



LA FEUILLE À L'ENVERS

ÉDITORIAL

Le printemps, c'est germinal ! Les projets patiemment concoctés le soir au coin du feu, durant l'hiver, sortent au grand jour avides de soleil et de chaleur !

Sur les rives de Rueil les Amis du Chantier Restaurant Giquel se mobilisent pour que ce haut lieu de la construction navale retrouve vie.

De l'autre côté de Paris du côté de Nogent sur Marne le musée cherche une solution pour monter un atelier de restauration des bateaux du Canotage.

Nous nous réjouissons de ces initiatives, nous nous sentirons moins seuls, ces deux associations vont agir directement sur la conservation du patrimoine fluvial de notre région.

Cela tombe à point, l'Île-de-France manque sérieusement de projets dans ce domaine.

Les deux yoles du Musée Fournaise (Le-maire et Seyler) sont classées monuments historiques. C'est une belle récompense pour Isabelle et Gilles Outin ainsi que les Amis de la Maison Fournaise qui sont à l'origine du sauvetage in extremis de ces deux bateaux.

Notre première presque "jeune pousse" est repartie pour les États Unis après cinq mois de soins attentifs aux deux périssaires qui nous ont été confiées pour restauration par le Musée de la Marine.

Vous trouvez

rez tous les détails sur les quatre chantiers en cours dans le présent bulletin. C'est une trentaine d'entre nous qui a traversé l'hiver bardée de chandails un œil sur le rabot l'autre sur le niveau de la Seine. Tenez bon, les beaux jours reviennent !

Et puisque c'est le printemps, j'ai envie de rêver au jour où nous pourrions regrouper toutes les énergies autour d'une manifestation consacrée au patrimoine de la Seine.

Notre région ne manque pas de lieux emblématiques pour ce genre de réunion.

Cela serait l'occasion de redonner du courage aux auteurs des projets à qui il manque ce presque rien pour démarrer, de susciter des vocations pour retrouver des bateaux qui ont définitivement disparu : Les canots à vapeur, les canots mixtes des années 30 (1830 !), les baladeuses, les canots yoles, les cutters... Pourquoi ne pas en profiter pour sortir des musées des bateaux qui peuvent encore naviguer ?

Utopique ? Sûrement un peu... mais pas tant que cela ! J'invite les sceptiques à se rendre au mois de juillet au Thames Traditional Boat Rally qui se tient chaque année sur la Tamise à Henley. Ils verront que ce que nous avons du mal à imaginer les "grands bretons" le pratiquent depuis...

Ce qui est intéressant c'est ce qui nous attend !

François Casalis



SOMMAIRE

<i>Éditorial</i>	1	<i>Et aussi sur la Marne</i>		<i>Périssaires</i>	
<i>Potins en "rac"</i>		<i>Olivier Maître-Allain</i>	3	<i>F. Casalis & E. Ballerín</i>	7
<i>Sequana</i>	2	<i>Gare d'Eau chantiers</i>	4	<i>Pédalos</i>	10
<i>Agenda Sequana</i>	2	<i>Rigolboche</i>	5	<i>Histoires de tire-veilles</i>	13
<i>Du nouveau Rive Gauche</i>		<i>Feuille de sauge à la Jim Bresson</i>	16	<i>La photo mystère</i>	16
<i>Pierre Riollet</i>	3	<i>Edmond Ballerín</i>	6	<i>Boutique & Adhésions</i>	16



POTINS EN RAC

Des élus marnois à la Gare d'Eau !

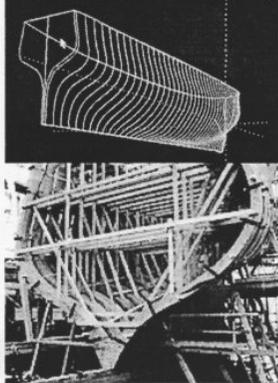
Une délégation d'élus du Val de Marne est venue nous rendre visite à la Gare d'Eau. Ils ont été reçus par Michèle Grellier et Hervé Malcorpi, adjoints au maire de Chatou. De nombreuses questions ont porté sur l'animation et le fonctionnement de la Gare d'Eau, tant sur le plan touristique que culturel. Il est question d'une future Maison de la Marne qui regrouperait les efforts des communes de Nogent et du Perreux réunies en un groupement de communes. Olivier Maître Allain, directeur du musée de Nogent, soutient ce projet de toutes ses forces. Musée, atelier... bref une gare d'eau en Marne, on aimerait tant ! A cette occasion nous avons reçu de nombreux compliments sur la qualité du travail effectué par notre association. Chers adhérents, je vous transmets ces félicitations qui sont la reconnaissance de votre travail !

Petits sponsors

Les projets de Sequana sont souvent parrainés par des sponsors discrets. Le dernier en date est la miroiterie Alpes-Verre d'Anney, filiale du Groupe Saint-Gobain, qui, sans être sollicitée, nous a gracieusement façonné et trempé un pare-brise pour le Dodge avec sa recharge. Qu'elle en soit ici vivement remerciée.

L'Hermione à Sequana ?

Non, bien sûr ! Mais c'est le jeune chef de chantier de Sequana, Marc Ronet, qui effectue depuis peu un stage d'ingénieur au projet de reconstruction de l'Hermione, à Rochefort. L'ami Marc y utilise plus l'outil C.A.O. que rabot et herminette. Après la restauration du bateau américain Dodge, le voici sur le bateau de Lafayette, symbole de la Liberté de l'Amérique.



Sequana, membre de l'Association Culturelle de Chatou

À l'initiative de Michèle Grellier, maire adjoint, notre association vient de rejoindre l'Association Culturelle de Chatou. C'est un honneur que de se retrouver autour de la même table avec les "piliers" de la vie culturelle de la ville. Notre association intervient fréquemment tant dans le domaine culturel que touristique et il devient impératif de coordonner les actions avec nos partenaires. Par ailleurs il faut penser à l'avenir, le fonds associatif, grâce au travail des adhérents, prend de plus en plus d'importance et de valeur cela mérite que l'on réfléchisse à son destin ! Par ailleurs les travaux d'aménagement urbain du site Fournaise sont prévus pour cet hiver. Ce qui veut dire que dès l'été 2003 un théâtre de verdure sera opérationnel !

Embarque à Nantes

"La plaisance dans tous ses états", tel était le sujet du colloque organisé par le forum des expositions à l'occasion d'"Embarque à Nantes". Animé par Daniel Charles, un aréopage d'érudits (dont des copains !) se succéda à la tribune pour parler de Yachting et de Yachtmén. Si l'on fait exception de Boris Proutzakoff qui témoignait de problèmes concrets rencontrés lors d'une restauration délicate, le reste des interventions parfois forts brillantes relevait plus de l'anecdote que d'autre chose. Nous ne pouvons que rejoindre Alain Decaux (DRAC pays de Loire) dans sa conclusion dans laquelle il exprimait le souhait de remettre tous ces témoignages dans leur contexte social. Le canotage, le yachting, la plaisance c'est avant tout une affaire d'hommes animés d'intentions parfois différentes (quel est le point commun entre Sir Thomas Lipton et Alphonse Karr?). Quant à la "proto-plaisance", on trouvera bien un jour la Yole de l'Homme de Cromagnon. En attendant on pourrait utilement explorer la période du Canotage non ?

Régates de Monotypes aux Mureaux



L'AGENDA

1er mai

Régate à l'aviron sur le Bras de Marly organisée par la Base Nautique de Rueil-Malmaison. Participation de Coucou, Gibbon, Lutin, et les skiffs...

Du 8 au 12 mai

Rendez-vous dans le Golfe du Morbihan pour le lancement d'un sand-bagger au Chantier du Guip et régates avec Maïta. Participation des voiliers Roast-beef, Nymphée, Sequana, Chahut.

Du 21 au 23 juin

Rendez-Vous Voile à Bénodet avec Nymphée, Sequana et Chahut

30 juin

Voile au Fil de l'Eau à l'YCIF aux Mureaux, avec l'Hirondelle Sequana.

Du 25 au 29 juillet

Rassemblement de Douarnenez où seront présents à la grand-messe du patrimoine navigant : Roast-beef, Nymphée, Sequana, Chahut, Lulu, Lutin...

Du 30 août au 1er septembre

Les Rendez-Vous de l'Erdre. Les participants ne sont pas encore définis.

Délires du Bois

En août, Edmond regrettera de ne pas avoir le Bois de la Chaise au programme. A Noirmoutier, là, nous choisirons la plus belle rate pour Chatou.

DU NOUVEAU RIVE GAUCHE...

Le 16 janvier dernier, à bord de l'Ardéa, charmante péniche anglaise en bois, nous nous sommes réunis pour créer une association dénommée "Les Amis du Chantier Giquel"

Son but : redonner son esprit à une bâtisse qui eut meilleure gloire que d'être couverte de lierre et abandonnée.

Pour lui faire reprendre vie nous proposons trois axes d'animation qui lui rappelleront son contexte historique :

- Production d'œuvres artistiques, expositions temporaires.
- Restauration d'embarcations de

collection, expositions temporaires de bateaux du patrimoine.

- Bar à vin et restauration légère.
- organisation de soirées à thèmes.

Ces animations seront en parfaite cohérence avec la mémoire du lieu. Les chantiers Giquel ont été un lieu de créations remarquables. Le restaurant, partie intégrante du chantier, était fréquenté à l'époque par de nombreux artistes qui s'y donnaient rendez-vous, en particulier les Impressionnistes qui trouvaient en ce haut lieu du Canotage que fut le Bras de Marly, un motif de qualité. Une guinguette limitée à la restauration simple et à la délivrance de boissons est prévue.

