

L'ERDRE, LA LOIRE ET AMERAMI

Comme vous le savez notre association est présente en bien des endroits sur notre territoire offrant au regard du public sa collection de bateaux de toutes sortes.

L'Erdre et la Loire sont depuis très longtemps un terrain de prédilection pour tous ceux passionnés par la navigation et les sports nautiques.

C'est ainsi qu'une collaboration fructueuse s'est instaurée depuis longtemps entre Erdre-Voile-Passion et Amerami, cette dernière confiant certains de ses bateaux à des membres d'EVP.

Ce sont essentiellement ces bateaux que vous aller voir évoluer dans les pages qui vont suivre.



ERDRE VOILES PASSION



Vétille

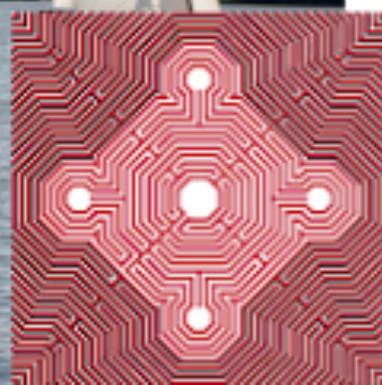




Vétille

1893

exploitant:
Franck
Barrau



**MONUMENT
HISTORIQUE**

De quelque
façon qu'on le
voit, ce bateau
nous touche...

L coque: 9,15m

L hors tout: 9,95m

l: 2,05m

Te: 1,20m

Déplacement en tonnes: 1,50t



Monument historique, *Vétille* est un "racer" construit en 1893 au chantier Dubigeon de Chantenay-sur-Loire (aujourd'hui quartier de Nantes). C'est le deuxième plus vieux bateau de plaisance français naviguant. Comme son grand frère, *Vezon* (1887), qui est aujourd'hui propriété de la Ville de Nantes, il est construit en fer (tôle rivetée de deux millimètres d'épaisseur). Ce bateau, conçu pour la régates sur la Loire, sur l'Erdre (son affluent) mais aussi en mer (par beau temps), est commandé par l'industriel nantais Jules Levesque. Dériveur intégral d'un peu plus de dix mètres hors-tout, il navigue toujours à Nantes et dans ses environs où il fait le bonheur des passionné-e-s de patrimoine nautique ou des simples esthètes, conquis par les lignes pures de ce bateau qui témoigne du savoir-faire des constructeurs et des navigateurs nantais à travers le temps. Abandonné, il est retrouvé dans une vasière de Noirmoutier en 1982 par Philippe Abalan qui le fait restaurer dans son chantier d'origine. C'est l'association Amerami qui en fait l'acquisition un an plus tard. L'exploitation en est confiée à l'association nantaise Franck Barrau depuis 1999. Classé Monument Historique en 1994, *Vétille* est basé sur l'Erdre, c'est un fidèle des Rendez-vous de l'Erdre où les spectateurs ont plaisir à le voir évoluer.

Le Belem, exercice dans la mâture sorti du même chantier à la même époque.



Dans les
remous du
Golfe du
Morbihan



Photo Mélanie Joubert / Le Chasse-Marée

A l'ENSA de
Nantes, c'est
l'une des
vedettes de
l'expo:
S'AFFRANC
HIR
D'ARCHIME
DE

S'AFFRANCHIR D'ARCHIMEDE



60
ANNEES
1958-2018

→ nantes
ensa
→ architecture

chasse-marée

Région
PAYS DE LA LOIRE

MMProcess
Composite-Design-Technologies



Pour les trente ans du DPEA architecture navale, exposition 21 novembre 2019 / 13 janvier 2020, école nationale supérieure d'architecture de Nantes, Galerie Loire, entrée libre, 13-17 h, du mardi au samedi.







