

Lettre d'information

N°8 - novembre 2001

Editorial

Le patrimoine maritime est-il un patrimoine commun que l'on doit respecter avec courtoisie et civisme parce qu'il témoigne, signifie et intéresse? A en juger par la désinvolture avec laquelle plusieurs dizaines de spectateurs d'une fête nautique donnée à Honfleur le 14 juillet dans le Vieux Bassin ont envahi le pont du chalutier «Caprice-des-flots» amarré au quai Sainte-Catherine, il est permis d'en douter. Sous la charge, le chalutier a coulé lentement, permettant aux amateurs de jeux et divertissements de disparaître de façon rapide dans l'anonymat.

La présence permanente à quai du «Caprice-des-flots», ancien crevettier de la Baie de Seine, avait été demandée à l'AMERAMI par le musée du Vieux-Honfleur afin d'évoquer un important métier de la mer encore très proche. La politique menée avec ténacité par la municipalité est en effet de réserver le Vieux-Bassin aux navires du patrimoine et aux «Vieux Gréements» afin de préserver, voire de reconstituer, l'atmosphère qui a inspiré tant d'oeuvres d'art et fait la renommée de la ville.

Les conséquences d'un tel incident sont très lourdes pour une association comme la nôtre. Elles sont bien sûr financières: trais du renflouement, coût d'une éventuelle restauration. Elles posent la question de la formalisation par contrat de nos relations avec des collectivités locales. Elles nécessitent une réflexion poussée sur les régimes d'assurance, dont aucun n'est actuellement adapté au patrimoine maritime. Elles demandent surtout que soient définies les relations entre le public et les éléments d'un patrimoine qui est conservé pour lui. L'AMERAMI peut-elle envisager des moyens drastiques et onéreux: mise hors d'atteinte des unités à flot, zones réservées et gardiennées, conception de musées s'apparentant à des citadelles?

Je suis pour ma part de plus en plus convaincu du bien-fondé de la philosophie et de la politique de notre association, qui sont de faire «vivre» le patrimoine en le faisant naviguer. La meilleure protection de nos unités est dans la démonstration de leurs qualités nautiques, le témoignage qu'elles apportent de la bonne adaptation de techniques aux fins poursuivies, la formation et l'éducation qu'elles permettent par la pratique. Le public en reconnaît alors la valeur.

Hubert FOILLARD Président de l'AMERAMI

«FORTUNE DE BASSIN» POUR LE «CAPRICE-DES-FLOTS» À HONFLEUR

Elément du patrimoine maritime de Honfleur, crevettier construit en 1951 aux chantiers Lacheray de Honfleur, sorti de flotte dans les années 1970, récupéré par le musée du Vieux-Honfleur, le «Caprice-des-flots» avait été rétrocédé à l'AMERAMI en 1999, à charge pour l'association d'en assurer l'entretien et le maintien dans le Vieux -Bassin afin d'évoquer les activités des marins-pêcheurs de la Baie de Seine.

Le pont avait été refait. La coque avait été repeinte pendant l'été 2000 par quatorze jeunes de l'association Honfleur-Jeunesse (cf. Lettre AMERAMI no6, p.3). Les appareils de pêche reconstitués devaient être mis en place à bord fin juillet, les filets se détachant sur les murs d'ardoises des maisons du quai Sainte-Catherine si souvent reproduits par les peintres. A terme, le «Caprice-des-flots» devait

servir de soutien logistique aux unités navigantes AMERAMI («Déhel», «Sheena») basées à Honfleur. Le 14 juillet 2001, des jeux nautiques traditionnels («mât incliné», etc.) avaient été organisés par la municipalité au Vieux-Bassin sans que des barrières de sécurité aient été placées sur les quais. Voulant sans doute ne rien perdre des plongeurs involontaires des concurrents des divers jeux, une trentaine de spectateurs ont envahi le pont du «Caprice-des-flots» qui, sous la charge, s'est enfoncé lentement pour sombrer dans la soirée. L'enlèvement de la dernière des cuves à fuel devant avoir lieu le 16 juillet, quatre cents litres de carburant se sont répandus à la surface du Vieux-Bassin, nécessitant l'intervention des pompiers pour confinement de la nappe par barrage flottant, puis pompage. Après le relevage et l'enlèvement de l'épave, la question de la restauration après sinistre de ce crevettier typiquement honfleurais et significatif d'une activité importante de la région est posée, et ne peut recevoir de réponse dans le seul cadre de l'AMERAMI.

