

neptune

nautisme

TRANSMED

**DES
BRETONS
EN
EGYPTE**

UNIQUE!
SIGNÉ AMEL

30 ASTUCES
POUR NAVIGUER
MIEUX

HEIMANA
LA ROCHELLE
y.c. Tahiti



HENRI AMEL

UN CAPITAINE HEUREUX

A 70 ans Henri Amel a donné
son chantier à ses employés et leur a
commandé le bateau de ses rêves,
pour le remercier ils en ont fait leur chef-d'œuvre :
un Mango vraiment très spécial : Heimana



Vous êtes dirigés par des incapables ! Vous travaillez mal, les clients ne sont pas contents, vous êtes mal payés, la boutique perd de l'argent !

Après ce petit discours d'arrivée bien carré, Henri Amel prend possession en 1963 du département plastique des chantiers La Rochelle Pallice. L'architecte naval devient aussi constructeur. Les Chantiers Amel sont nés.

Ils sont nés parce que l'architecte Amel ne peut se permettre qu'on lui impute un cinquième échec... Des phrases malveillantes du style « pensez donc avec un architecte aveugle » ont galvanisé sa volonté : ses objectifs sont simples. Non seulement il va désormais construire de bons bateaux, même les meilleurs s'il le peut. Mais alors qu'a-t-il fait depuis ses débuts en 1934 ? Dessiner des bateaux, des dizaines de bateaux même, des voiliers, mais aussi des bateaux à moteur. Mais en 1953 il devient complètement aveugle, victime d'un zona ophtalmique (il avait déjà perdu un œil pendant la guerre). Après quatorze mois d'hôpital il ressort avec une canne blanche. Pendant quelque temps, démoralisé, il devient représentant en champagne. Dans les milieux du yachting, quand on le voit arriver avec sa canne blanche, on n'ose rien lui refuser. Les affaires marchent mais le moral ne va pas, il a l'impression d'escroquer ses amis. Aussi, à la première occasion, il reprend son métier. Ses plans sont alors construits par plusieurs chantiers. Tout pourrait recommencer mais l'architecte traverse une véritable série noire, l'un des constructeurs fait faillite, un autre ne respecte pas les échantillonnages qu'il préconise, un troisième se révèle incapable de construire les bateaux malgré un



carnet de commandes plein... Même si sa responsabilité n'est jamais directement engagée, Henri Amel est victime de ces échecs. Le dernier, il ne pourra l'accepter : le département plastique des chantiers La Rochelle Pallice deviendra le chantier Amel... A partir de cette date va commencer pour *le Capitaine*, tout le monde appelle ainsi Henri Amel, et son équipe une fantastique aventure qui, du *Super Mistral* au *Pampero* en passant par l'*Euros* (1967), le *Garbi* (1970), le *Meltem* (1973) aboutira à la gamme actuelle *Sharki*, *Maramu*, et *Mango*..

L'esprit Amel

Pionnier de l'utilisation du stratifié dans la construction de bateaux de plaisance — il a réalisé son premier bateau en polyester en juin 1952 — Henri Amel a marqué son chantier de ses conceptions. Seul cas, ou presque, de navigateur (200.000 milles parcourus autour du monde en cinquante ans) architecte, constructeur, il conçoit le bateau dans sa globalité. Et là, n'y voyant rien, il était très avanta- géé comme il le note lui-même : « *N'ayant aucune distraction possible, pas de lecture, pas de cinéma, je pensais bateau, je m'imaginais bateau* ».

Perfectionniste à l'extrême, le *Capitaine* va inoculer son virus à son équipe. Dans chacun des trente-deux corps de métiers qui interviennent dans la construction d'un bateau, les ouvriers veulent être les meilleurs : ils mettent un point d'honneur à faire le stratifié le plus solide (résistance à la traction : 25 kg/mm²), les vernis les plus beaux,

Les aménagements d'Helmana sont dans leur répartition, semblables à ceux d'un Mango seule la position de l'évier est inversée. Ils diffèrent par le degré de finition des ébénisteries réalisées en acajou du Gabon, et des vernis



à faire des installations électriques parfaites, à monter des moteurs qui ne vibrent pas... à faire des bateaux dont la qualité n'est plus à démontrer. Ce soucis extrême de qualité n'est cependant qu'un des aspects de l'esprit Amel. Esprit maison qui marque autant la politique commerciale que la conception des bateaux.

Produire moins pour vendre mieux !

