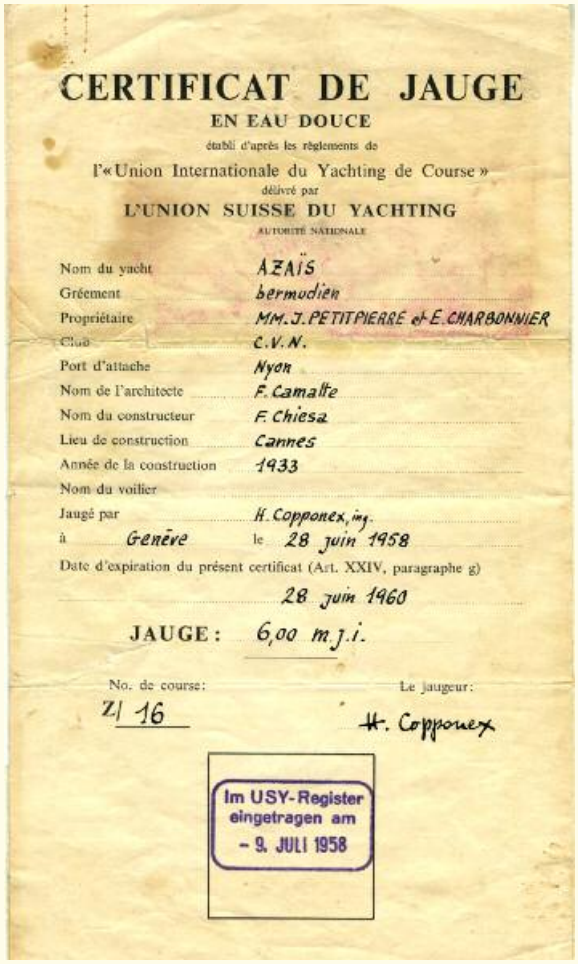
“RESTAURATION D’AZAÏS”

- Nom de Baptème : AZAÏS
- Architecte : François Camatte
- Année de Construction : 1933
- Lieu de Construction : Chantier Chiesa à Cannes
- Numéro de voile : Z-16
- Il a été jaugé par H. Copponex

Azaïs est un 6mJI yacht de course rapide.
Depuis sa construction, Azais a toujours été entretenu en respectant sa conception d’origine.

Le plus grand soin a été apporté à sa construction et il a été réalisé avec des matériaux de premier choix : bordé en acajou, pont en pin ou cèdre, mat et bôme en spruce sans nœud, visserie bronze et laiton.

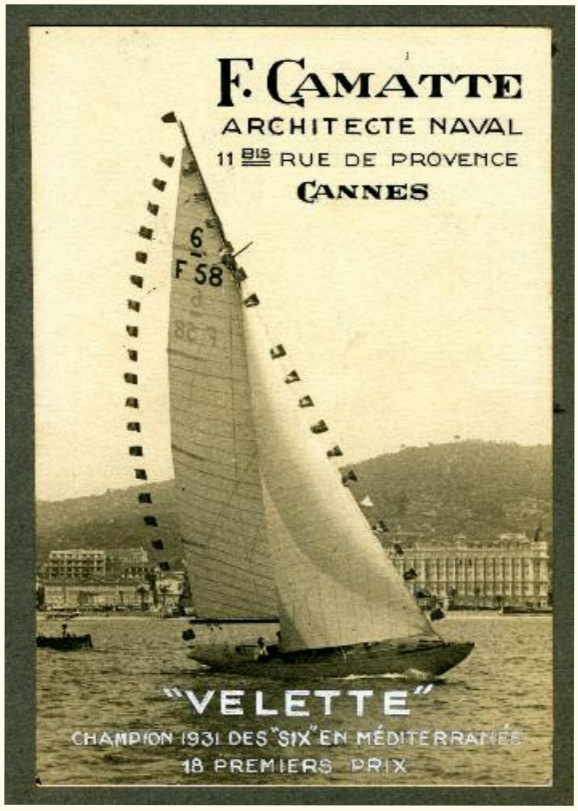
AZAÏS : HISTORIQUE



CERTIFICAT DE JAUGE
EN EAU DOUCE
établi d'après les règlements de
l'«Union Internationale du Yachting de Course»
délivré par
L'UNION SUISSE DU YACHTING
AUTORITÉ NATIONALE

Nom du yacht: AZAÏS
Gréement: bermudien
Propriétaire: MM. J. PETITPIERRE et E. CHARBONNIER
Club: C.V.N.
Port d'attache: Nyon
Nom de l'architecte: F. Camatte
Nom du constructeur: F. Chiesa
Lieu de construction: Cannes
Année de la construction: 1933
Nom du voilier:
Jaugé par: H. Copponex, ing.
à Genève le 28 juin 1958
Date d'expiration du présent certificat (Art. XXIV, paragraphe g)
28 juin 1960
JAUGE: 6,00 m.j.i.
No. de course: Z/ 16
Le jaugeur: H. Copponex

Im USY-Register eingetragen am – 9. JULI 1958



Azaïs est un 6mJI, construit sur plan Camatte en 1933 au chantier Chiesa à Cannes pour le compte de Monsieur Armand Martin de Genève.

Citation du livre "Société nautique de Genève, Cent ans d'histoire 1872-1972" Pierre F. BONNET et Louis-Eugène DUMONT

"Monsieur Martin Membre actif de la SNG; Président central de 1906 à 1917; fondateur de la Section l'Hélice en 1904; fondateur en 1918 et unique président de la Section nouvelle de la Voile jusqu'à sa dissolution en 1923; Président du Cercle de la Voile de 1935 à 1936;
Il fut nommé membre d'honneur en 1935.

À côté de la régie d'immeuble qu'il avait fondée, il fut pendant 25 ans (1914-1939) maire de Collonge-Bellerive où il y avait une propriété au bord du lac.

Outre ses qualités d'administrateur, il fut un yachtman actif et redoutable, ses succès répétés à la barre de ses nombreux voiliers le prouvent.

Voici la liste de ses bateaux :
- 1900 Cyrano en co-propriété avec M. Corte;
- 1901 Sylphe (2 tonneaux);
- 1903 Tanit (5 tonneaux plan Godinet);
- 1905 Petit Poucet;
- 1908 Doris (2 tonneaux);
- 1910 Briséis un 3 tonneaux sistership de Phoebus.

Briseis et Phoebus qui tous deux naviguent encore aujourd'hui! En 1917 il fait construire Bamboula suivi en 1920 de Sindbad.
En 1926, alors propriétaire d'un magnifique 5 tonneaux, il l'abandonne dans son désir de régater pour un 6mJI.

