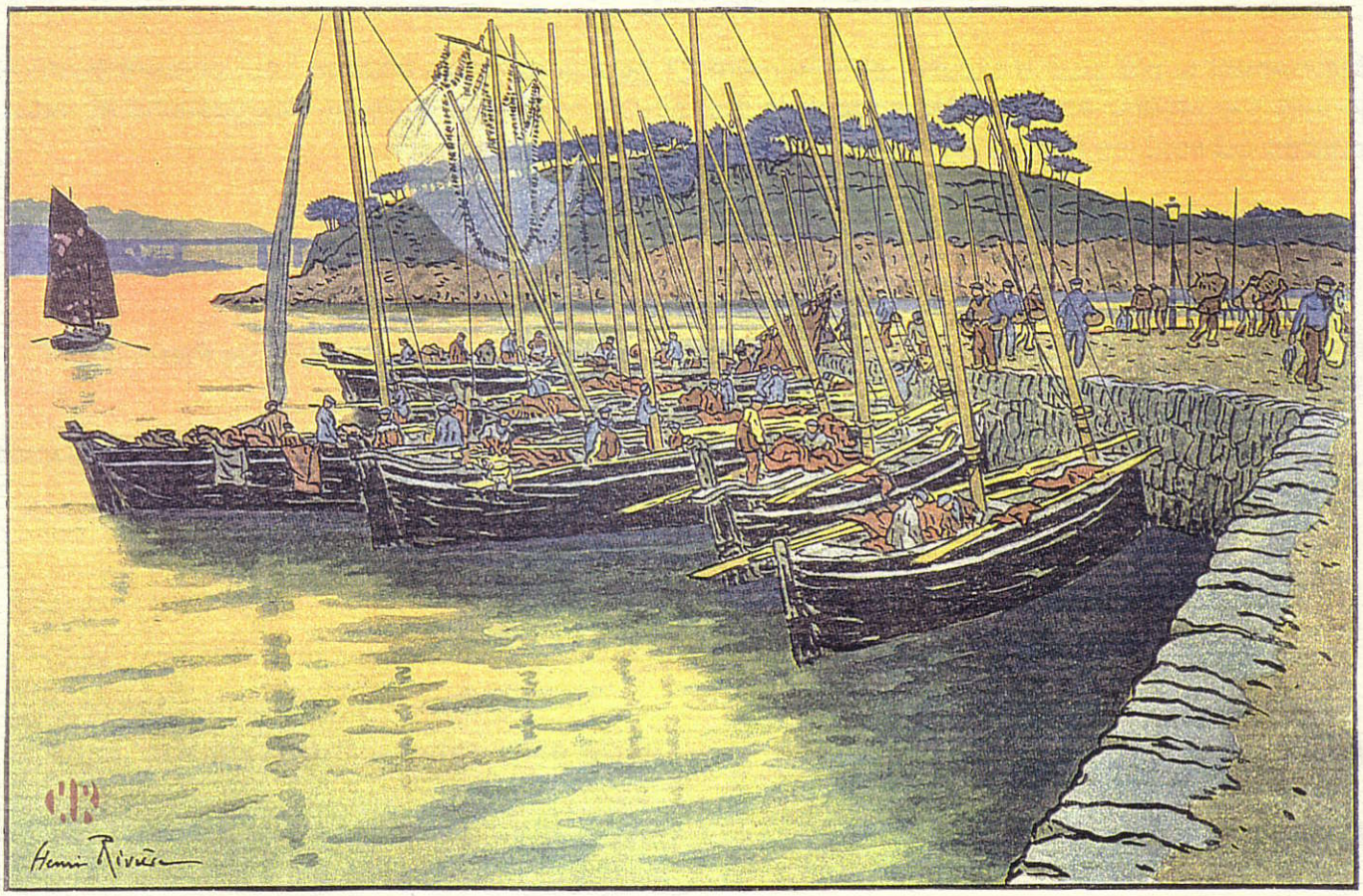
la misaine

Courrier à adresser au secrétaire
de l'association "**LA MISAINE**" :
Pierre Drouet
49, rue de l'Odet
29170 Fouesnant

n°21
Octobre 1998



ARRIVEE DE BATEAUX A TREBOUL 1906 Henri Rivière

Siège social : ABRI DU MARIN - SAINTE MARINE - 29120 - COMBRIT

AVEC TOUTES MES EXCUSES

Chers fidèles lecteurs, merci de votre patience envers mes écarts de délais de production. La longue attente pour la sortie du n°21 est totalement de ma faute, mais c'était pour la bonne cause.

En effet, depuis 1992 date à laquelle j'ai fait l'acquisition de mon misainier, je n'avais jamais navigué avec. Durant ces années, je l'ai restauré avec la lenteur des débutants mais aussi avec enthousiasme. Tous les récits de navigations et toutes les anecdotes s'y rapportant ont aiguisé mon envie de naviguer pour ma famille et moi , ainsi, durant tout le printemps, le nez dans le guidon j'ai voulu terminer ce qui avait été commencé cinq ans auparavant. Je ne le regrette pas car depuis le mois de Juillet mon misainier navigue et avance même très bien.

Maintenant je n'ai plus d'excuse, et le numéro 21 peut sortir, mais comme pour chaque exemplaire, je vais me répéter en vous demandant de me faire parvenir vos critiques, suggestions et aussi vos articles qui sont les bienvenus mais malheureusement trop rares.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Pour Peintures et Misaines, mon principal outil de travail a été : HENRI RIVIÈRE De Pierre GAMET Edition du CHASSE MAREE, ainsi que Ar Vag tome 1

UN GRAND MERCI AU MACINTOSH II si ET AU GRAND ECRAN RADIUS, OUTILS FORMIDABLES POUR LA RÉALISATION DE CE NUMÉRO.

SOMMAIRE

PAGE 3 : Edito

PAGE 4 : TECHNIQUE Changement d'amure

PAGE 5 : TECHNIQUE (suite)

PAGE 6 : Une restauration en public

PAGE 7 : Régate à Lesconil

PAGE 8 : Misaines et peintures HENRI RIVIERE

PAGE 9 : Une déplorable affaire.

PAGE 10 : Illustrations "une restauration en pu-blic et régate à Lesconil."

