

BULLETIN DE L'ASSOCIATION SEQUANA



Numéro 42 Janvier 2018

LA FEUILLE À L'ENVERS

«...notre yole, qui s'appelait *Feuille-à-l'Envers*, nous fit flotter chaque semaine sur la Seine, entre Asnières et Maisons-Laffitte...»
Mouche, 1890, Guy de Maupassant





Sommaire.....2

Éditorial, J. J. Gardais.....2

Projet

Le Despujols, J. J. Gardais.....3

Histoire

L'Ondée, M. A. Dubout.....4

Manifestations

Les fêtes du Patrimoine, L. Malcorpi.....6

Rétro-Nautic à Ouistreham, P. Roynard..8

Guinguette à Bougival, P. Roynard.....8

Festival de Paimpol, J.-P. Fresson.....8

Festi Marne, P. Roynard.....8

Carré des Canotiers, P. Roynard.....9

Sequana sur la Tamise, P. Roynard.....9

Rendez-vous de l'Erdre, B. Chazarenc..10

Musée Caillebotte, B. Chazarenc.....11

Lac des deux Amants, L. Malcorpi.....12

Rando Chatou-Poses13

Inauguration du Botin, P. Roynard.....13

Les chantiers

Le chantier du Botin, P. Roynard.....14

Le canot Sénécal, B. Chazarenc.....15

Zambèze, V. Leloup.....16

Détails sur Zambèze, V. Leloup.....18

Gaston, A. de Goncourt20

Titou, dinghy Alaska, P. Roynard.....22

Vous avez dit dinghy, P. Roynard.....23

Aviron

Dernière minute, A. Lesgars.....18

Le Sant-Voran, A. Lesgars.....19

Leçon d'aviron, B. Golléty.....19

Ramer à sec, E. Ballerin.....19

Médias

Grands reportages, P. Revollet.....19

Les potins du ponton.....24

Une association comme la nôtre, qui fonctionne bien, a le souci permanent de respecter et de coordonner deux activités essentielles.

*D'une part, la lourde tâche d'entretien et de restauration des bateaux de la collection répartie entre les membres actifs, piliers de **la bonne marche des chantiers** ; c'est l'activité la plus visible et la plus appréciée d'un public qui nous suit fidèlement. C'est une belle récompense que de voir un bateau renaître après une convalescence dans notre atelier. Et quel plaisir de faire la fête au bord de l'eau pour chaque lancement, toujours empreint d'émotions historiques ou patrimoniales. Sorties, randonnées, rassemblements, autant de bonnes raisons de porter haut et fier les couleurs de SEQUANA. Quatorze bateaux et quarante membres d'équipage sur l'eau, en un seul week-end et à cent kilomètres de Paris ! Qui l'eût cru ?... cependant notre association l'a fait.*

*D'autre part, l'activité plus discrète, tout aussi importante, souvent ignorée, mais intensive et jamais égalée, fournie par celles et ceux qui ont choisi de participer au **bureau**, au **conseil d'administration** ou aux **groupes de travail** spécialisés. Ainsi l'**organisation**, la **communication**, les **finances**, l'**institutionnel**, l'**historique** et les **publications** restent un moteur essentiel d'une année bien réussie. Qui se doute qu'actuellement des négociations vont bon train pour les sorties de mai et juin prochains pendant que d'autres tirent des plans sur la comète pour terminer un chantier majeur courant 2019 ?*

Pour chacun de ces acteurs, si fortement impliqués dans la bonne marche de notre association, il n'est besoin de décerner des médailles, mais en cette fin d'année, j'adresse à toutes et à tous mes félicitations pour l'énorme tâche accomplie et réussie et mes encouragements pour que l'année prochaine soit encore bien plus au top !

*Que 2018 soit **une très belle année pour tous les Séquanais**, les adhérents pour leur soutien inestimable et les membres actifs au quotidien pour leur engagement.* 🍀

Jean Jack GARDAIS
Président de Sequana

LE PROJET DESPUJOLS



Maquette du Despujols GS au 1/10^{ème}

Début du chantier :

Entrée en septembre dans l'atelier de Sequana, la coque a été calée sur un plan de référence pour en mesurer sa géométrie et a été soigneusement expertisée dans son architecture. Les dimensions du compartiment moteur sont très attendues pour la définition du moteur.

L'autopsie détaillée permet de préparer les travaux de restauration de la coque. Un mannequin de pré-cintrage des structures est réalisé et ajusté. L'étuvage à la vapeur fera plier les bois les plus récalcitrants !

Le chantier fonctionne le mardi et le jeudi et la visite est possible entre 10h00 et 16h00. Périodiquement, un bulletin d'information sur le projet D.G.S. est diffusé sur le site de l'association www.sequana.org.

Jean Jack GARDAIS

(*) YCIF : Yachting Club d'Île-de-France, basé aux Mureaux, ancien CNC Cercle nautique de Chatou



Lancement du projet

Le *DESPUJOLS Grand Sport* a été acquis par l'association en novembre 2013 et hébergé à l'YCIF(*), jusqu'à ce que l'espace de travail se libère dans l'atelier de SEQUANA. Les premières recherches documentaires ont été lancées, notamment à Neuilly-sur-Seine où le *Despujols GS* est né sur l'île de la Jatte en 1960. Rares sont les données disponibles sur ce modèle précis. S'agirait-il d'un modèle unique (5,04m, V8-177CV), d'un prototype ?

Scan 3D et plans

Des géomètres-experts amis nous ont offert le scan 3D de la coque, ce qui nous a permis d'élaborer les premiers plans ; ceux-ci seront vérifiés avec la coque en atelier.

Les micro-chantiers

La restauration de ce canot automobile sera optimisée par la coexistence d'une quinzaine de micro-chantiers spécialisés. Ainsi l'équipe dédiée au pare-brise, par exemple, n'aura pas à se soucier du montage de l'hélice et réciproquement, chacun restant pointu dans son secteur d'activité.

Financement

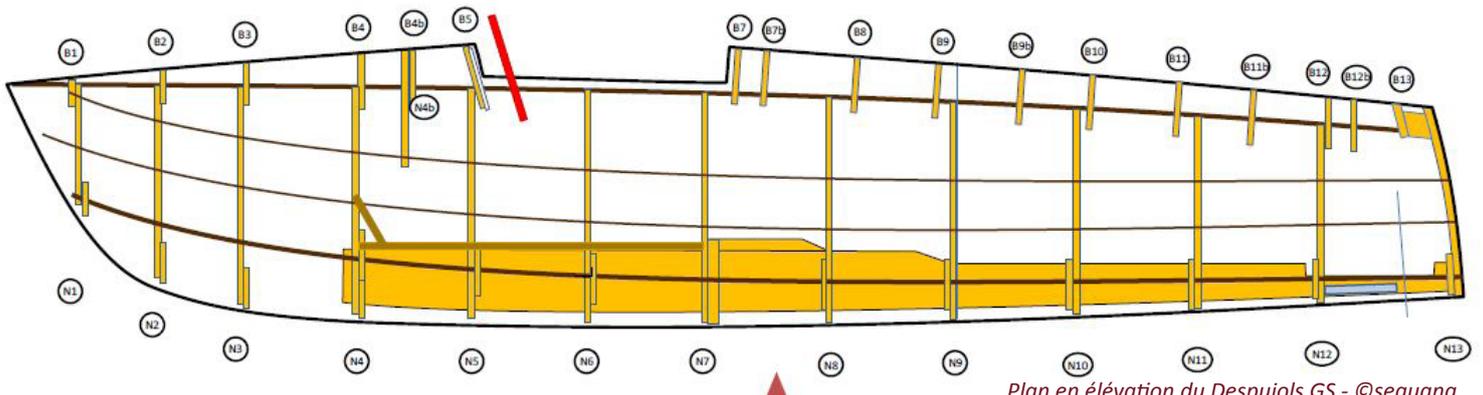
Le budget du chantier *Despujols*, estimé à ce jour à plus de 20 000 €, sera réparti sur les deux prochaines années. Avec l'aide de la Fondation du Patrimoine, un plan de financement participatif est en cours, en complément de la participation effective du Crédit Agricole.

Maquette

Pour nous, la maquette reste le meilleur outil pour faire découvrir ce que certains appellent le *Riva* français. Réalisée très minutieusement, à l'échelle 1/10^{ème}, la maquette du *Despujols* permet, sur bâbord, de montrer les courbes extérieures de la coque et de découvrir les aménagements intérieurs sur tribord.

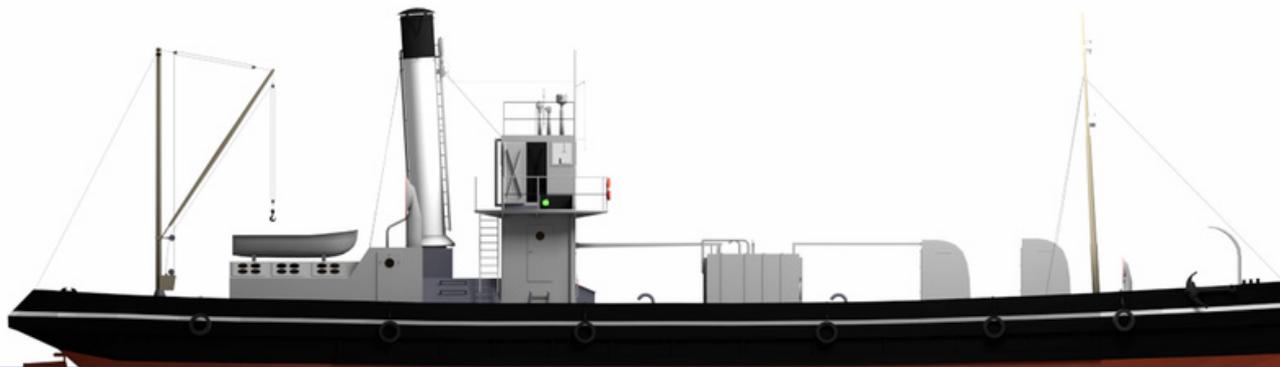


Carcasse du Despujols GS devant le club-house de l'YCIF



Plan en élévation du Despujols GS - @sequana

L'ONDÉE, LE DERNIER SOUFFLE



L'*Ondée*, dernier bateau-citerne à vapeur de la Marine nationale, munie d'une machine alternative, a rendu son dernier souffle fin août début septembre 2016 au Havre dans le chantier de déchargement de Gardet-Bézénac. Depuis ses dernières navigations dans les années 2000, plusieurs projets de sauvegarde avaient été envisagés et cela avait même fait l'objet d'une étude de cas dans une réflexion sur les « Méthodologies et approches de la sauvegarde, la conservation et la valorisation du patrimoine maritime du port-arsenal de Brest » en 2008 à l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) dont un atelier exploratoire avait eu lieu en avril 2013 au Centre François Viète.



La plaque constructeur

Son histoire

Cette citerne à vapeur de la Marine nationale avait été commandée le 4 janvier 1934 et construite par les Forges et Chantiers de la Méditerranée (établissement de Graille-Le Havre). L'*Ondée* fut mise en service en 1935 et son port d'attache était Brest.

