

LA FEUILLE À L'ENVERS

LA FEUILLE À L'ENVERS



CAFFOUILLAGES, gouache de Léon Haffner, ayant appartenu à Madame Paul Poiret (collection particulière)
 Au temps des remorqueurs à vapeur et des trains de péniches sur la Seine, les convois constituaient une épreuve supplémentaire lors des régates de monotypes de Chatou

SOMMAIRE

Éditorial

Christophe Dirlik.....	1
Les brèves	2
Courrier des lecteurs	4
Bateaux-caisses à fleurs	
François Casalis.....	5
Mauvaises rencontres sur la toile	
Le Rôle d'Eau.....	5
Il y a des traditions qui se perdent	
François Casalis.....	6
Nouveau départ d'une Hirondelle	
Hervé Joseph-Teyssier, Charles Consoli.....	7
Deux p'tits nouveaux à Sequana	
François Casalis.....	8
Les recettes du Dr Trouveclou	
Michel Desplat	9
Suzanne à Douarnenez	
Marc-André Dubout.....	10

Un premier prix pour Suzanne

François Casalis.....	10
Excès de vitesse	
Jean-Jack Gardais.....	11
Le tour de l'île avec Suzanne	
Marc-André Dubout.....	12
Les Inexplosibles (2ème partie)	
Marc-André Dubout.....	13
Fulton, père de la navigation à vapeur	
Marc-André Dubout.....	14
Roastbeef au pays de la petite sirène	
Edmond Ballerín.....	18
Roastbeef jet-setter	19
Au pays de Caillebotte	
Isabelle Outin.....	19
À voir ... Marquet...Dufy	
Isabelle Outin.....	20
Peintres de Carrières	
Denise Tisserant-Nivot.....	20

ÉDITORIAL

L'hiver est là, et comme tous les ans nous faisons semblant de croire que nous allons pouvoir hiberner un peu en attendant les beaux jours. Et comme tous les ans, ce n'est qu'un vœu pieux.

Même si nous sommes un peu moins nombreux à fréquenter la Gare d'Eau, le nombre de chantiers que nous devons faire avancer malgré tout me fait parfois peur.

Porc-Épic, monotype de Chatou N° 3, classé à l'inventaire des monuments historiques et qui nous a été confié par l'YCIF pour restauration, doit être en état de naviger au mois de Juin 2009.

Pour célébrer dignement la transhumance du Cercle Nautique de Chatou vers les Mureaux,

ÉDITORIAL (suite)

nous la rééditerons en nous déplaçant en flottille, comme nos prédécesseurs l'ont fait en 1929. Gardez un œil sur notre site internet et soyez très nombreux à nous regarder passer !

Au printemps nous disposerons d'un auvent mitoyen à l'atelier, qui nous permettra de décongestionner un peu le hangar à bateaux. Pour autant, nous ne serons pas plus à l'aise, cela nous permettra tout juste de recréer un cadre presque normal pour les visiteurs qui passent nous voir.

Cette année, nous nous attaquons à des sujets inédits. Nous n'avons plus de dames de nage en stock pour les yoles ou les canoës. Il va nous falloir apprendre à couler des bronzes,

ou à les commander à des professionnels. La « Triplette » en a besoin et les mérite.

Roastbeef, reconstruit par une équipe de passionnés, est allé témoigner de notre engagement à Brême puis à Copenhague pour illustrer une exposition d'envergure internationale sur l'œuvre de Gustave Caillebotte. Je suis certain que ceux d'entre nous qui ont donné leurs week-ends pour le reconstruire n'imaginaient pas que leur bébé serait demandé dans l'Europe entière. Et pourtant, 15 ans après, Roastbeef a été salué par l'ambassadeur de France en Allemagne et par son altesse le prince héritier Frédérik de Danemark. Nous ne travaillons pas pour la gloire, mais cela fait toujours plaisir !

Quand nous œuvrons sur un bateau, quel qu'il soit, nous n'avons jamais le sentiment d'accomplir un geste exceptionnel. Et pourtant... Si nous n'étions pas là, aucun des bateaux présents dans le hangar ou dans l'atelier n'existerait encore aujourd'hui.

Que vous soyez membre actif, sympathisant, bienfaiteur ou simplement curieux, permettez-moi de vous remercier sincèrement du fond du cœur. Chaque pierre apportée à l'édifice, si petite soit-elle, repousse à plus tard le moment où d'autres devront prendre en main la survie de ce patrimoine.

Soyez en remerciés.

Christophe DIRLIK

LES BRÈVES

RANDONNÉE SUR LA MAYENNE

Nous sommes sortis avec nos yoles du vendredi 27 juin au lundi 30 juin 2008 pour descendre cette rivière de Mayenne au Ménil.

Cette sortie fut tout simplement superbe. Aucun trafic, une météo clémente et un cadre somptueux. Le Conseil général de la Mayenne a investi lourdement pour restaurer 85 kilomètres de chemin de halage le long de cette rivière dédiée à la plaisance, et nous ne pouvons que l'en remercier.

À chaque écluse, un accueil sympathique, un ponton en amont et en aval pour accoster, très souvent une aire de pique-nique, un point d'eau et des toilettes. Que du bonheur...



Ceux d'entre nous qui ne ramaient pas suivaient les bateaux à vélo sur le chemin, à quelques mètres de la rive. Pas une voiture, pas une mobylette pendant 60 kilomètres. Nous avons élu domicile à Château-Gonthier, ce qui nous a valu presque tous les jours des trajets en voiture le soir et le matin pour déposer les remorques ou récupérer les bateaux, mais ce petit effort valait largement le plaisir que nous eûmes durant ces trois jours de navigation.

Nous avons passé de nombreuses écluses, mais loin d'être un calvaire, ce fut au contraire un plaisir. Selon l'humeur de l'éclusier, celui-ci ouvrait une seule porte ou deux. Quand une porte était ouverte, nous rentrions soit sur l'erre (selon l'habileté du barreur ou de la barreuse) soit à la pagaie façon pirogue. Quand les deux portes étaient ouvertes, les plus téméraires d'entre nous (Kareen !) s'obstinaient à rentrer à l'aviron en ramenant les pelles à l'intérieur du bateau pour en diminuer l'encombrement.

En résumé, une sortie à refaire l'année prochaine, avec la compagnie de notre chaloupe à vapeur Suzanne qui trouvera, sur ces eaux intérieures, un terrain à sa mesure.

Éclusage de yoles sur la Mayenne

MÉDAILLÉ D'ARGENT

En mai 2008, et bien avant les J.O. Roastbeef décrochait une médaille d'argent au Championnat de France du modélisme naval organisé par le Club de modélisme de Montaigu.

Les Sequanais connaissent bien le lauréat et auteur de cette magnifique maquette, M. Bernard Lavignon, de l'association MMR Rueil-Malmaison : au cours de la construction, M. Lavignon est souvent venu à la Gare d'Eau glaner les informations qui lui manquaient.

M. Bernard Lavignon a passé plus de 2.000 heures en recherches et travail. La maquette de Roastbeef a été entièrement construite à la main sans aucune pièce du commerce. Encore toutes nos félicitations à Monsieur Bernard Lavignon.

Edmond BALLERIN



LES BRÈVES (suite)

REFLETS DE LA SEINE IMPRESSIONNISTE

À quelques encablures de l'ancien chantier Giquel, à Rueil-Malmaison, qui dans les années 20 a construit une série du célèbre *Monotype de Chatou*, se trouve l'Atelier Grogard. Ce centre culturel, inauguré en 2001, est né de la rénovation d'une ancienne usine qui a gardé le nom de l'un de ses derniers propriétaires. Créée vers 1880 par M. Bridault, gendre de M. Hervet, maire de Rueil-Malmaison, cette usine fabriquait des planches de cuivre, d'acier et de zinc pour la gravure, l'héliogravure, la photogravure et la gravure décorative des faïences et porcelaines.

Dans le cadre d'une exposition intitulée «Reflets de la Seine impressionniste» et qui se déroulera dans cet atelier du 5 décembre 2008 au 9 mars 2009, nous pourrons y admirer notre monotype de Chatou *Quod Amo* qui partagera ce magnifique espace culturel avec la présentation de quelques 80 tableaux de peintres impressionnistes et néo-impressionnistes, et autant de gravures, aquarelles, affiches dédiées à la Seine.

Jean-Claude CHOUQUET



Quod Amo exposé au milieu de l'Atelier Grogard, 6 av. du Château de Malmaison, 92500 Rueil-Malmaison

SEQUANA, MAÎTRE D'OUVRAGE

Ça sonne bien finalement, ça sonne même le début de grandes manœuvres. Un auvent à bateaux, appuyé sur l'atelier existant, destiné à protéger nos chères petites coques.

Cette construction, en bois comme il se doit, s'intégrera parfaitement à l'ensemble : restaurant, garage à bateaux et atelier.

Quatre poteaux posés sur des plots en béton supporteront une élégante charpente signée Sequana, le tout chapeauté d'une toiture à l'unisson de celle du bâtiment d'origine. Un muret à l'arrière du garage retiendra le talus.

Si la partie « génie civil » est prévue sous-traitée, la charpente et la couverture seront de facture sequanaise.

Charles CONSOLI

LA TROISIÈME CHALOUPE

Notre ami « Marcus », alias Marc Ronet, qui a quitté les berges de la Seine pour celles de la Loire nous adresse les photos de la mise à l'eau de la Chaloupe de l'Hermione.

Collaborateur de l'architecte naval Guy Ribadeau-Dumas, Marc a assuré la maîtrise d'œuvre de la reconstruction de ce bateau qui fait partie des trois embarcations de service dédiées à la célèbre frégate. Il peut être fier de son travail et de celui des charpentiers et maître de forge.

Le message qu'il m'a adressé début juillet ne laisse aucun doute sur l'affection qu'il porte à son canot :

*Alors que penses-tu de la chaloupe ?
Un fier canot, bien costaud !*

Marc ne s'est pas contenté de bien faire son travail d'architecte, il a été également l'auteur d'un article remarquable sur cette réalisation dans le numéro 206 du Chasse-Marée.

En attendant que cet article soit disponible sur le site internet de la revue, je vous conseille de faire l'acquisition de ce numéro, cela en vaut la peine.

Rien de plus facile il suffit d'en passer commande sur www.chasse-maree.com.

L'article de Marc est très bien fait car il décrit en détail tout le travail de recherche en amont de la réalisation et le souci qu'il a eu de vérifier toutes les hypothèses et parfois les conclusions discutables de certains récits historiques. S'il est vrai que la « restauration s'arrête ou commence l'hypothèse », Marc a fait reculer très loin cette limite.

Il s'agit plus d'une réplique que d'une restauration proprement dite et le recours, dans certains cas, aux matériaux modernes est intellectuellement et historiquement admissible, encore faut-il le justifier et c'est ce qu'il fait avec beaucoup de talent !

Souhaitant bonne chance à Sequana pour Brest* Marc concluait son message par l'encouragement suivant :

Heureusement qu'en France il existe des associations solides, aux projets cohérents, sachant bien s'entourer et le plus important, qui savent manier aussi bien le rabot que le godet !

Si pour le godet il n'y a pas d'inquiétude à avoir, pour le rabot et la rigueur que nous devons manifester sur nos chantiers nous avons intérêt à ne pas relâcher notre attention pour mériter son appréciation !

François CASALIS

(* voir article en page 10)

Ci-contre : Lancement de la chaloupe de l'Hermione à Rochefort.