PAGE 11 : Illustrations "Misaines et peintures "

PAGE 12 : Commentaire des illustrations

PAGE 13: Annonces diverses

PAGE 14: Liste des bateaux

EDITO

EN AVANT

Cette année encore, quelques misainiers achèvent leur restauration. De nouveau ils pourront pointer leur étrave vers les Glenan ou d'autres sites tout aussi splendides. Ces restaurations sont l'oeuvre des propriétaires mais aussi de l''association qui a su répertorier et surveiller ces ex-épaves pour lesquelles plus d'un n'auraient pas parié un kopeck qu'elles navigueraient un jour.

La preuve n'est plus à faire q'avec beaucoup de travail, de persévérence et de solidarité la pire des épaves peut redevenir un canot quasi-neuf ; aussi notre effort doit continuer car si l'inventaire des misainiers restant à découvrir échoués dans une vasière ou perdus sous un hangar est quasiment terminé, l'entretien de la flotte existante est primordial car ils sont les derniers. En effet, le prix d'un misainier neuf est tel que les chantiers sont très peu sollicités pour en construire, les acheteurs étant en voie d'extinction.

Nos canots sont devenus des pièces rares, leur longévité nous incombe, à nous de rester vigilants et de faire en sorte que la flotte des misainiers puisse encore flirter longtemps avec les flots.

Dans ce contexte, il n'est pas étonnant de voir les activités de l'association évoluer un peu, l'effort se porte sur la rénovation des canots et la -reconnaissance de notre association.

La démonstration effectuée dans une grande surface de Quimper a été une première qui s'inscrit totalement dans ce programme, elle a eu comme avantage de nous faire connaître d'un public très large et nous avons pu bénéficier d'un soutien logistique très intéressant puisque le bois de la restauration nous a été fourni.

Les manifestations estivales sont également importantes puisqu'elles permettent de faire découvrir les misainiers auprès des touristes si nombreux dans nos contrées. A n'en pas douter, l'esthétique de nos canots semble toucher les estivants qui, dès qu'il le peuvent, nous posent de nombreuses questions à leur sujet.

Cette esthétique des misainiers nous la retrouvons souvent reproduite sur les cartes postales, sur les tableaux des artistes que l'on peut découvrir à Concarneau ou Pont Aven pour ne citer que les plus prestigieux. Cette présence des canots à misaine dans les représentations artistiques actuelles ou même sur toutes les photographies prises par les touristes dès qu'ils peuvent nous cadrer dans leur appareil, il ne tient qu'à nous de la faire perdurer en continuant nos actions et surtout en navigant le plus possible.

TECHNIQUE

CHANGEMENT D'AMURE

Cet article s'adresse aux "misainistes" débutants ou à ceux plus chevronnés ayant appris seul mais qui ont parfois acquis de mauvais réflexes. Il n'est également pas question de considérer les conseils énumérés dans ces quelques lignes comme la vérité absolue, mais ils m'ont été prodigués par des personnes d'expérience connaissant bien le sujet.

I) Le virement de bord.

Le virement de bord est un changement d'amure qui s'effectue par un passage "étrave face au vent".

Lors de ce passage face au vent, la misaine en fasseillant va ralentir le bateau. Ainsi pour bien virer, il est primordial d'avoir un minimum de vitesse. Plus le vent sera fort, plus la vitesse pour amorcer le virement devra être importante sinon le canot risque d'être arrêté et vous allez amorcer un manque à virer.qui peut être périlleux dans certaines conditions. L'état de la mer peut être également un frein à votre virement ainsi faut-il surveiller constamment la vitesse du bateau.f

Si le virement est déclenché sur une allure plus débridée que le près, il ne faut pas compter uniquement sur l'inertie du bateau pour virer, tout en loffant il faudra reprendre de l'écoute pour que la misaine reste propulsive ainsi le virement se fera tout seul.

Si vous tirez un petit contre bord, la misaine peut être laissée à contre ; le rendement en vitesse et en cap est atténué, mais le bateau avance tout de même, si le bord est long il faudra gambeyer.

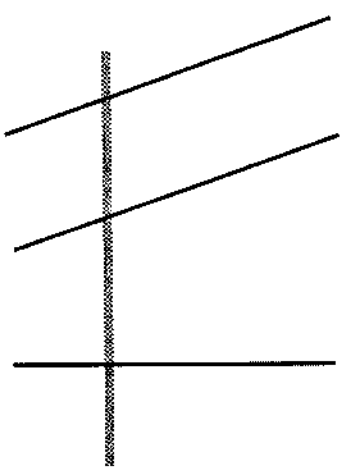
Cette manoeuvre est caractéristique des misaines, elle consiste à affaler la voile la faire passer sur l'autre bord et une fois le changement d'amure effectué, re-hisser prestement la voile.

Cette manoeuvre peut se résumer en quatre étapes chronologiques.

1) Affalage de la misaine. Celui-ci doit être rapide et respecter quelques consignes :

La personne charger de larguer la drisse attendra pour le faire que le bateau soit face au vent de manière à ce que la voile soit dans l'axe du canot.. Les premiers instants de l'affalage doivent être rapides, en effet le guindant (l'avant de la voile) va faire une poche si la manoeuvre est trop lente, le vent peut s'engouffrer dedans, le bateau sera ralenti et vous risquez de retrouver la voile lamentablement affalée dans l'eau votre misainieri faisant un manque à virer.

L'affalage peut être résumé ainsi /



Position en navigation
Affalage rapide, on essaie de rester sur le même apiquage(angle de la vergue par rapport au mât.

Arrivé à hauteur d'homme on ralentit et on affale la voile jusqu'à amener la vergue en position horizontale.à bord.

2) Décrocher la vergue

Une fois posée à bord, Avant même de décrocher la vergue, il faut bien s'assurer que le canot effectue bien son virement et qu'il a commencé à être sur l'autre bord.

3) Changement du point d'amure, dans le même temps on fait passer la drisse au vent.

4) Passage de la vergue

Pour cette étape, toujours veiller à se que personne ne se trouve sous le vent de la vergue et notamment le matelot chargé de décrocher la vergue du rocambeau car si le vent prend dans la voile, la force exercée dans celle-ci peut faire passer l'imprudent à l'eau. (c'est arrivé plusieurs fois).

Une fois ces quatre étapes effectuées, rehisser la voile.

II) L'empannage ou virement lof pour lof.

