

MRB

RC MARINE

MENSUEL 6,20€

612 MODÈLE RÉDUIT DE BATEAU

NOVEMBRE 2014

LE MORBIHAN UN CHALUTIER BRETON

PLAN ENCARTÉ

LE FLOBART



ON A TESTÉ

LA RADIOCOMMANDE
X-4S HOTT



ÉCHOS D'ATELIER

- UNE PILOTINE DE LA SEINE
- UN YACHT FLUVIAL
- UN VOILIER HISTORIQUE GREC
- UN SOUS-MARIN U27

www.mrb-magazine.com

Mensuel - France: 6,20 € / Belgique: 7,80 € / España: 7,80 € / Italia: 7,80 € /
Dom: 7,50 € / Port. Cont: 7,80 € / Canada: 12 \$ CAN - ISSN 0026-7414

M 01772 - 612 - F: 6,20 € - RD





LE SAKOLEVA

UN VOILIER DE PÊCHE GREC

Cette petite embarcation à voile traditionnelle est utilisée pour la pêche à l'éponge dans les Cyclades. George Bouzounis est un membre actif du "Musée maritime national" d'Athènes installé dans le port du Pirée. Il entretient sa passion de modéliste par la construction de maquettes d'anciens voiliers grecs, dont certains exemplaires de référence sont exposés dans ce même musée. Ce véritable archéologue de marine nous présente ici le Sakoleva, une petite embarcation à voile traditionnelle utilisée pour la pêche à l'éponge. A ses côtés figure Thanasis Giannikos, notre correspondant en Grèce, qui s'implique également avec assiduité dans le domaine, toujours dans le dessein de perpétuer l'histoire et la tradition de la petite navigation grecque, qui tend à s'essouffler.

Depuis plusieurs générations, la famille de George Bouzounis est en rapport étroit avec la mer. Elle possédait des embarcations semblables au *Sakoleva* ⁽¹⁾ que nous découvrons ici, afin de pratiquer la pêche dans les Cyclades, là où les anciens dieux ont jeté une poignée de sable donnant ainsi naissance à cette myriade d'îles grecques. George Bouzounis est diplômé de la

"High School of Good Art", il a suivi une formation approfondie en constructions navales, il est professeur de dessin et de fresques, il enseigne également l'étude du Milieu, il pratique la navigation à voile et la peinture artistique ; il est reconnu dans ces divers domaines. En matière de modélisme, il assure la pérennité de l'ancienne navigation côtière grecque par la mise en chantier de maquettes qui n'ont rien à envier

aux modèles réels ; il s'agit de copies conformes de la réalité, tant dans la représentation que dans les techniques de constructions utilisées. Fort de cela, George Bouzounis est en mesure de mener à bien la construction d'un navire grandeur nature.

Les influences et gabarits

Au cours des siècles, il est presque inévitable qu'un type d'embarcation soit in-



Le Sakoleva, une embarcation traditionnelle grecque utilisée pour la pêche à l'éponge.



George Bouzounis un fin modéliste.

fluencé par les avènements techniques, mais aussi par les différents charpentiers de marine. La Méditerranée, par exemple, est un véritable creuset historique à ce sujet. Prenons, pour ne citer que celui-là, le pointu provençal qui se révèle être un des cas les plus marquants : au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, alors que la majorité de ces embarcations ont été réquisitionnées par l'occupant, il s'avère urgent de recomposer les flottilles afin de réorganiser la pêche. La tâche est trop importante pour les chantiers français et il est fait appel à des artisans d'Afrique du Nord. Ceux-ci travaillent à partir de leurs propres gabarits, de leurs techniques et de leur savoir-faire, ce qui tend à modifier le style local. Dans la même optique, le *Sakoleva* subit une évolution analogue, en ce qui concerne sa voilure par exemple. On en retrouve les premières représentations sur des colonnes funéraires italiennes et grecques datant du 1^{er} siècle de notre ère, mais aussi vers 1200 sous l'empire byzantin. Par la suite, le *Sakoleva* voit son utilisation s'étendre jusqu'en Méditerranée, notam-

ment en Grèce où nous le retrouvons aujourd'hui, non pour la pêche, mais pour la promenade des touristes.

Les gabarits utilisés autrefois par les charpentiers de marine servent à découper, à façonner nombre de pièces, tels que les couples d'une coque, pour ne citer que ces éléments les plus représentatifs. Donc, aucun plan, comme nous les connaissons, n'intervient dans ce genre de construction. Suivant la demande du propriétaire, une longueur est tracée à même le sol, on y place une quille et les couples sont installés en conséquence. Au maître bau, plusieurs couples identiques peuvent se suivre afin d'allonger le bateau ; c'est dire qu'aucun modèle n'est parfaitement semblable à un autre...