Ci-dessous : Les trois embarcations de l'Hermione naviguant de conserve.



COURRIER DES LECTEURS

SUITE À L'ARTICLE SUR DENIS PAPIN DU N° 31

J'ai bien reçu en temps utile votre courrier du 17 décembre 2007. J'ai apprécié votre très belle revue La Feuille à l'Envers. Voici un commentaire et une réponse.

1- Je suis en désaccord avec Marc-André Dubout quand il laisse penser dans son article que Denis Papin a fait construire en 1707 un bateau mû par la force de la vapeur. C'est une tradition tenace mais erronée, qui a été initiée et entretenue par les vulgarisations scientifiques du XIX^{ème} siècle. Elle provient d'une mauvaise lecture de la correspondance du savant. Nulle part il n'y est écrit que le bateau était équipé de sa nouvelle invention fonctionnant par le moyen du feu, puisque justement il n'y avait qu'à Londres qu'on pouvait la construire !

Si Denis Papin n'a jamais fait circuler de bateau à vapeur, il a bien sûr conçu le projet d'essayer ce moyen de propulsion - le premier du monde - car les moyens techniques étaient hors de sa portée.

Il serait trop long de rapporter ici de quelle manière cette invention... se pourrait appliquer à tirer de l'eau de mer, à jeter des bombes, à ramer contre le vent, avait-il écrit. [...]

Je ne puis pourtant m'empêcher de remarquer combien cette force serait préférable à celle des galériens pour aller vite en mer. [...]

Nos tubes (les cylindres à vapeur), au contraire, ne chargeraient le vaisseau que d'un poids très faible : ils occuperaient peu de place ; on pourrait se les procurer en quantité suffisante s'il existait une fois une fabrique pour les confectionner. Mais comme ils ne pourraient pas commodément faire tourner des rames ordinaires, il faudrait employer des rames tournantes. [...]

Il faudrait que les pistons fussent dentés pour tourner de petites roues dentées affermies sur les essieux des rames.

La confusion vient du fait qu'il avait au moins réussi à adapter à un bateau son système de rames à pales, qui était actionné, non pas par une machine à vapeur mais au moyen d'une manivelle tournée à bras d'hommes. C'est ce bateau qui descendit la rivière allemande Fulda. S'il fût mis en pièces par les bateliers, c'est que Papin avait négligé de demander les autorisations nécessaires à la *gilde* qui détenait le privilège pour la navigation sur les rivières de ce pays. La gravure qui représente le soi-disant bateau à vapeur de Papin est une œuvre tardive de pure imagination.

Papin revint en Angleterre et le 11 février 1708 il confirma devant la *Royal Society* de Londres, ses idées concernant les bateaux à vapeur. Et selon le mot de François Arago, on peut dire que *Papin doit être*

considéré comme le véritable inventeur des bateaux à vapeur. Mais il n'avait en fait pas trouvé le soutien qu'il escomptait de la «*Royal Society*» pour construire un prototype. Il n'eut de la France qu'une mince reconnaissance, car il fut nommé membre correspondant de l'Académie des Sciences qu'en 1709. De retour à Cassel en 1712, il s'éteignit en 1714 dans la misère. Il n'avait à aucun moment su monnayer ses inventions par des applications industrielles.

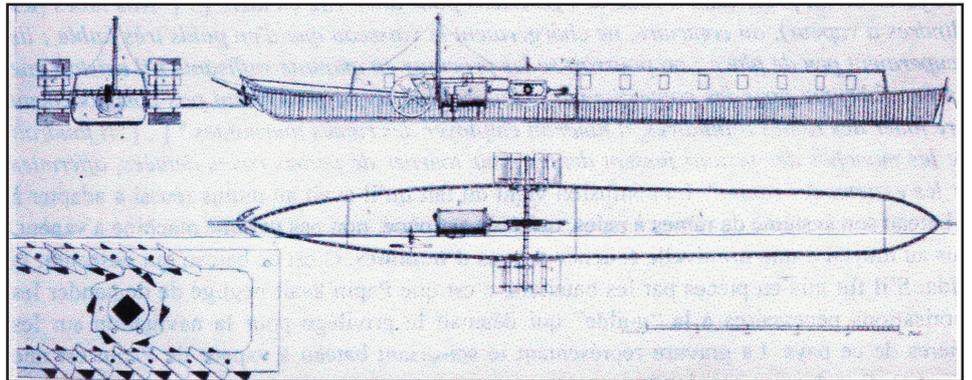
2- La machine du bateau de Jouffroy d'Abbans (1783)

Il y a une grande confusion dans les diverses descriptions du *pyroscaphe* de 1783. Jacques Payen a donné dans *Capital et machine à vapeur au XVIII^{ème} siècle* la description figurant sur un manuscrit déposé à la bibliothèque municipale de Besançon. La machine com-

de 6361 livres et 11 onces 1/2, dont nous ôtons les 2/5 pour les frottements et les contre-poids (diminution mise ici plus forte qu'elle n'est en effet) : il restera malgré cela 3 717 livres de force employée à faire tourner l'arbre de roues assorti de vanes [...].

Une autre source parle d'un moteur monocylindre à double effet avec une transmission de mouvement à *double crémaillère à rochets*. La représentation ci-dessous est tirée de l'Histoire de la marine de l'Illustration.

Quel que soit le système global adopté, la machine à vapeur utilisée par Jouffroy était du *type de Newcomen*, la seule alors connue en France. Et quel que soit le choix du système adopté pour transformer le mouvement alternatif du ou des pistons, en mouvement circulaire, j'avance l'hypothèse que les systèmes plus simples étaient protégés par des



prenait deux cylindres de bronze où la vapeur était alternativement distribuée par une boîte à tiroirs, le mouvement étant transmis aux roues par une chaîne fixée aux pistons et s'enroulant autour de l'axe. Voici ce qu'écrivit Jouffroy : *Les pistons sont réglés de manière qu'ils agissent l'un après l'autre, c'est-à-dire que quand l'un monte l'autre descend : ces deux mouvements se font en temps presque égaux, et l'interruption de la force agissante doit être comptée pour nulle puisque dans ces courts instants la machine agit par le mouvement acquis [...]. Il y aurait de très grands inconvénients à placer les pompes à feu verticales [...]. Elles ont été placées en une direction inclinée de 20° au dessous de l'horizontale [...]. Chaque piston agit sur une roue placée sous un arbre qui traverse le bateau suivant toute sa longueur. Cet arbre porte à son extrémité semblable en tout à celles des moulins, dont les vanes ne sont à proprement parler que des rames perpendiculaires. Le piston en redescendant imprime un mouvement de rotation à cet arbre, ce qui ne peut arriver sans que les vanes ne frappent l'eau et ne tendent à faire marcher le bateau.. Ces 2 cylindres de vapeur ont chacun 23 pouces de diamètre, ce qui donne une force*

brevets ; celui de la *bielle-manivelle* appartenait depuis 1779 à Matthew Washbrough et depuis 1780 à James Pickard, celui du planétaire avec engrenage épicycloïdal appartenait depuis 1781 à James Watt.

Il faut encore ajouter qu'une équivoque est toujours entretenue par le modèle du Musée de la Marine qui comporte une machine à condenseur et à double effet. Jacques Payen pense que ce modèle fut fabriqué par Jouffroy lui-même vers 1801-1802 quand, de retour en France, il tenta de reprendre un brevet pour bateau à vapeur. Cette maquette devait être présentée à l'appui de la demande, accompagnée de 900 francs. Ne trouvant pas la somme d'argent, l'affaire ne se fit pas. Le modèle put alors ultérieurement être donné à la famille royale en 1816 à l'époque où se construisait à Bercy le *Charles-Philippe*, dont le futur Charles X était le parrain. Devenu roi, il créa en 1827 le Musée Dauphin, plus tard le Musée de la Marine !

Dominique BRISOU, Saint-Jacut de la Mer

Courrier envoyé le 14 janvier 2008

BATEAUX-CAISSES À FLEURS

Je propose que le Comité d'administration de Sequana se penche sur un mouvement culturel puissant qui mérite toute son attention, je veux parler des « bateaux-caisses à fleurs » qui ornent nos ronds-points, nos parcs et autres places publiques.

Nous nous plaignons souvent du manque de considération du monde politique vis-à-vis de notre patrimoine maritime et fluvial. Ce grief est injuste, des exemples remarquables prouvent le contraire. Il est temps de rétablir la vérité !

Comment ne pas rendre hommage à l'effort des élus des communes du littoral qui ont sué sang et eau pour porter en haut des ronds-points routiers les reliques de ce que fut la flotte de pêche de notre bon pays !

Tous ces témoins du savoir-faire des charpentiers navals exposés au public au détour des nationales et autres départementales, n'est-ce pas là l'expression d'une volonté de valoriser notre patrimoine ?

Prenons des exemples :

Comment ne pas s'émerveiller de voir ce « flobart » venu, on ne sait comment, depuis les plages du Boulonnais jusqu'à Rueil 2000,

devant la place des Impressionnistes, juste en face de chez nous, transformé en caisse à capucines ?

Elle en a eu du mal la pelle mécanique pour en venir à bout de sa robuste charpente en chêne, c'est qu'il était bien construit ce bateau. Mais que voulez-vous, une fois les fleurs fanées, il fallait bien changer le vase !

La province n'est pas en reste. Plus loin de chez nous m'en allant dans les Savoies, j'ai pu admirer une composition délicate au milieu d'un carrefour de la charmante ville de Douvaines. Ce canot du Léman a échappé aux fleurs et les mannequins nous rappellent que l'homme en avait un usage autre que celui d'y planter des bégonias. Toutes nos félicitations aux élus de cette bonne ville, le lac est à un kilomètre environ mais bon, il faut que la culture aille vers le public et non l'inverse.

Le monde sportif n'est pas épargné. Toutes nos félicitations vont derechef à ce club d'aviron du Sud-Ouest sis non loin du confluent de la Dordogne et de la Garonne qui a transformé un double scull en barquette florale du meilleur effet. L'absence d'outriggers fait oublier la fonction de ce bateau à deux rameurs en couple, une faute de goût !

J'estime que notre Comité devrait décerner un prix aux plus méritant. Il y a bien un pavillon, bleu pour baliser les plages où nous pouvons nous baigner sans craindre les impétigos, pustules, furoncles, scrofulles diverses, gourmes et autres délices du même genre.

Nos comitards peuvent bien se fendre d'un prix spécial du plus beau bateau-caisse à fleurs !

François CASALIS



Flobart fleuri à la capitainerie de Rueil-Malmaison



Trois ans après...



Double scull à Libourne

MAUVAISES RENCONTRES SUR LA TOILE

« Ah ! Maudit renégat, le plus méchant du monde, que le ciel te punisse et l'enfer te confonde ! »

Voltaire

Il ne faut jamais surfer sur le web car on peut y faire de mauvaises rencontres : en voici un exemple.

Un soir de solitude je promène ma souris sur le site de la Fédération française des sociétés d'aviron, c'est vous dire mon niveau de désespérance !

Surprise ! Je trouve une rubrique « historique » et ne pouvant retenir mon poignet droit, je clique sur la chose. À ma nostalgie solitaire succède un moment de joie, presque d'euphorie. Tous les ancêtres sont là : Léon Gatayes, Alphonse Karr, Théophile Gautier...