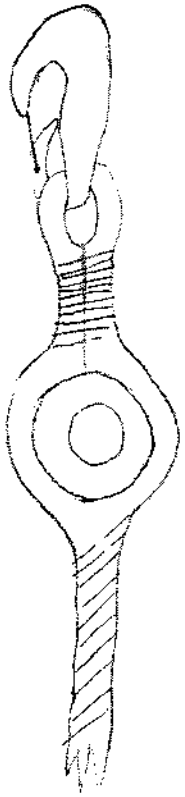
L'empannage est le changement d'amure qui s'effectue en passant par l'allure du vent arrière. Sur nos misainiers, l'inconvénient des bômes faiseuses de bosses n'existe pas, malheureusement la vergue de ce type de gréement a la fâcheuse tendance de vouloir passer par dessus le mât lors des empannages. Ce problème peut être en partie résolu en essayant de maintenir la chute (bord arrière de la voile) tendue. Pour ce faire, il faut border la voile au départ de l'empannage et rechoquer rapidement une fois le changement d'amure effectué.(pour ce faire l'écoute doit être toujours claire).

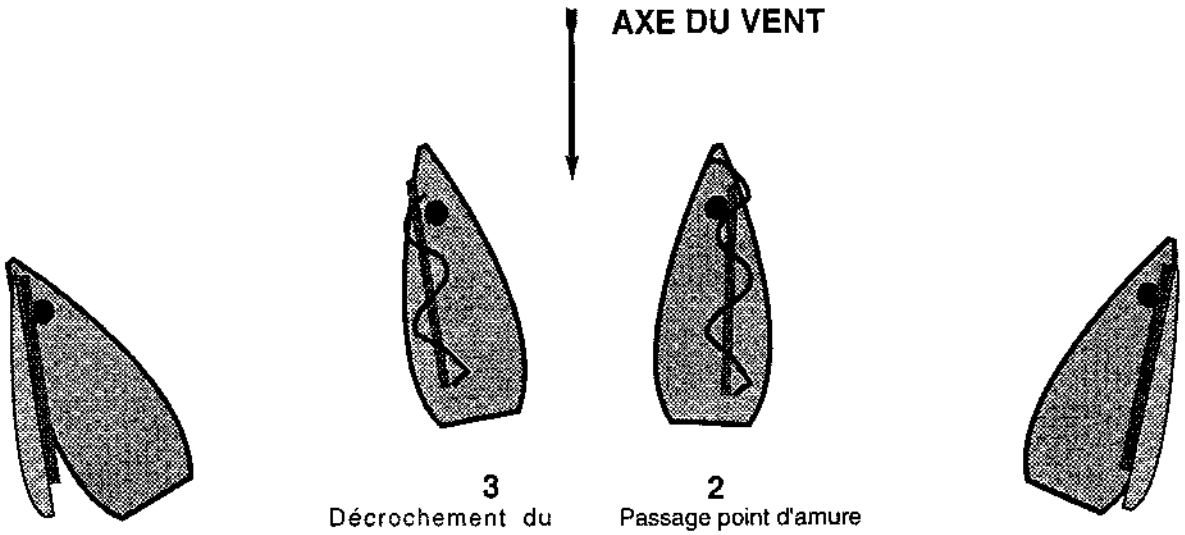
L'empannage est une manoeuvre délicate

Suite page 5

qui s'effectue souvent dans des conditions d'équilibre rendues difficiles par les mouvements du bateau. En effet, souvent en vent arrière, selon la force du vent et l'état de la mer,le canot est pris de frénétiques mouvements pendulaires. Si ces derniers sont trop exagérés ont peut les atténuer soit en tangonnant la misaine, si le mal persiste on peut loffer et reborder un peu . La perte de route directe sera compensée par un plus grand confort de navigation mais également par un gain de vitesse.

Pour bien réussir vos virements de bord et empannages, surtout ne faites pas l'erreur que j'ai commise en fixant une poulie au point d'écoute pour avoir un palan d'écoute de misaine efficace. Avec cette méthode, les réglages sont aisés mais vous risquez très vite de vous retrouver avec une tête de boxeur. En effet, lors des manoeuvres, la poulie avait la fâcheuse habitude de choisir mon crâne comme cible, Pour éviter ceci, ce montage est très efficace. *voir figure*





4
voile re-hissée, le barreur peut abattre pour donner du souffle au canot

3
Décrochement du rocambeau, la vergue change de côté, personne sous le vent de la vergue

2
Passage point d'amure
Changement de côté de la drisse

1
Déclenchement du virement, vitesse optimale

GAMBEYER

UNE RESTAURATION EN PUBLIC

Construit en 1951 à Pont-l'Abbé, le "rien sans peine" ancien "Amiral II" a été acquis par l'association des AMIS DU LETTY en 1997 alors qu'il était en attente de repreneur à la cale du vieux port du Cap Coz.

Il faisait partie des misainiers que notre association connaissait. La décision des amis du Letty de restaurer ce bateau était donc la bienvenue et l'enthousiasme de cette association à restaurer un misainier laissait augurer une remise à neuf rapide.

Après une petite saison de navigation le diagnostic des réparations laissait entrevoir de gros travaux.

Entreposé dans un hangar agricole non loin du Letty, le "Rien sans peine " commençait sa cure de jouvence par le traditionnel et indispensable désossage des parties "irrécupérables". Ainsi des bordés, membrures, parties du pont, du tableau arrière et toutes les jambettes furent enlevées. Alors que la restauration battait sont plein, des contacts avec deux entreprises privées permirent d'accélérer des travaux bien engagés.

La société Castorama et les outil De.Walt désireux d'effectuer une opération de promotion sympathique nous ont fournis le bois, les outils et toute la logistique pour effectuer les travaux de restauration durant une fin de semaine dans le magasin CASTORAMA de Quimper.

Pour les deux associations, l'occasion était trop belle de faire connaître nos activités et montrer notre savoir faire.auprès de la nombreuse clientèle de cette grande surface.

Les travaux à effectuer devant le public devaient être spectaculaires mais également rapidement faits pour accentuer l'efficacité de la restauration. Ainsi, le Rien Sans Peine fut convoyé par camion et installé dans le magasin avec un ber hydraulique .L'objectif des travaux était de changer les préceintes, et quelques bordés du haut, ainsi que la partie supérieure du tableau arrière et réfection de la chambre,Le programme était, on le voit très copieux.

Des panneaux de présentation furent installés dans un souci de promotion de notre part, car s'il fallait montrer notre savoir faire, il était également indispensable de montrer les autres activités des associations.

La restauration en public a duré trois jours les 6,7,9 mars 1998. Tout un week-end prolongé de travail qui ont permis de réaliser tous les objectifs fixés.