→ nantes
ensa
→ architecture



Vétille aux Rendez-vous de l'Erdre 2019
Samedi 1er septembre 2019

Au mouillage,



YLIA

Ce bateau, signé d'un grand architecte naval, Maurice Amiet (l'auteur de Les Bateaux de l'aventure aux éditions de L'Estran – Chasse-Marée), est caractéristique de la petite plaisance classique de la fin des années Cinquante

Il s'agit d'un bateau de croisière de petite taille construit pour Mr Laudet, alors pilote du port de Nice. Muté à Nantes il y fit transporter son bateau pour lequel il éprouvait une très réelle affection. Quand il décède, son fils Pierre le conserve, et le cède à Amerami pour qu'il soit entretenu et navigant.

Exploitant: Guillaume Lusson

Construit à Nice en 1963 par les Charpentiers Réunis pour Monsieur Naudet et donné par son fils Pierre en 2016 à Amerami

L: 6,30m

L flottaison: 5,70m

l: 6m

Bau: 2,34m

Te: 1,03m

Déplacement: 2,03t



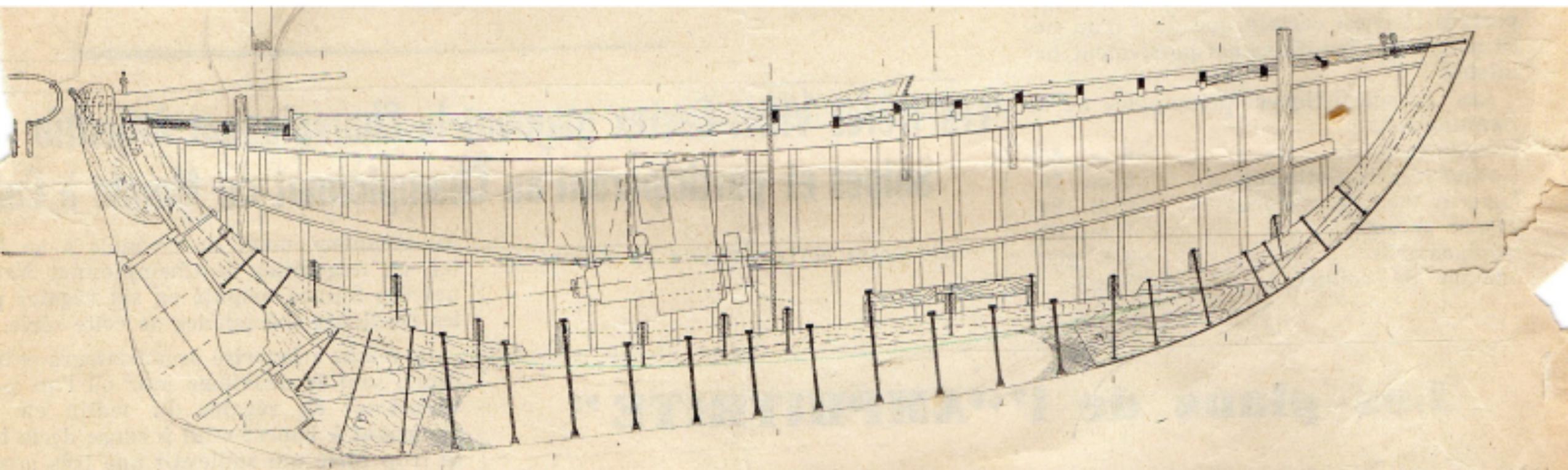
Débord de Loire 2019
(photo Guillaume LUSSON)



Sortie
d'eau,
carénage



Plan de charpente



Au port, avec
ce temps, les
voiles
doivent
sécher
rapidement...



OYA

Exploitant: Yannic LE CORRE

Le Snipe (la bécassine), dériveur léger à 2 équipiers est l'un des premiers représentants du « yachting du pauvre », né dans les années 1930, époque de crise économique occidentale. Il est dessiné en 1931 par William F. Crosby, architecte naval, et rédacteur en chef de la revue *The Rudder* (le gouvernail), à la demande la Florida West Coast Racing Association, qui désire un voilier de course pouvant être remorqué par une automobile, de plan d'eau en plan d'eau, de moins de 100 pieds carrés de voilure, et long de 16 pieds au plus. Le projet connut un grand succès, notamment en raison de sa coque à bouchains.