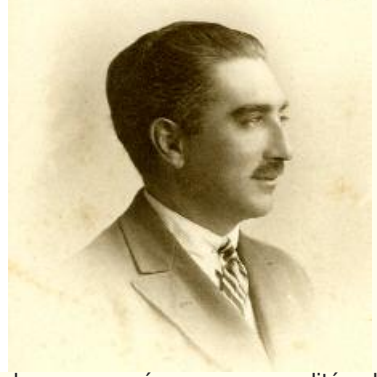
C'est alors qu'il fait construire Azaïs qu'il gardera Jusqu'à sa mort en 1951..."

M. Dufour rachète le bateau en 1951, navigue un an et le fait mettre à terre.
En 1954, MM. Jean Petitpierre et Émile Charbonnier achète Azaïs. Léon Béchard le transporte sur une remorque avec des roues en fer, tirée par sa vieille Cadillac, c'est là le premier transport de bateau du chantier naval.
Pendant deux ans Jean Petitpierre va "descendre" de la Couronne (rue de Rive 34 à Nyon) à Corsier à vélo pour aller réparer son bateau.
Mise à l'eau en 1956.
M. Petitpierre utilisera Azaïs pour une navigation familiale surtout avec son fils Pascal âgé de 14 ans.
Il est racheté par Paul Bos en 2006, puis en 2015 par les fondateurs de l'association François Camatte.

FRANÇOIS CAMATTE

L'homme

François Camatte : un dessinateur



François Camatte est le cadet d'une fratrie de cinq enfants et le seul garçon. Son père décède sept mois avant sa naissance, laissant sa femme gérer seule le petit commerce de tissus à Cannes. Très tôt, le jeune Camatte s'intéresse à la pêche et aux bateaux traditionnels, des plans de pointus datant de 1911 ont d'ailleurs été retrouvés dans ses archives. Durant ses études secondaires, il est plus remarqué pour ses qualités de dessinateur que pour ses aptitudes aux mathématiques ou aux versions latines. En 1912, à 19 ans, il s'engage pour trois ans, sans doute pour ne plus être à la charge de sa mère. Il est blessé en 1916 à Verdun, repart en 1917 à l'Armée d'Orient puis est démobilisé en août 1919.

Architecte Naval
Yachts à Voiles à Moteurs & Mixtes
YACHTS DE COURSE
Plans Devis Expertises
Représentant de l'Agence Générale Maritime Paris
F. CAMATTE
Cannes

L'architecte naval

Ses débuts dans les chantiers navals

En 1920, il entre comme dessinateur aux chantiers navals Despujols à Arcachon, spécialisé dans les yachts à moteur. En 1925, il part travailler au chantier naval d'Antibes, dirigé par Henri Rambaud où il perd un œil lors d'un accident d'atelier. Il y rencontre souvent l'architecte naval Jean Quernel qui l'influencera dans le choix de sa carrière. Il finalise son apprentissage et dessine le Queen Mary, vedette qui servit à la promenade dans les environs de la rade de Cannes.
À partir de 1925, François Camatte dessine pour son propre compte et crée les plans de la série de dériveurs de 5 mètres M.O.C.A.T. (Méditerranée, Ouest, Corse, Algérie, Tunisie). Cette même année, il est repéré avec deux d'entre eux, Dalhia et Bouscarlette, lors de la coupe Fiferlin disputée à Menton. Grâce à ce succès, Camatte commence une carrière dans la conception de voiliers de course de la jauge internationale.

On dit de François Camatte qu'il était un homme rigoureux. André Mauric se souvenait ainsi qu'en 1929, alors qu'il était jaugeur officiel de l'Union des sociétés nautiques françaises pour les régates de Cannes, "tous trichaient un peu, sauf Camatte". Rompu aux règlements des sociétés de classification (Lloyd's et Veritas) auxquels étaient soumis les yachts de la Jauge internationale, François Camatte savait écouter avec attention les barreurs et prendre l'avis des équipages sur ses coursiers.

Un architecte intuitif et passionné

François Camatte est un passionné de pêche et possède, comme seul bateau, un pointu non motorisé. C'est aussi, d'après Georges Auzépy-Brenneur, « un excellent barreur et un fin régatier quand il est à bord des voiliers de ses clients, ce qui n'est pourtant pas très fréquent. Les jours de régates, lorsqu'il n'est pas sur l'eau, on l'aperçoit souvent posté à l'extrémité de la jetée du port de Cannes, monoculaire à la main, discutant âprement les options et les manœuvres des concurrents qui évoluent sur le triangle ».
D'après son gendre, Édouard Ramoger, Camatte travaille seul et fait tout à la main sur « une planche à dessin dépourvue de tout perfectionnement ». Il ajoute « À notre époque où la conception d'un bateau, quelle que soit sa taille ne peut plus se faire sans l'aide d'ordinateurs, il est intéressant de se rappeler qu'il n'y a pas si longtemps, un homme aux connaissances mathématiques très réduites, avec seulement un jeu de pistolets et de lattes à dessiner pouvait créer d'excellents bateaux tombant exactement dans leurs lignes ». Il réalise tous ses calculs avec l'aide d'un planimètre et d'une règle à calcul.

L'écoute

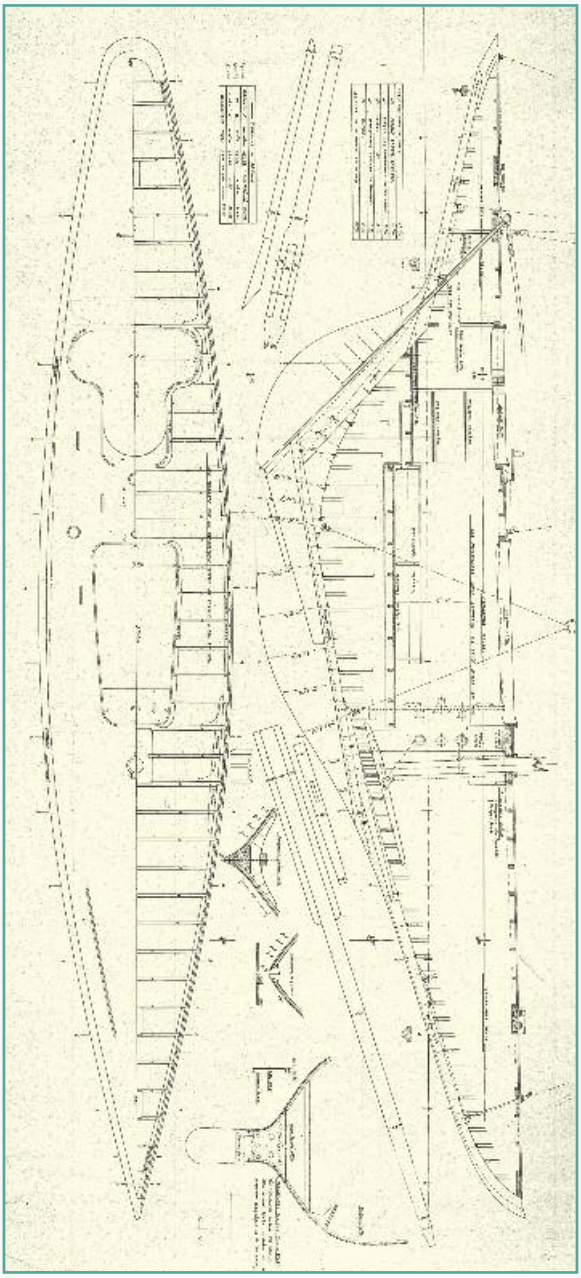
Jacques Taglang souligne, quant à lui, que François Camatte était très apprécié de ses clients pour son écoute, « sachant rester disponible à leurs attentes et s'informant auprès des barreurs et des équipiers lors des régates ». Il ajoute également « sa rigueur le conduit à suivre de près la construction de presque tous ses bateaux en se rendant souvent dans les chantiers ». Il collabore d'ailleurs avec certains constructeurs durant toute sa carrière comme Attilio Chiesa à Cannes ou Bonnin à Arcachon.

