

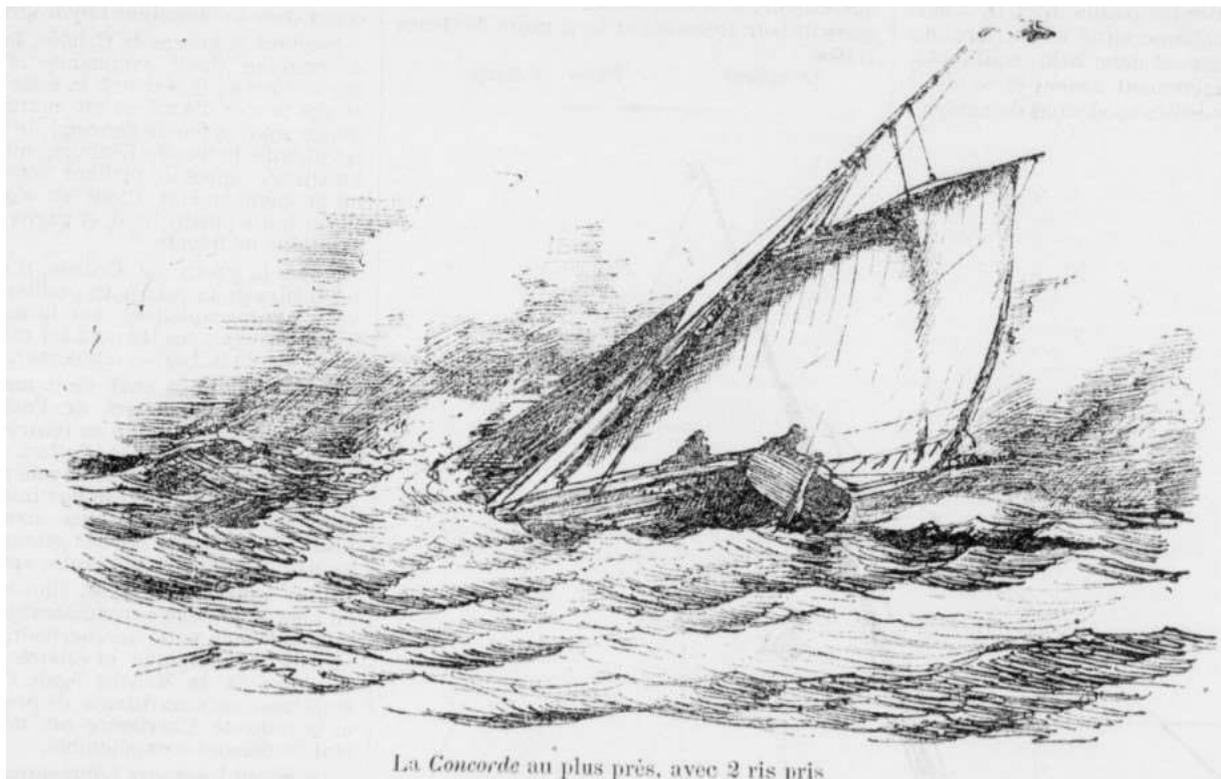


Histoire maritime de Bretagne Nord

Le cotre Concorde des Kerenfors de Roscoff 1875

En 1875, le charpentier de marine de Roscoff Hyacinthe Kerenfors à 60 ans, en véritable innovateur il a déjà construit plusieurs petits yachts et plusieurs péniches pilotes, comme originalité par rapport aux nombreux chantiers de Bretagne, il construit à la mode anglaise, c'est-à-dire des constructions légères et solides particulièrement soignées, bordées à clin et clouées en cuivre.

Le chantier a déjà acquis une bonne notoriété il est sur le point d'être repris par ses deux fils Francisque 34 ans et Anselme 25 ans. Le père et ses deux fils sont des amateurs de régates et des coureurs acharnés, ils vont mettre tout leur savoir faire et leur imagination de charpentier dans la construction de leur Concorde. En voici une description détaillée parue dans le journal le yacht du 30 novembre 1878.



