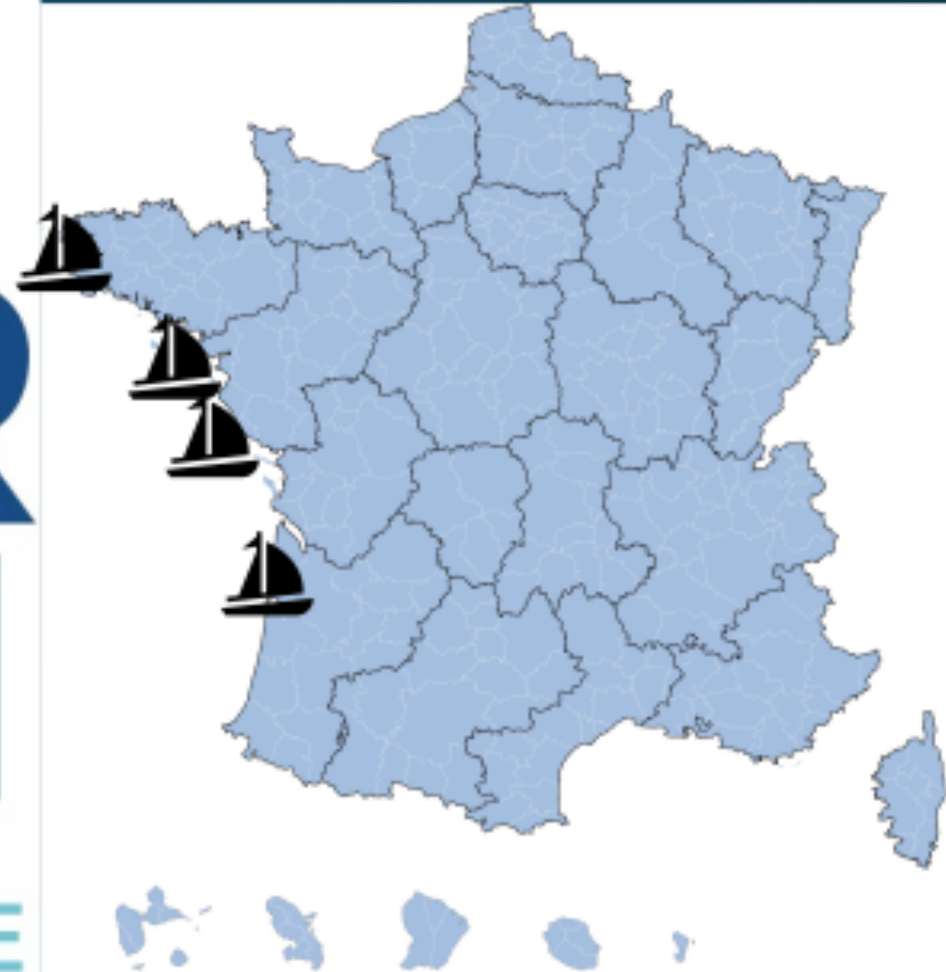




**MER
AMI**

POUR NOTRE PATRIMOINE MARITIME



SUR LA FACADE ATLANTIQUE (1)



Collectionner

Restaurer

Naviguer

Transmettre

Après la dernière guerre mondiale l'idée de Patrimoine maritime n'effleure point les esprits. Directeur du Musée de la Marine, Luc-Marie Bayle anime l'équipe qui, la première, essaye de donner corps à ce concept.

Il s'agit de créer un musée de bateaux et d'objets, de toutes sortes, grandeur nature.

Un lieux est choit: la Citadelle de Port-Louis et l'anse de la Brèche le MUSEE DE LA MER POUR L'ATLANTIQUE DU PORT LOUIS est né. L'affaire est lancée, les travaux de restauration et de réorganisation de la citadelle engagés, et le contenu afflue.