L'élégance

Les lignes, l'élégance et l'efficacité de ses voiliers, ainsi que son talent, ont été remarquées à plusieurs reprises dans les comptes rendus de courses publiés dans Le Yacht. Leslie Richardson, yachtman britannique écrit dans le Yacht du 11 mai 1929, au sujet de Zip II « Il est même rare de voir un jeune architecte aussi bien réussir le premier bateau qu'il étudie pour une série nouvelle pour lui ».

La référence

François Camatte est un architecte naval reconnu par ses pairs comme Eugène Cornu, son cadet de dix ans ou encore André Mauric avec qui il avait tissé une grande amitié.
Un autre architecte naval, Maurice Amiet, dit à propos de Morwak dont il découvre les plans en 1980 « François Camatte était largement mon aîné et, comme il s'était plutôt spécialisé dans les voiliers de la Jauge internationale (…), j'ignorais un peu ce confrère, sa route étant bien différente de la mienne. Quand j'ai retracé les plans de forme de Morwak au 1/20, je suis tombé en extase ! Jusqu'à ce moment, en effet, j'avais un peu considéré François Camatte comme un amateur, un architecte marginal, que sais-je encore ! Je venais de découvrir que c'était un "grand patron" ».
Edouard Ramoger écrit à propos de son beau-père « On peut ranger François Camatte dans la catégorie de ceux qu'André Mauric qualifiait de "créateurs intuitifs purs, guidés par leur sens esthétique qui tenait lieu de technique" ».



PLAN DE RESTAURATION

Préparation
- sablage
- fabrication étuve, approvisionnement bois, visserie, rivets
- démontage pont, aménagement, accastillage
- nettoyage complet, expertise

Structure pont
- fabrication serre bauquière Spruce, contrôle et changement des parties nécessaires, doublante intérieure
- barrot de pont Spruce
- élongis Spruce

Structure radiale
- suppression de certains bordés pour faciliter la mise en forme des membrures : préceinte (pont), retour de galbord (quille), bouchain
- changement des membrures
- changement des membrures paires (1/2) entre les varangues
- changement des membrures impaires, en fonction des besoins
- démontage des varangues réparer/refaire/galvaniser, fixations varangue/membrures/quille, boulons, tirefonds, vis
- démontage de l'élongi du mât

Coque
- changement des bordés nécessaires
- ouverture des joints - collage d'un flippot

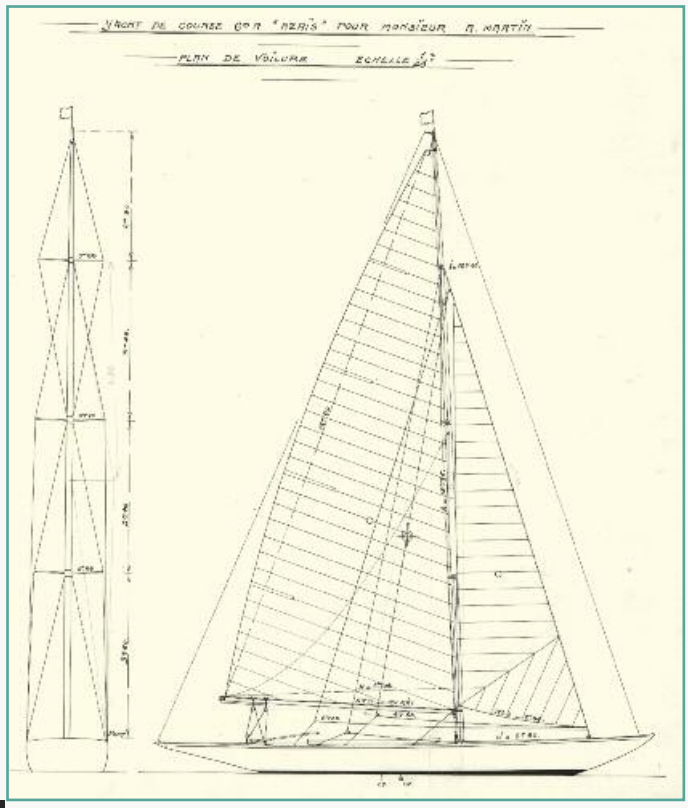
Pont
- réalisation du plat-bord en Acajou massif ainsi que de l'élongi central
- pose d'un CP marine

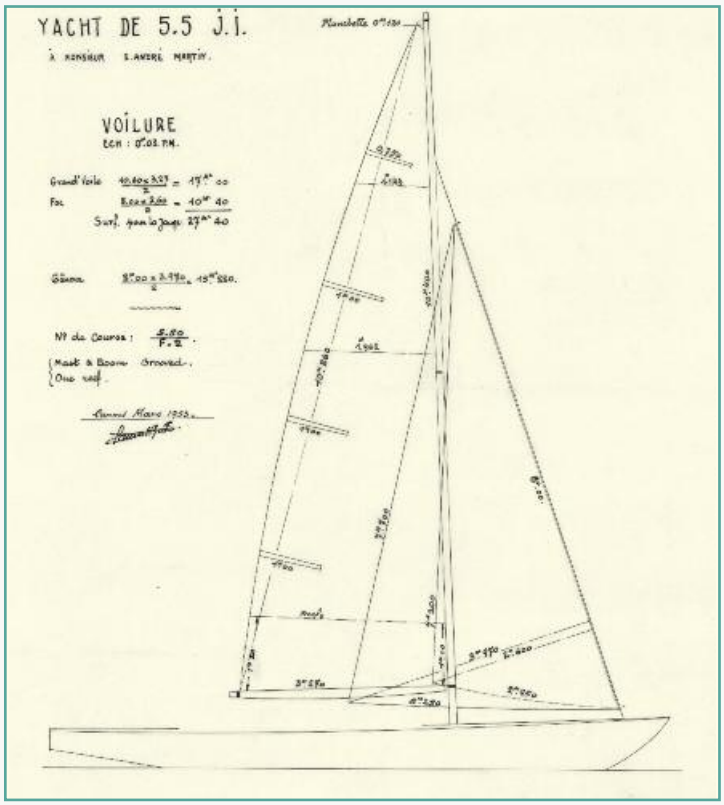
Renforts
- pose de remplis sous accastillage et tous renforts
- réalisation de 2 porques en lamellé-collé en AV et AR du mât
- renforts bastaques, étambrais
- cadènes de haubans

