu brouillons ou submergés). Nous vous attendons pour le porter plus loin.

Treizour était un pionner, un précurseur, un vrai. A travers notre association, le service rendu à Douarnenez et à l'esprit du patrimoine maritime est immense. Qu'il me suffise de le dire. Citer les deux présidents fondateurs, leur courage et leur foi ressemblerait à quelque éloge funèbre ou académique bien injustifiée car ils sont plus présents et plus soumis que jamais aux agressions quotidiennes de nos saines activités. Au fil des pages qui suivent, parlons de nos travaux, de nos plaisirs de nos soucis.

(1) F.R.C.M. (Fédération Régionale pour la Culture Maritime) :

- . M. Jacques BRIOIS, président
 - . M. Paul CANTAIS, secrétaire général
- 5, quai du Port Rhu - B.P. 34
29172 - DOUARNENEZ

Michel PHILIPPE
Président de TREIZOUR



"TELENN MOR"

LA HARPE MARINE

Jean-Pierre PHILIPPE, Musée du Bateau

La drisse de misaine, encore mal suiffée, force un peu en tête de mât. Incrédules, on borde serré pour sortir de l'anse du Fret ; le taillevent est bordé "à cul", plat comme une planche.

A terker ! Spontanément la langue des chaloupes, du quartier de Ste Hélène se libère, provocante, avec des intonations presque impudiques. Le poulx est rapide : les **karennou** étaient lourds pour se dégager des galets du chantier. Mais les "apparences" sont bonnes : Marie CADORET avait cassé la bouteille du baptême du premier coup, du haut de son chevalet, et le Telenn-Mor avait glissé vite, oui trop vite même, sur la cale graissée par le père STIPON.

Le louvoyage rapide du sardinier nous étonne à demi, Jos JONCOUR, le voilier, nous l'avait dit : "ce sont des bateaux qui "attrapent le lof", des bateaux de près

Dans le goulet de Brest, quelques virements maladroits, avec gambeyage, et un reste de flot nous fait tirer quelques mauvais bords du côté des Minou. Mais un petit courant contraire n'est pas pour intimider notre chaloupe. Commencée deux ans plus tôt, en même temps qu'Eliboubane, un autre sardinier ami, elle avait déjà essuyé bien des **barr amzar** destructeurs, su éviter les hauts-fonds qui **tarzent** et les têtes de roche les plus effrayantes, de celles qui déchirent les barques mouillées dans la chaussée de Sein, sur un orin usé à sa **fouriken**.

Pourtant, il s'en est fallu de peu pour que cette pièce de chanvre tanné n'ait pas filé par le bout, amarré à son **mouilh** et soit perdue à jamais près de la "Basse-Froide".

Ar Vag c'est la chaloupe, ce sont les neuf cents sardiniers et les six mille marins douarnenistes, c'est le bateau



du sud de la Bretagne qui a fait la fortune, le bonheur, la misère de notre pays ; c'est le type de bateau qui a été le plus construit en Europe.

Elles avaient commencé à disparaître au lendemain de la grande guerre ; il n'en reste rien depuis longtemps.

Ar Vag, c'est aussi le livre, la chanson de geste, la gwerzh qui retrace l'histoire de notre communauté douarneniste avec une émotion, une précision scientifique basée sur des années de recherches sans prix et d'enquêtes déjà irremplaçables.

Ar Vag, et aussi d'autres chercheurs comme Per DENEZ, ont "forcé" la mer, l'oubli, l'inéluctable, le néant.

Ar Vag et Treizour, c'est une affaire passionnelle, qui a permis la naissance de Telenn-Mor.

Déjà à la pointe du Capucin le noroît bien stable nous fait choquer deux doigts d'écoute. En route vers le Toulanguet on affine les réglages entre les deux voiles. On apprend !

Laka tiz ! La vitesse augmente mais le sillage reste discret ; on a du "goût". Audacieux, on profite pour dépasser un bateau en **karn**, mal gréé il est vrai.

Les tas de Pois, la baie de Dinan, ar Be Koz : la conque marine, la quintessence de la mer. Ici, des centaines de chaloupes cabanaient le soir sous Pen-Hir ; on faisait la **kotériade** ; on riait fort avant de s'endormir dans l'ancestral

kapo-braz, pour dérapier au milieu de la nuit vers les lieux de pêche.

Vent arrière. On grée les perches en branche de châtaignier, coupées à Kergoulinet le dimanche à Tréboul, on croche en abord le palan de taillevent qui redevient la voile carrée originelle. Dans le noroît fraichissant l'accélération est grisante, voluptueuse.

Mais il est plus de midi, déjà les "Mechann bihen", les "Grand Du", "Marchons en Paix", l'"Aigle de Meaux" ont mis **en o'ch** du côté de Bas Ilis ; des dizaines, des centaines de chaloupes noires déploient leurs ailes de cormorans hiératiques, et c'est une charge à la Eisenstein qui barre bientôt l'ouvert de la grande baie, pour disparaître très vite dans cette fine brume d'été de notre imaginaire.

Des "**Laer e loud**" nous en sommes sous le **skotihl**, pas la moindre capture, la moindre écaille, ni même un filet, un bateau de touriste !

Joël PERROT et ses hommes rentrent de leur marée, eux n'ont pas volé leur part dans les parages des Shetland. Le Pors Piron **soublé** de ses récoltes marines se hâte vers Douarnenez.

Le **Kornog** mollit, c'est le **calme choc** sous St. Nicolas.

Attelés aux énormes karennou, les plus jeunes sont bientôt **skuiz maro** et se lovent sur le plancher. Le bateau

noir s'enfonce dans le ventre gris de la nuit de juillet. Une risée à peine perceptible nous vient de Pierre Profonde ; vite, à border partout ! Un coup d'aviron, de temps en temps sous le vent fait étinceler le **lampreiz**, la phosphorescence de la mer et l'étrave tranche lentement le liquide nourricier de notre baie maternelle.

La Catherine, le Massabielle, le Providans Doue et Reine de l'Arvor, les sardiniers de Tréboul nous croisent au milieu de la nuit ; on leur éclaire nos voiles noires : "On vous a vu, on vous a vu" ! Pour eux la vision nocturne de leur barque ancestrale doit être magique.

Tarz an deiz : c'est l'aube, le Menez-Homm s'illumine. Au bout de la vieille digue de l'antique cité sardinière, les **komiserez** des usines ne sont plus là, Luis l'Espagnol, les Eugène BONIZEC ne font plus leur tour du matin, le Mimosa à Jean DERRIEN ne débarque plus ses **plisses** vivantes sur la cale Rae.

Le bateau se faufile et vire sur place entre les plaisanciers.

On jette le grappin au **fess** devant an **Aod Vihan**, berceau de tant de rêves de mousses, à l'endroit même où mouillent les chaloupes, depuis toujours.

Telenn-Mor est là, superbement coaltaré avec sa **lissen** bleue et ses voiles cachoutées, de coton et de chanvre, insolite et irréel, sous la **rustar** de Santez Anna ar Palud.

Le "Rio" va être hissé sur le **slipway**, le "Yacht Bihen" abaisse déjà ses perches rouges près de la bouée de la passe et salue du **korn boud**. Edouard ANSQUER au travail sur sa vedette de sauvetage nous fait signe, c'est à lui qu'il revient de graver le matricule, de son Pradel acéré. Il imagine déjà les chiffres aux barbes les plus pêchantes, aux entrelacs bienfaisants.

Chargé jusqu'au plat-bord, un petit canot sardinier débarque notre batelée à l'escalier de la Cale Ronde.

Ar vag, an treizour, an douar : le passage est fait.

Jean-Pierre PHILIPPE
Musée du Bateau



Lexique de termes marins bretons et du parler douarneniste (mots en caractères gras).

A terker : étarquer !

Karennou : grands avirons à fût carré

Barr-amzar : mauvais temps, tempête

Tarzh : les brisants

Fouriken : fourche rustique taillée dans une branche, servant de chaumard

Mouilh : ancrage rustique, souvent constitué d'une simple pierre

Laka tiz ! : met la vitesse

Karn : callosité, peaux épaisses, employé ici avec ironie pour désigner le plastique

Kotériade : plat à base de poisson

Kapo-braz : cape de mer

En oc'h : voiles en ciseaux

Laer e loud : le voleur de sa part (surnom)

Skotilh : partie centrale du bateau et plancher donnant accès à la cale à poisson