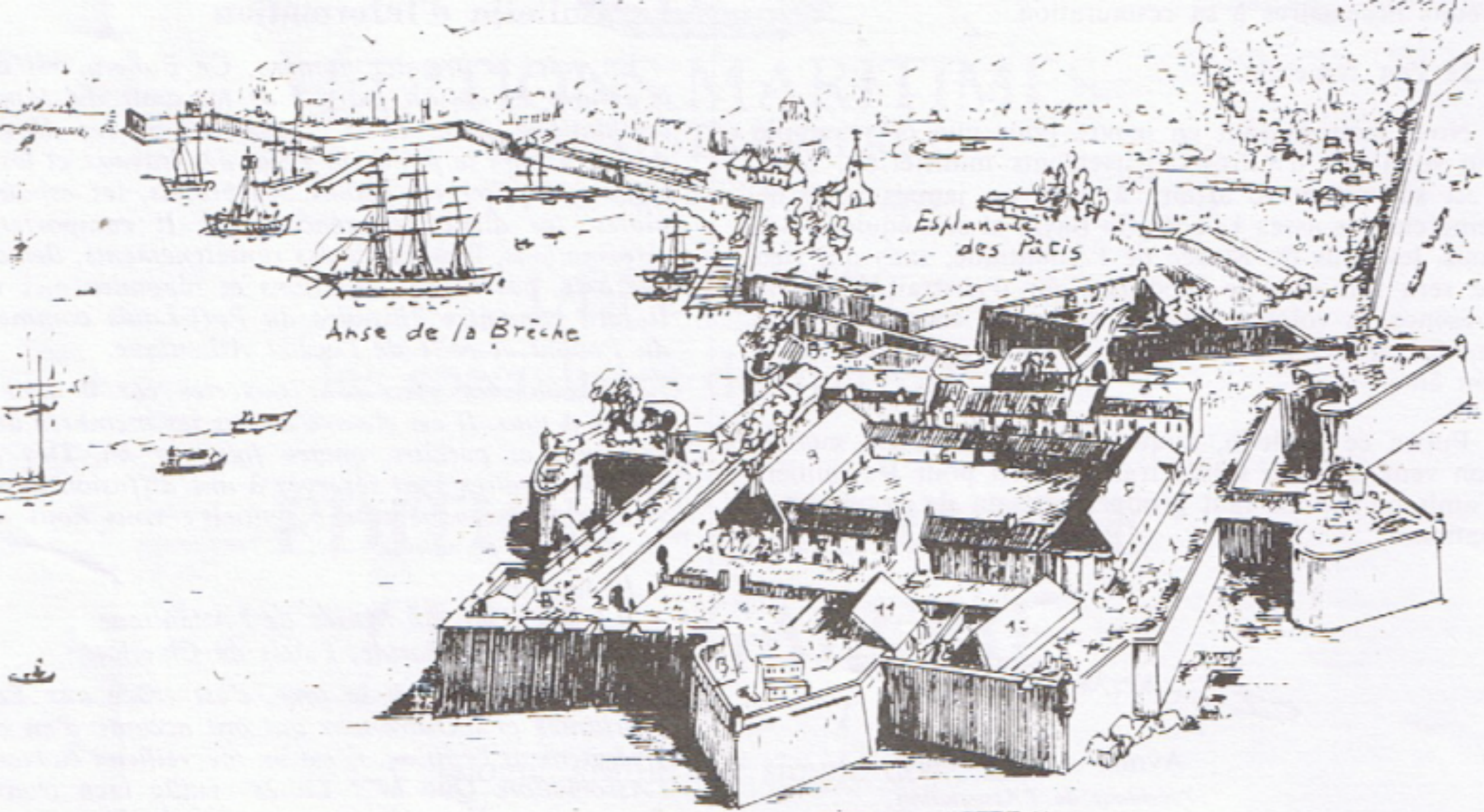
Simultanément une association de soutien est créée le 29 avril 1975: l'Association des Amis du Musée de la Mer pour l'Atlantique.

Par la suite, et ce pour des raisons matérielles, l'idée de musée est abandonnée et la collection de bateaux et d'objets qui sont réunis est attribuée, partie au Musée de la Marine, partie à l'association des amis, plus commodément dénommée AMERAMI.

Après Luc-Marie Bayle, Aymar Achille Fould, Jacques Chauveau se succèdent à la présidence d'Amerami ne cessant d'enrichir cette collection et de restaurer certains bateaux emblématiques: *Calypso*, *Vétille*, *Déhel*, pour ne nommer que ceux là...