Après la guerre, l'*Ondée* fut coulée au fond de la Penfeld et renflouée une première fois pour reprendre du service dans le cadre du ravitaillement en eau douce des navires de la Flotte, puis pour celui des îles de Sein et Molène en pénurie d'eau l'été.

En janvier 1982, l'*Ondée* est de nouveau retrouvée coulée au fond de la Penfeld et une nouvelle fois renflouée.

Elle reprend du service pour rallier régulièrement Molène en 1985.

En février 1986, elle assure la même mission de ravitaillement pour l'île Longue, mais cette fois pour des besoins militaires. En 1988, on la voit aux fêtes de Douarnenez où elle est immortalisée par une peinture de Philippe Brobeck.

En 1993, elle était retirée du service et restait à flot au fond de la Penfeld, en attente d'autres aventures.

Le site <http://www.netmarine.net> nous livre que l'*Ondée* a été condamnée le 8 janvier 2013 (n° de condamnation Q864). En attente, au fond de la Penfeld, la coque de l'*Ondée* était destinée à la démolition.

L'Ondée meurt là où elle est née

En juillet 2008 à l'occasion de Brest 2008, j'avais eu l'opportunité de me rendre à bord et de faire plusieurs photographies du bateau et de sa machine.

Depuis, divers projets de sauvegarde ont été évoqués par des organismes ou associations :

- la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes (FRCPM),
- l'association Mémoire en devenir.

J'avais rencontré à ce sujet un responsable de la sauvegarde du patrimoine à Brest.

Une expérience similaire de sauvegarde avait été mise en œuvre par Joël Le Guen avec la machine à vapeur triple expansion de 500 ch de 1938 qui équipait *La Persistante*, aujourd'hui stockée dans les réserves du Musée de la Marine de Paris.

Plus récemment

En 2013, un intérêt de la part de la Préfecture maritime de Brest et des MH (DRAC Bretagne) renaît et l'*Ondée* bénéficie d'une conjoncture favorable. Un problème de taille reste cependant à résoudre :

- la présence d'amiante, l'état de la coque (oxydation et présence de béton dans les fonds),
- la remise en état qui s'ensuivrait, puis la prise en charge par une collectivité territoriale.

Au sujet du désamiantage le chiffre de 35 000 € m'avait été transmis à Brest lors de ma visite de 2008.

Aujourd'hui les devis ont été multipliés par dix, sans compter que le désamiantage de la sole passerait par une découpe de la coque sans soulever la chaudière.

Des échanges entre le président d'AMERAMI, Thierry d'Arbonne, et le chef d'état-major de la Marine ont fait renaître l'espoir d'une sauvegarde, non pas du bateau (à cause de l'état de la coque), mais de la machine et divers accessoires à l'occasion de la déconstruction décidée par la Marine. C'est alors que Jean Blanchard, Dominique Martel et moi-même sommes allés rendre visite au chantier Gardet-Bézénac du Havre pour voir la machine précieusement mise de côté en vue de sa sauvegarde.

Parallèlement, des contacts pris avec le Musée maritime et portuaire du Havre ont permis de trouver une solution d'hébergement pour ce colis de 14 tonnes, inscrit dans un volume 2 x 4 x 3 mètres.

Entre-temps nous avons, lors de notre visite, dressé un inventaire des accessoires à sauvegarder :

- la sirène,
- le transmetteur d'ordres timonerie,
- le transmetteur d'ordres machine,
- le parquet machine, niveau vilebrequin,
- le parquet machine, niveau moteur,
- le parquet machine, niveau têtes de cylindres,
- la machine à vapeur auxiliaire monocylindre, circulation eau-condenseur,
- la face de la chaudière, gueules de chargement charbon,
- l'outillage spécifique, chaudière et machine,
- l'hélice.

L'Ondée du temps de sa splendeur



Il ne restait plus qu'à attendre la décision finale de cession que devait prendre le ministre de la Défense. Cette décision, positive, nous est parvenue le 18 novembre 2015.

La machine à vapeur de l'*Ondée* sera cédée gratuitement à l'association AMERAMI.

À la suite de quoi, divers contacts ont été établis pour la logistique à mettre en place en vue de son transfert au Musée maritime et portuaire du Havre.

Marc André DUBOUT



Au-dessus de la ligne de flottaison, voici ce qui reste de la lisse en bois (épaisseur initiale : 15 cm) permettant la mise à couple avec le navire ravi-taillé.



L'*Ondée* en attente de déchargement dans la Penfeld



L'hélice à trois pales de 2 mètres de diamètre.



La coque a été jugée irrécupérable. Comme l'attestent ces photos, la corrosion est importante dans les œuvres vives (11 mm. à l'origine). La coque en acier riveté avait une épaisseur de 11 mm. dans les œuvres vives et 8 dans les œuvres mortes.



Vue latérale du corps de chauffe. Noter le chapelet de rivets qui ferme la virole. C'est du sérieux. Les joints d'amiante, nous a-t-on dit, se trouvent au niveau des bandes blanches (c'est leur signalment). Sur la photo on remarque une corrosion importante de la virole.



Quelques accessoires qui ont également été sauvegardés (pompes, génératrices, etc.).



La machine mise à l'écart du chantier de déconstruction en attente de cession par la Marine. Jean, posant à côté, donne une idée de son volume. Noter la sortie d'échappement à côté du cylindre BP. À droite, vue côté cylindre HP. En haut à droite, le tuyau d'admission. La machine tournait sous 13 bars. Le graisseur de tiroir cylindrique est encore en place ainsi que les soupapes des trois cylindres HP, MP et BP. Au premier plan, l'excentrique, les bielles de distribution et le secteur. Le bâti a gardé sa peinture verte en bon état. La puissance de la machine est de 300 ch.



La chaudière à double foyer et retour de flamme. On distingue en haut le tuyau de prise de vapeur. En façade, les huit tirants longitudinaux. En-dessous, la double batterie de tubes et en-dessous les deux gueulards et les trappes de cendriers et en-dessous encore, la trappe de visite encadrée de deux tirants supplémentaires. Les tubes sont dudgeonnés. À gauche du gueulard, la vanne de remplissage de la chaudière. Noter la double rangée de rivetage raccordant la plaque de tubulaire avant au corps de chauffe et la corrosion du corps de chauffe duquel des plaques de rouille se détachent. En 1956, la chaudière était remplacée par celle du remorqueur Pen'Hir.



Le Hameau Fournaise et la Gare d'Eau en fête : bateaux, guinguette, animations historiques et artistiques

Au Hameau Fournaise, à Chatou

Cette année, à Chatou, la météo faisait grise mine pour les Journées du Patrimoine.

Domage, car cette année les différents acteurs du Hameau Fournaise s'étaient concertés dès le printemps pour définir ensemble un thème commun, élaborer les activités correspondantes, partager les moyens et dynamiser la communication. Et donc, tout s'est très bien passé jusqu'à 16h00 !



Les couturières costumées

En fait, il y avait deux thèmes : l'un, la Belle Époque, était très clairement lié à l'exposition *Bons Baisers de Paris*, présentée par le Musée Fournaise ; cette promenade à la fin du XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècle, dans un Paris admirablement peint par Zeytline, avait inspiré les *Dames d'Arts et Chiffons* qui avaient ouvert un salon de couture devant le Musée Fournaise ; les petites mains confectionnaient, sous les yeux du public, corsets, jupons, petits sacs et chapeaux.

Guinguette des Rives de la Courtille



Quelques dames arboraient des robes à tournure ou de l'époque 1900, soutenues par moult jupons et accessoirisées sans une faute de goût !

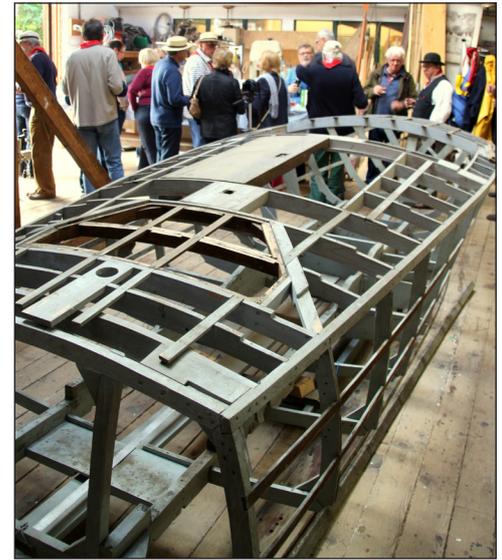
Sur la place centrale, on avait choisi le thème « guinguette » : les bienheureux convives se sont régalés de la blanquette de grand-mère servie par les restaurateurs qui avaient reconstitué une ambiance canotière très conviviale au bord de l'eau sous des tentes aménagées par les équipes de la Ville.

Un orchestre installé dans une drôle de roulotte des années 60 animait un petit bal musette devant la Maison Levanneur et encourageait les promeneurs pour quelques pas de tango ou de paso doble.

Les *Amis de la Maison Fournaise* avaient installé une exposition à l'extérieur consacrée au *Déjeuner des Canotiers* et aux Caricatures peintes sur les murs du salon, au premier étage de la maison historique ; quelques visites intérieures étaient proposées.

Et puis, à la Gare d'eau, chez *Sequana*, grande journée d'émotions.

Lancement du canoë Zambèze : Michèle Grellier, Ghislain Fournier, M. et Mme Fouillouze et leur fille, Karen Sontag, Véronique Leloup, Jean Jack Gardais



Chantier du Despujols dans l'atelier

L'association avait sorti ses plus beaux atours : *Roastbeef, Suzanne, Nymphée, Madame, Jako, Coucou*, et l'ami *Père Tranquille* venu au rendez-vous annuel.

Deux grands moments ont marqué la journée : d'abord la mise à l'eau de *Zambèze* sous l'œil attendri de la famille Fouillouze, les

LES FÊTES DU PATRIMOINE



Animation sur l'eau devant l'atelier



Véronique rame *Zambèze* et ...



... Mme Catherine Robin-Meyer baptise *Gaston*

anciens propriétaires. Ce canoë français mixte a été restauré par Véronique Leloup : un très long travail de patience et de précision pour offrir une renaissance à l'un des plus anciens bateaux d'aviron de la collection présentée à Chatou.

Puis autre moment fort sympathique, le baptême de *Gaston*, aspergé d'eau de Seine par sa marraine et propriétaire précédente, Mme Catherine Robin-Meyer. 🌿

Laurence MALCORPI



Sous voile, *Gaston* a fière allure



Sequana présentait quelques bateaux de sa collection à Carrières dans la Cour du Soleil

À la Cour du Soleil, à Carrières

Depuis 2016, la Cour du Soleil abrite quelques-uns des trésors de l'association Sequana. Des bateaux dans une cour ! Ce n'est pas leur place.

Mais si, et voici pourquoi : cette cour distribue plusieurs éléments patrimoniaux tels qu'un pressoir, deux maisons, un mur en pierres appareillées, deux boves* et, tout au fond, une maison des années 1950, demeure des précédents propriétaires Albert et Christiane Lecocq. Le reste des parois semble être des fonds de carrières revêtues d'un épais manteau de lierre qui accentue le charme du lieu.

