

Janvier 2000



n° 22



L A M I S A I N E

SIÈGE SOCIAL : ABRI DU MARIN - SAINTE MARINE - 29120 - COMBRIT



PAGE 2 : *Edito*

PAGE 3 : *Assemblée générale 1999*

PAGE 4 : *Composition du bureau*

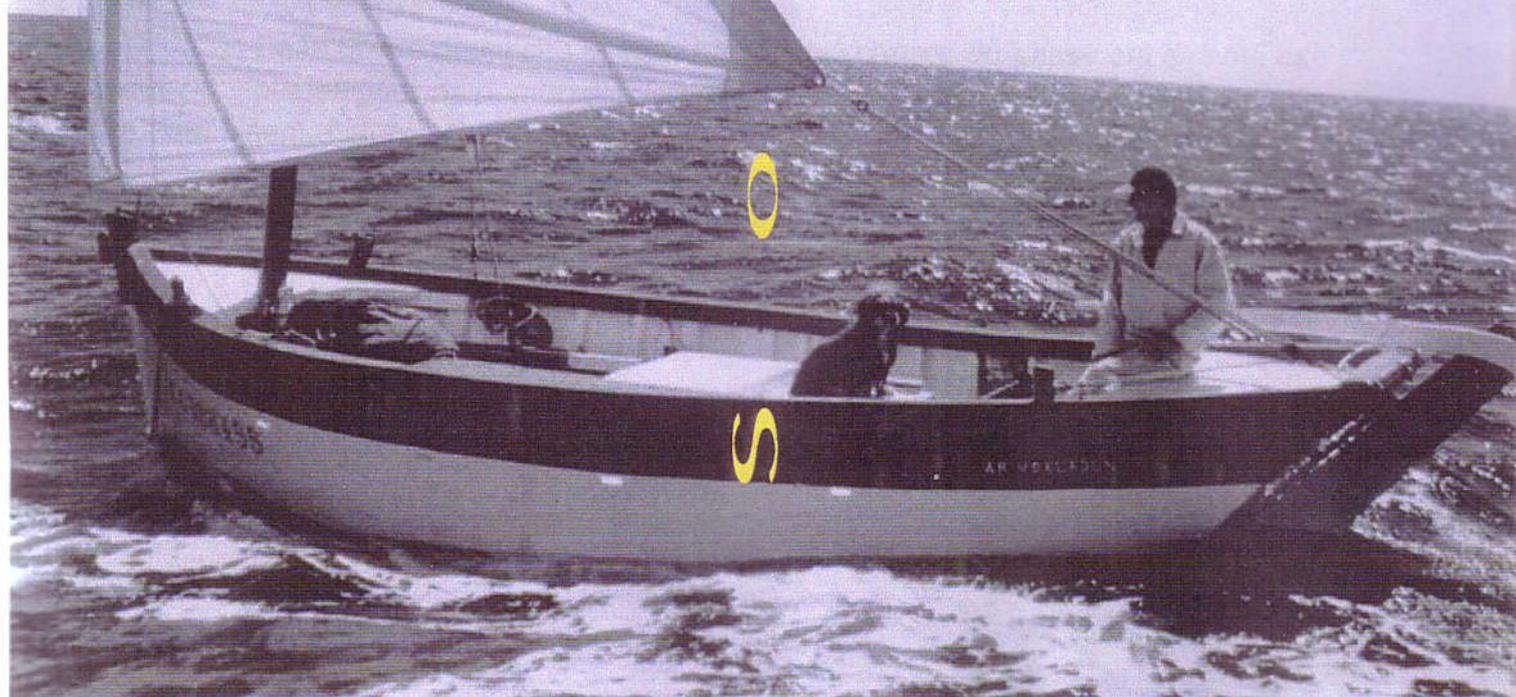
PAGES 5 à 7 : *Portrait d'un misainier*

PAGES 8 à 10 : *Rencontres 1999*

PAGES 11 à 15 : *Technique et Histoire*

PAGE 16 : *Annonces et remerciements*

PAGES 17 et 18 : *La dépêche de Mickael Kemper*





Les portes de L'an 2000 se sont ouvertes, ce changement de millénaire que beaucoup avaient imaginé radieusement technologique, commence avec deux marées noires, une sur nos côtes et une en TURQUIE, la cause en est un choix de société où le profit l'emporte sur le bon sens et où un bateau poubelle peut transporter des produits dangereux et se briser à la première tempête. Pour ce qui est des intempéries, nous avons également eu notre compte en France et d'après certains cela ne fait qu'augurer des dérèglements atmosphériques à venir dûs à l'effet de serre.

Que sont donc devenus les prophéties de ces scientifiques qui, il y a quelques décennies, pronostiquaient pour l'an 2000, des voyages dans l'espace pour tous, des voitures non polluantes sans roue, survolant les routes ; de l'informatique encore plus envahissante et délirante qu'aujourd'hui, sans compter les prévisions sur la vie quotidienne, à savoir que les aliments ne pouvaient à l'époque se concevoir qu'en pilules ou "tubes dentifrices" qui remplaceraient notre pain quotidien et nous éviteraient toutes famines.

Face à cet "optimisme", la réalité est toute autre et l'an 2000 voit toujours les voitures sur leurs quatre roues clouées sur les routes dans des embouteillages monstres, notre pain quotidien même s'il peut parfois paraître bizarre au point de vue sanitaire, garde le même aspect.

Dans divers domaines la sauvegarde des choses du passé ont semblé capitales pour de nombreux citoyens, nos canots en sont un exemple parmi tant d'autres et ce n'est être passéiste que de vouloir conserver nos vieux misainiers qui, sont pour nous des bateaux que l'on aime, entre -autre pour ce qu'ils ont été, mais aussi pour ce qu'ils sont actuellement, à savoir le symbole d'un style de vie où l'on pourra encore aller pêcher notre godaille lors d'une virée en mer et pouvoir faire la fête lors de rassemblements dans nos eaux bretonnes.

Alors à tous, LA MISAINIE vous souhaite une bonne santé pour l'année 2000 et de belles navigations sur votre bateau préféré.

L'assemblée générale s'est tenue au restaurant du BON REPOS à Saint Evarzec. 28 membres de la Misaine et 6 amis ou sympathisants y ont assisté. 19 cotisations 2000 ont été versées à la trésorerie.

L'assemblée, après les rapports d'activité et financiers a abordé divers sujets :

- Programme de sorties et de rassemblements, le Letty, le Minahouet, Porte aux Vins à Concarneau, Ile Tudy, Lesconil, Merrien, fête du Vieux Port, Brest et Douarnenez 2000.

Pour Brest 2000, plusieurs misainiers seront présents : C'HOARI, SAINT MAUDET, POURQUOI PAS etc....

- De multiples travaux devront être entrepris sur le C'HOARI,. Placé sous hangar, cela nous permettra de faire la refonte du berceau moteur et de changer les parties abimées des hauts du canot, ainsi que l'électricité du bord.

Le DIXIT, de René ARVEUF et le bateau de l'association "LES AMIS DU LETTY" et le RIEN SANS PEINE ont été rénovés sous un hangar appartenant à Alain LE GOFF, président de cette association. Charles et Maurice n'ont pas ménagé leur peine et leur savoir faire pour que ces deux misainiers retrouvent rapidement leur éléments. Deux chercheurs se sont adressés à l'association pour se documenter sur le "dynamisme" et les acteurs du patrimoine maritime de Bretagne. Leurs travaux devraient paraître courant 2000 dans une revue spécialisée.