Mon cœur s'emballa et tout à coup, patatras ! L'internaute-historien-rédacteur dérape et fait état d'un article paru dans la revue l'Aviron de 1911 sous la signature d'un certain J. Manchon, amateur de canoë-camping, rameur à ses heures, ce qui n'est pas, et loin s'en faut, une prédisposition aux exercices de la pensée et on va s'en

rendre compte au travers de la citation qui va suivre :

« Et c'est pourquoi on doit professer le plus profond mépris pour ces bouffons du sport nautique qu'on appelle des canotiers. Légendaires baladins de rivière, quelques survivants de leur espèce traînent encore le long des berges leur nonchalance et leur nullité. »

Déclaration splendide, s'il en est, qui méritait bien d'être reprise ! Je ne connais pas le palmarès sportif du dit-Manchon mais dans le domaine de la niaiserie et de l'indigence intellectuelle il a dû, à mon avis, remporter plus d'un grand prix !

Insulter un loisir populaire d'une telle richesse qui a rencontré (et rencontre encore) un tel développement c'est, à coup sûr, non seulement faire preuve d'ignorance la plus crasse, mais c'est insulter l'équipage de « Mouche » ou du « Friquet » ou encore de « Stella » sans oublier celui de « Glouglou » et tous ceux qui de nos jours

arment un canot pour promener leur famille soit à la voile, si le vent est au rendez-vous, soit aux avirons en cas contraire.

Je conseille au rédacteur-internaute responsable de cet « historique » de publier les discours les plus savoureux du baron à qui nous devons cette ânerie mondiale, je veux parler des Jeux olympiques, le nouveau temple du fric et de la boisson gazeuse où une fois passé la ligne d'arrivée on doit pisser dans un bocal pour prouver sa bonne foi ! Pourquoi se priver de ces éloges faits au racisme et à la xénophobie ? Voilà qui serait profitable à la gloire du sport et à l'édification de la jeunesse !

En attendant, Canotiers mes amis, ne baissons pas la garde, l'obscurantisme est encore d'actualité !

Il m'a foutu en colère cet indien...

Le Râle d'Eau

IL Y A DES TRADITIONS QUI SE PERDENT

**Et c'est bien regrettable ! Je suis tombé par hasard sur le récit d'un repas de fin d'année du CNC .
La chose se passe dans les années 20 chez Laurent aux Champs-Élysées.**

« Éblouissement de toilettes élégantes dans un cadre fleuri pavoisé aux couleurs de Chatou ». Cent cinquante membres du Cercle et leurs invités prennent place pour déguster un « potage Porc-Épic » suivi d'un « barbe Tribord amure » et autres « poulardes Cyclône », et encore « La salade Cafouillage » avec ses « dérives de Foie gras » et enfin arrivent les « délices de Rueil », les « Glaces Snow-boot » et les fantaisies « Bilitis ». Tous ces noms sont empruntés aux Monotypes et aux 6.50 m en vue à l'époque.

Avant que le Jazz-band du CNC se fasse entendre, car le Cercle a son orchestre, le président Messenger porte un toast, au champagne bien entendu, à ces « dames, charmantes équipières qui viennent toujours plus nombreuses au yachting, sans doute à cause de leur facilités naturelles qui leur permettent de mener les pauvres hommes en bateau ».

N'est-ce pas délicieux ? Quel farceur ce président et avec quel esprit... on n'en peut plus.

Mais le président se reprend et un vibrant hommage est rendu « à l'harmonie qui a toujours régné sur la Seine de Chatou jusqu'à Triel et à la super (sic) entente qui vient d'être signée de Triel jusqu'à Meulan ».

Puis il est fait lecture du palmarès des régates organisées par le CNC qui en 1924, soit cinq ans avant le départ du territoire catovien, étaient au nombre de 35 dont 17 sur le Bras-de Marly, soit

Denise et Paul Poiret en costume de Junon et de Jupiter aux « Fêtes de Bacchus » le 20 juin 1912. La soirée recréait une « bacchanale » hébergée par Louis XIV à Versailles, et se tenait au pavillon Butard, un relais de chasse abandonné que Poiret renova spécialement pour l'évènement. Le clou de la soirée était un spectacle donné par son amie et cliente, Isadora Duncan.



«The thousand and third day» On est très certainement en face du pavillon de chasse du Butard. (par courtoisie de la Bibliothèque Nationale)

sur le bassin de l'Île Fleurie, ou celui de Rueil, ou encore celui de la Grenouillère. Sans oublier la caravane nautique qui partait de Chatou le jeudi 29 mai à 9 heures précises pour une première étape à Herblay avec pique nique après l'écluse de Bougival et thé au restaurant les Ricochets à Sartrouville. Dimanche 1^{er} juin on se retrouvait à Herblay pour la coupe Gaston Bickart réservée aux dames : « Les Monotypes devront être pavoisés ».

Le dimanche suivant, soit le 8 juin, on était à Villennes sans oublier d'aborder sur la plage de l'Île du Platais, histoire de s'assurer de la qualité des adeptes du naturisme qui ont trouvé refuge en ces lieux ! Lundi 9 juin on faisait la fête à Triel.

Enfin le dimanche 15 juin on se retrouvait au Cercle de la Voile de Paris pour toutes sortes de coupes et prix qui se disputaient tous les dimanches jusqu'à la mi-juillet.

En résumé, du début avril à la fin octobre, on n'arrêtait pas de naviguer !

Un meneur exemplaire !

Ces grandes réceptions ne manquaient pas d'allure mais celles qui ont ma faveur datent du début du Cercle Nautique de Chatou. Elles étaient menées par un maître en la matière, Paul Poiret qui organisait de véritables revues ; je donnerais cher pour en avoir la teneur, ou tout au moins une description.

En terme de fêtes, Poiret n'avait pas son pareil : j'ai trouvé dans sa biographie la description de l'une d'entre-elles qui est restée dans les mémoires.

Il s'agit de la fête de Bacchus. Paul Poiret et sa femme Denise avaient jeté leur dévolu sur un rendez-vous de chasse, le Butard dans le bois

de Fausses-Reposes (La Celle-St-Cloud). Pour marquer le coup ils organisaient une fête pour le Tout Paris :

- « J'avais supposé que tous les dieux, les déesses, les nymphes, les naïades, les dyades et les satyres du parc de Versailles s'étaient secrètement donné rendez-vous au Pavillon du Butard ».

Le ton était donné et on imagine l'accueil réservé à cette idée. Les invités interprétaient un ballet italien de Gastoldi, une fanfare annonçait que le souper était proche : au programme, melons, langoustes, foie gras, neuf cents bouteilles de champagne allaient passer de vie à trépas. Isadora Duncan que les bulles avaient dû mettre en forme dansait sur une aria de Bach. La fête se poursuivait avec un concert pour violons et clarinettes composé par Lulli en 1707. Tout le monde était bien entendu costumé ; on trouvait des nymphes voilées de blanc, des soldats du Roy en compagnie de commères bacchiques qui versaient le vin nouveau. Une bacchante distribuait des cornes comme celles où buvaient les bergers d'Arcadie. Vingt maîtres d'hôtel sillonnaient la forêt éclairée par des torches. Là on avait dressé des pyramides de pastèques, de grenades et d'ananas pour ponctuer le décor...

« C'est à sept heures du matin seulement que les autobus, les Renault et les Voisin déposaient dans Paris les nymphes à demi-dévêtues et leurs dieux un peu fripés » précise le maître de cérémonie qui avait pensé à tout pour faciliter le retour de ses invités sur la capitale.

Heureuse époque, notre Comité d'Administration aurait-il l'idée de rendre hommage à ce passé glorieux ! Cela fait partie de notre patrimoine...

François CASALIS

NOUVEAU DÉPART D'UNE HIRONDELLE



L'Hironnelle SEQUANA sur sa rampe de lancement



Coup de hache fatal de Ghislain Fournier

LANCEMENT DE SEQUANA

Trois ans, dix mois, huit jours et dix sept minutes , voilà le temps qu'il aura fallu à l'équipe Sequana pour remettre à flot notre Hironnelle dans son état de neuvage.

Ça s'est passé un dimanche... le 21 septembre dernier, à seize heures trente précises, quand Ghislain Fournier, maire de Chatou, a brandi une hache et sectionné l'aussière qui retenait l'Hironnelle et son ber.

D'abord il ne se passa rien, comme si l'idée de se mouiller la quille après une si longue période au sec la faisait hésiter, puis, doucement, couchée sur le flanc, l'Hironnelle a glissé sur les rails parafinés et après quelques soubresauts, s'est retrouvée flottant fièrement sur le Bras-de-Marly.

Ensuite nous avons mâté, hissé les voiles et les équipages se sont relayés pour tirer quelques bords ; le vent pour une fois étant de la partie.

Enfin, nous avons arrosé l'évènement ! Bilan de la journée : quelques litres de bischoff (cuvée spéciale Poulailleur) et trente litres d'eau dans les fonds entrés par les coutures, mais rien d'alarmant : ça va gonfler.

Hervé Joseph-Teyssier

Ça y est ! J'ai retrouvé mon élément : l'eau douce.

Il y a quelques mois, mes amis me trouvaient mauvaise mine, jupe triste et dessous pas très affriolants aussi ont-ils prescrit et appliqué un traitement « anti-âge ».

Ainsi après une relativement longue séance de remise en forme : traitement de fond, restauration des membrures et du bordage, atténuation des rides par traitement du docteur Flipot, pont tout neuf recouvert d'une belle toile légère et enfin mise en place de parures en acajou.

La séance de remise en forme terminée, mes thérapeutes sont passés à la phase de mise en valeur : du céladon pour ma beauté intérieure, du blanc pour ma jupe, un vert très doux pour mon pont et quelques couches de vernis pour mes parures d'acajou.

Monsieur Guy ayant préparé, rien que pour moi, un sofa douillet sur rampe de lancement, il ne me restait plus qu'à me laisser glisser gentiment vers mon aire de jeu préférée : la Seine.

Je remercie vivement tous ceux qui m'ont soignée et permis de naviguer à nouveau en ce beau jour de septembre.

Charles Consoli

Devant l'Hironnelle Sequana pose une élégante vêtue d'une robe tout droit sortie d'une toile de Monet



DEUX P'TITS NOUVEAUX

Deux p'tits nouveaux Seyler à Sequana. L'un nous vient de Bry-sur-Marne et l'autre de Montbazoin en Touraine...

Le premier est un Plongeon.

Nous en avons fait l'acquisition auprès de Pierre Baudéan. Pierre est un amateur de bateaux de tradition, il a pensé à nous pour le devenir de ce bateau et on l'en remercie car le Plongeon est un « enfant » du pays qui a été porté sur les mêmes fonts baptismaux que le Monotype de Chatou, en face de notre atelier sur la rive de Rueil au « Merle Franc », un autre haut lieu du canotage.

Le bateau est bien construit, et pour cause, il sort tout droit des ateliers de Georges Seyler Aîné, au viaduc à Nogent. Le pont a été démonté et soigneusement conservé. Cela sera bien utile pour faire les gabarits. Il y a bien ici ou là de la misère sur quelques membrures, à l'étrave il faudra aller voir ce qui se passe et bien entendu il y a tout lieu de penser que le puits de dérive fuit comme un panier ! Rien que du classique en quelque sorte !

Le Plongeon n° 92



Une canotière catovienne admire une jolie restauration de Plongeon sur les pontons de Rolle (Suisse).



Pierre a pris soin de conserver tout l'accastillage et le grément ainsi que la voilure dont les souris ont fait leur ordinaire mais même avec les trous le modèle sera bien utile.

Le seul Plongeon que nous ayons eu la chance de voir naviguer participait de la Fête des canots à Rolle où a été faite la photo ci-dessous.

