

PROJET DE PARTENARIAT

ASSOCIATION CATABOOMERANG F40



1.« BOOMERANG », un multicoque de course.....	Page 2
2. Association « BOOMERANG F40 », pour un avenir local et des objectifs pluriels.....	Page 3 à 4
3. Partenariat associatif	Page 5
4. Les grandes étapes programmées.....	Page 5 à 8
5. Autres postes ou actions à mener / développer à travers du partenariat	Page 9
6. Des partenariats déjà noués	Page 9
7. Des actions à mener pour développer les partenariats	Page 10
8. Une volonté de retour gagnant sur partenariat	Page 10
9. Un porteur coordonnateur du projet pour l'association.....	Page 11
10. Le calendrier idéal.....	Page 12
11. Liens utiles.....	Page 13



1. « BOOMERANG », un multicoque de course

« Poursuivre l'histoire et sauver un catamaran de 40', de ceux qui ont permis de définir la jauge FORMULE 40 »

Ces bateaux, ceux construits à la même époque et ceux qui ont suivi après la création de la jauge F40 ont participé à l'évolution des multicoques de course qui sont devenus aujourd'hui ce que vous savez = des bateaux incroyables, qui « volent sur l'eau » au sens premier du terme dorénavant ! L'Atlantique en moins de 8 jours pour L. Peyron sur la 10^{ème} Route du Rhum, des runs entre 4 bouées avec des pointes à 50 nœuds pour les bateaux de la Coupe America, le tour du globe en bien moins que les 80 jours imaginés par Yves le Cornec et quelques autres ... Tout cela n'aurait pas été possible si dans les années 70, 80 certains n'y avaient crus, Tabarly en tête... Bien des projets, bien des aventures, explorations, essais, tentatives, échecs. Bien des hommes et des femmes, marins, se sont penchés sur la chose pour faire avancer technique, carène, matériel, hypothèse architecturale... Ces années passées ont été un formidable laboratoire pour la course au large autour desquelles des histoires se sont écrites.

Il reste de ci de là quelques bateaux témoins, certains échoués, désintégrés après diverses fortunes de mer, d'autres restaurés et naviguant encore. L'ancien Boomerang, F40, (rebaptisé temporairement Diamolo) est arrivé au Sénégal en 1993, Il a navigué un temps du côté de Palmarin et du Siné Saloum, servant de support à des journées épisodiques en Day charter... Abandonné sur un coffre à Joal pendant de nombreuses années, celui-ci s'est dégradé rapidement, laissé à l'érosion du temps, aux « indéclicats ». Le soleil, les mouettes, les chocs avec des pirogues ont accompagné et accéléré sa lente décrépitude. Stade avancé de type urgence diraient les spécialistes...

Ancien F40 des débuts, plan Paul Lucas, construit en 1985, en sandwich de verre et mousse diviniciel ce bateau s'inscrit pleinement dans le cadre des « bateaux du patrimoine » à l'instar de ceux que l'on retrouve sur l'eau suite au formidable travail réalisé par les membres de l'association Golden Oldies Multihulls <http://www.goldenoldies.biz/>

L'idée est assez simple : pour éviter que Boomerang ne disparaisse il faut entreprendre un chantier complet de remise en état. Le malade est bien malade mais les docteurs ont espoir !



1986, Bretagne



2. Association « BOOMERANG F40 », pour un avenir local et des objectifs pluriels :

Il a été créé une association loi 1901 – BOOMERANGF40 – qui a pour objet d'accompagner le projet sur sa phase restauration et ensuite dans la phase gestion et accompagnement du bateau.

Les trois grands objectifs que s'est fixée l'association sont les suivants :

1. Sauver un bateau de patrimoine / travail de restauration ET apprentissage :

A / Sauver le bateau : pour éviter que celui-ci ne disparaisse ! Abandonné sur un coffre, Boomerang, sans le sauvetage entrepris était voué assurément à disparaître.

