

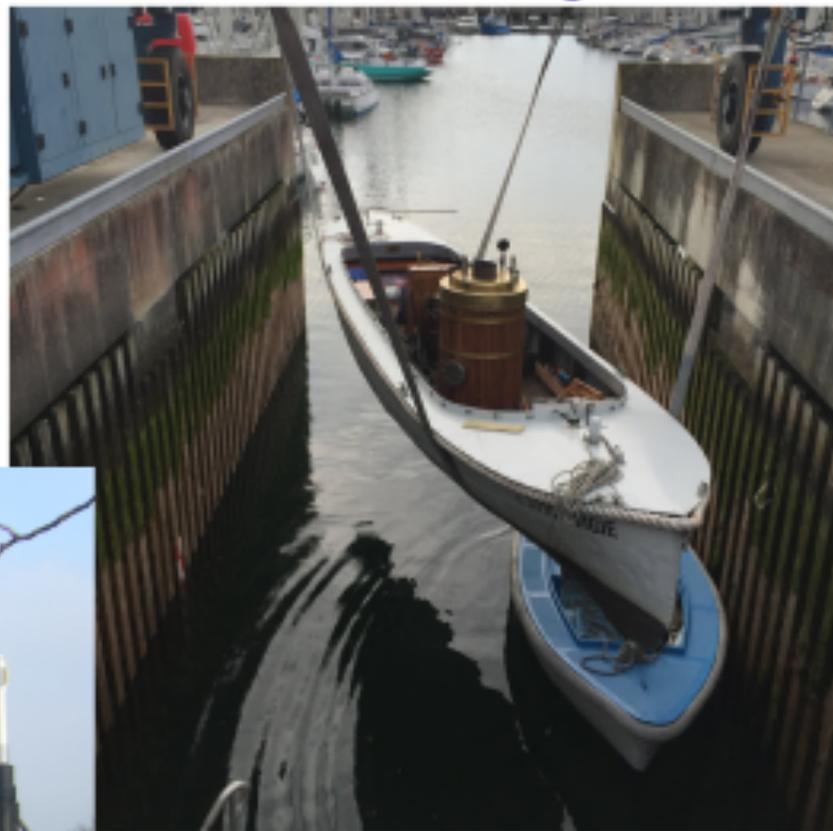


POUR NOTRE PATRIMOINE MARITIME

LES BATEAUX DE

L'INTERIEUR...

Après avoir évoqué nos bateaux qui se trouvent répartis sur nos côtes et l'action de notre bureau, il nous faut maintenant parler de trois unités, chacune exceptionnelle, par leur objet, et leur histoire. Elles sont à Paris pour les deux premières, et sur le Léman pour la troisième.



Vigie
L'Argonaute
Calypso



Tous classés Monuments historiques



L
A
V
I
G
I
E
A
P
A
R
I
S



La *Vigie* est une vedette de Seine construite en 1904 pour la Préfecture de Police. Elle mesure 8,70 m, largeur 1,80 m, tirant d'eau 0,70 m. Sa coque est en tôle d'acier rivetée et son moteur Filtz était à pétrole contrairement à la "*Mouette*" qui avait une propulsion vapeur.

Affectée à la Brigade Fluviale de 1904 à 1985 puis offerte à notre association en 1985 par Monsieur Philippe Massoni, Préfet de Police, elle est en exploitation depuis 2010 par les membres d'Amerami en région parisienne.

Une machine britannique White & Sons nous a été confiée puis doné en par l'Ecole de la marine marchande à Saint Malo et une chaudière a été construite par les Établissements Baudoin à Meaux.

Il ne faudrait pas oublier le Soutien apporté par l'association Sequana dans la mise en œuvre de ce



Fig. 2. — « La Vigie » devant le nouveau dock du pont Saint-Michel, à Paris.



**Les essais
du moteur
à vapeur
avant sa
repose**
(cliquer
sous la
photo pour
voir la
video)

La
machine
tourne, la
chaudière
chauffe, le
bois et
l'eau sont
à bord...



En ballade
sur la Seine
ou les canaux
de Paris,
Marc-André
Dubout, et
Jean
Blanchard



Vigie manœuvre
dans le canal d'Orléans.
On reconnaîtra Dominique
Martel; c'est le garçon à
l'arrière qui love un bout, en
équilibre.



