

Amerami Info N°7 - mai 2009

- GENERALITES...
- MISE A L'EAU DE VIGIE,
- DES NOUVELLES DE L'ARGONAUTE,
- LE GREEMENT A TARQUIER
- LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME: LE TELESCOPE GREGORIEN

GENERALITES...

Vous avez « entre les mains », ou plutôt sous les yeux, notre septième lettre. Nous continuons à vouloir vous informer sur notre action et nous sommes bien conscients du besoin de savoir de nos amis adhérents et de tous ceux qui voient avec sympathie notre travail.

Vous êtes plusieurs milliers. Il y a ceux qui reçoivent cette lettre directement et ceux qui en ont connaissance par l'intermédiaire d'autres sites liés de près ou de loin au patrimoine maritime. Notre effort de communication vise à vous informer. Toute notre action étant bénévole, il ne saurait être question de mettre au point un quelconque forum de discussion ou d'échange, système intéressant mais trop lourd pour nous faute de temps et de moyens.

Mais nous souhaitons être informés de vos idées, et le mieux, le plus simple, est de nous adresser un mèle à notre adresse: secretariat@amerami.org. Il y sera répondu.

Nous attendons aussi vos photos des bateaux de la collection d' AMERAMI.

Nous en avons besoin. N'hésitez pas à nous les adressez (à la même adresse).

Le présent numéro de notre lettre électronique est consacré cette fois encore aux progrès de la « *Vigie* ». Et aussi à notre poids lourd : le sous-marin « *Argonaute* ».

Enfin nous vous avons annoncé un texte sur le gréement à tarquier.

Nous vous avons déjà dit que l'aide de tous est nécessaire: adhérez, si ce n'est fait, à notre association. Vous participerez à une tâche enthousiasmante.

A bientôt.

LA VIGIE reprend contact avec son élément.

Mardi 14 avril 2009

Huit heures du matin, le tramway arrive à "Musée de Sèvres", La Vigie est sortie du hangar et attend pour partir au bassin de l'Arsenal. Une demie-heure plus tard nous arrivons au pied de la grue.

C'est le Capitaine du port lui-même qui dirige l'engin de levage. Les sangles sont retirées, celles de la grue sont passées autour de la chaloupe, le levage commence sous le regard de l'équipe et des badauds qui passent Boulevard de la Bastille.



La mise à l'eau est rapide nous descendons à bord pour vérifier l'étanchéité. Une fuite sur deux lignes de rivures arrière bâbord et une autre sur une partie de la ligne de rivures tribord, rien de grave, l'eau s'écoule lentement. Nous marquons les rangées défectueuses. Le passe coque bâbord du condenseur fuit également, mais ça ce n'est pas grave, il suffira de resserrer davantage l'écrou de fixation.



Maintenant passons au deuxième objet de notre test : le positionnement de la chaudière dans la coque.

Tout d'abord, à l'aide de la grue, nous redressons la chaudière qui pour le voyage était couchée longitudinalement entre les carlingues. Par son propre poids, elle n'a pas bougé d'un pouce (pardon d'un centimètre).

Dans un premier temps nous la plaçons là où le cendrier est positionné naturellement. Une marque avait été tracée à Nautique Sèvres. Mais les avis sont partagés, elle baisse un peu de l'arrière. Une partie de l'équipe va se mettre au fond du bassin, près du tunnel pour avoir une meilleure estimation visuelle et nous essayons un positionnement 20 centimètres vers l'étrave au milieu de deux varangues. Son assiette semble meilleure. Bruno s'est assis sur la chaudière pour simuler le poids de l'eau.

Sachant que le cendrier et la couronne de fixation de la chaudière sur les carlingues n'étaient pas en place.

On profite de cette mise à l'eau pour tracer sommairement la ligne de flottaison qui, sur une grande partie, flirte avec la ligne de rivure haute. Les essais sont terminés, satisfaisants, à part les fuites qui restent à colmater à l'aide d'un mastic adapté.