B / Porter le travail de restauration et utiliser celui-ci comme atelier d'apprentissage, in situ pour apporter des savoir-faire et savoir-être à une équipe de 3 à 4 personnes, leur permettant ainsi d'accéder à une employabilité renforcée à la fin du projet. Le travail sur le bateau, qui devient support pédagogique à taille réelle, est engagé sous forme de tutorat métiers, avec pour chaque phase, la mobilisation de professionnels des différents corps d'état qui encadrent et dispensent leurs savoir-faire aux apprenants

- La mer et l'univers maritime permet une approche multidirectionnelle de valeurs essentielles : on revient dans ces milieux à des éléments fondamentaux et structurants pour les individus qui s'y attardent = engagement, responsabilité, humilité, apprentissage permanent, écoute de l'autre, technicité, respect de l'environnement etc, etc.... Un projet de voilier – qui plus est, de course – porte l'ensemble de ces composantes.

Depuis les métiers et savoir-faire nécessaires à la restauration de ce type de navire jusqu'aux bords de largue à 20 nœuds, chaque moment constitue des phases d'apprentissage et de remise en cause - à fortiori pour des individus extrêmement éloignés du milieu du nautisme.

2. Navigations à la voile sur le littoral :

Le Sénégal, fort d'un littoral important a vu disparaître peu à peu les activités voile très présentes par le passé, notamment en baie de Han avec des régates hebdomadaires de requins dans les années 70. Il n'existe plus à ce jour d'école de voile et autres flottes de petits bateaux permettant d'initier et faire découvrir la pratique de la voile au plus grand nombre. Actuellement il reste fort peu de possibilité de s'initier à cette activité dans le pays – embryon d'école de voile à N'Dagane et N'Gor, de ci de là quelques hobbies cat sur les plages d'hôtel, quelques voiliers à la marina et au Cercle de Voile baie de Han.... Impossible aujourd'hui de suivre un cursus complet voile ou de simplement et facilement naviguer sur le littoral. Et pourtant Dakar est une presqu'île ! Disparue depuis longtemps la course « La Baule /Dakar » qui avait écrit une des pages de la course au large avec l'arrivée de L. Bourgnon, fluteur tribord amputé...

Le projet de sauvetage est adossé à la volonté forte de faire redécouvrir cette activité sur un support « fun » et rapide. Positionner un tel bateau sur la presqu'île, le faire évoluer sur le littoral, embarquer pour des sorties découvertes des publics variés (à commencer par les acteurs de la restauration) relève de réappropriation de l'élément qui nous entoure et de la re- démocratisation de l'activité. C'est en voyant des bateaux navigués que l'on suscite l'envie de, c'est en naviguant que l'on devient navigateur !



3. Véhiculer au maximum des messages liés à la préservation de l'environnement, sur les zones maritimes aux équilibres fragiles :

Une des valeurs que nous souhaitons transmettre et véhiculer : la préservation de l'environnement, sa compréhension et son respect. Avec un support rapide et écologiquement neutre il est possible de mettre en œuvre des sorties découvertes ou déplacements « mission ». En s'adossant sur des projets existants (Nebeday ou d'autres), utiliser ce bateau comme vecteur d'images, plateforme d'observation ou autre moyen de découvrir les diversités écologiques ...

Il est possible de fonctionner sur des sorties thématiques pour mener des actions de sensibilisation : la mangrove, la pollution du littoral, la diversité du trafic maritime, la gestion de la ressource halieutiques, etc, etc....

Boomerang, avec sa légèreté, sa vitesse de déplacement et son approche non polluante permet d'associer un support avec une image forte à des causes justes de sensibilisation auprès des jeunes et moins jeunes.



3. Partenariat associatif :

Pour atteindre les trois grands objectifs que s'est fixée l'association celle-ci apporte des moyens propres **et recherche des partenaires** financiers et/ou matériels, et/ou techniques.

L'idée est de développer autour de ce projet une chaîne **collaborative** et **participative** tournée vers la sauvegarde du bateau en travaillant autour des valeurs qui y sont associées.

L'association apporte :

Le bateau en lui-même, acheté auprès de l'ancien propriétaire après des aventures dignes des belles histoires de voile...