Jean Yves MAZOT

PS de nombreuses dépenses étant à prévoir pour l'année 2000, prière de régler vos cotisations le plus vite possible. (celles de 1999 et de 2000)

Au 03/10/1999 47 cotisations étaient réglées.

Jean-Yves MAZO

02 98 94 46 20

Marie-France LE BERRE

Maurice RIVET

Hervé DE FREMINVILLE

Charles MARZIN

Alexis LE COSSEC

Pierre DROUET

02 98 56 19 47

COURRIER À ADRESSER

AU SECRÉTAIRE DE L'ASSOCIATION :

PIERRE DROUET

49, RUE DE L'ODET

29170 FOUESNANT

ADMINISTRATEURS

Pierre DROUET

Christine LOOTEN

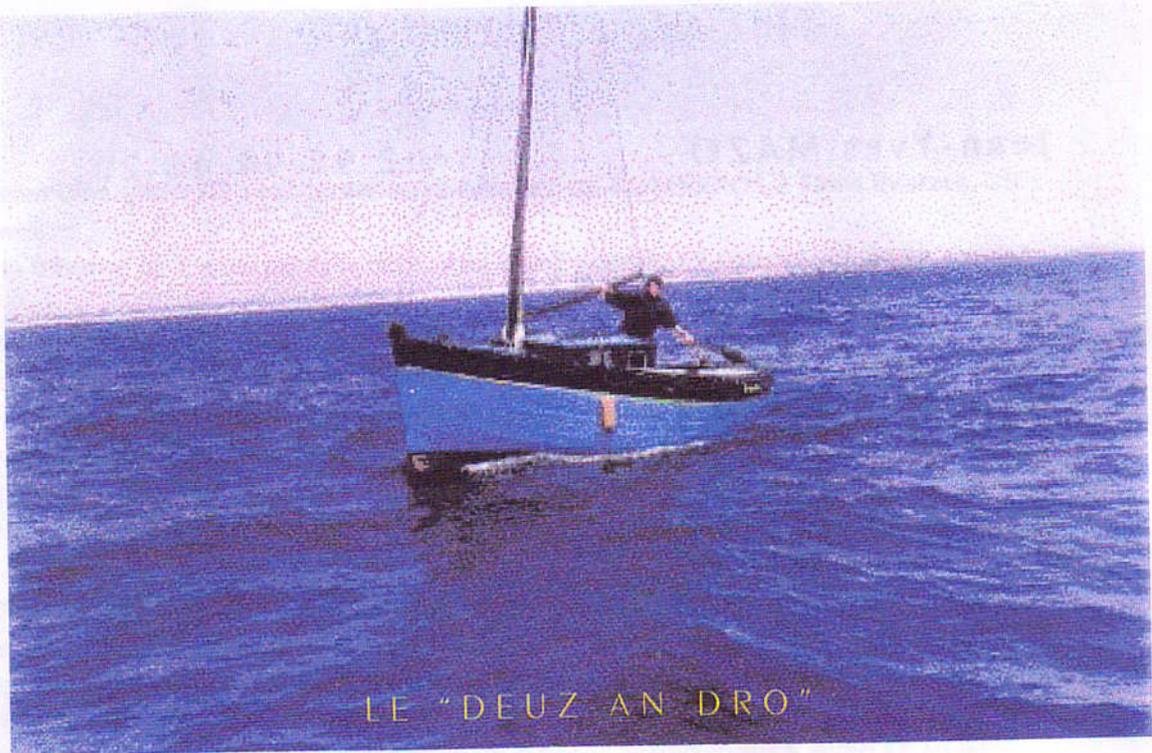
Gilles LE BAIL

Dominique L GRAND

Claude ROUSSELOT

René NAVINER

T
I
A
Z
R
I
S
A
N
Z
B
D
O
P



LE "DEUZ AN DRO"

Construit en 1943 au chantier LE BLEIZ à Pont l'Abbé, le DEUZ EN DRO a navigué dans de nombreux ports Bigoudens.

CARACTÉRISTIQUES :

Armé à la pêche jusqu'en 1965, un brestois le rachète pour être armé en plaisance. Il subit alors de nombreuses transformations (comme c'était la mode à l'époque). Le gréement au tiers fut remplacé par un gréement de type MARCONI, et on y rajouta un roof qui s'étendait sur les 2/3 avant du bateau.

Il a navigué à Brest jusqu'en 1989, racheté par un parisien il retrouve l'un de ses ports d'origine : Sainte Marine. Le nouveau propriétaire ne pouvant s'en occuper sérieusement, décide de le revendre en 1991.

A l'époque, je cherchais un misainier à racheter. Mon intention première était de racheter le DEMOPHILE, bateau ayant appartenu à mon père. Je me rends alors au chantier DU PUSSOU à Sainte-Marine, où les deux bateaux se trouvaient, le DEUZ EN DRO paraissant en meilleur état (peinture sur merde = propreté !), je le rachète.

Il a été remis à l'eau en Mai 91, et plusieurs voies d'eau apparurent, en particulier au niveau de la quille. Le bateau était en moins bon état qu'il ne paraissait, je décide de "faire la saison".

PÉRIODE DE RESTAURATION :

Pendant l'hiver 91/92 le bateau hiverne dans le port de Lesconil, et coule au printemps 92. Il faudra un camion grue pour le renflouer et le transporter au chantier des CHARPENTIER ASSOCIÉS à Léchiagat pour un refonte totale.

Après expertise du bateau par EMILE LE CORRE, sa remise en état était difficilement envisageable. On décide de le réparer malgré l'ampleur et le coût des travaux.

Le roof, le pont ainsi que le moteur ont été démontés par mes soins. Le moteur était en très mauvais état : jeu de 2 mm dans les paliers de vilebrequin, chemises rayées, embrayage usé. Le moteur ne sera jamais réutilisé.



La quille étant cassée, il a fallu la reconsolider avec un coffrage en tôle d'acier de 1 cm d'épaisseur sur 6 cm de hauteur et boulonné de chaque côté de la quille. Le galbord tribord ne tenait plus que par une seule pointe, et était maintenu en place grâce à l'épaisseur de peinture. Il sera remplacé sur toute sa longueur.

Les membrures tribord étaient très abîmées en particulier au niveau des bouchains. Au total, une vingtaine de celles-ci ont été remplacées.

En ce qui concerne les bordés, seuls ceux des oeuvres vives en bon état seront conservés. Les autres, de la ligne de flottaison jusqu'à la préceinte comprise seront toutes remplacées. Le plat-bord sera également changé, ainsi que la totalité des barrots de ponts.

Après réfection du plus gros des travaux, le bateau est amené par camion au chantier CHEVALLET de Lesconil pour les finitions.

Là la confection de la chambre, du pont, du montage du moteur (rachat d'un moteur presque neuf de 27 cv YANMAR), et de toutes les finitions ont été réalisées par les soins d'ALEXIS LE COSSEC et des miens. (Alexis a beaucoup travaillé, et a d'ailleurs probablement raté sa



vocation de charpentier de marine !).