Puis en 1990 Hubert Foillard devient président et sans remettre en cause ce qui est entrepris, donne une impulsion certaine à l'idée de restaurer pour naviguer.

Un bateau ne vit que s'il navigue !



Anse de la Brèche

Esplanade
des Pâcis



La priorité est donnée de restaurer et faire naviguer le maximum d'Unités, changement complet de politique, exposer mais aussi rénover et faire naviguer le plus de bateaux possibles sur l'ensemble du littoral.

En 2013 La Présidence est confiée au Vice-Amiral d'Escadre Thierry d'Arbonne, qui enrichit la collection, développe les moyens relationnels et de communication indispensables pour faire face aux nouveaux défis.

Tenir de main, ferme AMERAMI, surmonter les épreuves d'une administration toujours plus lourde et se faire connaître tant au point de vue régional que National, voilà les enjeux qu'il sait surmonter et parfaitement organiser.

Cette action menée vigoureusement au plan national est particulièrement efficace dans le Morbihan et même au delà puisqu'Amerami est présente maintenant à Brest, Bénodet, Locmiquelic, La Trinité sur Mer, le Crouesty, Noirmoutier et Gujan-Mestras.

Depuis, Jean-François Baud, notre actuel président, poursuit et amplifie ce mouvement.

- **Le patrimoine maritime et fluvial intéresse les français, Amerami est un moyen de les associer à la restauration, l'entretien et l'emploi de cette partie de notre mémoire.**

Nous vous invitons à feuilleter cet album. Il n'a pas la prétention d'étudier avec précision nos moyens et nos modes d'action, mais de vous donner une idée de ce que nous faisons et de notre répartition géographique.

Tous les genres bateaux sont présents, comme ailleurs en France.

Les pages qui suivent montrent le dynamisme de l'association, et la passion de ses membres. Cette passion est celle des exploitants à qui sont confiés les bateaux, et celle des amis qui naviguent, entretiennent et soutiennent chacun d'eux.

La Charte d'Amerami, la convention d'exploitation, sont notre organisation rigoureuse, mais souple car adaptée à chaque bateau et à chaque situation et nous permet de progresser avec prudence.



E
N
T
R
E
T
I
E
N

R
E
S
T
A
U
R
A
T
I
O
N





Dollar II,
quarter-
tonner en bois mou
Brest,
par Ralph
Malbrun, 1962

exploitant:
Jacques Lahieyte



A

Bénodet,

le ketch

Gullveig

Exploitant:
Daniel
Mutricy



sur les
plans
d' Erick
Salander
dessinés en
1949-50
et construit
au chantier
Arendals -
Goteborg –
Suède.

Mis à l'eau en
juillet 1951





Il s'agit d'une construction classique en bois: quille: chêne; varangues : chêne; doublées d'acier doux ou bronze au niveau du lest ou du grand mât; membrures: (tous les 26 cm) de 6×6 cm en lamellé-collé de chêne. Serre-bauquière et bauquière en pin d'Orégon de 22X6 cm. Coque : bordée de virures en acajou du Honduras d'épaisseur 35 mm. Bordage joint, triangulation au niveau des mâts par renforts en acier galvanisé de 10×4 mm. Lest : plomb coulé de 8,1 t fixé par boulons en bronze.

Le bateau est en très bon état. Remise à neuf lorsque nécessaire, mais en de rares points, par chantier Stagnol (Bénodet) l'hiver 2006-2007.

les barrots sont en pin d'Orégon, chêne au niveau des reprises d'efforts des haubans et ceux voisinant les ouvertures. Pont est en teck sur plis de contre-plaqué. Ouvertures en teck, plat bord et cale pieds en teck.

Pont : Etat neuf. Travaux effectués durant hiver 2006-2007



Gréement : ketch marconi. Mât de misaine : 20 m au dessus du pont. Mât d'artimon : 12,5 m au dessus du pont. Matériau : aluminium de 1962, remplaçant à l'identique les mâts d'origine.

Grand voile, artimon, génois : 171m² au près. Spi léger : 190 m²

Emménagements : d'origine pour l'essentiel, mais en très bon état après travaux de peinture et vernis hiver 2007-2008.

