



LES AMIS DU MUSEE MARITIME
de La Rochelle

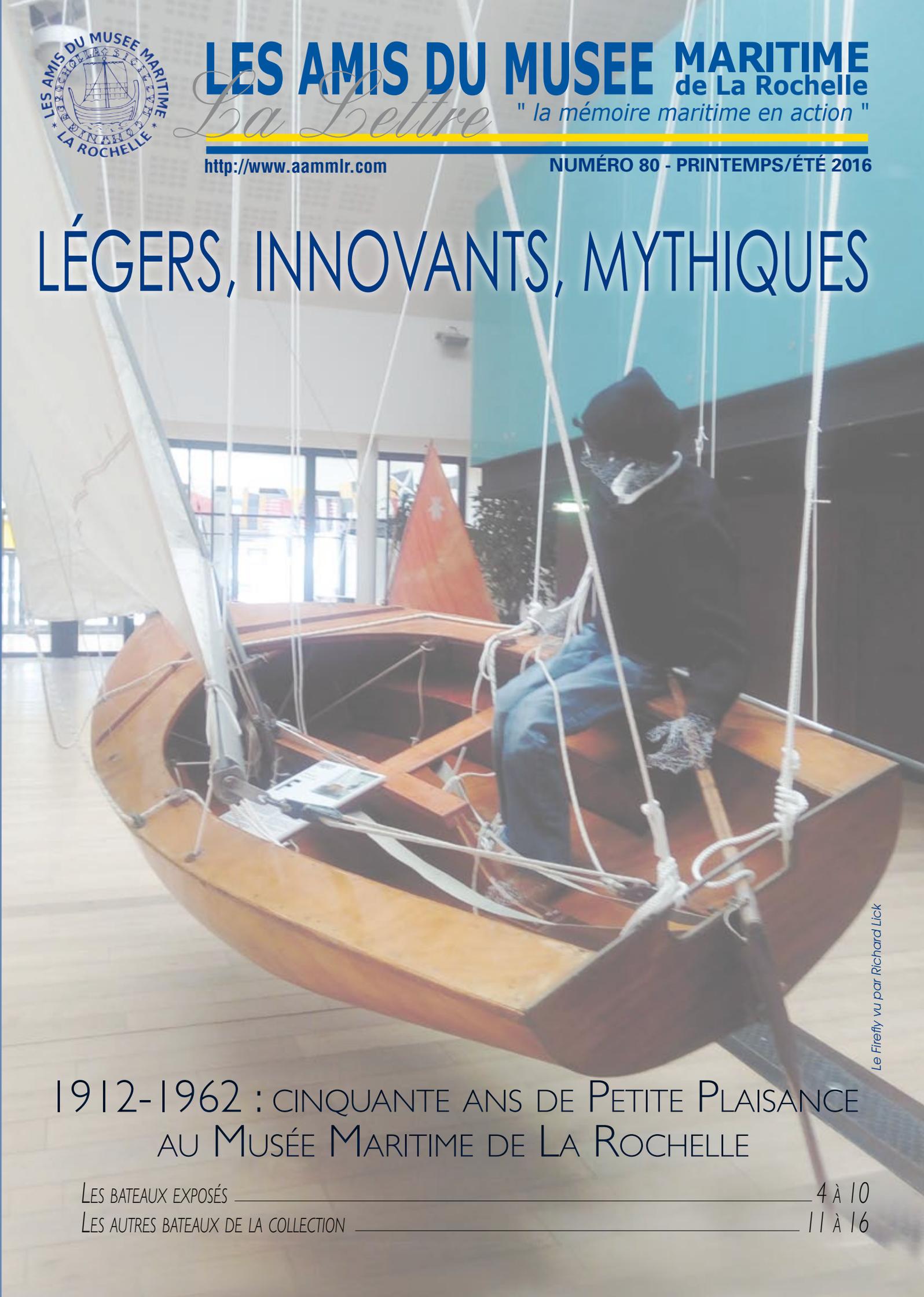
La Lettre

" la mémoire maritime en action "

<http://www.aammlr.com>

NUMÉRO 80 - PRINTEMPS/ÉTÉ 2016

LÉGERS, INNOVANTS, MYTHIQUES



Le Firefly vu par Richard Lick

1912-1962 : CINQUANTE ANS DE PETITE PLAISANCE
AU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

LES BATEAUX EXPOSÉS _____ 4 à 10

LES AUTRES BATEAUX DE LA COLLECTION _____ 11 à 16



50 ANS DE PETITE PLAISANCE

LE MOT DU PRÉSIDENT

L'exposition permanente de la Petite Plaisance des Amis, dans ce magnifique grand hall du Musée Maritime, est le fruit d'un travail considérable. Cette exposition est à l'initiative de notre association : depuis plusieurs années, nous cherchions comment mettre en valeur cette indéniable richesse patrimoniale, et comment faire partager notre passion avec le plus grand nombre. Encore un magnifique exemple de «mémoire maritime en action» aux côtés de la Ville de La Rochelle et des équipes du Musée Maritime et avec l'intérêt que nous porte la Direction Régionale des Affaires Culturelles... avec en outre l'espoir d'un classement de la collection pour en assurer son enrichissement et sa pérennité.

Un grand bravo, pour ce formidable travail, à l'équipe de la Petite Plaisance des Amis et un grand merci à tous les contributeurs, donateurs, restaurateurs, conseillers techniques et scientifiques, ils sont nombreux !

Bruno Quinton

LA «PETITE PLAISANCE» DÉJÀ UNE GRANDE HISTOIRE...

Tout commence au temps où l'encan sentait encore le poisson, le musée venait d'occuper sa première base à terre. Dans le dédale des vieilles cases des mareyeurs, une épave de **505** prend la poussière en compagnie d'un joli **Canoë à voile** et d'une petite annexe en bois verni comme on n'en fait plus. Ces deux derniers, complétés par un **Vaurien** rouge et mon **Sharpie 9 m²**, furent les embryons de la collection présentée au public dans la grande salle au bord de l'eau.

En 2001, notre ami *Louis Pillon* qui prépare avec le *Chasse-Marée* un rassemblement de tous les **Moth** historiques nous confie la mission de recueillir le **Moth Nantais** offert par M. et Mme *Jacques Charbonnier* avec consigne de le remettre en état. Malgré l'improvisation de ce premier chantier, le bateau flotte sur l'Erdre pour le rassemblement de septembre. Construit en 1945, ce **Moth** est un des plus anciens parmi les survivants de la série. Il symbolise bien une époque décisive dans l'histoire de la voile légère et dans l'histoire en général : la fin d'une période douloureuse, le début d'une ère d'espérances et de projets, en particulier pour la plaisance, même si quelques inventions nouvelles suscitent un peu d'inquiétude. On l'appela donc **Bikini**... en souvenir de ce qui se faisait de plus petit, de plus prometteur et de plus «explosif» cette année-là ! Avec l'arrivée en 2003 du **Caneton Brix**

Patouche le problème de la dimension de la collection commence à se poser. Ce bateau des années trente offert par M. et Mme *Christian Destouches*, des amis fidèles et généreux de l'association, nécessite une reconstruction totale. Que faire ? L'abandonner à son triste sort ? Cacher la misère sous la peinture et en faire un objet de musée poussiéreux ? Ou le rendre à la vie des rafales et des coups de gîte ? Après de longs débats, la réponse semble une évidence : s'il doit y avoir une collection ce sera une collection de bateaux navigants. Sous le pavillon du musée, **Joshua** qui reprend la mer grâce à l'équipe de *Patrick Schnepf* nous montre la route à suivre.

