Amerami Info N°42

Février-Mars 2014

- Editorial du président
- Dernières infos
- Rappel pour une remarque
- Amerami et la Galerie Delalande
- Politique de communication
- Le Sharpie de 9m2 (suite)
- Les objets du patrimoine maritime
(Cette rubrique nous est proposée par un de nos membres et soutien fidèle)

Chers amis,

Cette lettre a pour but de vous faire connaître la vie d'AMERAMI, et de vous informer régulièrement sur nos activités, nos réalisations, et nos projets.

Association fondée en 1975, reconnue d'utilité publique (décret du 25 juin 1981), implantée sur tout le territoire, AMERAMI a pour but la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial français par la recherche, la préservation et la restauration de bateaux anciens de tous genres qui constituent notre mémoire, en les faisant vivre et en les rendant accessibles à tous ceux qui le désirent.

Tous les domaines d'activités maritimes sont concernés: pêche, plaisance, transport, défense, surveillance, sauvetage.

EDITORIAL DU PRESIDENT

Des projets de nouveaux pôles d'activité d'Amerami avancent. Le musée maritime de Rouen restaure *Zig et Puce*, première étape d'un partenariat bâti autour du ravage de la vedette *commandant L'Herminier* il y a quelques semaines, au profit de son jumeau *Aimé Hida* restauré par l'association éponyme. Brest et La Trinité attendent leur hangar pour se développer, il y a des pistes pour cela. L'idée est de confier à Brest un premier Bénodet à restaurer et à La Trinité une vedette pontée. Dans le bassin d'Arcachon, à Gujan-Mestras plus précisément, une association adossée à un lycée technique devrait restaurer *Presqu'île* et un ou deux autres de nos bateaux de Caen. Enfin la région parisienne devrait accueillir des petits nouveaux, mettre à l'eau Canetons et Sharpie et voir avancer le projet de rénovation du Hall de l'Argonaute en partenariat avec Universciences. La seule difficulté que nous rencontrons est à Caen où le conservatoire avec lequel nous avons un partenariat étroit, change d'orientation. Nous restons membre de son bureau mais le déménagement de toutes nos unités dans notre hangar se révèle particulièrement opportun. Nous allons en finir les mouvements dans les semaines qui viennent.

Je n'oublie pas les bateaux en cours d'exploitation. Ce mois-ci le CA est allé à Toulon et s'est régalé autour de *Rose-Hélène*, *Amerami*, *Ida* et *Vedette Foch* dont la restauration au sein de la SET restera un grand moment de la vie de notre association. Les nouvelles des autres bateaux avec les problèmes éventuels de maintien en état, qu'il nous faut résoudre et financer, ne sont l'objet que de satisfaction et d'encouragement à poursuivre. Les exploitants en ont le mérite.

Sollicitée et bientôt partenaire d'associations à but humanitaire (Cap Vrai, AdAugusta), sollicitée par des propriétaires qui souhaitent sauvegarder leurs bateaux dans l'esprit qui les ont animés, soutenue par des organismes qui la dépassent largement, et par leurs dirigeants (ministre de la défense, chef d'état-major de la marine, préfet de police de Paris, direction d'Universciences…), Amerami le doit aux valeurs qu'elle véhicule, que ses adhérents et exploitants véhiculent. Donner un sens à la sauvegarde du patrimoine en appuyant le dynamisme de la réflexion et l'ouverture des relations sur un socle, celui du classement *monument historique* et *BIP* de nos bateaux à chaque fois que possible, tel est un de nos enjeux. Il sera le fil directeur du livre d'Amerami à venir.

Thierry d'ARBONNEAU
Président d'Amerami

Dernières infos

APSARA

La collection d' Amerami vient donc tout récemment de s'enrichir.

Michel Julien, propriétaire du Requin *Apsara*, appréciant l'action de notre association, souhaite le remettre à Amerami. Il conduit ces dernières années la restauration de son bateau, avec le concours du chantier NAVIBOIS à Sète, y consacrant beaucoup de temps, de réflexionet d'énergie. Le résultat est au rendez vous.