Lors de la
cérémonie d'entrée
en service du
Morvan, de la
Brigade Fluviale,
le 29 juin 2010,
lors de ses 110 ans





L'Argonaute,
et la Cité
des Sciences

La Villette





l'Argonaute

Dans les années d'après-guerre, l'innovation dynamique des ingénieurs du génie maritime, aboutit à la construction des quatre sous-marins de la classe *Argonaute*. Ces sous-marins sont à l'origine de la filiation très dynamique qui aboutit aux Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins type *Le Redoutable* quinze ans plus tard. Tout petits, très silencieux, ils marquent une rupture qui décline tous ceux qui n'adoptent pas leurs innovations : hydrodynamisme en plongée, propulsion diesel-électrique, suspension élastique des auxiliaires avec tuyauteries flexibles, brèches de coque, mâts hissables oléopneumatiques, commandes de barres de plongée par presses hydrauliques externes.

Après un bref épisode durant la guerre d'Algérie, de surveillance et d'action contre la contrebande d'armes, *l'Argonaute* connaît la vie des sous-marins de l'Alliance Atlantique déployés en Méditerranée, alors que les forces de surface soviétiques viennent de plus en plus nombreuses, naviguer dans cette mer stratégique. Le sous-marin participe alors à la recherche de renseignements, discrètement et efficacement.

En 1983 *l'Argonaute* est désarmé et donné à Amerami. En 1989, la folle opération de transfert du sous-marin au parc de la Villette s'effectue. En 1990 les premiers visiteurs affluent. En 2020, le sous-marin est proposé classé monument historique.





42
40
38
36
34
32
30
28

Depuis plus d'un an, le lundi 29 octobre 2018, *Sous l'océan*, nouvelle exposition permanente du hall de l'Argonaute, apparaît aux yeux, le plus souvent avertis, du public.

Nul ne sera déçu.

Amerami avait l'objectif de moderniser l'exposition créée lors de l'arrivée du sous-marin à la Cité des Sciences et de l'Industrie en 1989. Son souhait évidemment partagé par Universcience était de lui donner un thème et une approche résolument inscrites dans la culture de l'établissement : la science, l'industrie, la découverte, la nouveauté, la pédagogie, tout en laissant toute sa place à l'*Argonaute*. Celui-ci n'avait-il pas été un concentré d'innovations à sa construction après-guerre ?

Sous l'océan s'imposait, avec un pôle construction d'un sous-marin, avec la présentation de la masse d'eau et ses différentes caractéristiques, avec des explications de tous ordres sur l'océan, géostratégie, transports, câbles, vie animale, nodules, pétrole, pêche, etc... et l'inévitable pollution. L'ensemble porté par de nombreuses consoles interactives et ludiques dont Universcience a le talent, se complète d'un simulateur de plongée d'un sous-marin, non pour tester l'habileté du barreur mais pour en faire comprendre les données. Les enfants y trouveront leur compte. Les enfants ?...

Au
périscopes





PLONGÉE DANS LES PROFONDEURS

Les plongées d'exploration sont toutes plongées à toutes les profondeurs dans le but de découvrir et observer les espèces les plus rares et les plus rares. Elles sont toutes réalisées à l'aide de bateaux et de plongeurs professionnels. Elles sont toutes réalisées à l'aide de bateaux et de plongeurs professionnels. Elles sont toutes réalisées à l'aide de bateaux et de plongeurs professionnels.

A DEEP INTO THE DEPTHS

The exploration dives are all dives to all depths in the ocean. They are all dives to all depths in the ocean. They are all dives to all depths in the ocean. They are all dives to all depths in the ocean. They are all dives to all depths in the ocean.

INTERSECCION EN LAS PROFUNDIDADES

Las exploraciones de aguas profundas son todas las exploraciones de aguas profundas. Las exploraciones de aguas profundas son todas las exploraciones de aguas profundas. Las exploraciones de aguas profundas son todas las exploraciones de aguas profundas.



Calipso, sur le Lèman



Autrefois,

Et maintenant...

Exploitant: Frédéric Charbon



Ces voiliers d'une élégance du début du siècle dernier sont capables encore d'excellentes performances.

Le nôtre navigue avec son gréement d'origine, non modifié. Il est classé Monument historique. Il a été construit en 1911 aux chantiers Bonnin de Lormont (Gironde) pour Maurice Pictet de Rochemont, personnalité marquante du yachting du Lac, désireux de vaincre *Briséis* construit sur les plans de l'architecte Costaguta par les chantiers Voltri en Italie. Il a appartenu ensuite pendant 40 ans à la famille Vincent de Lyon avant d'être acquis par notre association.





La restauration :

En 2006-2007, le voilier déjà restauré en 1999, subit des travaux importants à la suite d'une participation musclée aux Voiles de Saint Tropez en 2005. Il s'est classé 4ème de sa classe.

Domage que seulement deux manches aient pu compter dans le classement !

Calypso a montré un exceptionnel potentiel de vitesse.

Sa grand voile de 66m² a été réalisée dans un Dacron 6.5 oz, crème, au tissage très serré.

Avec un rapport d'allongement très bas coupée en petites laizes de 45 cm, elle a un dessin parfaitement adapté au tissu utilisé et aux espars.