Série toujours très active, reconnue comme série internationale par l'ISAF elle est gérée par dix-huit associations nationales. Ce bateau typique est un bel exemple de la nouvelle marine de plaisance à son époque, où l'on mariait la modernité du dessin de la coque, l'efficacité technique: dérive et coque planante, et la monotype qui permettait un coût de construction plus modeste. Il est particulièrement élégant.

OYA a été propriété de M. Pierre Mérand qui l'a fait construire en 1961 par le chantier Teurlay, à Bordeaux. Décédé en 2010, sa veuve en fait don à AMERAMI en 2011. Durant toute cette période, OYA (Ile d'Yeu en patois local) est resté basé à l'Ile d'Yeu.

L: 4,72m

l: 1,71m

Te: 0,44-0,99 m

Surface de voile: 11,99m²



OYA SUR
SA
REMORQUE



SUR L'EAU



Snipe en régate



Le treuil de la
dérive

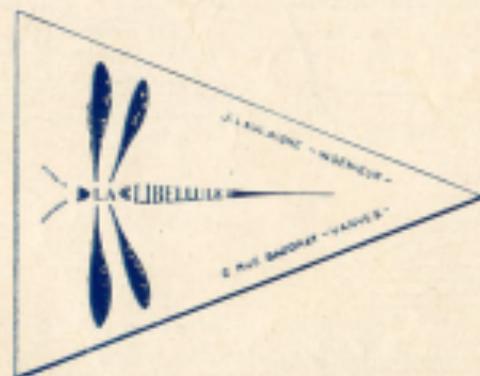


La LIBELLULE

exploitant:
Jacques
Gaillard

La "Flèche Bleue" est entièrement construite en wcajou verni, riveté cuivre sur lisses; toutes les membrures et pièces maîtresses sont en frêne de premier choix. Sa construction est très soignée et d'un fini irréprochable comme toutes les constructions "La Libellule".

C'est vraiment un bateau de luxe qui s'est également révélé aux essais un bateau de grande classe.



Conditions de Vente: Paiement comptant, marchandises prises en nos ateliers.

Convièdes: Un tiers à la commande, solde à la livraison ou contre remboursement.

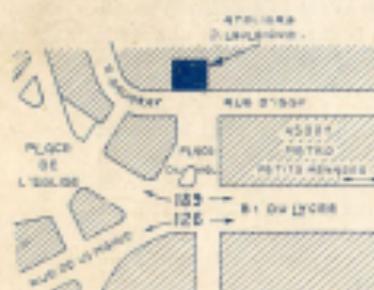
Expéditions: En petite vitesse ou par transport rapide (sur demande) joint et emballage à la charge du client, aux risques et périls du destinataire.

JACQUES LAULAIGNE, Ingénieur

Ateliers: 2, Rue Gaudray - VANVES (Seine)

R. C. SEINE 18.876

Tél.: MICHALET 28-47



MOYENS DE COMMUNICATIONS

Métro: Gare de Vanves
(anciennement: Petite-Ménages)

