

PROJET 2020-2021 8.50 S.I PLAN LOUIS DYEUVRE « FLEUR D'AJONC »

Introduction

Comme chaque année aux Ateliers de l'Enfer, la construction de deux bateaux comme projet pédagogique est réalisée par les stagiaires.

Pour la session 2020-2021, l'un des deux projets pédagogique est un plan de Louis Dyèvre, illustré par le Chasse-Marée sous le nom de *Fleur d'Ajonc*. Le plan de ce projet fût, semble-t-il, dessiné pour répondre à une jauge apparue au début du XXe siècle : les 8.50 S.I.

Avant d'aborder le dessin de Louis Dyèvre, il est nécessaire de se pencher sur ce qu'est la jauge S.I.

La jauge S.I

La Jauge S.I est une réponse française à la Jauge Internationale adoptée en 1907. Dès lors il est impossible de définir la jauge S.I sans aborder préalablement les principes de la jauge internationale (J.I).

Il faut avoir à l'esprit que la deuxième moitié du XIXe siècle fût une époque de tensions géopolitiques entre pays européens, nouvelles nations (U.S.A), nouvelles républiques, anciennes monarchies, nouveaux empires et empires fraîchement déçus. Ainsi, toute compétition est l'occasion d'affrontements entre pays, à défaut de guerre, afin de prouver aux voisins la supériorité de sa technologie...

Le yachting n'en fait évidemment pas exception, et sera même un terrain d'affrontement privilégié, notamment entre le Royaume-Uni et son ancienne colonie, les U.S.A, au travers de la Coupe de l'America (1851)...



FIGURE 1 AMERICA, PREMIER BATEAU VAINQUEUR DE LA COURSE EPONYME

Cette compétition entre les pays poussera inévitablement les architectes à toujours plus d'audace, d'expérimentations, ou encore de prise de risque afin de produire LE bateau qui permettra d'écraser l'adversaire. C'est durant la période que nous évoquons que de grands noms du yachting vont apparaître, comme HERRESHOFF pour les U.S.A, FIFE pour le R.U, CAILLEBOTTE pour la France...



FIGURE 2 SHAMROCK DE WILLIAM FIFE

Avant de s'affronter sur le plan international, les bateaux et les équipages s'affrontent durant des régates locales, organisées par les yacht-clubs locaux. Chaque yacht-club définissant sa propre jauge, on arrive rapidement à la fin du XIXe siècle à une « jungle » de jauges si différentes, qu'au sein même des nations il devient difficile d'avoir une jauge nationale définie.

Tableau des jauges nationales précédant la J.I			
Pays	Nom de la jauge	Date	Calcul
France	Godinet/Godinet modifiée	1892	Tonnage
France	Jauge YCF	1886	Tonnage
Allemagne	Sonderklasse	1901	Jauge à restrictions « Open Box Rules »
U.S.A	Seawanhaka rule	1883	Rating longueur à la flottaison
U.S.A	Jauge Universelle américaine (J.U)	1903	Rating à la flottaison avec compensation
Royaume-Uni	Second Linear Rating Rule	1898	Rating linéaire en pieds

Exemple de jauges françaises entre 1889 et 1892 (non exhaustif)			
Cercle nautique (Yacht-club)	Nom de la jauge	Date	Calcul
Cercle de Voile de Paris	30 m ² CVP	1889	Open box rules, seule contrainte : Surface maximale des voiles 30m ²
Société nautique de la Ciotat	Ciotaden	1889	Jauge au « Tonnage » $T=0.2381 [(L-0.5 B) \times (P^2/4)]$
Yacht Club de France	Jauge Caillebotte	1886	Jauge temps compensé tonnage $T=0.5 [(P/4)^2 (Lfl-0.5B)]$
Société Nautique de Lorient	Jauge Morbihan	1891	Jauge « monotype »
Union des Yachts Français (UYF)	Jauge Godinet	1892	Jauge tonneaux $T=0.0077 [(Lfl-P/4)P/V]$

C'est dans ce contexte qu'à l'aube du XXe siècle, les yacht-clubs nationaux se réunissent afin de définir une jauge commune afin de comparer équitablement les performances des bateaux et des équipages. Deux philosophies se confrontent alors, la philosophie américaine (et française dans une certaine mesure) face à la philosophie anglaise. La philosophie américaine et française est de tenir compte en plus des dimensions du bateau, du poids et de la surface de voile. La philosophie anglaise s'attarde plus sur une donnée de longueur (bien que tenant compte de la surface de voile), oubliant totalement le déplacement du bateau (poids). Contexte post-guerre oblige, les allemands eux souhaitent seulement adopter une jauge qui ne sera pas proposée par les français...

