

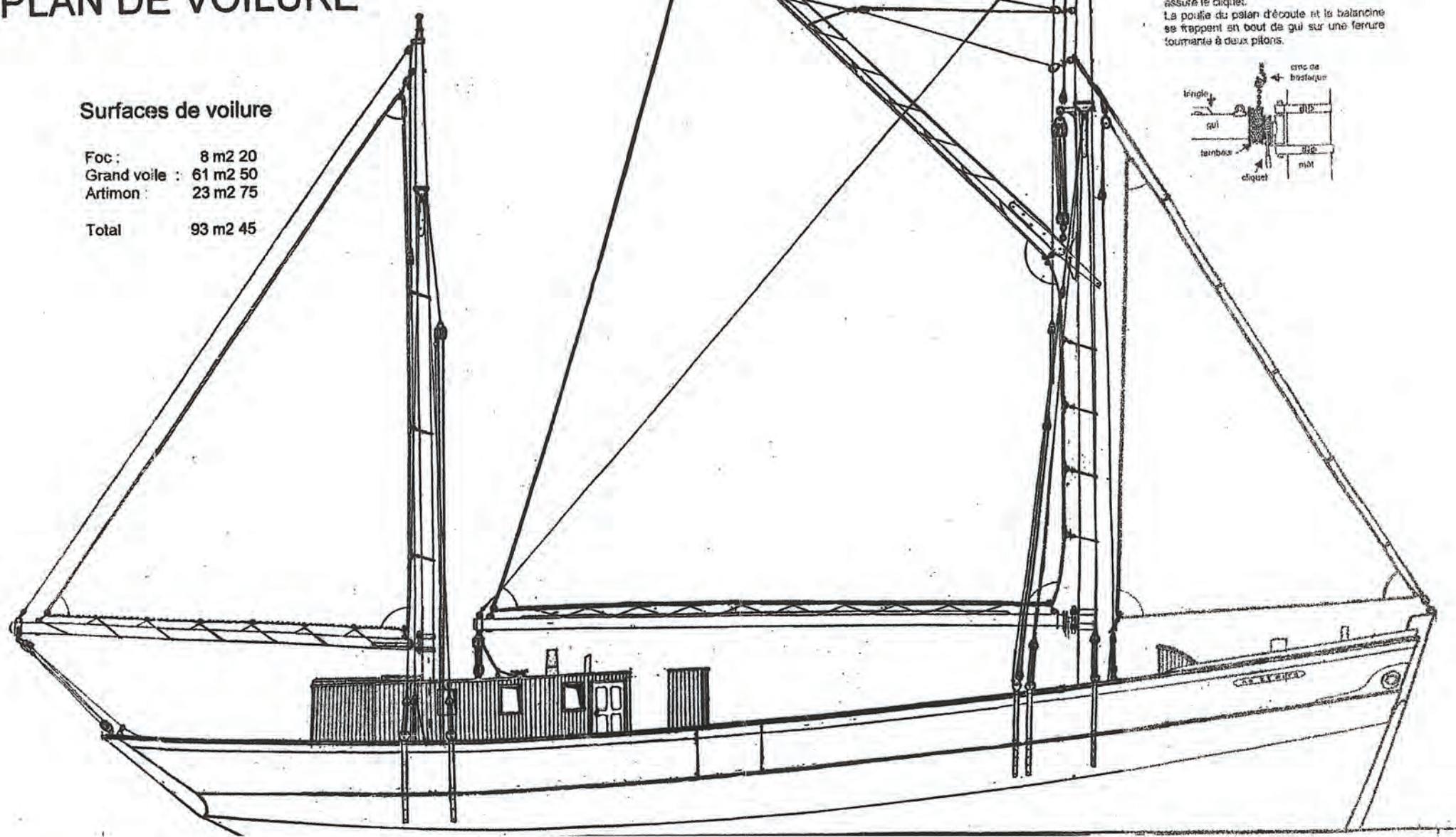
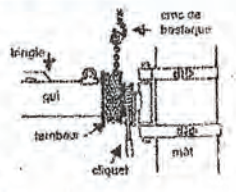
AR ZENITH

PLAN DE VOILURE

Surfaces de voilure

Foc :	8 m ² 20
Grand voile :	61 m ² 50
Artimon :	23 m ² 75
Total	93 m² 45

On notera le transfilage de la grand-voile qui se fait sur une tringle ajourée ainsi que le système de gui à rouleau en usage à Camaret depuis le début du siècle. Le schéma ci-contre montre comment on réduit la voilure : on passe le croc de bastingue dans l'œil terminant la chaîne enroulée sur le tambour et en pesant sur le garant du palan tout en choquant la drisse on enrôle à la demande la voile autour du gui, puis, avant de démailler le croc, on assure le cliquet. La poulie du palan d'écoule et la balancine se frappent en bout de gui sur une ferrure tournante à deux pilons.