Pour atteindre cet objectif elle propose à la Ville de Rueil qui est propriétaire du terrain dit "Giquel" de restaurer ce qui reste du chantier et d'y adjoindre les équipements nécessaires pour réaliser l'animation.

Sur le plan technique, l'association souhaiterait pouvoir installer un hangar en bois dans le fond du terrain en limite de la propriété Esso. Ce hangar serait raccordé au bâtiment existant pour abriter les équipements nécessaires aux activités ainsi que les sanitaires.

Le jardin recevra des tables pour permettre aux visiteurs de se reposer.

Pour que vive Giquel, nous avons besoin de toutes les bonnes volontés. C'est la raison pour laquelle nous nous lançons dès à présent dans une campagne de recrutement d'adhérents.

Annie MASSANELLA de l'Office du Tourisme de Rueil est en charge d'inscrire les nouveaux adhérents.

La Capitainerie :

11, place des Impressionnistes
92500 Rueil Malmaison
tél. : 01 47 16 72 66

Les cotisations sont modestes :

- 5 euros par personne
- 10 euros pour une famille.

Les membres bienfaiteurs sont aussi les bienvenus à partir de 40 euros. Chaque adhérent sera informé régulièrement via une «news-letter» des animations et de l'avancée des travaux.

Nous prévoyons la création d'un site pour y regrouper toute l'info Web-master bienvenu...

- Parrainage municipal / membres d'honneur

Monsieur le Maire, Jacques BAUMEL

Monsieur le Maire adjoint, Michel RICARD

Mme la Directrice de l'Office de Rueil-Malmaison, Marie-Laure FABRE

- Président d'Honneur:

Henri ARRIBARD

- Membres fondateurs:

Colette PIAT

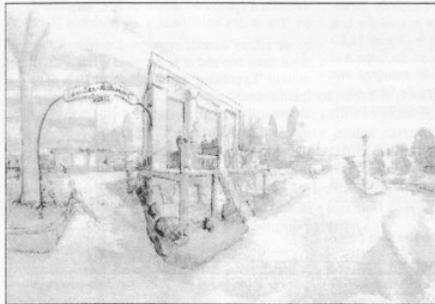
Jacques D'HARRORD

Martine CLOT

- Membres du bureau:

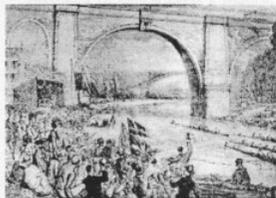
Président: Pierre RIOLLET

E-mail : pierre@pierre-riollet.com



Le restaurant Giquel. Aquarelle de Pierre Riollet

...ET AUSSI SUR LES RIVES DE MARNE



Régates à Nogent

Les bords de Marne, si célèbres pour leurs guinguettes, ont été aussi un des hauts lieux du Canotage. Une histoire que connaît bien Michel Rioussel, auteur de livres consacrés aux bords de Marne : " De nombreuses sociétés nautiques se sont implantées sur les berges et, avec elles, des constructeurs de bateaux qui ont, pendant des décennies, façonné de belles embarcations de bois dans leurs ateliers "

Descendant d'une des plus célèbres dynasties de ces constructeurs, Michel Seyler déclare volontiers : «Je suis persuadé que des yoles, des canoës français, des canoës canadiens, construits dans tous ces ateliers, sommeillent dans les garages des pavillons de notre Est parisien».

D'où l'idée de retrouver ces bateaux pour leur donner une nouvelle vie. Un autre enthousiaste, Pierre Baudéan, ajoute «Je verrais bien l'émergence d'un groupe, d'une association qui pourrait s'atteler à la restauration de ces bateaux anciens.» Une passion que partage Olivier Maître-Allain, directeur du Musée de Nogent, qui a déjà restauré trois canoës, au sein du Canoë-Kayak Club de France :

"Ces bateaux vont revivre lors des fêtes des bords de Marne. Ces trois passionnés souhaitent donc identifier tous les possesseurs de bateaux anciens pour explorer, avec tous les volontaires, des projets de restauration. Tout cela s'inscrit pleinement dans le contexte du développement touristique des bords de Marne et c'est aussi une initiative soutenue par Sequana, l'as-

sociation qui restaure des bateaux dans l'ouest parisien et qui verrait volontiers naître une petite sœur sur les bords de Marne."

Contacts :

Michel Seyler,
tél. 01 43 04 23 09
Olivier Maître-Allain,
tél. 01 48 75 51 25

Canoë Hironnelle Seyler restauré au port de Nogent-sur-Marne, mai 2001. (doc. Musée de Nogent)



LA GARE D'EAU CHANTIERS

DODGE redémarre ...

Les "DODGERS" ron-geaient leur frein. Le bel oiseau gisait sur le dos, la cage thoracique ouverte sur la table d'opération.

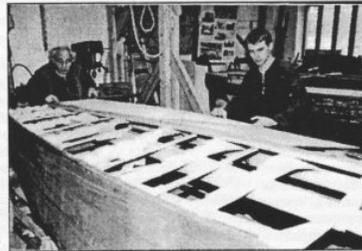
Seuls quelques opiniâtres gra-taient encore la carcasse pendant que d'autres couraient les artisans et les fournisseurs pour que notre "Grand Armateur de Conflans" décide des remèdes à administrer à notre patient.

N'y tenant plus, timidement d'abord, puis frénétiquement ensuite ils ont attaqué ...

Les membrures cassées ont été changées ou doublées, la quille de chêne a été re-faite, les lisses imprégnées de graisse ont été remplacées. Jusqu'à la partie inférieure du tableau arrière sans doute lassée d'avoir contemplé le sillage

Puis vint la grande décision : comment redonner une bonne rigidité à une coque fatiguée, assurer une étanchéité sans reproche et satisfaire aux exigences de notre "Argentier-Historien".

L'idée de notre ami Marc Ginesty, orfèvre



Assemblage du premier pli sur les varangues du fond en Y.



Le bordage de l'avant, une opération délicate.

en coques bois a fait son chemin. Une solution moderne, mais respectueuse des traditions fut adoptée : trois plis croisés de trois millimètres d'épaisseur chacun seront contrecollés, vissés et cloués à la structure pour offrir le plus de garanties possible. Les deux premiers seront en bon contre-plaqué marine d'acajou et le dernier en lames d'acajou tranché fidèle dans sa découpe à la conception d'origine. Ce procédé assurera une bonne longévité et nous permettra de faire naviguer cette superbe coque le plus longtemps possible.

Les détails se doivent d'être soignés : de véritables vis bronze sont utilisées et l'emploi d'un acajou "Grand Bassam" en dernière couche doivent nous assurer d'une qualité à la hauteur de la rareté de notre précieux "RUNABOUT".

À l'heure où j'écris ces lignes, seule une petite

surface reste à recouvrir. Nous devons attendre que la "brigade des encolleurs" soit réunie pour effectuer ce travail; notre ami Guy en est exclu, car, à cause d'une allergie galopante, les vapeurs d'époxy ont tendance à le transformer en "fraise des bois" (oui, c'est possible !)

Nous allons bientôt remettre l'oiseau à l'endroit dans son nid et le préparer à l'arrivée du moteur "Lycoming" actuellement en cure de rajeunissement dans la "Clinique Esthétique du Docteur Strotsky".

Le feuillet va bientôt s'enrichir de nouveaux acteurs : miroitiers, chromeurs, selliers et motoristes... mais nous n'en sommes pas encore là, la suite au prochain numéro de la FAL...

Gigi Gardais de la Gare d'Eau

Un tampon pour le Dénicheur

Les moteurs sont rodés, les batteries gonflées à bloc, les sponsors impatients, les clients prêts à embarquer, alors... non, Zorro n'est pas arrivé, alors...les beaux jours sont pour demain, alors...alors...il manque le tampon !

Le bateau est immatriculé, il peut naviguer, il est assuré...mais pour embarquer un quidam payant son écot il faut un...tampon !

Bon, cela va bien, faites ce qu'il faut pour avoir ce tampon et n'en parlons plus !

L'administration concernée, bonne fille, ne peut se prononcer et vous recommande un expert agréé par elle (et à vos frais !). Vous prenez le plus proche de chez vous,

histoire de faire des économies et rester en pays de connaissance, manque de chance, il est dé-faillant au point que l'administration le désavoue et lui retire l'accréditation. Votre dossier dans tout cela... ?

Eh bien ce n'est pas grave, on recommence, et ce coup-ci, en prenant des garanties. Et c'est comme cela que huit mois plus tard vous vous retrouvez avec une expertise, heureusement favorable, dans l'attente que l'administration se réunisse, car il faut se réunir pour délivrer le...tampon !

Ce qui fut fait le 15 mai dernier à l'issue de la visite de la Commission de surveillance, de différents essais et vérifications sur le Bras de Marly. Le Dénicheur est autorisé à embarquer douze passagers payants avec possibilité d'extension à vingt sur demande circonstanciée du propriétaire.

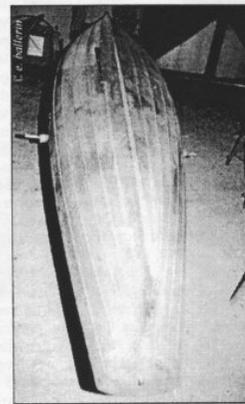
Essais du Dénicheur sur le Bras de Marly



La yole Seyler JAKO ...

Elle est en cours de restauration dans le garage à bateaux : ses nombreuses gerces sont cicatrisées, des segments de clins sont rapiécés, la quille de chêne remplacée... Kareen a prévu encore de nombreux week-ends avant retour à son élément.