En 2006, *Jean-Yves Gallet* et son équipe dynamique lancent de nouvelles initiatives, l'association prend un nouvel essor et surtout se recentre sur son objet essentiel : soutenir le musée en apportant une forte contribution à l'enrichissement de son patrimoine humain et matériel en organisant par exemple la Farandole des chants de marins. Nous, les amateurs de petits voiliers, sommes amicalement priés de développer notre atelier ! C'est l'encouragement que tous attendaient ! De quatre ou cinq nous devenons dix, puis vingt puis trente ! Notre réputation grandit dans l'hexagone et même au-delà. Nos bateaux participent aux grands rendez-vous patrimoniaux à La Rochelle, sur

l'Erdre, à Voiles au fil de l'eau sur la Seine, au Festival de Loire à Orléans, et même en Suisse ! Les donateurs n'hésitent plus à nous confier leurs bateaux, nous avons l'embarras du choix. Grâce aux contributions de chacun, l'atelier s'organise, les plus ingénieux réparent les bateaux pendant que d'autres recherchent les documentations d'époque ou interrogent les anciens. Une vie associative et amicale se développe et rassemble tous les acteurs, et les actrices, heureux de se retrouver pour développer une œuvre collective offerte à tous les Rochelais et aux visiteurs. Aujourd'hui, nous avons une soixantaine de bateaux dont les trois-quarts, du plus grand intérêt muséographique, sont présentés dans ce numéro spécial de la Lettre des Amis. D'autres sont hélas en très mauvais état, raison de plus pour les sauver et il en manque quelques-uns... mais une collection n'est jamais complète !

Ajoutons que cette flottille doit tout à nos généreux donateurs, aux compétences et au bénévolat des Amis et c'est une grande joie pour moi de voir que cette collection que j'avais souhaitée est aujourd'hui devenue l'œuvre de beaucoup d'Amis. Sans eux elle n'existerait pas !

Alain Barrès
Ancien président de L'AAMMLR (2010-2013)

INTERVIEW

CLAIRE FOUNTAINE

UNE VIE AVEC LA VOILE LÉGÈRE

Claire Fontaine est vice-présidente de la Fédération Française de Voile pour le haut niveau en vue des Jeux Olympiques de Rio 2016. Ancienne présidente de la Société des Régates Rochelaises (SRR), et ancienne championne de **470** avec son mari *Jean-François*, elle se passionne toujours pour la «petite plaisance».

«J'ai commencé à 5 ans sur un **Canot à voile** sur un étang puis j'ai continué vers 10-12 ans sur des **Caneton** au yacht-club de la Brie. Nous naviguons sur la Marne à 50 km de Paris. Les années 60-70, c'était la belle période du dériveur. Il y avait 25 **Caneton** au club. Les adultes et les jeunes naviguaient ensemble. Nous faisons tout un circuit et nous mettions facilement 100 bateaux pour des régates sur les lacs. C'était très familial. Et à l'arrivée du **470**, toutes les familles sont passées sur ce dériveur.

Nous avons fait nos premières semaines de La Rochelle à partir de 69. Une grande descente en bois était installée au niveau du grill de carénage au vieux port pour mettre les voiliers à l'eau et les retours sous spi entre les deux tours, c'était magique. La remise des prix se faisait au pied de la tour Saint-Nicolas.

C'est toute cette dynamique autour de la voile qui nous a fait nous installer à La Rochelle en 1975. Tandis que *Jean-François* créait son chantier, j'étais prof à sports-études puis Conseillère Technique Régionale. J'ai donc vécu cette époque où les dériveurs conservés et présentés aujourd'hui par les Amis du Musée sillonnaient les plans d'eau. Dans la collection, j'ai repéré un beau **Finn**, un beau **505** et les **Moth** qui pourraient faire une vraie frise dans l'exposition».

Propos recueillis par Alain Barrès et Yves Gaubert

LA COLLECTION «PETITE PLAISANCE»

LE TÉMOIGNAGE DE 60 ANS DE VOILE POPULAIRE

La «**Petite Plaisance**» est une des activités proposées par les Amis du Musée Maritime de La Rochelle. Cette section anime un atelier où des dériveurs en bois, le plus souvent donnés par leurs propriétaires, sont entreposés à l'abri, diagnostiqués et restaurés quand cela est possible. Et ces voiliers restaurés, les Amis ont le plaisir de les faire naviguer.

Pourquoi cet intérêt pour des petits bateaux qui ont été construits entre 1912 et la fin des années 1960 ? La première raison, c'est que ces embarcations modestes disparaissent peu à peu du paysage maritime. Elles ont pourri, oubliées dans un hangar, leurs propriétaires s'en débarrassent parce qu'ils ne savent plus quoi en faire ; ou ceux qui les trouvent n'ont pas plus conscience de leur valeur qu'ils ne l'auraient d'une vieille casserole rouillée.

Parmi les passionnés de la Petite Plaisance, nombreux sont ceux qui ont navigué sur ces dériveurs pendant leur jeunesse et ils leur rappellent ces moments privilégiés. Mais ce n'est pas seulement la nostalgie qui les motive. Ces bateaux témoignent d'une époque où la construction industrielle en polyester et en série n'avait pas encore commencé, où les architectes et les amateurs rivalisaient d'imagination pour créer le voilier qui serait à la fois

performant, maniable, pas trop lourd pour une mise à l'eau facile, transportable sur route et amusant pour passer du bon temps sur l'eau.

L'imagination et la créativité des architectes navals est toujours là et de nouveaux modèles de voiliers répondant à ces critères sortent tous les ans.

Mais imaginerait-on mettre à la poubelle une commode Louis XV parce qu'on trouve aujourd'hui des meubles modernes en matériaux composites ? La commode est un élément de notre histoire et un témoin de son temps. Il en est de même pour les bateaux collectionnés par la section «Petite Plaisance» de l'Association des Amis du Musée.

Le plaisir d'aller sur l'eau à la voile est, sans doute, multimillénaire. Mais sans remonter aussi loin, la fin du XIXe siècle et le début du XXe ont été le théâtre d'un engouement important pour cette activité qui a même passionné des peintres impressionnistes comme *Gustave Caillebotte* qui dessinait lui-même ses bateaux.

Après le traumatisme de la Seconde guerre mondiale, un mouvement pour une plaisance populaire s'est fortement développé. D'abord construites en bois classique, les petites embarcations de loisir et de régates ont ensuite été réalisées en contreplaqué, plus léger et moins coûteux.

Des générations de gens modestes ont alors découvert les joies de la voile.

C'est tout ce mouvement qui est évoqué dans la conservation de ces petits bateaux avec l'évolution des formes, des voilures, des matériaux utilisés. C'est le moment charnière où le bois va être remplacé par le plastique, les voiles en coton par des voiles en synthétique, les gréements en acier galvanisé et les gréements courants en chanvre par de l'inox et des fibres synthétiques.

De même que le musée du bateau à Douarnenez conserve dans l'état où ils ont été trouvés les vieux voiliers de travail pour les garder comme «vestiges archéologiques», de même les responsables de la «Petite Plaisance» conservent les témoins d'un moment de l'évolution de l'architecture navale, de la construction et de la pratique d'une activité de loisir. Cette collection, sans doute la plus importante en France, prendra encore plus de valeur avec le temps qui passe et d'autres bateaux plus récents viendront rejoindre les ancêtres que sont les **Vaurien**, les **Caneton**, les **Mousse** et autres **P'tit Gars** car les bateaux d'aujourd'hui sont les bateaux du patrimoine de demain.

Yves Gaubert

LA YOLE D'AVIRON

AVANT 1914, LES JOIES DU CANOTAGE



On connaît l'engouement des Parisiens pour le canotage au XIXe siècle. L'un des bateaux souvent utilisés est la **Yole** que *P. A. Renoir* représenta sur la Seine aux environs d'Asnières (National Gallery, Londres). La nôtre est une **Yole** d'aviron nommée **Inti-Huatana**.

Ce bateau a appartenu à *M. Jean-Louis Lissalde*, architecte DPLG à Tours, décédé accidentellement le 11 février 2005. Hinti Huatana est le nom d'une pyramide inca du site de Machu Picchu au Pérou, qui signifie : «soleil pierre».