Rappelons que le Requin, conçu par Gunnar L. Steinback en 1930, en Finlande naît, comme le Dragon danois et le Tumlaren suédois, à cette époque, du besoin de disposer d'un quillard monotype relativement bon marché (à l'époque), de régate et de petite croisière. C'est un nouveau concept car là, comme partout ailleurs, chaque région, chaque port ou chaque club a son monotype. Pour les grandes courses chaque propriétaire fait construire son bateau avec ses caractéristiques et son

architecte.

Les mêmes besoins existent en France. C'est le Cercle de la Voile de Seine-Maritime à Duclair, emmené par Albert Parent, qui se fait le promoteur de cette nouvelle classe. Les premiers bateaux sont livrés en 1934, modifiés seulement au plan de sa voilure rendu plus important que sur le modèle finlandais. L'Association française des Propriétaires de Requin voit le jour dans la foulée, ce qui fait d'elle une des plus ancienne.

Ce bateau, strictement monotype, connaît un développement considérable après la guerre, près de 500 unités sont construites. L'activité des Requins est toujours importante, et leur allure, leurs qualités à la mer, leur coté sportif séduisent toujours autant.

Souvenons-nous qu'Hubert Foillard, alors jeune officier de marine, fut champion de France de la série à Marseille en 1967.

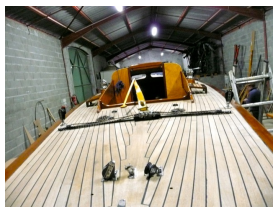
Apsara, construit au chantier Pouvreau à Vix en Vendée en 1967, est en parfait état, complètement équipé et avec sa remorque il rejoindra sous peu Noirmoutier où se trouve le plus important rassemblement de ses congénères.

Il est confié à Charles Archambeaud, jeune et dynamique garçon d'une famille de requinistes bien connus. Habitué de ce bateau depuis son enfance, il a bien l'intention de figurer aux places d'honneur des régates auxquelles il participera. Aussitôt un noyau familial des *amis d'Apsara* s'est constitué. Soutien indispensable car Charles est marié, père de famille, et en activité professionnelle. Ce noyau ne demande qu'à grossir un peu, mais le dispositif va fonctionner à merveille.

Merci à Michel,

Félicitations à Charles !

Vue générale


Le pont

Carène et safran

Charles et son bateau

Le roof

Vue intérieure

L'avant

L'arrière

L'amplanture

Caractéristiques : Longueur 9,60m
Longueur à la flottaison : 6,50m
Bau : 1,90m
Tirant d'eau : 1,10m
Déplacement : 1850kgs
Surface vélique : 27m2
Spinnaker : 37m2
Gréement : sloop marconi.
Numéro dans la Série 397

Dans le *Sanātana Dharma* (Hindouisme) Apsarasont des nymphes célestes d'une grande beauté, sorties des flots lors du barattage de la mer de lait. Ce sont les compagnes des Deva (entités bienfaisantes) autant que des Asura (démons).

Elles symbolisent le plaisir des sens et de l'esprit. On dit qu'elles connaissent 64 manières d'éveiller les sens. Lorsqu'un ascète acquiert trop de pouvoirs, le dieu Indralui envoie quelques Apsara, auxquelles il ne peut que succomber et en perdre ses pouvoirs.

L'OPTIMISATION DU HANGAR AMERAMI A CAEN.