Gravure du journal le yacht illustrant cet article, la Concorde est tableau vertical avec un gouvernail extérieur, le mat paraît bien haut par rapport aux dimensions données ci-dessous

Septembre 2022 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

La Concorde Grément et voilure

La Concorde qui depuis deux obtient tous les succès dans les régates des côtes N-O de Bretagne, est un charmant petit côtre appartenant à M. Kerenfors de Roscoff est construit par lui en 1875. La construction de cette embarcation est excessivement soignée et peut servir de type à tous les amateurs de régates maritimes.

La Concorde est à clins, toute clouée et chevillée en cuivre ; la quille ainsi que l'étrave, l'étambot et les membrures sont en orme, elle est bordée en pin d'Amérique et son plat-bord est en acajou.

Ce bateau est construit pour naviguer dans des parages où la mer est souvent grosse et a obtenu une marche supérieure même par un temps forcé. Son maitre-bau est au milieu, et dans cet endroit la varangue est assez plate, ce qui, joint à ce que la largeur est à peu près au tiers de la longueur de la quille lui donne une grande stabilité et lui permet de bien porter sa toile avec une brise assez fraîche. Ses varangues sont très acculées sur l'avant et surtout sur l'arrière du maitre-bau, ce qui lui permet d'opposer de la résistance à la dérive. Nous avons remarqué dans toutes nos joutes que ce joli canot a fait son parcours dans le même espace de temps que les embarcations de la série de 7 mètres, aussi l'intention de son propriétaire est-elle de demander comme faveur aux régates de l'année prochaine de courir avec la série immédiatement supérieure.

Les dimensions principales de la Concorde sont :

Longueur de quille 5,15m, longueur par le haut d'en dehors de l'étrave en dehors de l'étambot 5,61m. Largeur hors bordé au maitre-bau 1,75m creux sur la carlingue 0,70m. Le poids de son lest est de 500 kilogrammes et je ferai remarquer que ce lest est placé sur l'arrière du maitre bau. Cette remarque pourra peut-être paraître insignifiante, c'est cependant une question très importante et de laquelle dépendent le plus souvent la marche d'une embarcation ainsi que ses qualités à la mer ; on ne peut guère établir de règle générale à ce sujet, ce sont les formes qui commandent tout.

Le tirant d'eau moyen de la Concorde est de 0,70m.

Jusqu'à présent, elle était voilée en Dandy, mais on vient de lui supprimer son tape-cul et de la gréer en côtre franc, c'est-à-dire brigantine ou grand-voile, trinquette, foc et flèche, elle a aussi une fortune pour le vent arrière.

Voici les dimensions de son mât, de ses vergues et de ses voiles :

Son mât est placé au 2/5 de la longueur totale, il est perpendiculaire à la carlingue et est tenu par un étai et un hauban de chaque côté. Il a 5,65 m de long, le gui a 4,25 m la corne 3,00 m la saillie du bout dehors de l'étrave au clan d'amure de foc est de 2,10 m, la longueur de la vergue de flèche est de 4,25 m.

La grand-voile a 4,05 m de ralingue de mât, 2,90 m d'envergure, 4,10 m de bordure et 6,20 m de chute-arrière.

L'apiquage de la grand-voile est de 45° sur le mât.

La diagonale prise du point de drisse au point d'écoute a 5,50 m.

La trinquette a 4,40 m de draille, 3,90 m de chute arrière et 2,15 m de bordure.

Le foc a 5,20 m de draille, 3,70 m de chute arrière et 2,80 m de bordure.

Septembre 2022 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Assis sur l'avant d'un canot à clin dans leur chantier au fond du port de Roscoff, les deux frères Kerenfors à gauche avec un gilet sombre Francisque et à droite avec un grand chapeau Anselme. Cette photo toujours dans la famille des descendants Kerenfors est intitulée Concorde, vu la taille du canot je ne pense pas que ce soit la Concorde décrite dans l'article du yacht, ce serai plutôt le canot construit en 1898 l'année du décès de Francisque

Le flèche est triangulaire, la vergue sur laquelle il est lacé sert de mât, il se hisse au moyen d'une drisse qui est frappée à 1,30m au-dessus du point d'amure et de l'amure qui est frappée sur le talon de la vergue. Cette voile établit très bien à toutes les allures et même au près avec une bonne brise, quoique bien des gens prétendent que ce genre de flèche ne peut jamais bien farguer lorsqu'on serre le vent.