Classique pour l'époque avec: dog house comprenant table à carte, siège navigateur et couchette navigateur sur tribord, cabine propriétaire isolée avec meuble et couchettes sur tribord et babord Sas de descente (ouverture directe sur le pont) et coin toilette. Carré avec deux couchettes, deux banquettes, table sur cardan, 5 placards,... Cuisine complète avec meubles, évier, cuisinière et frigos (ces derniers d'origine), isolée du Poste avant comprenant deux couchettes, toilettes et deux placards. Ensemble des boiseries d'aménagement, y compris vaigrage, en acajou.

Le bateau appartenait à ses propriétaire depuis 2006, jusqu'à sa remise à Amerami en 2020

Il s'agit d'une construction classique en bois: quille : chêne; varangues : chêne; doublées d'acier doux ou bronze au niveau du lest ou du grand mât; membrures : (tous les 26 cm) de 6×6 cm en lamellé-collé de chêne. Serre-bauquière et bauquière en pin d'Orégon de 22X6 cm. Coque : bordée de virures en acajou du Honduras d'épaisseur 35 mm. Bordage joint, triangulation au niveau des mâts par renforts en acier galvanisé de 10×4 mm. Lest : plomb coulé de 8,1 t fixé par boulons en bronze. Le bateau est en très bon état. Remise à neuf lorsque nécessaire, mais en de rares points, par chantier Stagnol (Bénodet) l'hiver 2006-2007.

les barrots sont en pin d'Orégon, chêne au niveau des reprises d'efforts des haubans et ceux voisinant les ouvertures. Pont est en teck sur plisde contre-plaqué.

Ouvertures en teck, plat bordet cale pieds en teck.Pont : Etat neuf. Travaux effectués durant hiver 2006-2007

Grément : : ketch marconi. Mât de misaine : 20 m au dessus du pont. Mât d'artimon : 12,5 m au dessus du pont. Matériau: aluminium de 1962, remplaçant à l'identique les mât d'origine.





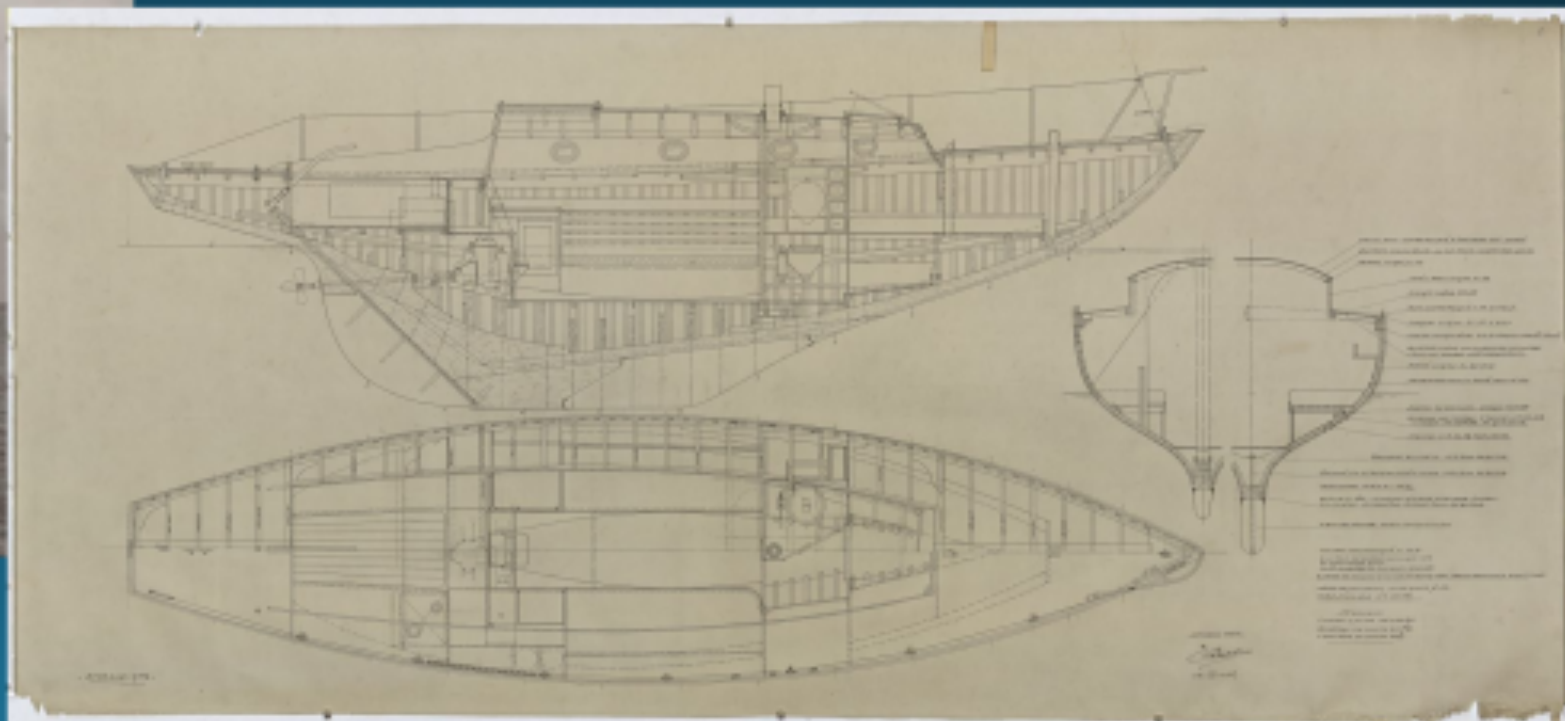
Grand voile, artimon, génois : 171m² au près.
Spi léger : 190 m² .