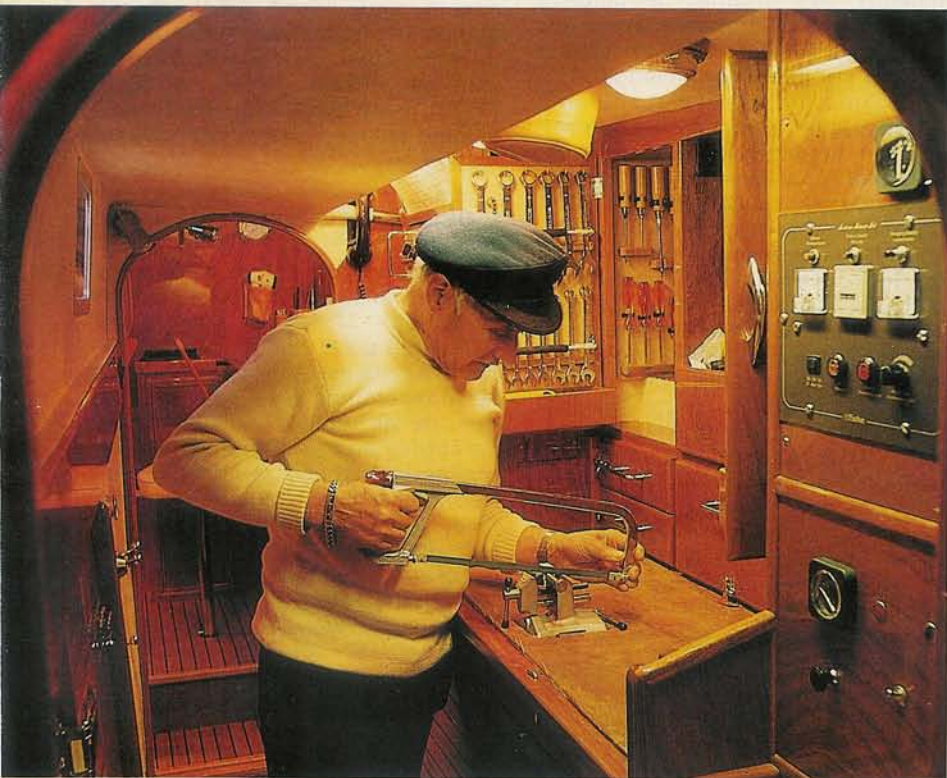
Chez Amel, la crise est surmontée. D'abord parce que 80% de la production est exportée, ensuite parce que la situation financière de l'entreprise est très saine : autofinancement important, absence de stock et productivité au-dessus de la moyenne. Enfin, et peut-être surtout, parce que le développement est soigneusement maîtrisé. « *Le chantier Amel ne grossira pas* » a déclaré Henri Amel... *Il produira cinquante bateaux en 1985 pas un de plus.* »

Résultat, pas de réseau commercial coûteux en terme de gestion et une clientèle soigneusement sélectionnée. Pour acheter un *Sharki*, un *Maramu* ou un *Mango*, il faut venir au chantier à La Rochelle. A la rigueur, si le client connaît déjà les bateaux, on lui envoie un commercial qui prendra la commande, mais s'assurera auparavant que le programme de navigation du client correspond bien au modèle qu'il veut acheter. En général le représentant du chantier organise d'ailleurs un essai avec un des bateaux de démonstration des bases de Hyères, de La Rochelle, de la Guadeloupe, de Tahiti ou encore un bateau de client si c'est à l'étranger : avant d'entrer dans la famille il faut montrer patte blanche...

Pour le *Capitaine* et son équipe, il y a ceux qui naviguent Amel et les autres. Naviguer Amel c'est avant tout avoir une certaine idée de la croisière à la voile. C'est aimer la mer, mais pas les embruns glacés, aimer



Les moteurs sont bridés à 75 % de leur puissance.



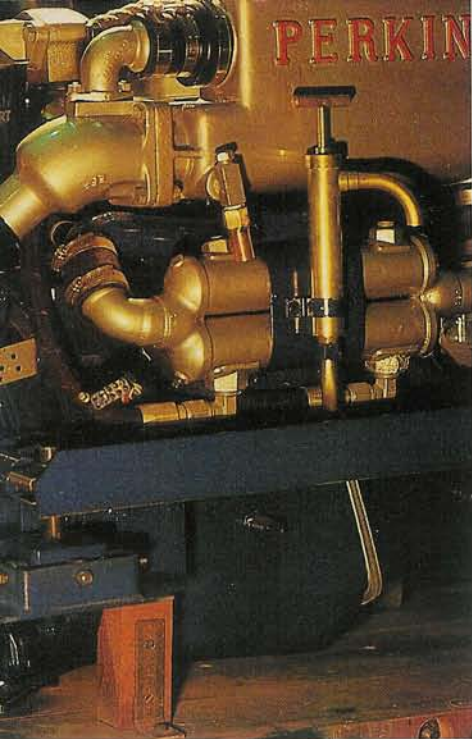
Heimana a fait l'objet des soins attentifs des meilleurs spécialistes du chantier. Le résultat, un Mango spécial pour un programme très spécial : ambassadeur de la qualité Amel sur les mers pendant le grand voyage qu'entreprendront bientôt Henri Amel et son second, Tonnerre, qu'on voit ici dans l'atelier du bord installé dans la coursive