La plus grande partie de la collection qui se trouvait au pavillon Savarre a été déménagée il y a plusieurs mois. Une nouvelle opération du même genre s'est déroulée le 6 février dernier pour y transporter divers matériels nous appartenant : voiles, espars, ancres, etc…
Il reste encore à y installer le bateau de sauvetage Ar Millinou, et un Monotype Minimum de la Manche. Notre Bénodet, le monotype d'Arcachon, Presqu'île et le Pacific Païca rejoindront des chantiers pour achever leurs restaurations.
A cette occasion nous avons rencontré divers membres d'Amerami désireux de travaille au nouveau pôle de nos activités de Caen, compte tenu de l'évolution du CNCN. En effet il faut penser à une meilleure utilisation de l'espace rangement, et donc dégager de la place pour y installer un espace d'entretien-restauration, fut-il modeste.
Il est certain que toutes ces dispositions vont/doivent susciter de nouvelles candidatures à l'exploitation de nos bateaux. Certaines se sont exprimées, d'autre sont attendues. N'hésitez pas…
AMERAMI A UNE COLLECTION DE BATEAUX EN ETAT OU A RESTAURER POUR LES FAIRE NAVIGUER.

Vue générale

LA REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION A TOULON et la rencontre des exploitants de la région et de leurs bateaux : la *baleinière Amerami*, *Vedette Foch, Rose-Hélène, la bette Ida*.

Le CA se réunit régulièrement et il le fait aussi en Province pour voir les bateaux et ceux qui les font vivre. Amerami est une association nationale et pas parisienne.
La connaissance du terrain est indispensable au CA et aux membres du bureau.
Ce déplacement a eu lieu les 24 et 25 février derniers.
Tout s'est déroulé dans l'amitié et la chaleur de l'accueil de nos amis de cette région. Le soleil au surplus était là… lors de notre déplacement du début de cette

semaine. L'exposé du Président sur les thèmes à aborder, la bonne discussion qui s'ensuivit , montrent tout le travail engagé :
. Situation des bateaux et des équipes.
. Projets d'évolution de la collection.
. Communication et ses questions.
Les discussions ont été très intenses à de nombreux points de vue et montrent à quel point nous sommes attachés à notre association.
Tout ceci se conclut le premier soir par le buffet plein charme chez Geneviève et Hubert Foillard.
La rencontre des bateaux mardi, avec un petit air de navigation plein d'attention à Sanary pour commencer, puis vedette Foch, Amerami et Ida ensuite autour d'un chantier qui sent bon le travail et le travail bien fait, a été vraiment très utile pour les membres du bureau d'Amerami dans leur nécessaire compréhension des situations et des enjeux.

Rose-Hélène

La présentation de *Ida* et de la *baleinière Amerami* fut un bon moment de notre déplacement méridional et il faut remercier ceux qui les ont amenées jusqu'au chantier et ramenées ensuite, afin que tous puissent les admirer.
Le buffet qui a clôt cette visite, si empreint d'amitié, a été le dernier moment de bonheur avant que le TGV du retour n'alourdisse gentiment les paupières des Parisiens sur le chemin du bercail...

La bette *Ida*

La *baleinière Amerami*

La bette *Ida*

l'équipage d' un jour

conciliabule

exposé de Patrick Bertonèche
au pied de la vedette *Foch*

vedette *Foch*

Nous sommes très admiratifs de l'état d'entretien et de présentation de ces bateaux, qui témoignent du soin et du temps qui leur est consacré. Nous voulons croire qu'ils vous le rendent bien dans le plaisir que nos amis éprouvent en navigant avec.
Bientôt ce sera au tour de Vedette Foch...

RESTAURATION DE ZIG ET PUCE

Petit canot à clins d'allure très plaisante, caractéristique de la petite navigation dans des rades comme celle de Cherbourg, Zig et Puce attendait patiemment son exploitant, mais il souffrait de cette inaction…
Jean Blanchard, notre trésorier, déjà très impliqué dans l'entretien de Vigie et de ses navigations, a souhaité devenir exploitant de ce charmant petit canot.
Le 7 février nous l'avons transporté de Caen à Rouen et nous l'avons remis aux bons soins de Patrice Mabire, charpentier de marine au chantier du Musée maritime de cette ville. Les travaux devraient être terminés pour le courant du mois d'avril.