L'impact sur le public a été très positif ; si les bruits occasionnés par les marteaux et des outils électro-portatifs ont été très violents, il n'ont pas été suffisants pour faire fuir les curieux qui ont posés de nombreuses questions et étaient très interloqués par cette campagne promotionnelle peu habituelle.

La collaboration entre les amis du Letty et l'association de la misaine a été parfaite, les travaux se sont très bien passés ; le relais entre les différentes équipes qui se sont succédées durant les trois jours a été un test de motivation, il a été très concluant puisque le "personnel" opérant n'a jamais été inférieur à ce qu'il devait être. environ 5 à 6 personnes constamment.

L'organisation était à la hauteur de la tâche, les préceintes ont été toutes ajustées,finis et posées.Tous les objectifs des travaux ont été atteints.

Pour ce qui est de la matière première, les planche en iroko de sept mètres de long ne purent être fournies par Castorama mais par l'entreprise Le Touze de Lorient. (l'approvisionnement en bois devient de plus en plus problématique, surtout pour les grandes longueurs).f

Après ces travaux le Rien Sans Peine est reparti dans son hangar où les derniers travaux ont clos sa cure de jouvence et durant l'été il a pu naviguer. Cet hiver, au programme réfection du pont.

REGATE À LESCONIL

En 1997 la régate du défi des ports de pêche avait comme cadre le pays Bigouden.

Cette régate courue, comme son nom l'indique, par des pêcheurs professionnels se déroule sur des voiliers racés, identiques à ceux qui font la course en solitaire du Figaro.

`Mais en pays Bigouden, on ne s'est pas contenté de ces coques en plastique, racées certes, mais sans l'âme du pays.

Ainsi, le comité local des pêches a pensé à nos misainiers pour représenter l'esprit maritime local.

Mais nos canots n'allaient pas jouer uniquement les figurants et faire décor dans le port, une régate était organisée, et pas n'importe quelle régate puisque de grands noms de la course océanique étaient associés à la fête..

Parmi eux on peut citer,le regretté Eric Tabarly, Bertrand de Broch, Isabelle Autissier, Laurent Cordelle, Loîc Peyron, Thierry Dubois, >Anne Liardet, Bernard Stam.

Tous ces grands marins se sont donc affrontés sur une dizaine de misainiers dont la plupart sont dans l'association.

le **POURQUOI-PAS, SAUVEUR DES PETITS,DEZ AN DRO, TARTARE, TREIZER ARMOR, PETREL, BAR AWEL**(ancien de la misaine), **AR PLIJADUR.** étaient présents

Le parcours, défini par Jean Kerhoas , conseillé par Alexis le Cossec, avait été choisi pour longer le plus possible la côte.

Le départ était devant la plage des sables blancs à Lesconil, puis direction une bouée à michemin avec kareg greiz, une autre en face du goudoul face au sémaphore puis retour au point de départ.Le triangle ainsi défini a été l'occasion d'une joute très serrée et surtout très ventée.

tellement ventée, que le treizer Ar Mor, d' Arnaud Pennarun a dessalé, après avoir embarqué un paquet d'eau à bord, il a été remorqué,. La régate a été écourtée, seule une manche a été courue.

Le vainqueur du trophée ARMOR LUX, BAR AWEL avec Bertrand de Broch à son bord a su déjouer tous les écueils de cette journée tant ventée. Quant au "naufragé", il a avoué qu'il avait oublié de choquer son écoute lors d'une survente.Cet aveux semble confirmer que la bagarre a dû être très âpre.

Pour conclure, cette régate s'est terminée comme toutes les fêtes gauloises qui se respecte autour d'un banquet, sous un chapiteau, tant la météo n'était pas de la partie.

Cette régate, qui s'est déroulée dans un état d'esprit "bon enfant" ne reflète pas une activité que nous avons coutume d'effectuer. néanmoins, il n'est pas rare sur l'eau, lorsque deux misainiers ou plus naviguent ensemble, ils soient tenté de se tirer la bourre pour voir qui est le plus rapide. Cette attitude, n'est pas sans rappeler les anciens qui régulièrement lors de fêtes religieuses organisaient également des régates sur leurs canots.

SORTIE À DOUARNENEZ 1998

Organisé du 14 au 17 Aout 1998 le rassemblement des vieux gréements de Douarnenez a été honoré de la présence de quelques misainiers de l'association.

POURQUOI-PAS, PETREL , SAUVEUR DES PETITS, BREIZ AR MOOR, ETOILE DU BERRY, LES FLOT BLEUS, GWALARN, BRAN RUZ.

Le voyage aller a été très calme puisque la brise VOLVO a été de mise jusqu'au raz de Sein. Par la suite, une formidable petite brise de norois a permis d'aller jusqu'à Douarnenez en longeant toute la baie en même temps qu'un très gros vieux greement qui participait à la fête. Pas de canot tupperware en vue, les photos ont été magnifiques.

L'ambiance comme à l'accoutumée était très chaude dans le site même de Douarnenez. Les sorties en mer organisées ont permis à un très bon photographe, Claude PERON de faire à bord de nos canots des photos magnifiques.

Seul point noir de la fête : pas de repas pour les équipages. Les nuits à bord sont de plus en plus inconfortables dixit le reporter sur place.

HENRI RIVIERE

Henri RIVIERE, est né à Paris en Mars 1864, à Montmartre, pour un futur artiste, ce lieu était déjà prémonitoire.

Ses origines, sont ariégeoise de par son père., peut-être peuvent 'elles expliquer cette passion pour la nature qu'il découvrit très tôt lors de ses vacances dans les Pyrennées.

Mais curieusement ce ne sont pas des oeuvres sur la montagne qui firent sont succès, mais des paysages bretons.

Il faut dire, qu'il les a particulièrement bien réussis , avec une technique dont ils fut un des novateurs en France, la gravure japonaise.

Cette technique de gravure sur bois utilisée pour les célébrissimes estampes japonaises consiste à graver dans une planche de bois tous les espaces où il n'y a pas de couleur.

Pour chaque couleur il faut créer une nouvelle planche qui doit se superposer parfaitement avec les couleurs précédantes. Henri Rivière a exécuté des lithographies qui ont contenu jusqu'à douze couleurs différentes.

Il réalisa lui-même ses propres couleurs et outils.