Jako en cours de restauration



LA GARE D'EAU CHANTIERS

Shadok redevient Chat-Pard

Lors de notre dernier numéro, nous vous avions laissés sur un suspense d'une rare intensité : Shadok allait-il récupérer son nom d'origine Chat-Pard ? Dans sa grande sagesse, l'association AmerAmi a donné son accord pour que Chat-Pard revive !

Adieu Shadok, vive Chat-Pard.

La restauration de Chat-Pard

avance bien. Si tout se passe comme prévu, il devrait retrouver son élément naturel avant l'été.

Les réparations de la coque ont été effectuées. Les membrures et les varangues ont été changées. La quille et l'étrave ont été réparées. L'aileron est neuf ainsi que la jaumière. L'intérieur de la coque est peint. Il lui manque le pont qui sera fait en petites lattes de pin d'orégon bordées d'acajou. Le planning détaillé et l'historique de cette restauration sont disponibles sur le site

Internet

"<http://sequana.org/chat-pard-planning.htm>".

Le chantier est actif tous les mardi et jeudi de 9h30 à 18h.

Deux nouveaux jeux de voiles attendent nos Chat "Chahut" et "Chat-Pard". Elles ont été taillées par la voilerie Simonin de Noirmoutier qui a profité de l'hiver pour ce faire.

Nos deux matous pourront se mesurer à armes égales !



Gilles Outin et François Vestot ponçant la quille de Chat-Pard

RIGOLBOCHE

Un drôle de nom pour un bien joli bateau. François Puget est l'auteur dans le dernier numéro (148) du Chasse Marée d'un article très documenté sur les voiliers de régate en fer.

Vétille et *Vezon* sont les témoins de cette technique à la mode à la fin du siècle avant dernier ! Nous avons eu l'occasion de les rencontrer sur l'eau lors de nos différents déplacements.

Alors qu'il préparait son article, François attirait mon attention sur l'originalité des formes, en particulier le frégatage, de *Viviane* ex-*Rigolboche*. Chaque

fois qu'il prononçait le nom de *Rigolboche* cela évoquait dans ma mémoire toutes sortes de choses très éloignées du yachting et encore plus des rives de la Loire. *Rigolboche* c'est pas très joli mais cela sent le bitume parisien !

Sitôt quitté, à regret, les rives de l'Aven je fonce vers la bibliothèque de la société des artistes dramatiques et grâce à la compétence d'une documentaliste, je mets la main (si je puis dire !) sur *Rigolboche*. Vous pourrez apprécier son charmant minois sur la photo ci contre. *Rigolboche* avait fait les chaudes heures du bal Mabille avenue Montaigne à Paris. On ne peut faire plus parisien !

Rigolboche

Compagnon et rivale de Chicard (nom familier des canotiers) le vétérinaire du cancan, Brididi, Alice la Provençale, Marie la Polkeuse, Fille de l'Air, Rose Pompon, Tortillard, Pritchard, Valentin le Désossé... que du beau monde ! *Rigolboche* faisait l'unanimité sur sa laideur. Le comte de Maigny la trouvait si laide qu'il la comparait à une tête de mort !

Cela n'empêcha pas *Rigolboche* de devenir la Reine du cancan. La « rigolbochomanie » ravageait le milieu des fils de famille parisiens. Quelques engagés se ruinèrent pour elle tan-



Rigolboche, la reine du Cancan

dis que son cœur, insensible à la corruption, réservait souvent ses tendresses aux petits crevés du faubourg. Née Marguerite Badel du côté de Nancy, elle n'avait pas seize ans qu'un infâme voisin de palier abusa de ses charmes pour une histoire de pendule.

Plus tard un protecteur, chapelier au faubourg du Temple, la conduisit au Casino Cadet vêtue en « Cantinière des Huguenots ».

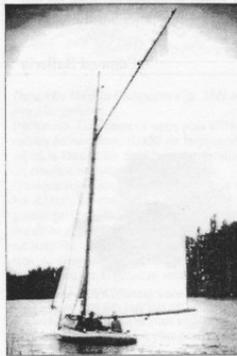
Après un essai sans suite au théâtre elle fut la gloire des bals parisiens pour le plus grand plaisir des habitués et non des moindres, tels le prince Nariskhine, le prince Demidoff, le prince d'Orange, le duc Hamilton Douglas sans oublier le Prince de Galles qui venait là lorgner les « pince-taille » et les « suivez-moi jeune homme ».

La carrière de *Rigolboche* fut de courte durée, ses économies étaient suffisantes pour ouvrir une très honorable pension pour dames sur la Côte d'Azur.

Mais revenons vers nos bateaux. François Puget nous confirme dans son article que *Rigolboche* aurait été construit par Dubigeon en 1859 - 1860 pour un certain Monsieur Damourette.

À cette époque le Bal Mabille était à son apogée et *Rigolboche* tenait le haut du pavé ! Alors donner ce nom à son bateau est-ce le geste de reconnaissance d'un admirateur ? d'un amateur de cancan ? d'un...

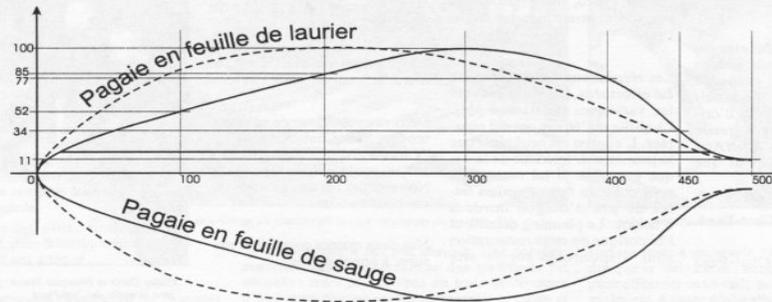
Qu'importe *Rigolboche* est un bien joli bateau !



Rigolboche (doc. Chasse-Marée)

FEUILLES DE SAUGE À LA BRESSON

Jim Bresson nous a livré sa recette de pagaie dite "en feuille de sauge".



Ustensiles

Petit rabot métallique
Guillaume à fer et semelle ronds
Vastringue à fer rond
Presses à bois
Scie sauteuse portable à denture fine

Ingédients

Pin d'Orégon
Colle époxy
Abrasifs bois
Abrasifs à l'eau
Bouche pores
Vernis glycérophthalique, mat ou brillant (Epiphanes ou similaire).

Tracer le gabarit d'une demi-pelle sur papier ou carton. Prendre une belle planche de pin d'Orégon de 35 mm, bien sec et au fil le plus serré possible. En effet les veines rouges, plus dures que les blanches, peuvent gêner le rabotage et laisser des irrégularités disgracieuses.

Découper à la scie à ruban ou à défaut, à la sauteuse (la scie, pas la casserole)

- le manche : L = 2m,300,
l = 0m,042, e = 0m,035
- 4 demi-pelles : L = 0,m500,
l = 0m,120, e = 0m,025.

Coller sous presses et à l'époxy les demi-pelles sur le manche brut.

Creuser l'intérieur des pelles au guillaume. Raboter l'extérieur des pelles dans la longueur et dans la largeur en faisant mourir la nervure du



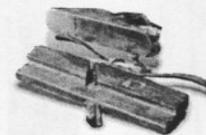
manche dans la pelle. Arrondir les bords. Raboter le manche en forme ovalisée 25 mm X 35 mm : cela empêchera la pagaie de tourner dans la main.

Faire exécuter le ponçage par un petit singe dressé¹, ou à défaut, le faire soi-même, mais en buvant beaucoup de lait². Poncer de plus en plus fin jusqu'à obtenir une surface parfaitement lisse.

Appliquer au pinceau une couche de bouche-pores. Reponcez très fin. Vernir plusieurs couches. Pour le vernis brillant, poncer au papier abrasif à l'eau entre chaque couche de vernis.

Rajouter les collerettes anti-gouttes en enroulant une bande de cuir collée. Éviter tout clou dans le manche qui pourrait créer un point de faiblesse.

Edmond Ballerin



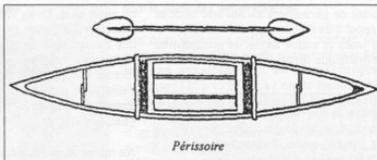
¹ Assez rare sous notre latitude, il est vrai !

² Même si les Canotiers en ont perdu l'habitude depuis tout petits.

LES PÉRISOIRES



menées par des canotiers aux allures d'explorateurs. Sole plate, flancs droits, pas de pontage, on remarquera la présence de membrures ployées, un dossier, une pagaie double, c'est suffisant pour partir à la conquête de nouveaux horizons !



Périssoire

Un bateau surnommé "baignoire ambulante"



Périssoire, le terme n'est guère engageant ! Et pourtant il va qualifier une grande variété d'embarcations. Elles auront un seul point commun, le mode de propulsion. En dehors de cette caractéristique la liberté de construction sera totale.

Si l'on fait exception des périssoires de compétition, elles présentent généralement les façons les plus élémentaires qui soient. C'est le bateau populaire par excellence, sa fabrication est accessible à tous. L'absence de charpente simplifie la construction et peut se limiter à l'assemblage de trois planches.

Les tableaux de Caillebotte qui représentent des périssoires sur l'Yvette sont sources de renseignements. Il s'agit de périssoires de promenade.

Bien différentes sont celles, décorées aux couleurs des maillots de bain, de ces dames qui se feront admirer le dimanche à la Grenouillère.

La périssoire devient un élément de coquetterie. Le sportif va demander aux constructeurs un bateau aussi délicat que peut l'être un skiff. Le bois moulé va remplacer les planches de sapin, les pointes seront pontées par une toile vernissée, la pagaie sera d'un profil élaboré pour permettre une prise d'eau rapide et précise. (voir l'article sur la recette de la pagaie par Jim).