Le bateau a été peint comme il se doit, et remis à l'eau avant l'été 93.

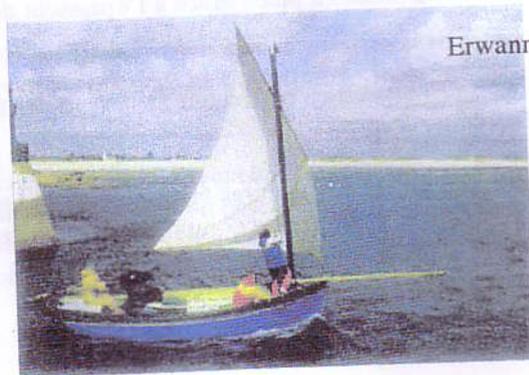
PÉRIODE DE NAVIGATION :

Depuis, il navigue régulièrement, en fonction de mes activités professionnelles (Capitaine de Pêche).

LE DEUZ EN DRO a participé à de nombreuses manifestations de vieux gréements : Lancement du lougre de l'Odet "CORENTIN", Brest et Douarnenez 96, défi des ports de pêche, Lesconil 97, La Forêt-Fouesnant, Concarneau, L'île Tudy, Kéridy, etc...

Actuellement, le bateau se trouve au port du Guilvinec, où le moteur vient d'être sorti pour révision : problème de surchauffe dû au colmatage des conduites de réfrigération dans le bloc moteur. Il sera de nouveau opérationnel pour le mois de MAI 99

Je ferai mon possible pour que le DEUZ EN DRO navigue encore quelques dizaines d'années !



Erwann GOUZIEN

"MISAINÉ MERRIEN" DU 13 AU 16 MAI

Beau temps pour aller à Merrien, route au portant à partir des ports dans l'ouest, et comme personne ne venait de l'est... Arrêt buffet derrière Raquenes pour ceux qui s'en doutaient, les autres passent devant surpris d'être en tête et se demandant, "où sont-ils passés ?".

Un œil devant, un derrière, un de chaque côté, définition de la veille... plus un sur la carte quand on est pas dans ses eaux, plus un sur le compas la nuit ou dans la brume, ne sont-ils pas garants de bonne arrivée ?

Nous entrons dans la rivière les uns après les autres. Hervé préside aux amarrages à couple. Le moteur du POURQUOI PAS a rendu l'âme, au grand dam d'Alexis le Cossec. Une petite faim, une petite soif, ça pipelette dans chaque canot. Oui, oui, on vient Hervé ! Musique dans le penty avec la bande à Jacquot, les poissons pêchés en route grillent sur la braise. Tout va bien dans le meilleur des mondes, le nôtre.

Vendredi après-midi, ravitaillement en mer : le matin, René Naviner fait "une petite plongée" qui nous rapporte de splendides congres. L'après midi, les misainiers tournent devant Merrien à la recherche du maquereau. Peu de prises, le poisson est éparé, un peu de lieu. Ce n'est pas grave, nous ne manquons de rien... Samedi nous décidons de remonter l'Aven. En mer nous apercevons le côtre de Ronan Quéméré qui tire des bords au large. Nous saurons plus tard que Eric Jolivet fait une mauvaise chute à bord : Ronan appelle sur son portable le sémaphore de Beg Meil. Le canot de Trévignon vient chercher Eric qui souffre beaucoup du dos. Rien de cassé, mais il faudra 15 jours pour se remettre ! Pendant ce temps, nous prenons un pot à Pont Aven, guidés par la famille Le Noc. Au retour, Michel Denis a des soucis : le moteur de son nouveau bateau s'est fâché avec son bâti, ils ont décidé de se quitter. La ligne d'arbre proteste, le presse étoupe fuit abondamment. Remorque ! Dehors devant Port Manec'h, il faut deux misainiers pour l'étaier dans le clapot d'ouest, mais tout va bien. L'Ange Gardien est à son aise misaine et taille-vent "en oc'h" (NDLR en ciseaux), la flotille sous voile est d'une grande beauté.

Dimanche matin, salut Merrien. Le vent a viré à l'Est comme annoncé, assez soutenu. Il fraîchit dans la matinée, normal. La vergue du C'hoari se brise devant Brigneau. Quand quelque chose doit casser et que cela se passe dans d'excellentes conditions, il faut se dire que c'est une très bonne chose ! Halte déjeuner devant le port de Trévignon, à l'abri du vent. Les promeneurs s'arrêtent souvent pour contempler le spectacle des misainiers qui à couple, tirent sur leurs mouillages. René Naviner profite de l'escale pour aller faire "une petite plongée". Il barbotte encore lorsque les misaines se hissent, retour à la maison.

"FETE DE LA MUSIQUE" - LE LETTY 12 JUIN

Du beau temps, toujours du beau temps, la saison démarre bien. Grillades, chansons, très bonne ambiance avec les amis du Letty. Extinction de voix et des feux tard dans la nuit, palabres à bord pour refaire le monde, sommeil justifié (et non justicier comme pourraient en déduire quelques lecteurs étrangers à ces moments magiques qui font, à leur insu les pòvres, le charme de la Misaine au clair de lune).

Le MINAHOUET à POULDOHAN 10 JUILLET

C'était une première, avec quelques canots, SUPERBE ! Calme, paysages de toute beauté, à l'échouage le soir sur une langue de sable. Patrick Calloc'h qui voulait nous retrouver, a usé son portable et tourné deux heures en voiture pour nous loger et nous retrouver dans notre isolement. Les "plans continent" sont avantageux sur les "plans insulaires" : les copains peuvent venir par la terre, et à part eux... Il n'y a personne.

TREVIGNON 14 JUILLET

L'équipe de la SNSM de Trévignon nous avait lancé l'invitation en été 1998 : "Venez à notre feu d'artifice" Ceci dit, aucune précision ne nous est jamais parvenue malgré nos appels : où mouiller dans le port, quel jour, l'intendance, etc.... Tant pis, il a fallu annuler. Peut-être une autre fois quand les gars de Trévignon se seront mis d'accord.

"VIEILLES COQUES" - CONCARNEAU 15, 16, 17 JUILLET

Certainement la mort dans l'âme, la SNC a jeté l'éponge... René Naviner pour son attachement à la SNC, sa ville, son port, nous a invité à sa première organisation de la porte au vin derrière la Ville Close. Rendez-vous en baie : l'Etoile du Berry était au mouillage dans la baie, René faisait "une petite plongée". Soirée sympa à quelques canots, avec un guitariste lui aussi venu avec son yac'h pour faire les Vieilles Coques et qui avait le bluuuuueess !

FETE DU LETTY 1er AOUT

Toujours et encore du beau temps, chaud, peu de vent, mais il paraît que ça va se gâter dans les jours prochains. Déjà la semaine dernière, une petite dégradation était venue nous rendre visite... Beaucoup d'affluence à cette fête, les gens ne se trompent plus et rappliquent quand une fête locale s'annonce avec des misainiers et de la bonne musique. Tant mieux pour nous, la Misaine porte une image positive. Ne citons personne, mais il reste à quelques "comités machin du littoral" qui n'ont pas encore tout compris pour nous contacter et imaginer des fêtes authentiques, mais restons optimistes, ils finiront bien par s'éduquer tous seuls.