Mais surtout, la plus grande des boves présente une hygrométrie adaptée à la conservation de bateaux. C'est ainsi que *Madame, Loulou, Nogent-Joinville, Yévé, TCF, Caneton 57...* sont venus s'y garer. Les Journées du Patrimoine 2017 ont été l'occasion d'une présentation insolite. Pour la première fois, des bateaux étaient exposés dans cette cour.

Une suite de panneaux accrochés sur le mur venait compléter les explications données par Edmond Ballerín et ses amis de Sequana. En complément, le samedi, par un beau soleil, deux cordiers étaient venus réaliser des filins pour le plus grand intérêt des visiteurs

Devant l'entrée de la bove qui abrite les bateaux



(filin est un terme générique qui désigne les cordages utilisés dans les manœuvres des bateaux, tels que grelins, amarres, orins, drisses, écoutes, haubans, etc.).

Cette animation a passionné tout particulièrement les enfants qui ont pu réaliser leur propre bout de corde et partir tout joyeux avec leur œuvre.

Ces journées ont accueilli 180 visiteurs le samedi et plus du double le dimanche. Tous ont apprécié l'alliance de cette expertise de charpente marine avec un espace atypique. Les échanges ont été fructueux dans cette cour qui induit calme et sérénité. 🌿

Françoise Gaultier
Conseillère municipale de Carrières-sur-seine

(*) selon le dictionnaire le mot **bove** signifie *cave, galerie, grotte, cavité naturelle*.

RÉTRO-NAUTIC À OUISTREHAM

Un événement organisé par la SRCO, Société des Régates de Caen Ouistreham, l'un des clubs nautiques les plus anciens de France (1892). Deux bateaux *Sequana* étaient engagés avec leurs équipages (Jean-Paul Rouland, Jean-Claude Delvat, Patrick et Catherine Restous, Pierrick Roynard et Serge Dommes qui a gentiment hébergé la délégation.

Un incident routier imprévu ayant immobilisé la remorque du voilier *Gaston* à mi-parcours, seule *Madame*, le canot de Maupassant, a pu prendre le départ des deux épreuves prévues et gagner la première régates face à tous les voiliers, grâce à un vent presque inexistant !

Le soir, il y avait banquet, feux d'artifice sur l'eau offerts par la SRCO et défilé des bateaux illuminés du plus bel effet.

Le lendemain, davantage de vent et de distance : 10 km aller et retour jusqu'au célèbre Pegasus Bridge, un parcours effectué entièrement à la rame contre des voiliers connus : *monotype de Chatou Porc Epic*, *Ailes*, *monotype d'Arcachon*, *Corsaire*, *420*, *470*, *505*, *Flying Dutchman*. Là non plus, nous n'étions pas les derniers, mais certainement le bateau le plus photographié avec Catherine Restous habillée vintage par les soins d'*Arts & Chiffons* ! Vivement les retombées presse !

Sequana a été honoré par un prix spécial du jury au titre d'élégance et celui de notre sportivité pour avoir parcouru à la rame la distance prévue pour les voiliers ! 🍀

Pierrick ROYNARD



Le canot Madame au Pegasus Bridge

GUINGUETTE À BOUGIVAL



Les dames d'Arts & Chiffons et les canotiers de Sequana

À la demande de l'Office de Tourisme de Bougival, Sequana s'est joint à *Arts & Chiffons* pour animer la fête du 1^{er} mai sur l'eau avec deux bateaux : une yole ramée par Annie et la périssoire *Prosper* avec Fabrice et Pierrick aux pagaies. Nous sommes partis de Sequana par la mer avec un vent contraire si fort que le tendelet de *Prosper* a failli s'envoler, mais nous avons assuré le spectacle 🍀

Pierrick ROYNARD

FESTIVAL DE PAIMPOL

La ville de PAIMPOL organise depuis 1997, tous les deux ans, le Festival des Chants de Marins. C'est une fête sur le port avec près de 90 groupes de chanteurs, bagads, fanfares et 200 bateaux traditionnels. Trois jours de fête où l'on fait le tour du port pour voir les bateaux et écouter les groupes sur les scènes ou sur les quais. Très souvent le public de connaisseurs, dont nous faisons partie, accompagne les chanteurs. Quant aux bateaux, ils étaient tous aussi beaux les uns que les autres ; cela allait des petits bateaux locaux jusqu'à la goélette *Marité* ou une reproduction de la nef de Christophe Colomb. Il y avait entre autres le canot de sauvetage *Aimé Hilda*, construit aux chantiers Jouët que l'on avait vu l'an dernier à Sartrouville. La majorité des bateaux venait d'Angleterre. On retrouvait la passion britannique pour le bois et les cuivres. Le festival amène plus de



Le port de Paimpol en fête

100 000 personnes pendant les trois jours mais il y a de la place tout autour du port, sauf pour les restaurants à midi. Nous nous sommes rabattus sur les saucisses, frites, galettes, brandade de morue ; il y avait le choix. Le dernier jour, quel spectacle de voir les marins des grands voiliers à trois-mâts sur les vergues pour préparer les huniers ! Si vous avez trois jours libres autour du 15 août, n'hésitez pas ...

Cap sur PAIMPOL en 2019 ! 🍀

Jean-Pierre et Dany FRESSON

FESTI-MARNE

Sous un soleil torride et un vent introuvable, et sous les yeux des Nogentais et Joinvillais éblouis, les deux monotypes se sont affrontés à la loyale dans un challenge historique entre gentlemen navigateurs. À l'issue de cette poursuite de la risée où la pagaie était bannie, mais l'huile de protection solaire autorisée, le monotype de *Nogent-Joinville* a remporté l'épreuve. Deux bateaux séquanais aux deux premières places, notre Association SEQUANA peut être fière ! 🍀

Pierrick ROYNARD

Le Nogent-Joinville vu de Nymphée



Deux bateaux séquanais vainqueurs



SÉMINAIRE DU CARRÉ DES CANOTIERS

Les 14 et 15 octobre, Sequana accueillait le séminaire annuel de notre association amie, le *Carré des Canotiers*, dont plusieurs membres sont aussi des Sequanais de longue date. Le *Carré des Canotiers* se consacre aux recherches historiques sur le thème du canotage et soutient un grand projet immobilier de la maison du canotage à la limite de Nogent et de Joinville, projet qui vient d'être soutenu par la communauté de communes locale.

L'association n'a pas de bateau en propre, mais ses membres ont tous au moins une yole ou canot ancien restauré. Deux cas intéressants : Emmanuel Alassœur a ainsi pu acquérir sur e-bay un canot *Rob Roy* qui, à l'issue d'une enquête historique à rebondissements, se révèle être une commande de l'Empereur Napoléon III au chantier *Searle & Sons* en



Mise à l'eau du Pontet

Angleterre. À l'issue du séminaire, nous avons pu tester sur la Seine la magnifique restauration du *Pontet*, un canot de famille construit à Lyon en 1907 et remis à l'état de neuvage par Jean-Jacques Gallardo. 🍀

Pierrick ROYNARD



On reconnaîtra, de gauche à droite: Michel Seyler, Patrice de Ravel, Christiane Elie, Elizabeth Becker, Pierrick Roynard, Yannick Marais, Michel Rioussset, Frédéric Delaive, Sandie Beaudoin, Jean-Jacques Gallardo, Emmanuel Alassœur

Sequana s'internationalise...sur la Tamise !



Éclusage des canoës et canadiennes

À l'invitation de TTBS (Traditional Thames Boat Society) deux membres de Sequana, Pierrick Roynard et Marc Voituriez ont participé au festival d'Henley avec trois autres associations françaises : les Canotiers de la Vienne, Marne et Canotage, Voile et canotage d'Anjou ; en tout 18 participants et 14 bateaux en bois : canoës canadiens, yoles de promenade, skiffs, et *Madame*, le canot de Maupassant, arborant pour l'occasion le drapeau tricolore !

C'est Graham Hubbard, animateur de TTBS, et parfait connaisseur de sa rivière, qui avait concocté une descente de la Tamise, avec, en point d'orgue, la participation française au festival d'Henley : un itinéraire de 87 miles avec au moins 20 écluses, que nous avons parcouru à la rame en 6 jours, avec petite boucle dans les canaux d'Oxford. La randonnée fut sportive et très belle, avec des paysages des peintures de Turner et de magnifiques cottages typiquement anglais, intégrant leur garage à bateau !

Le site d'Henley, une ligne droite de 2 km avec de nombreux clubs nautiques, est dédié habituellement aux régates d'aviron et son festival annuel célèbre les bateaux traditionnels en bois (bien que des voitures amphibies aient aussi participé à la parade sur l'eau !).

Le bateau vedette était la barge royale de 27 m *Gloriana* (www.glorianaqrb.org.uk) et ses 18 rameurs, mais les bateaux les plus divers participaient aussi : superbes yoles de promenade, runabouts de la Tamise à poupe oblique admirablement vernis, sept bateaux à vapeur dont le yacht à passagers *Alaska*, huit bateaux de la *Small Dunkirk Boat Association*, etc.

Le spectacle à terre valait aussi le déplacement, avec des costumes délirants, de nombreuses voitures anciennes, sans oublier le concours



La barge royale Gloriana



Éclusage des gigs de la Tamise

d'élégance de chiens, le théâtre de marionnettes Punch and Judy avec le prince Charles en marionnette... et la bière anglaise très appréciée de tous les participants. 🍀

Pierrick ROYNARD



RENDEZ-VOUS DE L'ERDRE : 31^{ème} ÉDITION

Cette année la Belle Plaisance était placée sous le signe des 130 ans du voilier *Vezone*, monument historique de 1887.

Jeudi 1er septembre 2017

Arrivée et préparation des bateaux à Nort-sur-Erdre. Concert Jazz et ambiance chaleureuse pour la soirée.

Vendredi 2 septembre 2017

Départ en musique vers Sucé-sur-Erdre. Le vent un peu timide nous oblige à avancer à la pagaie au sein d'une flottille éclectique le long des berges garnies de spectateurs ravis

du spectacle. Arrivée sur le vaste plan d'eau de la Plaine de Mazerolle, pique-nique tranquille sur les berges et lancement d'une régates vite perturbé par un énorme orage. Par sécurité, la régates est annulée et les 200 bateaux reprennent la direction de Sucé-sur-Erdre. Dîner des équipages en musique pour plus de 500 personnes.

Samedi 3 septembre 2017

Départ groupé vers Carquefou et la Chapelle-sur-Erdre, pour célébrer la mise à l'eau de *Vezone* après son neuvage. Bateau historique de 1887, *Vezone* va évoluer

au milieu d'une flottille qui illustre l'évolution de la plaisance depuis 1882. Le déroulement de l'événement est commenté depuis la berge du S.N.O. (Sport Nautique de l'Ouest qui célèbre ses 135 ans sur l'Erdre) par Marc Tourneux, grand manitou des Rendez-vous de l'Erdre, entouré de nombreuses personnalités.