INTI-HUATANA

Longueur : 4,85 m ; largeur : 1,10 m ;
déplacement : env. 90 kg ; avirons : 2,60 m
Don de Mme Chantal-Danielle Lissalde-Delas.

LE FARFADET

1957, UN LUTIN À TOUT FAIRE

Les Français connaissent bien l'**Optimist** apparu chez nous dans les années 60. Conçu en 1947 aux Etats-Unis par *Clark Mills*, il était dès l'origine destiné aux enfants («pour les occuper et réduire les risques de délinquance...»). Le bateau exposé est différent, c'est un **Gremlin**, en français **Farfadet**. Une prame également, dessinée en Angleterre par *Percy Blandford* en 1957 et destinée à toutes sortes d'usages pas spécialement infantiles comme la chasse aux canards... Il s'agissait d'encourager la construction amateur. **Nelly** a été réalisée par *Georgen Ring Andersen* pour sa fille en 1958.

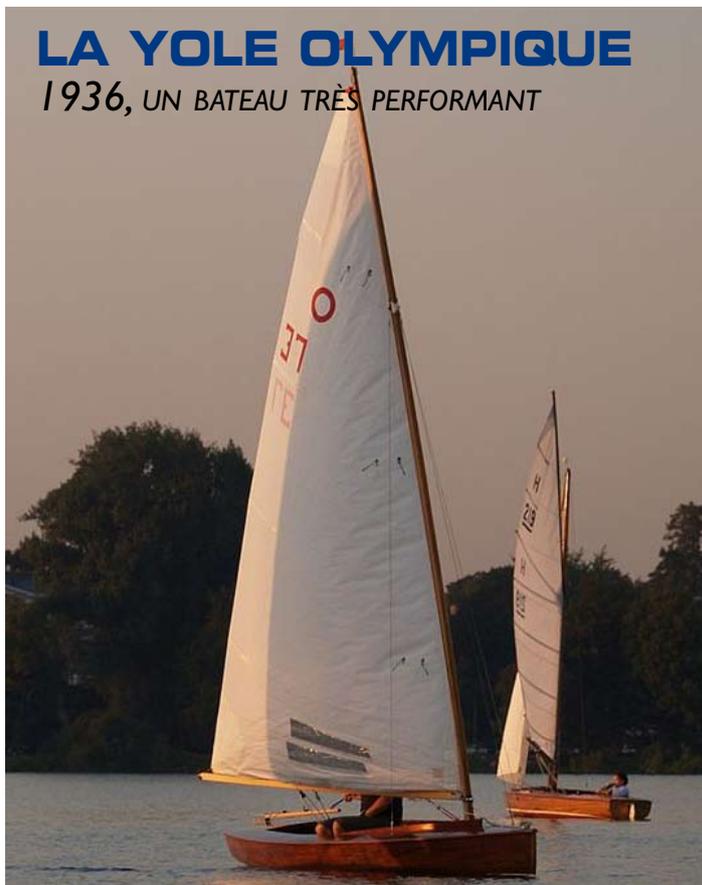


NELLY

Longueur : 2,30 m ; largeur : 1,20 m ; surface de voile : 3 m² ;
poids : environ 60 kg
Don de Mme Nelly Hamond Ring Andersen.

LA YOLE OLYMPIQUE

1936, UN BATEAU TRÈS PERFORMANT



La **Yole Olympique** a été conçue par un étudiant sud-africain, *Hellmut Stauch*, vainqueur du concours de plans organisé par la *Deutsche Segler-Verband* en 1932. «De l'avis de tous les coureurs, ce bateau offrait alors un véritable progrès tant dans sa vitesse que dans sa maniabilité même s'il demandait un certain engagement athlétique» (*Louis Pillon*, Lettre des Amis, n°69).

MITRANDIR

Longueur : 5 m ; largeur : 1,66 m ;
surface de voile : 11,5 m² ; poids : 220 kg
Don de *M. Carlos Benn Pott*, sélectionné des Jeux de 1952 pour l'Argentine, musicien célèbre (*Los Incas*).



LE CANOË

GRAND ANCÊTRE
ET TOUJOURS AUSSI JEUNE

Le **Canoë** et son cousin le **Kayak** appartiennent à la préhistoire de la navigation de plaisance. Perfectionnant la pesante pirogue primitive creusée dans un tronc d'arbre, les Indiens d'Amérique inventèrent, pour naviguer sur les lacs et les rivières, un canoë transportable par son équipage, recouvert de fines écorces de bouleau sur une structure souple et légère. Dans le même esprit les Inuits inventèrent le kayak recouvert de peaux de phoque pour aller en mer. Ces engins maniables et rapides furent vite remarqués par les découvreurs européens et Jacques Cartier fut le premier à en faire l'éloge. Au milieu du XIXe siècle, quand sur la Marne ou la Seine se développa le canotage de loisir, le **Canoë** inspiré du modèle canadien

LÉGERS, INNOVANTS, MYTHIQUES

fut vite adopté pour la promenade puis la compétition. Le canoë se pratique avec une pagaie simple. Ce qu'on appelle le canoë français est en fait un bateau d'aviron. Le kayak, ou son dérivé rustique la **Périssoire**, se pratique avec une pagaie double.

Dans les années 1860-1870, *John MacGregor* contribua beaucoup par ses navigations un peu folles à populariser la randonnée en canoë : tour d'Europe, périple en Baltique, descente du Jourdain et du Nil. Par cet exemple le canoë devint un outil précieux mais accessible pour la découverte de la nature et même l'exploration.

Les premiers canoës construits en France, pour obtenir robustesse et légèreté, utilisaient les plus fines techniques de l'ébénisterie et les bois les plus recherchés, ils sont aujourd'hui conservés par les amateurs de bel ouvrage. Beaucoup de petits chantiers construisaient des canoës. Les plus réputés étaient : *Rocca, De Saever, Seyler, Chauvière, Matonnat, Chaussivert, Elie, Lawrence...*

Bien que ce ne soit pas des bateaux de mer, des canoës accomplirent des randonnées côtières. Pour cet usage ils étaient la plupart du temps gréés d'une petite voile, souvent latine comme sur le **Pingoin**, ici présenté avec ses dérives latérales : un joli **Canoë**, fort bien construit avant 1940 par *Albert Sadoux*, à la Varenne-Saint-Hilaire (94). La série **Canoë international 10 m²** a donné naissance à une flotte d'embarcations très sportives et performantes qui s'affrontent dans des compétitions pour amateurs de sensations fortes, mais ces canoës de course s'éloignent beaucoup du concept du canoë canadien de voyage.

Le célèbre architecte anglais *Uffa Fox* en fut un spécialiste dans sa jeunesse.

PINGOIN

Longueur : 4,50 m ; largeur : 0,85 m ; surface de voile : 2,70 m² ;
2 dérives latérales

Don de M. François Floner à l'ouverture du Musée.

C'est la première unité de la collection.



LE FIREFLY

1946, NÉ DE LA GUERRE MAIS EN PLEINE FORME

Depuis la Seconde guerre mondiale, le **Firefly** est toujours construit selon le dessin d'origine. Il reste populaire, essentiellement en Grande-Bretagne.

Pendant la guerre, *Fairey Aviation* construisait des fuselages en bois pour les avions Mosquito. Réfléchissant à la reconversion de l'usine après-guerre, le directeur de *Fairey Aviation* imagina une production

industrielle de dériveurs construits selon le même principe : des panneaux de contreplaqué posés en diagonale, façonnés dans un moule et collés à chaud en four autoclave.