Soublé : enfoncé par sa cargaison

Kornog : vent d'Ouest

Skuiz maro : morts de fatigue, épuisés

Komiserez : contre-maîtresse (commise) chargée d'acheter le poisson

Plisse : carrelet

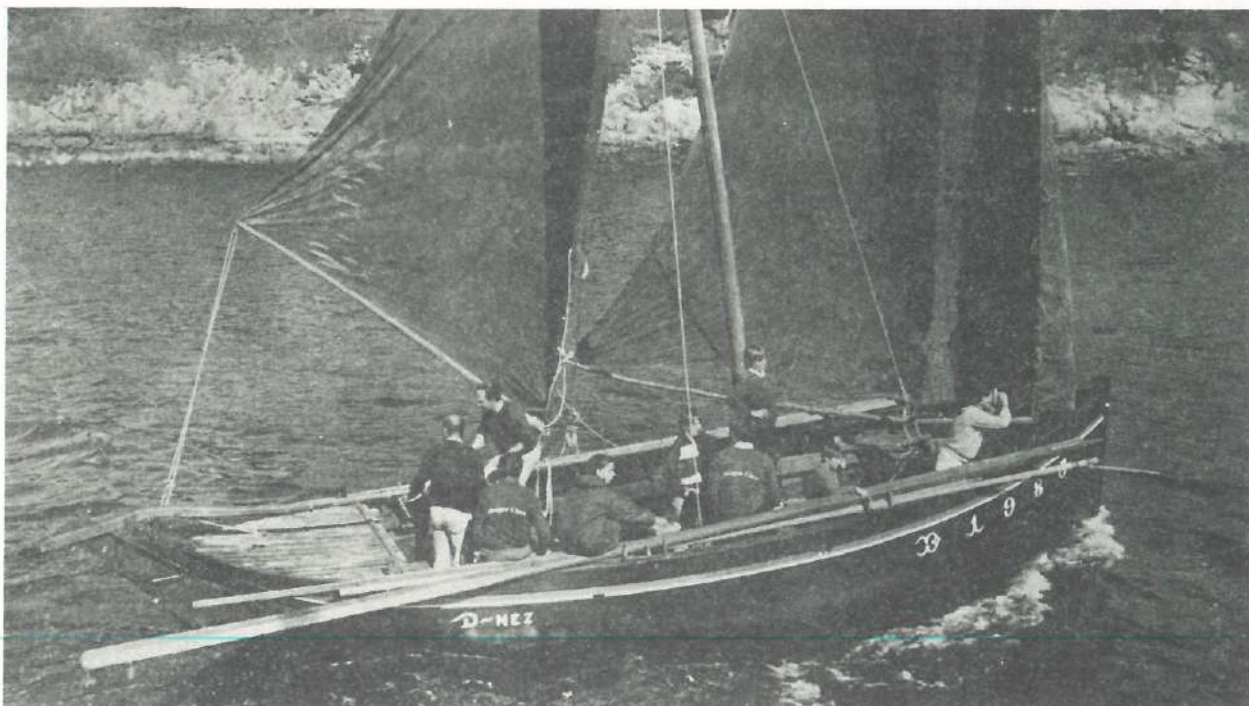
Fess : mouillage du Rosmeur

An Aod Vihan : le Petit Port

Lissen : bande de couleur peinte sur toute la longueur du bateau

Rustar : rougeur de l'horizon au lever et au coucher du soleil

Korn boud : corne de brume.



MON CHEMIN DE D...Z

Serge TRONQUET, Secrétaire adjoint de TREIZOUR

Pendant longtemps, pour moi, plaisance a été synonyme de richesse, de grande richesse. Seuls, quelques grands de ce monde avaient accès à l'univers fabuleux des "yachts". Or, il y a une vingtaine d'années, j'ai découvert, par hasard, qu'il existait une autre plaisance, beaucoup plus accessible au commun des mortels, celle-là, et que la possession d'un petit dériveur - surtout acheté d'occasion - n'était pas nécessairement l'apanage de la famille Rotschild. Sur ce point, mon opinion s'est nuancée depuis...

Cette heureuse découverte porta rapidement ses fruits. Une réunion au sommet - mon épouse et moi - permit de conclure à la nécessité impérieuse de s'inscrire sans retard au cours "débutants" de l'école de voile de Granville.

L'épreuve fut rude.

Cette année-là, le temps fut détestable en Normandie, pendant tout l'été ; pluie et froid. Engoncés sous deux pulls, un ciré, le gilet, nous avions l'air en bois, mais un bois trempé et grelottant.

Ce n'est pas tout. Personnellement, mes lectures m'avaient appris un certain nombre de termes maritimes (merci Alain GERBAULT, le TOUMELIN, Pierre BEARN !) mais ce n'était pas le cas pour ma femme, égarée dans ce monde pour elle étrange et hostile : le vocabulaire, la logique des manoeuvres lui échappaient complètement et le soir, à l'heure de l'apéro, nous nous entraînions dans la cuisine à faire des noeuds et à virer de bord, à l'aide d'une ficelle et d'un manche à balai. Mettre la barre sous le vent et embraquier l'écoute de grandvoile devenaient : pousser sur le manche à balai et tirer sur la ficelle. Les automatismes entraient peu à peu.

Ce n'est pas tout. Granville est affligée d'un marnage important et, pour embarquer, il fallait impérativement se livrer à l'une des acrobaties suivantes, selon les cas. Si la mer était basse, on embarquait sur la plage après avoir acheminé les Caravelles sur 1 Km à la force des bras. Si la mer était haute, on embarquait au bassin, après avoir descendu 5 ou 6 m. d'échelle de quai quasi verticale jusqu'au ponton glissant comme une patinoire. Les échelles étaient parfaitement dégueulasses et l'eau du bassin semblait s'échapper d'un égout. Ma femme est sujette au vertige.

Ce n'est pas tout. Il y avait les autres stagiaires, tous des jeunes de 15 à 20 ans qui, eux, pigeaient tout tout de suite et faisaient montre d'une agilité diabolique. Notre allure empotée et nos efforts intenses pour saisir le pourquoi du comment généraient chez ces jeunes un air apitoyé lorsqu'il nous regardaient ou quelque intense rigolade : ces pauvres vieux !

Passons sur les incidents de parcours tels celui-ci : tenant un jour le bateau à l'étrave, face au vent, nous fûmes coiffés par une lame vicieuse. Le bain fut complet. Ou bien celui-ci, lors d'un atterrissage sur la plage, je sautai le premier à l'eau pour tenir le bateau ; je n'avais pas pris garde qu'il y avait là 3 m.

d'eau. D'où à nouveau bain complet.

Enfin vint le jour de l'examen de fin de stage. Beau soleil, vent force 1 à 2... Un rêve que nous n'avions jamais connu pendant les 2 semaines de stage. Nos scores fut honorables.

Il ne restait plus qu'à acheter un bateau.

Nous avons commencé par un petit dériveur en plastique ; il enchantait mes enfants qui prenaient un plaisir pervers à naviguer "en-dehors" du bateau. Personnellement, sans doute très rétro, je préférais, de loin, naviguer "dedans" ; quand je prend le train, je voyage "dans" une voiture et jamais sur les tampons. La dérive se montrait contrariante : obstinée à rester en position haute quand on voulait la descendre et refusant de rentrer au moment d'accoster.

Ce dériveur léger fut suivi d'un petit quillard également en plastique. De performances modestes, il était baptisé dédaigneusement "baignoire" par mes sportifs d'enfants.

Enfin vint "le bateau", le vrai, en bois. Bien que petit (5.20 m.) il m'enchantait tout de suite ; enfin un bateau qui ne sentait pas le polyester. Bien sûr, les voiles sont en tergal, les haubans en inox et les ridoirs en bronze. Mais il a commencé à m'amener sur le chemin de D...Z.

Le choc suivant me fut donné par le Chasse-Marée. Je compris alors que la voile n'était pas seulement un sport, mais aussi une esthétique et une éthique ; en somme toute une culture, une civilisation qui avait une histoire, des technologies, des traditions, et qu'il fallait impérativement, à l'exemple des Anglais,

des Hollandais et autres, conserver tout cela.

Quand le moment fut venu de quitter la vie active, comme on dit dans le journal, nous avons choisi le point d'échouage : la Cornouaille que nous connaissons bien et l'approche de cette voile traditionnelle. A D...Z.

Serge TRONQUET

Secrétaire adjoint de TREIZOUR



L'ENRICHISSEMENT DES COLLECTIONS EN 1986

Denis-Michel BOELL, Conservateur du Musée du Bateau

Outre la gabare "SAINTE ANNE" et le coquillier "PIERROT-THERESE" (voir article de J. BLANKEN : "Une journée à bord du Pierrôt-Thérèse, ci-après) mis en dépôt par le Musée de la Marine, une trentaine de bateaux sont venus enrichir la collection du musée :

- la PLATE du lac de Grand Lieu, collectée par André LINARD avec tout son matériel de pêche et de propulsion, objet d'une enquête approfondie et d'un reportage photographique exemplaires ;

- 7 petits canots et annexes, dont 2 plates sardinières, une prame à clin construite à Falmouth, un canot à voile au tiers de Bretagne Nord : tous ces bateaux ont fait l'objet de dons, et la plupart ont été collectés dans la région ;

- 3 embarcations de plage et de randonnée : kayak de toile de la

fabrique Française d'Articles de Sport (1937), canoë de construction B. Elie (1935), périssoire utilisée sur le bassin d'Arcachon (dons) ;

- 2 canots à misaine, dont l'un ("YANNICK DAY") n'a jamais été motorisé (dons) ;

- "ALLEZ EN PAIX" ex "BELUGA", petit côtre de Carantec construit chez Elies, et en état de naviguer (achat)

- "ROSE EFFEUILLEE" gros canot motorisé du type annexe de langoustier de Camaret (don) ;

- "L'HIRONDELLE" côtre ostréicole à cul de poule construit en 1910 à Lormont, motorisé vers 1930 et utilisé pendant soixante dix ans par le donateur (Mr. LABBE) puis son fils ;

- "AMIRAL III" le dernier chaland de l'Adour utilisé professionnellement pour la pêche du saumon et de l'alose à la senne jusqu'en 1979. Ce chaland

est construit selon une technique extrêmement intéressante d'assemblage de planches (achat) ;

- "DAISY" petit canot de plaisance à clin, construit en Angleterre à la fin du siècle dernier, remis à neuf par le chantier Jézéquel grâce au Chasse-Marée ;

- le MOLICEIRO et la BATEIRA MERCANTIL dont la collecte au Portugal a été également financée par le Chasse-Marée ;

- 4 bateaux de plaisance : un "Sharpie", un "caneton", un "requin", et un "M.M.M." (Monotype Minimum de la Manche) l'un des tout derniers survivants d'une série en vogue dans l'entre-deux guerres dans le Calvados (don) ;

- une petite embarcation de chasse du bassin d'Arcachon mue par des pédales, que viendra bientôt rejoindre une yole de chasse du Lac de Grand Lieu (don - collecte Noël GRUET) ;

- quelques autres acquisitions n'ont pu encore être transportées à Douarnenez : une pinassotte d'Arcachon, le "CHIPIRON" petit moteur" basque de Hendaye, deux canots à misaine de Bretagne Sud, la grande pinasse des Scouts marins de Bordeaux, ainsi qu'une étonnante péroisire ayant parcouru les fleuves français à la fin du siècle dernier.

