

Lettre d'information

N°9 - juin 2002

Editorial

Compte tenu des moyens qu'elle peut réunir et mettre en oeuvre, l' AMERAMI doit choisir entre d'une part l'augmentation de sa collection par l'achat d'unités qui soient significatives du patrimoine maritime national, et d'autre part la restauration de bateaux susceptibles de naviguer. Nous avons choisi de concentrer nos moyens sur la remise en état afin de pouvoir prendre la mer et de suspendre - momentanément nous l'espérons - toute politique d'acquisition.

Une telle concentration de l'effort nous a conduits à renoncer aux travaux de grande ampleur nécessaires à la réfection du crevettier «Caprice-des- flots» après le sinistre du 14 juillet 2001 à Honfleur (cf. Lettre d'information AMERAMI n°8). Notre association n'avait pas ménagé ses efforts financiers pour la préparation de la présentation à flot de ce chalutier dans le Vieux-Bassin à la demande de la municipalité et du musée du Vieux-Honfleur : réfection du pont, réparations diverses, peinture, effectuées par de jeunes honfleurais dans le cadre de chantiers d'été. Mais elle s'est trouvée seule et sans soutien devant la perspective d'une coûteuse remise en état d'un bateau considéré comme un élément statique d'un décor. Aussi avons-nous décidé de ne pas procéder à cette remise en état.

Nous n'entreprendrons des travaux de restauration des unités de notre collection - désormais transférée de Dives-sur-mer à Caen, où la municipalité nous a généreusement affecté en propre un hangar en plus des facilités d'entrepôt du Pavillon Savare - qu'en fonction d'un programme de présentation dûment défini, arrêté, et financé dans un cadre muséal précis. Nous affectons nos moyens à la préparation et à l'entretien de nos unités navigantes: «Déhel» et «Sheena» à partir de Honfleur, «Vétille» sur l'Erdre, canot de 10 mètres à Caen-Ouistreham, canot et baleinière en rade de Toulon, bientôt «Calypso» sur le Léman. Nous avons l'ambition de pouvoir faire naviguer les embarcations que nous tenons de la Marine nationale (vedettes «officiers», canots de 10 m, baleinières) en constituant une drôme sur les côtes de la Manche, une autre en Méditerranée, une troisième éventuellement en Bretagne-sud, afin de former et d'entraîner des jeunes qui pourront être demain les skippers de nos unités, épaulant d'abord puis remplaçant progressivement ceux de nos amis qui en sont aujourd'hui les patrons. Car notre souci est d'assurer par la relève des hommes la pérennité du patrimoine significatif que nous avons réuni.

Hubert FOILLARD
Président de l'AMERAMI

«Calypso» va retrouver les eaux du Léman

La restauration très soignée de «Calypso» (cf. Lettre AMERAMI n°5 p. 4) a été menée à bien par le Conservatoire maritime du Havre-de-Grâce. La coque a notamment été doublée par trois couches croisées d'acajou, ce qui rend nécessaire un nouveau jaugeage. Le pont a été refait en teck. Certaines parties de la quille ont été remplacées par des pièces de chêne massif et iroko.

La réfection du gréement houari a été confiée à Patrick Moreau. La voilure d'origine a été remise en état par Galaxie Voiles. Les premières navigations devront permettre de décider, si nécessaire, la réalisation d'une voilure neuve.

«Calypso», trois tonneaux de la jauge Godinet 1892 modifiée, dessiné par Joseph Guédon, construit en 1911, a connu une très longue carrière sur le lac Léman. Il est confié par l'AMERAMI à une équipe réunie autour de M. Frédéric Charbon, petit-fils de l'ancien propriétaire. Il sera basé à Nernier-sur-Léman (à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Thonon-les-Bains). Le retour de «Calypso» sur les rives du lac Léman est prévu pour le début de l'été, et sera accueilli sur place avec enthousiasme.

Restauration de la Bette «IDA »

L'AMERAMI a confié la restauration de la bette «Ida», petit bateau de pêche et de plaisance de la région marseillaise, au chantier Robin Marine, à Brégaillon près de Toulon, qui a déjà remis en état le canot de 10,50 m «Cap Cépet» et la baleinière de 7 m «AMERAMI», sortant régulièrement en rade de Toulon et participant à de nombreuses manifestations sportives (cf. Lettre AMERAMI no5, p. 2).

La bette restaurée sera confiée à une association dans les mêmes conditions que les deux embarcations précédentes, pour une utilisation orientée vers la pêche.

Ouverture d'un site Internet par l'Amerami

L'AMERAMI a ouvert un site de renseignements «perso.club.internet/amerami/» que l'on peut atteindre en tapant «amerami.org». Ce site est progressivement étoffé par des fiches sur les activités de l'association, sur sa collection et sur le patrimoine maritime. Son logiciel a été mis au point par M. Jean Dutertre. Il sera prochainement possible d'y consulter les Lettres d'information publiées par l'association.

