

Amerami Info N°13 - mars 2010

- GENERALITES
 - AUTOUR DU DEHEL
 - LES PREMIERS ESSAIS DANS L'EAU DE LA VIGIE
 - LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME
 - NOS PARTENAIRES
-

GENERALITES...



La Vigie, Essai de machine

Quelques nouvelles d'AMERAMI en ce nouveau printemps.

Tout d'abord quelques uns de nos gros chantiers tirent à leur fin. Le pont du *DEHEL* est refait, comme vous allez pouvoir le voir, ensuite la *VIGIE* a fait ses premiers essais sur l'eau, et enfin *SHEENA* est vraiment en cours d'achèvement (mais nous en parlerons une prochaine fois).

D'autres chantiers ont bien sûr été menés tout cet hiver et notre activité a été constante.

Merci à tous ceux qui, semaine après semaine, consacrent leur temps à restaurer nos bateaux pour les faire naviguer.

Nous rappelons nos demandes aux exploitants: prendre des photos de leurs travaux et de leurs navigations, et ensuite, en quelques mots, nous dire ce qu'ils ont fait.

Nous nous en ferons l'écho.

Enfin vous savez tous que les membres d'AMERAMI peuvent naviguer sur nos bateaux, il suffit de le demander aux exploitants, via notre site (à cet égard voir: <http://www.six-fours.net/actualite/sanary-amerami-l-argonaute-et-le-rose-helene-793.html>).

Que ce nouveau Printemps soit pour vous une période revivifiante



AUTOUR DU DEHEL.



Après un hiver rigoureux autour du bassin Saint Pierre la saison commence à reprendre.

La restauration du pont du *DEHEL* est désormais achevée. Nous vous avons transmis des informations concernant nos techniques - parfois



débachage du *DEHEL*

bien spéciales - utilisées.

Vue du pont



L'équipe du *DEHEL*



Le pont à l'avant du *DEHEL*

Le *DEHEL* a donc reçu un nouveau pont constitué de lattes de mélèze de 40mm d'épaisseur, fixées par ... 1800 pointes galva de 80mm (soit autant de perçage et de bouchons pour cacher ces pointes...). Près de 6m3 de bois ont été nécessaire pour remplacer l'ensemble de ce pont ainsi que plusieurs bobines de coton et d'étoupe pour calfater les joints, eux-mêmes recouverts d'environ 10kg de brai. L'arrière du pont a été très légèrement modifié, notamment au niveau du plat bord qui, comme il l'était, ne pouvait être bien étanche. Il est difficile pour l'instant de dire combien de temps cette restauration aura prise en terme de main d'oeuvre. Il faut savoir qu'elle a été faite quasiment entièrement par seulement deux personnes, du fait de la technicité de ce travail, qui requiert tout de même quelques compétences.

Les travaux réalisés ont été très soignés, jusque dans les moindres détails (sens du fil du bois pour les bouchons, lissage des joints en brai, etc.) Nous ne reviendrons pas ici sur la technique employée pour le " coulage " du brai qui a été déjà décrit plus tôt (mais qui reste pour le moins original).

Toujours est-il que tout cela est derrière nous maintenant et que le pont est bien étanche. Le *DEHEL* a donc été débâché en quelques minutes le 6 mars dernier par les bénévoles présents ce jour là et le résultat est plutôt très satisfaisant.

Cependant il reste encore du travail pour que le bateau soit opérationnel: quelques câbles à fourrer et à protéger des intempéries (haubans, moustaches, etc). En gros l'ensemble des gréements courant et dormant doivent être révisés; le pont devra maintenant être aménagé (éclairages, mise en place du guindeau, d'une pompe, etc). Le moteur recevra un coup de peinture (il a été " dérouillé " et nettoyé entièrement), quelques aménagements intérieurs seront améliorés.

Nous avons donc encore du travail mais nous sommes plus que jamais motivés.

Nous serons prêts pour le mois de mai. Le remâtage est prévu d'ici le mois d'avril.



Vue générale



Vue générale, le pont bien dégagé



LES PREMIERS ESSAIS DANS L'EAU DE LA VIGIE.



Autres essais

Rappelons tout d'abord que la *Vigie* a été construite à la demande des Services techniques de la Préfecture de police de la Seine et mise à l'eau en mars 1904. Avec "la Mouette, elle" avait été voulue par le célèbre préfet Lépine afin d'intervenir contre des "ravageurs", bandits d'eau douce, à la fois braconniers, pilleurs de bateaux et contrebandiers qui sévissaient la nuit sur la Seine.