Le travail déjà accompli depuis 1 an pour mettre au sec le bateau – convoyage, recherche d'un partenaire local pour la mise à disposition du lieu de chantier, la sortie de l'eau, le démâtage, désarmement etc

L'encadrement bénévole sur place et la mise à disposition d'outillage, de ressources matérielles et logistiques afin de mener à bien le projet.

Un cadre administratif permettant la recherche et la concentration des moyens nécessaires au projet

Un relais et une structure permettant aux partenaires potentiels une appropriation du travail accompli et des valeurs véhiculées à des fins de communication interne ou externe.

L'association recherche :

Des « amis » du projet ; donateurs en apport financier (nerf de la guerre !), mais également en apport en nature sous forme de don matériel, soutien, relais, conseils etc. Ce projet s'inscrit dans une démarche totalement participative et collaborative. Le travail entrepris est totalement bénévole et centré sur les objectifs décrits plus haut. Les intervenants métiers à mobiliser sur place, sur le chantier en lui-même vont devoir être rémunérés et un certain nombre de postes nécessitent de l'achat direct mais la démarche reste à but totalement non lucratif. Les apports financiers servent à couvrir les postes incontournables. Les apports en matériel permettent de réduire d'autant les coûts directs.

L'objet de l'association BOOMERANG F40 est bien de sauver le bateau, fédérer des gens autour de son sauvetage, transmettre des valeurs et des connaissances au passage, de naviguer et faire connaître la pratique à un public non averti et passer des messages /agir pour l'environnement.

4. Les grandes étapes programmées:

La restauration s'articule autour **de 3 grands postes** auxquels s'ajoutent **des opérations complémentaires** et s'inscrit dans un calendrier possible de 7 mois si le travail est réalisé en continu (cheminement optimum)

Les **trois phases principales** correspondent à des situations d'apprentissage fortes sur lesquelles nous souhaitons mobiliser des apprenants néophytes encadrés par des tuteurs métier.





2015, sortie de l'eau / Dakar

A. Phase restauration des coques et flotteurs :

Situation de départ :

Coques et flotteurs à l'état actuel visible à date : à nu, dégradés avec impacts multiples, fragilisés. Appendices dérives et safrans à refaire totalement.

Situation attendue à la fin de l'action :

Coques et flotteurs intérieur extérieur ramenés à l'état d'origine avec reprise des zones dégradées supports et stratification, enduit et peinture, compris détails d'aménagement intérieur et travail sur appendices, dérives et safrans pour réfection totale.

Durée de l'opération : 4 mois – 84 jours ouvrables env.

Savoir-faire:

La phase de restauration des poutres et flotteurs (inclue dérives et safran) nécessite des savoir-faire métiers selon les déclinaisons suivantes et implique notamment des opérations manuelles de mise en œuvre d'outillage électroportatif, de compréhension et mise en œuvre des matériaux du stratifiés, du bon respect des contraintes liées aux structures et formes d'un navire à voiles, de travail sur des surfaces courbes, d'obtention de résultats exigeants en terme de qualité de rendu etc.

- Préparation, mise à nu des supports et réparation d'impacts sur construction polyester
- Réparation d'éléments en forme en contreplaqué et boiserie avant stratification
- Préparation, insertion et assemblage de pièces de boiserie et de mousse en renfort, avant stratification
- Stratification ponctuelle de renforts de structures aux nœuds d'effort
- Stratification complète en renfort général, 1 couche de tissus toutes surfaces
- Moulage et réalisation de pièces mobiles (capots de pont, descente vers l'intérieur, élément de masquage ouverture poutre arrière.)
- Enduit général toute surface
- Ponçage jusqu'à obtention des états de surface et forme avant peinture
- Réalisation d'une peinture complète qualité marine, œuvre vive œuvre mort

B. Phase électricité / équipement de navigation :

Situation de départ :

Bateau totalement désarmé et dépouillé de son matériel. On repart d'une page blanche.