Au hasard de nos recherches au sujet du Monotype de Chatou, Laurent Roblin conservateur du Musée de la batellerie nous a mis de côté tout un lot d'archives classées « plaisance ».

Nous ne résistons pas à vous communiquer quelques trouvailles concernant le Plongeon dont vous trouverez les photos ci-contre. On remarque l'importance en nombre et en qualité des admiratrices du Plongeon : que cela ne nous fasse pas oublier que François Sergent et Pierre Toureau ont été les promoteurs enthousiastes de ce bateau dont Louis Pillon nous rappelle que sa construction très légère présentait le meilleur ratio poids sur surface de voilure de l'époque. Un bateau sportif tout autant que le charmant aréopage qui pose sur la photo !

PLONGEONS 1933

DES beaux jours, on a déplié la voile, bordé les écouteaux. Les voiles s'envolent et se gonflent dans la brise pour les premières sorties.

Les « Plongeurs » sont armés, et se préparent à prendre la ligne de départ aux régates prochaines de la saison d'été.

L'équipe féminine de la flotte « 32 » est là, au grand complet. Les « nouvelles » 33 les accompagnent : les interrogant, attentives aux conseils que leur donnent leurs aînées avec un esprit sportif désintéressé.

Elles sont charmantes à la barre de ces élégants petits monotypes si sensibles et si prompts dans leurs mouvements, qu'elles commandent déjà avec une belle assurance. Le légèreté, la simplicité, la souplesse de ces petits yachts de course s'accordent à merveille avec la grâce de ces séduisantes équipières, avides de se mesurer entre elles et de dépasser en adresse leurs aînées. Quelques-unes ont déjà cinq semaines d'entraînement.

Nous avons la promesse de belles régates et déjà, dans les bevaudages du bord de l'eau, on fait en riant les critiques et les pronostics.

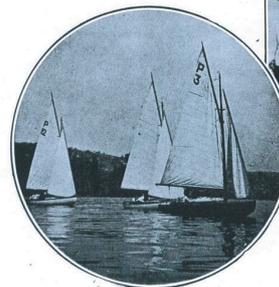
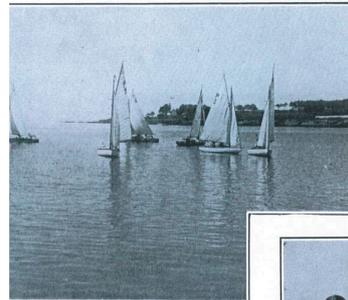
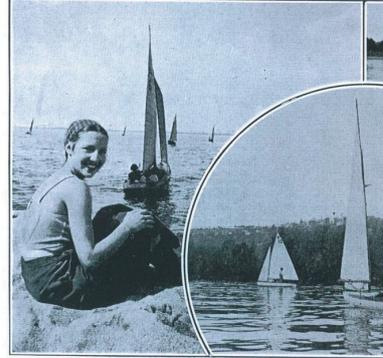
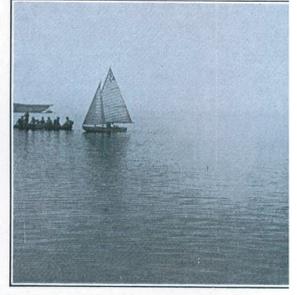
Les équipes se forment, soigneusement étudiées. La flotte Bretagne-Sud est la plus active, M^{lle} N. André, capitaine de l'équipe féminine de hockey sur glace ; de plus, ce qui n'est pas à dédaigner : détentrice de nombreuses coupes nautiques et M. Ph. Dauchez, le jeune créateur des Plongeurs, sont jugés les plus redoutables. Ils auront à se mesurer avec la

« Bonne Aventure » de M. et M^{lle} Jachiat, le « Béluja », de M. et M^{lle} de Baudoin, le « Papy II » de M. et M^{lle} Bourmies, le « Poufou » de M^{lle} Fournier, sans compter le « Navalo » de M. Sergent, qui semble assuré d'un excellent classement.

A la Baule, nous verrons « Aloyon », appartenant à M. Toureau, naviguer avec aisance et surmonter facilement les préventions que quelques amateurs de séries différentes avaient témoignées à l'égard



En haut, de gauche à droite : M^{lle} Michella Maurois ; M^{lle} D. Supervielle à bord du « Tun Feis » — M^{lle} E. Bourmies, M. Maurois, M. Germet, M^{lle} F. Villars et C. de Nanteuil. — Un départ du chantier de Guévillec. — A droite : plongeurs le voyant à l'embouchure de l'Odet. — En dessous : M^{lle} Nicole André.



du Plongeon. A Hyères, MM. Robin et Eiffren ajoutèrent à leur palmarès de nouveaux succès. En baie de Somme se trouveront réunis 4 plongeurs, et à Rivaballe, trois unités constitueront de nouvelles flottes.

En 1932, vingt-deux Plongeurs constituaient les flottes régulières. Cette année, malgré la crise, l'entraînisme franchissant les lignes d'arrivées. Le développement rapide de cette série si essentiellement sportif, prouve la vite l'entraînisme de ses créateurs. L'émulation suivit les premiers succès, est un gage de réussite pour l'avenir. Aujourd'hui, tout n'est que gaines pées dans le « Club des Plongeurs » patience aussi, car chacun n'a plus désir : celui de vaincre. Les visages et hâlés dans la brise du large, ni cieuses et jolies barreaux seront, pl

DEUX P'TITS NOUVEAUX (suite)

Le second est un canoë français de la Belle Époque. Il est signé Eugène Seyler, nous sommes cernés !

Nous l'avons décroché avec Marc-André Dubout de la soupente où il se trouvait, au Domaine de la Tortinière, une magnifique propriété du Second Empire, tout à côté de Montbazou (37). C'est un endroit à recommander aux amateurs de calme et de belles choses. Cette propriété, de l'éditeur bien connu Dalloz, est maintenant un hôtel quatre étoiles qui vaut le détour. La bâtisse a été restaurée avec soin, en particulier les boiseries en chêne clair sont de toute beauté.

Mais revenons à notre canoë français. C'est le petit-fils de son propriétaire, Alain Durier, qui un jour qu'il déjeunait chez Fournaise a



Le rameur au chien, dans un canoë français de l'époque

eu l'heureuse idée de jeter un coup d'œil à travers les carreaux poussiéreux de notre atelier. Ce qu'il a vu l'a encouragé à prendre contact avec notre association dans le but de nous confier le bateau de son grand-père qui naviguait à l'époque sur le Grand Canal à Versailles. On peut le remercier de sa démarche car le bateau bien que très sérieusement abîmé mérite que l'on s'y intéresse.

Il s'agit d'un canoë français de la « première génération, circa 1905 » ; la tonture est fortement prononcée, il pouvait se déplacer aussi bien à l'aviron qu'à la voile.

Il reste quelques vestiges de l'installation du rameur ainsi que le safran. Le bordage de la pointe avant est explosé sur au moins deux ou trois virures, la structure axiale est a priori



Le canoë français Seyler Aîné dans la garage Sequana

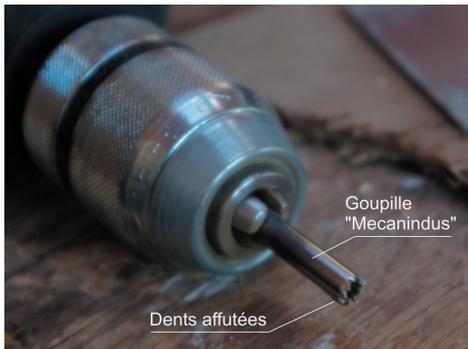
en bon état, le pontage et l'hiloire également. Michel Seyler est venu rendre visite au bateau construit par son grand-oncle et s'est déjà mis à la recherche de solutions aux questions que nous nous posons : il est indispensable d'en avoir les réponses avant de commencer les travaux. Ces questions sont les suivantes et nous encourageons les lecteurs qui pourraient nous aider à nous faire part de leurs suggestions.

- De quelle nature était l'installation du barreur ? Très certainement un fauteuil amovible mais de quelle forme ?
- La forme et la nature des portants, très certainement métalliques, mais de quelles dimensions, rabattables ou pas ? Trois ou quatre branches ?
- Les dimensions, la nature et la forme de la voile ?
- À quoi pouvait donc servir le petit pontet à la pointe de l'hiloire ?
- Les dimensions des avirons ?

Il nous faut connaître tout cela avant de prendre le rabot et en attendant nous renouvelons nos remerciements à Monsieur Alain Durier pour ce don fait à notre association. Il lui faudra un peu de patience avant de revoir ce bateau très élégant sur l'eau mais il n'est pas seul à être impatient...

François CASALIS

LES RECETTES DU DOCTEUR TROUVECLOU



Détail du trépan

Autre application : le dégagement du clou (en haut) en permet l'extraction (en bas)



Comment déposer un pont d'âge respectable, même partiellement, sans détruire les lattes assemblées par rainures et languettes ?

Se munir de deux goupilles « Mécanindus » assez longues de diamètre interne légèrement supérieur à une tête de clou. La première simplement affûtée à une extrémité sera utilisée en emporte-pièce et la seconde, armée de dents façonnées au tiers-point fin, telle une petite scie-cloche ou trépan, sera montée sur le mandrin d'une perceuse.

Mode opératoire :

Repérer les têtes de clous souvent cachées sous une couche d'enduit, les marquer avec l'emporte-pièce afin de faire un avant-trou pour guider la petite scie-cloche qui décou-

pera un cylindre de bois concentrique autour du clou et traversant juste l'épaisseur de la latte (marquer un repère). Avec beaucoup de patience et en essayant de repérer **tous les clous** vous allez pouvoir désolidariser les lattes des barrots de pont.

Attention ! lorsque vous allez retirer votre latte prenez soin de rentrer les clous au « chasse-clou » le long de la limite de votre démontage pour permettre le mouvement de rotation nécessaire à la préservation des languettes.

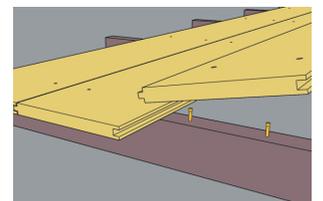
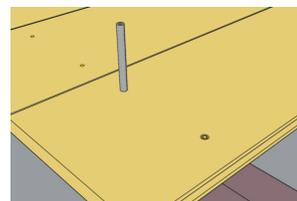
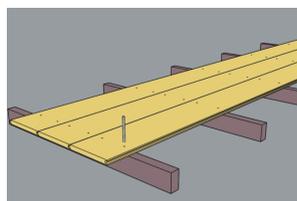
Cette méthode a été utilisée pour démonter le vénérable pont de *Porc-Épic*, monotype de Chatou de 1908, actuellement en cours de restauration à la Gare d'eau.

Michel Desplat

Pont avant dépose : marquer les clous à l'emporte-pièce

Pont avant dépose : dégager les clous avec le trépan

Une fois tous les clous dégagés, les lattes de pont peuvent être déposées



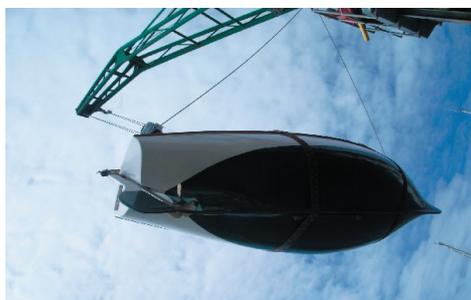
LES AVENTURES DE SUZANNE

SUZANNE À DOUARNENEZ 2008

7 juillet 2008, 13 heures, notre chaloupe à vapeur Suzanne est positionné sous la grue du port de Tréboul avant d'être délicatement posée sur l'eau.