AR ZENITH

PLAN DES FORMES

longueur hors tout	21 m
longueur à la flottaison	17 m 65
plus grande largeur	6 m 20
tirant d'eau AR	2 m 50

AR ZENITH
courrier de l'île de Sein

En 1939, le patron Jean-Marie Menou propriétaire pour 1/3 et deux autres armateurs passèrent commande au charpentier Joseph Keraudren à Camaret d'un petit navire destiné à faire entre Audierne et l'île de Sein le transport de marchandises et de passagers ainsi que le service de courrier. Il devait s'agir d'un bateau solide, capable d'effortier tout les temps, équipé d'un Diesel de 100 CV avec une voilure auxiliaire de secours.

Joseph Keraudren qui avait surtout l'expérience des navires de charge demanda conseil à son collègue et ami Victor Tanguy constructeur à Douarnenez. Les deux hommes établirent le projet d'un bateau "demi-pêche". Plus porteur qu'un pêcheur il avait cependant des lignes de l'arrière assez avantageuses pour permettre une bonne marche au moteur appuyé d'une voilure de surface modérée et de grément robuste.

Francisé à Audierne le 16 décembre 1939, le bateau fut baptisé le 26 et nommé AR ZENITH. Compte tenu des événements les essais de stabilité ne purent être effectués mais le bateau fut autorisé à prendre son service et habilité à transporter 100 passagers.

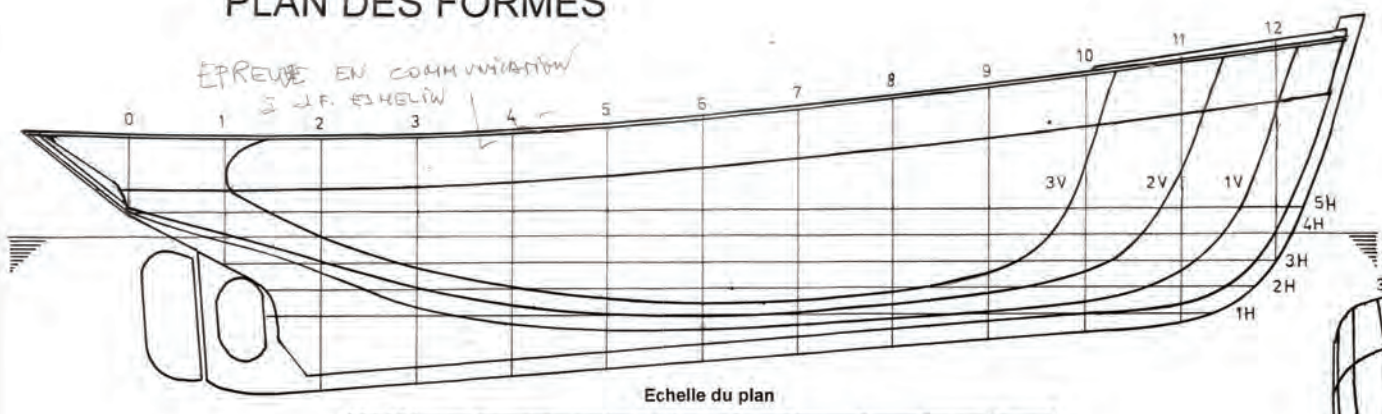
Typique dans ses formes Ar Zenith l'est aussi dans ses aménagements : cabine à passagers sur l'arrière avec descente pour ne pas avoir trop de hauteur au-dessus du pont, cale à marchandises de volume modéré comprise tenu du type de fret. Pour le poste de pilotage situé sur l'avant de la cabine, le patron Jean-Marie Menou avait exigé des dispositions assez singulières. La barre à roue était manoeuvrée d'un tillac surélevé de 0m50 au-dessus du pont sans autre protection pour l'homme de barre qu'un bastingage en bois sur l'avant. Lors des accostages, le patron Menou appelait à côté de lui sur sa "tribune" le mécanicien Michel Guéguen qui avait à sa portée les commandes du moteur.

