

# Amerami Info N°14 - avril 2010

- [GENERALITES](#)
  - [UNE RESTAURATION : SHEENA](#)
  - [VETILLE ET SES TRAVAUX](#)
  - [LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME : LE COMPAS SEC DE LILLEY & REYNOLDS](#)
  - [NOS PARTENAIRES](#)
- 

## GENERALITES...



le puits se met en place

En préambule de notre dernier numéro nous vous annonçons la fin de divers gros chantiers. Après le Déhel et ensuite la Vigie, c'est au tour de Sheena. Nous vous parlons aussi de Vétille.

Là les choses ne sont pas achevées.

Mais les travaux avancent malgré les difficultés techniques liées à l'âge du bateau.

Les équipes sont au travail, les " exploitants " sont sérieux et passionnés.

Le fait d'envisager la mise à l'eau de ces bateaux, le plaisir de travailler pour que ceux ci revivent, tout cela nous " pousse " !!!

Et puis il y a ceux dont on ne parle pas car ils vivent leur vie sans histoire. Mais leur tour viendra.

Il faut que tous ces bateaux soient beaux !

A bientôt sur l'eau...



## LA RESTAURATION DE SHEENA.



*Sheena* (ex " Lola ") est le dernier 8,50m SI existant en France.

Cette classe est née d'une réaction contre la Jauge Internationale. Au début du mois de janvier 1909, l'Union Voile et Vapeur d'Angers, par lettre au journal le Yacht, proposait la création d'une nouvelle classe plus importante que celle des 6,50m SI, plus rapide et moins couteuse que les 6m JI.

Les clubs de Bretagne sud et ceux des Sables et de Morlaix appuyèrent cette demande ; la nouvelle série fut déclaré Nationale en octobre 1909.

Cette nouvelle classe ne prit son essor qu'en 1919 avec sa transformation en Série Internationale. Le résultat ne se fit pas attendre, entre 1920 et 1930 on construisit plus de 8m SI que de 6m



II.

La jauge permettait des bateaux différents en faisant varier entre eux les différents paramètres. L'architecte Louis Dyèvre dessina plusieurs bateaux, répondant tous aux spécifications suivantes : surface de voile 50m<sup>2</sup>, longueur à la flottaison : 6,20m, déplacement : 2500kgs.

Un roof est obligatoire, le mat et les espars sont pleins



De 1909 à 1939 cinquante quatre bateaux furent construit en France, une quinzaine en Suisse. Aucun après la Guerre.

Il en reste cinq sur le Léman, un en France, le plus ancien, le nôtre.

Il faut précisé qu'il ne navigue pas avec son gréement de sloop marconi d'origine, mais en cotre.

Les travaux de restauration, très importants, effectués par le Conservatoire Maritime du Havre sont en voie d'achèvement. Le bateau sera mis à l'eau au cours du prochain mois de mai.

Et le programme de navigation est déjà très important.

Là aussi notre satisfaction est de voir naviguer des bateaux pour lesquels nous faisons de très gros efforts !!!

Caractéristiques de Sheena :

longueur au pont : 8,44m

longueur à la flottaison : 6,30m

largeur 2,22m

tirant d'eau : 1,25m

déplacement : 2,60t

voilure : 52m<sup>2</sup>



## VETILLE ET SES TRAVAUX. . .



examen des chancres

La rénovation de Vétille est en cours.

Vétille a été construite en 1893 chez Dubigeon à Nantes.

Après de nombreuses années de navigation sur la Loire, sur l'Erdre et divers rivages de l'Atlantique, elle a été abandonnée dans les années 70 dans une vasière proche du port de Noirmoutier.

Elle y a été rachetée en 1982 par un journaliste, Philippe Abalan, qui l'a fait rénover par le même chantier Dubigeon. Mais nous n'avons aucune trace des travaux effectués.

Acquise par AMERAMI elle est depuis 10 ans elle a été confiée à l'association Erdre Voiles Passion à Nantes.

Au fil des années de navigation des points de rouille sont apparus, en particulier le long du puits de dérive et dans les coffres étanches à l'avant et à l'arrière. Ils n'étaient pas fort inquiétants, mais il était préférable d'évaluer leur importance.

Nous avons donc fait décaper puis sabler vigoureusement toute la coque. Bien nous en a pris car sont apparus de nombreux trous



coffre avant tribord

insoupçonnés à divers endroits : le long des deux côtés du puits de dérive, dans les deux coffres avant et arrière. Un peu partout sur la coque sont apparus également des chancres et même des trous traversant la coque. Celle-ci est très fine : 2 mm d'épaisseur parfois un peu moins.

Le travail a été confié à Eiffel Industrie Marine à St Nazaire qui avait déjà travaillé sur le Bélem.

Il n'existe plus de compétence en rivetage, il a donc été décidé, en accord avec la DRAC, de travailler en soudure en faisant apparaître si possible des têtes de rivet factice.