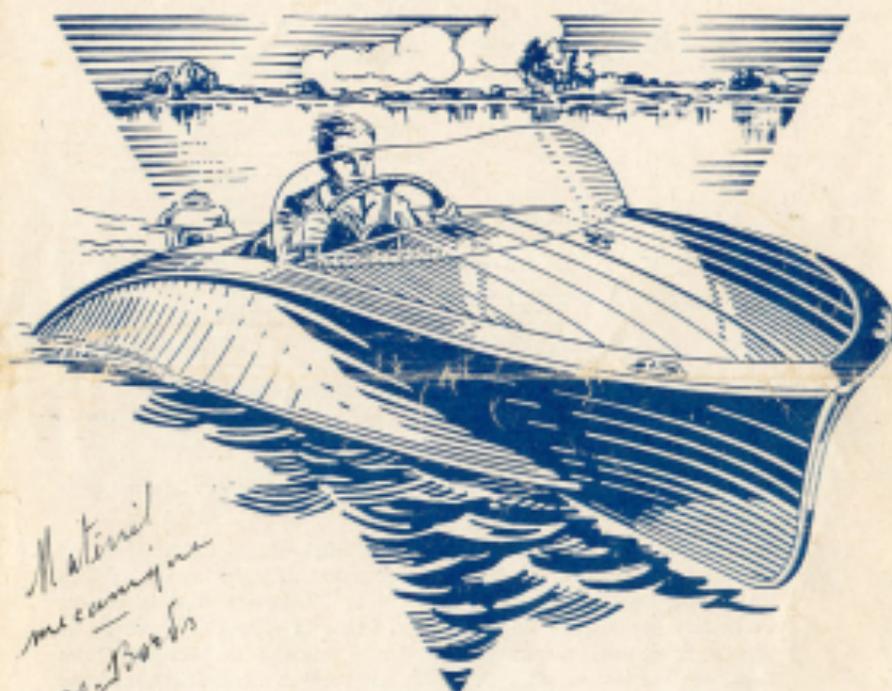
Autobus: 189 (arrêt: Église de Vanves)
126 (arrêt: Place du Val)

J. LAULAIGNE

INGÉNIEUR

CONSTRUCTIONS NAUTIQUES

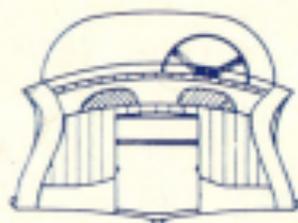
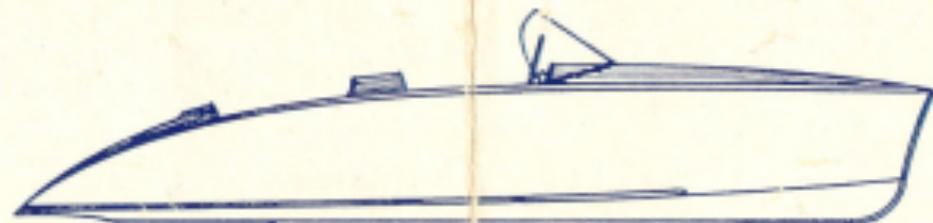
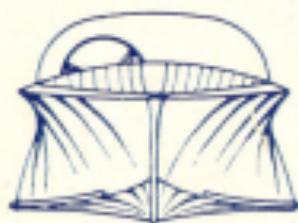
"LA LIBELLULE"



*Matériel
me canny on
Hors-Bord*

*présente
sa dernière
Création*

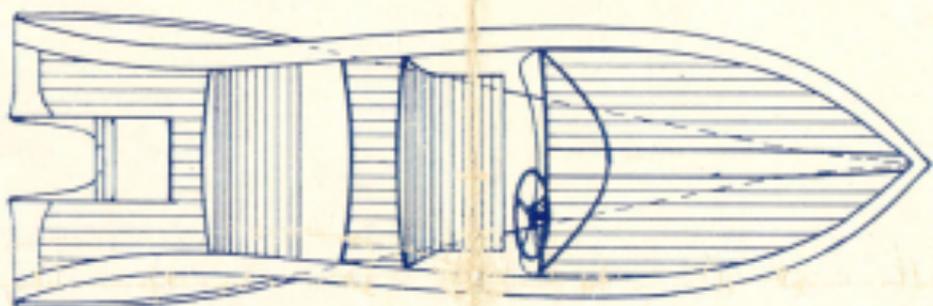
"LA FLÈCHE BLEUE"



Longueur : 4 m. 50

Largeur : 1 m. 44

Hauteur : 0 m. 80



Poids : 130 kgs

LA "**Flèche Bleue**" est la dernière création des Constructions Nautiques "**La Libellule**".