Après un déjeuner à l'Ancre nous arrivons tranquillement à Nantes où nous amarrons *Nogent-Joinville* à un mouillage, puisque la succession de ponts jusqu'à Nantes nous obligerait à démâter. Anne et Marie-Dominique nous récupèrent sur *Kerdou-Evel* et nous rattrapons la flotte regroupée avant d'entrer dans Nantes. Passage des ponts le long des berges envahies de spectateurs venus assister au Festival de Jazz. Fin du périple dans le Bassin de Cerneray, au pied de la scène principale.

Dimanche 4 septembre 2017

Remise des prix dans les jardins de la Mairie de Nantes où l'action de Sequana est particulièrement distinguée pour le Patrimoine fluvial, superbe déjeuner et départ pour une remontée vers Sucé sous la pluie mais par chance par fort vent arrière, ce qui nous permet enfin de voir et sentir ce que notre *Nogent-Joinville* a dans le ventre.

Nous n'avons pas été déçus. Régates avec un *Vent d'Ouest* et une *Aile*, les trois voiliers s'en sont donné à cœur joie pendant trois heures. Passage du pont de Sucé en affalant le pic sans démâter... remontée de la cale pour les deux bateaux, petit pot de départ, une bonne nuit et rendez-vous à l'année prochaine. 🍀



Ci-dessus : Le monotype *Nogent-Joinville* croisant *Vétille*

Ci-dessous : Atterrissage sur la base de Mazerolles



Un trophée lumineux pour Sequana





Le Casino de Yerres

INAUGURATION DU MUSÉE CAILLEBOTTE

Le Casino (nom des villégiatures italiennes au 19^{ème} siècle) devient en 1860 la propriété de Martial Caillebotte, père de Gustave et de Martial. Gustave a alors 12 ans. Il y passera en famille toute son enfance jusqu'à la mort de sa mère en 1879.



Discours d'inauguration

La commune de Yerres, propriétaire depuis 1973, n'a eu de cesse de rénover cette villégiature et a inauguré la fin des travaux le 23 juin 2017. Travail énorme mené de main de maître par Madame Dupont-Aignan depuis 22 ans.

Le résultat est stupéfiant. Chaque pièce a été reconstituée au plus près de l'origine soit en rachetant le mobilier dispersé, certaines pièces, en partance pour la Chine, étant récupérées in extremis, soit grâce au Mobilier National par un prêt gratuit de 30 ans.

Le billard : comme celui du tableau



Le rez-de-chaussée a été entièrement restauré comme autrefois : vestibule, salle à manger, salon, salle de billard, bibliothèque, les murs sont décorés de fresques, de trompe-l'oeil ou de tableaux de la collection familiale.

Le premier étage est dédié aux enfants Caillebotte :

- Alfred, demi-frère de Gustave et Martial, prêtre et curé de Notre-Dame-de-Lorette,
- Gustave, mécène, peintre, architecte naval, horticulteur,
- Martial, compositeur, photographe amateur, philatéliste, collectionneur.

Enfin, sous les toits, l'atelier du peintre installé par le premier propriétaire, Pierre-Frédéric Borel, fameux chef et restaurateur parisien.

Mais c'est surtout l'architecture navale et la navigation qui retiennent notre attention.

Monsieur Gilles Baumont, coordinateur de l'inauguration, a demandé à Bertrand Chazarenc de réaliser deux demi-coques, l'une de *Roastbeef* et l'autre de *Dahut*, deux bateaux

Évocation de l'architecture navale et de la navigation



Gustave Caillebotte



Évocation du tableau : Canotage sur l'Yerres

dessinés par Gustave Caillebotte, pour illustrer la salle dédiée au petit canotage, au canotage à voile, à la construction navale et à la navigation.

Un petit scopitone* met en parallèle les photos de Martial, frère de Gustave, et les photos de Sequana, *Roastbeef* et *Lézard* en construction et en navigation.

Magnifique restauration que chaque Séquanais devrait aller visiter <http://www.yerres.fr/#3>

Bertrand CHAZARENC

(*) Scopitone : sorte de jukebox avec films des années 60.

NORMANDIE EN SEINE SUR LE LAC DES DEUX AMANTS



Suzanne a toujours autant de succès...



... on fait la queue pour les embarquements

Encore un beau souvenir à Poses en juin. Nous étions tombés amoureux de ce lac en 2016 lorsque nous participions au Festival Normandie Impressionniste dédié à nos illustres peintres ; nous avons vécu et offert beaucoup d'émotions avec notre flottille impressionniste, rescapée d'une crue mémorable.

Cette année, Jean-Philippe Brun et son équipe de la base de Léry-Poses nous avaient demandé de revenir à l'occasion de Normandie en Seine, le week-end de la fête de la Seine.

Roastbeef, Gaston et Suzanne par la Seine et *Vigie, l'Hirondelle Sequana, Jako, Coucou, Quod Amo, Nogent-Joinville, Nymphée, Madame* par la route ; tous étaient bien au rendez-vous avec leurs équipages, heureux de jouir à nouveau de cet espace de liberté.

Quelques amis d'*Arts & Chiffons* avaient fait l'effort de confectionner des costumes d'inspiration Viking, pour répondre à un des thèmes du week-end.

Sequana présentait ses activités dans un stand-boutique où Edmond donnait des cours de toulines.

Le bois pour les chaudières des bateaux à vapeur a occupé pas mal de monde : l'équipe des livreurs qui devaient aller chercher de nouveaux volumes jusqu'à Pinterville et l'équipe des bûcherons qui a pu montrer un savoir-faire musclé !

Le public était bien sûr invité à naviguer en famille et il y avait foule devant le ponton ; des membres de Sequana et de la base nautique veillaient aux opérations d'embarquement, habillant petits et grands des équipements de sécurité indispensables.

Encore un beau week-end de plaisir et de camaraderie à Poses ; comment mieux remercier nos hôtes de leur formidable accueil, sinon par quelques images. 🍃

Laurence MALCORPI



Le lac des Deux Amants : un terrain de jeu idéal pour Roastbeef



QUELQUES IMAGES DE LA RANDONNÉE CHATOU - POSES



De bon matin, départ de Chatou ensoleillé



Le convoi vu du pont de Maisons-Laffitte



Étape à Conflans sur le remorqueur Jacques



François, les petits bateaux...



Navigation près de Château-Gaillard



Arrivée à Vernon pour une réception en musique



Rencontre inopinée avec Madame



L'intendance combustible doit précéder Suzanne



L'éclusée

INAUGURATION DU BOTIN* À AUVERS-sur-OISE

Juste à temps

... pour les journées du patrimoine 2017 et le 200^{ème} anniversaire de la naissance de Charles Daubigny, le *Botin* a été inauguré sur la place de la mairie d'Auvers-sur-Oise le samedi 16 septembre 2017. C'est remarquable quand on sait que la reconstruction de ce bateau-atelier de 8,50 m n'a duré que 8 mois, répartie sur deux chantiers : l'atelier d'insertion à Montoir- de-Bretagne et le chantier local d'Auvers avec son équipe de bénévoles, l'ensemble coordonné par Sequana avec Pierrick Roynard comme chef de chantier. L'expérience de Sequana s'est donc enrichie de plusieurs aspects : la gestion d'une équipe entièrement nouvelle de sept bénévoles, un chantier "hors sol" et, qui plus est, réparti sur deux sites différents, une date de livraison programmée avant même le début du chantier, ce qui pouvait faire dresser les cheveux sur la tête de certains. La ville d'Auvers-sur-Oise, très heureuse et fière de cette réalisation, a largement fait connaître la nouvelle dans les médias locaux, à la télévision régionale et dans sa campagne touristique.



Le *Botin* est présenté devant l'Hôtel de Ville, un artiste est en train d'y peindre le bateau. On distingue bien les couleurs très particulières, fidèles à la documentation retrouvée.



Présentation du Botin sur la place de la mairie

La mission de Sequana se termine avec cette inauguration mais nous assisterons certainement à la mise à l'eau qui aura lieu au printemps, le temps de mettre au point une remorque adaptée et un appontage sécurisé 🍃

Pierrick ROYNARD.

** Le Botin 1 reconstruit est différent du Botin 2 qui comportait des voiles*

Solution de BORDS de la page 24 : LIVRE DE BORDS

LE CHANTIER DU BOTIN 1 À AUVERS-sur-OISE



Marc Ronet (l'architecte), Thomas Estève, Pierrick Roynard



Des bénévoles auversois très motivés et pleins d'initiatives

À Auvers-sur-Oise, le travail du cabanage du *Botin* a véritablement commencé mi-février, avec sept bénévoles très motivés et pleins d'initiatives. Cette équipe s'est enrichie d'un soutien de poids, Jean-Paul Coguic, le patron de la menuiserie Saint-Antoine, qui sponsorise le projet en offrant le bois de la cabine et qui, en plus, a bien voulu prêter son parc machines quand cela a été nécessaire.

La construction proprement dite s'est répartie en deux chantiers travaillant en parallèle :

- celui de la coque nue de 8,50 m dans l'atelier d'insertion Motiv'action de Montoir-de-Bretagne,
- celui de la finition de la coque et du cabanage, dans le centre technique municipal d'Auvers-sur-Oise

Le défi était de terminer le *Botin* en neuf mois, car la livraison du bateau devait se faire pour les Journées du Patrimoine le 16 septembre. Nous avons pu à cette occasion observer qu'un certain doute, voire un doute certain, envahissait quelques âmes incroyables.

Les cinq bulletins d'avancement de chantier sont téléchargeables sur www.sequana.org. Ils expliquent en détail les difficultés qui ont dû être surmontées en cours de route : bois mouillés devant être séchés avant rabotage,

Pose du cabanage à Auvers



Il faut finir avant les Journées du Patrimoine

coûts annexes du toit en zinc, de la peinture et des ferrures pour lesquels des sponsors locaux ont été trouvés, livraison précipitée de la coque non terminée à Auvers, due à une mise en liquidation de la structure de Motiv'action, vacances d'été des bénévoles d'Auvers, problèmes du ber et de la remorque du *Botin*, etc...

Mais au jour dit, et comme Sequana s'y était



De l'utilisation raisonnée des serre-joints

engagé, le *Botin* a pu être inauguré en grande pompe devant la mairie d'Auvers-sur-Oise en présence des officiels et de la télévision. Pour la suite, les bénévoles locaux vont continuer à agir en équipe pour assurer la mise à l'eau et le fonctionnement touristique du bateau que la ville souhaite désormais équiper d'un moteur électrique. 🌱

Pierrick ROYNARD

Les bénévoles dans l'atelier municipal d'Auvers-sur-Oise



RESTAURATION DU CANOT SÉNÉCAL

Après l'acquisition de l'*Océan* auprès de M. Frank Jourdan, le bateau est resté stocké au club des Mureaux YCIF sous bâche pendant deux ans.

Quand l'espace de travail s'est libéré, le bateau a rejoint Sequana et un diagnostic sévère a démarré. L'humidité, l'âge du bateau, les rondelles en galva sur les virures, tout cela était un peu inquiétant.



Un état un peu inquiétant

Démontage et remplacement de l'étrave, changement des préceintes pour de nouvelles en iroko, démontage des virures et réutilisation de celles-ci après pose de scarfs aux extrémités et de tapons sur les virures, en remplacement des vis provisoires et des rondelles qui ont noirci et attaqué le bois.