la voile, mais pas par masochisme, aimer la croisière lointaine, sans renoncer au confort... Si vous vous reconnaissez dans ce programme, si en outre vous n'êtes pas un fanatique de l'abrasif à l'eau et du pinceau et si vous n'aimez pas le bricolage, vous êtes un sujet qui peut être réceptif au virus Amel. Attention !

Des bateaux différents

Conçus pour la croisière « sans aucune idée de course » les trois modèles de la gamme actuelle *Sharki*, *Maramu* et *Mango* du chantier sont

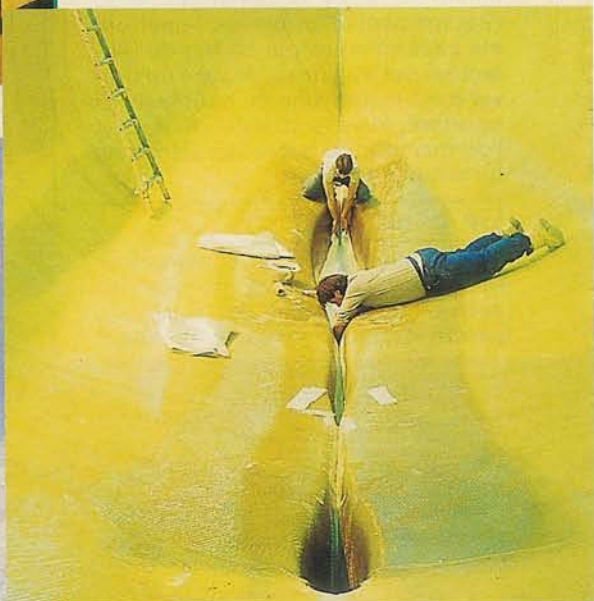




La menuiserie est particulièrement soignée.



originaux à plus d'un titre : leur carène en V profond à l'avant, s'ouvre progressivement sur l'arrière et se caractérise par un retour de galbord très prononcé, peu habituel dans la construction actuelle. Grées en Ketch, avec des plans de voilure très élancés, les trois modèles de la gamme possèdent des plans de pont très dégagés où rien ne vient entraver les déplacements. Ponts stratifiés imitation teck (le teck c'est bien joli mais ce n'est jamais parfaitement étanche et quel entretien ! comme dit *le Capitaine*) et l'abri de pilotage désormais classique. Les cockpits sont profonds et bien protégés. Trois cabines dans chaque modèle permettent de naviguer à six mais au chantier on considère que quatre c'est l'idéal. Tout est d'ailleurs prévu pour simplifier les manœuvres et se



Le stratifié est fait à la main.

passer d'équipiers. Alors la différence entre le « petit » *Sharki* de 12 mètres et le *Mango* de 15,80 mètres c'est le confort, l'espace, l'autonomie, la puissance à la mer, mais guère la capacité de couchage même si sur le papier le *Mango* a 8/9 couchettes et le *Sharki* 6/8.

En commun sur les trois modèles : la porte du poste avant transformable en cloison étanche qui permet de naviguer même après un choc avant très destructeur, le gouvernail anti-choc Amel, l'alternateur monté sur l'arbre d'hélice, la ventilation à air pulsé dans tout le bateau, le réfrigérateur deux sources (220 quai et compresseur moteur) et depuis janvier 1984 : tangons articulés pour tangonner sans effort, enrouleur de foc électrique, et réglage à distance du point d'écoute de foc. Mais ce n'est pas fini : « *Chez nous on ne change pas de modèles chaque année, mais on ne cesse de perfec-*

tionner ceux que nous fabriquons », déclare Henri Amel. La preuve, les trois bateaux produits en 1984, datent de 1977 pour le *Maramu*, de 1978 pour le *Sharki* et de 1979 pour le *Mango* « et nous ne sommes pas prêts de les abandonner » complètement-il goguenard.

Au contraire, la série 1984 verra des innovations importantes facilitant encore la manœuvre et la vie à bord : vous verrez tout cela au prochain Grand Pavois...