C'est le premier glisseur du type Runabout qui soit entièrement aérodynamique ; cette particularité a pour but de supprimer le tableau arrière de tous les dinghies, glisseurs et Runabouts dont la surface verticale engendre une dépression qui freine la vitesse et provoque de nombreux remous nuisibles à la bonne marche du bateau. Outre l'amélioration très sensible de la vitesse, l'arrière caractéristique de la "**Flèche Bleue**" donne à ce bateau une ligne particulièrement fine et élégante.

L'emplacement du moteur est encastré dans la queue afin d'améliorer le centrage et d'obtenir un meilleur rendement ; de plus, le propulseur se trouve ainsi complètement à l'abri des chocs et peut se mettre en place beaucoup plus facilement.

Les formes très spéciales du plan de glissement ont été étudiées afin de permettre à la "**Flèche Bleue**" de garder continuellement sur l'eau une ligne impeccable, même en pleine vitesse et chargée à l'arrière. L'avant déjaugéant très peu et l'arrière glissant littéralement sur

l'eau, sans s'enfoncer et sans provoquer de remous, permet à la "**Flèche Bleue**" d'obtenir le meilleur rendement en vitesse et d'être à l'heure actuelle le glisseur le plus rapide. Avec un moteur de 20 CV, il dépasse facilement le 60 Km/h. D'autre part il peut, grâce à sa forme très étudiée, faire des virages très serrés en pleine vitesse sans mouiller.

Enfin, sa coque amortie brise le clapotis et donne aux passagers une impression de douceur et de confort ; son avant très décliné monte facilement sur la vague après en avoir amorti le choc et donne une réelle sécurité qui est d'autre part justifiée par la grande stabilité de cette coque, même en mer.

A toutes ces qualités techniques s'ajoutent l'élégance et le confort des grands Runabouts. La "**Flèche Bleue**" est en effet entièrement pontée depuis l'étrave jusqu'au bord de fuite, ne découvrant que les places réservées aux passagers, soit deux places à l'avant et deux places à l'arrière, comportant des sièges et des dossiers, aux formes étudiées, particulièrement confortables. Chaque passager dispose d'un vide poche à portée de sa main sous le pontage, devant lui.

En mai 1992 un petit bateau de type runabout est acheté par Amerami ; construit en 1950 par le chantier « La Libellule » à Vanves, sur la Seine, à côté de Paris, c'est l'œuvre de l'ingénieur Jacques Laulaigne . Aucune autre information ne nous est parvenue sur ce chantier si ce n'est qu'il existait deux types de ce bateau : l'un à deux , l'autre à quatre places .

A l'origine il est immatriculé à Dieppe et ceci jusqu'en janvier 2013 , date à laquelle il est immatriculé à Auray.

Il est dénommé la « Libellule ». Il reste trois exemplaires de cette embarcation, celui d'un amateur éclairé qui l'entretient parfaitement, une autre à l'état d'épave en Province et le nôtre.

Les formes de ce bateau à la fois modernes, inhabituelles, fines, élégantes, audacieuses, servies par un matériau aussi beau que l'acajou, font qu'il est impossible de ne pas avoir le « coup de foudre » dès le premier regard . On verra dans quelques lignes que l'esthétisme de ces formes se traduisent sur l'eau d'une façon remarquable.

Il a été confié à Jacques Gaillard, à la fin de l'été 2019, pour le restaurer et le faire naviguer. Le travail se poursuit en ce début 2020. Après un décapage total de la coque et le renforcement de l'étrave, un tunnel a été aménagé pour que les collages époxy prennent correctement malgré l'humidité des bords de l'Erdre.

L: 4,50m

l: 1,44m

Te: 0,30m

Ta: 0,50m

Déplacement en tonnes: 0,300t

À ses débuts...