Zig et Puce

Ses caractéristiques sont les suivantes :

- Type : Canot à clins
- Matériau coque : Bois
- Date de construction : 1954
- Longueur hors tout : 3 m 70
- Largeur : 1 m 70
- Tirant d'eau : 1 tx 13
- Propulsion principale : Voile
- Utilisation : Plaisance
- Gréement : Aurique

Informations Amerami

- N° inventaire : 25
- Lieu de stationnement : Caen - Hangar
- Date d'acquisition : 1984
- Ancien propriétaire : Pierre Barbanchon
- Etat général : Moyen
- Convention : en restauration
- Aptitude à la navigation : en restauration
- Présentation : A sec en entrepôt

RAPPEL POUR UNE REMARQUE : LES AMIS DE…

Nous l'avons déjà dit : il y a peu de bénévoles autour des bateaux en activité, même si la situation varie de l'un à l'autre. A la Trinité, à Caen, ou à Toulon, des groupes existent, mais trop peu nombreux. A titre de comparaison les autres associations qui mettent en œuvre des bateaux de tailles très diverses, comportent parfois plusieurs dizaines d'adhérents, et ce pour un seul bateau…
Nous pensons que les amateurs qui souhaiteraient participer à la vie de tel ou tel de nos bateaux peuvent parfaitement le faire en rejoignant un groupe informel, le groupe des amis de xxx.
Leur adhésion à Amerami sera, en quelque sorte, la conséquence de leur intérêt pour le bateau qu'ils auront choisi.
Cette appartenance à ce groupe dit des " Amis de xxx ", plus concret, correspondra mieux à la réalité de l'activité recherchée, naviguer et/ou restaurer. Bien entendu cette appartenance se traduit, comme il est dit ci dessus, par l'adhésion à Amerami.
Il a donc été décidé de favoriser la création de ces groupes informels, non seulement comme un des moteurs du développement du renforcement des équipes autour de chaque exploitant mais aussi des adhésions.

AMERAMI ET LA GALERIE DELALANDE

Nous en avons déjà parlé lors de notre livraison de janvier, de la collection remarquable de cadrans solaires portatifs exposés à la Galerie jusqu'au 19 janvier dernier. Ces petits objets, exceptionnels pour la plupart, sont le témoignage de la recherche de la détermination de l'heure par ceux qui nous ont précédés. Et particulièrement par les marins…

Toute exposition digne de ce nom donne lieu à un catalogue, c'est le cas ici où chaque objet dans son origine, son histoire, sa conception, son décor, est décrit de façon exhaustive.
Ce superbe ouvrage de référence est disponible au prix de 100 , mais réduit à 90 pour les membres d' Amerami.

Politique de communication

Vous êtes en train de lire notre AMERAMI Info n°42 et nous espérons que vous y trouvez des informations qui vous intéressent, notamment sur les restaurations des bateaux qui absorbent la quasi-totalité de nos moyens financiers.
Notre communication est vitale pour les renforcer. Nous devons donc nous faire connaître du plus grand nombre. Pour cela nous ne pouvons faire appel à des moyens onéreux.
Cette lettre électronique, se veut le reflet de la qualité de notre politique du patrimoine maritime, encore faut-il qu'elle soit largement connue.
Et là, c'est à vous de jouer…
Il est indispensable que vos relations connaissent AMERAMI.

Adressez-nous chacun (secretariat@amerami.org) une dizaine d'adresses mèle de vos amis ou connaissances à qui nous pourrions adresser ces courriers (sans oublier de nous donner vos changements d'adresse !). Si vous nous avez déjà communiqué des adresses, refaites le et notre système fera le tri automatiquement en cas de doublons.