L'effort de collecte a porté dans les premiers mois de l'année sur du matériel de chantier naval : 350 objets de la collection BARRIERE (chantier naval d'Arcachon), 42 outils donnés par Madame LE GALL, 20 outils d'un charpentier de Loire Atlantique (don C. et M. MASSIOT).

Du petit matériel de pêche et d'ostréiculture a également été collecté en divers points du littoral atlantique, principalement sur le bassin d'Arcachon par Noël GRUET.

Une machine à corder nous a été donnée par Mr. KERSAUDY (Ets Kersaudy et Le Meur à Pouldavid).

Le fonds documentaire s'est enrichi d'une dizaine d'années (l'après-guerre) de la revue LE YACHT ainsi que de petites séries de revues (Glénans, Neptunia, Triton).

Saisissons l'occasion pour lancer un appel : peut-être avez-vous ou connaissez-vous des collections de revues nautiques et maritimes, même récentes, qui dorment dans un grenier ?

Denis-Michel BOELL

Conservateur du Musée du Bateau

UNE JOURNEE A BORD DU "PIERROT-THERESE"

Jacques BLANKEN, Vice-Président de TREIZOUR

On n'était pourtant qu'à la mi-septembre mais la presque-île revêtait ce jour-là une allure maussade. Le ciel et la mer se confondaient dans une grisaille languissante... Nulle brise ne venait rider la surface de l'eau ; même les oiseaux, mouettes criardes ou goëlands restaient invisibles... Tout n'était que calme et silence. Pas un bruit, pas un cri ne troublaient la sérénité du lieu.

L'opération avait été fixée de longue date au dimanche 14 septembre.

Il s'agissait de préparer le "PIERROT-THERESE" - l'un des derniers sloups coquilliers de la Rade de Brest - à ses prochains grutages puis transport vers Douarnenez où il irait grossir la collection du musée.

Pas une mince affaire que le déménagement d'un tel bateau !

Pesant bien 10 tonnes, plus de 10 mètres de long pour un maître-bau d'au moins 3 m 80 et avec ça, tous les fonds cimentés !

Construit par le célèbre Auguste TERTU et lancé au Fret en 1935, c'est ici à Rostellec,

qu'il était venu finir ses jours en face du chantier, aujourd'hui désert, de celui des mains duquel il était né...



LEGENDE PHOTO :

Une vue du "Chantier" à la mi-journée.
PIERROT-THERESE : coquillier de la Rade de Brest, inscrit à l'inventaire des Musées de la Marine, Cf. "AR VAG" tome 3, page 107 et suivantes.

Bien que nul ne l'évoquât, chacun de nous en son for intérieur avait le coeur un peu serré... Cet endroit jadis si vivant, résonnant des mille bruits du chantier distillant cette odeur si particulière ; mélange subtil de peinture fraîche, de copeaux, de mastic et de goudron... aujourd'hui silencieux, inodore, triste, abandonné...

... Et ce bateau naguère si pimpant, pitoyablement échoué, le flanc déformé épousant la tonture de la grève, là où la laisse d'Equinoxe forme un petit monticule d'algues et de galets, branlant de l'étrave à l'étambot, vrillé, tordu et pourtant encore debout !

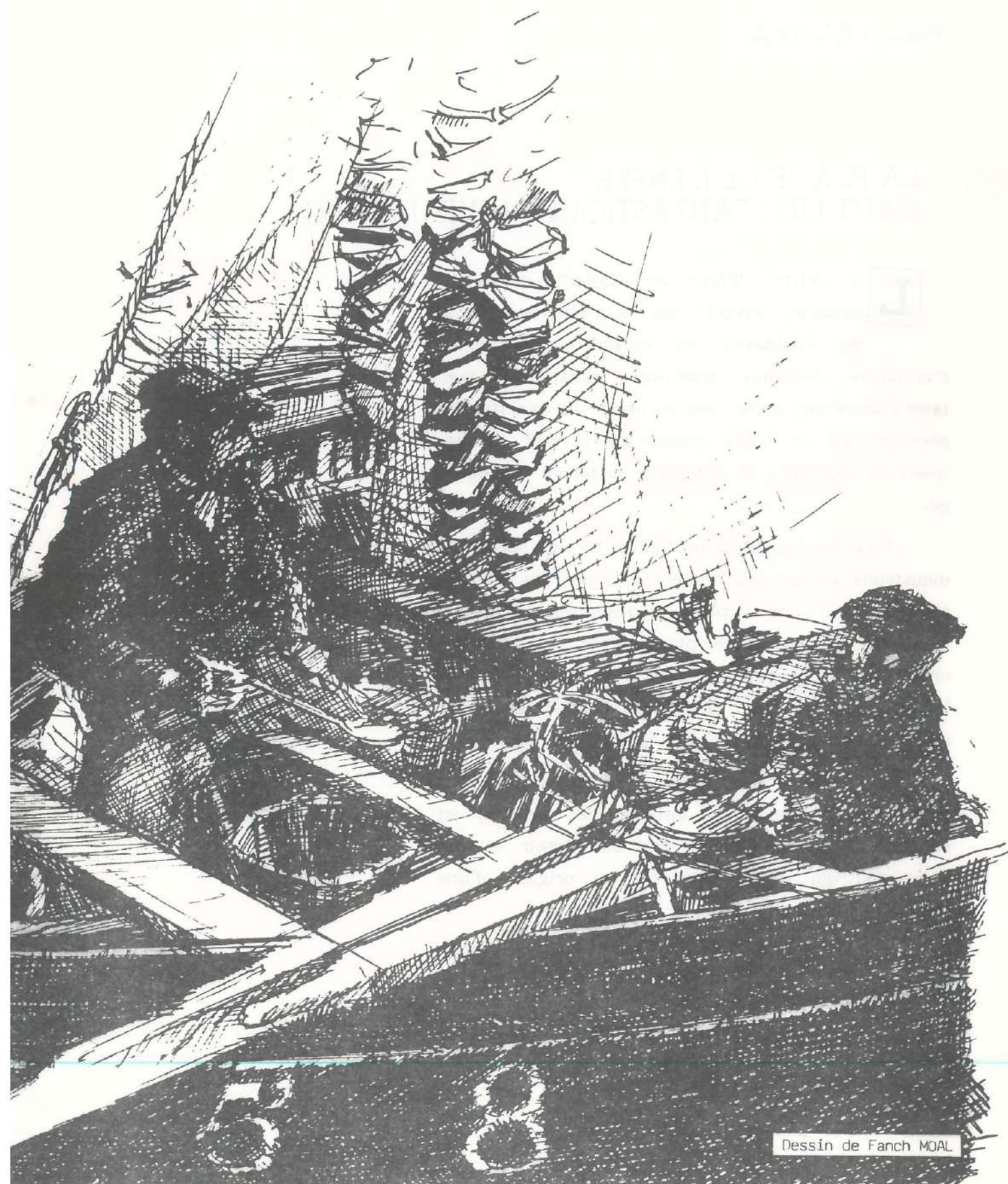
Mais "basta" et foin des états d'âme ; nous étions là bottés et harnachés pour la circonstance avec pics et masses, anspecs bastinges et pointes, scies et marteaux ; tout l'attirail de ces incompréhensibles fadas qui vont par les grèves et les criques, "Et le dimanche mar plij", sortir de leurs ornières ce que certains pensent n'être que de vieilles carcasses pourries à peine bonnes à mettre au feu, mais qui pour nous sont l'ultime témoignage et aboutissement d'un travail et d'un savoir précieux transmis au fil des générations et partie intégrante de notre patrimoine maritime.

Et quel plaisir mes amis quand le soir venu, la cale vidée de ses gravats, les membrures sorties de leur gangue de ciment, le barottage renforcé par ici, épontillé par là, nous regardions fourbus mais heureux, cette vieille coque un peu pataude en pensant que, pour un temps encore, elle allait demeurer et témoigner concrètement d'une culture aujourd'hui oubliée...

Jacques BLANKEN
Vice président de TREIZOUR



SUR LES TRACES DE L'ENFER
DOUARNENISTE



SUR LES TRACES DE L'ENFER DOUARNENISTE

Yves TANNEAU

LA PLACE DE L'ENFER, HAUT-LIEU FANTASTIQUE DU VIEUX-PORT

La petite "Place de l'Enfer", quiète et paisible, ouverte sur la romantique "ria" de Pouldavid, va connaître un regain d'actualité lié aux traditions maritimes, avec la métamorphose d'une vieille usine de la cité des pêcheurs en un vaste musée de la mer, où bateaux et chaloupes de nos pères porteront témoignage.

Avec les lignes harmonieuses de ses bâtiments industriels et de ses immeubles modernes ou plus anciens, dont une antique et remarquable maison du XVI^e siècle, cette place offre beaucoup de charme et de caractère, avec, sur la terre ferme, l'extraordinaire vision de vieilles barques de pêche assistées par un authentique bateau de sauvetage.

Son nom, "Place de l'Enfer", insolite et fantastique, étonne et intrigue les esprits, et suscite la curiosité des gens du terroir et des étrangers, qui s'interrogent sur les origines d'une si étrange dénomination.

UN ETABLISSEMENT DE PECHE APPELE
L'ENFER !

Mais remontons les rouages du temps, en

consultant les documents d'archives. Au demeurant, ces documents, actes notariés, cadastre ou autres, ne font pas apparaître dans la toponymie locale, un lieu-dit "l'Enfer", au "Havre de Porsru".

La lumière nous viendra d'une minute notariale de 1812 : une vente aux enchères "d'effets de pêche, chaloupes et meubles" indivis entres les sieurs BONNECARERE et GALABERT, armateurs et négociants à Concarneau, qui possédaient aussi un établissement de pêche à Douarnenez.