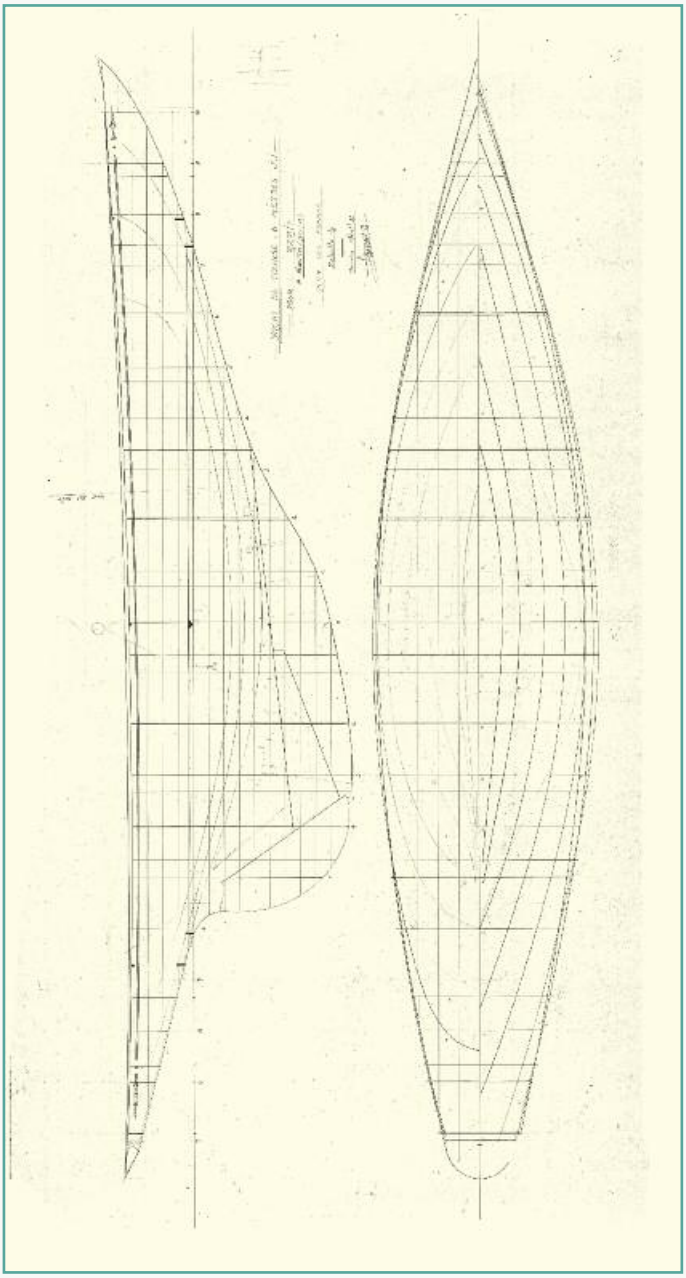
Finitions
- imprégnation époxy intérieure, vernis, peinture
- peinture extérieure
- pose lame de pont Yellow cedar ou Spruce
- pose accastillage
- fabrication du plancher en Acajou
- repose des aménagements, re-vernis
- peinture extérieure
- décoration feuille d'or

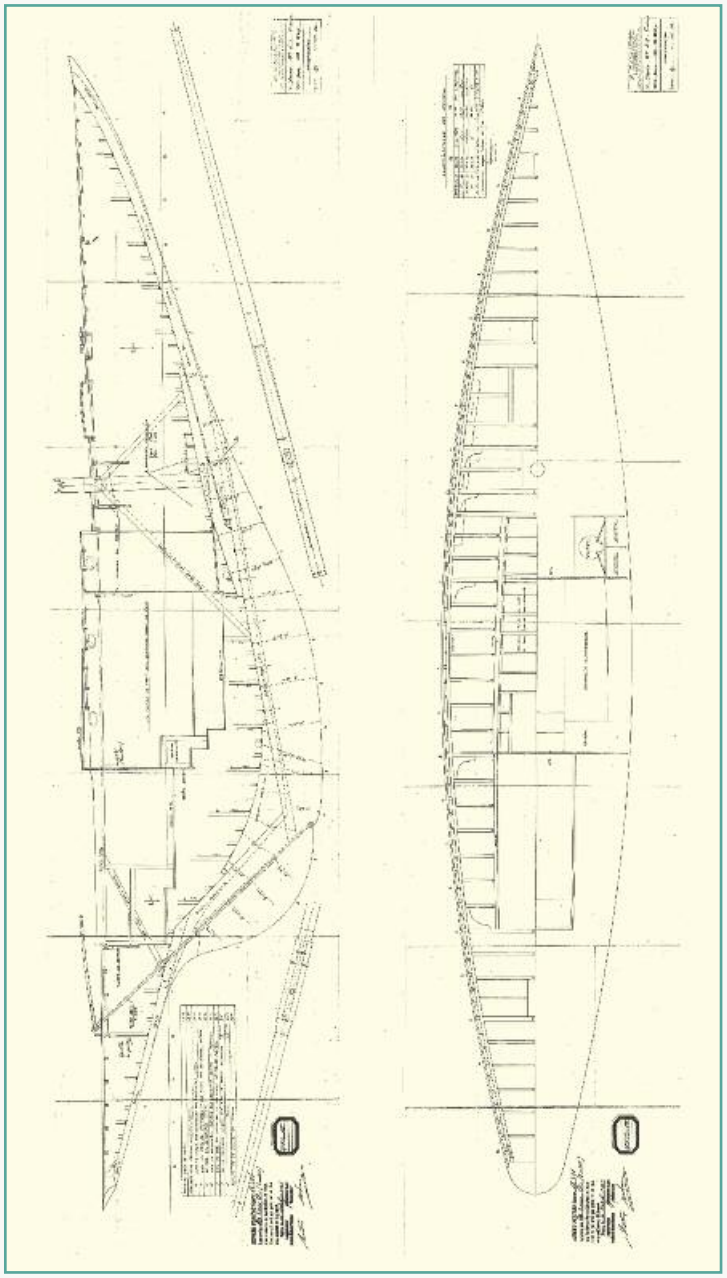
Mât - plan de pont
- plan du mât, plan de pont, accastillage
- réalisation du mât