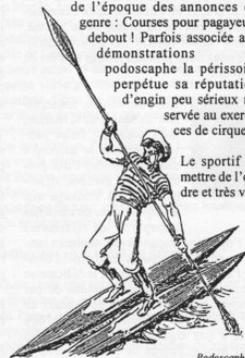
Les compétitions de périssoires étaient le plus souvent au programme des régates d'aviron et dans

L'ouvrage « Le Canotage » donne une définition de la périssoire la plus simple, où l'on sent l'amateurisme de la construction :

Périssoire

La périssoire se compose de trois planches reliées ensemble. L'une des planches forme le fond, les deux autres, le côté : la forme est extrêmement amincie vers l'avant et vers l'arrière. On fait marcher cette embarcation également avec la pagaie. On risque fort avec un tel bateau de prendre souvent des bains, aussi l'a-t-on surnommé une baignoire ambulante.

bien des cas considérées comme une distraction plus qu'une épreuve sportive. Il sera fréquent de voir dans les programmes de l'époque des annonces du genre : Courses pour payageurs debout ! Parfois associée aux démonstrations de podoscaphe la périssoire perpétue sa réputation d'engin peu sérieux réservée aux exercices de cirque.



Podoscaphe

Le sportif va mettre de l'ordre et très vite

Les payageuses de Robida (doc. AMF)



Dans « La Vie à la Campagne » (p. 392) on en trouve une description similaire, mais un peu plus précise.

Périssoire. On donne ce nom, plus effrayant qu'exact, à une sorte de petit bateau de 5 mètres de longueur, 0,50 de largeur, 0,25 de creux, composé de trois planches de sapin, le fond et les deux bords, et terminé à chaque bout en pointe. Pour le manœuvrer on emploie une pagaie à double pelle.

Quoique la périssoire soit d'une vitesse modérée, on l'emploie comme intermédiaire dans les régates, l'homme étant tantôt assis à plat, tantôt debout. Cet exercice demande une grande pratique de la natation. Moyennant cette précaution, les seuls incidents des courses de ce genre se bornent toujours à des immersions du payageur malhabile. La simplicité de la construction et des matériaux en font un bateau à la fois facile d'entretien, de dimensions réduites, et économique.

On la vernit, on la passe au minium ou au blanc de céruse, et elle est garée à sec après la course ou l'excursion.

On imagine que ces batelets sont facilement portatifs.

Un menuisier intelligent vous en fera un sur modèle pour 50 francs je suppose. On peut lui donner une exécution plus perfectionnée sans en augmenter beaucoup la dépense.

Podoscaphe

Le podoscaphe aurait été, toujours selon « La Vie à la Campagne », une importation hollandaise.

Deux périssoires d'une largeur réduite de 0m,30, pontées entièrement, bien étanches, et accouplées parallèlement à distance, avec de légères ferrures pouvant se monter et se démonter facilement, forment un PODOSCAPHE. Cette importation hollandaise date de 1860, époque où une équipe parisienne d'aviron est allée vaincre pour la première fois à Rotterdam. Elle obtint tout de suite un succès de curiosité et une très grande vogue : à quelque distance il est en effet saisissant de voir un homme debout s'avancant à fleur d'eau au moyen de la double pagaie.



LES PÉRISSOIRES

les courses de périssoires auront leur code et feront appel à de réelles capacités athlétiques. De nos jours le canoë kayak de compétition est une discipline olympique à part entière.

Périssoire de course.

Longueur, 6 m,50 ; largeur, 0m,38 ; creux à l'illioir, 0m,18 ; poids, 7 kilogrammes.
«Le Canotage» la définissait ainsi.
La périssoire de course est à formes plus allongées : il y en a dont le poids n'excède pas 10 kilogrammes : elles peuvent être portées à bras tendu...

Une histoire qui commence au Musée Fournaise.

À la suite de l'exposition sur le canotage qui s'est tenue en 2001 au Musée Fournaise (exposition qui détient toujours, à ce jour, le record des entrées) nous avons organisé une visite de nos installations à l'intention des conservateurs du Musée de la Marine. Ils avaient eu la gentillesse de confier au Musée Fournaise des maquettes remarquables qui ont largement contribué au succès de l'exposition. La conversation s'est rapidement orientée vers les périssoires, bateaux mal connus. Rendez-vous fut pris pour aller en examiner deux exemplaires dans les réserves du Musée de la Marine, identifiées "dépôt Thierry". C'est avec curiosité que nous nous sommes rendus au Fort de Romainville.



Anne de Thoisy

Anne de Thoisy, conservateur du Musée de la Marine, nous attendait. Deux pauvres carcasses se tenaient à même le plancher l'une contre l'autre, gercées, déformées par un stockage mal approprié et par de multiples transports, les raidisseurs cassés, l'entoilage disparu, à part quelques lambeaux. Anne nous a écoutés longuement commenter l'adresse du constructeur, la délicatesse du travail, le regret que nous avions de pas avoir connaissance de ce type de bateaux en état de naviger de nos jours. Elle a du être sensible à nos arguments, elle sera notre meilleur avocat auprès de ses confrères et conseurs pour sauver ces bateaux. En effet peu de temps après, Marjolaine Mourot nous confirmait que le Musée attendait de notre part un devis détaillé en vue de nous en confier la restauration. Les bateaux allaient être sauvés ! Nous avions du mal à cacher notre joie et aussi notre fierté. Il fallait mettre toutes les chances

de notre côté. Deux visites supplémentaires à Romainville furent nécessaires pour décider des travaux à entreprendre, faire le choix des techniques, relever toutes les opérations à effectuer sachant que nous devons laisser les bateaux au maximum "dans leur jus" tout en ayant l'objectif de les remettre en état de naviger, pas simple !

Au même moment, Jim Bresson nous confirme son intention de venir sur le vieux continent, cela ne pouvait pas tomber mieux ! Présentation et argumentation des devis, formalités administratives et par un vilain jour d'octobre, les deux périssoires prennent le chemin de la Gare d'Eau. Réunion du conseil de l'association, décision est prise de confier les travaux à Jim. Après une goélette de 11 mètres le changement est brutal !

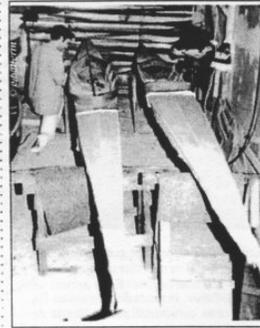
La chronologie des travaux

Le décapage sera la première opération, toute chimie est écartée au profit des racloirs de toutes les formes, c'est plus laborieux mais cela a l'avantage de respecter le bois et au passage de faire un examen précis de l'état de la coque. Les gerces sont tellement importantes qu'il faut confectionner des gabarits afin de redonner à la coque son profil initial. Toutefois sur l'une des deux périssoires nous laissons volontairement une déformation sur la pointe avant, en effet elle ne semble pas résulter d'un accident mais plus sûrement de l'usage ou d'un allègement excessif dans l'échantillonnage. Après discussion il est décidé d'utiliser les résines époxy pour le collage des gerces.

Tous les renforts cassés sont remplacés dans la même essence de bois en conservant les empreintes d'assemblage dans les préceintes. Les "quilles de pont", toutes disparues, sont refaites à l'identique grâce au gabarit initial qui reste apparent sur les quelques renforts d'origine encore intacts. Les demi-ronds cloués destinés à tenir l'entoilage sont déposés et refaits à l'identique, le plus délicat est de retrouver des pointes en cuivre de la taille originale !

L'entoilage : une œuvre collective pour retrouver une technique.

L'entoilage a fait l'objet d'une recherche particulière. Pour rentoiler les pointes il n'était pas question d'employer les tissus synthétiques modernes, comme cela se pratique de nos jours. Un coup de fil salutaire à notre ami et adhérent Boris Proutzakoff, charpentier de marine installé à Angers, nous mettra sur la voie. Boris se souvenait que son maître d'apprentissage,



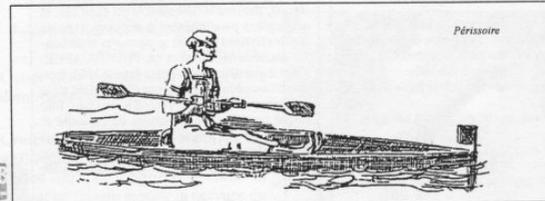
Opération d'entoilage des deux périssoires

citoyen de sa Gracieuse Majesté, avait eu à restaurer des bateaux du même genre. De la perfide Albion allait venir la réponse à nos questions, mais comme un maître ne livre jamais ses secrets totalement, il manquait un détail ! La chance étant de notre côté, c'est un, ou plutôt, une artiste peintre qui nous donnera la solution. Ainsi grâce à la toile à beurre, la colle de peau et la fameuse poudre de perlinpinpin nous avons pu entoiler les pointes comme cela se pratiquait en 1840, date probable de la construction des deux périssoires. Le vernissage sera effectué avec une huile recommandée par Boris qui n'hésite jamais à nous donner un coup de main et que nous remercions tout particulièrement pour sa disponibilité.