Patron et mécanicien avaient leurs couchettes dans le compartiment moteur, un balbord l'autre tribord sur l'avant des couvert à fuel. Les deux hommes d'équipage, quant à eux, couchaient dans des hamacs crochés dans les barrots du poste avant. Dans la journée, les hamacs serrés dans des coffres, ce poste servait de cuisine et de carré.

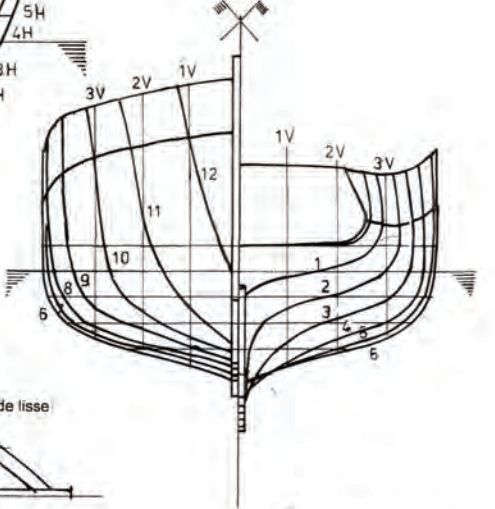
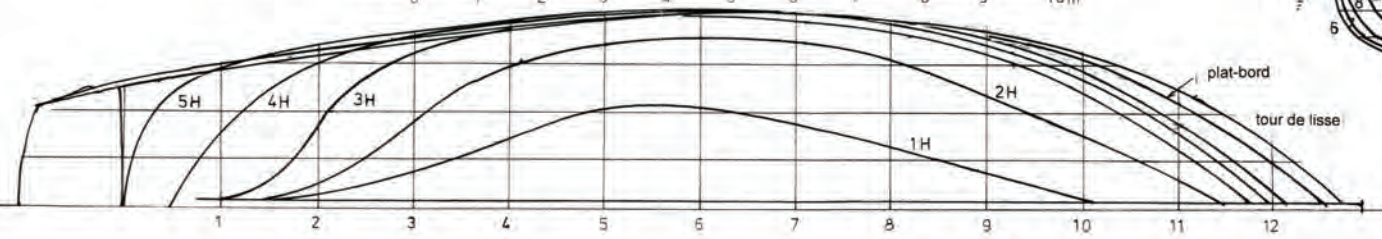
Le bateau avait pour annexe un canot mis à l'eau par les bastingues qui permettaient de débarquer les passagers lorsque la marée ne permettait pas l'accostage à la cale.

Le service d'AR ZENITH comme navire mixte à passagers fut très court puisqu'il partit pour l'Angleterre le 19 juin 1940. Débuta alors pour lui une autre carrière qui sera contée ailleurs.