A noter que Maurice Rivet est réapparu, chaussons et béquilles après une trop longue absence : brûlé au 3ème degré par le brai qu'il coulait sur un pont, hôpital, convalescence, maintenant ça va.

"FETE DE LA MISAINÉ" - ILE TUDY 7 AOUT

Fallait s'y attendre, le temps de curé n'est pas permanent. A l'aller c'était bon, un peu de houle mais ni pluie ni vent. Quand même, en arrivant à l'île Tudy, des signes ne trompent pas : le fond de l'air et du ciel sont au "pourvu que ça tienne". Tant mieux pour José Bescond et son équipe, la fête est sauvée jusqu'à 23 heures : le public est au rendez vous, nous sommes servis "aux petits oignons" pendant le repas d'équipages sur la cale. Le groupe de musiciens joue sur le podium, les gens écoutent et ou dansent dans la fumée des sardines qui grillent. Puis c'est l'orage, bourrasques et flotte. Tous à bord, qui dans son canot, qui du bistrot, certains originaux d'entre nous en profitent pour goûter l'eau du port... A part cela, tout va bien, José lui non plus ne boit pas le bouillon (financièrement). Donnons au passage, une très mauvaise note aux tenancières M. et P. sur le port, dont l'esprit "gagnons notre année en une saison" va à l'encontre de l'hospitalité qui anime le Comité des Fêtes de l'île. Il nous reste à leur souhaiter que le site exceptionnel leur permette encore longtemps d'attraper le touriste, à moins qu'il s'en fasse, mais pour nous elles ont perdu les 3 Guinness sur le guide. Et pan !

Plusieurs grains se sont succédés pendant la nuit. Il ne pleut pas quand nous partons, mais le temps est orageux d'ouest, le vent attend les grains pour forcer. La mer est demi-formée, ou demi-déformée, comme on veut. Cap sur l'île, l'Ange Gardien rentre à Lesconil. Délogé de Larvor, il va rencontrer une mer forte qui le contraindra à dépasser son but dans l'ouest pour ne pas faire route dans le travers, ce qui eut été dangereux et pouvoir naviguer avec les brisants.

Les autres vont vers la Voleuse au large de Moustierlin. Mer de travers, harqueuse. Défiant les surventes qui pourraient les surprendre, les plus téméraires ou les plus pressés maintiennent leur programme, arrivent à bon port, qui à La Forêt, qui à Merrien. Les patrons n'ont pas bronché et ont assuré leur rôle, leurs équipages ont vaincu leurs appréhensions compréhensibles par la confiance qu'ils leur ont gardée.

Entre l'île Tudy et la Voleuse, d'autres misainiers optent pour dérouter sur Bénodet, vent arrière et laissent courir : "arrondir les cap et saluer les négresses "(NDLR : sombres rafales)" disaient les anciens. Dans les vagues qui se creusent, tantôt rondes, tantôt pointues, les misainiers soulagent leur effort grâce à la quête de leurs tableaux et viennent chercher l'abri. Devant l'anse du Trez, un croiseur présomptueux (espérons de location), a raté son bord et s'est planté près de la pointe du Coq. Il roule d'un bord sur l'autre, prisonnier. L'équipage s'agite en tous sens, à quoi bon ? le mieux était de ne pas s'y mettre, et de naviguer avec de l'eau sous le vent... La chance aidant, le courant ou un retour de vague le tire de sa bien fâcheuse position. C'est ça la plaisance, risquer de se perdre ou de perdre le bateau pour couper court au mépris des dangers alors que rien ne presse et que le temps commande une autre route ?

Après avoir tranquillement déjeuné au port, les derniers misainiers décident de repartir : en observant les branches hautes des chênes, les feuilles sont moins secouées. Qui plus est, la mer est haute, elle doit être formée mais beaucoup plus maniable. Le vent ne fraîchira pas avant le soir. Effectivement, ça passe bien, même si on ne voit que le mât du voisin dans les creux... et la nuit suivante, il valait mieux être dans un port qu'à se risquer dans ces parages.

Pendant ce week-end agité, René Naviner connaissait de rares émotions. Son Etoile du Berry avait passé la semaine précédente dans le Letty. Le moteur n'étant qu'en représentation au fond de la cale. Il lui fallait donc sortir "sans" le samedi soir pour nous rejoindre à l'île Tudy. De nuit, un peu dépalé par le courant dans la passe, boum ! on tire, on pousse, boum ! la mer descend, ne bougeons plus ! Mouillage, heureusement dans une rare flaque de sable au milieu de l'estran rocheux. Le lendemain, au jour, l'Etoile était paraît-il surréaliste, perchée à l'entrée du Letty, mitraillée par les photographes amateurs, mais René ne se laissait pas déconcentrer : il avait de l'ouvrage avant de se sauver au flot. Malgré tous les mouillages établis pour le remettre dans le creux du chenal, au moment crucial de flotter, l'Etoile se refusait, montait de plus en plus vers la côte rocheuse. Le courant à cet endroit est particulièrement fort. A force d'hommes dans l'eau pour pousser, d'hommes à bord pour tirer, enfin à flot ! Le dimanche s'achevait, les braves fourbus, René soulagé, l'Etoile de retour à la grève pour calfater puis refaire la sous-marine qui venait d'être appliquée la semaine précédente ! Ouf ! comme nous disons à la Misaine, "tranquille".

"FETE DU VIEUX PORT" - LA FORET FOUESNANT 28 et 29 AOUT.

Malgré l'absence d'organisation à terre, nous avons fait notre fête traditionnelle. Comme toujours, la grève était pleine de canots, la cale couverte de convives le soir. Soupe de poisson "faite main", moules pêchées la veille par les misainiers plongeurs, sardines impeccables, etc... Il en est resté assez pour le lendemain midi. Merci à tous ceux qui se sont mobilisés pour pêcher, préparer, cuisiner. Cette dernière rencontre de la saison, conviviale et pleine de bonne humeur, est aussi teintée de nostalgie : il faut attendre l'année suivante.

Bravo à tous, bons vents en 2000

E
T
I
M
O
L
O
G
I
Q
U
E

MISAIN-ETYMOT

D'où viens-tu Misaine ?

" Je viens d'un pays qui n'existe même plus" pourrait-elle dire. Le mot est attesté en 1573. Il semble qu'il vient du langage du levant (Méditerranée) sous forme de méjane ou migenne (1382), en provenance de Gènes qu'elle a quittée en "mizzina", via le catalan mijana. Sa signification est celle d'intermédiaire" comme dans mezzanine (plutôt que de "situé au milieu"). Voile d'arrière sur les galères, la misaine est devenue plus tard (fin XVIème) dans le langage du ponant (qui est aussi celui des vaisseaux), voile d'avant. Rabelais, grand homme de mer en littérature, nous parle d'arbre de trinquet, comme les proches italiens avec leur arbbero de trinquetta. Les anglais, eux, ont gardé leur "mizen" à l'arrière. Nous autres bretons subissons l'influence française avec mizan, tandis que les basques arborent leur trinkenten à l'avant de leur fameuse chaloupe.