Dès la fin de la guerre, *Chichester-Smith* demanda à *Uffa Fox* de dessiner un dériveur de 12 pieds. *Fox* se contenta de rayer sur son plan le nom de **Sea Swallow** (1938) et de le remplacer par **Firefly**, en hommage à l'avion de chasse construit pour l'aéronavale. Ainsi naquit la première vraie série industrielle de dériveurs ; ils étaient si solides qu'un grand nombre navigue encore. Pour les Jeux Olympiques de 1948 en Grande-Bretagne, peu de dériveurs étant disponibles, on choisit le **Firefly**, facile à construire en nombre. *Paul Elvstrom* remporta sa première médaille d'or pour ses vingt ans en solitaire sur un **Firefly** dans de rudes conditions. L'utilisation du **Firefly** en simple alors que c'est un dériveur en double et une semaine très venteuse conduisirent à choisir pour les Jeux de 1952, le **Finn**. L'exemplaire exposé porte le numéro 1649. Il a été construit par *Fairey Marine* en 1955 pour le club de Chypre des Forces armées de Sa Majesté Britannique.

DREAMBOAT

Longueur HT : 3,66 m ; largeur : 1,42 m ; déplacement : 74 kg ;
type gréement : marconi ; surface GV + foc : 8,36 m

Confié au Musée par le CPB.

50 ANS DE PETITE PLAISANCE



LE VAURIEN
1951, L'ENFANT DES GLÉNANS

Un bateau à voile à deux équipiers pour le prix de deux bicyclettes, ce fut le défi lancé par *Philippe Viannay*, créateur du *Centre Nautique des Glénans* à son ami *Jean-Jacques Herbulot*. Le prototype fut construit par le second dans l'appartement du premier et sortit par la fenêtre, on était en 1951. On le nomma **Vaurien** d'après le nom du brave chien des *Viannay*, peut-être y avait-il l'idée d'un double sens ? L'année suivante, après le succès remporté au Salon Nautique, la construction en série commençait chez *Costantini* à La Trinité-sur-Mer.

La dimension des plaques de contreplaqué a déterminé les plans du **Vaurien**, toutes les innovations avaient pour but d'obtenir une construction économique sans sacrifier stabilité et sécurité. La simplicité des formes étonne encore, en particulier le fond plat qui se relève juste un peu pour dégager les coins du tableau. La structure et les aménagements réduits au strict minimum permettent d'économiser les fournitures et de gagner du poids. Ce fut un succès, sur les plans d'eau mais aussi un succès économique, car ce bateau répondait aux besoins d'une jeune population de plaisanciers en pleine croissance. Un seul défaut : l'absence de caissons étanches remplacés par des volumes gonflables. Les responsables de la série surent la faire évoluer, les **Vaurien** modernes construits en polyester ont des caissons étanches et une surface de voile augmentée.

L'activité internationale de la série n'a pas faibli, aujourd'hui naviguent le numéro 36 000 et plus.

Tous les marins (et marines) connaissent, ont connu ou connaîtront un **Vaurien** !

OLÉ MOÉ

Vaurien n° 3178 construit en 1958

Longueur : 4,08 m ; largeur : 1,47 m ; déplacement à vide : 95 kg ; surface de voile : 8,10 m²

Don de M. Laurent Olivier.



MOUSSE

1952, UN PETIT MOUSSE
BIEN ÉLEVÉ (PAS UN VAURIEN !)

Le **Mousse** fut la réponse d'*Eugène Cornu* au **Vaurien** avec un programme plus orienté vers la performance et la régate. Le plan de construction en contreplaqué prévoyait une structure légère avec trois membrures et quatre varangues ce qui facilitera la construction amateur. Un pontage en avant du mât et deux caissons latéraux garantissent l'insubmersibilité et augmentent la sécurité. Les fonds en V facilitent le

passage dans l'eau mais réduisent la stabilité ce qui explique que le **Mousse** ait eu la réputation d'être plus sportif que le **Vaurien** surtout dans la brise.

THYFLO

Construit par le chantier Large et fils (Arcachon) en 1959

Longueur hors-tout : 3,91 m ; largeur : 1,44 m ; surface de voile : grand voile : 6,30 m² ; foc : 2 m² ; spinnaker : 4,50 m²

Don de M. et Mme Masson.

SIMPLET

1952, LE SIMPLET FACILE À CONSTRUIRE

Conçu par *Maurice Amiet*, le **Simplet** fait partie de cette sympathique génération de jeunes pousses qui sont à l'origine de la démocratisation des pratiques plaisancières. *Maurice Amiet* a beaucoup travaillé dans cet esprit d'économie en inventant des formes «à gabarit unique» et «à bordé de développement cylindrique», ce qui facilite beaucoup la construction : les angles d'assemblage sont constants et il n'est pas nécessaire de vriller les plaques de contreplaqué.



LE SIMPLET

Construit à Nantes par le chantier Vandernote en 1957

Longueur : 3,85 m ; largeur : 1,42 m ; poids 90 kg ; surface de voile : 8,35 m²

Don de M. Michel Reynier.

LA FAMILLE DES MOTH

PETIT PAR LA TAILLE, GRAND PAR L'HISTOIRE, UN VRAI MYTHE !

La famille des **Moth**⁽¹⁾ symbolise bien les débuts de la plaisance populaire.

La tradition veut que les premiers **Moth** aient navigué dans le New Jersey en 1929.

À l'époque, la grande crise obligeait à la parcimonie mais stimulait les imaginations, d'où l'idée de quelques sportifs passionnés de s'inspirer des embarcations minimalistes et passe-partout, construites pour les chasseurs de canard dans les lagunes de la côte Est, pour concevoir des voiliers de régates minimum. Souhaitant courir en temps réel avec des chances égales, les promoteurs choisirent de créer une série «à restrictions», système qui consiste à laisser la liberté de conception et de dessin dans le cadre de cotes strictement définies.

La longueur de la coque fut limitée à 11 pieds (3,35 m), le mât à 16 pieds et demi (5,03 m), la bôme à 9 pieds et demi (2,90 m) et la surface de la voile à 72 pieds carré (soit 6,69 m²).

Cette règle a l'avantage d'encourager innovation et perfectionnisme et donne des séries très vivantes. Les **Moth** se multiplièrent aux USA, en Australie et surtout après la guerre en Europe.

Les propriétaires s'organisèrent dans l'IMCA (International Moth Class Association) qui existe toujours et continue à faire courir des bateaux aux formes de coque libres. Les plus spectaculaires «volent» aujourd'hui sur des foils⁽²⁾ (engins réservés aux amateurs d'émotions fortes !).

Cependant cette course à l'armement décourageait les pratiquants les plus modestes. Une partie des mothistes décidèrent en 1962 de créer une coque monotype, susceptible d'être construite en série. Ce fut l'**Europe** qui eut une belle carrière en particulier comme solitaire féminin aux Jeux Olympiques.

(1) mite, les Français préfèrent : petit papillon, ou phalène ?

(2) ou hydrofoil : plan porteur qui permet au bateau de glisser sur l'eau.

LE MOTH NANTAIS

1941, LE BATEAU DU RENOUVEAU



Pendant la période difficile de la guerre de 1939-45, la politique du gouvernement de Vichy fut d'encourager -et d'encadrer- les pratiques sportives. Ainsi, la voile n'était tolérée que sur les plans d'eau intérieurs. Dès 1941, sur l'Erdre près de Nantes, des amateurs passionnés du SNO (Sport Nautique de l'Ouest), encouragés et guidés par la famille *Guillet*, en particulier *Daniel*, mettent en chantier plusieurs **Moth** inspirés des plans de *Lester H. Leonard*. Une dizaine de **Moth Nantais** qui deviendront vite des références, prennent le départ des régates au printemps 1941; ils sont quarante aux régates du mois d'août. Le chantier de *Baptiste Aubin* en reproduira de nombreux exemplaires. En 1942, avec 150 bateaux répertoriés, la série des **Moth** devient la plus importante des séries françaises. Le succès se confirme après la Libération. Le fameux livre de *George P. Thierry* : «*Construis toi-même ton Moth*» guidera beaucoup de constructeurs, plus de 500 exemplaires furent mis à l'eau. Le petit tableau qui remplace l'étrave et donne du volume à l'avant s'appelle une marotte. Avec son franc-bord⁽³⁾ minimum ce petit dériveur très alerte convenait bien aux plans d'eau abrités, aux barreurs jeunes et légers et bien sûr aux barreuses de plus en plus nombreuses et conquérantes.