Après la mise en chauffe habituelle, le premier coup de sifflet retentit à 14 heures : il signale notre départ pour aller à la rencontre de la grande parade des bateaux qui ont quitté Brest le matin même pour rejoindre Douarnenez. Suzanne ronronne magnifiquement sur une mer calme et ensoleillée.

À l'horizon se profilent déjà les premiers bateaux que nous rejoignons pour les accompagner sur la fin de leur périple dans la baie de Douarnenez.



Sous la grue : les dessous de Suzanne

Parmi les magnifiques bateaux que nous croisons, l'un attire particulièrement notre attention : il s'agit du vapeur Hidria Secundo, ancienne citerne espagnole du début du 20^{ème} siècle, restaurée et reconvertie pour le tourisme.

En soirée nous assistons à un véritable ballet de navires dans le port de Douarnenez où il devient difficile de tracer sa route, ne serait-ce que pour rejoindre le ponton.

Le lendemain, navigation au gré de nos envies entre Douarnenez et Tréboul avec des avancées en mer pour suivre et photographier tel ou tel bateau qui se trouve à proximité de notre route.



Suzanne en chauffe à Tréboul

En milieu d'après-midi, nos amis de l'ABV (Amis des bateaux à vapeur) ont organisé une visite à bord du dernier navire à vapeur espagnol. Une visite de la salle des machines nous permet de découvrir une machine à triple expansion de 177 CV à 144 tours, alimentée par une chaudière neuve à vaporisation instantanée.

Selon la coutume les bouchons de quelques bouteilles de cidre sautent et nous levons un verre de l'amitié entre vapo-ristes.

En fin d'après midi chaque embarcation rejoint gentiment son ponton.

Marc André DUBOUT



Le dernier vapeur espagnol naviguant

UN PREMIER PRIX POUR SUZANNE

Après un accessit en 1996 pour le projet de la Gare d'eau notre association remporte en juillet 2008 le premier prix, dans la catégorie chantiers, du concours organisé par le Chasse-Marée

Les concours du Chasse-Marée ont pour objectif d'encourager le travail à long terme sur tous les sujets qui touchent au patrimoine maritime et fluvial.

Tous les quatre ans un thème volontairement vaste est proposé aux candidats. Cette année c'était « Vie des gens de mer et de rivière au XX^{ème} siècle », les précédents

À Brest, les marins de la Royale se sont arrêtés longuement sur le stand Sequana et manifesté leur intérêt pour la machine de Suzanne



étaient orientés vers le patrimoine côtier et fluvial et les bateaux des côtes de France.

Une « obligation » essentielle

L'une des directives des organisateurs porte sur « l'obligation » qui est faite aux candidats de faire connaître leurs travaux au moyen d'expositions, conférences ou toutes autres manifestations auxquelles le public peut accéder. Il faut mettre en évidence l'intérêt, l'originalité des travaux entrepris par les bénévoles de notre association. Nous ne sommes pas un club de bridge ni une œuvre de charité qui tricote des patchwoks en vue de la kermesse annuelle. Entendons-nous bien, ces institutions sont tout à fait respectables mais elles n'ont rien à voir avec ce qui nous préoccupe. Nous ne faisons pas le même métier et pour dissiper tout malentendu nous devons clairement afficher la nature de nos travaux, donc les faire connaître.

Un ou deux ?

Nous avons longuement hésité entre présenter un ou deux dossiers. Une partie

d'entre nous voyait dans le stage que nous avons effectué chez Daniel Floquet qui nous a initié au métier d'avironnier une réponse parfaite au sujet du concours, une autre partie considérait que la vapeur, bien qu'à cheval sur deux siècles, répondait également à l'objectif.

Discussions animées, argumentation en tous genres, finalement nous décidons de présenter les deux dossiers : « Suzanne et la vapeur » et « Mémoire d'avironnier ».

La Feuille à l'Envers a relaté en détail les recherches et événements sur les deux sujets qui ont mobilisé une bonne cinquantaine de nos adhérents. Ils ont été la cheville ouvrière de l'opération et ils peuvent légitimement être fiers du résultat.

Nous ne sommes pas seuls

Mais nous devons rendre également hommage à ceux qui nous ont donné un sérieux coup de main, sans faire partie du sérail ! En premier lieu, le jury de la **Fondation d'Entreprise de la Banque Populaire** présidé par Michel Farrugia, nous n'en serions pas là sans eux.

LES AVENTURES DE SUZANNE (suite)

Il faut penser à la famille **Schindler** que nous avons harcelée de questions au sujet de leur aïeul. Quelle bonne idée d'avoir conservé tous ces plans et une bonne partie des archives de l'entreprise Schindler Frères, une source irremplaçable de renseignements.

Laurent Roblin, conservateur du musée de la Batellerie qui après la restauration du Runabout Swing, dont le musée est propriétaire, a pris fait et cause pour faire connaître *Suzanne*, un peu inquiet par moment de nous voir travailler sur l'œuvre de François Cavé ou de Claude-François Dorothée de Jouffroy d'Abbans.

Anne de Thoisy-Dallem, conservateur du musée de la Marine à Paris, va prendre le relais et nous ouvrir les portes de l'auditorium du musée pour nous permettre de présenter notre projet. **Marc Pabois**, alors directeur du patrimoine maritime et fluvial se penche sur le berceau de *Suzanne* et décide de nous aider.

Patrick Gros, directeur des expositions au Palais de la Découverte nous met à l'épreuve et pousse Marie Sophie Besson dans ses retranchements pour définir le parcours d'une exposition temporaire consacrée à la vapeur et à *Suzanne* au cœur de Paris dans ce Palais légendaire.

Cela bouge aussi chez nous

À Chatou, on s'agite du côté du musée Fournaise, le sujet « Mémoire d'avironnier » et la personnalité de Daniel Floquet ont séduit **Anne Galloyer** qui voit une occasion de recherches intéressantes sur cet outil ancestral, l'aviron.

Elle a dû être convaincante car **Christophe Ragué**, directeur du Service culturel de la ville de Chatou accepte de consacrer une part importante du budget (35 000 euros environ) du musée pour réaliser les recherches et les supports de l'exposition « Aux rames canotiers ! Prenez vos avirons » soit une bonne vingtaine de panneaux et d'objets qui seront exposés pendant sept mois. Rame ou Aviron, *that is the question* !

Le sujet de l'exposition déroute un peu, en particulier le public féminin, au point qu'à la clôture c'est 4 000 visiteurs qui manquent à l'appel soit environ 12 000 euros qui viennent s'ajouter aux frais de réalisation, soit un bilan de 47 000 euros.



Intérieur du stand Sequana : mémoire d'avironnier.

Si j'évoque ces chiffres, ce n'est pas par goût de la statistique, mais tout simplement pour faire les comptes et dire les choses comme elles sont. Il n'y a aucun regret dans l'esprit des responsables du musée. Anne Galloyer savait très bien que le sujet ne plairait qu'à une frange limitée de visiteurs, par contre, elle a eu la surprise de consta-

ter l'intérêt des jeunes et des adolescents en particulier.

- « Avant d'entrer je les mettais aux postes sur la rame de galère qui se trouvait à l'extérieur devant le musée... c'était une mise en condition et ensuite nous visitons le musée dans le calme et un dialogue constructif s'instituait tout naturellement ».

Quand on connaît la difficulté de capter l'attention de cette tranche de clientèle, la performance est à saluer ! Un jeu-questionnaire (QCM) était remis aux visiteurs à l'entrée du musée et Gwennaëlle Walther, qui assure l'animation auprès du jeune public, a été surprise du succès remporté par ce support.

Un dernier chantier, la remise des dossiers.

Jusqu'alors tous nos efforts avaient porté sur la réalisation du bateau et sur la communication. La date de remise des dossiers du concours approchant rapidement, il fallait organiser une synthèse des deux actions, trouver des supports de communication originaux et mettre tout cela en forme. Toutes les forces vives de l'association étaient au travail sur *Suzanne* fort heureusement. Marie-Agnès Arnoult du musée Fournaise nous a rejoint pour nous aider. Cela n'a pas été facile pour elle de se plonger dans les mystères de l'eau bouillante ou dans celui de la *croche d'une palette*. Grâce à elle, au Service culturel de la ville et l'Association culturelle de la ville de Chatou nous étions à l'heure !

La suite vous la connaissez !

François CASALIS

EXCÈS DE VITESSE ?

À la façon de ce qui eut lieu sur le bassin d'Argenteuil, le 10 juin 1883, («Le Yacht»), les «vapos» de Sequana ont choisi la Journée du Patrimoine et des Impressionnistes pour établir le record de vitesse de Suzanne.

Lancée en juin 2006, la chaloupe à vapeur *Suzanne* a parcouru un peu plus de 700 km, tant en fluvial qu'en mer. Si on savait *Suzanne* capable de faire le tour de l'Île de Chatou, en promenade, en un après-midi, il restait à savoir quel serait son chronométrage sur un kilomètre lancé, sur le Bras-de-Marly.

Le dimanche 21 septembre, le soleil, le vent et les courants étaient au rendez-vous tout au long de la journée.

Mélusine, du club voisin de l'ABV (Sèvres) participait également à ces épreuves. Du beau spectacle sur la ligne d'arrivée où, comme par enchantement, on avait du mal à apercevoir l'équipage des vapeurs. Le chauffeur-mécanicien s'activait pour

maintenir la pression au trait rouge du mano, tandis que le pilote visait l'axe du fleuve avec l'étrave. La première série de passages révélait des chronos de 5 mn 16 sec et 5 mn 40 sec, en avalant.

Pour la seconde série, les visages se sont crispés. Un regard sur le chrono du juge, une petite réflexion entre les dents : « c'est maintenant que ça se passe ». Les panaches de fumée se sont épaissies et les vapeurs ont sensiblement gagné sur les temps précédents : *Suzanne* a parcouru le kilomètre en 5 mn 05 sec, suivie de *Mélusine* en 5 mn 15 sec (très légèrement en dessous de la barre tant convoitée des 12 km/h). Rien n'est perdu, tout est possible...

125 ans après, les vapos n'ont pas dit leur dernier mot !

Jean-Jack Gardais

Le chronomètre était doublé par le matériel sophistiqué de la maréchaussée



LES AVENTURES DE SUZANNE (suite)

RAPPORT DU CHAUFFEUR-MÉCANICIEN

11 h 00, départ de Rueil, pression 10 bars. Premier départ 14 h 00, 1^{ère} descente en 5 min 16 s., soit 11,392 km/h. À la remonte qui a suivi, nous avons enregistré 6 min 30s., soit 9,231 km/h. Une deuxième descente a été effectuée en 6 min 45 s., soit 8,889 km/h. Les résultats n'étaient pas au rendez-vous, même s'ils n'étaient pas ridicules.

La deuxième série d'essais a été à la fois pire et meilleure, il faut objectivement dire que le vent nous a aidé dans le meilleur cas.

Départ 16 h 00, 8 min à la remonte le vent de face soit 7,5 km/h. À la descente 5 min 15 s., vitesse 11,803 km/h. Autre me-

sure par GPS qui a affiché 6,3-6,5 nœuds soit une moyenne de 11,856 km/h. À noter qu'à un certain moment de courte durée nous avons atteint 12,044 km/h.