Or, cette vente s'effectuait "AU MAGASIN DIT L'ENFER (sic), quartier de Porsru" !

Parmi les objets dispersés : un bassin à tannée, des filets à sardines, des couvertures de lit pour les équipages qui logeaient à "l'Enfer" ; plusieurs chaloupes, "construction de Concarneau" (sic), avec le matériel destiné à saler et presser la sardine.

Trente ans plus tard, cet "Etablissement appelé l'Enfer, appartiendra à des bourgeois de Douarnenez, aussi négociants et armateurs.

SOUS LA REVOLUTION, LES SOLDATS DE LA REPUBLIQUE A L'ENFER !

Au coeur de la Révolution, le 13 octobre 1793, le conseil municipal, présidé par le citoyen Jean LE SAOUT, patron de la chaloupe et maire de Douarnenez, décide de "visiter les maisons propres pour casernes", afin d'y héberger la troupe cantonnée dans la ville.

Le choix se porta sur une "maison située à Porsru... dite l'ENFER", qui servait déjà d'établissement de pêche.

Les fermiers reçurent l'ordre de vider les lieux et d'y placer des lits pour les soldats de

la Nation qui, sans peur et sans reproche, dormirent paisiblement à "l'Enfer", sans pour autant se réveiller dans les flammes !

DE LA MAISON A LA PLACE DE L'ENFER

Le 9 juin 1867, un nouveau citoyen douarneniste voit le jour sur les bords de Port-Rhu : Guillaume, fils de Joseph GAILLARD, qui confectionnait des futailles pour l'expédition de la sardine pressée.

Selon l'Etat civil, l'enfant était né "Cale de l'Enfer", d'où l'origine de la déviation du terme "Enfer", strictement appliqué, depuis le Moyen-âge, à un immeuble, puis métamorphosé en toponyme local : "Cale de l'Enfer", puis "Place de l'Enfer".

La "Place de l'Enfer", agrandie après le comblement de la grève et la disparition d'un chantier de constructions navales, fut d'abord appelée "Place Saint-Michel", selon les cadastres de 1840 et 1876, à cause du voisinage de la chapelle.

Par la suite, une municipalité peu soucieuse d'hagiographe, mais cependant respectueuse d'une certaine tradition, renverra le pauvre Saint-Michel à ses pénates.

L'Archange, que l'iconographie représente terrassant le démon, sortira à son tour penaud et vaincu de la mairie.

Le diable le supplantera : ainsi naquit à Douarnenez la fameuse "Place de l'Enfer".

"ENFER NEUF - 1768, BATI SUR L'ENFER 1499"

Qu'est devenue cette vieille maison historique, atelier de presse, "hôtel" pour matelots et soldats, placée sous le patronage de l'Enfer ?

Etait-ce la précieuse et pittoresque construc-

tion du XVI^e siècle, conservée à l'un des angles de la place et aujourd'hui mutilée et convertie en garage, véritable sacrilège à notre époque de sauvegarde du Patrimoine ?

Il ne semble pas : "l'Enfer" de Port-Rhu, dont l'édification primitive datait de la dernière année du XV^e siècle, a dû être malheureusement détruit : ses pierres auraient contribué à la construction de l'immeuble des Ponts-et-chaussées.

Témoignage lapidaire révélateur : on pouvait lire sur la façade cette curieuse et peu banale inscription "ENFER NEUF - 1768 - BATI SUR L'ENFER 1499" (sic).

Quel dommage pour le patrimoine monumental de Douarnenez d'avoir ainsi perdu sa "Maison de l'Enfer", si pleine de souvenirs !

Au demeurant, cette singulière "Maison du Diable", après avoir longtemps abrité une industrie sardinière, logé les équipages des chaloupes et les soldats de la République, servit aussi autrefois de prison pour les mauvais garçons.

Les prisonniers en "Enfer", c'était là un fâcheux privilège douarneniste.

L'ENFER EN TOPONYMIE

Une question se pose : l'édifice originel a été "bâti sur l'Enfer" en 1499.

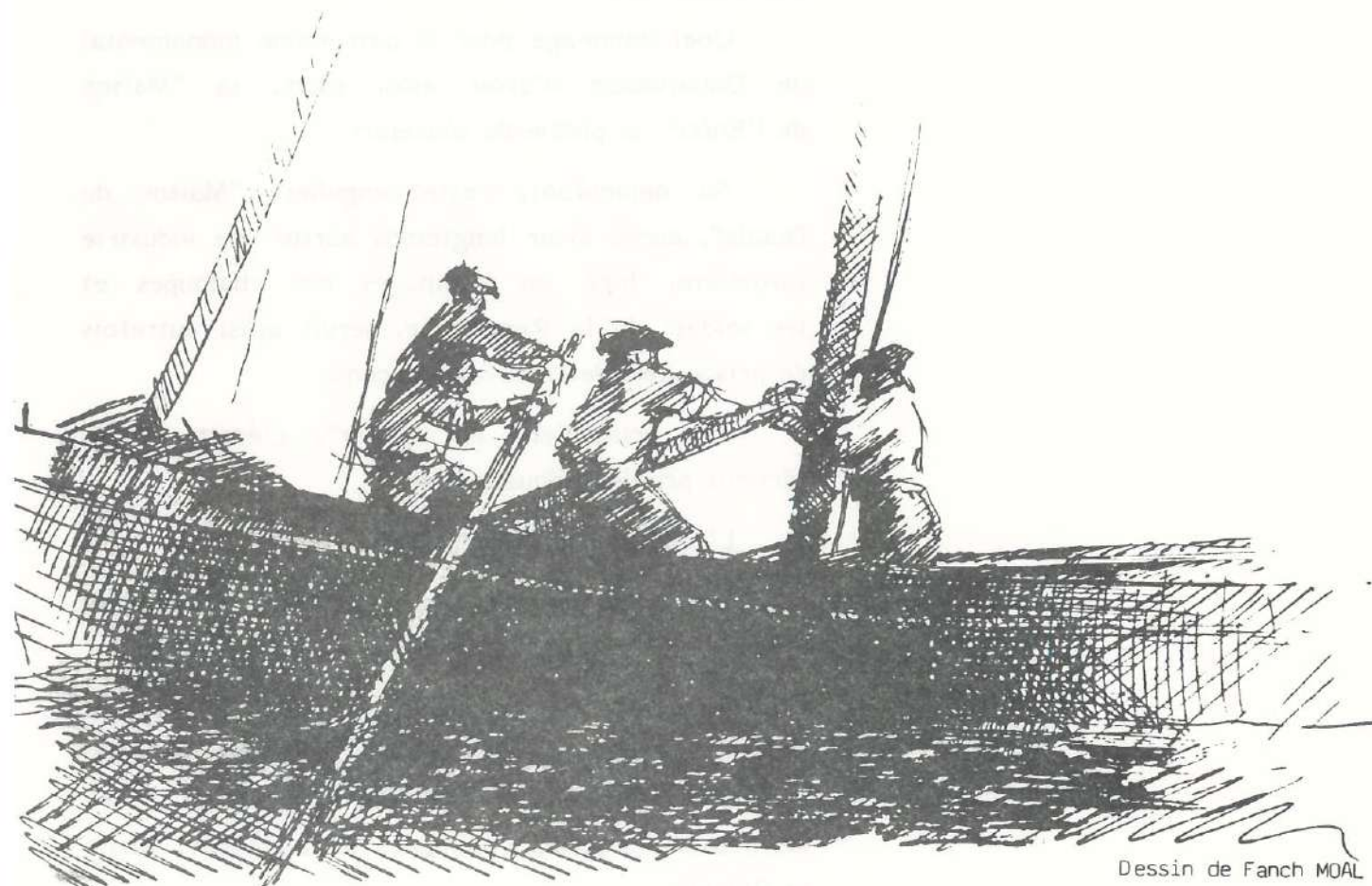
Quel est ici le sens du terme "Enfer", qui frappe les esprits ? "L'Enfer" n'est pas inconnu en toponymie. Dans le Finistère (INSEE), on trouve ce lieu-dit dans les communes de Lanarvily, Nizon et Plonéis.

Il désigne généralement un accident du relief : gouffre, dépression, trou, cavité etc... L'établissement de Port-Rhu a-t-il été construit au Moyen-