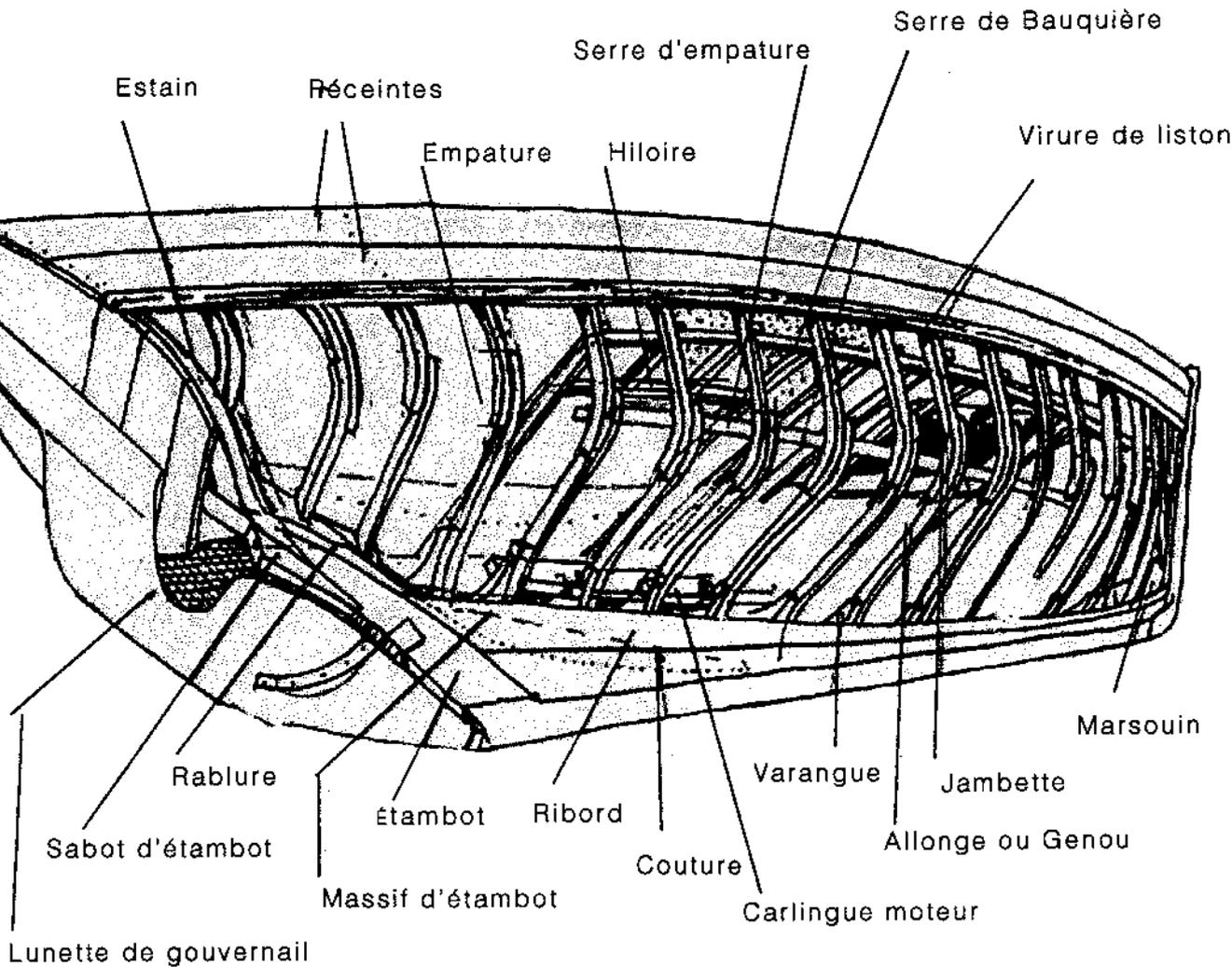
Misaine, dans son acception d'aujourd'hui, est le nom de la voile, qui s'est établie vers 1440 entre le grand mât de beaupré des navires de haute mer appelés cogues (nef est un terme général et littéraire). Au départ simple espar amovible planté à travers la plate-forme de combat tenant lieu de gallard d'avant, elle aidait à la manœuvre et devint en moins de 50 ans partie intégrante d'un grand voilier, au même titre que l'artimon portant l'atn qui l'équilibrait sur le château d'arrière. Il porta très vite un hunier.

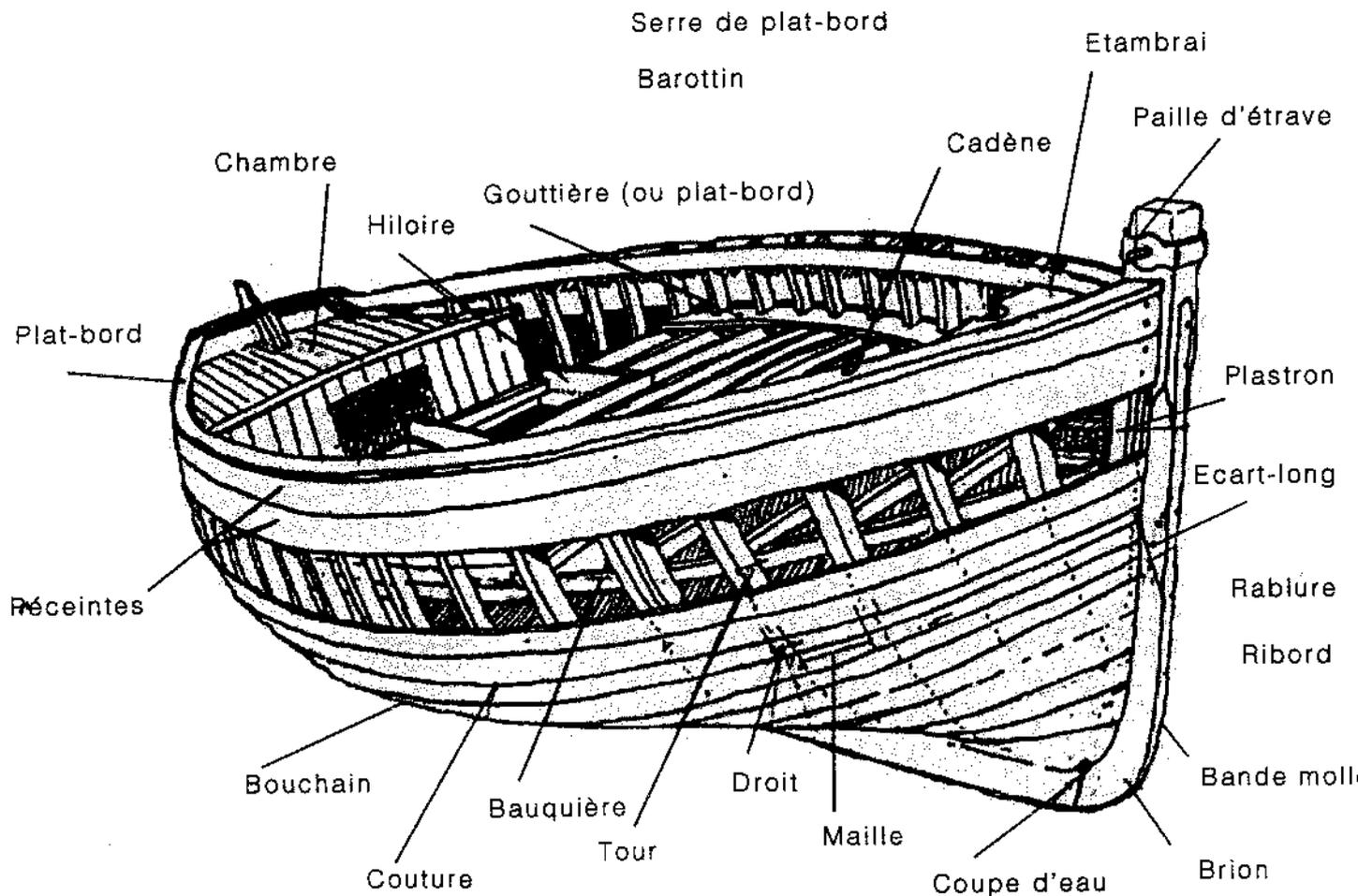
C'est ce type de navire, la caraque (lourd), ou la caravelle (plus légère) que l'on voit sculpté sur les églises de Penmarc'h (1508) et de St Guénolé, etc...