En solitaire, il n'y a que le **Sharpie 9 m²** pour rivaliser surtout pour les grands gabarits, par contre la créativité des architectes fut telle que la carène du **Nantais** fut vite surclassée par les nouveaux dessins venus d'Europe ou d'Amérique.

(3) franc-bord : hauteur des flancs du bateau au-dessus de la surface de l'eau.

(4) ce qui se faisait de plus petit et de plus explosif en 1945... rappelons pour les jeunes que l'atoll de Bikini (Iles Marshall) fut utilisé par l'armée américaine pour les premiers essais nucléaires et non... pour tester un maillot de bain «an-atomique»...

BIKINI

Restauré par l'atelier «Petite Plaisance» et par l'AFPA de Rochefort.

Ce bateau est en état de navigation et participe régulièrement aux rassemblements organisés sur l'Erdre et par l'Association des Moth classiques.

Probablement construit par un amateur vers 1945, d'où son nom⁽⁴⁾, il fait donc partie des rares vétérans de la série des Nantais.

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,30 m ; poids : environ 115 kg ; surface de voile selon la jauge : 6,85 m²

Don de M. et Mme Jean Charbonnier.



LE MOTH STAEMPFLI

1943, LE SURVIVANT

Ce bateau est unique !

Il fait partie d'un dépôt de la ville de Bordeaux arrivé aux Amis du Musée avec une fausse identité. Après bien des recherches nous avons pu l'identifier grâce au plan publié en 1944 par George P. Thierry dans son ouvrage «*Construis toi-même ton Moth*».

Il s'agit donc d'un **Moth** construit d'après les plans de Pierre Staempfli (un architecte suisse installé en France par ailleurs auteur du premier **Sharpie 9 m²**). On sait que deux exemplaires furent construits du côté d'Arcachon, on peut penser que c'est l'un des deux ! Mais l'enquête continue !

Ce **Moth** ressemble beaucoup à une version réduite pour un usage en solitaire de l'Argonaute dessiné pendant la guerre par Jean-Jacques Herbulot pour les centres de plein air. Cette ressemblance (une quasi-copie) explique sans doute l'erreur de la première identification.

Comme tous les bateaux anonymes qui nous ont été confiés, nous lui avons donné un nom qui rappelle son année de naissance, ici une chanson célèbre porteuse d'espérances dans une période sombre : 1943.

LILI MARLÈNE

Restauration : AFPA de Rochefort et atelier Petite Plaisance.

Longueur : 3,35 m (11 pieds) ; largeur : 1,35 m ;

surface de voile à la jauge : 6,70 m² ; poids : 100 kg

Construction classique, chantier inconnu.

Confié par le CPB.

LE MOTH GOUGET

1948, LE PIONNIER DU «TOUT-ALU»

Ce **Moth** étonnant appartient à la grande famille exubérante et prolifique des **Moth** à restrictions. Les premiers exemplaires du chantier parisien Gouget sortent en 1948 et s'adressent à un public familial aux moyens modestes mais cependant impatient de partir à la découverte des joies du nautisme. Le choix, très innovant pour l'époque d'une construction en aluminium soudé et rivé, avait pour but de trouver un bon compromis entre légèreté et robustesse.

Les publicités montraient des Gouget sur le toit de la voiture dont rêvaient les français moyens, la 4CV Renault.

La carène assez volumineuse convenait à la promenade pour deux équipiers pas trop lourds. On peut dire que le pari fût réussi puisque la production dura 23 ans et un demi-siècle plus tard ce petit bateau se porte encore très bien. Quelques unités se retrouvent de temps en temps dans les rassemblements de **Moth** classiques.

N'OUBLIE JAMAIS

Notre exemplaire construit vers 1950, a été remis en état et regréé par les Amis du Musée. Il a repris la mer au printemps 2007.

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,35 m ; poids : 42 kg (sur le catalogue) ; surface de voile : 6,70 m² (voile d'Europe)

Confié par le CPB.



LE MOTH FLORIDA

1954, L'AMI AMÉRICAIN



La série des **Moth** eut beaucoup de succès dans son pays d'origine en Amérique du Nord, mais aussi en Australie, en Nouvelle-Zélande, et en Europe y compris au Royaume-Uni, pays du **British Moth**. Aux États-Unis, l'imagination allait bon train, comme en témoignent les formes extrêmes du **Florida**.

Sous le nom de **Cates** ou **Florida** ou encore **Cates Florida Moth**, on désigne toute une série de carènes issues du champion américain de 1954, **Mach I** dessiné par Warren C. Bailey.

Avec ses succès en course, Bailey reçut de nombreuses demandes pour construire ce type de bateau. Mais comme il les refusa toutes, d'autres s'empressèrent de copier, plus ou moins bien, le champion. Parmi ces constructeurs, Harry Cates fut le plus prolifique et il s'autorisa quelques adaptations.

Ces **Skiffs** en V ne parvinrent jamais à devancer **Mach I** dont le V était encore plus profond.

Le bateau présenté ici est une extrapolation du **Cates** puisque son constructeur européen n'a disposé d'aucun document pour le réaliser (d'après Louis Pillon).

CHARL'O

Notre ami Charles Godillon aurait construit son moth en 1962 ou 63. On appréciera la qualité de la construction et de l'accastillage entièrement conçus et réalisés par Charles Godillon, dont on devine la formation d'ingénieur. C'est un exemplaire unique en Europe.

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,42 m ; poids 37 kg ; surface de voile : 6,70 m²

Don de la famille Godillon par l'intermédiaire de l'Association des Moth classiques.

LE MOTH FRAGNIÈRE

1955, LES SUISSES N'ONT PAS LA MER MAIS ILS ONT LE FRAGNIÈRE !

Le brave **Moth Nantais** (voir **Bikini**), avec ses formes rondouillardes, a toujours attiré la sympathie mais il faut bien avouer que les jeunes barreaux, lassés d'enfourner au moindre clapot à cause du manque de volume à l'avant et du surpoids de ce minuscule esquif, rêvaient d'un engin plus performant.

Le suisse Raymond Fragnière l'inventa et triompha aux championnats du monde en 1955. Sans attendre, tous les régatiers voulurent un **Fragnière**.

Ce nouveau plan était une évolution du Nantais dont il conservait la petite marotte⁽⁵⁾, mais avec des fonds en V, des lignes fines vers l'avant, larges et porteuses vers l'arrière ; cette nouvelle carène promettait beaucoup et tenait ses promesses. Ajoutons que grâce au contreplaqué, avec une structure réduite au minimum, la coque avait perdu plus de la moitié de son poids : ça changeait tout !

Ajoutons que Raymond Fragnière, décédé en 2011, resta toute sa vie un régatier de haut niveau et un voilier aux productions recherchées, ce qui ne l'empêcha pas de diriger la trentaine d'employés de son entreprise de menuiserie-ébénisterie.

Les **Fragnière** furent longtemps les rois des plans d'eau, en Suisse mais pas seulement. Cette suprématie stimula les recherches et les *Fauroux*, *Duflos*, *Dunant*, *Bailey* et *Cates* relevèrent le défi comme on peut le voir avec le **Florida** également exposé ici.

Le choix du **Moth Europe** comme dériveur olympique mit fin à la carrière commerciale du **Fragnière**, mais un **Fragnière** bien mené peut encore montrer son tableau arrière à beaucoup de ses jeunes rivaux !



BAMBINO

Construit en 1956 par le chantier Beauquis à Saint-Jorioz (74) (d'après notre ami Michel Nerbollier, mothiste et collectionneur suisse, qui ajoute que les «vrais Fragnière» construits par leur inventeur étaient un peu plus rapides ! Ce bateau aurait appartenu à Gérard Devillard).

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,40 m ; poids de la coque : 45 kg ; surface de voile à la jauge : 6,70 m²

(5) marotte : petit tableau plat qui remplace l'étrave.