L
A

L
I
B
E
L
L
U
L
E



En mer



En
restauration
à Sucé sur
Erdre



JAVOTTE, 12 M2 de voileure

exploitant: Olivier Guerbet

Javotte est un voilier de taille modeste mais très bien dessiné, à la fois acteur et témoin d'un passé historique, à bien des égards prestigieux.

En 1912 Jacques Thubé constitue avec ses frères Gaston et Amédée, l'équipage champion olympique du 6m JI *Mac Miche*. Dans les années 30, leur succès fait toujours référence et leur prestige est intact.

A cette époque le yachting populaire français se cherche. Gaston Grenier, architecte à succès, dessine alors de nombreuses classes assez inégales : Monotype Country Club Class (1920), Monotype National (1921), Chat (1921), etc...

A la demande inspirée de la Société des Petites Régates Havraise, il crée ensuite la classe des 12 m² de voileure, dite 12 m² du Havre. Il ne s'agit pas à



proprement parler d'un monotype, mais de voiliers élégants, objets d'une série à normes, et dont le style est assez différent de celui de ses productions antérieures. C'est ce que l'on appelle une jauge à restriction. Outre celle de la voilure maximum qui lui donne son nom, ses restrictions de dimension portent sur le bau, le creux et le lest. D'autres restrictions suivent, qui s'appliquent aux échantillonnages et au creux du profil pour interdire les bulb-keels. En revanche il n'y a pas de limite donnée pour la longueur de la coque. Il en résulte que les premiers exemplaires mesurent 5 mètres comme le monotype uruguayen alors que les suivants, les plus nombreux, mesurent plus de 7 mètres de long.

Javotte est alors construite en 1937, sur plan Mauricette de Maurice Bertin pour Jacques Thubé, le champion olympique de 1912.

Ce charpentier de marine et dessinateur renommé, produit à cette époque une petite série de 12 m² identiques. Le premier est *Mauricette*. *Javotte* acquis par Jacques Thubé est l'un des suivants. Naviguant sur l'Erdre, son port d'attache est le SNO/Carquefou, près de Nantes.

En 1950, la famille Lesieur en devient propriétaire, lui donne le nom de Pitoune, et son port d'attache est Bénodet.



En 1995, il devient la propriété de l'Association Treizour, à Douarnenez.

Puis en 2006, Yves Tanguy, président du chantier naval Y&Y de Douarnenez, charpentier de marine passionné de vieux gréements, l'acquiert, sécurise le bateau et le met à l'abri.

2016-2017, Yves Tanguy en conduit énergiquement la restauration à titre personnel, remet le bateau en état de naviguer, et en fait don à Amerami.

Il retrouve son nom de *Javotte*, et Olivier Guerbet, un des membres d'Amerami en devient exploitant. Le bateau fait quelques essais encourageants à La Trinité en août 2017 et rejoint le port d'attache de ses débuts, le SNO à Nantes pour naviguer à nouveau sur l'Erdre.

Propriétaires successifs :

- Jacques Thubet : 1937
- Famille Lesieur : 1950
- Associaton Treizour : 1995
- Yves Tanguy : 2006
- Amerami : 2017

Actuellement *Javotte* est exploité par Olivier Guerbet et navigue donc principalement sur l'Erdre, faisant quelques séjours à la Trinité sur Mer.