Emménagements : d'origine pour l'essentiel,
mais en très bon état après
travaux de peinture et vernis hiver 2007-2008.

Classique pour l'époque avec: dog house
comprenant table à carte, siège navigateur et
couchette navigateur sur tribord,
cabine propriétaire isolée avec meuble et
couchettes sur tribord et babord Sas de
descente (ouvertute directe sur le pont)
et coin toilette. Carré avec deux couchettes,
deux banquettes, table sur cardan,
5 placards,... Cuisine complète avec
meubles, évier, cuisinière et frigos (ces
derniers d'origine), isolée du Poste avant
comprenant deux couchettes, toilettes e
t deux placards. Ensemble des boiseries
d'aménagement, y compris vaigrage, en
acajou.

Le bateau appartenait à ses propriétaire depuis
2006, jusqu'à sa remise à Amerami en 2020
Caractéristiques: L 17,78m, l 3,82m, te 2,67m,
déplacement, 21t, lest (en plomb) 8,10t

A Locmiquelic,
Saint Gwenael, classe
III du RORC, plan
Cornu, 1956



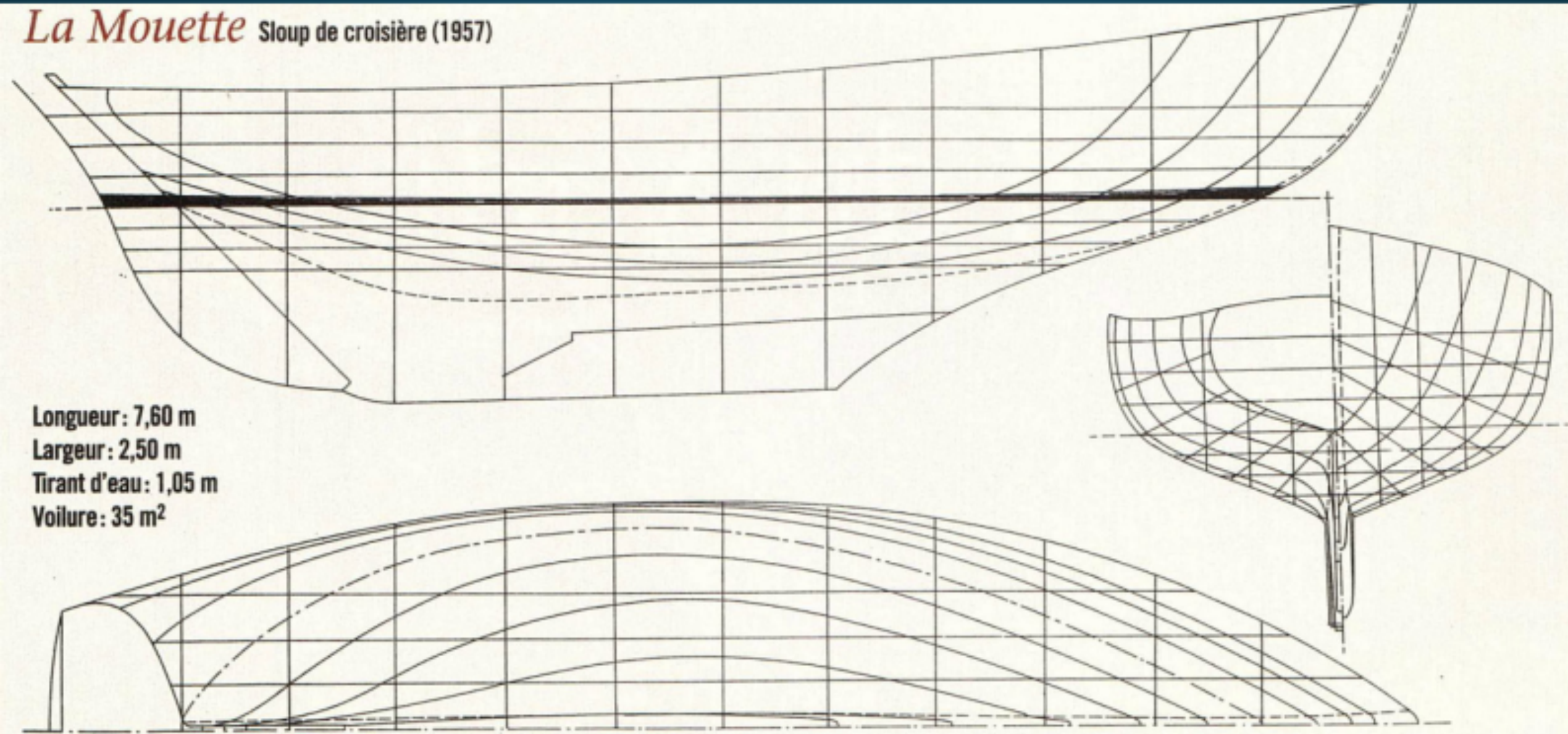
Exploitant : Nicolas Charmet

A Locmiquelic,
Saint Coulomb, type Mouette, Cornu,
la navigation et la réfection du safran

exploitant: Antoine Charmet



La Mouette Sloup de croisière (1957)



Longueur: 7,60 m

Largeur: 2,50 m

Tirant d'eau: 1,05 m

Voilure: 35 m²

La Trinité sur Mer est une ville pleine de ressources au point de vue maritime; son port, parfaitement équipé, est un des plus importants de la région.