Situation attendue à la fin de l'action :

Rééquipement à minima d'un réseau énergie permettant de faire fonctionner le nécessaire en termes d'équipement. Panneaux solaires souples, 2 batteries, un tableau général, un réseau câblage renvoi, connexion, instrumentation etc...

Durée de l'opération :

2 mois – 42 jours ouvrables env. à démarrer en temps masqué sur opération 1

Savoir-faire:

Compréhension d'un système global électrique 12V, appréhension des enjeux de qualité sur un dispositif utilisé en milieu salin, compréhension des conséquences en termes de fiabilité et sécurité d'une installation utilisée en milieu maritime. Réalisation d'une installation soignée avec intégration des problèmes de maintenance future. Mise en œuvre de l'outillage nécessaire aux travaux électriques basse tension.

- Intégration des différents éléments et organes électriques sur un support existant
- Travail soigné autour des problématiques d'étanchéité et d'oxydation
- Fiabilisation du dispositif, étalonnage, calibrage des appareils embarqués (vitesse vent, vitesse bateau, positionnement, éclairage réglementaire, sondeur....)



C. Phase gréement, matelotage, accastillage :

Situation de départ :

Pendant sa période d'abandon à Joal le bateau a été dépossédé de ses équipements, voiles (sauf GV hs à ce jour), accastillage en état, motorisation.

Après sa sortie de l'eau, l'ensemble des équipements restants ont été démontés et déposés pour une mise à nu complète de la coque

Situation attendue à la fin de l'action :

Après réunion du matériel nécessaire au réarmement (à travers un partenariat complémentaire qui reste à définir – Cf page 11 - ou de l'achat direct) remontage dans les règles de l'ensemble de l'accastillage, réalisation de la totalité du matelotage, réarmement du bateau pour une mise en configuration de navigation.

Durée de l'opération :

2 mois – 42 jours ouvrables env. à démarrer en temps masqué sur opération 2

Savoir-faire:

La partie accastillage, matelotage, gréement implique des travaux fins de précision. Cela permet d'aborder des notions d'efforts, d'interactions entre différents appareillages. Cela permet de mettre œuvre « le moteur » du bateau – les voiles – et l'ensemble des organes qui permettent de les contrôler. Mise en œuvre de différent outillage manuel et électro portatif, respect de l'existant et du support, adéquation efforts/fixation.

- Compréhension des interactions entre les organes mis en œuvre
- Fixation en correspondance avec les efforts à recevoir, choix, mise en œuvre de fixations adaptées
- Travaux fin de matelotage, terminaisons, épissures, coutures
- Passage et cheminement des manœuvres, appréhension des frottements
- Montage des éléments pour un usage à la mer

Baie de Han 2015



5. Autres postes ou actions à mener / développer à travers du partenariat

Parallèlement à ces 3 grands postes (phases « apprentissage ») il subsiste une liste importante d'actions ou de tâches pouvant s'inscrire dans le cadre de partenariats :

- Formalités douanières de Sénégalisation du bateau. Toujours sous pavillon français, l'ancien propriétaire a contourné les règles et n'a pas procédé à la Sénégalisation du bateau. Celui-ci étant destiné à rester sur le littoral doit passer par ces formalités.
- Travaux sur poutre avant et bôme : actuellement dégradées par le temps, un arrêt de toute maintenance et un problème d'usure aux points de frottement, la bôme et la poutre avant en aluminium nécessitent un travail de soudeur alu qualifié ou un travail de remplacement. Le problème se pose également pour les barres de flèches et la martingale poutre avant.
- Matériel sécurité pour armement du bateau : fusées, gilets, survie, miroir, corne, pompe de calle manuelle, perche IOR, feux de nav, extincteurs, foscars + bouées, mouillage principal + mouillage secondaire. Le bateau est totalement désarmé et dépourvu de matériel à l'heure actuelle.
- Motorisation : restant à acquérir, 1 hors-bord 25cv arbre long, commande déportée, nourrice.
- Jeu de voiles complet ou « garde robe » : la GV, seule voile qui restait à bord a été déposée et mesurée. Il n'y a pas à ce jour d'archive existante à ce propos. Nous repartons donc de 0 sur ce point, d'une page blanche qui nécessite de poser un cahier des charges, étudier et réaliser une garde-robe neuve ou à base d'éléments d'occasion. La GV ou les voiles d'avant offrent également une surface de communication potentielle pour un ou des partenaires intéressés !
- Accastillage : suite à démontage il apparaît nécessaire de procéder au remplacement à 80% du matériel accastillage du bateau. Une liste complète est disponible à ce propos.
- Transport de matériel et de matériaux entre la France et le pays. Certains éléments nécessaires à la bonne réalisation du projet ne peuvent être sourcés sur le territoire. Un ou des transports seront à réaliser