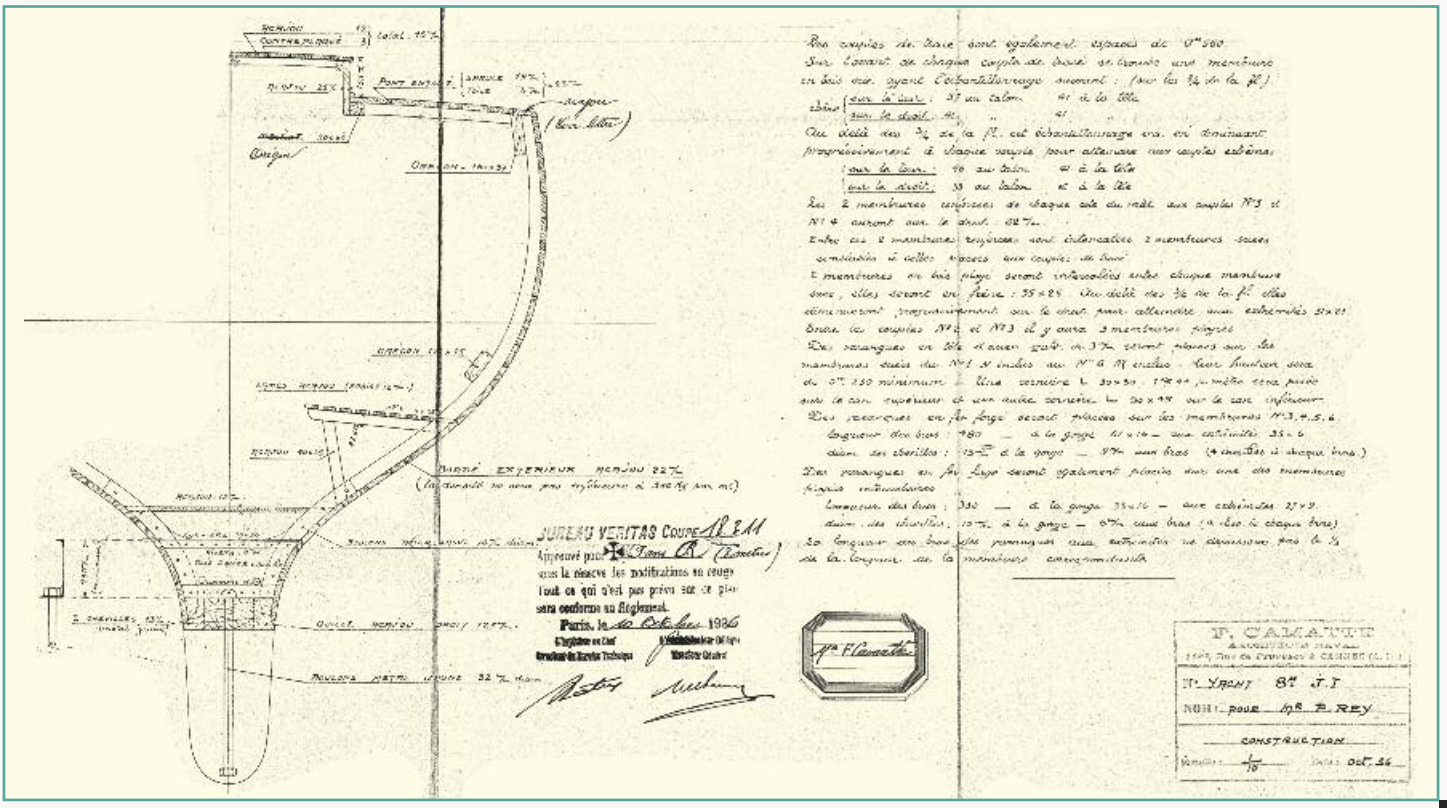
Voilure
- fabrication



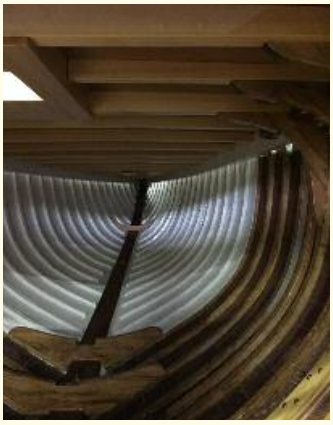







Les couples de tête sont également espacés de 0m580
Sur l'avant de chaque couple de tête se trouve une membrure en bois ext. ayant l'échantillonnage suivant : (pour les 3/4 de la fl.)
Bâbord sur le bau : 37 au talon 41 à la tête
sur le droit : 41 " " 41 "
Au delà des 3/4 de la fl. cet échantillonnage va en diminuant progressivement à chaque couple pour atteindre aux couples extrêmes :
sur le bau : 16 au talon 41 à la tête
sur le droit : 13 au talon 41 à la tête
Les 2 membrures intérieures de chaque côté du milieu aux couples N°3 et N°4 auront sur le droit : 62 m/m.
Entre ces 2 membrures intérieures sont intercalées 2 membrures courtes semblables à celles placées aux couples de tête
2 membrures en bois plaqué seront intercalées entre chaque membrure ext., elles seront en frêne : 35 x 25. Au delà des 3/4 de la fl. elles diminueront progressivement sur le droit pour atteindre aux extrémités 30 x 21
Entre les couples N°2 et N°3 il y aura 3 membrures plaqué
Des renforts en tôle d'acier qualité de 3 m/m seront placés sur les membrures droites du N°1 N indiqués au N°6 M inclus. Leur hauteur sera de 0m250 minimum. L'aile verticale L 30 x 30 - 1m44 (1 mètre sera peint) aura le côté supérieur de cette aile verticale L 30 x 30 sur le côté inférieur
Des renforts en fer forgé seront placés sur les membrures N°3, 4, 5, 6
longueur des bras : 480 — à la gorge 41 x 16 — aux extrémités 35 x 6
diam. des chevilles : 13 m/m à la gorge — 8 m/m aux bras (4 chevilles à chaque bras)
Des renforts en fer forgé seront également placés aux deux des membrures plaqué intérieures
longueur des bras : 330 — à la gorge 35 x 16 — aux extrémités 27 x 9
diam. des chevilles : 13 m/m à la gorge — 8 m/m aux bras (4 chev. à chaque bras)
La longueur des bras ne dépassera pas 1/3 de la longueur de la membrure correspondante
BUREAU VERITAS Coupe R.E.M.
Approuvé par
sous la réserve des modifications en rouge
tout ce qui n'est pas prévu sera conforme au Règlement.
Paris, le 20 Octobre 1936
F. CALLANTUT
N° YRONT 84 J.I
NOM : POUR M. R. REY
CONSTRUCTION
Echelle : 1/10
Date : OCT. 36

AZAIS



L'ÉQUIPE DE RESTAURATION

François Ramoger,
petit fils de l'architecte François Camatte, a notamment restauré le voilier "Windjammer" et construit le voilier "Albe". Il a dirigé le chantier Azaïs et a travaillé avec son équipe durant 18 mois sur ce bateau de course qui a été refait à l'identique et avec les conseils et l'appui technique de Jacques Fauroux, architecte naval qui a restauré "France".