L'envergure du flèche est de 4,10m sa bordure de 3,05m et sa chute arrière de 2,65 m.

Voilà les voiles que peut hisser la Concorde lorsque le temps le permet et qui forment une surface totale de 30 mètres carrés :

Grand-voile 16,15 m², trinquette 4,13 m², foc 5,70 m² flèche 4,10 m². C'est-à-dire à peu près trois fois le rectangle circonscrit.

Les ris sont de 0,40 m, il y en a 3 dans la grand-voile et un dans la trinquette, lorsque la force du vent oblige à diminuer la voilure, l'embarcation est très bien balancée soit avec un ris dans la grand-voile et le grand foc remplacé par un foc plus petit que l'on amure à mi-bâton, soit avec deux ris dans la grand-voile et un ris dans la trinquette ; dans ce dernier cas, il reste toujours beaucoup de toile derrière car, comme in peut le remarquer, la voile a beaucoup d'envergure et cela permet au bateau de virer avec une mer grosse.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Ce genre de canot est excessivement pratique et je le recommande chaudement aux amateurs qui habitent les bords de la mer ; il offre en effet des avantages : au point de vue des régates, celui d'une marche supérieure ; au point de vue de la promenade et de la pêche, sa bonne tenue à la mer et sa manœuvre facile ; puis enfin, son peu de tirant d'eau et, chose qui n'est pas dédaigner, la possibilité de rentrer à l'aviron lorsqu'il fait calme sans être obligé de passer la nuit en mer.

Capitaine Némé. (Pseudonyme d'un auteur non identifié)



A la cale du vil à Roscoff, cale des bateaux de passage de l'île de Batz, au premier plan le petit cotre à clin Arvor M 310, 1.41 tonneaux, construit en 1896, par les frères Kerenfors, pour Jean Bourhis

Septembre 2022 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Cet article du journal le Yacht montre bien les qualités de ce petit bateau. Les frères Kerenfors vont remporter facilement de nombreuses régates sur plusieurs années, celles de Morlaix, de Roscoff et même celle de Brest, si bien qu'il demande à pouvoir concourir dans la catégorie supérieure des bateaux de plus de 6 mètres, cette demande leur est refusée.

Le niveau des régates augmente, avec la construction de bateaux proches de Concorde comme le Ben, construit en 1884 pour Monsieur le Comte de Kergariou, 2x 27 bateau de plaisance à clins, bordé en sapin, membré en chêne, cloué en cuivre, gréé en sloup. 5m76 x 1m87.

Mais l'aventure des Concorde ne s'arrête pas là, en 1898 il est construit au chantier un canot de 1,97 tonneaux appelé Concorde, on ignore si ce canot était pour leur propre usage. En 1908 Anselme construit pour lui-même un second Concorde, il a les dimensions suivantes longueur de l'étrave à l'étambot : 5,98 m, longueur totale 7 m, largeur 2,30 m, tirant d'eau 1,30 m poids de la quille : 500 kg jauge en douane 3,21 tonneaux. Il se fera remarquer par ses résultats en régates. Puis en 1927 son fils Armand Kerenfors construit une quatrième Concorde « 5m x 1m76 1t63. A clins, cloué cuivre, sauf râblures en fer galvanisé, avec plateforme, mât, gui, corne, beaupré » c'est je pense le dernier bateau à clin construit par le chantier, il n'aura pas l'occasion de l'utiliser longtemps, Armand Kerenfors décède trois ans plus tard le 25 juillet 1930.



Le port de Roscoff avant 1895, le chantier kerenfors est dans le terrain juste après l'abris du canot de sauvetage à gauche sur cette photo, Anselme Kerenfors demandera en 1895 l'autorisation municipale pour y construire un hangar pour la construction