Amerami y est très bien reçu et secondé.



On y trouve donc un ensemble assez remarquable qui s'intègre bien dans ce milieu de marins authentiques.

Qu'ils soient adeptes de la Belle Plaisance ou de la course ultra moderne à plusieurs coques...





Ici, *Morskoul*
parfaitement restauré sur
place par son exploitant et
les amis du bateaux.
On le voit dans le port
remorquant le *Moj Plad*,
plate d'ostreiculteur,
également remis en forme.

Exploitant: Denys
Courtier



Capitaine Croc III, voilier suédois à clins, restauré scrupuleusement Par les membres d' Amerami, ce Stjärnbak (littéralement le bateau étoile) est une très vieille série suédoise dessinée en 1913 par Janne Jacobson.

Exploitant Bertrand de Broves



Pourquoi Pas?

Il s'agit d'un goémonier en bois construit, par le chantier Squiban à Ploudalmézeau en 1958. Restauré en 2011 en installant un gréement de type aurique. A son accueil en 2017 des travaux furent nécessaires sur le tableau arrière.

Ce canot typique est un bel exemple de la petite marine de travail. Il est particulièrement élégant.

Exploitant Marc Pourbaix



Les membres d'Amerami, selon leurs goûts et leurs capacités, peuvent entreprendre des restaurations plus ou moins lourdes. Ici *Capitaine Croc III* en est une très belle illustration.