FICHE N°9 - TROIS QUILLARDS DE REGATE DES ANNEES 1920

Après la première guerre mondiale, le développement des courses à la voile se fit en fonction de la floraison de séries locales, le plus souvent adaptées aux plans d'eau sur lesquels les unités d'un même type étaient appelées à évoluer. Georges P Thierry notait cependant que la loi des séries était moins géographique qu'économique: «une série de monotypes se développe chez nous en raison directe du prix de revient, en raison inverse du nombre de bateaux construits, le tout multiplié par le coefficient de dynamisme du promoteur de la série». Les années 1920 furent la décennie des quillards de régates. «Sur vingt-et-une séries lancées en France de 1920 à 1928», souligne Daniel Charles (Un siècle de voiliers de série français et lémaniques - Van de Velde ed. - tome 1), «dix-neuf étaient à quille! 90%, un vrai plébiscite!» Les sociétés de régates de l'Atlantique et celles de la Manche ont été le moteur de ce développement, cherchant à disposer d'unités tenant aussi bien la mer que le mouillage. Or les dériveurs de l'époque étaient trop lourds pour être aisément sortis de l'eau, et trop facilement chavirables par mauvais temps au mouillage. Le quillard s'imposait donc. La décennie eût «son» architecte naval, Gaston Grenier, du Havre-de-Grâce. Il créa en 1920 le Monotype minimum de la Manche, en 1921 le Chat ou Monotype Nord-breton, en 1924 le 12 m2 du Havre.

Le Monotype minimum de la Manche (M.M.M.)

Améliorant le Monotype Country Club Class antérieur, qui lui avait été inspiré par le Monotype de Chatou (1901), Gaston Grenier créa en 1920 un «voilier d'initiation minimum», très marin, qui a fait preuve d'excellentes qualités nautiques.

Longueur au pont: 4,22 m - largeur: 1,40 m - tirant d'eau: 0,55 m - lest: 75 kg - poids total: 350 kg - voileure: 12 m2, modifiée par J.J. Herbulot en 1938 et portée à 12,4 m2. Adopté par la Société des régates de Dives sur la côte normande, il le fut également sur la côte basque à San Sebastian et à Saint-Jean-de-Luz, équipant notamment la seule école de voile importante de l'entre-deux-guerres, celle du commandant Rocq. Une soixantaine d'unités furent construites entre les deux guerres, et quelques unes après 1945. En 1943, la direction des Sports demanda à Jean-Jacques Herbulot de dériver du M.M.M. une unité d'initiation plus moderne et moins coûteuse. Ce fut l'Argonaute.

Le Chat, ou Monotype Nord-breton

Construit en 1921 sur un plan de Gaston Grenier, dérivé du M.M.M. afin de créer un bateau sensiblement agrandi et plus puissant, le Chat fut d'abord adopté à Dinard, puis à Ouistreham. Sa grande chance fut d'être choisi par le Cercle de la voile de Paris sur la Seine à Meulan en 1922, puis par le Yacht-Club de l'Ile-de-France sur le même bassin. Le Chat a connu un essor considérable, aussi bien en rivière qu'à la mer. Il fut incontestablement le monotype de régates le plus construit entre les deux guerres: cent cinquante-six Chats entre 1921 et 1939, selon une estimation minimaliste. Longueur au pont: 5 m - largeur: 1,63 m - tirant d'eau: 0,75 m - lest: 115 kg, porté à 140 kg en 1928- voilure: 15,88 m², portée à 17,1 m² en 1928.

Le 12 m2 du Havre

Le 12 m2 du Havre tient une place spéciale dans le développement des années 1920 car, tout en relevant du yachting léger, il n'appartient pas à une série de monotypes, mais à une série à restrictions. La formule de cette série fut cherchée en 1924 par Gaston Grenier afin de satisfaire les yachtsmen du Havre qui estimaient que les M.M.M. et les Chats manquaient de grâce et de performances. Pourvu que la voilure soit de 12 m², la liberté était assez grande pour la coque. La formule a donné naissance à des bateaux relativement lourds, de construction coûteuse, mais suprême- ment élégants, beaux à voir, et fins à barrer. Selon les plans, la longueur au pont a pu varier de 5 à 6 m, la largeur étant de l'ordre de 1,50 m, le tirant d'eau de l'ordre de 0,87 m avec un lest d'environ 287 kg pour un poids total de 550 à 580 kg.

En raison du coût de construction, les débuts furent difficiles pour la série qui ne démarra réellement qu'à partir de 1933. Une soixantaine d'unités furent construites. Le 12 m2 du Havre fut adopté par la Société des régates du Havre, le Cercle de la voile de Nogent-Joinville sur la Marne, le Cercle de la voile de Morsang-sur-Seine, ainsi que sur la Rance.

La collection de l'AMERAMI comprend, à Caen:

- un M.M.M., le «Zag», provenant de Dives-sur-mer, don des petits-enfants de M. Charles Cuau. - deux Chats, le «Chat-pard», 1934, acquis en 1979 auprès de M. Piednoir, et le «Raba-chat», acquis en 1986 auprès de M. Christian Paris.
- un 12 m2 du Havre, don de M. Neret-Minet.