50 ANS DE PETITE PLAISANCE

LE MOTH LANAVERRE

1957, LE DÉBUT D'UNE GRANDE HISTOIRE

Après la guerre, *Lucien Lanaverre* était un jeune patron tonnelier qui travaillait pour les producteurs de vins de Bordeaux dans le quartier populaire de La Bastide sur la rive droite de la Garonne... Quel rapport avec la voile ? Aucun !

Mais la rencontre avec *Christian Maury* va tout changer. Ce constructeur arrive avec ses plans de dériveurs et l'idée de les construire en «plastique». *Lucien Lanaverre* s'enthousiasme ! Une longue collaboration commence.

De cette rencontre, naîtront des milliers de bateaux dont le célèbre **420**. La première idée avait été de construire des **505** mais les deux associés réalisèrent vite que ce bateau extrême ne conviendrait pas à une vaste clientèle, il fallait inventer une version plus économique.

Leur première collaboration fut donc un **Moth**, avec une coque en forme, fine et légère sur l'eau, un avant très tulipé⁽⁶⁾, un mât tournant non haubané comme sur le **Finn** et de chaque côté des caissons arrondis assurant l'insubmersibilité en cas de chavirage, assez prévisible sur cette embarcation, d'abord conçue pour être vive et rapide.

La carrière du **Moth Lanaverre** fut assez courte malgré ses qualités. Agrandi, il donna naissance au **420** pour deux équipiers et le chantier lui-même l'abandonna pour construire des **Europe**, plans d'*Aloïs Roland*, version un peu assagie du **Lanaverre**.

(6) on dit d'une étrave qu'elle est «tulipée» quand elle s'élargit beaucoup vers le haut comme une tulipe bien ouverte



MOTHQUITO

N° 10 de 1957

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,40 m ; poids : 45 kg ; surface de voile conforme à la jauge : 6,70 m²

Don de M. Philippe Williamson.

LE MOTH DERVIN

1941, EN AVANCE ET DÉJÀ CLASSIQUE

Le **Moth Dervin** porte le nom de son architecte et concepteur : *Henri Dervin* (1903-1966) surtout célèbre pour avoir dessiné des croiseurs aux lignes pures et efficaces comme : **Les Quatre Vents** de *Marcel Bardiaux*, **Kurun** de *Le Toumelin* ou **Sereine** des *Glénans* mais aussi des **Dinghies** pour le chantier *Rocca*. Nous en avons un bel exemplaire dans la collection.

Henri Dervin fut parmi les premiers à s'intéresser aux **Moth**. Nous disposons d'un plan de 1937 représentant un joli **Dinghy** en forme, semble-t-il, adapté pour entrer dans la jauge des **Moth** dont le Cercle de la Voile de Nogent-Joinville avait entrepris la promotion. Quelques exemplaires furent construits après la guerre dont un qui est actuellement en cours de restauration dans les ateliers de l'association *La cale 2 l'île* à Nantes.

En 1941 ou 1942, au moment où se constitue une flotte de **Moth Nantais** sur l'Erdre, *Dervin* redessine son **Moth** à l'intention des constructeurs amateurs dans une version plus facile à construire avec des formes simplifiées : bouchains⁽⁷⁾, fond en V et dérive «sabre». Ce plan sera modifié au moins quatre fois comme c'était l'habitude chez les mothistes. L'exemplaire présenté fut le premier construit par *Guy Proust* en 1947 dans son petit chantier de Pont-aux-Moines à Mardié (Loiret) près du canal d'Orléans. On remarquera son étrave arrondie modelée dans une pièce de bois massif.

(7) on parle de coque à bouchains vifs par opposition à une coque en forme pour décrire une coque constituée de plans raccordés par des angles. Dans notre collection tous les Moth sont à bouchains vifs ce qui simplifie la construction et augmente la rigidité, sauf le Lanaverre qui est en forme.



LE NOROÏT

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,40 m ;

surface de voile conforme à la jauge : 6,70 m²

Don de la veuve du constructeur, de cet exemplaire rare, à *Louis Pillon* qui l'a confié aux Amis.

Il est en cours de restauration.

LA FAMILLE CANETON

1932, COMME UN VOL DE (JEUNES) CANARDS SAUVAGES !

Le **Caneton** fut en France, avant l'ère du **Vaurien**, le plus populaire des dériveurs à deux équipiers. Les premiers exemplaires naviguèrent sur la Seine dès 1932 à Duclair. C'est donc aussi une des séries les plus anciennes et dont l'histoire fut pleine de péripéties et au bout du compte prolifique.

LE CANETON BRIX

1932, FONDATEUR D'UNE DYNASTIE

Le **Caneton** fut en France le plus populaire des dériveurs à deux équipiers.

Les premiers exemplaires dessinés par *Victor Brix* naviguèrent sur la Seine dès 1932, c'est donc aussi une des séries les plus anciennes. 700 ou 800 furent construits. Ils avaient la réputation d'être relativement marins, et en plus ils ne manquaient pas d'élégance.

Le **Caneton Brix** fut choisi pour les premiers championnats de France à La Rochelle en 1946, *Fernand Hervé* en avait construit une petite flottille.

La construction classique à bouchains, avec un bordé sur membrures sciées, en faisait un bateau lourd mais fragile ce qui explique qu'ils aient presque tous disparus. Les quatre unités qui naviguent encore n'en ont que plus de valeur.



PATOUCHE (EX DONALD)

Ce bateau construit vers 1938 a surtout navigué dans le Fiers d'Ars. Sa remise en état a nécessité des travaux importants mais justifiés compte tenu de son intérêt patrimonial.

Longueur : 5 m (maxi 5,05 m) ; largeur : 1,40 m ; déplacement à vide : 200 kg environ ; surface de voile : 10,50 m²

N° de voile : 252

Don de M. et Mme Christian Destouches.



LE CANETON AUBIN

1952, UN GRAND CLASSIQUE

Les **Caneton Aubin** font partie de la grande famille des **Caneton**, dits «à restrictions» qui se développe après la Libération. Environ 800 furent construits selon les souhaits des utilisateurs, promenade, régates, petit temps, mer ou eaux intérieures, etc. Chaque chantier proposait sa version, chaque architecte aussi : *Herbulot*, *Hervé*, *Cornu*, *Sergent*. Les bateaux sortant du célèbre chantier de *Baptiste Aubin* à La Tortière, près de Nantes, jouissaient d'une bonne réputation et sont encore aujourd'hui recherchés.

Notre **Caneton**, découvert par *Louis Pillon* chez un brocanteur de Beaune et restauré par les Amis du Musée, a participé aux 80 ans de la naissance du **Caneton** sur les berges de la Seine au club de voile de Duclair.

LA P'TITE FOLIE (LINE RENAUD 1952)

Construit en 1952 porte le n° 1375.

Longueur : 5,05 m ; largeur : 1,40 m ; surface de voile : 14 m²

Don de M. Patrick Demartial.



LE CANETON 57

1957, VERS LA MONOTYPIE

Quand le **Cinq-O-Cinq**, à l'origine issu du **Caneton**, devint le monotype de la 505 Class dans une série indépendante, les fidèles canetonistes décidèrent de maintenir l'ASPROCA (Association des Propriétaires de Canetons) mais il fallait mettre au point un vrai monotype pour que la série survive et s'adapte aux amateurs de régates. Ils se tournent vers *Eugène Cornu* pour qu'il dessine un dériveur moderne, performant, plus facile à mener que le **Cinquo** et adapté aux équipages un peu lourds qui viennent des dériveurs d'initiation comme le **Vaurien** ou le **Mousse**. Ce fut le **Caneton 57**, autrement appelé **Monotype 57**, marquant ainsi sa date de lancement.

SIGRID

Longueur : 4,98 m ; largeur maxi : 1,71 m ; déplacement : 160 kg ; surface de voile : 14,45 m²

Construit en 1963 par le chantier Durif. C'est une des dernières versions de la célèbre série des Caneton.