Rivière découvre cette technique en 1889, auparavant, il travaillait beaucoup la méthode plus traditionnelle de l'eau forte

Sa plus importante innovation fut en réalité sa conception de l'art qui pour les "vedettes" de l'époque était un art de privilégiés où une oeuvre était unique et confidentielle. Lui partit du principe que l'art était pour tous et pour atteindre ce but ses lithographies ou gravures furent reproduites à de nombreux exemplaires. Ainsi donc, les prix pouvaient baisser et ses oeuvres être accessible au plus grand nombre.

Son pari, a été totalement réussi, allant jusqu'à éditer des calendriers, il permit à beaucoup de bénéficier des splendides paysages bretons qu'il découvrit tout d'abord à Saint Briac en 1884. Ses premières oeuvres sur la Bretagne sont des eaux fortes, mais dès 1890 il peint ses premières aquarelles préparatoires aux premiers "bois" bretons.

Cette année là 19 paysages bretons seront gravés, les années suivantes seront également très prolifiques et le travail de Rivière est reconnu dans le monde des peintres graveurs.

Ses sujets d'inspiration, il les trouve à Saint Cast,Perros Guirrec, Loguivy de la Mer,Morgat, Tréboul,Saint Anne la Palud, Locronan et Douarnenez.

Ses oeuvres bretonnes ont un point commun, elles représentent surtout la nature, les paysages, la mer les vagues. L'activité humaine qu'il a le mieux gravée est la pêche car les hommes et les bateaux s'inscrivaient parfaitement dans le paysage.

Les chaloupes et canots gravés par Rivière sont magnifiques car totalement retranscris et véridiques. Les gestes des; marins à la manoeuvre semblent avoir été photographiés. (Il est à noté que Rivière fut un expert en photographie dès 1888).

L'avantage de la gravure, est que l'artiste en fonction des tirages peut jouer avec les couleurs, ainsi une reproduction pourra être totalement différente d'un tirage à l'autre et voir sa "lumière" complètement changer. Les couleurs claires de Rivière ont permis d'insister sur la douceur des paysages bretons et si parfois les canots sont représentés juste par quelques traits et fondus dans le paysage, il a dans certaines lithographies représenté les chaloupes de Douarnenez par exemple dans leurs moindres détails.

Rivière est mort en 1951 à 87 ans, il aura connu les plus grands peintres impressionnistes,grâce notamment à sa participation active dans les année 1880 au début du célèbre cabaret le Chat Noir repaire de tous les artistes parisiens en vogue de l'époque.. Ses dons de mécanicien, chimiste et artiste lui permirent en 1886 de créer un théâtre d'ombre dans le nouveau cabaret du Chat Noir. Il portera ce mode d'expression animé à son plus haut degré.

Cette "notoriété", lui a permis de rencontrer Renoir, Van Gogh et de nombreux autres artistes de son temps.

Son talent nous permet de redécouvrir ce qu'était les ancêtres de nos canots à la fin du siècle dernier et au début du XXème.

UNE AFFAIRE DÉPLORABLE

Je reproduis sur cette page un courrier reçu par notre président concernant la perte et le pillage du canot Louarn Ar Mor de Michel Denis.
Il n'est pas vain de rappeler que malheureusement tout peut être pillé et volé et en particulier sur nos canots typiques qui sont bien attractifs pour les "amateurs de souvenirs".
Ce document est la déclaration déposée à la gendarmerie.

Déclaration de vol et de détérioration de biens volés.

Dans la nuit du 20 au 21 août, à la suite d'un sérieux coup de vent mon bateau, le Louarn-Ar-Mor en arrachant la chaîne du corps-mort est drossé sur les rochers de Pouldohan en face de pors Breign.

Le vendredi 21 Août au matin, en compagnie de mon camarade Job Cotten, je découvre mon bateau éventré sur les rochers.

Tout de suite, nous commençons à former en haut de la grève deux tas distincts ; un tas avec des débris irrécupérables et un autre tas avec des pièces non ou peu endommagées tels que aviron, voile béquille...

Le but de cette démarche est la récupération du maximum de pièces à caractère sentimental, un bateau n'est pas un vulgaire objet et aussi de rassembler en lieu sûr les pièces d'épave pour des questions évidentes de sécurité.

Dans l'après midi du vendredi, nous poursuivons notre tâche de triage. Des camarades appelés en renfort viennent nous seconder.

Le réservoir de fuel est démonté pour éviter toute trace de pollution et nous amarrons le bateau pour la nuit.

Le mât sorti de l'emplanture, risquant pendant la nuit de devenir épave dangereuse pour la navigation est solidement saisi autour des rochers.$

Le samedi 22Août au matin, le Louarn Ar Mor, splendide côtre goëmonier de 6,60 mètres gréé en misainier est disloqué, la mer très agitée l'a fragmenté sur les rochers acérés.

Une vingtaine de camarades-gens de mer sont présents sur le site dès 9 heures. Le moteur de 300 kilos est avec difficulté hissé en haut de la grève, les pièces d'accastillage sont démontées pour éviter qu'elles ne soient pillées par des voyous ou par des gens sans scrupules.

Pendant 3 jours, jusqu'au dimanche soir mes camarades vont transporter au 3, rue des dunes à Pouldohan dans la propriété de Martine Guyader des pièce de mon moteur, planchers, morceaux de capot moteur, le moteur, le mât etc...

Le dimanche 23 à la nuit tombante, un camarade vient me signaler que les quatre bordés sur lesquels j'avais gravé à la gouge les noms et numéros d'immatriculation avait disparu.

Je vais me coucher abasourdi. Mes camarades sont effondrés. Alors que mon bateau est à l'agonie,à peine nous avions le dos tourné un charognard s'est précipité pour s'approprier l'identité de mon pauvre bateau.