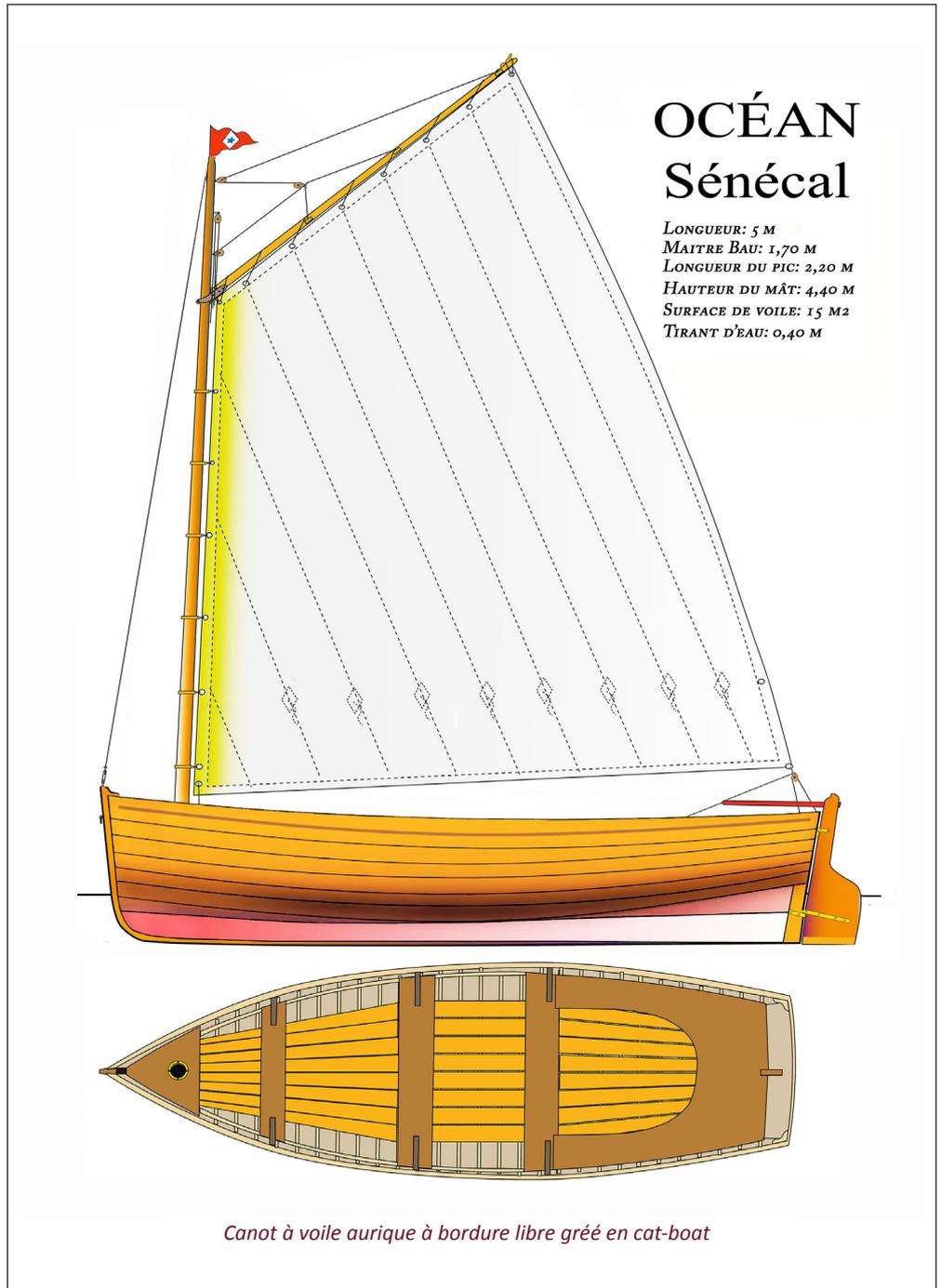


Réfection de l'étrave

Fabrication et pose des planchers restants. Tracé sur calque des virures à refaire et après découpe et scarfs, les premières virures sont mises en forme, rectifiées et posées, rivetées cuivre.

Le mât en bambou (récupération d'un mât de *Monotype de Chatou* donné à Sequana par nos amis d'Aix-les-Bains) et le gréement houari de la future voile aurique sont mis en place pour être testés, selon les plans de Chevreux.

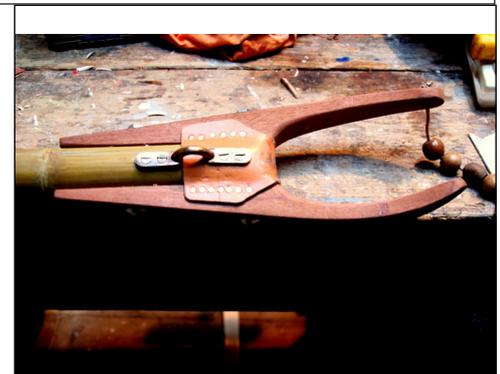
Réutilisation aussi de l'encornat fabriqué pour le *Monotype Nogent-Joinville* mais manquant



Activité fébrile autour des virures

d'angle : il a parfaitement convenu à l'*Océan*. L'impatience commence à montrer le bout de son étrave.

La fin de chantier de l'*Océan Sénécal* est prévue pour le mois de juin 2018 et son voisin d'atelier, le *Despujols GS*, piaffe car il a besoin d'être



L'encornat

habillé de bois pour passer l'hiver.

Guy d'Houilles prodigue toujours de judicieux conseils à notre équipe qui s'est agrandie avec l'arrivée de Claude, Pierre, Emilien, Yves et Vincent. 🌿

Bertrand CHAZARENC

NOUVELLE JEUNESSE POUR ZAMBÈZE



Premiers coups d'avirons du canoë français *Zambèze* par Véronique Leloup, à Chatou lors des Fêtes du Patrimoine

Selon sa plaque, *Zambèze*, dont le nom se réfère au fleuve d'Afrique australe, pourrait bien être le bateau le plus ancien de la collection. Le nom et l'adresse mentionnés renvoient aux ateliers Tellier installés, de 1868 à 1905, au 52, quai de la Rapée, à Paris.



Plaque du constructeur Auguste Tellier

Aucune information ne nous renseigne sur le premier propriétaire de *Zambèze*. En revanche, on sait qu'après avoir vogué sur la Vienne en compagnie de l'oncle de son donateur, il a été entreposé plusieurs années dans une cave troglodyte de tuffeau. Dans la roche, l'hygrométrie et la température constantes ont offert au bois la meilleure conservation.



M. C. Fouillouze, le généreux donateur de *Zambèze*

Gratté de son vernis et démantelé, *Zambèze* a mauvaise mine sur ses tréteaux. C'est en s'approchant et en observant les détails de sa construction qu'on mesure l'intérêt de ce canoë. La finesse de la forme et la légèreté de la coque ne laissent aucun doute sur les motifs de sa construction. Au contraire des yoles de louage, dont la rotation constante des rameurs amateurs nécessitaient une construction robuste, *Zambèze* a été conçu, probablement sur mesure, pour un propriétaire privé et en vue d'une utilisation qu'on qualifierait aujourd'hui de sportive.

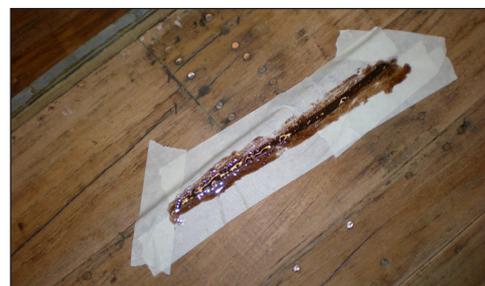
Malgré cette attention particulière, certains bois n'ont pas résisté aux attaques de la discrète mais virulente vrillette. Trop prudentes et somme toute bien peu curieuses, les larves ne sauraient s'aventurer au festin que sont l'acacia et l'acajou, qui constituent respectivement chez *Zambèze* les membrures et les bordés. C'est en revanche avec un appétit féroce qu'elles ont dévoré genoux, lisses et supports de barre de pieds réalisés en résineux, si tendres au croqué.

Afin de minimiser à l'avenir ces attaques, il a été décidé de restituer l'ensemble de ces pièces structurales devenues inexploitable, par des pièces en chêne, bois dur, dont la vrillette est moins friande puisqu'elle y laisse régulièrement des dents.

La coque, bien qu'en bon état général, présentait de nombreuses gerces. Trop étroites pour nécessiter un flippot, elles ont été ouvertes et comblées à l'époxy.



Après grattage et mise à nu de l'acajou de coque



Détail d'une réparation de gerce : masquage et traitement à l'époxy chargée



Vue aérienne de *Zambèze*

Le plancher démontable a lui aussi fait l'objet d'une intervention. Épargnées par notre amie la vrillette, les deux planches de résineux de 4 mm d'épaisseur pour 250 mm de large qui reposent sur les membrures présentaient un risque de rupture à l'utilisation.

Nous avons travaillé à un renfort fait de fines cales collées à l'époxy en sous-face des



Zambèze en chantier : remarquer les nombreuses gerces en cours de réparation

planches, dont elles épousent la forme. Une fois le plancher en place, elles viennent se positionner entre chaque membrure, assurant ainsi de doubler le contact du plancher avec la coque et offrant aux pieds les plus larges de pouvoir se poser sur *Zambèze*.

Peu d'étapes restaient à franchir avant la mise à l'eau. La coque et les pièces de structure restaurées, il a fallu remonter l'équipement et l'accastillage puis appliquer quelques dernières

couches de vernis. Les cuirs de la barre de pieds ainsi que les tire-veilles du gouvernail restaient à fabriquer.

On prévoit par ailleurs de restituer à Zambèze un mât ainsi qu'une voile en coton. En effet, un coffrage carré, à l'avant du canoë, assurait le maintien d'un mât démontable. La voile tendue au vent donnera aux plus paresseux quelques instants de répit. 🌿

Véronique LELOUP



Véronique est architecte et travaille pour une agence à la restauration d'édifices anciens. Elle termine une spécialisation à l'École des Monuments historiques. Son professeur l'avait incitée à rendre visite à Sequana. Elle a tout de suite apprécié et depuis près de trois ans, elle s'applique à requinquer Zambèze.

Derrière son ordinateur, le contact de la matière lui manque ! Elle aime l'odeur, l'atmosphère de cet atelier. Elle y côtoie toutes sortes de compétences et de savoir-faire ; elle bénéficie de précieux conseils et y apprend donc beaucoup.

Véronique a bénéficié de l'expérience de Kareen et de Guy. Tous deux disposent d'une grande compétence dans les techniques de restauration de ce type de bateau très fragile. Les fabrications de pièces défectueuses, les ponçages délicats, les vernis n'ont plus de secrets pour eux.