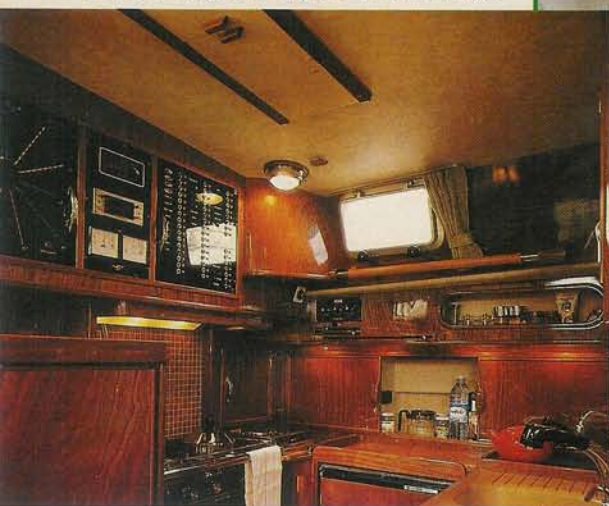
Innovation : dans la bouche d'Henri Amel ce mot prend tout son sens. A bord de ses bateaux tout est pensé, étudié, fabriqué selon ses propres idées. De la poignée de porte des équipets, au berceau moteur et aux enrouleurs, sans oublier la méthode de construction et le tissu, tous les matériaux et toutes les techniques employés dans la construction et l'équipement d'un bateau Amel ont été expérimentés par ce fou de perfection qui n'a jamais déposé un brevet dans le domaine du nautisme. Et pourtant, avec le stratifié dont il fut l'un des pionniers, les occasions ne lui ont pas manqué.

Un beau geste

Non content d'être un constructeur et un architecte pas comme les autres, Henri Amel est aussi un patron original. Après avoir réussi