Jean Bernard Cartus,
ébéniste depuis 40 ans, a réalisé les travaux de charpente et menuiserie de marine : ploiement des membrures, brochetage des bordées, rivetage des bordées sur les membrures, façonnage du mât, pose du pont). Les travaux ont été filmés pour conserver la mémoire des savoir-faire.

ASSOCIATION FRANÇOIS CAMATTE

L'Association François Camatte

L'Association François Camatte - Voiliers d'exception (association à but non lucratif) créée en 2015 par son petit-fils, vise à promouvoir l'architecture navale française et les savoir-faire qui lui sont attachés à partir des productions de François Camatte. Elle propose un projet global à la fois culturel, sportif, technique et solidaire qui allie les dimensions passé-présent-avenir.

Cette action de valorisation du patrimoine de l'architecture navale à partir de l'œuvre du grand architecte naval François Camatte propose de faire connaître l'inventivité de cet homme, de promouvoir d'une manière originale l'univers du nautisme, tout en le mettant au service de belles causes…

D'hier à aujourd'hui, ce projet nous parle de passions d'hommes et de femmes qui ont su associer leurs compétences et leurs volontés sur de beaux projets.

Pour ce projet, nous associons patrimoine muséographique et patrimoine vivant. Dans ce but nous avons entrepris :

- La restauration à l'identique de sa facture d'origine du voilier Azaïs.
- La participation d'Azaïs aux Régates Royales de Cannes aux couleurs de "Azaïs, vent d'espoir pour ELA", en septembre 2017.
- La participation au Championnat d'Europe, en 2018.
- L'organisation d'une régate de 6mji Trophée Camatte pour ELA, en 2018. L'association Camatte mobilisera son réseau pour constituer une flotte internationale aux couleurs d'ELA.
- La conception d'une exposition "La Traversée des temps" intégrant le 6mJI, en son cœur, présentée en 2019 dans plusieurs villes.

Pourquoi promouvoir l'œuvre de François Camatte ?

La qualité de conception et de construction explique que certains voiliers ont pu traverser le temps pour nous parvenir et nous raconter une bien belle histoire. C'est parce que ce type d'objet est indissociable de celui qu'il l'a conçu, construit, utilisé, entretenu… que l'ensemble constitue un patrimoine. Un patrimoine vivant où chacun peut se retrouver à travers l'histoire d'une époque, d'une famille, d'un métier, d'une région, d'un chantier, d'une passion… Aujourd'hui restauré par d'autres mains expertes et passionnées, nous entendons le faire découvrir.

Le dessin - les plans - le bois - les ferrures : des savoir-faire d'excellence

En son temps, François Camatte conçoit et dessine d'une façon remarquable. Ses plans sont très complets et d'une grande précision, notamment ceux de charpente qui montrent sa parfaite maîtrise de la construction classique en bois.
À une époque où il n'existe pas de pièces d'accastillage standardisées - une offre qui en France, date du début des années 1970 -, ses dossiers de plans comprennent, à l'instar de tous ceux de ses meilleurs confrères, les études détaillées des diverses ferrures de pont et de gréement. Ce souci du détail l'amène à surveiller de très près la construction de ses bateaux.
Et, comme plus tard Eugène Cornu, ainsi que sans doute bien des architectes navals de renom, François Camatte garde jalousement ses plans, en particulier ceux de formes. Il semble qu'aucun n'ait jamais été publié dans une revue ou même communiqué aux propriétaires du bateau, qui ont peut-être pu les voir chez lui.

La tradition : une exigence au niveau de la construction

Si la recherche des performances est pour lui très importante, l'élégance de ses voiliers l'est tout autant à ses yeux. Coquetterie d'architecte ou réminiscence du fameux capian des bateaux méditerranéens ? On remarque, sur tous ses bateaux de la Jauge Internationale, ainsi que sur l'As Côte d'Azur, le dépassement, au-dessus du pont, de la tête d'étrave et son élégante double courbure, une référence à la tradition que les exigences de la construction ne justifiaient pas, mais qui le rend plus sympathique encore aux amateurs de bateaux.

ASSOCIATION FRANÇOIS CAMATTE VOILIERS D'EXCEPTION

LES VOILIERS CAMATTE

La jauge de prédilection de François Camatte, 6mJI est certainement la plus élégante et la plus libérale des formules de jauge passées, présentes et à venir…

Les 6mJI : des prix prestigieux

M. Crestin de la Société des régates de Cannes lui commande son premier 6mJI, Pampero II. En 25 ans de carrière, il en dessine plus de soixante dont certains gagneront des prix prestigieux - Thelma obtient le meilleur classement de l'année 1936 avec quatorze premiers prix. Ponant, réalisé en 1929, pour M. Vermorel est acquis en 1930 par Virginie Hériot qui le rebaptise Petite Aile IV.

Un 8mJI qui remporte la coupe de France

Entre 1929 et 1950, il conçoit une dizaine de 8mJI dont le premier, Zip II, réalisé pour M. Frederick H. Prince, bat à Nice Sirena dessiné par William Fife. En 1931, Virginie Hériot lui commande un nouveau 8m, Aile VII pour reconquérir la coupe de France, perdue en 1930 face aux Anglais ; elle ne parviendra pas à la reprendre.

Son plus célèbre 8mJI reste France, construit en 1935 par les chantiers Chiesa à Cannes pour M. Rey, qui remporte la Coupe de France en 1937 à Ryde, après 7 ans d'hégémonie britannique, en battant un plan Fife, Felma. Le Yacht-Club de France envoie ses félicitations à Camatte le 20 juillet 1937.

Mais le trophée est reperdu l'année suivante et il faut attendre 1949 pour qu'un autre voilier dessiné par Camatte, le regagne à nouveau. Il s'agit de Gaulois, construit en 1938 par les chantiers Bonnin pour Madame Léon Cotnareanu.

En février 1949 à Cannes, outre Gaulois, deux autres créations de François Camatte s'affrontent pour les sélections de la Coupe de France - Moira et Silk. Gaulois, vainqueur, part à Gènes affronter Miranda III, dessiné par Costaguta en 1938. Il remporte trois victoires en quatre manches, ramenant la coupe en France et constituant une victoire en forme de couronnement pour l'architecte français.

Les 5mJI de classe internationale

En plus des 6m et 8mJI, Camatte dessine les premiers 5mJI français et, avec Eugène Cornu, il est un des seuls architectes français à dessiner de bons 5,50mJI, classe internationale créée en 1950. En 1956, Phérousa manque de peu la Coupe de France à Genève, battu par Twins VII dessiné par l'italien Baglietto.

