

# Lettre d'information

## N°2 - septembre 1998

### Editorial

Eric Tabarly a disparu en mer d'Irlande dans la nuit du 12 au 13 juin. Il était notre ami. Nous admirions ce que ce grand innovateur - à l'affût des bouleversements techniques - apportait de dynamique au patrimoine maritime. Son caractère explique, sans doute, cet apport, c'est à dire la persistance dans l'essentiel de soi-même, et la faculté d'assimilation d'idées nouvelles. Pour lui le patrimoine vivant, riche des exemples de novation, d'adaptation, de développement, d'expansion, était le symbole de la vocation maritime de la France. Son action pour la défense du Musée de la marine menacé dans son existence montra qu'il savait sortir d'une légendaire réserve lorsque l'enjeu le demandait.

Avec des mots simples, dignes et forts, Jacqueline Tabarly a rappelé le 21 juin à Brest devant les plus hautes autorités de l'Etat le message de son mari. "Il me disait et me redisait souvent qu'il n'aimait pas que les Français ne voient dans la mer que des plages où s'amuser et du poisson à manger. Et aussi des bateaux pour s'amuser (... ) La mer peut être source de vie et de puissance, de force et d'alliance entre les hommes. La France n'ajamais été aussi grande que lorsque ses bateaux, de guerre comme de commerce, allaient sur l'eau pour son plus grand rayonnement (...) Il aimait la France, il aimait la mer, il aimait ce lien qu'était le bateau entre la France, la mer, les hommes".

Membres de l' AMERAMI, nous partageons avec Eric Tabarly cet amour du bateau. Certains commentateurs ont cru pouvoir attribuer la disparition d'Eric à l'âge de son bateau et condamner à tort au nom de la sécurité les navires du patrimoine. Or Eric, sa vie durant, n'ajamais admis que des impératifs de sécurité, des équipements contraignants, entravent sa liberté, brident son existence à bord d'un bateau, ne limitent sa passion pour la mer. On meurt de passion, on meurt pour une passion. Sa passion ne s'est jamais démentie, pour un bateau, "son" bateau, son premier bateau d'adolescent qui est aussi son dernier - après son étonnant parcours d'innovations techniques et de révolutions dans l'architecture navale et les matériaux qu'elle emploie - *Pen Duick*, la mésange à tête noire.

Nous ne pouvons relire sans éprouver une émotion profonde ces lignes écrites par Eric dans ses "Mémoires du large": "Il est là, sous son gréement aurique, humant le vent, évaluant la force de la mer, mssonnant dans l'attente de la première risée: objet d'art, précieux, exigeant, sensuel, vif, capricieux, tel est *Pen Duick*, mon bateau".

Jacques CHAUVEAU Président de l' AMERAMI

### ACQUISITION

#### "SHEENA" DE RETOUR EN FRANCE

*Sheena*, sloop de 8,50 m du type dit "chemin de fer", a été acquis au printemps 1998 en Grande Bretagne par l'AMERAMI. Le propriétaire qui l'a vendu, Richard Taylor, écrit dans le "Gaffers log", september 1998 : "( cette vente) fut un moment de tristesse pour ma femme Joy et moi- même. Mais un seul regard sur notre fils de vingt mois nous rappelle qu'il est plus que temps pour nous de disposer d'un bateau familial plus grand" .

Joy et Richard Taylor ont tenu à donner à l'AMERAMI un témoignage d'amitié et de considération en

faisant naviguer eux-mêmes *Sheena* à travers la Manche de Ramsgate à Honfleur. "En doublant le bateau-feu de South Goodwin, j'ai eu le sentiment que *Sheena* savait qu'il rentrait chez lui". A partir d'Antifer, *Sheena* fut remorqué par le canot de sauvetage (britannique - 1950) de Pierre Mercier, membre d'AMERAMI, et participa aux fêtes de la mer de Honfleur à la fin du mois de mai.

### **Caractéristiques**

- sloop construit en bois- année de construction 1916 à Meulan - longueur : 8,46 m-largeur : 2,30 m-creux : 1,20 m-tonnage : 3,22 tonnes

### **LA JAUGE "CHEMIN DE FER"**

(extraits d'un article de Daniel CHARLES, AMERAMI paru dans le "Gaffers log", september 1998)  
Daniel Charles situe historiquement la Jauge "chemin de fer" dans le développement du yachting français comme une réaction de rébellion contre l'adoption en 1906 de la Jauge internationale, qui allait engendrer une génération de bateaux lourds et lents, de construction coûteuse et d'entretien onéreux.

"La révolte fut telle que, moins d'un an après la naissance officielle de la (...) Jauge internationale, une nouvelle série française était lancée. Légères (600 kg) donc bon marché, les unités devaient mesurer 6,50 m de long et être en conséquence faciles à transporter par le train. Aussi fut-elle nommée "6,50 m chemin de fer" (...) Le succès fut tel qu'un modèle plus important fut créé deux ans plus tard, le "8,50 m chemin de fer". *Sheena* (...) est un 8,50 m (...) C'est assez mystérieux. Comment *Sheena* a-t-il pu être construit en 1916, pendant le très sévère rationnement de la Première Guerre mondiale, et à moins de 180 km des lignes allemandes? J'adresse par avance mes remerciements à tous ceux qui pourraient apporter à cette question une réponse plausible".