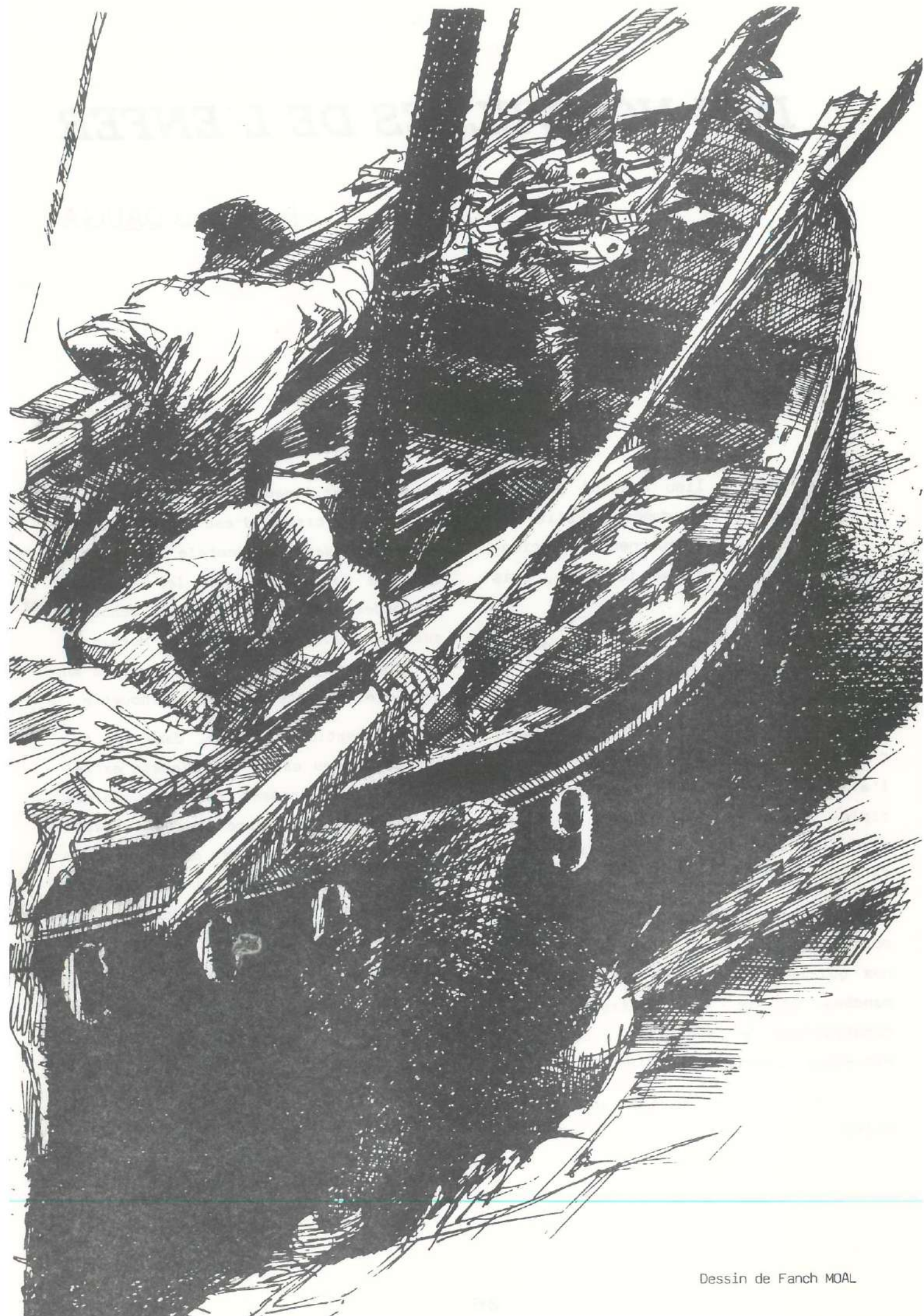
âge sur une anfractuosité ou une crevasse de la "Rivière de Pouldavid" ?

Telle serait l'interprétation la plus rationnelle, mais en matière surnaturelle et diabolique, l'imagination peut susciter d'autres interrogations et peut-être d'autres réponses !

Yves TANNEAU



Dessin de Fanch MOAL



DES NOUVELLES DE L'ENFER

Jean-Louis DAUGA

Enfer : lieu destiné au supplice des damnés (Petit Robert) ; à Douarnenez : ancienne crique où se trouve le Musée, avis aux amateurs.

Les stages mis sur pied depuis 1984 par la Fédération Régionale pour la Culture Maritime, dans le cadre du Musée du Bateau, avaient besoin d'un nom. C'est fait. Bon ou mauvais, il a l'avantage d'évoquer les activités multiples (bois, fer, et toile), et l'implication du centre dans l'ensemble de la place de l'Enfer.

"Les Ateliers de l'Enfer" donc, se portent bien ; depuis la fin de l'été, nos quinze compères ont retroussé leur manches et se sont attaqué à la construction de "SOUVENIR" : ce sinago est exceptionnel à plus d'un titre.

Il appartient au type ancien, totalement disparu, plus petit (8 mètres)

plus bas sur l'eau que le sinago moderne, faible tirant d'eau (0.70 mètres) et quille quasi horizontale lui permettant la navigation dans les eaux peu profondes, et un exceptionnel échouage sur les vasières du Golfe du Morbihan, un étambot vertical, et deux voiles en bannières caractérisent sa silhouette.

Exceptionnel aussi, dans son type. Ce bateau est d'une finesse extrême, particulièrement dans ses formes arrières, d'une audace et d'une beauté peu ordinaires. L'examen des diagonales révèle des sorties d'eau pratiquement rectilignes. Bref, pas le genre à laisser des cicatrices dans l'eau !

Exceptionnel enfin, le fait que ce bateau soit relevé par un amateur éclairé, avec une précision remarquable, et que ce plan paraisse dans la revue "LE YACHT" en septembre... 1889 ! L'article, qui accompagne le plan, rap-

porte que la marine chargée de la surveillance des bancs d'huitres s'est trouvée dans la nécessité, à cause de "SOUVENIR" de remplacer ses canots de surveillance à voile par des vapeurs !

Le fait de disposer de plans des formes et de voilure précis, nous permet de prétendre à une réplique authentique, le doute, les erreurs éventuelles et les inévitables contestations ne pouvant plus porter que sur le mode de construction et les échantillonnages.

Mis en chantier le 15 septembre, par le tracé grandeur nature, "SOUVENIR" voit sa charpente complète assemblée début décembre. Chaque participant au stage, responsable d'un certain nombre de pièces de charpente, les façonne de son côté et vient les assembler sur la quille. Peu à peu l'objet se dessine. Janvier, et l'on pose les bordés. Et un matin, un lundi matin, à l'ouverture des portes, c'est un être vivant qui trône au milieu de l'atelier. Le bois débité l'hiver dernier, renaîtra, transfiguré au printemps.

Vite les ferrures, vite les voiles, les mâts. Mais, il nous reste encore deux mois...

Outre les quinze membres du stage longue durée, deux compagnons individuels nous ont rejoint. L'un, Jean-Louis, termine tout juste une superbe yole de cinq mètres qu'il compte construire (1) à l'unité pour la promenade et la randonnée sur la Charente. L'autre, Ayméric, entreprend une réplique de "SAINT YVES" superbe petit yacht de cinq mètres inspiré des canots goémoniers.

Au 17 avril, les Ateliers de l'Enfer lanceront donc leur seizième embarcation, destinée au musée à flot, mais aussi quinze nouveaux charpentiers. Vous avez ou vous aurez besoin d'eux. Même pour peu de temps, n'hésitez pas à faire appel à leur compétence, ils savent travailler, "SOUVENIR" le prouve.

Jean-Louis DAUGA
Directeur du Centre de formation
Charpente Maritime

Les Ateliers de l'Enfer
Place de l'Enfer
29100 - DOUARNENEZ
Tel : 98.92.14.20.

(1) : L'atelier du Martin Pêcheur
17350 - SAINT SAVIMEN
Tel : 46.90.14.67

CHAPEL DON MIKEL

Josick PEUZIAT, Secrétaire de TREIZOUR

Dans le but de contribuer à l'animation du quartier de Port-Rhu, l'association "TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau" a l'intention de présenter une exposition à l'intérieur de la chapelle Saint-Michel. Le monument dédié à l'Archange Saint-Michel a été bâti près de la maison où habitait dom Michel LE NOBLETZ, célèbre missionnaire du XVIIe siècle. De plan trèflé, la chapelle a été édiflée rapidement en raison des nombreux pèlerins qui affluaient. La première pierre fut posée le 12 août 1663 et le clocher était en place en 1665.

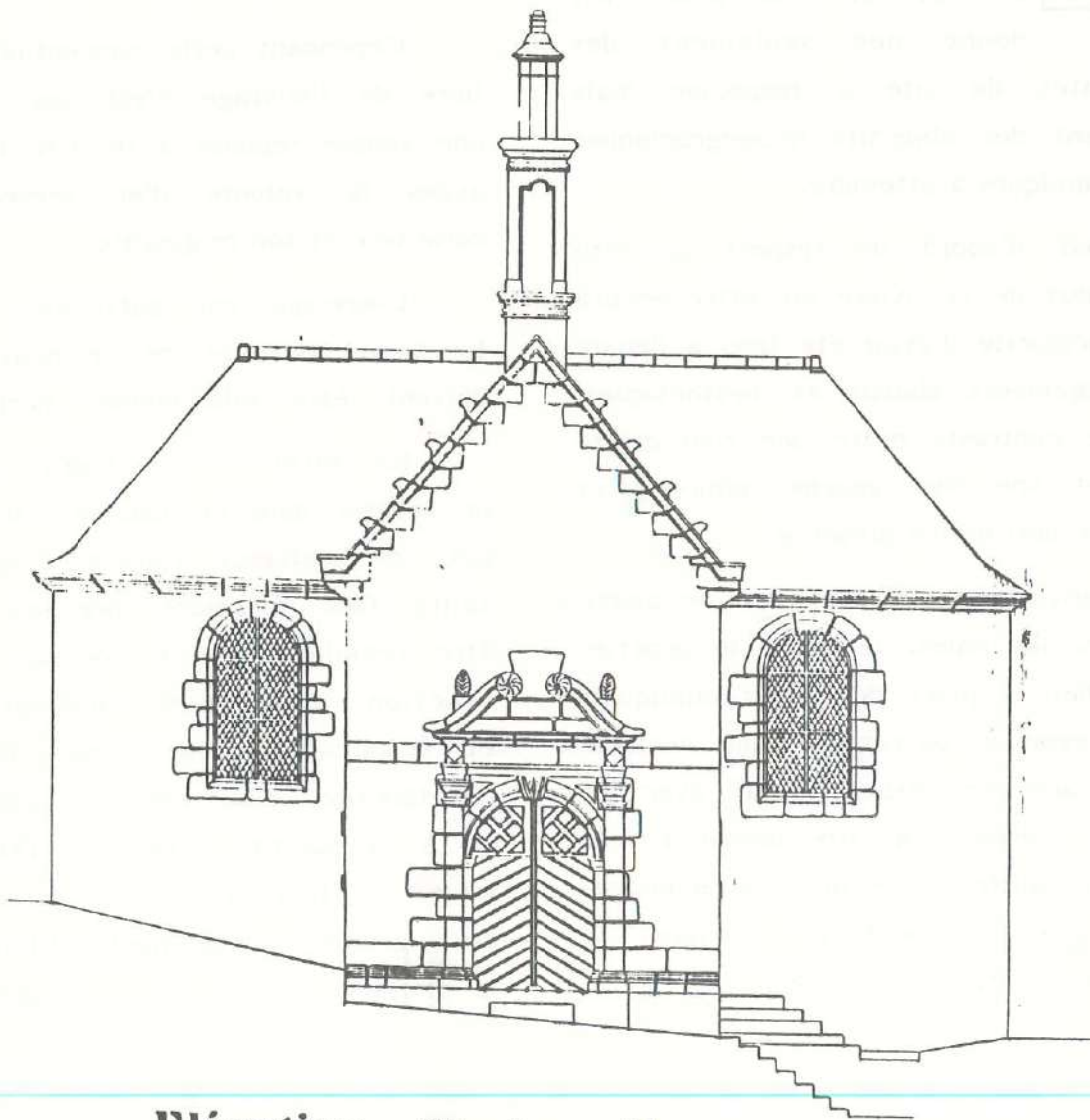
A l'intérieur, un beau retable du XVIIe siècle, qui mérite restauration occupe l'abside. Les voûtes lambrissées sont recouvertes dans leur partie inférieure de peintures effectuées de 1667 à 1675. Ces peintures représentent les évangélistes, les Docteurs d'Occident et des scènes de la vie du Christ et de la Vierge.