Les caractéristiques

Le *Sakoleva* possède une coque longue de 12,60 mètres pour une largeur de 3,50 mètres. Celle-ci est relevée à ses extrémités tout en présentant une forte tonture. Le navire est pourvu d'un grand mât installé dans le premier tiers de la coque dont la contre quète est de 14°⁽²⁾. Ce mât, prolongé d'une flèche, affiche 8,50 mètres de haut. Il reçoit une voile carrée traversée en diagonale par une antenne suspendue de 8,25 mètres, ainsi qu'une voile de misaine grée entre deux vergues, l'une de 5 mètres et l'autre de 3,75 mètres.

Un beaupré de 5,40 mètres est destiné à établir un foc et une trinquette, alors qu'une voile de tape-cul est flanquée sur une bôme de 2 mètres, attenante à un artimon de 3,40 mètres. Celui-ci est fixé sur le côté tribord du tableau arrière et, en raison de l'inclinaison de ce dernier, ce mât observe, par la même occasion, une quète de 17° puisqu'il lui est solidaire.

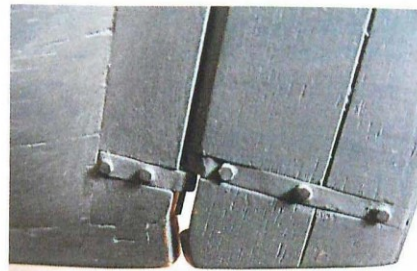
Le *Sakoleva* est généralement utilisé pour recueillir les éponges, ce qui ne l'empêche pas d'embarquer à l'occasion un filet pour pêcher la sardine. Sa coque est peinte de couleurs vives, à l'image d'ailleurs du tableau arrière et du gouvernail. Même le pont et les mâts font l'objet de décorations quelquefois très recherchées.

La documentation

Le seul plan de référence connu, daté de 1835, est publié dans les fabuleux ouvrages de l'Amiral Paris, intitulés "Souvenirs de Marine" et paru aux "Éditions des Quatre seigneurs", maison maintenant disparue. On retrouve nombre de copies de ce plan, plus ou moins bien reproduites, sur l'inter-



Le tableau arrière en cours de finition. On remarque la mortaise entre le talon de quille et l'étambot.



Détails du safran de gouvernail.

net, ainsi que dans diverses publications. George Bouzounis s'en inspire pour réaliser son modèle, ainsi que de quelques gravures d'époques complétées par des photographies. De plus, des amis lui dénichent des relevés et des dessins pris sur une demi-coque de référence, conservée depuis plus de cent ans dans un chantier naval de l'île de Lesbos. Comparant les éléments de sa documentation, il remarque que le

L'angle de l'étrave laisse facilement présager d'une bonne course à la mer.





Détails de voilure.

Sakoleva de l'Amiral Pâris possède une ligne de flottaison un peu trop basse, il doit donc être davantage enfoncé dans l'eau. Quelques esquisses en trois dimensions sont dessinées et finalement, l'échelle de la construction est arrêtée au 1/25°.

La construction

La coque est réalisée de manière traditionnelle, c'est-à-dire qu'elle est constituée d'une quille, de couples et d'un bordé. A l'image du bateau original, elle ne comporte qu'une seule épaisseur de virures, ce qui impose d'emblée un travail parfait dès le départ. Astuce : dans le cas de la coque d'une maquette non peinte, c'est-à-dire, lorsque le bois reste apparent, le bordé de construction, qui a éventuellement reçu un enduit de rebouchage, est recouvert d'un lattage de finition. Ces nouvelles virures, de faible épaisseur et d'une essence généralement plus riche, sont disposées conformément au modèle grandeur nature où figurent également de menus détails, tel le chevillage.

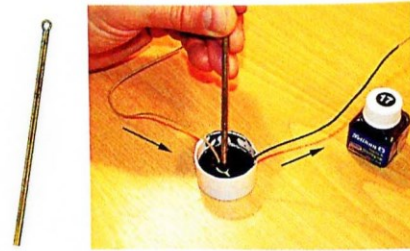
La disposition des virures répond à certains impératifs. Par exemple, alors que la coque est plus large au centre qu'aux extrémités, ces éléments ne se terminent ou ne débutent jamais par une pointe, certains sont supprimés ou encore dédoublés suivant une technique particulière.

En ce qui concerne le *Sakoleva*, le bordage de la coque et du pont est, suivant le cas, en noyer, en érable ou en ramin. Les chutes de bois permettent de reproduire les détails, comme les râteliers et leurs cabillots, les bittons d'amarrage, les jambettes de pavois, etc.

Les éléments métalliques sont façonnés en laiton, pour l'ancre par exemple, mais aussi en profilés et en bandes de bronze, mis en forme à l'aide d'une fine pince et soudés au plomb.



Le moindre détail est reproduit avec fidélité.