Au surplus, si les sujets abordés ne vous laissent pas indifférent, vous pouvez adhérer à notre association. Votre aide si modeste soit elle (35 déductible de votre impôt sur le revenu à concurrence de 66%) **vous permettra :**

- **d'embarquer sur les bateaux d'AMERAMI qui naviguent,**
- **de visiter gratuitement le sous-marin ARGONAUTE à la Villette,**
  A ce sujet vous pouvez en savoir beaucoup plus sur ce bâtiment en consutant le magnifique dossier dont la couverture figure ci après et qui est disponible auprès de l'AAMM, Musée national de la Marine, Palais de Chaillot, place du Trocadero, 75116 Paris.

- **de visiter gratuitement le Musée national de la Marine partout où il est implanté : Paris, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon**

Il n'est pas nécessaire d'être marin pour aimer les choses de la mer, ou pour s'y intéresser, et notre action en faveur du Patrimoine maritime est suffisamment exemplaire pour qu'elle soit plus largement soutenue.

BLOG ET SITES INTERNET

Quatre sites sont proposés à votre attention :
Celui d'AMERAMI.

Les blog et site de :

- **Morskoul (cormoran-morskoul.blogspot.com) qui navigue dans le Golfe du Morbihan**
- **la Vigie : marc-andre-dubout.org/vigie**
  et plus spécialement:
  http://marc-andre-dubout.org/vigie/technique/travaux/travaux.htm
- **la Libellule: http://lalibelluleamerami.blogspot.fr/**
- **l' A.S.E.T. overblog.**

Les articles qui vous sont proposés sont en général abondamment illustrés de photos. Ce sont toujours les mêmes amis d'AMERAMI qui prennent la peine de nous retransmettre leurs clichés.

Vous qui êtes exploitant, merci de penser à transmettre les photos prises l'an dernier par vous ou vos amis à secretariat@amerami.org

LE SHARPIE DE 9m2, 2e partie

Il est vrai que jusqu'à la guerre, pratiquement la moitié des Sharpie construits le sont pour des sociétaires du C.V.P. En avril 1940 on en dénombre quatre vingt quatre dont une dizaine seulement fabriqués par leurs propriétaires. A cette date les événements commandent et les dirigeants de la série sont tous au front si bien que le Yacht fait savoir qu'il a été chargé, pendant les hostilités, d' assurer la diffusion et la distribution des plans du bateau. Pour 150 francs, vous pouvez non seulement recevoir la liasse complète des plans mais aussi payer la cotisation obligatoire de 25fr comme membre actif de l'Association. La guerre est courte mais quelques bateaux en font les frais Au C.V.P. situé aux Mureaux sur la rive sud de la Seine, tous les Sharpie garés sommairement sur le terre-plein face à la Seine sont systématiquement défoncés à la hache par les soldats français du Génie pour empêcher l'ennemi d'utiliser ces bateaux pour franchir, du nord au sud, le fleuve !

Avec l'Occupation, les français doivent trouver des dérivatifs à leur " gueule de bois ". La Plaisance va contribuer à leur redonner un semblant d'indépendance dans cet état de liberté fortement surveillée ". L'Etat Français se dote, en 1941, d'un Commissariat aux sports que les dirigeants de la Voile apprécient, le tennisman Jean Borotra. Paradoxalement, c'est une aubaine pour la Plaisance qui, si la navigation sr les côtes est interdite, va se développer de façon étonnante sur les plans d'eau intérieurs. Les "éléments dirigeant les modernes du yachting vont en profiter pour promouvoir leur sport, tandis que le gouvernement de Vichy encourageait les joies saines vécues dans la nature. La première mesure significative prise concerne la multiplication des séries : les anciens dirigeants de l'Union des Sociétés Nautiques Françaises qui se retrouvent dans la toute nouvelle Fédération Française de la Voile décident de n'avoir plus que trois séries officielles sur la trentaine auparavant reconnues. Et parmi les séries officielles, le Sharpie de 9m². La seconde décision, celle-ci prise par Borotra, offre la possibilité d'obtenir des " bons matières " uniquement pour la construction de bateaux appartenant aux séries officielles et deux autres séries reconnues. Inutile de dire à quel point ces classes de bateaux profitèrent de ces décisions dans ce contexte. Et les chiffres sont là pour mesurer le progrès d'une voile populaire. Il s'est construit en France durant trois ans plus de monotypes que pendant les soixante années qui ont précédé la guerre !