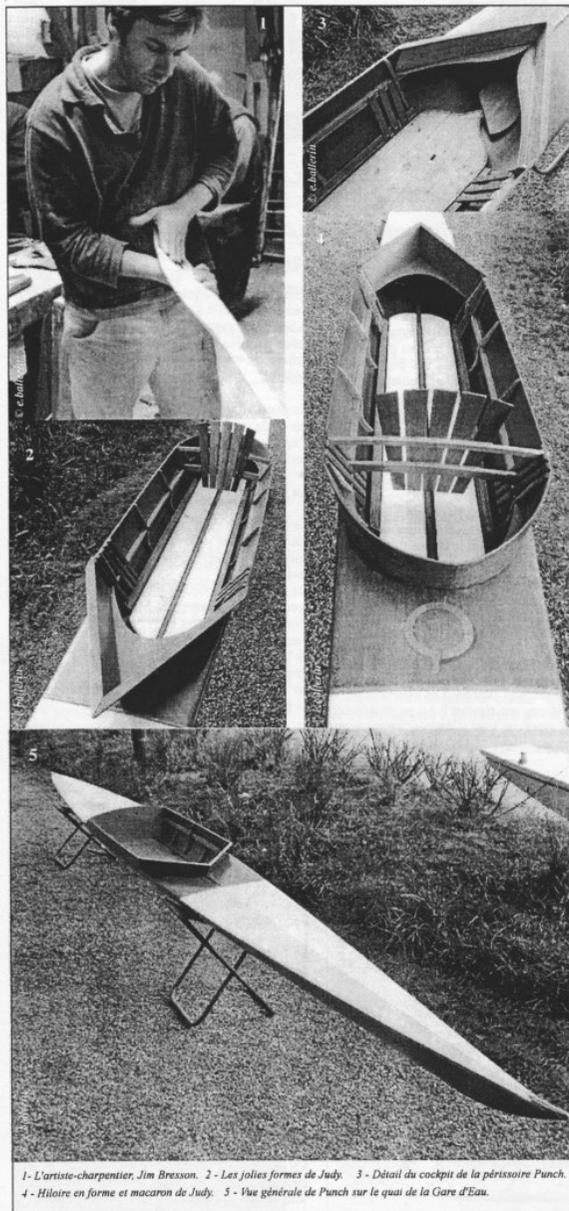
Les finitions

Les finitions sur les étraves relèvent de l'horlogerie ! Un demi-rond de laiton de 3 mm vient en protection et se termine en un losange savamment confectionné à chaud au marteau. Pour fixer le tout Jim devra percer une vingtaine de trous de 1mm pour laisser le passage des clous de fixation. En arrière de l'illioir figurent deux écussons en papier vernissé, un nettoyage minutieux nous révélera les noms des deux bateaux, JUDY et PUNCH, ainsi que des initiales qui nous aideront à confirmer l'identité des propriétaires. Planchers et barre de pieds seront refaits à partir d'éléments relevés sur des gravures, les pagaies prendront modèle sur une pagaie d'une périssoire due au constructeur Texier qui nous "attend" dans les réserves du Musée.

Pour le vernissage nous avons retrouvé dans nos archives la composition des vernis utilisés à l'époque, tout au moins les éléments essentiels. Différents essais nous confirment que la hauteur du brillant des vernis de l'époque n'avait rien à voir avec celui que l'on peut atteindre avec les vernis actuels. Nous trouvons l'effet recherché avec un produit de la gamme Epifanes® qui sera également utilisé pour "vernir" l'entoilage des pointes.



LES PÉRISSOIRES



1 - L'artiste-charpentier, Jim Bresson. 2 - Les jolies formes de Judy. 3 - Détail du cockpit de la périssoire Punch. 4 - Hiloire en forme et macaron de Judy. 5 - Vue générale de Punch sur le quai de la Gare d'Eau.

Sur la piste des propriétaires

Les deux écussons collés sur le pontage des périssoires devaient nous confirmer que ces bateaux appartenaient au père Georges-Auguste (1852-1929) et à l'oncle Jacques-Alphonse (1857-1913) de Georges-Paul Thierry, célèbre yachtman du début du XX^{ème}, auteur d'un livre qui fait autorité : "À travers un siècle de notre Yachting de Course à voile" aux Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 17 rue Jacob, Paris VI^{ème}.

Dans cet ouvrage Georges-Paul rend hommage à ses parents, père, oncle et à son grand-père dont on peut admirer le portrait en canotier d'Asnières-Argenteuil. Cela confirme s'il en était besoin que le Yachting est fils du Canoë.

C'est grâce aux donateurs des deux périssoires, Monsieur et Madame Patrick Chapuis, que nous avons pu retrouver les identités des ascendants Thierry. Ils recherchent activement des documents qui pourraient nous mettre sur la piste du constructeur de ces deux bateaux ainsi que sur la date de leur construction.

Le reportage vidéo.

Il nous a semblé indispensable de refaire naviguer ces deux périssoires avant de les remettre au Musée. Un bateau ne se comprend que sur l'eau et nous voulons conserver une image dynamique de ces bateaux si particuliers. La ville de Gennevilliers a répondu positivement à notre appel et met à notre disposition une équipe vidéo professionnelle et un studio de montage. Nous les remercions très vivement, car inutile de préciser que nos moyens ne nous autorisaient pas le recours aux professionnels. De son côté la Fédération de Canoë Kayak trouve la démarche originale et nous propose de faire le reportage sur sa base de Vaires sur Marne. Elle nous délègue le champion du monde en titre sur 1000m pour faire les essais. On ne peut trouver mieux !

Réflexions en matière de déontologie !

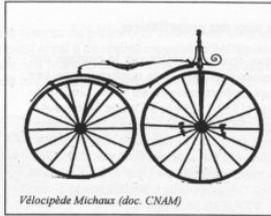
Quand tout cela sera fait, il sera temps pour les périssoires de retrouver le calme et la sérénité du Palais de Chaillot. Nous, nous attendrons avec impatience que leur petite sœur trouve le chemin de Chatou. La restauration de ces deux bateaux nous a incités à réfléchir sur les conditions qu'il faut réunir pour entreprendre un travail compatible avec les exigences de la conservation d'un objet dans son état d'origine. Nous remercions le conservateur, Anne de Thoisy, pour ses directives. Cela nous a obligés à justifier chaque geste, chaque choix, chaque compromis. Le sujet n'est pas épuisé et nous en reparlerons prochainement !



Le Rôle d'Eau



PÉDALOS



Vélocipède Michaux (doc. CNAM)

Sacré Michaux !

Il est des rancunes qui sont tenaces !

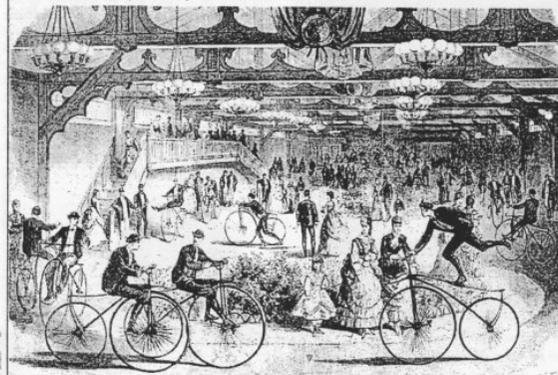
On dit que le temps aide à les dissiper ! Je dois faire partie des rancuniers irréductibles, car j'en veux toujours au sieur Michaux, inventeur "génial" du pédalier (1861) ou plus exactement des "pédivèles". Ces deux manivelles placées de chaque côté de la roue vont permettre de transformer l'action alternative des jambes du "cavalier" de la draisienne en un mouvement circulaire continu. Il a porté un coup mortel au canotage avec sa invention !



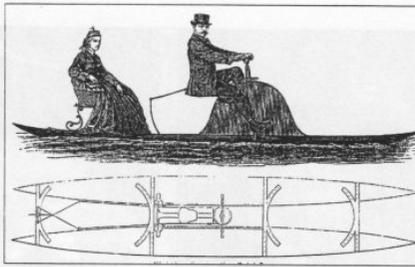
Pédale Michaux (CNAM)

Après des préliminaires pittoresques relevant plus de l'art forain que d'autre chose, le vélocipède, la bicyclette, la bécane va devenir le moyen idéal pour aller devant soi à toute allure retrouver le grand air à la campagne. Le roulement à billes (1875) rendra l'effort pour pédaler supportable, à la portée de tous. Adieu les paliers sur les moyeux de roues ! Un peu plus tard le pneumatique, la chaîne, la roue libre, puis le changement de vitesse (dérailleur) contribueront au développement de ce moyen "universel" de locomotion.

Le vélodrome Michaux (doc. CNAM)



Avant les roulettes il fallait de la graisse ! Il est des coïncidences curieuses car à peu près à la même époque (1875) le canotier découvrait le "sliding seat" grâce auquel il pourra se servir de ses jambes et ainsi progresser plus vite sur l'eau. Comme pour le vélocipède, avant d'être pourvu de roulettes guidées par deux rails, système qui perdure de nos jours, il fera des débuts laborieux.



Vélocipède nautique, invention de M. De La Rue, Le Monde Illustré du 27.3.1867

Le premier essai connu est dû à un rameur du Boat Club de Nassau (USA) un certain Babcock, vers 1857. La tentative n'est pas probante et c'est seulement vingt trois ans plus tard, en 1870, qu'un certain Walter Brown du Boat Club de New York dépose un brevet d'invention concernant un siège mobile constitué d'une planchette de bois montée sur des coulisseaux en métal guidés par deux tubes métalliques pleins. L'inventeur lui même déclare être peu satisfait du résultat ! Un londonien J. Scarle suit l'affaire avec intérêt et va équiper de ce système un "Huit" destiné au célèbre match Oxford-Cambridge. Il en profite pour améliorer le dispositif en remplaçant les coulisseaux en métal par des bagues en os et les guides en tubes pleins métalliques par des baguettes rondes en verre ! Il faudra encore attendre quatre ou cinq ans pour que la roulette s'impose !