Don de M. Jean Girouy.



LE 505

1953, L'ENTENTE FRANCO-BRITANNIQUE

Le **505**, prononcer cinq-O (O comme Oscar)-cinq, fut le gagnant du concours organisé en 1954 pour désigner un caneton monotype. Dessiné par *John Westell*, il s'imposa rapidement par ses formes révolutionnaires et fonctionnelles et par les nouvelles opportunités techniques et sportives qu'il offrait : exigeant sur le plan physique, maniable et surtout rapide, grâce à son aptitude au planning. Il a tout de suite attiré l'élite des coureurs internationaux. Son seul vrai rival fut le **Flying Dutchman**, choisi comme dériveur olympique à deux équipiers.

S'agissant d'un bateau haut de gamme, les constructions en bois moulé nécessitaient un vrai travail d'ébénisterie, ce qui explique qu'ils

soient aujourd'hui très recherchés par les amateurs qui l'apprécient en tant qu'objet mais qui se retrouvent aussi pour régater.

LE TEMPS PASSÉ

Construit en bois moulé, peut-être par le chantier Hervé, il porte le numéro 252.

Longueur : 5,05 m ; largeur : 1,86 m ; poids : 130 kg ; surface de voile : 16,21 m²

Don de M. R. Laurent au Musée Maritime.

LE CANOT LAPON

UN PETIT LAPON À CINQ PATTES

Cette embarcation fut inventée pour satisfaire tous les rêves d'une clientèle qui n'en avait pas encore les moyens, malgré les espérances d'une époque dite glorieuse. Au départ, on avait un kayak démontable, donc assez facile à transporter dans ou sur une petite voiture, car l'achat d'une remorque dépassait les budgets moyens, sans compter les problèmes de stationnement pour les citadins. On avait aussi envie d'un petit voilier avec son gréement et son accastillage indispensable, mât, dérive et gouvernail, bien sûr des pagaies et si possible un tableau assez robuste pour supporter un petit moteur hors bord. C'était beaucoup demander !

S'inspirant des canots de sauvetage pliants **Berthon**, quelques constructeurs ont cependant relevé le défi : ceux qui maîtrisaient la technique du kayak démontable comme *Chauveau* qui proposait en plus des boudins gonflables pour l'insubmersibilité sous la marque «Stabilair».

On retrouve sur l'exemplaire de la collection (un **Lapon** construit à Courbevoie (92), une armature en bois recouverte d'une toile imperméabilisée. Pour gagner en stabilité la coque est un peu élargie mais dans l'ensemble les lignes d'eau ne permettent pas d'espérer de grandes performances malgré une évidente intelligence de la conception.



Josy

Longueur : 3,86 m ; largeur 1,17 m ; poids : 60 kg

Construction probable entre 1950 et 1960.

Don de Mme Josiane Bourgeon.



LE STAR

1910, UN FRINGANT CENTENAIRE

Le **Star** est un bateau mythique, dessiné en 1910 par *Francis Sweisguth*. En 1932, il fut désigné comme le quillard en double des Jeux Olympiques pour les hommes et il l'a été jusqu'à 2016 !

Notre collection de la Petite Plaisance s'enorgueillit d'en posséder un. Cet exemplaire qui a fière allure est de construction classique des années 50 par le Chantier *Mallard* des Mureaux.

Le **Star** est aussi mythique pour sa manœuvre que pour son histoire. Il est très technique dans le petit temps et... très sportif dans la brise.

HAEL

N° 4546 de la Star Class.

Longueur : 6,92 m ; largeur : 1,73 m ;

poids : 671 kg ; surface de voile : 26,50 m²

Don de M. *Philippe Varin*,
Ami du Musée.



LE SNIPE

1931, UN VOILIER «FUN» POUR MARINS SÉRIEUX

Le **Snipe** : bécassine en anglais, fut un des premiers monotypes à connaître une diffusion mondiale, plus de 30 000 exemplaires ont navigué. Le numéro 1, construit en 1931 aux USA, existe toujours.

Des règles de monotypie très strictes ont empêché le **Snipe** de se transformer en «engin», d'où son aspect un peu suranné mais il reste un bateau marin, sûr et élégant. Cette série reste appréciée en régates puisque la tactique et l'équipage font la différence.

Le nôtre, **La Petite Plaisance** a été construit dans les années soixante en contreplaqué par le chantier Teurlay de Bordeaux. Nous l'avons reçu en dépôt de l'ex-Conservatoire de la Plaisance de Bordeaux, il était en très mauvais état et incomplet. Il a été entièrement restauré par l'atelier Petite plaisance avec la contribution de l'AFPA de Rochefort. Il est devenu une des fiertés de notre flotte navigante.

LA PETITE PLAISANCE

Longueur : 4,72 m ; largeur maximum : 1,55 m ;

déplacement à vide : 204 kg ;

surface de voile (GV+ foc) : 11,40 m²

Confié au Musée par le CPB.



LE SHARPIE 9 M²

1937, LE PREMIER SOLITAIRE MODERNE

Le **Sharpie 9 m²** est un dériveur en solitaire de compétition, dessiné en 1937, pour proposer aux sportifs une version économique de la très jolie **Yole Olympique** de 1933, trop coûteuse, Pierre Staempfli réalisa les premiers plans qui furent largement modifiés par Jean-Jacques Herbulot, constructeur du numéro 1.

WILL YOU STILL BE MINE

Allusion à une célèbre composition d'Erroll Garner datant de 1945, année de construction du bateau par Marcel Dornier, participe aux championnats de France en solitaire en 1946 avec Guy Beaudouin du CVP (Cercle de Voile de Paris) à la barre.

Longueur : 5 m ; largeur : 1,44 m ; déplacement à vide : 185 kg ; surface de voile : 9 m²

Restauré et offert au Musée par M. Alain Barrès.



LE FINN

1949, UN SEXAGÉNAIRE EN SUPER FORME

Le **Finn** a été dessiné par Rickard Sarby en 1949. Le **Finn** est si parfait qu'il a été retenu une nouvelle fois pour disputer les JO de 2016 à Rio de Janeiro. Les règles de jauge très strictes préservent l'égalité des chances de chaque compétiteur mais elles ont cependant évolué pour prendre en compte l'évolution permanente des technologies.

Le **Finn** reste donc la référence pour les courses en solitaire. Notre exemplaire (n° 585) a été construit en 1950 par le chantier Raudaschl en Autriche. Hubert Raudaschl a participé à neuf olympiades et fut médaille d'argent en **Finn** en 1968.

HASTA BUAN

Longueur : 4,50 m ; largeur : 1,51 m ; poids : 116 kg ;

surface de voile : 10 m²

Don de la famille Ardillon où l'on navigue de père en fils, y compris de la passerelle des superpétroliers.

LÉGERS, INNOVANTS, MYTHIQUES

LE FLYING DUTCHMAN

1952, UNE FORME OLYMPIQUE



Le **Flying Dutchman** fut dessiné par l'architecte hollandais *Uus Van Essen*. Il fut choisi comme dériveur pour deux équipiers par l'IYRU (International Yacht Racing Union) à la suite d'une confrontation rassemblant les meilleurs voiliers de cette catégorie d'abord à Loosdrecht (Hollande) en 1952 puis à La Baule en 1953. À défaut de voler, ce hollandais planait facilement et domina ses concurrents sauf le **Coronet** de *John Westell* dont sera extrapolé le **505**. Le **FD** fut ensuite choisi comme série olympique pour les Jeux de Rome en 1960 et jusqu'aux Jeux de Barcelone en 1992.

Ce grand dériveur puissant, assez léger pour planer et relativement confortable eut un grand succès international sauf en France où on lui préféra souvent le **505**.

On lui reprochait en particulier d'avoir été conçu pour naviguer sur les lacs plus qu'en mer et de ne pas être assez défendu contre le risque d'invasion sur les plans d'eau agités.