En 1932, Camatte présente le dériveur monotype As Côte d'Azur pour l'Union des sociétés nautiques françaises qui le retient. Jusqu'en 1961, près de 200 exemplaires sont construits, dont une grande partie au chantier Chiesa de Cannes.

Les voiliers de croisière : la pérennité

En dehors de la jauge internationale, Camatte a réalisé une dizaine de voiliers de croisière, ce qui semble peu en 35 ans de carrière. On compte parmi eux l'Odyssée, ketch de 22 m dessiné en 1934 pour M. Rey et construit l'année suivante par le chantier Lemaître à Fécamp. Son gréement sera modernisé en 1972 par André Mauric, architecte naval à Marseille. Il prend le nom d'Iliade et continue encore de naviguer. En 1950, il conçoit Nagaïna, cotre de 16,50 m construit par le chantier Chiesa, qui lui aussi navigue toujours de nos jours. Enfin, Morwak, cotre de 14,50 m construit à Bénodet par le chantier Craff pour M. Lepage.

ILS ONT TRAVERSÉ LE TEMPS

1925

Bateaux classés "Monument Historique"
- F24 France
- 6 m JI Elfe

Bateaux classés "BIP"
- 5.5 m JI New Life *(ex Phérousa)*
- 8 m JI Silk *(1947)*
- Racer Cruiser Nagaina *1950*
- F88 Mandragore *(ex Fou ·1939)*

Racer cruiser
- L'Odyssée
- Nagaina
- Antares *(USA)*
- Elan

5.5 m JI
- FRA 9 New Life *(ex Phérousa)*
- FRA 4 Damoiselle III *(chantier en attente)*

6m JI Suisse
- Z1 Fly 10
- Z2 Véga *(Titea III, ex Velette F58)*
- Z11 Fréya
- Z16 Azaïs *(en cours de restauration)*
- Z17 Spyr
- Z24 Midinette
- Z28 Ylliam V
- Z40 Korigan
- Z102 Elghi II *(en cours de restauration)*

6 m JI Français
- F38 Cupidon Fou *(en attente de restauration)*
- F65 Dinorah II *(en cours de restauration)*
- F77 Elfe *(ex Eileen II)*
- F90 Bihannic *(en cours de restauration)*
- F88 Mandragore *(ex Fou de 1939)*
- F86 Vingt ans après *(ex Cabri IV)*

6 m JI Espagnol
- E27 El Tritonazo *(en cours de restauration)*

6.5 m SI
- Z9 Ondine
- Z40 Fol Amour *(ex Cynthia IV)*
- Z41 Aramis
- Z52 Belgazou *(ex Kim)*

8 m JI
- F24 France
- F44 Silk *(ex F43)*
- GER6 Ayana

2017

1 As Côte d'Azur

REVUE DE PRESSE

EST RÉPUBLICAIN | LUNDI 16 NOVEMBRE 2015

L'EST RÉPUBLICAIN

UN JOUR, UNE HISTOIRE

Pompey Un voilier de 1934, signé François Carnatte, est actuellement en cours de restauration sur la zone de Pompey Industries. Le savoir-faire lorrain au service d'un chantier naval

Il était un... élégant voilier

A SON ARRIVÉE DANS L'ATELIER de menuiserie-ébénisterie de la société Phonem sur la zone industrielle de Pompey, en Meurthe-et-Moselle, Azaïs, un voilier de 1934 signé François Carnatte, architecte naval originaire de Cannes, attise bien des curiosités.

Coque en acajou, structure intérieure en acacia, le bateau attire d'emblée le regard par ses lignes élégantes. Déniché dans un port de Hollande, voué à regagner Cannes dans le cadre d'un gros projet d'exposition, mais aussi à régater à nouveau, il va d'abord faire l'objet d'une restauration dans les règles de l'art grâce aux savoir-faire lorrains mis au service d'un... chantier naval.

Le projet est né d'une histoire de passion et d'amitié, expliquent Sylvie Nardi, dirigeante de Phonem, et Claude Thiry, retraité de cette agence de communication à qui l'on doit la scénographie de la Maison des arts verriers à Vannes-le-Châtel ou encore celle de la Cité des Paysages récemment inaugurée à Sion.

Claude Thiry est le beau-frère de François Ramoger, petit-fils de François Carnatte : « On doit à François Carnatte, né à Cannes en 1893 et mort dans cette même ville en 1960 une centaine de voiliers de courses dont beaucoup ont été achetés dans les années 30 par des capitaines d'industrie et dont un certain nombre ont gagné des prix prestigieux dans des régates », poursuit Sylvie Nardi. « on ne pouvait pas ne pas parler de cet homme qui n'a pas eu la reconnaissance qu'il méritait, et dont trois voiliers sont classés au patrimoine national de la Marine ».

L'idée de lui consacrer une exposition relatant sa vie, son génie mais aussi son influence sur les architectes navals d'aujourd'hui « est né, d'une discussion amicale. C le moment. L'envie peut-être pour nous de sortir de la région, trer dans un autre univers », pou la dirigeante.

■ Dans l'atelier de la société Phonem à Pompey, le voilier signé François Carnatte, un 6m JI, va retrouver une nouvelle jeunesse. Au pied du bateau, Sylvie Nardi, dirigeante de l'entreprise et Claude Thiry. Photo ER

« Homme discret »

« Ce qui distingue François Ca te, dont beaucoup de voiliers guent encore, c'est d'avoir su esthétique et grande technicité encore Sylvie Nardi qui avec équipe s'est nourrie de l'histoir gulière de cet architecte naval « didacte, discret, d'une grande b lité » pour imaginer la scénogr de l'exposition commandée par sociation créée par François R

12 BANLIEUE NORD Samedi 11 février 2017

POMPEY

Un voilier d'exception en restauration

Azaïs, un élégant 6m JI de 1933, signé François Carnatte, architecte naval originaire de Cannes, se refait une beauté dans l'atelier de l'agence Phonem, avant de reprendre la mer et d'être présenté dans une exposition.

Coque en acajou, structure en acacia... Azaïs affiche son charme irrésistible.

Depuis un peu plus d'un an, ce voilier d'exception de 1933, signé François Carnatte, architecte naval originaire de Cannes à la renommée internationale, est en restauration dans l'atelier de menuiserie-ébénisterie de la société Phonem, installée dans la zone de développement économique Eiffel Energie, à Pompey. Ce bateau de course de 10,96 m de long, qui s'est illustré dans les grandes régates internationales jusque dans les années 30, a été déniché dans un port des Pays-Bas par Sylvie Nardi, dirigeante de Phonem, agence spécialisée dans la création, le design, la scénographie et la communication, avec l'aide de François Ramoger, petit-fils de François Carnatte.