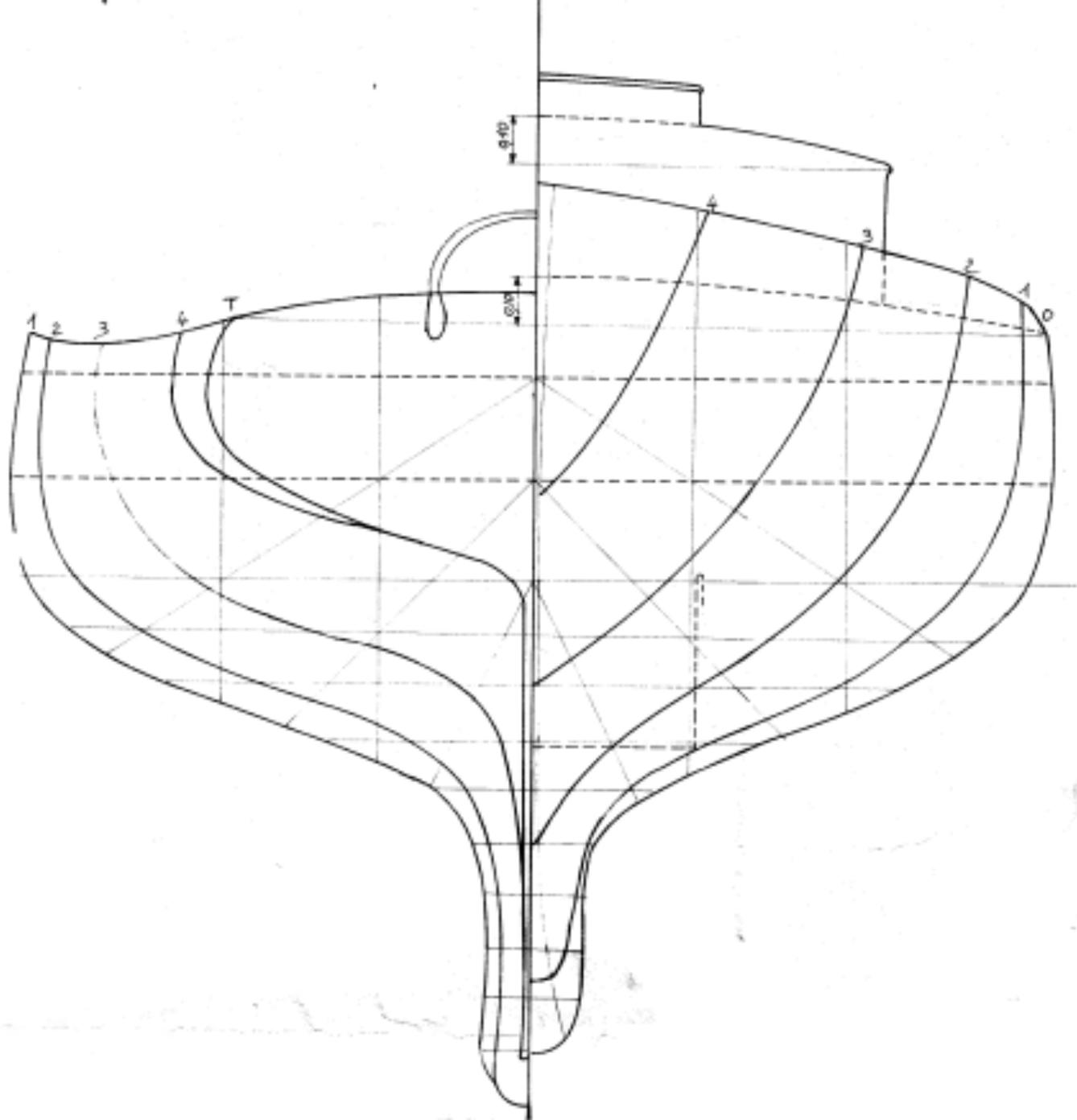


Disposer d'un tel plan d'eau à la porte d'un ensemble urbain aussi important est une chance, et bien d'autres que les membres d'Erdre Voile Passion ou Amerami l'ont compris. Notre petite flotte ne demande qu'à croître et embellir.

Avec un peu de conscience et de bonne volonté, chacun y trouve une réelle fierté et un plaisir non dissimulé à faire vivre ces superbes témoins du passé.

D'autres vont les rejoindre !

- AMERAMI
- Chez le docteur Aye
- 75017 Paris
- E-mail:
- secretariat@amerami.org
- Site: <http://www.amerami.org>



AMERAMI

CONSERVER-RESTAURER-NAVIGUER