Leçon d'aviron donnée par Kareen à bord du canoë Zambèze



Fiche technique

Dénomination / nom : canoë français mixte ZAMBÈZE

Architecte/constructeur : Auguste TELLIER (1868 - 1905), ancien champion d'aviron, constructeur de bateaux quai de la Râpée à Paris

Historique : ce bateau fait partie de la catégorie dite canoë français dont l'apparition date de la fin du 19^{ème} siècle. La tradition voudrait qu'il soit inspiré d'embarcations américaines du même genre et que le chantier Degroot à Courbevoie soit le premier constructeur en France à le fabriquer de façon régulière (circa 1880)

Matériaux/techniques : bois ; acajou ; chêne ; sapin ; laiton ; cuivre ; acier ; bronze ; coton

Description

Canoë français mixte voile-aviron à un rameur et un barreur, bau ponté sur les pointes avant et arrière en bois tranché

Principe général de fabrication : bordé à clins sur membrures ployées

Nature du bordage et de sa fixation aux éléments de charpente : acajou riveté

Nature et évaluation de la tonture : concave

Nature du grément : non identifié

Matériaux de la charpente : chêne

Dimensions

Longueur : 6,48 m (longueur de la coque)

Largeurs : 0,69 m (au maître bau), 0,205 m (creux sur quille), 0,94 m (chaîne au maître bau)

Inscriptions

Nom peint sur la coque

Plaque métallique (sur la pointe avant du bateau), gravure niellée :

«DIPLÔME D'HONNEUR TELLIER»

«Ancien Champion Constructeur d'embarcations de course à l'aviron»

«CANOTS DE FAMILLE CANOES DE MER-INSUBMER-SIBLES»

«52 Quai de la Râpée Paris»

Précision utilisation/destination

Ce bateau était principalement destiné à la promenade et à la randonnée sur des plans d'eau abrités, toutefois le pontage des pointes autorise son usage également sur des bassins agités (estuaires)

Modes de propulsion

Deux avirons de couple en spruce, longueur 2,89 m, levier intérieur 0,80m, longueur de la palette 0,53m, largeur maximale de la palette 0,15 m voile (non déterminée)

QUELQUES DÉTAILS SUR ZAMBÈZE

La barre de pieds

La barre de pieds date probablement des années 50, elle est en tout cas postérieure à la construction du bateau. Elle a la particularité de présenter des semelles à l'envers, comme si le pied gauche était à droite et le droit à gauche. Le confort reste à tester lors de sorties !



La barre de pieds

Le siège du rameur

Le siège du rameur, en place lors de la donation, date probablement, lui aussi, des années 50 ; il est postérieur à la construction. En résineux et conçu avec deux trous afin de laisser s'écouler l'eau, il s'était fendu dans la longueur. Afin de se rapprocher d'un style davantage en harmonie avec celui de *Zambèze* et d'éviter une nouvelle rupture, il a été décidé de réemployer un des nombreux sièges anciens conservés dans les réserves de Sequana. Néanmoins Guy d'Houilles est parvenu à réparer le siège de *Zambèze* qui est aujourd'hui à disposition !

Le mât

En l'absence de tout document sur le mât de *Zambèze*, dont seul un empochement * dans le pont nous atteste d'une existence passée, il est prévu la fabrication d'un nouveau mât et d'une voile. Ils seront réalisés sur le modèle de ceux de *Yévé* dont la configuration est semblable de celle de *Zambèze*.

Autrement, l'échange émouvant avec la famille donatrice de *Zambèze* lors de la mise à l'eau, aux journées du patrimoine, a aussi permis d'apporter des éléments non connus jusqu'alors et de nous donner à nouveau du travail !



Le nom original Zambèze sur la proue

Le siège du barreur

Le siège du barreur en place lors de la mise à l'eau était un siège provenant des réserves de Sequana. Il a été adapté à *Zambèze*, par Guy d'Houilles, pour l'occasion, afin de permettre à deux personnes de prendre place.

Lors des Journées du Patrimoine, M. Claude Fouillouze, le donateur, évoqua le souvenir d'un dossier de barreur dont il n'était cependant plus en possession. Deux encoches dans le plancher nous avaient fait poser bien des questions et supposer son existence. Quelques jours après la mise à l'eau, nous recevions des photos au-delà de nos espérances. En effet, on y découvrit un magnifique dossier gravé d'un héron venant de pêcher une grenouille au milieu des roseaux et surveillé de près par une libellule en vol, plutôt évocateurs des bords de cours d'eau. Il nous semblait essentiel que ce dossier retrouve son propriétaire, idée partagée avec les donateurs. Commença alors, de leur côté, une chasse au trésor afin de retrouver l'objet disparu. Finalement, le dossier au héron fit le voyage du sud de la France à Chatou où il fut dignement accueilli par plusieurs Séquanais ! Il a été rafraîchi et a aujourd'hui repris sa place.



Le dossier du barreur

Le nom

Guy d'Houilles a récemment commencé à travailler à l'apposition du nom de *Zambèze* sur la coque. Cet élément oublié a refait surface grâce aux photos envoyées par les donateurs.

Les pelles

Les pelles de *Zambèze*, peintes de bleu et de rouge, ont été retrouvées et seront remises en état par les rameurs restaurateurs un dimanche par mois. 🌿

* *Empochement* : terme technique usité en réhabilitation de bâtiments, qualifiant les trous de réservation dans un mur pour la mise en place de poutres. En charpente marine on utilisera plutôt le mot étambrai

Notes de M. Claude Fouillouze...

... à propos de son oncle, l'ancien propriétaire de *Zambèze*. Ces notes ont été remises à Jean Jack Gardais par Claude Fouillouze, lors de la mise à l'eau.

« À propos de ZAMBÈZE.

Ancienne propriété de mon oncle Benjamin Poiteux. Mon oncle Béné était un original. Il avait plusieurs casquettes :

Maître d'école. Il nous racontait entre autres qu'il donnait mission à ses élèves de rechercher dans les petites annonces la voiture dont il rêvait...

Avocat. Il n'en a pas fait sa carrière mais avait un bagou pas possible !

Retraité. Dès la quarantaine, il était attiré par les jolies filles et les beaux objets et il boursicotait...

Il fréquentait beaucoup les ventes aux enchères, origines, sans doute, de ses bateaux : un sampan devant venir de l'Exposition coloniale, un canoë canadien et ... ZAMBÈZE.

Il demeurait six mois à Paris et six mois à Chinon où il possédait un clos planté de vignes et une cave dans le tuffeau où il faisait son vin.

Le ZAMBÈZE.

Il a été conservé à Chinon dans une cave voûtée sous un jardin, puis à Candes-Saint-Martin dans la cave voûtée à l'ambiance constante sous une vieille maison du XVIIe dite « Maison des 4 curés » car ayant abrité les 4 chanoines responsables de la collégiale voisine édifiée à l'emplacement du décès de Saint-Martin (397). Nous avons tenté quelques sorties sur la Vienne mais aux mains de novices !... (sans commentaires)

Nous avons connu Sequana lors d'une sortie de groupe à l'Île des Impressionnistes ce qui m'a donné l'idée d'en faire don à Sequana où Zambèze pourrait trouver une nouvelle jeunesse et finir plus dignement son existence.

Je vous en suis très reconnaissant et l'oncle Béné en serait très heureux... » 🌿

DERNIÈRE MINUTE

Après une période consacrée à la restauration d'avirons deux chantiers ont été ouverts parallèlement. Un chantier sur canoë français *Chiffon* (constructeur Hérouard dit Palan), centré sur la réparation du safran, le changement d'une partie de la visserie défectueuse, le nettoyage complet des portants ainsi que l'application de deux couches de peinture à l'intérieur de la coque (galbords et ribords). Un second chantier sur la yole de louage *Lulu* (constructeur Seyler) : rénovation des réparations effectuées sur les gerces il y a plusieurs années et mise en place et réglage de rails en bois. 🌿

La Tit'Annie

LE SANT-VORAN



Un très beau canoë français, don de M. Michel Specht, qui aurait été construit aux environs des années 1930 par le chantier Dossunet, vient enrichir la collection de Sequana.

Ce bateau a toujours été entreposé avec précaution dans un ancien garage à bateaux du XIX^{ème} siècle au Perreux-sur-Marne.

Un premier test a été effectué un dimanche de juin. Le *Sant-Voran* a été mis à l'eau après de nombreuses années au sec. Il a très peu embarqué d'eau. La coque est donc étanche et Sant-Voran est donc navigant.

Sa restauration consista à gratter la coque intérieurement et extérieurement, pour la vernir et renforcer son étanchéité. Il est impératif de changer les rails ainsi que la sellette qui sont en plastique, matériau peu élégant pour ce type d'embarcation en bois. De plus, ce canoë avait été armé avec des portants en matériau composite par une société de réparation de bateaux, ni délicate ni pointilleuse. Nous avons délaissé ces portants au profit des portants métalliques d'origine conservés par le donateur.

Celui-ci avait acheté le canoë en l'an 2000 à un médecin de Belfort qui avait une résidence secondaire à Sainte-Marine, port de la commune de Combrit dans le Finistère, situé sur la rive droite de l'embouchure de l'Odet, face à Bénodet située sur l'autre rive.

Un dernier mot : *Sant-Voran* signifie Sainte-Marine en breton. 🍀

La Tit'Annie

LEÇON D'AVIRON À LA GARE D'EAU



Brigitte et Emilien apprennent à ramer «Charentaise» avec Tit'Annie

J'en rêvais depuis longtemps ! Cela faisait plusieurs années que je voulais le faire... Ça y est ! Je l'ai fait. Il n'est donc jamais trop tard pour certaines expériences.

C'est ainsi que par un dimanche d'automne, entre deux ondées, au départ de la Gare d'Eau, j'ai reçu ma première leçon d'aviron. Mais attention, nous ne partons pas tout de suite sur une yole prête à naviguer au premier coup d'aviron dans l'eau. Nous devons préparer notre monture : il faut d'abord, du garage à bateaux, sortir avec précaution la yole historique, *Charentaise*, pour la porter sur le ponton en la prenant à des endroits bien précis, la mettre à l'eau en l'attachant avec un nœud de chaise de préférence, puis l'équiper de ses accessoires, dossier pour la barreuse, safran, suiffer les colliers des avirons, et enfin prendre possession de l'embarcation sous l'œil vigilant de la barreuse.

Une fois installés, pas de mollesse ! Consignes répétées : main gauche un peu en avant de la main droite, pouce à l'extrémité de l'aviron, doigts légers, plie les genoux, avance, redresse-toi ; prenez le rythme, renvoi de mains, pelles au carré, renvoi de mains, pelles au carré... suis la nage !

De la concentration donc avant que les automatismes arrivent. Au bout d'une heure, cela allait mieux mais toujours pas question d'admirer le paysage et les reflets de la Seine peints si souvent par Renoir, sous peine de casser la cadence (déjà pas terrible).