C'est le début de l'épopée de 400 ans de la voile moderne, celle des trois-mâts qui venait de naître.

Ce nom a été donné plus tard au mât avant des navires de type lougre et autres chaloupes au tonnage plus réduit, créant deux ou trois voiles au tiers, et d'origine plus ancienne. Sur la Manche on l'appelle quelquefois "bourcat" du hollandais boerseil (cf. l'angl. bow sail = voile d'avant) et mallet pour celle de l'arrière.

P
A
R
T
I





Si l'on suit à peu près la trace étymologique de Misaine, la généalogie du misainier est plus chaotique. La voile au tiers, qu'on dit "fille de la voile latine", était diversifiée en usage : commerce, guerre et surtout pêche en divers tonnages. Était-ce une évolution de la voile carrée latéralisée avec une amure spécialisée et une vergue crochée au 1/3 pour "guinder" la bordure d'attaque ? Ou un apport des pêcheurs-caboteurs espagnols ? Nous n'avons pas de témoignage avant le XVII^{ème} siècle.

La chaloupe sardinière, avec sa misaine et son taille-vent est un bel exemple de l'adoption de cette voilure qui n'a cessé d'être améliorée au cours du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème}, (appiquage de la vergue, amurage central en tête d'étrave, croisement misaine et taille-vent etc...)

La carène elle aussi évolue : fonds plats et bouchains "carrés" accompagnés d'un élargissement tout en conservant un bon retour de galbord. La quête d'étambot devient plus prononcée, recentrant le plan de dérive. Plus tardivement le tableau, moins fragile que l'arrière rond, sera adopté. L'ancienne main de fer sera remplacée par une barre d'écoute.

Après la crise de la sardine au début du siècle, la chaloupe (ou grand canot quand il possédait un tableau) disparaît peu à peu par le changement de métier dû en partie à la raréfaction de la ressource. Ces nouveaux métiers demandaient un équipage moins nombreux et des embarcations plus modernes (cotres sardinières, etc...) ou plus petits et polyvalents (casiers, palangres, filets, etc...). Vers les années 20, ce canot abandonna son taille-vent gênant la manoeuvre et même quelques temps remplacé par un tapecul. Il perdit aussi un peu d'élan et devint le misainier, même si par ailleurs de petits canots ainsi grésés naviguaient auparavant. Désormais la misaine pouvait être bordée jusqu'au tableau, jusqu'à identifier le bateau à sa voile et quelquefois à son unique membre d'équipage.

Ceci faisait quelquefois dire du misainier : "une voile, un bateau, un homme".

Anguillets : Entailles en V dans les couples près de la quille pour conduire l'eau vers le puisard ou la crépine de pompage

Bâbord : 1484 Néerl. Bakboord = Côté du dos. Le limonier manoeuvrait le gouvernail latéral ancestral situé à droite en lui tournant le dos. En breton tu ar borz (DZ), Vabourz (kérity).

Bau : XIIème Holland. Balk "poutre" Barrot de pont. Usage restreint : par ex. "largeur au maître bau". A donné Bauquière (adj. et nom) et surbau (surélévation au dessus du pont susceptible d'éviter les entrées d'eau dans la cale ou les emménagements. Sur les chaloupes, le banc de taillevent était appelé le grand bau. En breton an treust = poutre.

Blilouz : Du breton, mélange de minium de plomb, de mastic et d'étope hachée servant de joint d'étanchéité entre les grosses pièces ou entre celles qui ne peuvent pas être calfatées aisément.

Bordé : Ensemble des virures ou bordages de la coque et/ou du pont. En breton : ar bordaj.

Bouchain : partie arrondie de la coque entre les fonds et la muraille. Bouchains carrés ou durs : avec un petit rayon. Aujourd'hui, ironiquement, "coque à bouchains" est devenu synonyme de "coque à bouchains vifs". Il désigne aussi le bordé renforcé à cet endroit encore appelé bordé d'échouage". En breton : ar monzell.

Bouge : XVème siècle coffre sac - latin bulga = bourse de cuir. Courbure transversale du pont. Son tracé le plus utilisé est le "quart de nonante". Son rayon de courbure est trois fois plus petit au centre qu'en abord.

Brion : sans doute de bris rond. Partie arrondie de la rencontre quille-étrave. Il peut être une pièce de jonction, avec sa râblure, sur des navires plus importants. Une cheville coupe-eau (en breton troch' dour) en sapin bien sec est tapée à l'intersection avec la râblure.

Cadène : Du provençal Cadena = chaîne ferrure munie d'un oeil pour crocher le palan d'itague manoeuvrant la vergue. Elle est fixée sur jambette à travers le plat-bord ou la serre massive.

Calfater : XIVème s Italien calafatare, de l'arabe qalfata. Boucher les coutures avec de l'étope et/ou les étancher avec du bral. En breton usuel : calafetaj.

Carène : Génois Carena (1246), Latin carina = Coque. Partie immergée du navire, on dit aussi "oeuvres vives). Elle a d'abord désigné la quille comme tardivement sur les galères.

Carlingue : (1573) Scand. Karling : Pièce longitudinale fixée solidairement à la quille à travers les varangues, ainsi que les pièces du bâti moteur, car disposées de façon semblable. En breton ar garlink

Carvelle : XVème S Troncation de clou à carvel. Clou forgé pour la fixation du bordé sur la membrure d'un navire. Tête pyramidale, fût carré et queue plate la caractérisent. Bordage à carvel ou à caravelle est l'ancien nom de la construction à franc-bord. La virule s'appelait autrefois table à carvelle.

Clan : Nordique Klamp= Crampon. Mortaise pratiquée en tête de mât ou dans un bossolr pour recevoir réa ou une pièce fixe munie d'une engoujure et appelée aussi clan (raken en breton) et réalisé dans un bois dur, gaïac, pommiers etc...

Couture du bas latin consulata = calfatage Espace relatif entre les bordages. En breton ar gremm.

Drôme : XVIIIème S, nordique, ensemble des espars, des avirons, etc maintenus groupés en abord du navire, souvent disposés sur des fourches. En breton : an drom.