Mais revenons à notre bécane ; par une ironie du sort, elle n'aura de cesse de vouloir conquérir l'élément liquide. Les canotiers ne lui en tiendront pas rigueur ! Au point que certains d'entre eux vont s'ingénier à trouver une version aquatique de la "petite reine" : le pédalo !

Le principe est simple. Vous prenez une bicy-

clette que vous équipez de deux flotteurs, le pédalier est relié à une hélice ou à une roue à aubes pour assurer la propulsion. Le guidon grâce à un jeu de câbles actionne un ou deux safrans et vous avez un bateau à pédales, un pédalo !

Ce genre d'embarcation connaît un franc succès et de nombreuses versions vont éclore. Il s'agira pour la plupart d'entre eux d'engins aux performances très médiocres, voire dangereuses.

La bicyclette aquatique.

Le bourgeois trouvera dans le pédalo l'engin commode pour promener sa "compagnie" à la condition de sacrifier à un minimum de confort. De son côté le sportif va chercher à établir des records. Il va traverser la Manche de Calais à Douvres en 4 heures et 37 minutes un 5 novembre 1930 sans avoir à s'enrouler une paire de boyaux autour des épaules ! La "Miss" (Mistiguett !) n'hésitera pas à faire le voyage jusqu'à Poissy pour encourager le téméraire qui se propose de rallier Paris à Londres.

Le pédalo devient un sport de plein air au point que la CYCLES AUSTRAL S.A., au capital de 500 000 fr, sis 7 rue de la République à Puteaux, département de la Seine, téléphone Puteaux 461, va se lancer dans la production en série de la "Nautilette". Si vous souhaitez en voir un exemplaire il vous faudra vous rendre en Suisse au Musée de Nyon. Ce pédalo est venu là on ne sait pas trop comment... Nyon, Rolle, ce n'est pas très loin... enfin vous voyez ce que je veux dire ! Les fidèles lecteurs de la Feuille à l'Envers comprendront !

La fièvre du pédalo sévira jusque dans le très sérieux domaine maritime et du côté d'Audierne : on va sacrifier les avirons au profit du pédalier. Ce bateau, "La Mauve", restauré en 1986 par un gamin à l'époque devenu aujourd'hui le journaliste que l'on sait, est une illustration d'un mode de transmission dit "acaténe". Cet ingénieux dispositif avait ses fervents défenseurs parmi les vélocipédistes de la fin du 19^{ème} siècle, mais il n'a pas pu s'imposer face à la chaîne moins coûteuse en énergie. La transmission "acaténe" serait une histoire belge conçue en 1889 par la compagnie FN (Fabrique Nationale) reprise cinq ans plus tard par la League Cycle Company de Hartford dans le Connecticut. Elle devait disparaître du marché en 1903.

PÉDALOS



Au départ du Raid Paris-Londres en Nautilette sur la berge de Poissy, Mistinguett est venue encourager le sieur René Savard (doc. Roger Pierre)



1 - La "Mauve", restaurée en 1986 à Audierne par Oswald Laffay, un gamin à l'époque, aujourd'hui journaliste au Chasse-Mariée (Doc. Chasse-Mariée)
2 - Détail du mode de transmission dit "acatène" (Doc. Chasse-Mariée)

La bicyclette amphibie

Sur terre, sur l'eau, la bécane s'impose partout, il restait à pouvoir se déplacer sur les deux éléments avec un même engin. Il fallait un inventeur, par chance nous avons pu en trouver un et mettre la main sur le brevet d'une bicyclette amphibie déposé par l'aïeul de l'un de nos adhérents. Le modèle n'a pas connu, semble-t-il un grand succès, dommage, car nous aurions aimé faire une démonstration !

Les canotiers réagiront face à cette hégémonie. Ils trouveront leur revanche avec le cyclorameur mais cela est une autre aventure sur laquelle nous reviendrons dans une prochaine Feuille à l'Envers. En attendant nous vous invitons à admirer ce quatre barré en pleine action à proximité de la terrasse de Saint-Germain.

Après restauration, Philippe Mayerat essaye la "Nautilette", propriété du Musée du Léman de Nyon.

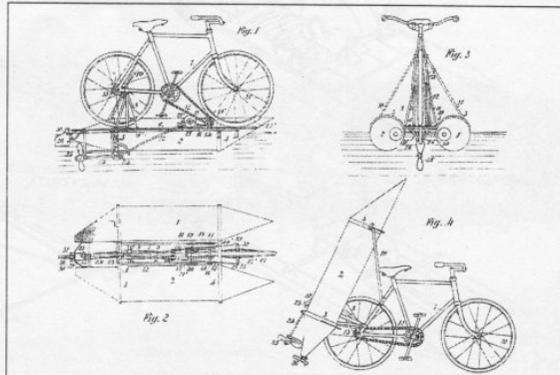


Les ingénieurs prennent le relais.

En un premier temps ils décident de confronter leurs "inventions" aux bateaux traditionnels mus à l'aviron. Deux citoyens de Sa Gracieuse Majesté mettent au point Flying Fish I et Flying Fish II (Human powered Watercraft by Alec N. Brooks 1984)

On ne devait pas en rester là. En effet de l'autre côté de l'Atlantique, on se dit que le rendement d'une hélice immergée pose des problèmes et que l'on pourrait lui préférer sa cousine aérienne. Ajoutez à cela la découverte d'écoulements perturbés au niveau des foils, il n'en fallait pas plus pour que le célèbre M.I.T. se penche sur l'affaire et réalise le "Decavitator". C'est à notre connaissance le pédalo le plus rapide du monde avec 9,53 mètres à la seconde sur 100 mètres, soit un peu plus de 18 noeuds ou encore un choula en plus des 34 kilomètres dans l'heure !

Reproduction des croquis du brevet d'invention Brunet (Doc. Alain Brunet)



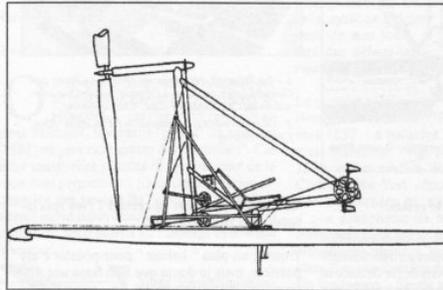
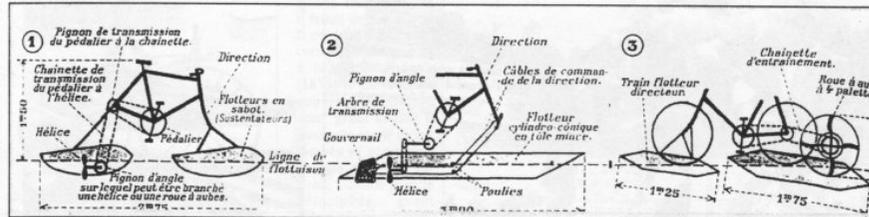
Comment améliorer ce record ? Nos spécialistes sont sur l'affaire !

Trouver un plus "balèze" pour pédaler c'est possible, mais je doute que l'on fasse une différence notable avec le sportif du massachusetts ! Par ailleurs la morale nous interdit de recourir au "pot belge" pour faire la différence ! Nous ne sommes pas inquiets, nous avons les solutions pour trouver de 400 à 600 Watts disponibles pour 80 à 90 kilos de "viande" active !

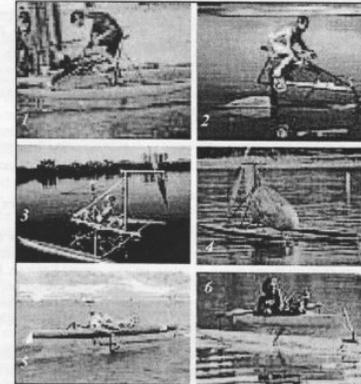
Le plus sûr serait d'améliorer les performances du pédalo.

Un premier travail consiste à trouver le mode de propulsion le plus efficace ou plus exactement le moins mauvais, tout en surveillant le devis de poids. Le pédalier (encore se sacré Michaux !) semble conserver de nos jours l'avantage pour transmettre l'énergie des jam-

PÉDALOS



Détails de la mécanique du Decavitator (doc. Internet)

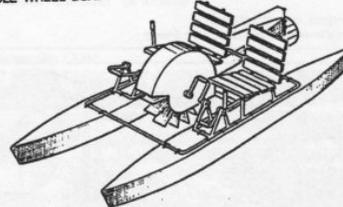


1 - Le Flying Fish II (doc. Internet)
 2 - Le Flying Fish I (doc. Internet)
 3 - Le Decavitator I (doc. Internet)
 4 - Decavitator avec cockpit (doc. Internet)
 5 - L'Hydroped (doc. Internet)
 6 - L'Hydroped (doc. Internet)

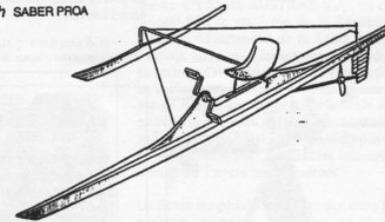
bes au dispositif de propulsion. Le pédalier moderne est cependant générateur de pertes par frottement et il est lourd. Une réflexion est en cours pour "optimiser" ce poste.

Une seconde réflexion porte sur l'hélice, immergée ou aérienne ? Là encore le devis de poids entre en ligne de compte. Par ailleurs le moment engendré par l'hélice aérienne n'est pas un avantage, mais la cavitation de l'hélice immergée ?...