L'exposition devrait comporter deux parties. La première consacrée aux ex-votos et maquettes processionnelles conservées dans les églises douarnistes, une partie de ces objets étaient déjà visibles

à l'abri du marin.

Le second volet de l'exposition consistera en une évocation de l'histoire de Douarnenez au XVIIe siècle, époque qui se remet des guerres de la Ligue, célèbres dans la région par la présence à l'île Tristan de Guy EDER DE LA FONTENELLE, ce siècle assez prospère voit l'arrivée à Douarnenez de Dom Michel LE NOBLETZ qui y séjourne plus de vingt ans et le passage lors de missions de son fils spirituel le père J. MAUNOIR.

Josick PEUZIAT
Secrétaire de TREIZOUR



Élévation Clocher Mur

LE BASSIN A FLOT DU PORT-RHU

Rémy LE BERRE, Trésorier adjoint de TREIZOUR

UN PORT - TROIS FONCTIONS

L'élaboration du projet de bassin à flot de Port-Rhu s'est donné non seulement des contraintes de site à respecter mais également des objectifs muséographiques et économiques à atteindre.

Tout d'abord un respect du site prestigieux de la rivière qui offre encore la particularité d'avoir été tenu à l'écart d'aménagements abusifs et inesthétiques. Ce site contrasté entre une rive droite bâtie et une rive gauche naturelle et boisée se doit d'être préservé.

L'environnement des quais de pierre, le môle, les cales, le pont, le quartier St. Michel, la place de l'Enfer impliquait de concevoir un ouvrage à priori modeste et efficace en respect total avec ce site. Ce respect du site demandait de concevoir autre chose que les aménagements que l'on peut voir s'ériger le long de nos côtes actuellement.

Cependant cette conception particulière de l'ouvrage n'est pas seulement une simple réponse à un site dont nous avons la volonté d'en préserver son caractère et son originalité.

L'ouvrage est particulier car les fonctions nouvelles de ce nouveau port doivent être elles-mêmes particulières.

En effet il ne s'agit nullement de répéter dans ce lieu le schéma d'un port de plaisance comme il en existe tant. Des fonctions précises doivent être remplies par ce nouveau port en fonction d'objectifs muséographiques et économiques précis mais également en fonction d'un constat géographique dû à la position même de Douarnenez située au fond d'une baie et à l'écart des grandes migrations estivales de la plaisance côtière (440 passages d'avril

à septembre 1985) soit 2 par jour.

L'originalité du projet doit donc répondre à ces données afin d'offrir quelque chose de nouveau qui "vaudrait le détour" :

- un port de plaisance pour les escales longues ;
- un port d'hivernage sûr à l'échelle de la Bretagne Ouest ;
- un port musée vivant de dimension internationale ,

sont les cartes maîtresses dont Douarnenez doit se servir afin de marquer son originalité.

Le projet se double évidemment d'un aspect économique lié essentiellement à toute une activité qui devra trouver sa place le long de la rivière tournée vers l'entretien, les réparations, le gardiennage, la construction mais également une augmentation considérable des visiteurs attendus à Douarnenez par l'attrait et l'impact du port-musée attendant qui sera unique en France.

Les trois principales fonctions du port :

1) - Le port d'hivernage :

Les capacités importantes en surface du bassin à flot, les tirants d'eau projetés, l'accès facile le long du boulevard, les quais en place, la conception de l'ouvrage offrant une grande sécurité du plan d'eau sont autant d'atouts qui

devraient inciter de nombreux plaisanciers à utiliser ce port d'hivernage (10 à 11 mois de l'année). Une large publicité devra être mise en oeuvre afin de faire connaître cet équipement unique en Iroise et Finistère Sud.

Cet équipement sera doté de plus d'un service de gardiennage sans compter tous les services annexes qui devraient être créés ou renforcés sous la forme d'une réelle activité économique le long du Port-Rhu et Pouldavid.

Le faible coût de l'ouvrage comparé à la capacité d'accueil (rapport coût/surface de plan d'eau) devrait aboutir, si la publicité est engagée convenablement, à une rentabilité importante du port. Ce port de plaisance s'adresse à tous les types de plaisance, pêche plaisance, pêche, dans la limite du passage de 8 m.

Le but recherché est également très clair (si le service rendu est à la hauteur des attentes des particuliers), des changements de port d'attache au profit de Port-Rhu.

2) - Le port musée :

Le bassin à flot est indissociable du musée. Il en est le complément muséographique indispensable afin de créer un réel musée à flot de dimension internationale.

Le musée, la place, le bassin for-

mant un tout cohérent et complémentaire.

Un large espace au droit de la place de l'Enfer sera réservée aux bateaux anciens et d'intérêt muséographique. Faire venir à Douarnenez de nombreuses unités de ce type n'est pas une vue de l'esprit dans la mesure où le bassin n'est pas un simple garage à bateaux. Les stages de charpente marine, la FRCM, Voiles d'Iroise, le musée et ses techniciens confirmés. Les chercheurs du Chasse-Marée, la bourse d'échange de matériel bientôt mise en place, la sécurité du port autant de facteurs déterminants qui devraient permettre d'accueillir de nombreux bateaux traditionnels à la recherche d'un environnement propice à leur conservation, à leur présentation et à leur entretien.

L'organisation de cette partie du port sera mise en place avec le souci d'une réelle muséographie et d'une véritable mise en scène attractive non seulement sur l'eau mais également le long des quais et des rives.

3) - Le port d'escalles longues :

La position géographique de Douarnenez en fond de baie devrait offrir un service particulier pour les bateaux en longues croisières qui font des escales importantes.

Ce type de plaisance, qui n'est plus comparable avec la plaisance en sortie de la journée, devrait trouver

à Port-Rhu une capacité d'accueil importante doublée des équipements qu'elle attend.

La proximité du centre ville, la sûreté du port, les services, sont autant de facteurs qui devraient inciter de nombreux plaisanciers à utiliser Douarnenez en port d'escale longue en Bretagne Ouest.

Douarnenez doit se battre sur d'autres terrains et trouver peu à peu un second souffle lié à l'originalité des nouvelles fonctions portuaires qu'elle pourra proposer.

Ces trois aspects de fonctionnement de Port-Rhu ne sont pas limitatifs. D'autres projets viendront étant donné la réelle souplesse d'aménagement qu'offre le Port-Rhu.

L'ouvrage se compose de trois éléments :

a) un môle perpendiculaire au quai actuel en maçonnerie surmonté d'une passerelle piétonne métallique

La hauteur de la maçonnerie est la cote de retenue d'eau.

La passerelle métallique est à la hauteur du quai actuel.

b) un système de deux portes de largeur totale de passage de 8 m au centre de l'ouvrage, surmonté d'un pont à contrepoids.