Jean Le Bot

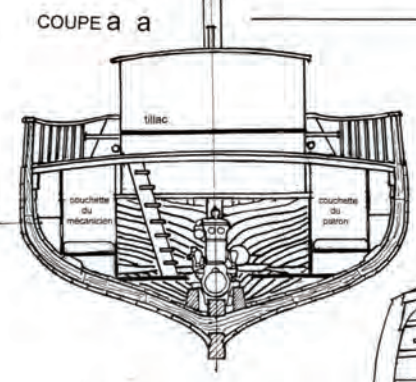


Echelle du plan

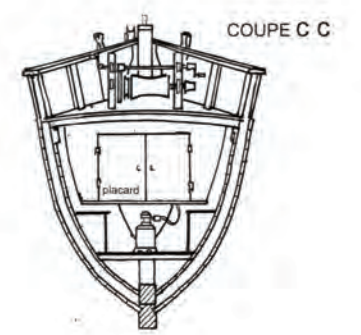
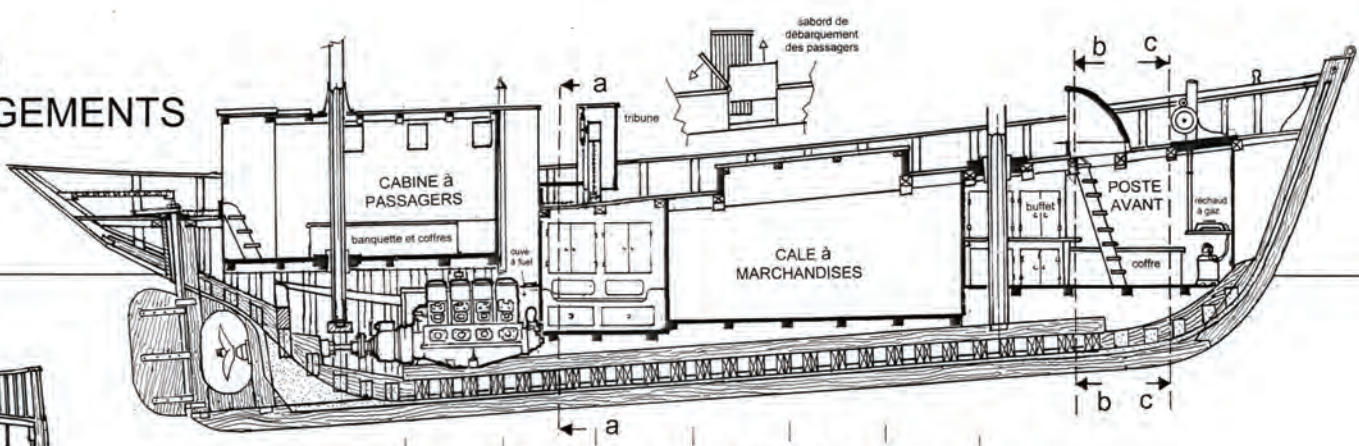


AR ZENITH
PLAN DES AMENAGEMENTS

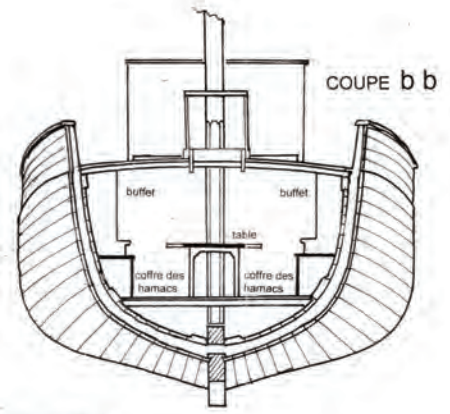
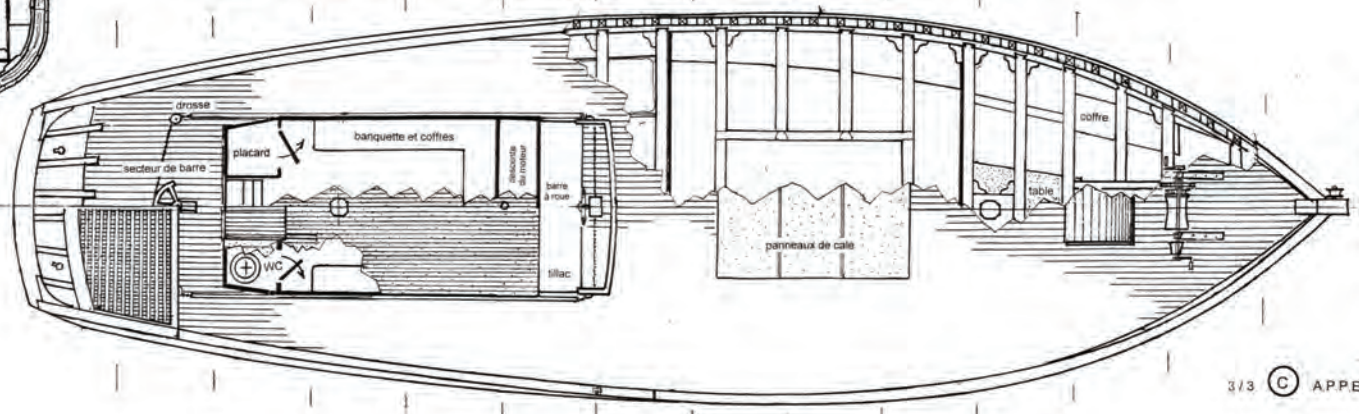
EPREUVE EN COMMUNICATION
A. J.F. EHELIN



COUPE a a



COUPE C C



COUPE b b