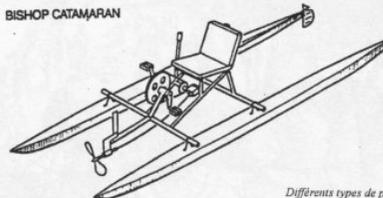
g PADDLE-WHEEL BOAT



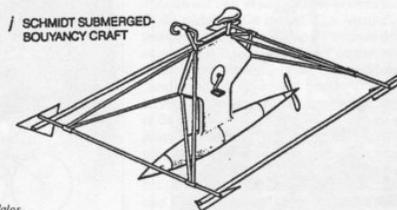
h SABER PROA



i BISHOP CATAMARAN

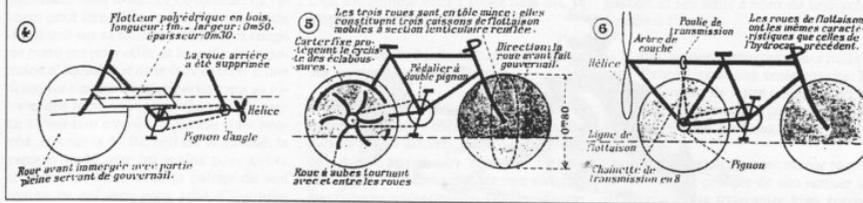


j SCHMIDT SUBMERGED-BOUYANCY CRAFT



Différents types de pédalos

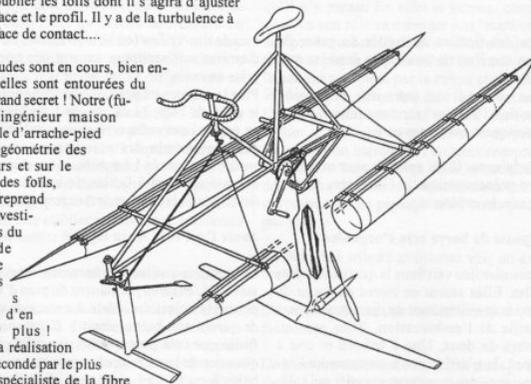
PÉDALOS



Enfin les flotteurs, indispensables pour la stabilité initiale de l'engin ne servent en principe plus à rien dès que le " bidule " est en marche. On peut peut-être s'en passer ? La catapulte pour atteindre une vitesse suffisante avant la prise en compte musculaire est à l'étude... !

Sans oublier les foils dont il s'agira d'ajuster la surface et le profil. Il y a de la turbulence à la surface de contact...

Des études sont en cours, bien entendu elles sont entourées du plus grand secret ! Notre (futur !) ingénieur maison travaille d'arrache-pied sur la géométrie des flotteurs et sur le profil des foils, il entreprend des investigations du côté de l'hélice mais pas par ce moyen d'en savoir plus ! Pour la réalisation il est secondé par le plus grand spécialiste de la fibre de carbone (ces bateaux sont plusieurs fois champions de France...) donc pas de soucis...



Le Flying Fish (doc. Internet)

Là où l'affaire se complique c'est qu'il faudra réaliser trois ou quatre prototypes avant de trouver le bon et ce sont les euros qui manquent le plus !

Il faut les aider !

Nous vous proposons de créer une fondation destinée à soutenir cette aventure.

Pour le moment gardez votre argent ! Vous voyez, cela commence bien ! Quand on aura besoin de vous on vous fera signe. C'est une aventure qui va demander au moins deux ans d'efforts, vous avez le temps de faire des économies !

Que tous ceux qui pensent en lisant ces lignes que nous n'avons pas l'intention de nous prendre au sérieux nous leur confirmons qu'ils ont raison ! Si emportés par leur élan il leur venait à l'idée que tout cela n'est que rêves et billevesées et que tout cela ressemble fort à l'aventure du très célèbre et non

moins respectable savant Cosinus avec son anémélectrorecupérialcoupeventombrosoparacloucycle, ils se trompent lourdement !



À Henley, le grand rendez-vous annuel des canotiers britanniques, on a pu voir défiler ce génial bricolage. (doc. Classic Boat)

Notre association à la ferme intention de ravir au M.I.T le record qu'il détient, à savoir 18.5 noeuds soit 9,53 m/seconde sur 100 mètres, et, pourquoi pas, remporter le prix offert par la firme DUPONT au " human-powered water craft " qui franchira la barrière des 20 noeuds soit 13,56 m/seconde.

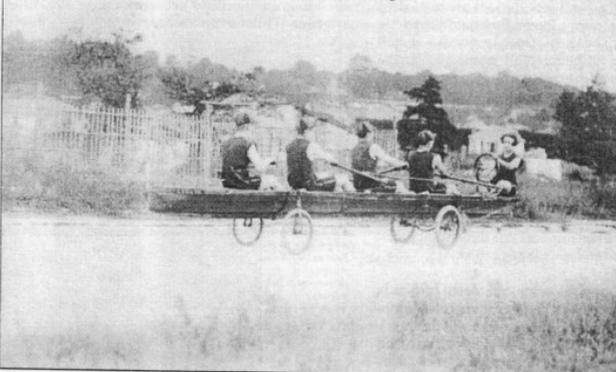
Sacré Michaux !

Le Rôle d'Eau

Remerciements :

Isabelle Taillebourg Musée des Arts et Métiers, Gwendal Jaffry, Le Chasse Marie, Urs Burkard, Collection Siroz Angel, Musée de la Batterie, Musée Fournaise, Marc Ronet, Alain Brunet, Fanchick Garnier, Corinne Bertola, Musée du Léman de Nyon.

Un étonnant cyclo-rameur en quatre-barré ! Cette scène n'est pas datée mais nous la situons sur les rives du Pécq sur un reconstruit la Terrasse de Saint-Germain en arrière plan. L'association Sequana est intéressée par toute information sur ce véhicule de ce document photographique provenant de la collection Siroz-Angel.



HISTOIRE DE TIRE-VEILLES



Ce qui va suivre concerne les connaisseurs de tire-veilles. Ils n'ont aucun point commun avec les adeptes de la barre franche ou de la roue, la technique est différente, la culture également...

Tango



Tango

rière de barreur de compétition au palmarès impressionnant.

Alain ou André Decours, je ne me souviens plus de son prénom, cela ne disait rien à personne, seul son surnom est resté dans les mémoires : Tango. Pourquoi Tango ? je ne l'ai jamais su. Dans le « civil » il était peintre en bâtiment et maniait la langue verte avec délicatesse. Dans sa bouche l'argot n'était jamais vulgaire. Sa gouaille n'avait d'égale que celle d'Arléty, tout en élégance, avec cet incomparable accent "parigot".

Le vocabulaire de Tango charmaient les dames qui faisaient semblant de ne rien entendre, il le savait bien et il en jouait. Il inventait des mots, des qualificatifs, qui donnaient à son discours une dimension poétique au service de la séduction.

Je me souviens comme si c'était hier de la première "leçon de chose" qui me fut donnée par mon "maître". Il m'a fait découvrir l'art et la manière de faire évoluer un huit lancé à pleine vitesse sur un plan d'eau, plus

toutes les ficelles du métier du genre de celles que l'on ne trouve pas dans les manuels.

Nous reviendrons dans un prochain "Feuille à l'Envers" sur cette initiation qui ne manquait pas de saveur !

Mais laissons là les sportifs pour revenir à notre préoccupation, le Canotage, la promenade, la randonnée.

Un poste de barre cela s'organise !

En premier lieu vérifions la qualité des tire-veilles. Elles seront en bitord de coton de six ou huit millimètres de diamètre suivant la taille de l'embarcation. Elles sont au nombre de deux. Une à tribord et une à babord. Je n'arrive pas à comprendre l'inscience des moniteurs sportifs qui tolèrent une tire-veille libre en continu passant devant le barreur. Une tire-veille enroulée dans les pieds peut se transformer en un piège mortel en cas de naufrage.

Donc deux tire-veilles terminées chacune par une épissure en oeillet autorisant l'accrochage aux deux pontets fixés sur les serre-bauquières (en dehors des périodes de navigation !) Elles seront équipées de pom-

mes de tire-veilles (en bois ça flotte !) d'un diamètre suffisant pour assurer une bonne prise en main.

Plus le safran sera petit, moins sera violent le coup de barre ! Les canoës français ont en général des safrans bien proportionnés, par contre ceux des yoles sont souvent surdimensionnés ! La remarque s'appliquera également à la tête de barre qui ne devra pas présenter un levier trop grand.

Avoir l'œil et la main légère

La première qualité d'un barreur c'est d'observer ! L'examen permanent du plan d'eau permet la trajectoire idéale. La seconde sera de garder son bateau droit ! C'est moins facile que cela peut paraître, en effet chaque coup de barre fait pencher le bateau sur bâbord ou tribord suivant la direction et l'importance du coup de barre. En conséquence de quoi, le ou les rameurs se trouvent en déséquilibre, en terme de métier cela s'appelle "se taper la bordée". Une fois cela passe, deux fois c'est agaçant, trois fois c'est intolérable (en course cela ne pardonne pas !)

La différence entre un bateau à voile ou à moteur et un bateau mu à l'aviron consiste



La barreuse de Renoir

(doc. AMF)

Certains reconnaissent l'Alpessine Fournaise. Remarquer la perrissière et les pagaies en feuille de sauge au second plan.

HISTOIRE DE TIRE-VEILLES

justement dans la nature du moteur. Le rameur pour être efficace doit être bien assis d'aplomb sur sa sellette mobile. Les coups de barre ont pour effet de le sortir de sa position d'équilibre et de le faire osciller d'une fesse sur l'autre. C'est généralement au niveau des reins que la sanction se fait sentir ! Pour tout arranger le bateau étant penché, soit sur la droite, soit sur la gauche, le rameur va baisser les mains pour éviter d'accrocher l'eau avec la palette de son aviron ce qui aura pour effet d'aggraver encore la situation ! Gerbes d'eau, chocs en tous genre, éclaboussures... bref, un enfer sur l'eau !