Durant l'ensemble des essais, la pression n'est jamais descendue au dessous de 9 bars, alors que l'admission était de 100% sur l'ensemble du parcours. En revanche, en deux parcours (2 km), l'eau est descendue dans le tube. Le tuyau d'admission en cuivre a changé de couleur par la chaleur encaissée, ce qui n'était jamais arrivé en croisière normale.

Pour la chauffe, nous avons utilisé du petit bois calibré afin de le répartir de façon optimale sur la surface de la grille. Sur la

première couche transformée en braise, le bois neuf chargé pendant l'épreuve a permis de rapprocher les flammes des tubes Field pour chauffer le maximum de surface jusqu'à hauteur du registre.

Allez, le record des régates d'Argenteuil n'a pas été battu, mais la journée fut excellente.

Marc-André Dubout

Parcours	min	sec	t (sec)	v (km/h)
1 ^{ère} descente	5	16	316	11,392
1 ^{ère} montée	6	30	390	9,231
2 ^e descente	6	45	405	8,889
2 ^e montée	8	0	480	7,500
3 ^e descente	5	5	305	11,803

LE TOUR DE L'ÎLE AVEC SUZANNE

Samedi 21 juin jour du printemps, l'air est agréable, la belle saison revient enfin après de nombreux jours de pluie, une véritable libération.

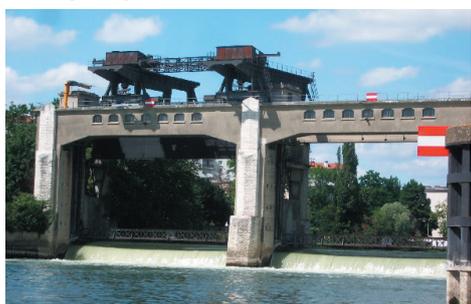
La mise à l'eau s'effectue comme d'habitude à la base nautique de Rueil assez tôt le matin, si bien qu'à midi la belle Suzanne a rejoint le ponton de la Gare d'eau pour l'heure de l'apéro. Sitôt le repas terminé, nous embarquons quelques sacs de bois et en route vers le haut lieu du *canotage libre* !



À l'extrémité de l'île, la rotonde de la Morue : un palais envahi par la végétation

Nous contournons l'île, et pourquoi ne pas continuer à naviguer sur le bras vif. Et hop, c'est parti : le pont de la Morue est à nouveau franchi, l'air est frais, le courant normal, il y a encore du bois, tout va bien, nous avalons. Bientôt le barrage de Chatou se pointe à l'horizon avec sa grande écluse.

Le barrage de Chatou, construit en 1932 pour remplacer le barrage à aiguilles de la Morue



La maison de l'octroi accolée aux vestiges de l'ancien pont de Bougival (peinte par Sisley)

Et si on continuait... Le signal est au rouge, l'écluse fermée. Nous accostons et Jean Jack monte à l'échelle pour aller voir l'éclusier et lui demander le passage. Nous attendons quelques instants et bientôt les deux grandes portes s'ouvrent devant notre étrave. Nous avançons lentement dans



La grande écluse de Bougival

le grand bassin et les portes se referment derrière nous et bien vite le niveau descend de quelques trois mètres. Pendant l'opération, nous échangeons quelques mots amicaux avec l'éclusier qui avertit l'écluse de Bougival. Les portes aval s'ouvrent et nous sortons du bassin. À ce moment nous réalisons qu'il nous faut davantage de sacs de

bois si nous voulons faire le tour de l'île. La Gare d'eau n'est pas loin et nous descendons alors en chercher.

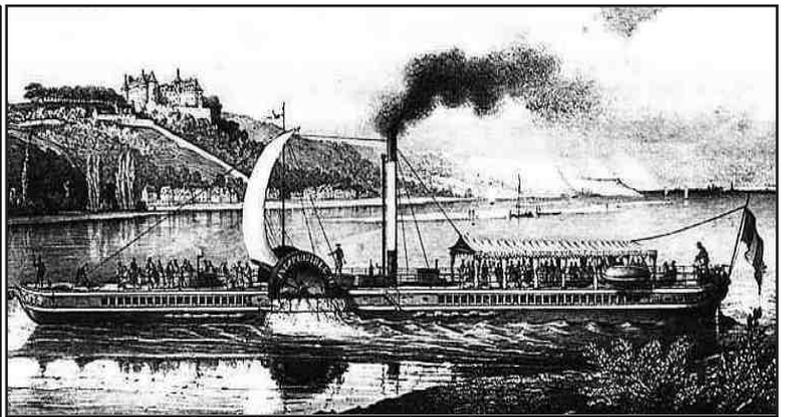
Nous traversons le pont de Chatou, côté bras vif, et continuons notre route. Un environnement nouveau se présente à nous. La machine ronronne tendrement et c'est l'écluse de Bougival. Deux péniches sont dans la grande écluse à la remonte et une autre se présente dans la petite. L'éclusière nous fait comprendre que nous serons les suivants. Nous attendons notre tour et pénétrons dans le bassin. Cette fois-ci, nous remontons dans le bras de Marly et continuons notre route, le long de la Nationale 13 pour rejoindre le ponton et la grue de la base nautique de Rueil soit 21 km. Une demi-heure plus tard, nous arrivons à la Gare d'eau. Nous avons chargé trop de bois. Tant pis !

Marc-André Dubout

La baleinière de la base nautique de Rueil-Malmaison remonte le Bras-de-Marly, direction La Morue, chargée de ses joyeux pique-niqueurs



LES INEXPLOSIBLES (seconde partie)



L'Inexplosible numéro 21, «La Ville de Nantes», devant Chaumont (la voile ne servait qu'aux manœuvres).

Publicité de la Compagnie Générale des Paquebots de la Loire

La fin des Inexplosibles

Le chemin de fer de Paris à Orléans favorise l'activité des bateaux à vapeur à partir d'Orléans en amont et aval de la Loire. Cet afflux de voyageurs va bientôt être retiré au fleuve. En effet, en 1846 la ville de Tours est reliée au Réseau Paris-Orléans et devient le nouveau point de départ vers Nantes. En 1849, c'est Angers qui est relié et en 1851, c'est au tour de Nantes. Les compagnies de bateaux à vapeur ne peuvent plus assurer face au développement du chemin de fer et vont disparaître les unes après les autres, idem en amont d'Orléans. Seul un trafic de marchandises pondéreuses perdure entre Nantes et Angers et en 1860 encore trois remorqueurs restent en activité : les Blanzly 1 & 2 et le Mazin-Bonin.

La Compagnie des Abeilles maintient un service voyageurs entre Nantes et Angers jusqu'à l'entre-deux guerres. On peut encore voir des bateaux à vapeur dans l'estuaire où la Ville de Nantes qui assure une liaison Nantes - Saint-Nazaire. En amont signalons les toueurs de Decize, Châtillon-sur-Loire et Châteauneuf-sur-Loire. Dans ce contexte de déclin, un espoir renaît avec la construction du Fram et de son chaland Commandant Marchant. Construit par les chantiers de La Brosse et Fouché à Nantes, long de 40 m, il a un tirant d'eau de 70 cm avec 80 tonnes de charge et seulement 28 cm avec son approvisionnement en charbon. Le chaland, quant à lui, ne cale que 19 cm à vide. Il est muni de deux hélices et de deux machines totalisant 150 chevaux. Exploité dans un premier temps

par la société des Messageries Accélérées, il servira ensuite de propagande à la société «la Loire navigable», concurrente des partisans de la construction du canal latéral. Son activité s'arrête définitivement en 1917.

Le retour de l'Inexplosible n°22

À l'occasion des Fêtes de Loire, nous avons pu voir le retour d'un Inexplosible sur le quai du Châtelet : le numéro 22 construit sur le modèle de celui de 1837. Après un siècle, il succède aux 21 inexplosibles construits pour transporter les voyageurs sur la Loire.

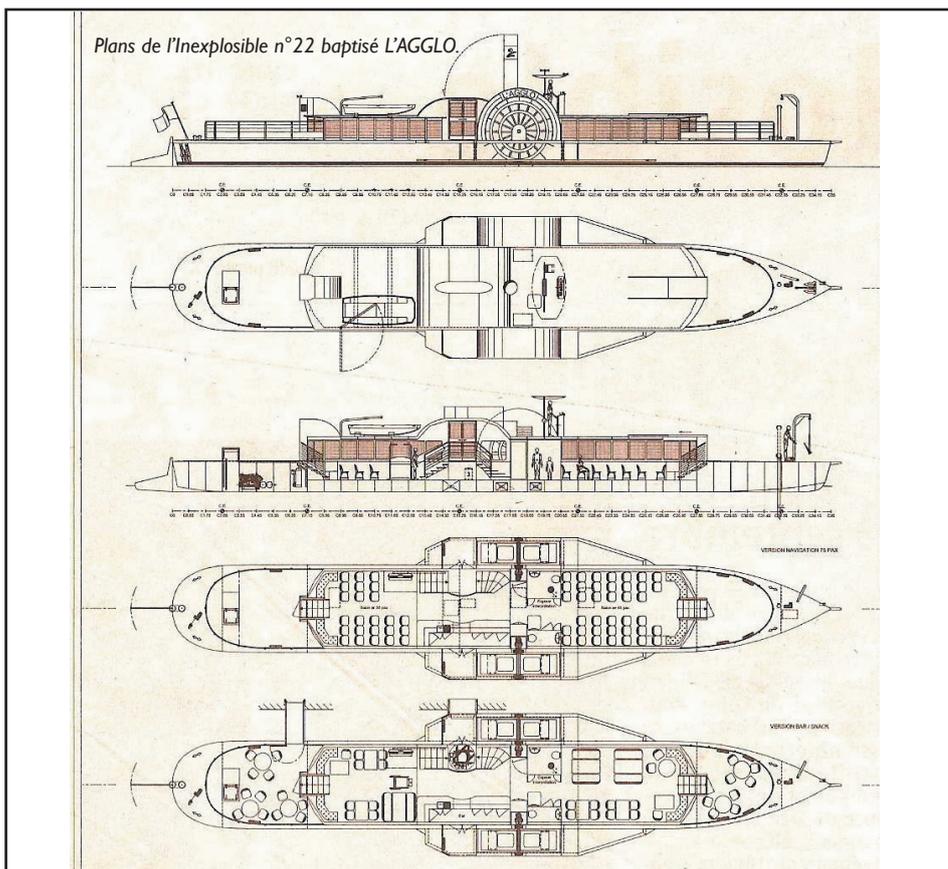
C'est vers les années 1830 qu'apparut ce type d'embarcation en référence aux espoirs de sécurité. La Compagnie des Inexplosibles a été fondée en vue d'exploiter un service voyageurs régulier de Nantes à Nevers. Elle succéda à la précédente qui eut à déplorer un accident faisant six victimes.

L'inexplosible est doté d'une chaudière basse pression pour propulser le bateau dont le tirant d'eau est de l'ordre d'une vingtaine de centimètres. Deux grandes roues à aubes leur confère leur aspect caractéristique sur la majestueuse Dame Loire. Si la compagnie profita de la création de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans, elle fut victime par la suite de celles de la ligne Orléans-Nantes et Orléans-Nevers qui détrônèrent le bateau à vapeur dont la vitesse n'excédait pas 16 km/h.

L'inexplosible n°22 a une longueur de 35 mètres pour une largeur de 4,50 mètres. Son poids est de 34 tonnes et le tirant d'eau de 26 centimètres. Pour des raisons pratiques, il est doté d'un moteur diesel (*) et il est destiné à proposer des balades sur la Loire. Il a été construit en aluminium par le chantier naval d'Avrillé, en Vendée.