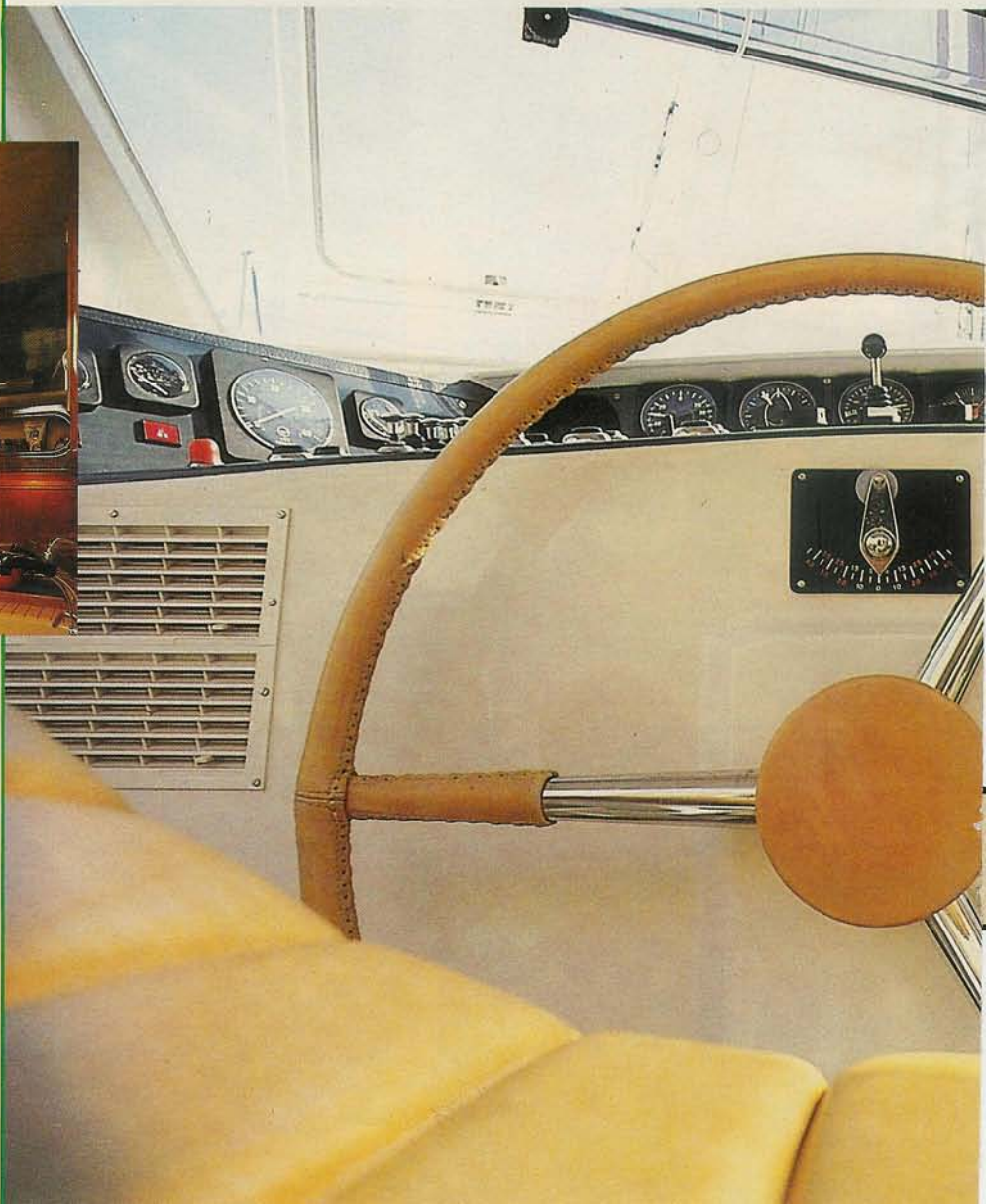


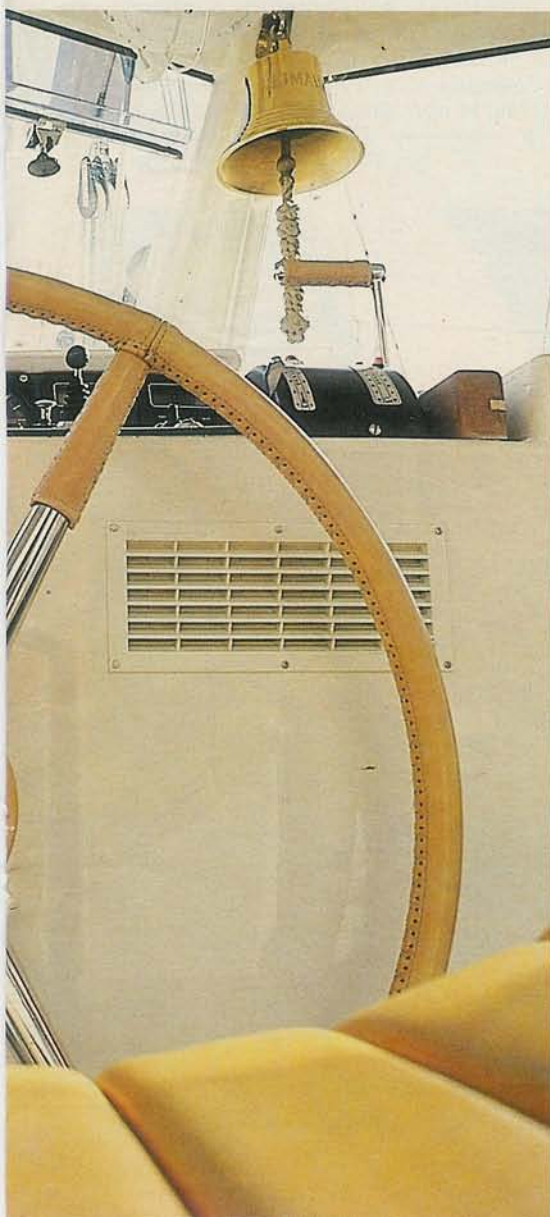
Pas un instrument ne manque au-dessus de la table à carte. Certains sont même en double par sécurité.



Sur le tableau de contrôle, un système de diodes localise toute défaillance. d'abord à monter puis à faire prospérer son chantier, à le relever encore après l'incendie qui le ravagea en 1968, Henri Amel l'a tout simplement donné en 1980 à ses employés. Chez Amel, aujourd'hui, celui qui possède le moins d'actions c'est le fondateur : sur 13 000 actions émises le Capi-

Du poste de barre d'Heimana, on peut par simple pression sur un bouton enrouler ou dérouler le foc, et la grand voile, ou actionner le guindeau





taine n'en a gardé qu'une. Symbolique. Il a passé la barre à Michel Bonneteau, aujourd'hui Président-directeur général de Amel S.A. et à Jacques Carteau, le fidèle dessinateur des débuts, désormais Directeur général technique et co-architecte des bateaux. Mais s'il a donné le navire à l'équipage, le Capitaine n'en est pas moins toujours présent « *Ils ne veulent pas me laisser partir* » fait-il semblant de se plaindre. Pour leur échapper, une seule solution, naviguer.