Les manoeuvres des portes et

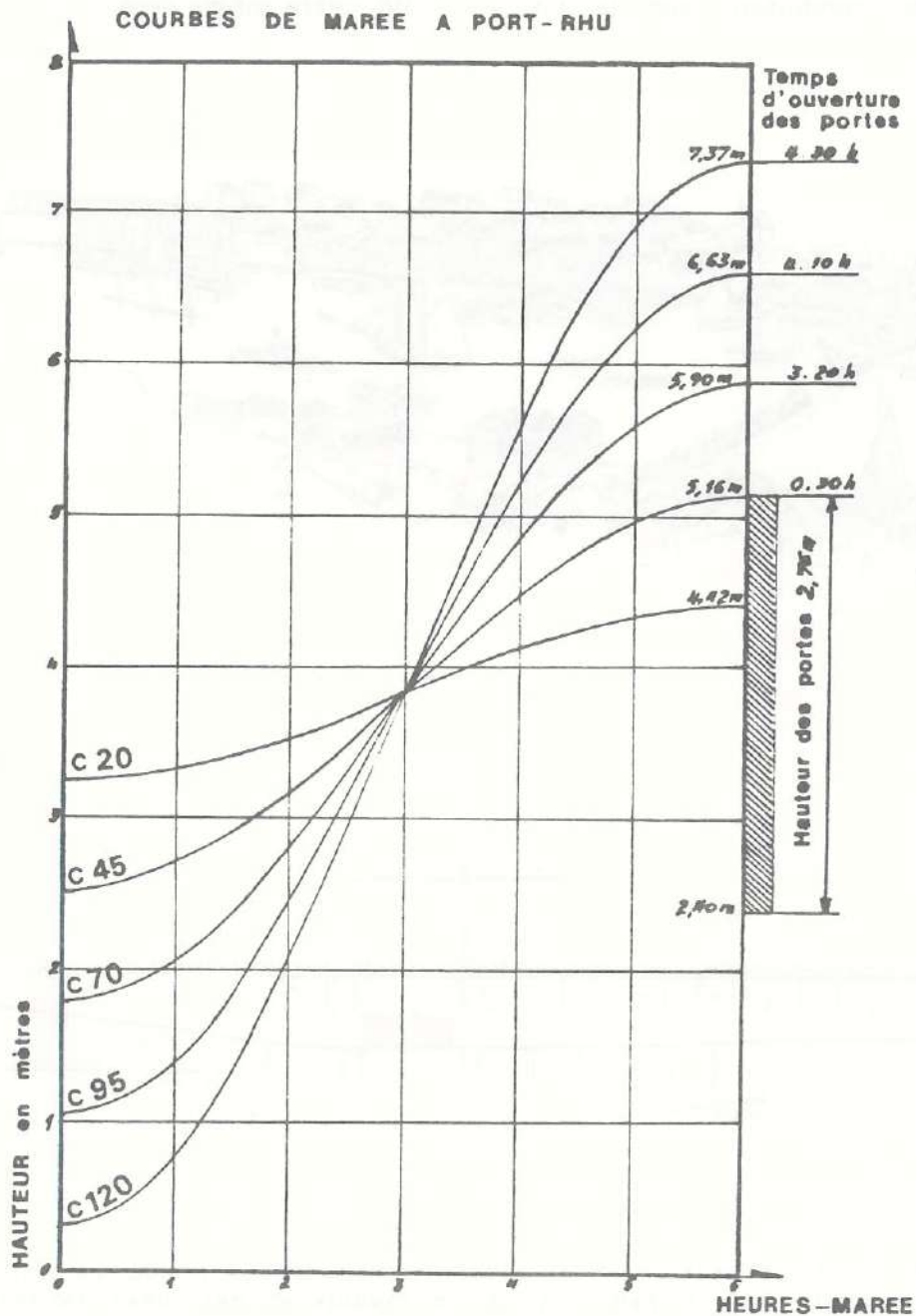
du pont seront manuelles.

La hauteur des portes est de 2 m 76.

Les temps confortables d'ouverture

des portes sont donnés par le tableau, ci-joint, en fonction du coefficient de marée.

TEMPS D'OUVERTURE PAR PERIODE DE 12 H .

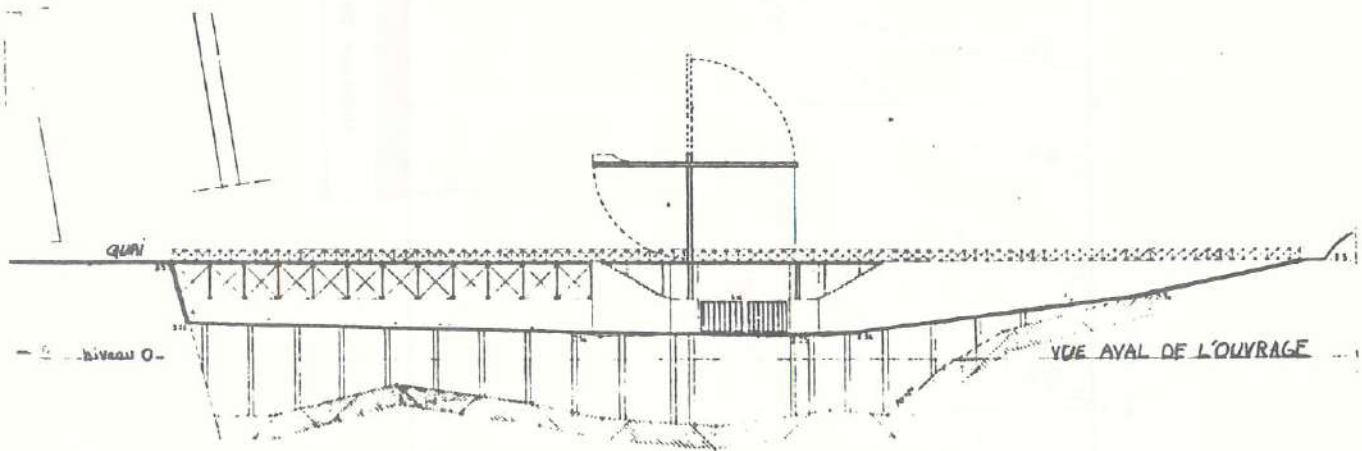
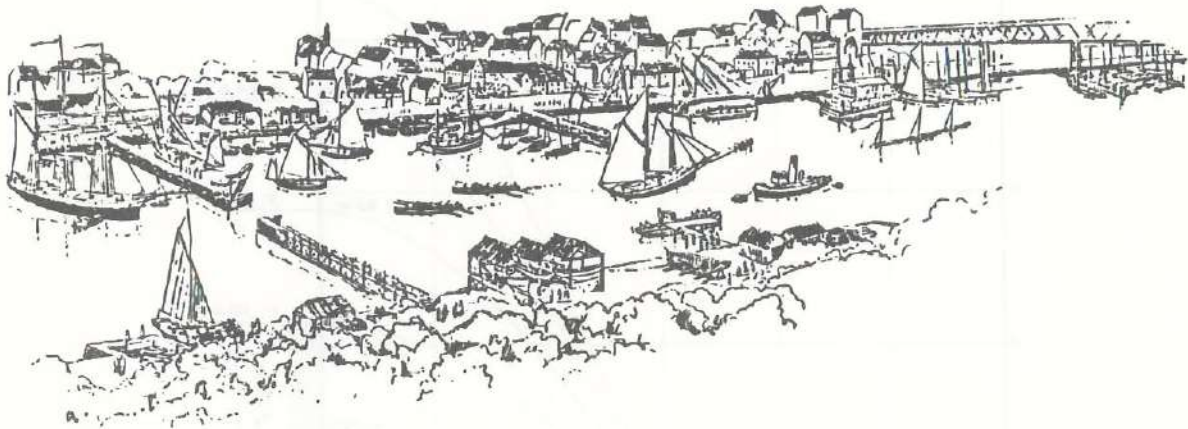


c) un môle maçonné de liaison avec la rive gauche à hauteur du quai actuel ayant pour fonction essentielle de protéger des clapots l'ensemble du bassin en amont de l'ancien môle. Les deux môles sont ainsi en quinconce.

L'ensemble de l'ouvrage est un passage piétons conduisant sur la rive

opposée rejoignant la rue du Treiz. Un sentier piétons rejoindra le port de Tréboul et la Pointe de Pen Ar Vir.

Cette passerelle conduira également aux hangars visitables abritant les grosses unités du musée, et aux projets de reconstitution d'une corderie, de viviers situés sur cette même rive.



Avertissement : le projet technique ici présenté dans le cadre de ce bulletin de liaison a été élaboré en août 1986. Il fait suite à un croquis et des idées émises par Treizour, la F.R.C.M. et le Chasse-Marée présenté à la mairie le 15 février 1985. Aujourd'hui le projet avance, des études plus approfondies sont en cours, il n'est pas certain que l'ouvrage qui sera construit aura tout à fait la même physionomie. Mais nous avons souhaité le publier tel que, car ce travail bénévole a été le point de départ d'une réflexion qui s'engage aujourd'hui.

Le coût de l'ouvrage :

3 Millions de Francs T.T.C.
pour une surface disponible de 60.000
M2 (6 hectares) de tirant d'eau de
2.76 à 1.40 .

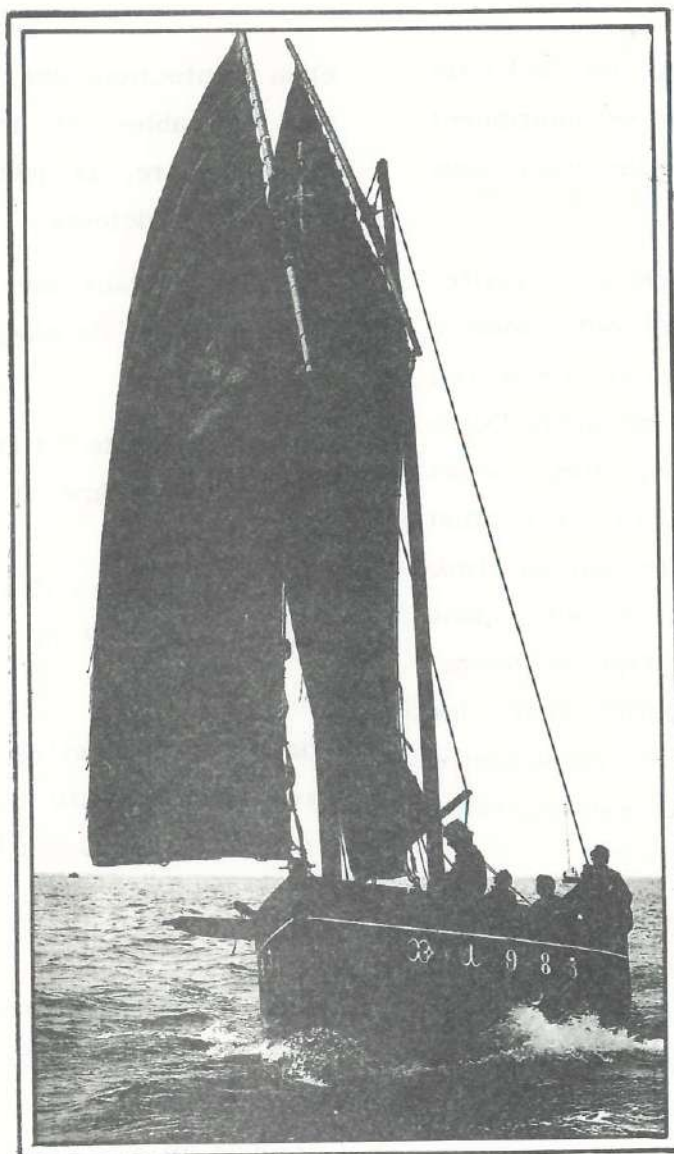
Nota : la surface totale du plan
d'eau hors Pouldavid est de 120.000
M2.