De 1904 à 1985 elle a permis un très grand nombre de sauvetages : personnes tombées dans la Seine, accidents, tentatives de suicide, ainsi que des recherches et des récupérations de noyés et d'objets les plus divers.

La *VIGIE* et la *MOUETTE* ont eu une très grande activité lors des inondations de 1910 dont on fête actuellement le centenaire.

Ce bateau subit une très lourde restauration et depuis le début de l'année nous pouvons dire en suivant le "journal de bord", que :

Judi 18 janvier 2010 : Point sur les travaux.

Judi 21 janvier 2010 : Finition du bardage de la chaudière, fabrication d'un support de barre

Judi 28 janvier 2010 : Positionnement de l'arbre et fixation arrière, cardan

Lundi 1er février 2010 : Raccordement des tubulures de pompes alimentaire et à main. Ponçage de la protection du bardage à proximité du gueulard.



Révision de la machine

Judi 4 février 2010 : Peinture du support de barre et du support de pompe manuelle. Montage définitif du calorifugeage de la chaudière, du dôme, de la tuyauterie entre la chaudière et la machine, des niveaux, du manomètre.



La pression monte

Judi 18 février 2010: En vue de la visite de monsieur Herskovits le 11 mars, nous avons relevé certains points qui mériteraient d'être vus avant cette visite : plaque signalétique du bateau (pas de la chaudière) à faire graver, barre de secours à terminer, capotage des pièces en mouvement: terminer les planchers de la partie arrière, gatte sous la machine (à retrouver ou à faire faire), caisses pour stocker le bois, isolation du tube vapeur et des bobines, sorties soupapes à plus de 2,20 m du plancher, remontage des supports de barre et pompe manuelle après finition peinture. Restauration de la sirène, mise en place des soupapes provisoires (10 bars), pose d'un plancher arrière, conception d'un bac à eau.



Les premiers tours d'hélice

Vendredi 26 février 2010: Premier essai de chauffe sur la remorque. Il faut 35 mn pour obtenir 6 bars au manomètre (excellente vaporisation). Excellent tirage. Nous avons fait tourner la machine condensateur débranché et arbre découplé. Pas de fuites hormis celles prévisibles qui sont mineures et sans conséquence. Joint à changer en haut du niveau tribord.

La machine a tourné une bonne demi-heure, la pression maximale atteinte a été de 7 bars.

Marche avant -> position du levier sur tribord.

Presse-étoupe à resserrer.

La machine est bruyante et demande à être rodée pour s'assouplir, résonance dans la coque. Marche à observer avec le condenseur et coque dans l'eau

La machine semble un peu surdimensionnée pour la chaloupe.
Consommation de bois : environ 15 Kg.

-Elle tourne ! (et le [blog de Midship](#))

Fabrication du support de la soute à eau. Finition étanchéité de la soute à eau.

Fabrication des support de bancs longitudinaux.

Lundi 1er mars 2010: Soudage de la tuyauterie d'échappement des soupapes (hauteur 2,20 m du plancher).

Fabrication du plancher arrière et du rehaussement pour le passage de l'arbre.

Construction d'un bac à eau

Jeudi 11 mars 2010: Finition des supports de banc soudage et mise en peinture.

Finition de l'étanchéité de la soute à eau

Lundi 15 mars 2010: Fixation des 4 chaumards et 4 bolards. Perçage de la soute à eau pour les départs de la tuyauterie. Fabrication du couvercle de la soute à eau. Fixation du plancher milieu.

Mardi 16 mars 2010: Installation de la soute à eau sur son support, vérification de l'étanchéité, mise en place des tubulures : de soute à la pompe manuelle, de la soute au déshuileur, bi-pass de la pompe à la soute.

Installation des supports de bancs, rehaussement du bac de rétention.

Jeudi 18 mars 2010: Expertise de M. André Hergovitz . Collage des planches des banquettes, fixation du bac de rétention.

Fixation de la dame de nage, de l'emplanture du mat de pavillon, du dispositif de verrouillage de l'ancre.

Découpe et positionnement des bancs longitudinaux.

Mardi 24 mars 2010: A Pantin, 235 av Jean Lolive, mise à l'eau sur le canal de l'Ourc, de la *VIGIE*, très belle, peinte en gris Marine Nationale, superbes machine et chaudière. Les hommes de l'art s'activent, les feux sont allumés, la pression monte, quelques signaux sonores et la fumée noire qui s'échappent de la cheminée donnent l'ambiance. Tout le monde est ravi.