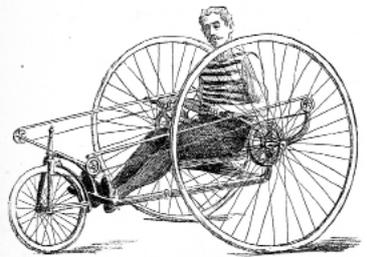
Une grande chance, nous n'avons pas croisé de péniche nous donnant gratuitement des impressions fortes. Pour ce premier essai, nous avons eu une Seine "d'huile", magnifique. J'ai été ravie de cette première sortie gratifiante grâce à la patience et la pédagogie de la sympathique barreuse. Merci. 🍀

Brigitte GOLLÉTY

RAMER À SEC

À la fin du siècle dernier, après l'invention du banc à coulisses qui révolutionna l'aviron, des esprits inventifs cherchaient des appareils d'entraînement hivernal à l'aviron, pour des régions au froid rigoureux. En 1887, la maison Rudger construisait un tricycle-rameur. L'appareil eut un tel succès que furent organisées des courses de tricycles avec l'élite des rameurs américains, des régates terrestres de 900 km qui durèrent six jours. Pourquoi ne pas lancer chez Sequana le projet d'une réplique historique de l'engin ci-contre ? 🍀

Edmond BALLERIN



QUAND LES GRANDES CHÂÎNES NATIONALES S'INVITENT

2017 fut une année vedette pour Sequana : *Échappées Belles* sur France 5 puis *Grands Reportages* sur TF1 intitulé Les Rois du Bricolage réalisé par l'agence CAPA.

Pour démontrer notre capacité à travailler le bois, Delphine Kluzec, la réalisatrice, choisit de suivre la restauration d'un bateau jusqu'à son terme, c'est-à-dire la mise à l'eau ! Ce fut le Mistral *Gaston*.

Le challenge était donc lancé et toute l'équipe, sous la houlette d'Alain, se mit au travail. L'activité fut importante, le bateau ayant souffert de longues années de repos forcé. Ceci entraîna le décalage de la date de mise à l'eau initialement prévue mais sans trop bouleverser le plan de tournage. De nouveaux délais furent tenus, le mâtage eut lieu le 8 juin devant l'atelier Sequana et la mise à l'eau le 15 juin à la base nautique de Montesson (CVBS). Au total, ce furent 5 journées de tournage sur une période de 9 mois. L'émission a été diffusée le samedi 25 novembre 2017. 🍀

Paul REVOLLET



Séance de tournage dans l'atelier Sequana

UN MISTRAL BAPTISÉ GASTON



Gaston au ponton Sequana lors des journées du Patrimoine

Pour son baptême Gaston a profité de quelques risées

Le Mistral

Le Mistral *Gaston* est un dériveur à bouchain vif. Il est doté d'un large rouf (*), non fermé, avec deux bannettes. Il mesure 5m20 ; maitre-bau 1,5m. C'est, en fait, le précurseur des day-boats que l'on voit à présent fleurir au Salon nautique. Voilier très sûr, plan de voilure généreux, dériveur intégral, large cockpit pouvant accueillir plusieurs personnes, petit rouf non fermé : l'idéal pour l'apprentissage de la voile en toute sécurité.

Le mât est posé sur le pont. Il est doté d'une emplanture de mât posée sur le rouf type jumelles**, avec renfort métallique pour reprise des efforts sur la quille.

Gaston...

... est le prénom de son premier propriétaire : Gaston Meyer.

Le baptême du Mistral a eu lieu à Chatou devant l'atelier de Sequana en présence de Madame Catherine Meyer, petite-fille de Gaston Meyer au nom duquel le bateau est immatriculé.

Le Mistral a été mis à l'eau pour la première fois en juillet 2017 sur la Seine devant le Club nautique de Montesson pour des essais qui se sont révélés concluants et nécessitant seulement quelques petites retouches.

L'expertise

Acquis auprès de Frank Jourdan, un antiquaire collectionneur, la coque du Mistral arrive en mauvais état. Tout commence en février 2015, le bateau est placé dans l'atelier.

Premier constat, notre pauvre Mistral est dans un état déplorable.

Que lui est-il arrivé, nous l'ignorons ? Chacun y va de son interprétation : a-t-il été transporté sur une remorque inadaptée (patins mal positionnés) ou bien a-t-il échoué sur des rochers ?

La coque est enfoncée en plusieurs endroits. En outre, des membrures et des varangues sont cassées.

* Rouf : oui, nous écrivons bien ROUF en français : mais on peut l'écrire aussi ROUFLE ou ROOF

** Jumelles : pied de mât constitué de deux joues de chaque côté du mat permettant, grâce à un axe, de faire pivoter le dit mât vers l'arrière évitant ainsi le démâtage

Gaston au ponton à Léry-Poses



En randonnée, Gaston remorqué devient remorqueur



UN MISTRAL BAPTISÉ GASTON

Nous constatons des tentatives de réparations par doublage des membrures et varangues par des tasseaux, le tout cloué de part en part par des clous ordinaires qui ont rouillé. Pour être complet, des réparations en résine ont permis de colmater les plus grands trous.

Démontage

Nous démontons tout l'accastillage en ayant soin d'étiqueter chacune des pièces pour les positionner correctement dans le futur.

À ce jour, nous avons encore quelques pièces fantômes ou orphelines. Nous soustrayons le bateau de sa remorque. Celui-ci est ensuite retourné et posé sur des tréteaux de chantier, puis calé pour éviter les déformations. Les fonds sont constitués de 6 planches d'acajou (3 par bord). Celles-ci sont vissées sur les membrures et jointes entre elles selon la technique du clou retourné. Compte tenu de leur état, nous les démontons avec soin, car elles nous serviront de gabarit pour la fabrication des pièces neuves.



Paré à virer... envoyez !

Nom : GASTON
Série : Mistral
Type : Day boat dériveur
Constructeur/Architecte :
Sergent /Amel
Coque : en acajou,
à bouchain vif
Gréement : bermudien
Surface grand-voile : 8,90m²
Surface foc : 1,80 m²
Longueur hors tout : 5,20 m
Maître bau : 1,80 m



Après avoir pris une longue série de photos de l'ensemble de l'accastillage de façon à pouvoir le repositionner correctement, notre Mistral est démonté, chaque pièce soigneusement répertoriée et étiquetée.

Le chantier peut commencer !

La remise en état

Ce sera de loin la phase la plus longue. Une équipe refera à l'identique les parties inférieures des membrures et varangues en ayant soin d'en démonter et ne remonter qu'une seule à la fois pour ne pas déformer la coque. Les liaisons entre les pièces existantes et les nouvelles seront montées sur des équerres, le tout assemblé par rivets en cuivre.

Ainsi, 80 % des membrures et varangues devront être refaites. En parallèle, une autre équipe se lancera dans le grattage des anciens vernis (et des couches car il y en avait beaucoup) sur l'extérieur et l'intérieur de la coque.

Démontage du rouf

Lors de cette opération, sous le poids des intervenants, le rouf s'est désolidarisé de la coque. Lorsque le bateau sera revenu dans le bon sens, il faudra recoller. En définitive, cet incident fut une aubaine, car l'accès à l'intérieur du bateau sera grandement facilité dans sa position normale.

Plans

Des plans d'origine ont guidé l'équipe plus particulièrement au moment de l'expertise et du démontage. Dans le même temps, une présentation simplifiée assistée par ordinateur a été réalisée par un membre de l'équipe.

Un croiseur ?

Le Mistral n'est pas un véritable bateau de croisière. Le rouf ne contient aucun aménagement ni même de porte.

On peut cependant établir un taud de cabannage sur la bôme et des matelas dans le fond du bateau pour faire de grands déplacements. 🌿

Alain de GONCOURT

TITOU, DINGHY ALASKA

Donné par M. et Mme. Lesprier en avril 2016, *Titou* est arrivé à Chatou et a dû stationner un temps chez un particulier en attendant son tour pour rejoindre l'atelier. Le déclic est venu d'Olivier Demanche qui s'intéressait au travail de restauration de ce bateau qu'il aurait bien aimé acquérir lui-même. *Titou* a donc été d'abord transféré à Croissy où a commencé sa réfection le 15 octobre 2016.



Titou à son arrivée

Premier examen

Une immersion en Seine grâce à la nouvelle chèvre révéla plusieurs fuites. Nécessité d'auscultation complète en mettant la coque à nu par démontage du pourtour du pont, des listons, le pavois, puis de l'ensemble des lattes de pont. Démontage et collecte de toutes les pièces d'accastillage.



Sous le vernis, pourriture et mérule

Diagnostic

Petite attaque de mérule sous le pont juste derrière l'étrave, barrots de pont fatigués, jeu autour de l'étrave. Le reste du bateau est sain.

Travail

Nettoyage de la partie mérulée, décontamination au pistolet à air chaud et fongicide, remplacement du bourrelet d'étrave en bois par un neuf. Sel d'oseille sur les zones noires (certains clous en fer). Au mois de novembre, accueil d'un troisième homme, Serge Dommes.

Décapage

Décapage chimique et grattage de tout l'intérieur à raison de 10 membrures/jour. Ensuite, réfection et mise en place des cinq barrots de pont. La coque, une fois dépouillée, a été ceinturée par des courroies pour éviter la déformation. Le rythme de deux après-midi de travail, lundi et jeudi, est devenu régulier et en début d'année, nous avons eu le renfort de Bruno, maître ès grattage ! Grâce à cela, fin janvier 2017, nous avons



Plaque du constructeur



achevé la partie la plus fastidieuse du chantier *Titou*, le décapage maille par maille de 5 cm de large entre les membrures et dans le sens des lattes ! Les parties les moins accessibles sont les plus coriaces d'autant plus que, sur le fond, un second vernis époxy avait été passé sur le vernis d'origine.

Mais enfin nous en sommes venus à bout et la fameuse «gomme à Guy d'Houilles» nous a bien servi : en un après-midi de travail nous usons environ treize lames qu'il faut réaffûter entre chaque séance.

Pour varier les plaisirs et éviter les crampes, toutes les parties démontées ont été décapées, aussi bien les parties en bois (plats bords, listons, banc, pavois, mât, bôme) que les accessoires métalliques (chaumards, fémelots, ferrures de safran, support de godille...).

Un pont digne de grands yachts

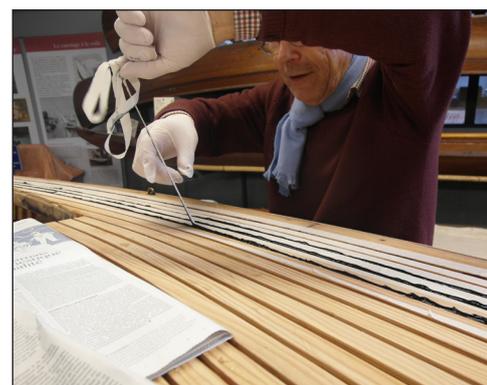


Reconstruction du pont

À fin septembre, nous entrons dans le dernier trimestre du chantier puisque nous avons pris la résolution de terminer *Titou* à la fin de l'année, sans toutefois préciser laquelle ! À raison d'un jeu de lattes par jour ouvrable, toutes les lattes ont pu être collées suivant la technique mise au point au départ.

Le remplissage des rainures par du Sikaflex®290 se fait en laissant deux jours de séchage entre chaque cartouche : au total 8 cartouches pour 49 m linéaires. Là aussi, on peaufine la technique : bande de masquage décollable par moitié, quand le Sikaflex est frais pour que l'excès retombe dans le même sillon. Deux jours après, arasage à la lame de cutter nue, pour mieux épouser les légères différences de niveau entre deux lattes de pin d'Orégon.