Si l'on enlève 1 hectare sur le
chenal il reste 50.000 M2 utilisables
pour des bateaux de tirant d'eau de
1.40 à 2.76 soit 50 M2 utile par b a t e a u
= la capacité du port est de 1 000 bateaux.

Rémy LE BERRE

Architecte D.P.L.G.

Trésorier adjoint de TREIZOUR



VOILES D'IROISE

Jakez KERHOAS

Autour du musée, les activités dans le Port-Rhu se multiplient : charpente bien sur mais aussi navigation.

Réarmés en plaisance ces quatre anciens bateaux de travail ont conservé leur silhouette d'origine et l'essentiel de leur gréement et plan de pont. Dotés de francs-bords généreux, très larges et bien assis sur l'eau (à l'exception du SOLWEIG qui est un bateau fin), ces voiliers sont aptes à affronter dans de bonnes conditions tout type de temps. Il s'agit de bateaux lourds, mais les surfaces de voilure sont en conséquence et autorisent de belles navigations, même par petit temps.

Les intérieurs réaménagés sobrement sont chaleureux et accueillants ; ni petits rideaux, toilettes ou lavabos mais de bonnes couchettes à la mer et de vastes carrés autour de tables robustes. Les ponts sont particulièrement dégagés

et la protection des pavois les rendent très agréables et très pratiques pour la manoeuvre, la pêche... ou le simple plaisir de la détente.

Ces bateaux sont équipés de moteur et du matériel de navigation et de sécurité adéquat.

Sainte-Bernadette : 8 couchettes.

Langoustier à tape-cul construit à Camaret en 1934.

L : 12 m ; l : 4.30 ; hors-tout : 19 m.
Tirant d'eau : 2 m ; déplacement : 20 t.

Ariane : 10 couchettes.

Yawl franc construit à Dieppe en 1927.

L : 14 m ; l : 4.20 m ; hors-tout : 21 m.
Tirant d'eau : 2.20 m ; déplacement : 32 t.

Manureva : 6 couchettes

Ketch construit à Saint-Gilles-Croix-de-vie en 1921.

L : 9.53 m ; l : 3.20 m ; hors-tout : 16 m.

Tirant d'eau : 1.80 m ; déplacement : 13 t.

Solweig : 8 couchettes

Cotre franc construit à Noirmoutier.
Type Pilote de la Manche.

L : 13.60 m ; l : 3.30 m ; hors-tout : 19 m.

Tirant d'eau : 2.30 m ; déplacement : 22 t.

Le plaisir de la mer et du bateau

A l'encontre de l'école de croisière habituelle qui vous mène de port de plaisance en port de plaisance à bord de voiliers stéréotypés, avec le seul souci du nombre de milles parcourus, nous entendons réhabiliter le plaisir de la mer et du bateau. Au travers des infinies approches qu'offre le monde maritime, vous apprendrez ou réapprendrez à naviguer autrement, d'une façon vivante et moderne. Tel est notre parti-pris...

De courtes étapes en flotille

Nous vous proposons un cadre de navigation en flotille qui, tout en laissant à chaque équipage la liberté des choix des routes et des manoeuvres, apporte une sécurité appréciable. Mais surtout, cette forme de navigation multiplie les occasions d'échanges et de rencontres. Par de courtes sorties bien préparées, il vous sera facile d'acquérir les connaissances et les gestes fondamentaux, en participant mais aussi en observant

les autres bateaux : rien n'est plus stimulant et chaleureux que de se retrouver à l'escale !

Le charme des paysages marins

Les ports de plaisance modernes n'ont en général que peu d'intérêt autre que fonctionnel. Au contraire, la navigation côtière est l'occasion d'extraordinaires escales. Outre les ports de pêche, les mouillages forains sont autant d'occasions de découvrir un estuaire, de s'abriter derrière une pointe rocheuse, de béquiller sous le vent d'une île, de réutiliser quelques cales ou quais abandonnés. Vous serez surpris par la multitude des sites extraordinaires que comporte la pointe de Bretagne ; mais pour bien les apprécier il faut de la curiosité et ce brin de nonchalance active qui caractérise tout amoureux de la nature.

La navigation maîtrisée

A l'inverse du promeneur qui laisse aller ses pas au gré de sa fantaisie, le marin, quel que soit son désir, doit toujours s'assurer de bonnes conditions de navigation et de mouillage. La tenue de l'estime, la lecture des cartes, l'identification des feux et amers, l'utilisation des courants de marées, le suivi attentif de la météo et de l'état de la mer sont autant d'opérations indispensables que vous apprendrez à combiner pour une navigation impeccable et harmonieuse.

Des manoeuvres précises

Sur la mer, il n'est d'autre liberté que celle que procure la connaissance parfaite des éléments extérieurs et du maniement de son bateau. Avec tout l'équipage et le chef de bord, nous vous proposons un apprentissage raisonné et cohérent où chaque manoeuvre est plusieurs fois exécutée. La navigation côtière : autant de prétextes à des virements, des empannages, des changements de voilure, des accostages ou des mouillages diversifiés. Ainsi vous découvrirez les bases des comportements marins élémentaires qui vous permettront, un jour, de mener seul un bateau.

Le bonheur de la vie à bord

Mettre son sac à bord est déjà partir pour l'aventure, de celle qui se vit pleinement au rythme du bateau. Qui dira la simplicité des repas dans le carré, la douceur des navigations

de nuit, le calme des détentes sur le pont ensoleillé, la ferveur des parties de pêche improvisées, l'ingéniosité des manoeuvres sous voiles, la passion des discussions acharnés dans quelques estaminets locaux ? La confiance partagée. Et il est peu de dire que le bateau traditionnel se prête admirablement à ce style de vie en mer.

Alors n'hésitez pas ! Tout est prêt à Douarnenez pour vous accueillir, quai du Port-Rhu, devant le Musée du Bateau.

VOILES D'IROISE

Le plaisir de naviguer
Fédération Régionale pour la Culture
Maritime

5, quai du Port-Rhu

B.P. 34 - 29172 DOUARNENEZ

98 92 89 30 - 98.92.36.94



LES BUTS ACTUELS DE L'ASSOCIATION

- Participation à la vie du Musée (la carte de membre donne droit à l'entrée gratuite)
- Animation et promotion de l'environnement du musée (Place, Chantiers et construction de bateaux, chapelles Saint-Michel)
- Mais aussi, qu'on se le dise, mise à la mer et navigation sur embarcations, chaloupe sardinière "Telenn-Mor", bateaux anciens reconstruits ou restaurés, auxquels l'accès est possible aux membres de l'Association.

La cotisation qui vous donne la qualité de membre de l'Association TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau est fixée pour 1987 à :

- 50 Fr. membre actif
- 100 Fr. membre bienfaiteur.

Vous trouverez, ci-après, le bulletin à nous envoyer accompagné de votre cotisation.

COMITÉ DE GESTION
1987

Au mois de décembre 1986, Jean-Jacques CARIOU nous a quittés. Ces dernières années les fonctions qu'il occupait à l'Office du Tourisme l'avaient quelque peu écarté de "TREIZOUR", mais il était de ceux qui à l'époque héroïque participèrent à sa création et assuraient les fonctions de "gardien" à l'usine GUY et ensuite à l'Abri du Marin, durant les dimanches d'été.

LES BUTS ACTUELS DE L'ASSOCIATION

Imprimerie

MAIRIE DE DOUARNENEZ

juin 1987



TREIZOUR
AMIS DU MUSEE DU BATEAU

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
AU 1er AVRIL 1987.

Président	Dr. Michel PHILIPPE
Vice Président	Jacques BLANKEN
Trésorier	Yves LE FLOCH
Secrétaire	Josick PEUZIAT
Trésorier adjoint	Rémi LE BERRE
Secrétaire adjoint (à titre provisoire)	Serge TRONQUET
Administrateur	Bernard CADORET
Administrateur	Jean-Pierre PHILIPPE
Administrateur	François BARBAUD
Administrateur	Louis HENAFF

BULLETIN D'ADHESION

Je, soussigné :

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : Commune :

Pays (hors de France) :

demande mon adhésion à TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau pour l'année 19..... et
règle, ci-joint, ma cotisation de 50 Fr. 100 Fr.

par : chèque bancaire
 chèque postal
 autre moyen

A le.....

(signature)

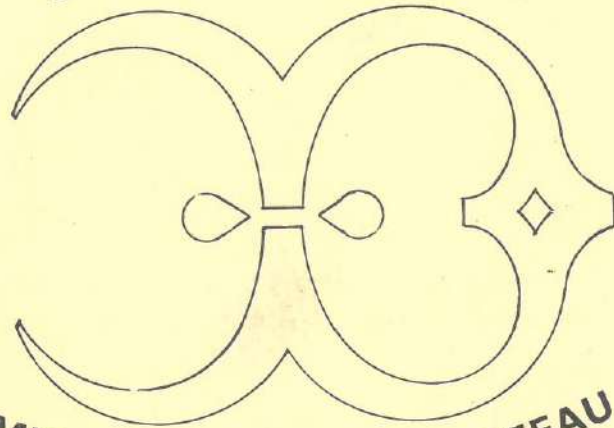
- Envoyez ce bulletin avec le montant de votre cotisation. Vous recevrez en retour un reçu qui vous permettra de déduire cette cotisation sur votre déclaration fiscale.
- N'oubliez pas de nous informer de votre changement d'adresse.

VENEZ AVEC NOUS

ADHEREZ A TREIZOUR

AIDEZ LE MUSEE DU BATEAU

TREIZOUR



**AMIS DU MUSEE DU BATEAU
29100 DOUARNENEZ**