La tôle de l'époque est pratiquement du fer pur, non allié, ce qui rend difficile la soudure avec les tôles actuelles dont la composition est différente et l'épaisseur minimum est de 3 mm. On ne soude pas à clain mais bord à bord et en utilisant le soudo-brasage à base température pour éviter une déformation trop importante de la coque et de faire fondre le métal lui-même.

Les chancres et petits trous isolés sont rebouchés un à un par selon la même méthode.

Lorsque les trous sont plus abondants et rapprochés, on découpe carrément une plaque et on ressoude bord à bord une nouvelle pièce.

Deux points sont plus délicats :

- les trous sur le bord des coffres étanches car il faut raccorder trois tôles perpendiculaires.
- et surtout le puits de dérive. Le chantier a fabriqué deux bas du puits de dérive qui se raccordent à l'existant par un bord en forme de cornière vissée longitudinalement ainsi qu'aux extrémités avant et arrière et soudée sur les côtés bord à bord à la coque existante.



detail AR puits de dérive



Vétille comme nous la reverrons bientôt

Il reste malgré tout des déformations de la coque qui n'ont pu être entièrement rectifiée par débosselage.

La suite des travaux : métalliser par shoopage l'extérieur de la coque et l'intérieur pour les parties mises à nu par la soudure ainsi que l'intérieur des coffres, puis rectifier les irrégularités de la coque par enduit. Enfin peindre l'ensemble.

Denis Descamps



## LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME Le compas sec de Lilley & Reynolds



Indispensable pour le cap, le compas de mer est tout d'abord le fruit d'une première invention d'un Chinois qui eut l'idée géniale, vers l'an 1200, de monter une aiguille aimantée sur un pivot.

Celui-ci était centré sur une sorte de disque de bois divisé en 32 quarts et



les choses en seraient peut être restées là si, cent ans plus tard, un artisan napolitain n'avait pas eu l'astucieuse idée de monter une rose légère directement sur l'aiguille elle-même.

Ces premières roses furent tout d'abord montées dans des sortes de cuvettes en bois tourné puis peu à peu installées à cardan dans des réceptacles de laiton.

Les roses tournaient alors dans le vide mais, pour une meilleure sensibilité, on fut obligé d'accroître le volume de l'acier aimanté avec pour effet inévitable de s'opposer par son poids à la bonne rotation de la rose. Les fabricants cherchèrent alors à tenter d'annihiler une partie des frottements avec des pivots montés sur des chapes en pierre dure mais cela ne suffisait toujours pas de telle sorte qu'ils en vinrent à placer le tout dans un liquide sustentateur avec un flotteur.

Le compas sec se vit ainsi à partir de 1900 remplacé par un nouveau type de compas dit liquide: un bain d'eau et d'alcool ou de glycérine dont les mélanges empêchent toutes congélations éventuelles.

Dans le même temps, un système d'éclairage, au départ à la bougie, permettait la lecture de nuit. La déviation qui restait peu sensible sur les bateaux en bois devint indispensable sur les navires en acier d'où la compensation nécessaire avec des aimants permanents et les boules de fer doux, verte et rouge, qui agrémentent joliment les habitacles modernes.

Notre compas illustré ici, data de la fin du XIXème siècle, est un compas sec signé de Lilley & Reynolds London "Dent's Patent Compass n°216" sous brevet du grand fabricant anglais Dent, en activité de 1770 à 1853.

Il était utilisé, parfois en paire, sur les embarcations de taille moyenne. Plus



tard, après le désastre du Titanic en 1912, ce type de compas fut systématiquement monté sur les canots de sauvetage de la quasi totalité des compagnies.

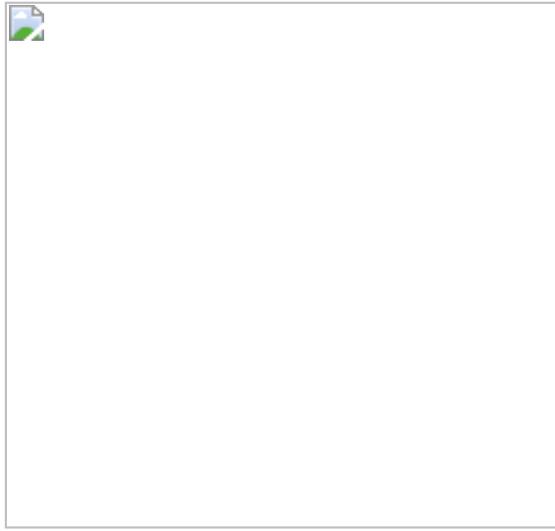
**Galerie DELALANDE DOMINIQUE ET  
ERIC DELALANDE  
LE LOUVRE DES ANTIQUAIRES  
2 place du Palais Royal-75001  
Paris 30 allée Boule & 9 allée Saunier  
tel/fax: 01 42 60 19 35 email:  
[domdelalande@hotmail.com](mailto:domdelalande@hotmail.com) , site:  
[www.antiquites-delalande.fr](http://www.antiquites-delalande.fr)**



## **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](mailto: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