Dès lors la jauge internationale naît en 1907, favorisant les déplacements « lourds » et venant en opposition à la direction prise des 30 dernières années par les architectes français à savoir faire des bateaux légers et rapides correspondant aussi bien à des plans d'eau abrités ou de rivières.

Cette nouvelle jauge ne plaisant pas aux yachts clubs français, il est décidé la même année, de créer une nouvelle jauge nationale, la 6.50m « Chemins de Fer ».

Pourquoi ce drôle de nom, « Chemin de Fer » ?

Le nom de la classe n'a pas été défini du fait d'un sponsoring éventuel de la Société Nationale des Chemins de Fer (qui n'existait pas à l'époque), mais a une origine bien plus pragmatique que cela. A cette époque les différentes sociétés de chemin de fer offraient un tarif préférentiel sur le transport d'objets de moins de 6.50m. Le transport d'un lieu de régata à un autre ayant été un élément essentiel dans la définition de cette jauge, il était nécessaire de tenir compte au mieux des conditions offertes par le principal moyen de transport de marchandises du début du XXe.

Principales règles de la série nationale 6.50 S.I « Chemins de Fer » :

Longueur maximum à la flottaison : 6.50

Voilure maximum : 30m²

Déplacement maximum : 600 kg

Tirant d'eau maxi : 1 m

Longueur maximale de chaque Espar : 6.50m



FIGURE 3 EXEMPLE D'UN 6.50M "CHEMIN DE FER"



Cette jauge fera donc naître dans le même esprit une seconde série nationale sous l'impulsion de la revue le Yacht, de la Société des Régates de Vannes et de l'architecte Louis Dyèvre Cette dernière conservera la recette du 6.50 S.I, mais en portant toutefois la longueur maxi du bateau à 8.50m. Cette nouvelle série nationale vît le jour en 1909, mais ne décollera véritablement qu'à partir de 1919 et se verra la même année passer « Série Internationale » (d'où S.I).

Principales règles de la série 8.50m S.I :

Plan du 8.50m SI Louis Dyèvre « *Fleur d'Ajonc* »

Le plan réalisé cette année a vraisemblablement donné naissance à une série de constructions, d'au moins 6 bateaux, dont un illustré dans le Chasse-Marée et nommé *Fleur d'Ajonc*. De cette série de bateau il reste certainement aujourd'hui au moins un représentant connu *Sheena*, bateau classé monument historique et se trouvant à Arzal.

Description de *Sheena* (fiche issue de l'inscription aux monuments historiques)

Bateau de plaisance, *Sheena* a été construit à Meulan aux Mureaux en 1916, sur un plan de sloop des Bermudes par Louis Dyèvre, sous le nom de *Lola* (1917). Il est passé en 1922 ou 1923 en Grande-Bretagne où il a changé deux fois de nom, devenant *Sheena* en 1929, et dix fois de propriétaire, avant d'être acquis en 1998 par l'association AMERAMI et ramené en France. Au cours de ces trois quarts de siècle, *Sheena* a mené dans les eaux de l'Essex et du Suffolk une vie active de compétition, se classant généralement en tête dans sa catégorie. Il est actuellement immatriculé

au quartier d'Honfleur. Sheena fait partie de la dizaine de bateaux de plaisance protégés au titre des monuments historiques dont la construction est antérieure à 1920.



Bien que différant légèrement du fait de ses espars du plan construit cette année, *Sheena* offre cependant des informations précieuses sur le rendu final de votre travail.

Il faut simplement tenir compte en regardant ses photos que le bout-dehors sera plus court, le gui plus long la GV plus grande. Le plan de voilure sera différent, les photos présentent un bateau gréé en cotre, avec une trinquette à recouvrement, un plan de voilure



Il est intéressant de porter attention aux détails d'accastillage pour essayer de déterminer les éléments pouvant être d'origine et les éléments ajoutés plus tard dans la vie du bateau.