En 1980, après s'être imposé pendant des années « de naviguer dans les conditions de ses clients avec les mêmes bateaux que ses clients », il décide, ayant recouvré un dixième de vue, de se faire « le bateau de ses rêves », un désir que nous avons tous dans un coin de notre tête. Mais quand on s'appelle Henri Amel, que l'on a derrière soi les meilleurs ouvriers et les techniciens les plus qualifiés, tous animés de la volonté de faire leur chef-d'œuvre, on arrive à Heimana.

A la base du projet, l'idée était de faire un bateau pouvant être manœuvré par un homme seul, d'un certain âge, sans effort, et offrant tout le confort nécessaire à de grandes navigations.

Henri Amel pensait partir d'un Maramu, mais Tonnerre, son équipier depuis quatorze ans, préférerait le Mango plus grand et plus spacieux. C'est donc sur la base d'une coque et d'un pont de Mango qu'a été conçu Heimana. Mais les points communs s'arrêtent-là.

Et encore, car tous les stratifiés d'Heimana ont été réalisés avec une attention particulière et un degré de finition exceptionnels.

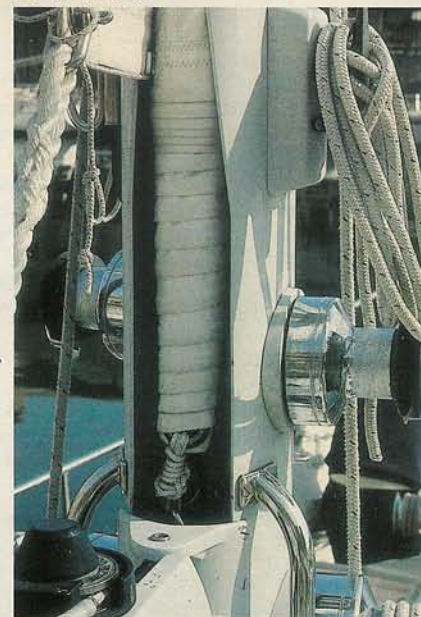
Idem pour la structure des emménagements, on retrouve les trois cabines du bateau de série, mais, tout est traité en acajou du Gabon massif et les menuisiers et ébénistes du chantier s'en sont donné à cœur joie.

Partout les fils de bois se suivent malgré des dizaines de tiroirs, d'équipets, de placards spécialement aménagés pour la vaisselle, le bar, les armes. Jusqu'aux appareils ménagers : réfrigérateur, machine à laver la vaisselle et le linge qui sont habillés d'acajou et nulle part on ne peut voir une vis...

Très classique intérieurement Heimana témoigne partout d'un extrême soucis du détail. Par exemple, les clayettes à légumes sont dotées d'une double aération à ventilation forcée qui permet d'assurer la conservation des produits qui y sont stockés. La porte de la mini armurerie du bord est gainée de cuir fauve et étudiée pour ranger les munitions ; toutes les mains courantes sont gainées cuir, il n'y a pas la moindre fer-



Pour border le foc ou régler la position du chariot sur le rail, il suffit d'appuyer sur un bouton.



La grand voile s'enroule électriquement dans le mât.



Toutes les mains courantes sont gainées de cuir naturel et cousues main.

rure d'inox qui ne soit dotée d'un minuscule arrêt en caoutchouc pour éviter les bruits...

Tous les coussins du carré, enfin, sont tapissés dans deux tissus : laine orangée pour l'hiver, soie sauvage

Comme tous les bateaux Amel, Heimana est ceinturé par un balcon inox complet. Grâce au radar couleur on peut assurer la veille de l'intérieur

tissée à la main dans les tons ivoire, gris et bleu pâle pour l'été. En quelques heures on peut tout changer. Voilà pour les esthètes et les amateurs de confort, mais *Heimana* c'est beaucoup plus que cela : c'est un véritable bateau expérimental « *il a dix ans d'avance* » dit son heureux propriétaire. C'est en effet sur le plan de la technique que le bateau d'Henri Amel est extraordinaire.

Un voilier presse-bouton

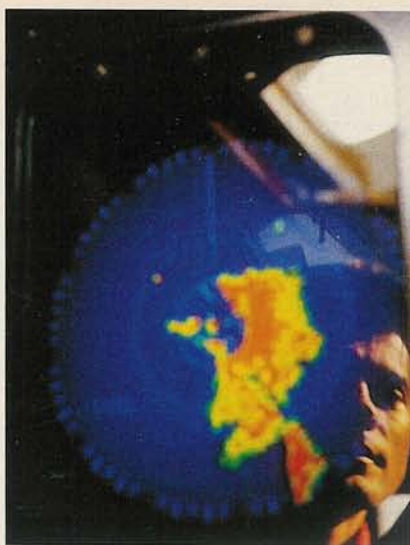
Pour éviter les efforts Henri Amel a une prédilection pour l'emploi de moteurs électriques.