Ecart : assemblage d'about entre deux pièces. Ecart franc entre bordages ordinaires, en sifflet sur deux ou trois membres pour serres et préceintes, ainsi que sur pièces de structures. En breton scarf

Echantillonnage : Dimension équilibrée de chaque pièce de charpente pour obtenir une solidité au navire et une sécurité pour l'équipage. Pour cela chaque navire est défini par son nombre d'échantillonnage N, dépendant de son LBC (longueur LF, bau, creux sur quille) et de son activité (échouage fréquent, vivier etc...) Sont ainsi définis pour chaque pièce, son droit (épaisseur) et son tour (largeur ou hauteur).

Empature : Longueur sur laquelle les allonges de fond ou genous et les jambettes "s'empattent", se décroisent. Le bureau Véritas préconise 5 fois le tour des allonges. On écrivait empature.

Engoujure : de gouge, outil. Gorge, entaille pratiquée dans une poulie à estroper ou dans un clan ou raken. L'entaille dans le couronnement du tableau constitue l'engoujure de godille.

Espar : germ. Sparro " poutre" Toutes pièces de bois du gréement, réels ou pouvant tenir lieu de : mât, vergue tangon, merluche, etc...

Estain : 1867 Anglais, stern = poupe. Habituellement dernier couple dévoyé de l'arrière. Sur nos canots chacun des membres formant la fourche du tableau. En breton : an estign-où. En anglais : fashion piece.

Étambot : XVIème S estambor du Scand. Stafnbord " planche de l'étrave. Pièce axiale arrière embréée dans la quille. Caractérisé par sa quête, angle par rapport à la quille. Ferrure d'étambot : aiguillots et femelots. En breton : "tampot" ou "piked".

Étambrai : 1382 de l'anglais timber ? Pièce de maintien du mât comportant une entaille et un collier de fermeture. Il est renforcé par des courbes d'étambrai répartissant les efforts. Les coins d'étambrai bien frappés suppriment tout jeu néfaste. En breton : Tambred, tampo a roak (DZ), Etambour (GV).

Étarquer : hisser et tendre autant que possible. Une voile est dite "étarquée", une drisse, "étarquée".

Étrave : XVIème S Scand. Stafn = proue. Pièce axiale avant. Pour remplacer la tête d'étrave, on la bride à l'allonge avec une contre-étrave nommée plastron quand elle est plate et reçoit le bordage (cf DIXI). En breton : ar staon

Fardage : Prise au vent d'un navire. En chiffre, c'est la surface, vue de profil, de la coque, du gréement et des superstructures. Moins utilisé : c'est le vaigrage épais disposé en fond de cale des bateaux de charge.

Fargue : de l'esp. Falca. Bordage s'élevant au-dessus des plats-bords recevant les engoujures de nage. Les fargues volantes, démontables par beau temps étaient tenues par de petites jambettes fichées dans le portol. Cette disposition (devenue fixe) est conservée ou reprise sur 2 ou 3 de nos canots, cf (pêcheur de Lune). La fargue s'est transformée en deuxième préceinte.

Franc-bord : Distance entre la flottaison et le point le plus bas du plat-bord.

(à) **Franc-bord** : Type de bordage normal, champ contre champ par opposition à bordage à clins. Anciennement bordage à carvel. Les anglais l'appellent toujours "carvel-planking".

Galbord ou gabord : du holl. garboord = planche donnant la forme XVIème S. Gabarie (XVIIème S) et galbé ont la même origine : gothique "garwi" = préparation, modèle. Bordage renforcé s'engageant dans la râblure. Le retour de galbord est la partie concave entre la quille et le fond plat. La virure contiguë se nomme ribord.

Gouttière : Virure surépaisse bordant le pont, endentée sur les jambettes, aussi appelée plat-bord quand il couvre la tête des couples.

Hilloire : du holl. Sloerie = plat-bord. Pièce longitudinale de liaison et de raidissement du pont fixée sous barrots. Pièce de liaison entre 2 barrots renforcés supportant les barrotins. Par déformation, bordure verticale d'un panneau ou du roof s'élevant au-dessus du pont.

Itague : XIIème S Cordage, autrefois mixte (chanvre+acier) qui passe par le clan ou réa en tête de mât, dont une des extrémité est crochée sur la vergue ou directement sur le rocambeau et l'autre par la poulie du palan, manoeuvrée par la drisse elle-même. En breton etak. En anglais the runner.

Jambette : partie de l'allonge du haut dépassant du pont pour recevoir le pavois. Sur nos canots, c'est souvent l'allonge et aussi son prolongement qui peuvent servir de bitte d'amarrage.

Merlan : marlin ou levier d'étarque. Espar fourchu à une de ses extrémités, à l'image du poisson, qui sert à étarquer la voile en étarquant l'itague de l'axe du bateau, comme une barre de flèche. En breton ar marlink (DZ), ar merlu à Kéridy, tec'h ar merluz (CC).

Marsouin : Scan. Marswin. Pièce de liaison étrave quille. Sert d'appui avant au sabot de mât du misainier. En breton ar gouriwin, gourinenn (DZ). En anglais stemson, sternson.

Membrure : ensemble des membres ou couples du navire. Par déformation = couple. Chaque demi-couple comprend la varangue, ar c'hambon, le genou, an esker, et la jambette ou allonge, an mempr

Paille : Ancien terme maritime pour cheville métallique. On l'emploie toujours dans paille d'étrave. En breton on trouve Minoïc ou toulled staon.

Pavois : 1336 Italien pavese (de Pavis, ville où l'on fabriquait des boucliers). Origine : XIVème et XVème S, boucliers dont on garnissait le haut des bordages sur les navires marchands mais néanmoins armés et qui portaient les couleurs des partis ou ligues en conflit. Cette disposition, devenue décorative s'est perpétuée après, malgré l'invention des canons. Depuis lors, désigne la partie du bordage située au-dessus du pont et aussi l'ensemble des couleurs cette fois-ci hissées, arborées en signe de réjouissance (grand et petit pavois).

Préceinte : 1638, pourceinte, du latin. Bordages renforcé des hauts (épaisseur 1,2 à 1,5 fois le bordé) qui conjuguée avec la serre de plat-bord forment la ceinture et assument une part déterminante de la rigidité du bateau. Son tour très en différence sur nos canots, c'est un de leurs signes distinctifs. En breton ar c'harros-ioù (cf Virure de carreau), portol (DZ et GV).

Quille : 1382 Norois killir Holl. Kil, Allem. Kiel (comme la ville). C'est LA pièce axiale, vraiment l'épine dorsale. Terminée par le talon de quille, elle est protégée par la bande molle. En breton : ar c'hein.

Râblure : de râble. Rainure pratiquée dans la longueur de la quille, l'étambot et l'étrave pour recevoir le bordé. Il lui arrive de pleurer (relâchement de la liaison varangue quille)

Racage : 1634 de raque, de l'ancien normand rakki Collier (muni de pomme de racage) disposé autour du mât pour diminuer le frottement d'une vergue ou d'un gui. En breton ar rak.

Ragage : Néerl. ragen Raguer : s'user par le frottement. Le bitor est un bon anti-ragage.

Rocambeau : Collier maintenant la vergue contre le mât, jadis en fendis de châtaignier rousturé au bitor, aujourd'hui métallique avec crochet et œil de fixation. En breton ar rak (DZ), c'holler (GV)

Sabot : Diverses pièces de soutien ou de maintient. Trois notables : sabot d'emplanture du mât (en breton chochou ou choched) Sabot d'étambot : de part et d'autre de celui-ci pour supporter le tube d'étambot. Les sabots de nage (en breton borloc'h) supportent les tolets.