Le Sharpie de 9m2

En 1947, le Sharpie de 9m² compte plus de mille unités ! Et G.P Thierry publia son remarquable "Construis toi-même ton Sharpie", qui acheva de doper la série. Mais le déclin est proche. Les as du C.V.P., les champions en puissance, les prétendants à la sélection olympique presque tous issus du milieu parisien ne vont plus soutenir la série. Pour les Jeux Olympiques de 1948 à Torquay comme pour ceux de 1952 à Helsinki, la Fédération offre aux meilleurs de s'entrainer sur les bateaux olympiques. La série n'intéresse plus le C.V.P. Désormais le Sharpie perd son statut, sa promotion, son aura. Les unités qui n'ont pas été déclassées continueront à naviguer pour le plaisir de leurs équipages. Mais pour leur seul loisir d'autres dériveurs plus modernes apparaissent, tandis qu'en compétition, suivant le gabarit des coureurs, tout se passe entre le Moth, la Yole OK et le Finn.

Aujourd'hui on ne compte plus qu'un peu plus d'une vingtaine de Sharpie de 9m² dispersés sur la France entière. Presqu'un tiers est détenu par des musées ou des collections à vocations muséales. Inutile de penser à ressortir les unités faisant partie de Patrimoine National. Mais les musées privés devraient remettre à l'eau les bateaux desséchés avant qu'il ne soit trop tard et trouver le plus beau contexte muséographique qui soit pour un bateau, l'eau.
L'association Amerami dispose de deux exemplaires qui pourraient être confiés à une association ou à un club ou à des particuliers ayant vocation de rénover et de naviguer.

Si neuf Sharpie de 9m² sont déclarés encore " non navigants" par leurs propriétaires, dix autres sont en état ou prêts à l'être. Trois sont basés en région parisienne, quatre sur la Loire et les trois derniers, dispersés, peuvent se déplacer. De quoi présenter un beau plateau pour un rassemblement amical, spectaculaire et sportif. Naviguons ensemble sur la Loire, et pourquoi pas à Combleux ?

Caractéristiques :

- Longueur : 5m
- Largeur :1m`
- Tirant d'eau sans dérive : 0m11
- Tirant d'eau dérive basse : 1,10m
- Déplacement : 185 kgs
- Surface vélique : 9 m2

LES OBJETS DU PATRIMOINE MARITIME

Le transport de l'Obélisque

>Un exploit peu ordinaire : le Musée de la Marine l'honore !

De Luxor à la place de la Concorde, un voyage de sept années.

Il n'en a, en effet, pas fallu moins pour transporter les 230 tonnes de granit de l'obélisque avec toutes les difficultés auxquelles on dû faire face d'un bout à l'autre pour des charpentiers de marine du plus haut niveau. Ce voyage a notamment impliqué la construction d'un navire porteur, le Louxor.

L'un des plus grands peintres officiels de la Marine, François Roux, a su mémoriser la traversée en représentant le Louxor toué par le Sphinx, tous deux sous voiles, au départ d'Alexandrie.

Choisi par le Musée national de la Marine pour son exposition " le voyage de l'Obélisque " voici le tableau qui représente cette fameuse épopée (l'exposition se tient sur le site parisien du musée jusqu'au 6 juillet).

Dominique Delalande

DOMINIQUE ET ERIC DELALANDE
Galerie DELALANDE
LE LOUVRE DES ANTIQUAIRES
2 place du Palais Royal
30 allée Boulle
PARIS 75001
tel/fax: 01 42 60 19 35
email: domdelalande@hotmail.com
sites: www.antiquites-delalande.fr www.delalande-antiques.com

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://www.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