Il y en a près de 90 à bord d'*Heimana* pour bloquer automatiquement l'ouverture des coffres, actionner le guindeau, ventiler l'intérieur etc...

Mais, le plus intéressant, c'est leur utilisation pour faciliter au maximum les manœuvres à la voile.

Grée en Ketch, *Heimana* porte 160 m² de voilure.

Pour un homme de soixante-dix ans, même en pleine forme, ce n'est pas rien. Pourtant, devant moi, le Capi-



Le radar couleur à image permanente.

taine hisse les voiles de son bateau sans quitter le cockpit en 1 mn 30 s toujours sans se déplacer, ni sans fournir d'effort !

Le secret : des mâts à enrouleur, manuel pour l'artimon, électrique pour le grand mât, un foc à enrouleur électrique, des winches d'écoute de foc électriques.

Je laisse les mangeurs d'écoute tourner la page, voici la suite : ayant ajusté le cap du pilote automatique, le *Capitaine* peaufine ses réglages de point de tire d'écoute de foc.

Il le fait avec un doigt seulement, le déplacement du chariot sur le rail

étant commandé électriquement...

« Bon ! et maintenant si on allait prendre le thé. » Un peu éberlué je le suis dans la cabine, *Heimana* poursuit tranquillement sa route avec des mouvements amples et doux. Pendant que l'eau chauffe, nous surveillons notre progression sur l'écran du radar couleur à image permanente. Dans le carré, comme dans tout le bateau, la température est de 20°C et le degré d'hydrométrie très faible. On se sent bien. Dehors le vent est monté à 25 nœuds, on a un peu réduit la toile en appuyant sur les boutons bien sûr, et sans même passer un ciré. Nous croisons un half-ton dont l'équipage au rappel est trempé à chaque vague. Ils ont l'air transi. C'est vrai que ce nordet n'est pas chaud. Aux Medes nous virons, le *Capitaine* veut nous faire la démonstration de ses tangons. Enfin ! je suis en train de me dire qu'au moins nous ne risquons pas d'attraper un rhume, lorsque je réalise que ce qui nous menace est bien pire. Le virus Amel nous guette. Comme antidote, je passe ma veste de quart et monte sur le pont. Quelques embruns dans la figure me ramèneront à la réalité. De l'intérieur me parvient, alors assourdi, un chant tahitien. Tonnerre vient de mettre une cassette sur la hi-fi. La Polynésie, *Heimana* y partira bientôt, *Heimana* c'est le nom tahitien du Capitaine...

● ————— **François-Jean Daehn**
Photos : Philip Plisson



FICHE TECHNIQUE

Caractéristiques :

L h.t : 16 m
Lf : 12,70 m
l : 4,30 m
t.e : 2 m
sv : 160 m² maxi
dépl. 15 t. lège.

Moteurs : Perkins 6 cyl. 100 ch. Propulseur d'étrave. Vitesse croisière rapide 8,5 nœuds. Vitesse croisière économique 7,3 nœuds.

Pont :

- Gréement : Hood (modifié Amel), Sarma.
- Accastillage : Lewmar Arken, Plastimo.
- Voiles : JP Gateff.
- Architectes : H. Amel et J. Carteau.