Chacun de ces postes ou partie de ces postes peut faire l'objet d'une démarche collaborative, sous forme d'aide technique, d'aide matérielle ou financière. L'association est à la recherche d'interlocuteurs prêts à l'accompagner dans sa démarche.

6. Des partenariats déjà noués

Zone travaux et sortie de l'eau du bateau

Eiffage Sénégal a accepté de nous mettre à disposition grue, emplacement et énergie pendant le temps des travaux.



Gréement courant

Sté COUSIN fabricant de cordage pour la sécurité et le nautisme.

L'ensemble du gréement courant est déjà acquis grâce au partenariat noué.



Trampoline avant et arrière

Promesse de don par la société Altela spécialisée dans la fabrication de filets de sécurité, de sport et pour l'agriculture



Gréement dormant

Câblerie de haubanage, filière de sécurité. Un partenariat est à l'étude avec la Sté CBR LEVAGE, sur le remplacement des haubans et câblerie du bateau.



7. Des actions à mener pour développer les partenariats

Nous sommes à ce jour en relation et adhérent de l'association Golden Oldies Multihulls pour un suivi technique, un échange sur les synergies de restauration possible avec l'Europe.

L'association mobilise son entourage et son relationnel maritime pour susciter des adhésions à travers des dons financiers directs ou matériels.

Une visite aux salons nautiques 2014 et 2015 a permis de sensibiliser des professionnels à la démarche entreprise.

L'association mise sur des adhésions « amies » se reconnaissant dans les valeurs véhiculées par sa démarche et souhaitant apporter son soutien au sauvetage du bateau !

8. Une volonté de retour gagnant sur partenariat

- Pendant la démarche de restauration, à travers le projet en lui-même, le travail accompli, la prise en charge en partenariat d'une équipe en apprentissage métier et valeur : en associant son nom, en utilisant les images en interne et externe. Intervention des participants, article dans les journaux internes, dans la presse locale, mise en avant de l'action d'aide portée sur une équipe d'apprenants. Des articles sont également envisagés dans Multicoque Magazine, Voiles et Voiliers et Bateaux.

- De façon permanente, mise en avant des couleurs des partenaires dans l'ensemble des communications et écrits produits autour du projet (actuellement 8 news diffusées, une vitrine Facebook en place)

- Une mailing liste qui s'étoffe de semaine en semaine et permet une diffusion des avancées du projet auxquelles l'image des partenaires associée en permanence.

- De façon événementielle, ponctuelle (après restauration): des sorties « VIP », une course locale avec le bateau engagé au nom du/des partenaires, une opération de communication ciblée, le droit à l'image pour des supports de communications... En interne ou externe le F40 est un support potentiel utilisable à ces fins.

- Surface voiles : possibilité d'apposition du logo d'un partenaire principal sur une surface à déterminer sur le plan de voilure : chaque sortie se transforme en moment de visibilité forte. L'association d'une marque, d'un nom d'entreprise ou d'un logo au support multicoque – rapide, technique, impressionnant etc. – permet une association à connotation positive permettant une identification valorisante. La voile est le dernier sport mécanique ultime, réunissant technologie et confrontation aux



éléments. On ne parle pas de faire le Vendée Globe mais Boomerang, ancien F40, porte encore ces valeurs dans le regard des observateurs, avertis et néophytes confondus. Voilier unique présent à demeure sur le littoral sénégalais, y apposer ses couleurs permet à chaque sortie en cours d'année d'imposer sa marque. Durée de vie de la visibilité portée sur de nombreuses années. On inscrit l'image de façon durable dans les esprits.