Ceci n'empêcha pas le **FD** de notre ami *Bertrand Chéret* de finir sixième avec *Bruno Troublé* à Mexico en 1968 et les frères *Yves et Marc Pajot* de gagner une médaille d'argent aux Jeux de Kiel en 1972.

Nous avons dans la collection un **Flying Dutchman** de construction ancienne mais à restaurer.

Longueur : 6,05 m ; largeur : 1,70 m ; hauteur du mât : 7,40 m ; poids : 160 kg ; dérive pivotante ; surface grand'voile : 11,10 m² ; surface foc : 5,60 m² ; spinnaker : 21 m²

Don de l'association amie des Bois flottants, aux Sables-d'Olonne, en échange de la coque d'un bateau à moteur.

CANOT KIRIÉ 3,90 M

1960, L'ÉLÉGANCE DU MOTONAUTISME CLASSIQUE

Le chantier *Kirié* établi aux Sables-d'Olonne en 1927 est connu pour avoir, dans les années cinquante, produit de nombreux petits canots à moteur (**Dinghies** et **Runabouts**) en bois pour la compétition. Ce joli canot qui semble bien être un **Émeraude** du catalogue *Kirié* a été construit en 1960 ou 61. Belle construction classique en acajou sur membrures ployées, elle supporte un moteur entre 5 et 25 CV.

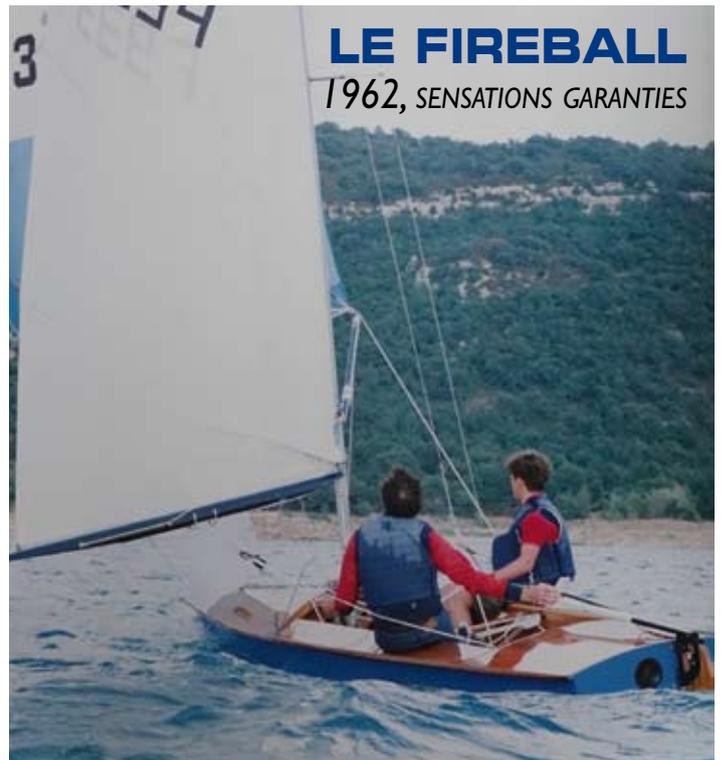


JOSETTE

Longueur : 3,89 m ; largeur : 1,35 m ; poids : environ 100 kg
Don de M. Gérard Girault.

LE FIREBALL

1962, SENSATIONS GARANTIES



Peter Milne, un architecte britannique, a conçu ce dériveur unique avec sa forme à bouchains vifs et sa marotte dans une grange du Sussex durant l'hiver 1961-1962. Pari réussi : le bateau est contrôlable jusqu'à 35 nœuds dit-on et plane très facilement.

C'est une série très active (plus de 15 000 exemplaires ont été construits) et des compétitions sont organisées au niveau mondial. Notre bel exemplaire est de 1970.

BLUE DOG

Longueur : 4,92 m ; largeur : 1,40 m ; poids : 75 kg ; surface de voile (au près) : 11,40 m²

Don de Mireille et Michel Rouillé.

LE DINGHY ROCCA

Les **Dinghies ROCCA** : l'un de 3,65 m dessiné par *François Sergent* et l'autre de 4,60 m sur plan *Dervin* figurent au catalogue du chantier **ROCCA** à la fin des années cinquante. Ces petits dériveurs témoignent de l'excellence des constructions classiques en bois au moment où la technique du plastique va s'imposer et devenir dominante dans la production industrielle.

LA SÉMILLANTE

Longueur : 3,65 m ; largeur : 1,40 m ; poids : 160 kg ;
GV houari : 7,75 m² ; foc 1 : 3,75 m² ; foc 2 : 1,25 m²

Don de *M. Alain Benet* après restauration en 1994.

PEN TOUFFEN

Longueur : 4,60 m ; largeur : 1,60 m ; poids : 200 kg ;
surface de voile : 12 m²

Don de *M. Jean Baldou*. Bateau dans son état d'origine.



LE BOUCANIER



Jean-Jacques Herbulot fut un créateur prolifique et génial ! Observant les difficultés de mise en œuvre des grands panneaux de contreplaqué par les constructeurs amateurs, *J.-J. Herbulot* proposa à leur intention une collection de plans de bateaux en forme et en bois moulé. Le plus célèbre est le **Maraudeur** un mini-croiseur habitable. Conçu dans le même esprit, dériveur pour deux équipiers, le **Boucanier** entrait dans la jauge des fameux 14 pieds très répandus outre-Manche.

Longueur : 4,25 m (13,94 pieds) ; largeur : 1,50 m ; poids : 90 kg ;
surface de voile : 10,22 m²

Don de *Mme Élisabeth Huffer*.

LE BULOT

1948, ET LES COPAINS D'ABORD

Juste après la guerre, l'envie de profiter des joies de la navigation était si forte que cinq jeunes passionnés décidèrent de se construire chacun leur bateau. Ils dessinèrent donc le **Bulot**, version modeste du **Caneton**

dont on reconnaît les formes mais réduites à la dimension d'un **Moth**. Nul doute que des équipages légers y trouvèrent leur bonheur.



GRINCHEUX

Longueur : 3,35 m ; largeur : 1,30 m ; poids : 90 kg ;
surface de voile : 6 m²

Don de *M. Robert Touzeau* avec les plans originaux.

LE P'TIT GARS 1953, LE PETIT COUSIN DES PEN DUICK...

Le chantier *Costantini* à La Trinité-sur-Mer, réputé à l'époque pour être le chantier de *Tabarly* avait commencé par construire la première série de 200 **Vaurien**. *Gilles Costantini* se décida alors à lancer son propre dériveur avec quelques perfectionnements : passavants élargis pour améliorer le confort et la sécurité, fond en V et surtout dérive et safran relevables. Cependant ces qualités s'ajoutant à une

construction robuste et soignée ne suffirent pas pour faire de l'ombre au célèbre **Vaurien**. Il porte le n° 334.

PETRUS

Longueur : 4,18 m ; largeur : 1,45 m ; poids : 90 kg ; surface de voile : 8,50 m²

Don de *M. Dominique Laurenceau*.

LES BATEAUX EN RÉSERVE

Nous avons essayé dans ce numéro spécial de la Lettre des Amis de présenter les unités les plus emblématiques de notre collection, mais cet inventaire est incomplet et... provisoire. Nous avons d'autres unités, y compris navigantes comme la *Cavale*, ou en cours de restauration et conservées pour l'avenir. La liste complète est accessible sur le site des Amis : aammlr.com.

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

Musée Maritime Encan Ouest - BP 43008 F-17030 La Rochelle cedex 1 - Tél. : 05 46 27 20 47 - Email: aammlr@orange.fr - Site: <http://www.aammlr.com>
Directeur de la publication : Bruno Quinton - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Marie Guélain, Jocelyne Launay, Richard Lick - Conception graphique : Jacques Launay
Tirage : 4 000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2193 - 2e trimestre 2016