Équipements électriques

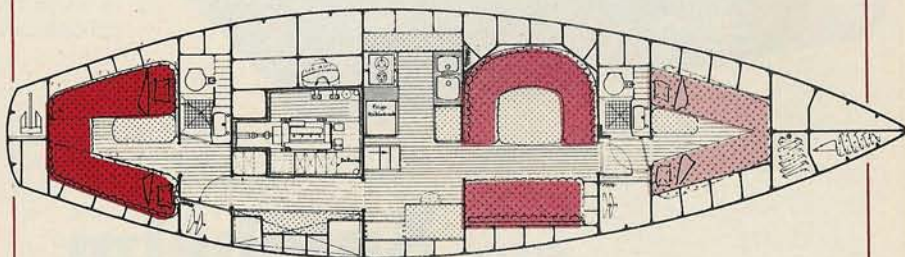
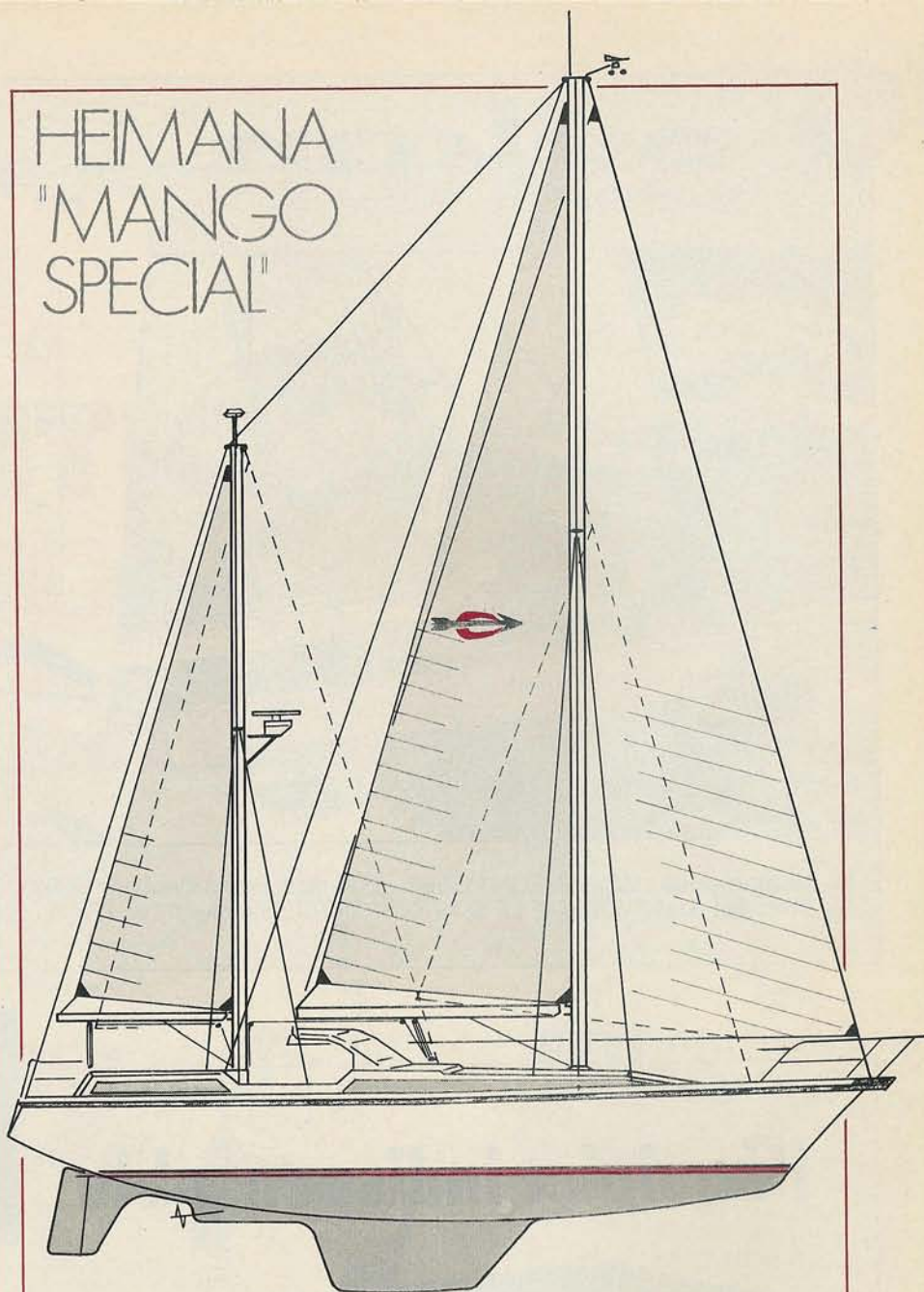
Groupe électrogène Fisher 2,4 Kw. Chargeur d'accus Constavolt 100 A. Climatisation, chauffage, ventilation air frais décanté.

Dessalinisateur (70 l/h), réfrigérateur, conservateur (-18°), lave-linge, lave-vaisselle, réchaud 2 feux, four, plaque électrique, hotte aspirante.

Aides à la navigation.

- Loch, speedo, girouette anémomètre, sondeur, navigateur par satellite, récepteur radio (Brooks).
- Pilote automatique (Robertson).
- Ordinateur et compas électronique Hercules (Brooks).
- Récepteur de carte météo (Furuno).
- Loran C.
- Radar couleur à image permanente Kodon (portée 36 milles).
- Barographe, hygromètres (utiles en Méditerranée pour prévoir le mistral).
- Conservateur d'heure TU (Imhauf).
- VHF (Radio Océan), BLU (Sailor) 800 W.
- Interphone de pont (Akophon).
- Video, TV (Salora).

HEIMANA
"MANGO
SPECIAL"



Chantier : Amel, Z.I. de Périgny. 17000 La Rochelle. Tél. : (46) 44.17.31.