Nous repassons les élingues sous l'embarcation et les disposons aux endroits marqués précédemment, la chaloupe s'élève doucement hors de l'eau, mais il s'avère qu'elle est trop longue pour être retournée, il manque 30 centimètres, l'étrave ne passe pas. Alors nous la faisons pivoter avant de la reposer sur sa remorque.

A midi tout est terminé, nous nous saluons et regagnons Nautique Sèvres. Il nous reste bien entendu à remercier Bruno, de Fayolle Marine, qui a manœuvré sa grue pour la mise à l'eau.



L'équipe de la « Vigie »,
le Secrétaire
général d' Amerami et
Dominique Martel

Jean Blanchard &
Denys Courtier

AMERAMI remercie très vivement les personnes nommées ci après pour leur aide remarquable tout au long de cette phase de la restauration de la *VIGIE* :

- **Les travaux de restauration de la coque ont été effectués dans les ateliers de la Sté SPIR, sis Parc des Falaises à Gonfreville L' Orcher, Seine Maritime (76).**
- Les maîtres d'oeuvre sont :
Jocelyn CANTEREL, Directeur Général et Charles CANTEREL (fils) Responsable des travaux
Établissement et validation du cahier des charges travaux : Dominique MARTEL

Intervenants, comme conseil et main-d'oeuvre hautement qualifiée :

- Jean-Pierre OLLIVIER, Président du Musée Maritime et Portuaire du Havre
- Daniel NOURRY, administrateur du Musée Maritime et Portuaire du Havre
- Laurent ARGENTIN, ADMINISTRATEUR du Musée Maritime et Portuaire du Havre
- Denis GALLOUAIN, membre du Musée Maritime et Portuaire du Havre

Fournisseurs et prescripteurs des peintures par la Sté HDS au Havre.

Les peintures sont des produits de chez INTERNATIONAL.

Philippe Augereau Directeur

Des nouvelles de *L'ARGONAUTE*.

Exemple particulièrement saisissant de l'éclectisme de notre collection, le sous-marin « ARGONAUTE » est présenté à la



Cité des Sciences et de l'Industrie à Paris. Ce bateau dont l'histoire et la description feront l'objet de développements plus complets lors d'une prochaine lettre est ouvert à la visite du mardi au samedi de 10h à 17h30 et jusqu'à 18h30 le dimanche. Il accueille plus de cent mille visiteurs chaque années qui découvrent un vrais navire dans sa dernière configuration. Un pavillon annexe, la Folie, permet de mieux comprendre la vie et le rôle du navire et de son équipage, l'histoire des sous-marins, etc....



L' ARGONAUTE à la Villette

La présentation du bateau est faite de la façon la plus réaliste.

On peut dire que l' « ARGONAUTE » se porte bien. Il est régulièrement entretenu. C'est ainsi que les imperfections apparues sur la nouvelle peinture de coque ont été corrigées.

L'entretien de l'intérieur du sous-marin est toujours effectué avec soin et d'importantes améliorations sont en cours. Un nouveau texte d'audioguidage va être mis en place, organisé par tranches du bateau de façon à ce que le visiteur puisse bien se repérer et reçoive des explications sur les fonctions des divers appareils du bord. On attend aussi de la vaiselle « Marine » pour meubler les offices.



D'autre part une refonte de l'exposition dont la visite suit celle du sous marin est prévue. Elle sera réactualisée par une présentation des sous-marins nucléaires nouvelle génération.

Si vous ne connaissez pas cet univers, allez y! Vous en reviendrez stupéfaits.

Claude VERDIER

DESCRIPTIONS DU TARQUIER

Bateaux des côtes de France. François BEAUDOIN

LE TARQUIER DE SAINT TROPEZ

Au début de notre siècle, le "Tarquier" est utilisé de Saint Tropez à Hyères. Le mot de tarquier est passé du type de voile dont le bateau est équipé au bateau lui même, en italien "a tarchia" signifie à livarde.