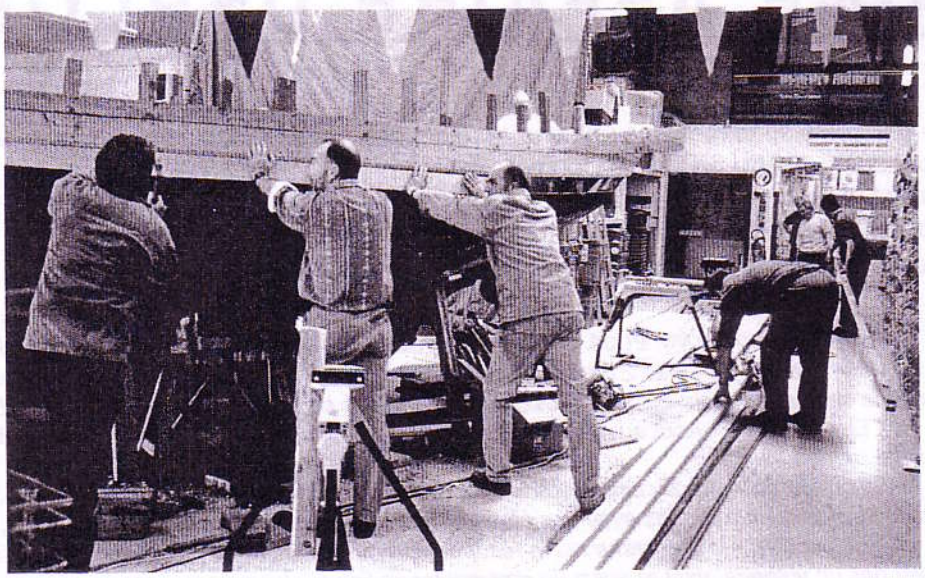
Le lundi 24 Août, un camarade vient me dire qu'il y a un trait de scie bien visible sur un des bordés.

Voilà pour le vol lui-même, par la suite Michel continue sa narration en expliquant que sur les conseils de ses amis il est allé à la gendarmerie Dans un premier temps Michel ne veut pas porter plainte.
Un gendarme lui propose d'alerter la presse ce qu'il accepte ajoutant que si le voleur se manifeste et que si il y a restitution de pièces d'épave, celles-ci devront être déposées à la gendarmerie, Michel ne voulant pas avoir affaire avec son voleur.

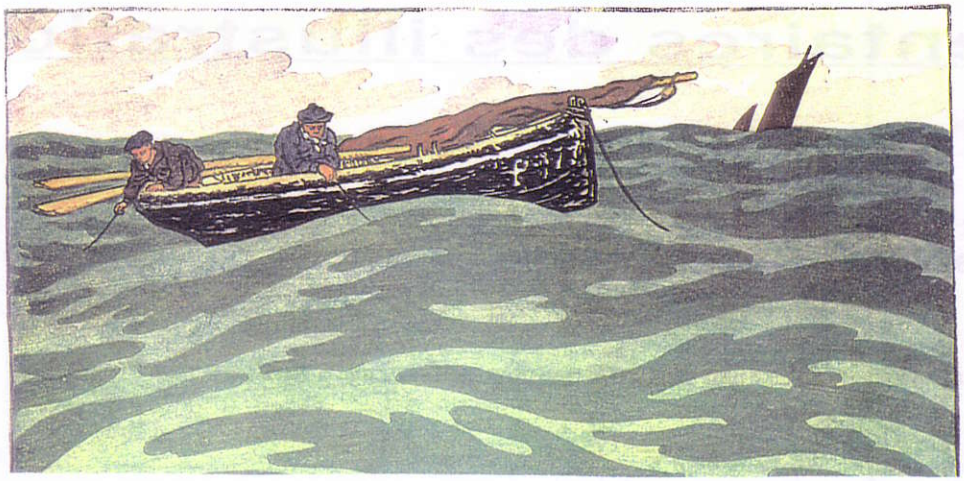
Le voleur va se manifester, après le récit de son appel téléphonique pour le contacter (appel qui en lui-même résume la mentalité du personnage, apparemment sans gène et impoli), Michel qui ne veut toujours pas le voir demande à ses amis Job Cotten et Jean Charles Wieman d'aller écouter le discours de cet individu.
Le 27/08 vers 19 heures arrive ce Monsieur (Bruno Boulch). Job Cotten lui fait part du désarrois de Michel. La seule excuse de cet individu est que étant artiste, d'après lui même un très grand artiste, il se proposait de ramasser des petits morceaux d'épave pour les "valoriser" et les offrir à son propriétaire.
Michel qui entre temps s'était forcé à venir le voir lui rétorque qu'il ne veut plus écouter son discours et l'envoie raconter son histoire à la gendarmerie.
Le lendemain après avoir été averti par la gendarmerie, Michel va récupérer le matériel volé restitué par Mr Boulch. En fait de petits morceaux, il y a deux chargements de pièces volontairement sciées, dégradées dont le tableau arrière quasiment complet d'environ 40 kilos.

Michel précise dans son courrier que les dommages et intérêts appréciés par la justice seront intégralement versés à la caisse d'entraide aux familles des marins péris en mer.

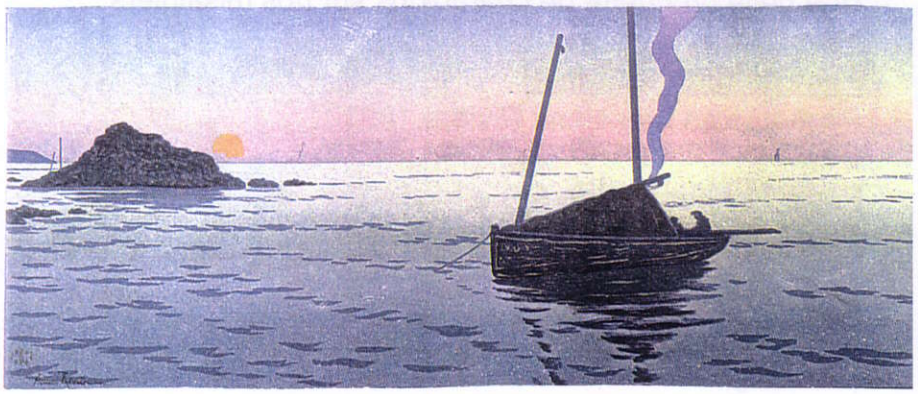
ILLUSTRATIONS " restauration en public et régate à Lesconil"