LE DEHEL

Le Royal Yacht Squadron et le New-York Yacht Club ont célébré les cent cinquante ans de la Coupe de «l'America» sur le parcours autour de l'île de Wight qui avait vu le 22 août 1851 la victoire de la goëlette américaine sur ses quatorze concurrents britanniques.

Invité personnel du Royal Yacht Squadron, le «Déhel» skipité par Michel Bemède et ayant à son bord Jacques Chauveau, président d'honneur de l'AMERAMI et président du World Ship Trust, a été choisi pour être l'un des bateaux-pointeurs du parcours, et non des moindres, puisqu'il marqua l'une des deux extrémités de la ligne d'arrivée.

La course du jubilé a permis un extraordinaire rassemblement -le plus important sans doute jamais effectué - de yachts classiques, comprenant notamment trois des grands voiliers de la classe *J* qui ont disputé «l'America's Cup» dans les années 1930: «Endeavour», «Velsheda», et «Shamrock v». La réplique de la goëlette «America» était ancrée devant le club-house du Royal Yacht Squadron. Trente cinq 12 mètres *J. I.* ont participé à la course du jubilé organisée en neuf catégories pour deux cents voiliers représentant quatre générations de concurrents de la Coupe de «l'America».

L'invitation du Royal Yacht Squadron au «Déhel» est ressentie par l'AMERAMI comme une marque de reconnaissance de l'action de restauration et de promotion du patrimoine maritime poursuivie par l'association.

PRESENTATION DE LA COLLECTION DE L'AMERAMI

FICHE N°8 - Le Star «Viking»

La naissance aux Etats-Unis en 1911 de la monotypie avec la conception et la mise au point du Star a dominé l'évolution du monde de la plaisance de régates et lui a donné l'aspect que nous lui connaissons aujourd'hui. Le Star et la multiplication consécutive des séries de compétition furent accueillis comme des mesures bienvenues d'économie et d'égalisation des chances entre régatiers, ouvrant l'ère de la démocratisation de la plaisance.

Quillard dessiné par l'architecte naval américain William Gardner, le Star a connu une carrière fabuleuse, un développement mondial et une longévité exceptionnelle puisque pendant plus d'un demi-siècle il a joué le rôle de «bateau-test» pour un grand nombre d'innovations concernant notamment le gréement. Série

Stars en régates

olympique depuis 1932, il est resté longtemps inscrit aux Jeux. A son apparition, les lignes nouvelles à bouchain vif de sa coque ont attiré l'attention. En 1936, skippers et voiliers allemands mirent au point sur lui le gréement souple - sans doute l'une des innovations les plus importantes du yachting moderne - permettant d'adapter le creux de la voile à la force du vent. Ce fut sur le Star, au début des

années 1950, que furent utilisés pour la première fois les tissus synthétiques pour la confection des voiles. Portant beaucoup de toile pour des dimensions réduites, il exige de ses équipiers de bonnes qualités athlétiques et un comportement très «physique» en régate.

Le Star «Viking», numéro 2302 dans la série internationale, a été construit en 1945 sur les plans de Jean-Jacques Herbulot par les chantiers Grossi de Marseille pour M. Raymond Charin, qui le céda à M. Bernard Regnault en 1961.

M. Regnault fit don du «Viking» à l'AMERAMI à la fin de 1986. *Caractéristiques:*

longueur 6,89 m.

largeur 1,73 m.

tirant d'eau 1,05 m.(quille à bulbe sur aileron);

déplacement 0,8 t

surface de voilure 28,85 m²

quille et membrure en chêne-bordés (d'une seule longueur) en pin d'Orégon.

Le «Viking» est actuellement placé par l' AMERAMI au pavillon Savare à Caen.