Ici la vedette officiers *du Chayla* lors de son arrivée à la Trinité.
Ci-dessous son sister-ship *Duperré* longeant son escorteur d'escadre.

Exploitant: Bruno de Solms



Taira né en 1930 sur des formes issues de bateaux de travail mais destiné à la plaisance : la régates et la course avant-guerre puis la croisière et de nouveau la régates dans les séries de yachts classiques, ces dernières années.

Exploitant:
Thierry Jouve





Galatée

Construction classique, bordée sur membrure, un régal d'acajou, teck, et spruce. 53m² de voile, Une technique à son stade d'évolution le plus abouti, à la veille de son déclin et une architecture classique avec des formes sculpturales et le superbe arrière canoé représentatif de bien des créations d' Eugène Cornu.

L : 10,53, l : 3,12, te : 1,70. Exploitant: Bruno Trancart.



Le hangar de Kercado



Le transport du mat



*Le hangar de Kercado à Carnac avec Galatée,
Amiral Charner, et Pourquoi Pas?*

En
n
a
v
i
g
a
t
i
o
n



Chat Pard est né en 1934 au célèbre chantier Åbo Båtvärf en Finlande

Sa première propriétaire est Nicole André. Le N° 108 va se conduire comme un véritable prédateur 2^e du championnat du CVP et 1^{ère} du CVP en solitaire. En 1935 barré par Jean-Jacques Herbulot, associé à Desouches, Chat-Pard gagne: le Mémorial Georges Tissier, devant 35 enragés ; 4^e au grand prix de l'Armistice et 6^e du Grand Prix du CVP. En 1937, avec Laverne, 1^{er} du Grand Prix du CVP et Mlle André est 3^e au Championnat National par points. Puis c'est la guerre. On perd la trace de Chat-Pard. Il ressort en 1968 sous le nom de Shadok avant d'être donné en 1979 à l'Association par un Mr Piednoir et de partir pour le purgatoire à la forteresse de Port-Louis d'où il sort en 2001 pour être restauré par SEQUANA.



Chat Pard se partage
entre la région du
Crouesty et l'Erdre

Exploitant Bernard André

Shadok reprend son nom d'origine et est remis à l'eau le 23 juin 2002.

Depuis sa restauration Chat-Pard a repris le chemin des rivières et de la mer. En 2003, Pascale, la nièce de Nicole ANDRE, le retrouve par hasard avec son mari lors d'une régates à Dennemont dont le président était François Garnier l'un des restaurateurs. Depuis ces retrouvailles, Pascale, son mari Bernard ANDRE et François GARNIER se sont vus confier la gestion du bateau par AMERAMI. Il leur appartient de promouvoir l'association, d'entretenir et de faire naviguer le bateau. Chat-Pard participe entre autre chaque année au RV de l'Erdre à Nantes et ses très bons résultats font penser qu'il n'a rien perdu de sa fougue malgré toutes ses années, bien au contraire...



Depuis ces retrouvailles, Pascale, son mari Bernard ANDRE et François GARNIER se sont vus confier la gestion du bateau par AMERAMI. Il leur appartient de promouvoir l'association, d'entretenir et de faire naviguer le bateau. Chat-Pard participe entre autre chaque année au RV de l'Erdre à Nantes et ses très bons résultats font penser qu'il n'a rien perdu de sa fougue malgré toutes ces années bien au contraire...



Le joli
canot
breton
Yan, est
ici dans la
rivière de
la Trinité



Devant
Noirmoutier, en
régate, *Apsara se*
prépare à l'envoi
du spi. La bouée au
vent n'est pas
loin...

Apsara, Requin
FRA 397 navigue
également en rade
de Brest.

L'équipage est
constitué du père et
des deux fils
Archambaud
Charles en est
l'exploitant.



Païca est un Pacific série monotype du Bassin d'Arcachon; il y navigue.

Construit en bois en 1958 par Bonnin, c'est un dériveur ayant une particularité: son étai, appelé "mâtereau", est en bois et donc rigide.