Une technique utilisée pour teindre les cordages sans trop se salir les mains...



La finition de la maquette est poussée à l'extrême, nous distinguons presque difficilement l'usure à la jointure des lattes de pont.

La voilure est la reproduction parfaite du plan de l'amiral Pâris, à partir d'un fin coton dont les surpiqûres sont patiemment réalisées à l'aide d'une machine à coudre.

Les cordages manœuvrés par l'équipage (les manœuvres courantes), issus du domaine de la mercerie, sont de couleur écrue ; on retrouve ainsi les drisses, les écoutes, etc. Quant aux cordages fixes (les manœuvres dormantes), ils comprennent les haubans, les galhaubans et les étais. Ces derniers sont recouverts de goudron et de brai, mais pour notre modèle, ils sont teintés à l'aide d'encre de Chine noire n° 17 de Pélikan. Le bateau est peint suivant la littérature que George Bouzounis a collationnée, mais également en raison des livrées observées sur les *Sakoleva* qui naviguent encore aujourd'hui en mer Égée orientale. Le bateau est baptisé "Théophile", du nom d'un artiste de l'île de Lesbos qui immortalisa, par ses peintures, les anciens petits bateaux grecs.

La patine

Cette embarcation fait l'objet d'une usure journalière que notre modéliste a reproduite avec soin. D'abord, avant la mise en peinture, certaines parties en bois sont érodées, tel que le liston bâbord abîmé par les passages répétés de la chaîne d'ancre, ainsi que

Les cordages ne proviennent pas du commerce, ils sont commis par notre modéliste. (On ne dit pas "faire un cordage", mais "commettre un cordage").





Les manœuvres dormantes, c'est-à-dire les cordages qui sont très peu manœuvrés, sont recouvertes d'un goudron protecteur.



Cette vue nous montre bien l'usure de l'écubier occasionné par la chaîne d'ancre.

celles des endroits usés par différents cordages. Après la mise en peinture, un dépôt du niveau de l'eau, quelques millimètres au-dessus de la ligne de flottaison, est simulé avec de l'encre de Chine diluée. Divers éléments en bois sont

Vue d'ensemble.

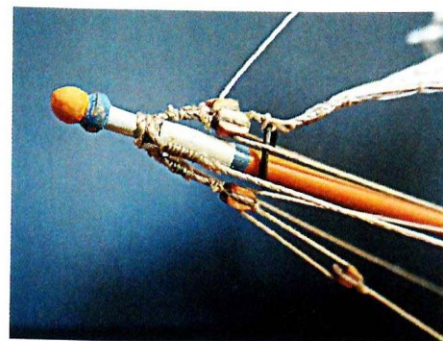


Une poupe toujours aussi bien décorée.

"poncés" superficiellement, là où on observe une dégradation usuelle, ceci à l'instar d'une peinture qui s'écaille aux endroits en relief. Quelques marques de couleurs apparaissent à la sortie des minuscules dalots, ... Bref, l'illusion est fort bien réussie. ▲

(1) Les recherches historiques montrent que le nom "sakoleva", d'abord emprunté au vénitien, apparaît sous différentes variantes: sagoleva, sacoliva, sacolaiva... En français, il est dénommé sakolève.

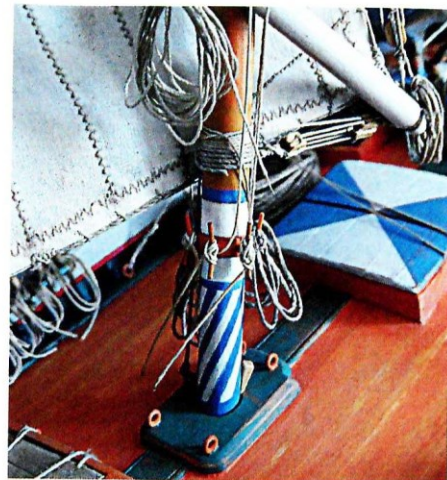
(2) Contre-quête: n.f. Inclinaison d'un mât vers l'avant par opposition à la quête, l'inclinaison d'un mât vers l'arrière. Dire « une quête arrière » est donc un pléonasme...



Détails du beaupré.



On remarque le film coloré laissé par le niveau de l'eau.



A l'instar des certaines embarcations de Méditerranée, le marin grec décore avec soin son bateau, c'est en somme une marque de respect.

SUR INTERNET

Le Greek traditional modelships de Thanasis Giannikos où figurent, entre autres, ses diverses réalisations: www.naftomodelismos.gr/Eng.html

Le Musée maritime grecque (Athènes-Pirée):

<http://www.greece.org/poseidon/work/museums/hmm/>

Thanasis Giannikos est un membre actif du site internet « www.naftotopos.gr ». Celui-ci a pour dessein de garder vivant le patrimoine maritime grec.