### **UNE NOUVELLE SECTION AU PALAIS DE CHAILLOT**

Le Musée de la marine présente au Palais de Chaillot un nouvel espace thématique consacré à la marine militaire contemporaine, de la frégate cuirassée "Gloire" lancée en 1859 au porte-avions nucléaire "Charles de Gaulle" mis à l'eau en 1997. La présentation insiste sur les grandes innovations technologiques pendant un siècle et demi. Une première partie, de 1850 à 1910, montre les effets des révolutions apportées par la propulsion à vapeur et l'hélice, les canons rayés se chargeant par la culasse, et la protection cuirassée des oeuvres vives. Une seconde partie propose "une nouvelle lecture" de la Première Guerre mondiale, "un autre regard" sur la marine de l'entre-deux-guerres, l'évolution pendant le conflit 1939-1945, et la révolution contemporaine caractérisée par la propulsion nucléaire.

Au cours de l'inauguration de cette nouvelle section du musée, le 6 février, Monsieur Alain Richard, ministre de la défense, a déclaré qu'il n'était pas question de déplacer le Musée de la marine, qui demeure donc au Palais de Chaillot.

### **RESTAURATIONS**

#### LE GOMMIER MARTINICAIS

L'AMERAMI a fait l'acquisition d'une coque de bateau de pêche martiniquais, gommier monoxyle, portant le nom créole de "Débrouya pa péché". Cette embarcation (longueur: 7,44 m -largeur: 1,46 m-creux: 0,73 m - poids: 700 kg) a demandé une restauration soignée menée à bien par un charpentier de marine local. Elle a été transférée à Caen en mars 1998.

#### LE CANOT DE LA RANCE

LecanotdelaRancede"dixpieds"(longueur: 2,80m-largeur: 1,30m-creux: 0,60m-poids: 120 kg) mis à jour en 1994 par Jacques Delmotte qui en a fait don à l' AMERAMI, a été restauré par Charles Fresneau et transféré à Caen en décembre 1997. A propos de cette "embarcation mineure", mais qui est un témoignage de la construction des bateaux en bois sur le littoral breton, un récent numéro (n° 113) du "Chasse- marée" publie une intéressante étude de Jean Le Bot, publiée partiellement dans "Le

petit perroquet" n° 14 en 1974 et qui "n'a pas pris une ride". On sait que vers 1900 presque tous les chantiers de la Rance construisaient des canots à membrures ployées et varangues découpées qui servaient d'embarcations de service et de pêche. Ces "canots de la Rance" étaient réputés pour leur robustesse et leur relative légèreté.

## NAVIGATIONS

La participation *duDéhel*, voilier du type cotre-pilote d'Ouistreham, au rassemblement de "Vieux gréements" en juin à l'occasion du 160<sup>ème</sup> anniversaire de la Société des régates du Havre, puis au cours des "Féeries nautiques" du Havre, a été marquée par la remise de nombreux prix décernés au bateau. Pour diverses raisons, le programme prévu de navigation estivale a dû être réaménagé. Le *Déhel* n'a pu participer au rassemblement d'Ipswich sur la Tamise fin juin, ni au West Cornwall Festival à Penzance début juillet. Des sorties de courte durée ont été effectuées à partir de Honfleur. La participation *duDéhel* du 1<sup>er</sup> au 8 août à la semaine de Cowes a retenu l'attention des personnalités britanniques du Royal Yacht Squadron. Des propos flatteurs sur la beauté et l'état du bateau, sur sa vitesse et sa maniabilité, ont été tenus au président de l'AMERAMI qui est heureux de s'en faire l'écho auprès des membres de l'association.

## PRESENTATIONS DES UNITES DE LA COLLECTION DE L'AMERAMI

### FICHE N° 2 - "VETILLE" Voilier de régates

En octobre 1892, le projet Godinet est adopté. La définition de la jauge française, modifiée, va permettre aux yachts français de se mesurer à chances égales aux yachts britanniques. Un amateur nantais fait étudier et construire un petit voilier de course révolutionnaire pour son époque.

Conçu par l'architecte naval Hammel, ce voilier portera la plus grande surface de voilure possible pour le minimum de volume de coque. Il sera construit en 1893 par le chantier Dubigeon à Nantes-Chantenay.

"V étine" - en patois nantais "qui ne tient pas en place" - est le premier voilier français à coque en fer galvanisé. Modèle unique, il a été classé "monument historique" le 28 avril 1994.

Restauré au début des années 1980 par son avant-dernier propriétaire avec l'aide enthousiaste du chantier Dubigeon alors encore en activité, puis remis en condition en 1997 par les soins de l'AMERAMI, "Vétille" est basé sur le lac de Cazaux près de Bordeaux. Il navigue sous la responsabilité d'un membre de l'association. Il participe à des régates, manifestations, et réunions de bâtiments anciens.

### Caractéristiques

Dériveur pur, gréé en cotre (gréement houari avec corne de 5 m) Longueur de coque: 9,15 m à la flottaison

Largeur: 2,05 m

Tirant d'eau: 0,40 m sans dérive - 1,20 m avec dérive

Poids : environ 1 tonne

Jauge: 1,40 tonneau