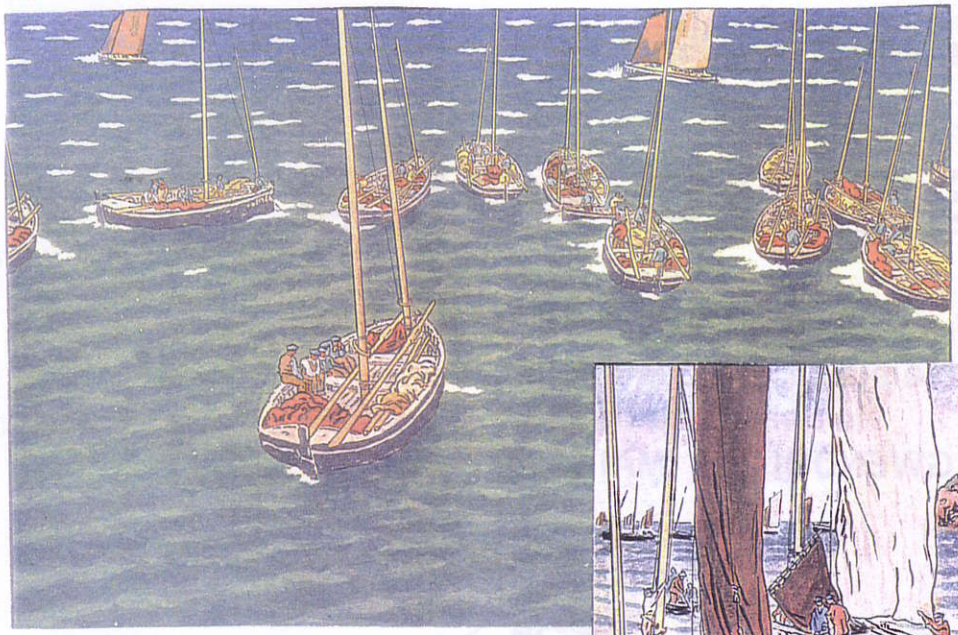
ILLUSTRATIONS "MISAINE ET PEINTURE : HENRI RIVIERE"



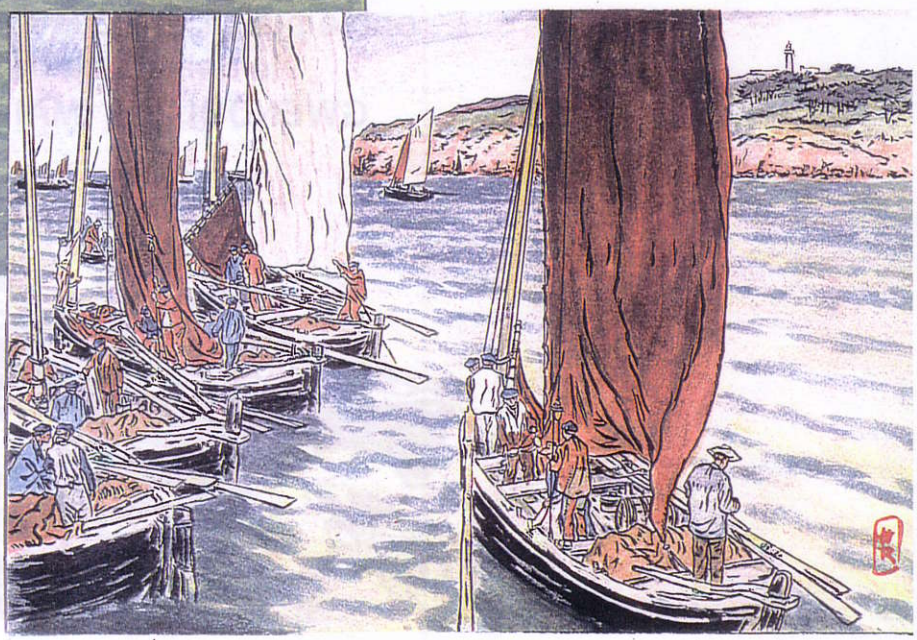
4



5



6



7

Commentaires des illustrations

Page 10 (illustration 1)
Le Rien Sans Peine Chez Castorama pour une restauration en public

Page 10 (illustration 2)
Régate du défi des port de pêche (trophée Armor Lux). Les misainiers sur la ligne de départ

Page 10 (illustration 3)
Une belle brochette de champions sur nos misainiers.

Page 11 (illustration 4)
Pêcheurs en mer Henri Rivière 1891

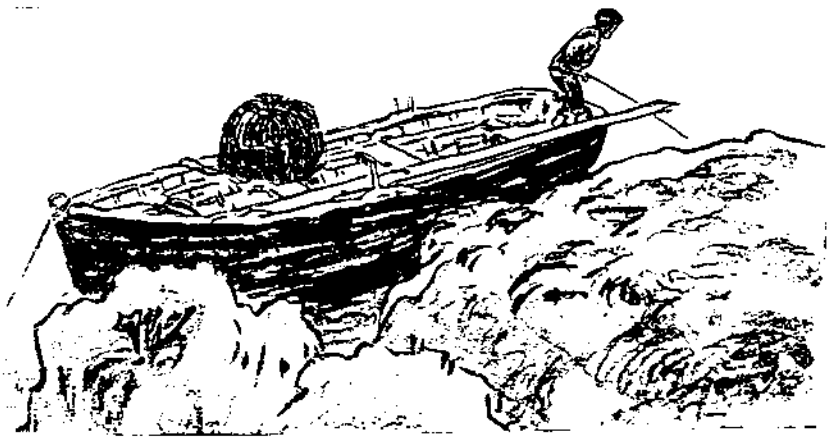
Page 11 (illustration 5)
Soleil couchant (détail) Henri Rivière 1901

Page 11 (illustration 6)
Bateaux au mouillage à Tréboul (détail) Henri Rivière 1902

Page 11 (illustration 7)
départ des sardiniers à Tréboul (détail) Henri Rivière 1893

Misaine rose

Erwan et Francillia GOUZIEN de DEUZ AN DRO
ont le plaisir de vous annoncer
la naissance de
GWENDOLINE (MAI 1998)



DES NOUVELLES DES BATEAUX

Pierre Drouet m'a demandé de faire le point sur les restaurations des misainiers, j'ai accepté avec grand plaisir.

En préambule, je dirais ne pas être certain de transmettre toutes les informations et si quelque erreur ou omission se glisse dans mon propos, vous voudrez bien me le pardonner et nous le faire savoir : le prochain numéro de La Misaine sera ainsi encore plus objectif.

Globalement et par ordre alphabétique, voici les nouvelles depuis un an :

- l'Abeille de Gilles Le Bail, fait une pause et attend tranquillement dans le jardin que son patron ait davantage de temps libre.

- l'Albatros de Loïc Huet (antérieurement propriété de René Naviner), est en refonte complète en région parisienne. Loïc travaille très courageusement, un peu dans la solitude puisqu'il est "excentré". Amis de la Capitale, l'union fait la force et vous seriez les bienvenus dans son chantier...

-l'Albatros de Patrice Bauchu, qui vit à bord avec ses chiens, a été allongé, ponté, pour améliorer le confort.

- Ar Plijadur de Jean Claude Péron, est passé en chantier pour des travaux de structure dont je ne connais pas le détail.