« Claude Thiry, qui dirige l'atelier, m'a présenté son beau-frère, François Ramoger, qui m'a fait découvrir l'univers de son grand-père, constructeur de génie », raconte Sylvie Nardi. « Ensemble, nous avons eu l'idée de consacrer une exposition à François Carnatte, né Cannes en 1893 et mort dans cette même ville en 1960, à qui on doit une centaine de voiliers de course, dont cinq sont classés au patrimoine national de la Marine. Ce bateau que nous restaurons sera au cœur de l'exposition de 600 m² intitulée « La traversée du temps », relatant la vie, le génie et aussi l'influence de François Carnatte sur les architectes navals d'aujourd'hui. Notre souhait est de la présenter à Cannes, Paris, Lorient, mais aussi dans notre région, à Pompey, Pont-à-Mousson, avec le soutien de mécènes. »

5 le nombre de voiliers signés François Carnatte qui sont classés au patrimoine national de la Marine.

Participation prévue aux Régates royales à Cannes

Pour accompagner le projet, François Ramoger a créé l'association François Carnatte, voiliers d'exception, dont le but est de promouvoir l'architecture navale française et les savoir-faire qui lui sont attachés à partir des productions de François Carnatte. Il passe au moins une fois par mois pour superviser le chantier et apporter ses connaissances techniques. « Le 6m JI (jauge Internationale) Azaïs a été dessiné et construit pour un ancien président de la société nautique de Genève », souligne le petit-fils de François Carnatte, en possession des plans originaux. « Il a disputé sa première régate à Genève. Mon grand-père a conçu une soixantaine de 6m JI comme celui-ci, dont Thelma qui a remporté quatorze victoires en 1936 ». La coque d'Azaïs a d'abord été mise à nu, à l'intérieur et à l'extérieur, puis a été dépaillée par les spécialistes en charge de la restauration. Une soixantaine de membreures en acacia ployées à la vapeur et rivetées cuivre ont été changées et une quinzaine de mètres carrés du bordé en acajou ont été refaits, ainsi que la serre-bauquière et le barrotage en spruce... La restauration du bateau devrait être terminée au milieu de l'année. Sylvie Nardi et François Carnatte souhaitent le remettre à l'eau à temps pour participer aux Régates royales de Cannes, en septembre prochain. « Après sa restauration, Azaïs sera classé Bateau d'intérêt patrimonial », précise Sylvie Nardi.

Jean-Christophe VINCENT

Le voilier est en restauration depuis un peu plus d'un an. Photo Pierre MATHIS

ASSOCIATIONS

François Carnatte – voiliers d'exception

Écrivez-nous !

ATOUT nautic | Passion Nautic Club | actualités nautiques et locales pour la plaisa

Voiliers d'exception

En préparation, une exposition consacrée à un architecte naval de génie François Camatte

L'exposition témoignera du génie de cet architecte na qualifié de créateur intuitif pur, guidé par son esthétique qui tenait lieu de technique. Ses voiliers étai remarquables par leur élégance et leur performance. On doit de superbes bateaux de plaisance et particulièrement, de course, dessinés des années 1930 à la fin des années 1950.

Cette exposition présentera des archives, des images, des plans, des maquettes, des outils, du mobilier lui ayant appartenu. Ils seront agencés dans une scénographie originale dont le cœur sera un 6mJI, rénové à l'identique de sa facture originelle.

L'association "François Camatte voiliers d'exception", créée à l'initiative de son petit-fils, se mobilise et recherche des partenaires pour financer cette exposition qui devrait être présentée en première à Cannes en septembre et pourquoi pas donner naissance à un musée.

Partager - Association François Camatte voiliers d'exception - 24-01-2018

François Camatte au fer plan, chaussé à la main
Ci-contre le 6mJI en cours de restauration pour l'exposition

Ses débuts dans les chantiers navals

En 1920, il entre comme dessinateur aux chantiers navals Despujols à Arcachon, spécialisé dans les yachts à moteur. En 1925, il part travailler au chantier naval d'Antibes où il rencontre l'architecte naval Jean Quenel qui l'influencera dans le choix de sa carrière. Il finalise son apprentissage et dessine le Queen Mary, vedette qui servit à la promenade dans les environs de la rade de Cannes.
À partir de 1928, François Camatte dessine pour son propre compte, sa jauge de prédilection est le 6mJI, dont un exemplaire rénové à l'identique de sa facture originelle sera au coeur de l'exposition.

Les 6mJI, 8mJ, 5mJI, et quelques voiliers de croisière

En 25 ans de carrière, il dessine plus de soixante 6mJI, dont certains gagneront des prix prestigieux. Les 5mJI de classe internationale créée en 1950 , les premiers 5mJI français. Avec Eugène Cornu, il est un des seuls architectes français à l'époque à dessiner de bons 5,50mJI.
En 1932, il a créé le dériveur monotype "As Côte d'Azur" pour l'Union des sociétés nautiques françaises, près de 200 exemplaires ont été construits, dont une grande partie au chantier Chiesa de Cannes.
En dehors de la jauge internationale, Camatte a réalisé une dizaine de voiliers de croisière.

EN CHANTIER

L'Azaïs de Camatte

Au début des années trente, François Camatte dessine le 6 m JI Azaïs pour Arnaud Martin, un ancien président de la Société nautique de Genève. Le 4 juin 1933, ce yacht, construit la même année à Cannes chez Chiesa, dispute sa première régate à Genève. Un mois et demi plus tard, il remporte contre *Midinette* le match opposant le Cercle de la voile de Paris à la Société nautique de Genève. Arnaud Martin conservera son bateau jusqu'en 1951, année de son décès. Les cinquante années suivantes, *Azaïs* demeure en Suisse. En 2002, son nouveau propriétaire lui fait gagner les Pays-Bas.
C'est là que François Ramoger, petit-fils de François Camatte, et quelques membres de sa famille le découvrant avant d'en faire l'acquisition. Leur but est de le remettre en état de courir, mais également de l'associer à une grande exposition sur l'architecte cannois (CM 275). « La coque a d'abord été mise à nu, à l'intérieur et à l'extérieur, explique François Ramoger qui supervise le chantier à Nancy. On l'a dépaillé puis nous avons remplacé les bouloire.
Il a fallu changer une soixantaine de membrures en acacia ployées à la vapeur et rivetées cuivre.
Une quarizaine de mètres carrés du bordé en acajou ont été refaits, ainsi que la serre-bauquière et le barrotage en spruce. Le nouveau pont est un contre-plaqué recouvert de petites lattes de *yellow cedar* (cyprès jaune) ceinturées d'un plat-bord en acajou verni.
Quant aux espars, ils seront aussi en spruce. » Le bateau, dont on peut suivre la restauration sur <www.francoiscamatte.fr> devrait être mis à l'eau à temps pour participer aux Régates royales de Cannes, en septembre prochain. ●