Marc-André DUBOUT

* N.D.L.R. ... et c'est vraiment dommage !



FULTON, PÈRE DE LA NAVIGATION À VAPEUR

Robert Fulton était un inventeur américain, né le 14 novembre 1765 en Pennsylvanie, et mort à New York le 24 février 1815. Considéré comme l'inventeur du bateau à vapeur, il fut en fait celui qui, par son talent d'ingénieur, parvint à rendre réellement opérationnel un procédé déjà connu, comme le prouvent les expériences de Denis Papin en Allemagne (1707), d'Auxiron et Claude François Jouffroy d'Abbans en France (1774), de John Fitch (1787) en Amérique, et de Symington (1788, 1801) en Angleterre.

Le nom de Robert Fulton est incontestablement lié à celui des grands inventeurs de son époque. Si l'idée de propulser les bateaux à l'aide de machines à vapeur n'est pas nouvelle en cette fin de XVIII^{ème} siècle. D'autres y ont pensé et ont essayé, mais Fulton fut le premier à la mettre en œuvre et à réaliser une véritable embarcation propulsée par ce moyen révolutionnaire.

Déjà en 1690, Denis Papin y avait songé et on raconte qu'en 1707⁽¹⁾, les bateliers de la Weser avaient détruit son bateau dont le nouveau mode de propulsion les inquiétait et dans lequel ils y voyaient une concurrence qui les effrayait. L'histoire des inventions a été sans cesse marquée par ces obstructions issues de l'ignorance et de la crainte d'un manque à gagner.

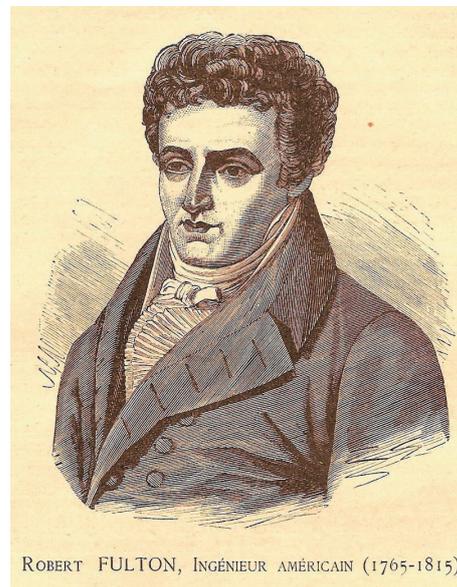
Bien que cette idée de propulser les bateaux à l'aide de la vapeur soit née en Angleterre, c'est à Paris en 1753 que la noble Académie des Sciences mit au concours une étude sur « les moyens de suppléer à l'action des vents pour la marche des vaisseaux ». À cette époque, la seule machine connue était la machine à foyer de Newcomen dont l'action consistait essentiellement au relevage des eaux et encore à une faible hauteur. De la pompe au moteur, il a fallu encore découvrir d'autres perfectionnements comme la distribution (1713), et la vapeur devenait la véritable source de travail. La voie était tracée et la première machine commercialisable était brevetée. Il fallut attendre 1770 pour voir apparaître la première véritable machine à vapeur à simple effet, celle que Watt avait mise au point avec Boulton et dont le fonctionnement donna une nouvelle vigueur à l'idée de la navigation à vapeur. Le moteur à vapeur était créé.

En France, le marquis Jouffroy d'Abbans, le comte Joseph d'Auxiron et le chevalier Monnin de Follenay reprirent cette idée. Joseph d'Auxiron obtint du roi la promesse

d'un privilège de 15 ans s'ils parvenaient à construire un bateau à vapeur. Aidé de Follenay, le marquis Jouffroy d'Abbans construisit un bateau à vapeur près de l'Île des Cygnes à Paris. Malheureusement une nuit de septembre 1774 son bateau coula. Fût-ce dû au contre-poids de la pompe ou à un sabotage, la chronique ne le dit pas. Toujours est-il que l'invention du comte portait ombrage aux bateliers de la Seine qui comme ceux de la Weser en 1707 s'étaient montrés menaçants.

Deux années plus tard en 1776, le marquis Jouffroy d'Abbans⁽²⁾ construisit un bateau à vapeur du type « palmipède »⁽³⁾ à Baumes-les-Dames qui navigua sur le Doubs. La machine, fut construite à Lyon et essayée sur la Saône le 15 juillet 1783 devant dix mille personnes qui constatèrent le succès.

Le véritable bateau était né. Allait-il connaître un rapide développement ? Non pas vraiment. Pourquoi ? À cause de l'incompétence d'un ministre (on taira son nom, les spécialistes, le reconnaîtront) qui ne comprit pas l'intérêt de cette démonstration. Mais si en France les décideurs étaient frappés de cécité, en Angleterre fort heureusement, ces études sur la navigation à vapeur trouvèrent un écho, même si les expériences ne furent pas toujours convaincantes. Le temps des recherches laissa à Watt le loisir d'appliquer le double effet (1781) perfectionné en 1784, année au cours de laquelle J. Fitch et J. Rumsey, deux américains menèrent des essais sur le Delaware et le Collect Pont avec un bateau qui ne connut pas de suite. Si Fitch se suicida ruiné, Rumsey expérimenta un petit bateau dont une pompe à vapeur refoulait l'eau sous la quille. Ce bateau ne connut pas non plus un grand succès mais il eut le mérite d'intéresser sérieusement Fulton à la question.



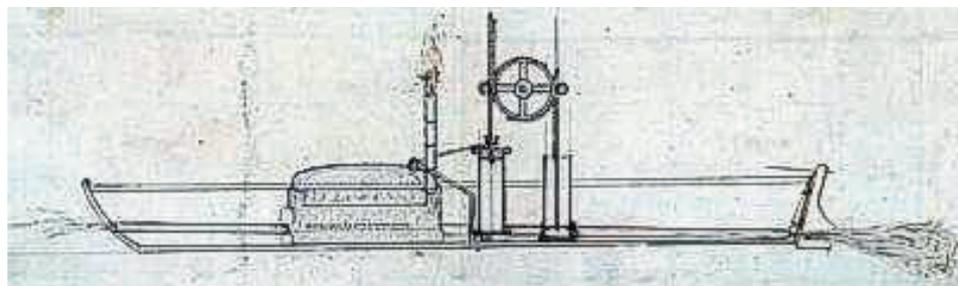
ROBERT FULTON, INGÉNIEUR AMÉRICAIN (1765-1815)

Robert Fulton, sa jeunesse

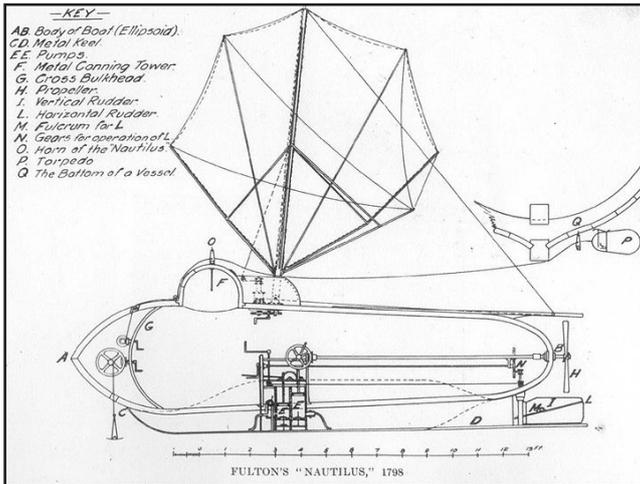
Robert Fulton naquit le 14 novembre 1765 à Little-Britain dans l'état de Pennsylvanie. Enfant d'émigrants irlandais peu fortunés, il perdit son père à l'âge de trois ans. Esprit inventif, dès l'âge de treize ans, il essaya de faire fonctionner un petit bateau avec des roues à ailettes. Il n'apprit à lire, à écrire et à compter qu'à l'âge de dix-sept ans dans une école de son village. Il partit ensuite à Philadelphie en apprentissage dans un atelier de bijouterie où il développa son sens de la mécanique et du dessin. Pendant ce temps, il apprit le dessin, la peinture, la mécanique et fut remarqué par Benjamin Franklin qui lui prodigua ses encouragements. Artiste, il peignait des portraits et des paysages qu'il vendait à Philadelphie et dans les villages alentours et exécutait des plans pour des architectes. Il gagna suffisamment d'argent pour acheter une petite ferme à sa mère dans le comté de Washington. Rassuré sur le sort de celle-ci, il partit en 1786 pour Londres, où vivait Benjamin West (1738-1820), peintre d'histoire dont il avait entendu parler et auquel il fut recommandé. Il se lia d'amitié avec le maître qui l'aida considérablement.

Auprès de son compatriote Benjamin West (1738-1820), peintre reconnu qui accepta le jeune Fulton comme son disciple, il acquiesça une maîtrise confirmée de la peinture et trouva en son maître un modèle de travail et de persévérance. Classé parmi les bons

Le système de propulsion à vapeur de John Fitch



FULTON, PÈRE DE LA NAVIGATION À VAPEUR (suite)



Le Nautilus : premier sous-marin à hélice de 1798, puis à vapeur en 1807

peintres, il avait la certitude de ne jamais accéder parmi les premiers, aussi voyait-il dans la mécanique un domaine offrant de plus larges horizons, d'autant que les premières machines à vapeur mises en service le fascinaient. Ces machines étaient annonciatrices d'une force à la fois prodigieuse et révolutionnaire. Avidé de connaissance, Fulton entra comme dessinateur de machines dans une fabrique d'Exeter, puis dans une autre située à Birmingham. Pendant cette période, avidé d'apprendre, il acquit une solide connaissance du fonctionnement des machines et s'entoura de nouvelles relations comme le duc de Bridgewater, le comte de Stanhope ou encore Sir John Sinclair qui plus tard lui seront de grande aide. Nous sommes en 1788, Fulton ne s'est pas encore intéressé particulièrement à la navigation à vapeur, la machine de Watt et Boulton, déjà perfectionnée (volant, condensateur externe, régulateur à boules, parallélogramme, mouvement rotatif, etc.) est fabriquée à grande échelle.

James Rumsey (1743-1792), chercheur passionné, trouva en Fulton un esprit réceptif qui sut l'écouter et partager l'idée de faire naviguer des bateaux à vapeur aux États-

Unis, par refoulement d'eau sous la quille. Une pompe actionnée par une machine à vapeur éjecte un courant d'eau de l'étambot et propulse ainsi le navire vers l'avant. Mais Fulton préféra, à ce principe, celui d'un système de roues à aubes, peut-être semblable à celui qu'il avait imaginé dans son enfance en Pennsylvanie. Le décès de Rumsey interrompit le projet dont l'idée chemina dans l'esprit de Fulton. Les essais impliquant des dépenses consi-

dérables non seulement sur des modèles réduits, mais aussi sur de véritables navires, Fulton s'appuya sur le comte de Stanhope (1753-1816) qui avait déjà fait construire un bateau à propulsion « palmipède ». Fulton écrivit au comte en lui suggérant sa vision de l'utilisation de la roue à aubes. Il lui proposa même de se mettre à sa disposition pour en faire l'étude et la construction, mais le comte ne donna pas suite à cette intention. Il en résultat une perte de temps précieux dans l'évolution du bateau à vapeur et Fulton perdit à la fois une opportunité financière et technique mais cette fois il était certain, d'une part, de la faisabilité de son projet et d'autre part que les questions sur la navigation l'intéressaient maintenant. En 1794 il présenta au gouvernement britannique un projet de système de canaux d'une très grande envergure, il n'était alors âgé que de 29 ans. Il voulait dans cette vision remplacer les écluses par un plan incliné mû par une machine à vapeur et capable d'élever ou de descendre des bateaux jaugeant entre 8 à 10 tonneaux. Il publia en 1796 un ouvrage « *Traité de l'amélioration de la navigation des canaux* » dans lequel il développait toutes les constructions connexes

comme ponts en fer, aqueducs, routes, etc.. et montrait par là son esprit imaginatif, créatif et persévérant. Malheureusement ce projet fut refusé et ne connut pas de suite. Une tentative aux États-Unis eut la même destinée. D'autres idées, une charrie conçue pour creuser des canaux ou machine à filer le chanvre et le lin restèrent sans suite. Ayant épuisé ses possibilités en Angleterre, il se tourna vers la France où vivait un américain Joël Barlow ⁽⁴⁾ (1755-1812), à la fois poète et homme politique de grande influence. Robert Fulton arriva à Paris en 1796.