L'œil rivé sur
le guindant du foc







Calypso, un retour aux sources



Les plaisirs de la
voile classique...





Architecte : Joseph Guédon

Date de construction : 1911

Matériaux coques :

Acajou

lest de 1,8 tonne de plomb.

Matériaux voile: synthétique

Voilure confectionnée en
1913 en coton d'Egypte par

Ratsey

Surface de voile : 66 m².

Longueur hors tout : 11.1 m

Largeur : 2.4 m

Tirant d'eau : 1.75 m

Autres caractéristiques :

Longueur bôme : 10,60 m



AMERAMI

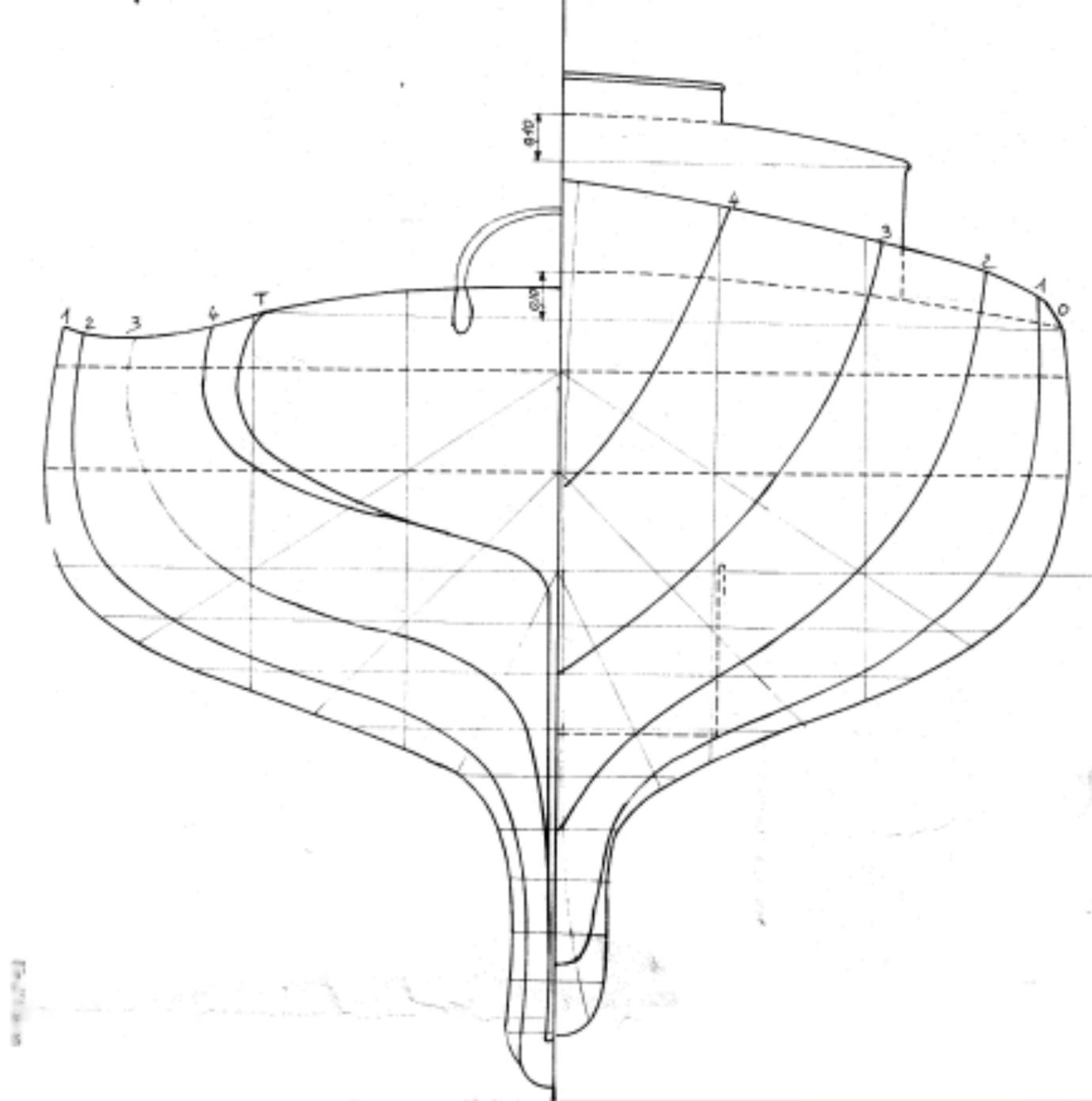
Chez le docteur Aye

75017 Paris

E-mail:

secretariat@amerami.org

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



AMERAMI

CONSERVER-RESTAURER-NAVIGUER