Safran : saffryn de l'arabe "za'fran" Partie agissante du gouvernail ; sur nos canots forme un ensemble avec mèche qui reçoit les aiguillots. Cette mèche est malencontreusement interrompue par la lunette de gouvernail ménagée pour l'hélice.

Serre : Pièce longitudinale structurale fixée à l'intérieur des couples. On distingue la serre de plat-bord (breton : ta- ked) : elle était traditionnellement "massive" et endentée sur les tenons de jambettes (cf "c'hoari") ou lisse avec plat-bord recouvrant dit type "langoustier" ; la serre des bancs (breton : al linguid) qu'on trouve sur les canots creux, rigidifient les flancs par l'intermédiaire entre autres des violons ; la serre d'empannage (ou de bouchain). Les canots pontés sont dotés de serres bauquières (adj) ou bauquières (nom) recevant les barrots et barrotins. On trouve des sous-bauquières ou serres bauquières sur les navires plus gros et même contre-bauquières.

Tolets : 1611, du normand tolet, de l'ancien normand thollr . Cheville fixée dans le sabot de nage. Toletière existe. En breton ar tollejou (DZ), an ibiz beuz (car souvent en buis) à CC.

Tonture : de l'italien tontura, courbure longitudinale du navire, des préceintes en particulier. Sur nos canots elle est très faible et très reculée.

Tribord : 1484 Néerl. Stierbord, du danois Styrbord = côté du gouvernail. Le gouvernail latéral qui a précédé le gouvernail d'étambot était toujours situé du côté droit. En breton : tu en drom (DZ), stribourz (Kéerty). En anglais starboard.

Vaigres : 1611, du danois vaeger, bordages intérieurs. En breton valgraj

Varangue : XIVème S Scand. Wranger. Pièce à deux branches formant la partie inférieure d'un couple, boulonnée sur la quille. Le relevé de varangue est l'angle "béta" avec l'horizontale au maître couple, il définit une carène plus ou moins en V. La varangue est dite acculée là où le retour de galbord est prononcé. En breton ar c'hambon.

Violon : A cause de sa forme, pièce de raidissement et de liaison des bancs avec la serre des bancs, engagé sur 3 ou 4 jambettes de pavois. En breton ar gouriwin.

Virure : Élément du bordé pris dans toute sa longueur, quasi synonyme de bordage. Ces quelques termes de nos canots montrent qu'étymologie est quelquefois archéologie. Ils ont beaucoup navigué et portent souvent l'empreinte de leur naissance. Ainsi galbord nous rappelle que la construction était autrefois "à bordé premier", les cadènes des tronçons de chaînes etc...L'ancien langage des galères, qui avançaient à la rame a vécu en concurrence avec celui des vaisseaux qui navigaient à la voile et qui s'est imposé par KO. Il nous lègue peu de choses,.... un commandement "lève rames" et le froncement de sourcils de quelques uns quand vous ramez au lieu de nager, alors même que nager vient de naviguer et navirons a précédé avirons.

Quelques part, pour savoir où l'on va il faut savoir d'où l'on vient. Nous subissons tous l'influence de la monoculture de la plaisance, ceci ne nous empêche pas de garder vivant un riche vocabulaire en le pratiquant, même si quelques termes tendent à être désuets.

BIBLIOGRAPHIE :

NOUVEAU GLOSSAIRE NAUTIQUE Augustin JAL. 1848.

TRAITÉ DU PARLER DES GENS DE MER. Pierre SIZAIRE 1996

AR VAG . Bernard CADORET, Dominique DUVIARD, Jacques GUILLET et Henri QUERIZIT 1978 Ed des 4 sel- gneurs.

DICTIONNAIRE DU BRETON CONTEMPORAIN F. FAVEREAU Ed. Skol Vreizh.

Alexis Garo.

ANNONCES

RUBRIQUE, "NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT"

PETITES

1) -NLDR " Si comme pour nous la rédaction de cette nouvelle vous laisse perplexe et susceptible de demandes de précisions sur le fondé, interrogez (sans surfer sur le Net) l'esprit fécond de Mickaelig le Quimerois alias Michel DENIS en l'appelant sur son portable N°.....

2) - LA MISAINÉ A EN STOCK PRIX COUTANT :

Quelques plateaux de chêne, épaisseur 40/50 mm, longueur environ 2 mètres

Des pointes galva, tête fraisée, qualité marine en 55, 60, 70, 80 mm

Du nminium rouge en pots de 2,5 kg

Disponibles au strict usage des bateaux. En appelant Maurice RIVET au 02 98 94 46 20

REMERCIEMENTS

POUR LA RÉALISATION DE CE NUMÉRO, JE TIENS À REMERCIER TOUTES LES PERSONNES AYANT ENVOYÉ UN ARTICLE, ET UN DOUBLE BRAVO À ERIC CHESNEAU POUR SA MISE EN PAGE.



L'ACTIVITE DES BATEAUX SUR NOS CÔTES

ABEILLE	Gilles LE BAIL	POULDOHAN
ADMETE	Marie France et Daniel LE BERRE	LESCONIL
ALBATROS	Loïc HUET	LA FORET FOUESNANT
ALDEBARAN	Guy et Gisèle LAMEZEC	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 MISAINÉ	LA FORET FOUESNANT
CHANCH VAD	André ROZEN	LESCONIL
DIXI	Hervé de FREMINVILLE	MERRIEN
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
SAINT MAUDET	François, Denis, Christian, et Olivier	MERRIEN
SAINTE MARINE	Daniel JEHANO	LANESTER
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

PIERRICK	SAINTE MARINE	GOELAND	BREST
DEUZ AN DRO	LESCONIL	LES FLOTS BLEUS	PONT AVEN
YANN YUEN	CONCARNEAU	HARDI	LESCONIL
BIJOU BIHAN	AUDIERNE	MON COPAIN	BREST
PETIT XAVIER	BENODET	MELLENIC	LESCONIL
MIRIDA	CONCARNEAU	KEROGAN	LESCONIL
LA MAUDE	AUDIERNE	PANDORA	SAINTE MARINE
AN DORCHEN	DOUARNENEZ	SAN BUDOG	DOUARNENEZ
BIDORIC	LA FORET FOUESNANT	TRELAZEC	DOELAN
AR DOCH'ANIG	GOUESNAC'H	SPERA	LESCONIL
DEOMP	SAINTE MARINE	ALBATROS	GOLFE DU MORBIHAN
EDOUARD GERARMEC	LA FORET FOUESNANT	MOUEZ AR MOR	LE POULIQUEN
ERIC RENE	PONT AVEN	RIEN SANS PEINE	MER BLANCHE
FILET BLEU	LA FORET FOUESNANT	COQUE DE NOIX	PORT LA FORET
FEND LA BRISE	ABER ILDUT	RENE BIHAN	LA FORET FOUESNANT
GALEANE	LE CONQUET		
GAST MECHAR	BELON		

Ce numéro ayant été conçu tôt dans l'année, la liste des cotisants n'était pas close. Nous avons donc réuni cotisants et sympathisants dans la même rubrique.