9. Un porteur coordonnateur du projet pour l'association

Acquéreur du bateau pour le sauver, mettant celui-ci à disposition de l'association, accompagnateur en temps, ressources matérielles sur fond propre, Erik Jouet, est depuis 20 ans créateur et gestionnaire d'entreprise spécialisée dans les travaux spéciaux et en hauteur, travaux sur cordes en accès difficiles et formateur expert à la prévention des risques de chute de hauteur.

Auparavant professionnel du nautisme entre 1986 et 1996. Il a travaillé dans le secteur du nautisme 9 années en qualité de professionnel technique et naviguant

Formations

- Brevet d'Etat 1^{er} degré Voiles – Région NPDC 1991
- Brevet de Patron de Plaisance Voile – Le Havre 1989
- CAP charpentier navire en bois – Equerdreville 1985

Chantiers navals

- MTM THERY Ouistreham – Haute Normandie.
- Construction de catamarans de croisière en époxy bois moulé sur plan Harlé
- Construction catamarans F40 West System plan Vanpeteguen / Lorios Prevost
- MULTI TECHNIQUE MARINE Ile des Embiez – Vars. Réparation entretien de bateaux de plaisance.

Skipper / convoyage

- 8 transatlantiques – trajets Caraïbes/Métropole, Métropole/Caraïbes
- Nombreux convoyages en local sur l'arc antillais
- Convoyages de différents voiliers de location et de propriétaire sur le bassin méditerranéen – Grèce, Turquie, Italie, Corse, Sardaigne, Baléares etc...

Skipper / formateur

- Réalisation de nombreuses navigations en Manche, Mer du Nord et Atlantique en accompagnement de groupes découverte, entraînement course étudiant (course croisière EDHEC), CE, etc...
- Participation à la création de l'entreprise MAXI BLEUE et à la réalisation d'un cursus de formation par analogies entre le fonctionnement d'un bateau et celui d'une entreprise. Rédaction du concept, validation des modules, mise au point d'un livret stagiaire sur papier hydrophobe.
- Réalisation de 25 semaines de formation sur « Premier Novembre » - Swan de 65 pieds – Méditerranée. Clients : Promod, Nestlé, CG Nord Pas de Calais...



10. Le calendrier idéal

Janvier février = mise en route phase 1 « restauration coques et flotteurs ». Retour salon nautique et poursuite des recherches fournisseurs, partenaires

Mars avril = fin de phase 1 peinture + phase 2 « électricité / équipement de navigation » et engagement phase 3 « gréement, matelotage, accastillage »

Mai juin juillet = finition, mise à l'eau, réglage et premiers bords

7 mois d'implication et de portage du projet pour aboutir à une première navigation à l'été 2016.

Le calendrier, compte tenu de la localisation du projet et du manque total d'acteur important dans le nautisme « technique » sur Dakar peut évidemment « dérapier ». Viser une première navigation avant fin 2016 est en revanche un challenge accessible si l'association arrive à fédérer autour d'elle !



Joal 2014, avant convoyage et sortie de l'eau



11. Liens utiles

- <https://www.facebook.com/cataboomerang/> pour suivre les news, avancées, recherches etc...
- www.goldenoldies.biz association dédiée au sauvetage et à la restauration d'anciens multicoques de course
- www.voilesetvoiliers.com/course-regate/sillages-3-formule-40-les-etoiles-filantes-des-annees-80 Historique F40
- www.histoiredeshalfes.com info sur Volage, Sister ship de Boomerang.
- www.youtube.com/watch?v=NdXSXS_aKcA pour voir des images du F40 Volage en navigation
- www.youtube.com/watch?v=g-KeysmbTS4 pour des images d'un autre F40 en navigation
- www.cousin-trestec.com partenaire sur gréement courant
- www.altela.com partenaire sur trampoline
- www.cbr-fremicourt.fr partenaire à l'étude sur gréement dormant