- le Dixi, que Hervé de Fréminville vient de vendre à René Arveuf, va se refaire une santé : hauts de membrure, préceintes, pont.

- le Griboullle, que Marc Cotten a tiré sous hangar, aura besoin de travaux travaux dans les fonds avant de reprendre la mer (les hauts sont déjà refaits).

- le Jaly d'Eric Jolivet. En fait le Jaly n'est pas un misainier, c'est un bateau de 7 mètres en acajou sur membrures ployées, construit au chantier Craff de Bénodet selon des lignes proches des oyster boats de Falmouth. La restauration touche surtout au bordage des hauts.

- le Kerz Atao de Robert Grommé, confié au chantier de Vincent Scuiller, pour changement des préceintes, du haut du tableau arrière, de la chambre, de quelques bordés des oeuvres mortes.

- le Pelloc'h Atao de Claude Rousselot, pour une restauration complète. Si Claude progresse au fil des mois, n'hésitez pas à l'encourager, moralement et concrètement si vous avez du temps pour lui donner un coup de main.

- l'Oiseau Bleu de Dominique Le Grand est lui aussi stocké à terre, en attendant la seconde tranche de ses travaux : Dominique a déjà beaucoup fait, mais il reste des bordés à changer.

- le Raf de Pierre Drouet est terminé après plusieurs années de travail. Pour finir, Pierre travaillait chaque jour pendant la pause de son déjeuner... à en perdre quelques kilos !

- le Rien Sans Peine des Amis du Letty, a connu un changement des allonges de membrures et des péréceintes.

Tout cela est formidable, extraordinaire même : avec souvent peu de moyens, les membres de La Misaine s'activent, font bien plus que militer pour le patrimoine maritime : ils le sauvent, discrètement mais sûrement.

Cette revue est le meilleur endroit pour les féliciter et leur souhaiter bon courage !

Pour conclure, en dépit de tous ces efforts, sachez que d'autres misainiers attendent un restaurateur, parfois dans des conditions précaires qui leur seront vite fatales. Généralement, ce sont des coques fatiguées, qui demanderont des travaux importants. Alors, si vous connaissez des gens assez fous pour cela, qui ont l'esprit misaine, qui garderont les canots entre Penmarc'h et le Pouldu, mettez les en contact avec la rédaction.

Charles MARZIN

LA MISAINE : L'ACTIVITE DES BATEAUX SUR NOS CÔTES

LES EQUIPAGES COTISANTS

ABEILLE	Gilles LE BAIL	POULDOHAN
ADMETE	Marie France et Daniel LE BERRE	LESCONIL
ALBATROS	Loic HUET	LA FORET FOUESNANT
AN DRASK	Maurice RIVET	LA FORET FOUESNANT
ANGE GARDIEN	Marie France et Daniel LE BERRE	LESCONIL
AR MORSKOUL	Jean BERGERON	LE FRET
AR WOALADEN	Charles MARZIN	LA FORET FOUESNANT
AR PLIJADUR	Jean Claude PERON	LE GUILVINEC
C'HOARI WA'N DOUR	LA MISAINE	LA FORET FOUESNANT
CHANCH VAD	André ROZEN	LESCONIL
DIXI	René ARVEUF	QUIMPER
DOUCIK BIHAN	Philippe ROUFFIAT	CAP COZ
ETOILE DU BERRY	René NAVINER	CONCARNEAU
GOELAND	Alexis GARO	CONCARNEAU
GRIBOUILLE	Marc COTTEN	LA FORET FOUESNANT
GUELER	Jean Yves MAZO	LA FORET FOUESNANT
GWALARN	Jos LANDREIN	POULDOHAN
KAN AR MOR	Jean Marie BARBIER	PAIMBOEUF
KERZ ATAO	Robert GROMME	LA FORET FOUESNANT
LAON EGEN HIR	Jean-Claude BOURDON	LA FORET FOUESNANT
LOARN ARMOR	Michel DENIS	LA FORET FOUESNANT
OISEAU BLEU	Dominique LE GRAND	PONT DE BUIS
OISEAU BLEU	Jacques CHANDON	MERRIEN
PECHEUR DE LUNE	Didier SANCEAU	LA FORET FOUESNANT
PELLOC'H ATAO	Claude ROUSSELOT	CONCARNEAU
PETITE ANNICKA	Olivier FERON	MERRIEN
PETREL II	Jean-Claude DESAUBRY	LESCONIL
POURQUOI PAS	Alexis LE COSSEC	LESCONIL
PREIZ ER MOR	Arnaud PENNARUN	KERITY
RAF	Pierre DROUET	LA FORET FOUESNANT
RIEN SANS PEINE	Amis du Letty	MER BLANCHE
SAINT MAUDET	François, Denis, Christian, et Olivier	MERRIEN
SAUVEUR DES PETITS	ASS BAG LESCON	LESCONIL
St ETIENNE	Naji ZEGHOUDI	LA FORET FOUESNANT
TARTARE	Patrick CALLOC'H	LESCONIL
TINTIN	Bertrand François Jacques	LA FORET FOUESNANT

LES MISAINIERS AMIS ET SYMPATHISANTS

PIERRICK	SAINTE MARINE	GOELAND	BREST
DEUZ AN DRO	LESCONIL	LES FLOTS BLEUS	PONT AVEN
YANN YOUEN	CONCARNEAU	HARDI	LESCONIL
BIJOU BIHAN	AUDIERNE	MON COPAIN	BREST
PETIT XAVIER	BENODET	MELLENIC	LESCONIL
MIRIDA	CONCARNEAU	KERDGAN	LESCONIL
LA MAUVE	AUDIERNE	PANDORA	SAINTE MARINE
AN DORCHEN	DOUARNENEZ	SAN BUDOG	DOUARNENEZ
BIDORIC	LA FORET FOUESNANT	TRELAZEC	DOELAN
AR VOCH'ANIG	GOUESNAC'H	SPERA	LESCONIL
DEOMP	SAINTE MARINE	MOUEZ AR MOR	LE POULIQUEN
EDOUARD GERARMEC	LA FORET FOUESNANT	COQUE DE NOIX	PORT LA FORET
ERIC RENE	PONT AVEN	RENE BIHAN	LA FORET FOUESNANT
FILET BLEU	LA FORET FOUESNANT	AIDEBARAN	LA FORET FOUESNANT
FEND LA BRISE	ABER ILDUT		
GALEANE	LE CONQUET		
GAST MECHAR	BELON		