Le tarquier est un bateau symétrique assez large, aux formes pleines, dont la construction est relativement lourde; il possède de ce fait une stabilité latérale qui lui permet de porter une voileure plus importante que les bateaux précédents. Le tarquier est issu d'un modèle plus ancien, proche de la felouque, qui, plus fin est plus léger que lui, c'est à dire mieux adapté à la propulsion à l'avirons dont deux très belles aquarelles de Roux, conservées au Peabody Museum nous ont transmis le souvenir. La distance évolutive qui sépare ces deux bateaux a été parcourue à cause de la nécessité de réduire les équipages afin d'améliorer le rendement de la pêche devenue progressivement insuffisant pour faire vivre de nombreux rameurs; tous les

petits bateaux côtiers de pêche que nous verrons maintenant se sont transformés de cette façon au cours du XIX ième siècle.

Ces transformations sont le reflet nautique du renchérissement général du prix du travail humain; elles ont été rendues possibles grâce au rétablissement de la sécurité sur les mers. Le tirage à terre se fait désormais au palan et non plus directement.

Le tarquier a conservé jusqu'à aujourd'hui certains détails de construction archaïques, comme le capian sculpté (Mono 19) et la lisse de plat bord d'une seule pièce établie à l'extérieur du pavois, avec les tolets d'aviron situés à l'extérieur eux aussi; nous retrouvons ce système sur notre côte Atlantique, chez les Basques et jusqu'en Gironde.

Le mât du tarquier est implanté à l'extrême avant du bateau, il est court et gros, sa longueur est égale au 3/4 de celle du bateau, lorsqu'il est démonté il repose sur le pont à bâbord. Le "balestron" de la livarde est plus long que le bateau et repose à tribord; dans cette position de repos les deux espars dépassent le bateau à l'avant. La ralingue faîtière de la voile se termine à l'avant par une boucle épissée qui embrasse le mât, cette boucle est hissée par une drisse courte tournée en abord à l'extérieur du pavois sur un croc de fer; l'amure de la voile est constituée d'un simple bout de filin amarré au mât; en général la voile n'est pas transfilée sur ce dernier.

Le balestron est mis en place à l'aide d'une poulie simple frappée à mi-hauteur du mât. L'écoute de voile passe dans un trou dans le plat-bord à l'arrière. Une manoeuvre simple est fixée à l'extrémité du balestron. La manoeuvre de cette voilure est simple et efficace: pour hisser la voile il suffit d'engager la pointe du balestron dans la boucle supérieure de la voile et de le pousser vers l'arrière. Pour cela, on engage le garant de la poulie de mât dans l'encoche du pied du balestron, la voile est prête.

La manoeuvre inverse est instantanée, ce qui est très utile en cas de risée subite, la voile est alors diminuée de moitié d'un seul coup, il ne reste en place qu'une surface triangulaire en forme de voile de cape. Tous les bateaux ne portent pas de foc ; lorsque c'est le cas, le boute- hors passe dans un collier de fer fixé à l'étrave: l'écoute est passée dans un simple trou du pavois un peu en arrière du mât.

La voile à livarde est utilisée sur les petits bateaux côtiers dans les régions maritimes qui correspondent aux mers tyrrhénienne et ligurienne jusqu'à la frontière naturelle que constitue la presqu'île de Giens. Au-delà elle n'est plus employée à l'époque moderne qu'en combinaison avec la voile latine, comme nous le verrons plus loin, sous la forme de trinquet atarquié.

Avec la motorisation, le tarquier a encore évolué dans le sens de l'alourdissement des formes et de l'élargissement; le type est supplanté progressivement par la barquette marseillaise. J'ai pu voir le dernier tarquier de forme ancienne à l'état d'épave, en 1964, dans le port de Saint Tropez.

LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME

Télescope
grégorien de
petite
dimension
sur pied
tripode en
laiton signé
"Peter &
John
Dollond
Opticians to
His Majesty
London".
Longueur
du fût : 21
cm. Circa
1760.

Ce type de
télescope



était utilisé pour l'observation à distance. L'optique consistait en un relui de deux miroirs d'acier avec une vis sans fin sur le côté du tube pour ajuster la focale. L'image revenait sur le petit miroir pour finalement aboutir à l'oculaire sur lequel pouvait être vissé un filtre très sombre pour l'observation du soleil. Ce système disparut à la fin du XVIIIème 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

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