Premier petit tour d'essai entre "professionnels" pour voir si tout va bien, puis pic-nic à bord et deux autres ballades sur une petite partie du canal.

Le bateau est remis sur sa remorque et est ramené sans encombre vers 16heures 15 dans son hangar à Sèvres.

Opération réussie et pleine d'enseignements.

Merci au personnel de la Ville de Paris pour sa compétence et sa disponibilité.

Tout ceci pour dire que nos restaurations sont sérieuses, faites dans les règles de l'art, et par des amis passionnés.

QUE DEMANDER DE PLUS !!!



LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME

Paire incluant un globe terrestre et
une sphère armillaire de type
Copernic.

Le globe terrestre est signé C. F.



Delamarche et daté 1808.
Pied en bois tourné.
Excellent état de conservation.
Dimensions : hauteur de 43 cm et
diamètre de 17 cm.



Développée par les anciens grecs, la sphère armillaire avec ses anneaux symbolise la position et la trajectoire des corps célestes gravitant autour de la Terre ... (les anneaux représentent les pôles, l'équateur, les cercles polaires, les tropiques et le chemin zodiacal) Les portraits des savants et des personnalités de la Renaissance montrent souvent ceux-ci avec une main sur une sphère armillaire qui représente alors le sommet de la connaissance et de la sagesse. Actuellement elle est reconnue comme le symbole de l'univers .La sphère armillaire se retrouve sur le drapeau du Portugal comme symbole de son ancienne puissance maritime!



Les globes terrestres ont été également conçus depuis la plus haute Antiquité au IIe siècle av. J C, notamment par Crates de Mallos en Cilicie. Ptolémée indique également comment réaliser un globe. Ensuite au XIIIe siècle Alphonse X de Castille mentionne des globes en or, bronze ou bois. Marco Polo, l'astronome Régiomontanus et enfin Martin Behaim de Nuremberg font prendre conscience de la réelle rotondité de la Terre et à cette époque, 1492, Christophe Colomb bouleversa la vision du globe. La représentation de notre planète devint avec le temps de plus en plus exacte.

Fortin, éditeur d'atlas et de globes cède son activité à Charles-François Delamarche installé à Paris, rue du foin, en 1784. Dès l'année suivante, il présente son premier globe en rajoutant son nom (qu'il complétera parfois de "Successeur de MM Sanson et Robert de Vaugondy, Géographes du Roi, et de M. Fortin Ingénieur-mécanicien

du Roi pour les globes et les sphères").
Trois générations vont se succéder pour développer cet atelier, le plus important du monde, pendant un siècle.

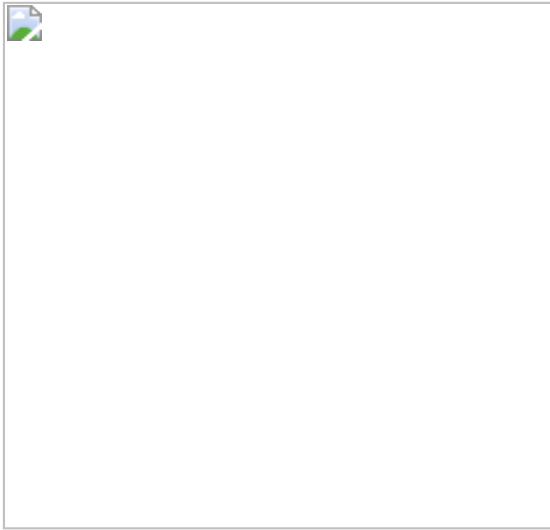
**Galerie DELALANDE DOMINIQUE ET
ERIC DELALANDE
LE LOUVRE DES ANTIQUAIRES
2 place du Palais Royal-75001
Paris 30 allée Boule & 9 allée Saunier
tel/fax: 01 42 60 19 35 email:
domdelalande@hotmail.com , site:
www.antiquites-delalande.fr**



NOS PARTENAIRES



pour plus d' information n' hésitez pas à consulter notre site, à nous écrire ou à nous téléphoner
E-mail: secretariat@amerami.org – Site: <http://amerami.org> -Tel/Fax: 01.47.55.19.27



En mer et à terre, au bénéfice de tous PALAIS DE CHAILLOT, 75116 PARIS c.c.p.Paris 1101C
MUSEE MER ATLANTIQUE