Exploitant Gérard Carrère



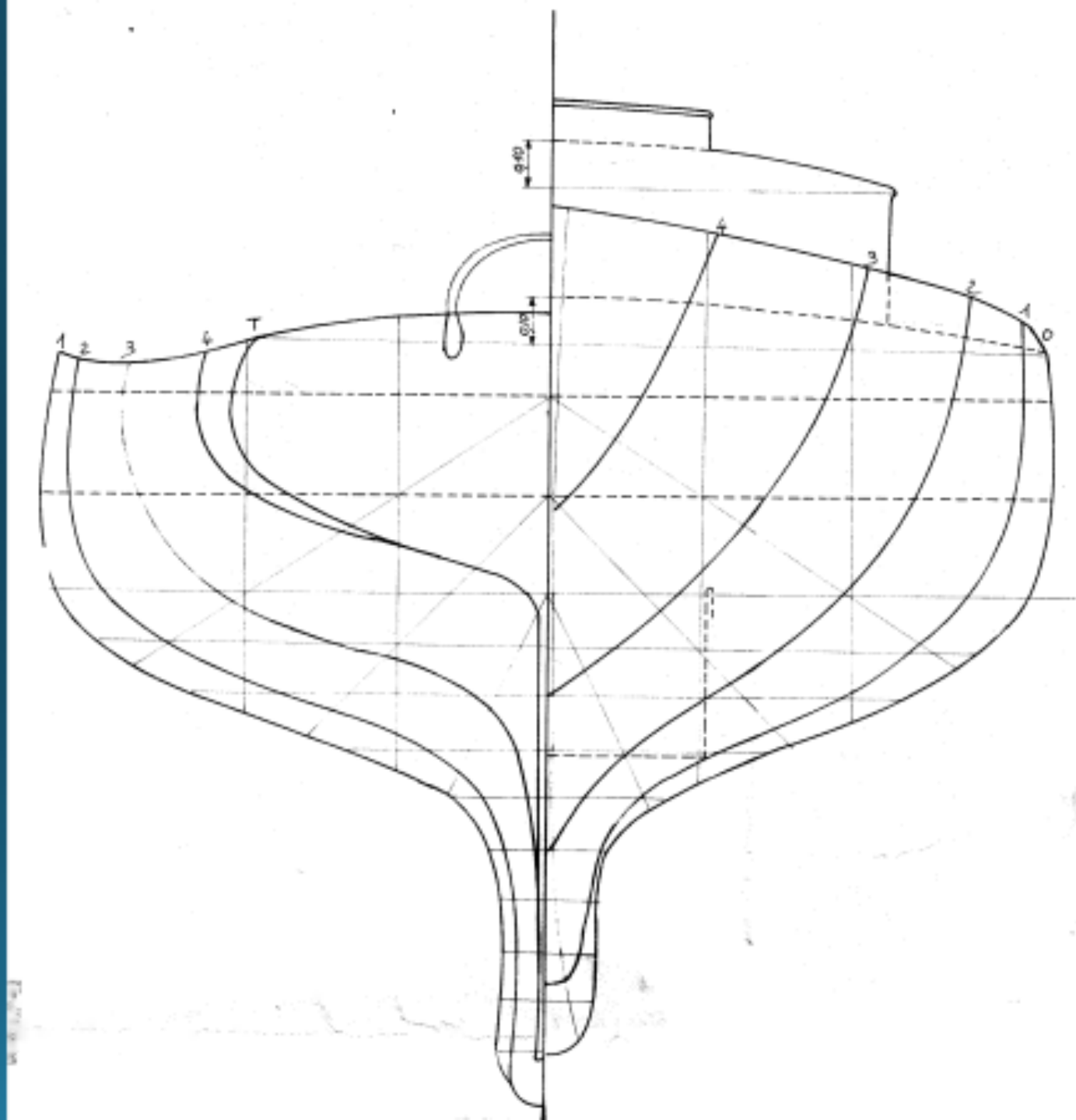
AMERAMI

chez le docteur Aye,
24 av de Villiers,
75017 Paris

E-mail:

secretariat@amerami.org

Site: <http://www.amerami.org>



AMERAMI

CONSERVER-RESTAURER-NAVIGUER