Une technique très aboutie



VOUS AVEZ DIT DINGHY ?



Titou à son arrivée : noter sa remorque et son chariot de mise à l'eau «maison»



L'équipe : Serge, Pierrick, Olivier

Ponçage du pont

Entre-temps, on commence à préparer le gréement, d'abord par la reconstitution du bout-dehors sur lequel se fixe l'étai. C'est Jean-Claude, maître à ferrures-brasées qui nous fait une sous-barbe en laiton beaucoup plus jolie que l'ancienne.

Ce qui permet de dresser le mât en bois et la bôme en bois d'origine, et de constater que la voile (de Zef) qui a remplacé la voile d'origine est plus grande que le mât et la bôme ! Comme chaque problème trouve sa solution, on a dû braser une extension de la bôme.

Et pour le mât ?

Débat entre un scarf pour allonger le mât, ou une solution à la *Plongeon* : un moignon de mât jusqu'à 50 cm du pont avec un fourreau en bronze pour recevoir le mat, de telle manière que la hauteur de la bôme laisse un espace confortable pour l'équipage. Finalement, nous avons trouvé dans les rossignols de Sequana un mât complet en spruce qui, avec quelques usinages, fera l'affaire. 🌿

Pierrick ROYNARD

Finition du pont de Titou



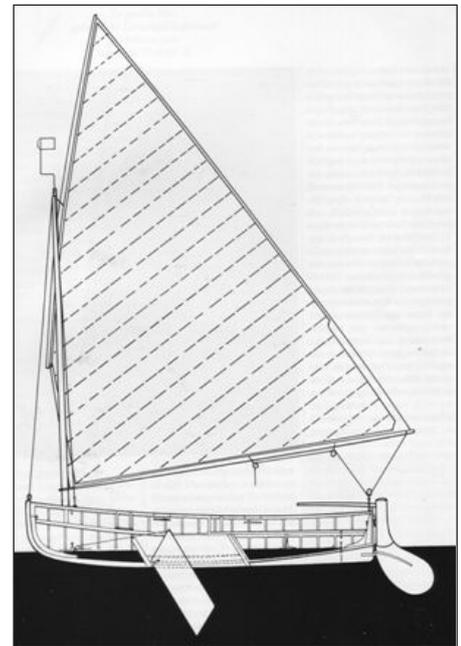
Vous avez dit Dinghy ?

L'entrée de « Titou » dans la collection Sequana incite à approfondir l'appellation «dinghy», bien précise à l'origine, et qui, par extension, a désigné une grande variété de petits bateaux autour de 3,60 m de longueur, jusqu'à des embarcations en plastique ou même pneumatiques !

Le Dinghy 12' (12 pieds), un monotype bois d'une incroyable longévité !

Créé en 1913 par George Cockshott, le Dinghy 12' s'est rapidement imposé comme le plus répandu des petits dériveurs, série olympique 1920, puis à nouveau aux J.O. de 1928. À cette date, on comptait déjà 300 unités ! Aujourd'hui, c'est encore une série internationale très active d'au moins 20 000 bateaux, notamment en Grande-Bretagne, Hollande, Allemagne et Suisse et maintenant en France (www.dinghy.fr). Gwendal Jaffry, rédacteur en chef du Chasse Marée, fait une promotion active du Dinghy 12' et participe aux régates de ce monotype.

La jauge, affinée sur plus d'un siècle, est d'une stabilité exemplaire et confère au dinghy 12' un caractère d'autant plus affirmé que, par une spécification particulière, toutes les coques sont en bois et doivent être vernies ! Les flottes sont donc esthétiquement et



Dinghy 12', monotype international

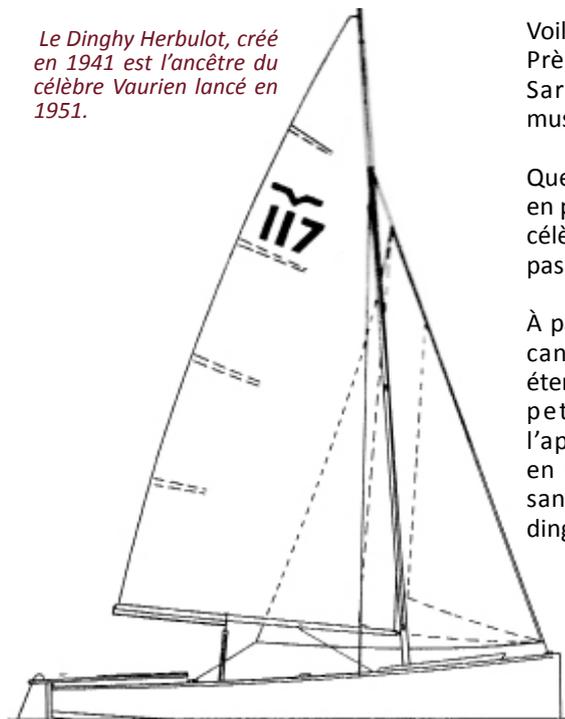
techniquement très homogènes, parmi lesquelles les anciens bateaux gardent toutes leurs chances vis à vis des nouvelles créations. Ainsi, en 2003, le championnat national néerlandais a été remporté par un bateau construit en 1934.

Voilà bien une longévité qui parle à Sequana ! Près de chez nous, le club de Montesson Sartrouville abrite deux Dinghy 12' et le musée maritime de la Rochelle en expose un.

Quelques unités ont même été construites en polyester - notamment en Italie par Lillia, célèbre constructeur des Star -, mais ne sont pas admises à régater, sauf en Italie !

À partir des années 50, les constructeurs de canoës, Seyler, Rocca, Oioli, et d'autres étendent leur gamme à des youyous, canots, petits dériveurs à voile et utilisent l'appellation dinghy pour les petits bateaux en bois d'une longueur d'environ 3,60 m, sans respecter la monotypie d'origine du dinghy 12'. 🌿

Pierrick ROYNARD



Le Dinghy Herbulot, créé en 1941 est l'ancêtre du célèbre Vaurien lancé en 1951.

NDLR :

En plus du Dinghy 12' nous connaissons quelques séries de bateaux de plaisance dénommés dinghy :

- Dinghy internationale de 14 pieds, de 1928, série très répandue au Royaume-Uni ;
- Dinghy Herbulot, de 1941, une version «sharpie» à bouchains vifs du Dinghy international de 14 pieds, l'ancêtre du Vaurien ;
- Dinghy de 5,50 m, 1942, qui naviguait principalement à Arcachon et Dakar ;
- Dinghy Firefly, 1946, créé par Uffa Fox, ayant participé aux JO de 1948 ;
- ainsi que de nombreux plans de voiliers parus dans la célèbre revue américaine «Wooden Boats».

Leurs caractéristiques et échantillonnages étaient vraiment différents les uns des autres.

Alors quel rapport avec la série Dinghy 12' ?

En anglais, le terme dinghy signifie à la fois canot, petit bateau, annexe, youyou, petit pneumatique...

Potins du ponton



Ne la ratez pas

..l'expo «DERAIN. 1904-1914». au Centre Pompidou-Beaubourg. C'est une explosion de couleurs ! Derain, né à Chatou, avait installé avec son copain Vlaminck un atelier de peinture chez le restaurateur Levanneur. Là naîtra le *Fauvisme*. Ils avaient vingt ans et l'enthousiasme de la jeunesse... Chatou, les bords de Seine, l'Estaque, Collioure. Quel bonheur !



Turry collector ?

Une correspondante belge a acheté ce bibelot en porcelaine et nous demande des informations sur le chantier Turry de Terneuzen. Nous n'avons malheureusement que fort peu d'information sur ce chantier, mais avouons que ce bibelot souvenir est intéressant !

Nouvelle collection chez Sequana

Suite à un don d'une ancienne panoplie de menuisier, Sequana commence une collection d'outils du bois qui fera l'objet de présentations. Les dons d'outils, de bois exotique, de vieux gréments, de pièces d'accastillage... sont toujours autant appréciés à la Gare d'eau.



Titre de cette oeuvre ?



Réponse dans nos pages.



La maison de Georges Bizet sauvée

Une campagne de financement participatif était lancée jusqu'à fin janvier 2018 pour racheter et restaurer la maison de Georges Bizet et créer l'espace Carmen. À ce jour nous apprenons que le Conseil départemental des Yvelines va acquérir la maison de Georges Bizet à Bougival et entamera des travaux de réaménagement de la bâtisse, afin de la transformer en espace muséal (au premier) et résidence d'artistes (dans les étages supérieurs).



VIGIE au Salon nautique

Cette année, AMERAMI avait entrepris de présenter *Vigie* au Salon nautique qui a eu lieu du 2 au 10 décembre à la Porte de Versailles. Marc André et Dominique Martel se sont relayés pour tenir le stand.

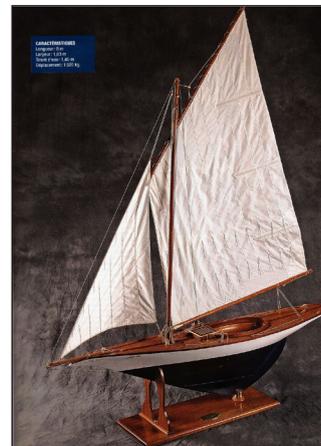
Affiches collector

Nous avons retrouvé un petit stock d'affiches de Roastbeef et du remorqueur Fauvette de Poses. Ces deux affiches format A2 sont en vente auprès de nos lecteurs au prix de 10 €, au bénéfice de l'association.



La revue MRB

... de maquettisme naval a publié en avril-mai dernier un article sur la réalisation et plans d'une très belle maquette de Roastbeef construite en son temps par M. Lavignon de Chatou, en coopération avec Sequana. Cette belle maquette est actuellement exposée dans la Maison Caillebotte de Yerres (voir article en page 11).



Bulletin de l'association Sequana

La Feuille à l'Envers

Numéro 42, janvier 2018

Éditeur :

Sequana, la Vie de la Rivière en Île-de-France
La Gare d'eau, 2 quai Philippe Watier,
Île des Impressionnistes,
78400 CHATOU Yvelines

Directeur de la publication :

Jean Jack Gardais

Comité de rédaction :

Edmond Ballerin, Bertrand Chazarenc,
Marie-Christine Davy, Marc André Dubout,
Laurence Malcorpi, Pierrick Roynard,

Rédaction :

Edmond Ballerin, Bertrand Chazarenc,
Brigitte Gollety, Marc André Dubout,
Jean-Pierre Fresson, Jean Jack Gardais,
Françoise Gaultier, Véronique Leloup,
Annie Lesgars, Laurence Malcorpi,
Paul Revollet, Jean-Paul Rouland,
Pierrick Roynard

Illustrations :

Edmond Ballerin, Bernard Condamin

Crédit photo :

A.A.M.F., AMERAMI,
Art & Chiffons, Edmond Ballerin,
Bertrand Chazarenc, Marc André Dubout,
Pascale Guittoneau, Guy Lecuyer,
Laurence Malcorpi, Ouest-France,
Paul Revollet, Pierrick Roynard,
Marie-Pierre Tricard

Maquette et fabrication :

Edmond Ballerin

Tirage / diffusion

Reprographie et fichiers numériques