Le barreur doit corriger sa trajectoire par petits coups de barre successifs lorsque que les avirons sont hors de l'eau (phase du retour). Il doit impérativement ramener sa barre dans l'axe du bateau au moment où les avirons rentrent dans l'eau (l'attaque). On voit tout de suite qu'aller chercher un abri sous une berge ou se diriger vers un aïs ou modifier sa trajectoire, suppose de s'y prendre à l'avance, d'anticiper ! Encore une fois l'observation du plan d'eau est primordiale. Les petits malins qui embarquent des barreuses aussi légères que le pois chiche qu'elles ont dans la tête le regrettent souvent bien vite. Il vaut mieux en choisir une qui fera oublier sa surcharge pondérale par son métier !

Barreur, rameur une relation complexe

La relation barreur avec ses ou son rameur ne manque pas d'intérêt. Nous écarterons la compétition de notre propos car trop particulière en l'espèce. Le canotier et son barreur (précisons que la parité n'est pas de mise en matière de Canotage et qu'une barreuse reste un barreur !) sont face à face.

L'un est comme nous l'avons déjà dit, le moteur, l'autre le pilote.

Plusieurs cas de figure mettent en évidence des comportements différents.

Il est fréquent qu'au cours d'une sortie le canotier fasse l'objet de commentaires plus ou moins discrets, voire de quolibets, de la part de promeneurs "d'à terre". Le barreur ou la barreuse suscitant une admiration riche en sous-entendus. Quelle est cette rusée, ou ce rusé, qui a su trouver un forçat à son service pour se promener nonchalamment sur l'onde paisible ? C'est la célèbre dualité du malin et de sa victime.

Si l'on dépasse cette caricature, on s'aperçoit que cette relation est plus complexe qu'il n'y paraît. En effet le barreur conscient de son rôle va ménager son "moteur" tant par la recherche de la meilleure trajectoire que par sa conversation. Le rameur et le barreur ne voient pas la même chose sur le plan d'eau. L'un fait face à la marche, l'autre lui présente le dos et de ce fait voit défiler le parcours en sens inverse du premier. Un bon barreur sait en tenir compte, il annonce sans décrire. Rien n'est plus odieux que de subir les commentaires ininterrompus sur un paysage que l'on ne peut pas voir.

- « Bientôt à tribord tu pourras voir un arbre curieux... »

L'annonce ne doit pas être faite trop tôt, il faut doser...

Un barreur peut chanter ou réciter de la poésie cela peut être un moyen d'apporter une forme de repos au rameur. "Mouche" chantera par son bavardage Guy de Mau-

passant et ses amis à bord de leur yole la *Feuille à l'Envers*.

-« Nous l'aimions beaucoup, pour mille raisons d'abord, pour une seule ensuite. Elle était, à l'arrière de notre embarcation, une espèce de petit moulin à paroles, jacassant au vent qui filait sur l'eau... »

Un barreur peut également mener sa vie et ne tenir aucun compte de son rameur sauf au niveau de la trajectoire bien entendu. Cette indépendance ménage la solitude du rameur. Ramer longtemps plusieurs dizaines de kilomètres, c'est la répétition du même geste des milliers de fois. Cette apparente monotonie associée à la fatigue peut chez certains rameurs, j'en connais, favoriser la méditation.

Là encore l'excès est nuisible. Je me souviens d'une randonnée sur l'Yonne et la Seine, de Clamecy à Paris où notre barreur "tapait sa clope" à tout moment en écoutant la radio au moyen d'un casque vissé en permanence sur sa tête... Un peu dur quand même !

Un barreur attentif sait trouver le moment et l'endroit pour reposer son rameur à l'abri du vent et du courant, cela paraît évident et pourtant... Il s'occupe de la boisson, de la nourriture, des vêtements rangés dans un sac étanche (et non en vrac mouillés au fond du bateau). Quoi de plus agréable que d'enfiler un vêtement sec à la fin d'un parcours pour ne pas se refroidir ?

Plus l'étape ou la sortie sera longue et éprouvante physiquement plus le barreur sera attentif et devra faire preuve d'une grande précision. Un coup de barre en début de sortie, c'est pas bien mais excusable, au bout de 30 ou 40 kilomètres c'est insupportable !

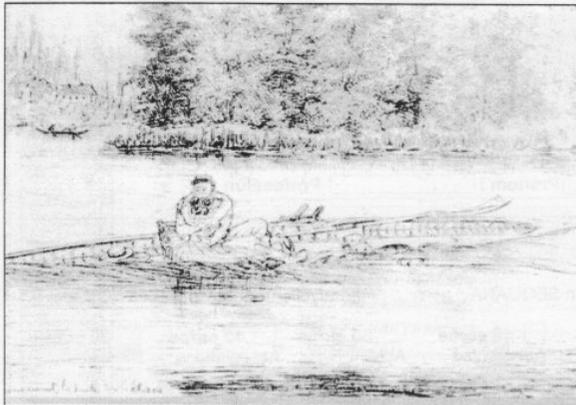
Parfois au détour d'un méandre...

De la barreuse à son rameur il n'y a que quelques centimètres que les tendres confidences peuvent franchir aisément ! Là encore prudence ! ô, combien d'idylles ont trouvé une issue fatale au terme d'une journée de canotage. La barreuse découvrant avec effroi le manque d'ardeur et de courage chez le parti qu'elle envisageait de prendre ! Heureusement il en est d'autres qui ont su s'épanouir au hasard d'un méandre, d'une île, ou d'une halte tant attendue dans un massif de roseaux...

La sagesse veut que les promesses faites à bord restent dans le secret du bateau. À terre tout est différent !

Barreur...tout un art de vivre !

Extrait de Stella et Glouglou (doc. Musée de la Marine)



LA PHOTO MYSTÈRE

Qui pourrait identifier cette embarcation dont nous avons trouvé la photo dans la revue bimensuelle Femina du 1er août 1905 ? L'article en images était intitulé "Les Délices de la Périssoire" et a été

photographié sur la plage d'une grande station balnéaire de l'époque. Nous recherchons toute littérature concernant ce type de bateau et aimerions en connaître un peu plus sur son histoire, son lieu d'utilisation, les chantiers qui le fabriquaient, son échantillonnage, des documents d'époque etc...



Coll. Oudin

LA FEUILLE À L'ENVERS

Numéro 23 - Mai 2002
Bulletin de l'Association
SEQUANA, la Vie de la Rivière
Éditeur : Association SEQUANA,
La Gare d'Eau, Île des Impressionnistes,
78400 CHATOU, France
tél : 06 16 01 07 92
Directeur de la publication :
François Casalis (06 16 01 07 92)
Rédacteur en chef :
Edmond Ballerín (06 87 55 05 62)
Rédacteurs : Jean Dutertre, François
Casalis, Jean-Jack Gardais, Edmond
Ballerín, Michel et Noëlle Desplat,
Kareen Sontag, Pierre Riollot, Oli-
vier Maître-Alain
Mise en page : Edmond Ballerín
Correction : Violette Ezkenazi
Photographies : Marie-Pierre
Tricart, Edmond Ballerín
Recherches : Isabelle Oudin
Iconographie : Sequana, C.N.A.M.,
A.M.F., Sirot-Angel et autres collec-
tions privées.
Diffusion : Adhérents Sequana,
Comptoir Sequana, Musée Four-
naise, Syndicat d'Initiatives de Cha-
tou-Croissy



AU COMPTOIR SEQUANA

Articles	Euros	Francs
Montre à quartz Roastbeef, en promotion	30,50	200,00
Montre à quartz Monotype, en promotion	38,00	250,00
Aquarelles originales peintes par Jean BELLIS + cadre	250,00	1.650,00
Foulards/écharpes (*)	8,00	50,00
Sacs en bandoulière (*)	11,00	70,00
Sets de table - pièce (*)	11,00	70,00
Sets de table - la paire (*)	15,00	100,00
Pochettes/trousses (*)	11,00	70,00
Coussins (*)	11,00	70,00
Klastout en tissu, à suspendre, pour ranger disquettes,	de	de
articles de bureau, accessoires de salle de bains,	11,00 à	70,00 à
lunettes, lingerie, chaussettes, etc ... (*)	23,00	150,00
Sachets de lavande brodés (*)	3,50	20,00
Sachets de lavande peints (*)	5,00	30,00
Sacs à dos/sac marin (*)	23,00	150,00
Objets en bois peint ou vernis (porte enveloppes,	de 5,00	de 40,00
courrier, serviettes de table en papier, etc ...)	à 20,00	à 135,00
Cadres porte-clés, porte torchons, etc ...	11,00	70,00
Cassettes vidéo, gravures, affiches, etc ...	de 5,00 à 18,00	de 30,00 à 120,00
Livres d'art	de 6,00 à 60,00	de 40,00 à 390,00

(*) Objets faits main, modèle unique.

À bientôt le plaisir de recevoir votre visite !

Adhérez à Sequana



NOM : Prénom : Profession :
Adresse :
CP : Ville : Pays :
Tél : Fax : Mobile : E-mail :

Adhésion à l'association SEQUANA : Renouvellement de cotisation :

Ci-joint chèque de FF : 15 euros 30 euros 40 euros 80 euros
Adhérents Actifs Associations Bienfaiteurs



Bulletin à retourner à : SEQUANA, La Gare d'Eau, Île des Impressionnistes, 78400 CHATOU, tél. 06 16 01 07 92