Pas plus qu'en Angleterre, le projet de canaux ne retint l'attention des hommes politiques du Directoire. Il proposa alors un sous-marin (à voile) baptisé « *Nautilus* », 70 ans avant « *Vingt mille lieues sous les mers* ». Après une première plongée dans la Seine à Rouen, les essais se poursuivirent

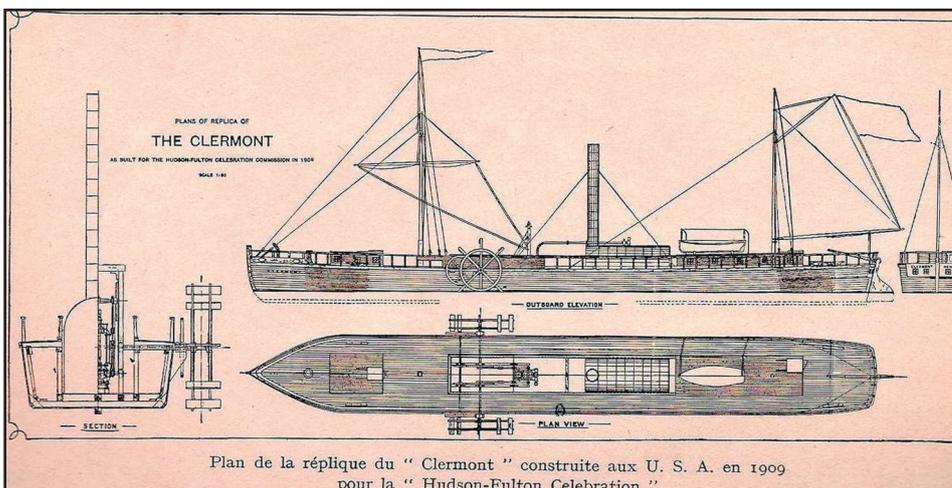


Essais de navigation à vapeur à Paris

au large du Havre en 1800 (an VIII), puis en 1801, au large de Camaret, non loin de Brest. Concluants, ils n'arrivent toutefois pas à convaincre les autorités politiques. Le 17 août 1801, le *Nautilus* resta plus de quatre heures sous l'eau et ressortit à cinq lieues de son point d'immersion. Mais il lui fallait vivre.

Le poète et homme politique Joël Barlow le chargea d'importer à Paris la découverte des « panoramas » ⁽⁵⁾ due à Robert Baker peintre d'Edimbourg. Fulton exécuta le premier tableau qui fut présenté aux parisiens et obtint un brevet d'importation du panorama de Baker qui lui rapporta une coquette somme qu'il employa à poursuivre ses études sur la propulsion à vapeur.

Fulton reprit alors l'idée de la torpille,

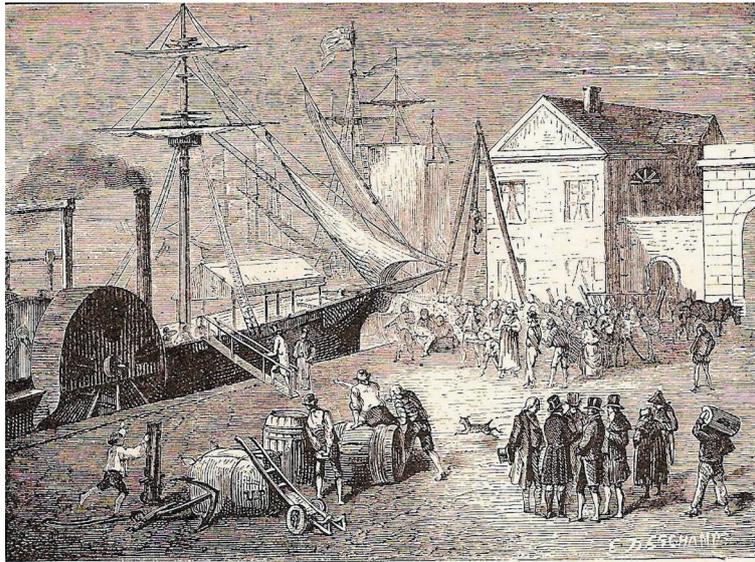


Plan de la réplique du « Clermont » construite aux U. S. A. en 1909 pour la « Hudson-Fulton Celebration »

FULTON, PÈRE DE LA NAVIGATION À VAPEUR (suite)

sorte de vase clos, bien étanche, chargé de matière explosive et qui explose au contact d'un obstacle subaquatique. Sa torpille consistait en une boîte de cuivre contenant 80 à 100 livres de poudre et armée d'une platine de fusil pouvant faire feu à un moment donné. Il fit ainsi sauter une vieille chaloupe dans le port de Brest devant les autorités militaires.

Avec le soutien de son compatriote Robert Livingston, ambassadeur américain à Paris, rencontré en 1800, il testa, en 1803, un prototype de bateau à vapeur qui coula sous le poids de la machinerie. Il se remit au travail et construisit un nouveau prototype renforcé, en répartissant la charge de la machinerie sur l'ensemble de la longueur du navire et le 9 août 1803, vers six heures du soir, il fait fonctionner le premier bateau à vapeur sur la Seine, en présence de plusieurs membres de l'Institut dont Volney, Prony, Bossut et Carnot. Le bateau de Fulton avait 33 mètres de long sur 2,5 m de large. Il avançait avec une vitesse de 1,06 m par seconde et fit quatre aller-retour entre les Bons-Hommes et la pompe de Chaillot. Il manœuvra à droite et à gauche avec une grande facilité. Un rapport des Ponts et Chaussée mentionne que si on employait de tel bateau, au lieu de mettre quatre mois pour remon-



Fulton monte sur son bateau à vapeur, le *Clermont*, à New-York, pour son premier voyage, le 11 Avril 1807
Figuiet - *Les Merveilles de la Science* (Furne, Jouvet, Ed.)

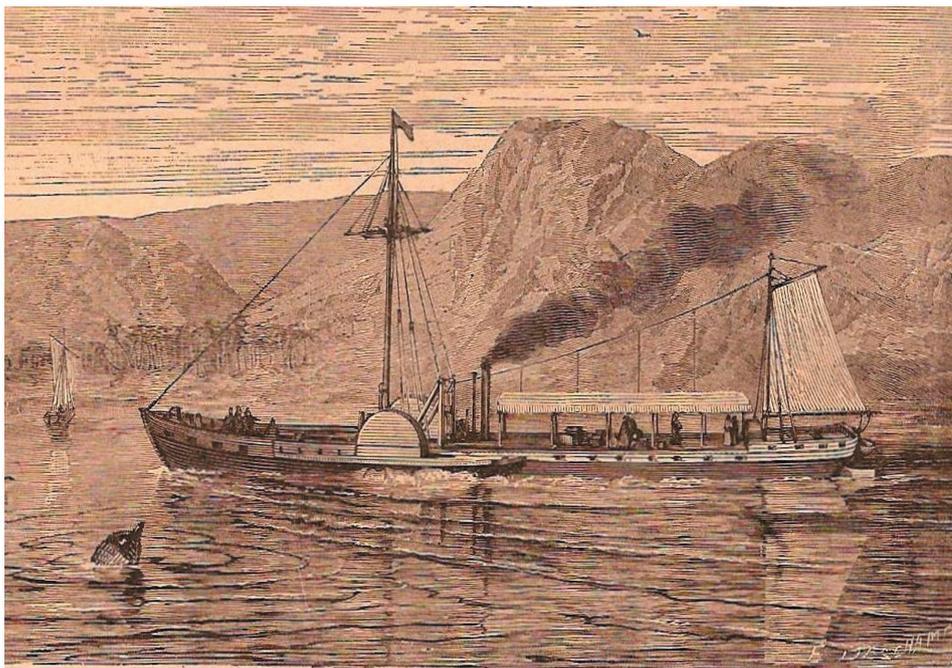
ter de Nantes à Paris, on ne mettrait plus qu'une quinzaine de jours. Bonaparte, qui fut sollicité par l'ingénieur pour que l'Académie des Sciences exprimât son avis sur le bateau, accueillit mal cette requête prétextant que « Dans chaque capitale de l'Europe, il y a une foule d'aventuriers et d'hommes à projet qui courent le monde, offrant à tous les souverains de prétendues découvertes qui n'existent que dans leur imagination. Ce sont autant de charlatans ou d'imposteurs, qui n'ont d'autres buts que d'attraper de l'argent. Cet Américain est du nombre, ne m'en parler pas davantage ». Un certain Mangin de Rouen prétendit avoir fait la même découverte en même

temps que Fulton. En 1804, Fulton regagna l'Angleterre, où il se fit appeler Francis à cause des espions français. Il présenta son idée de torpille que l'autorité militaire lui autorisa à employer contre la flotte française. Les torpilles éclatèrent à côté des canonnières françaises, ne leur faisant aucun mal. Le 15 octobre 1805, il fit, en présence du ministre Pitt et de ses collègues, sauter la « *Dorothee* », solide brick danois de 200 tonneaux. Le brick soulevé à six pieds se rompit en deux et disparut en vingt secondes. Mais Fulton ne fut plus soutenu par Pitt pour des raisons politiques et c'est vers son pays d'origine qu'il se tourna vers 1806.

Aussitôt arrivé à New-York, il présenta ses projets de guerre sous-marine et fut encouragé par l'allocation de fonds qui lui furent alloués. Il répéta ses expériences de sous-marin et de torpilles et fit sauter un navire de 200 tonneaux en rade de New-York, mais les Américains comme les européens restèrent froids devant l'expérience. Sans se décourager et toujours aidé de Livingston, il commanda en Angleterre une machine à vapeur à l'usine de Soho et fit construire un bateau dans les ateliers de Charles Brown à New-York.

Le 19 août 1807, le *Clermont* était lancé. Louis Figuiet rend hommage à l'ingénieur et met en valeur l'œuvre accomplie par Fulton, alors que ses compatriotes baptisèrent le bateau « Folie-Fulton » et critiquèrent les proportions considérables du navire (longueur : 50 mètres, largeur : 5 mètres, jaugeage : 150 tonneaux, puissance de la machine à vapeur : 18 chevaux). De plus le coût avait dépassé l'estimation. Ceci n'empêcha pas Fulton d'apporter des améliorations au bateau en réduisant le diamètre des roues à aubes.

Le 17 août de la même année, le *Clermont* quitta New-York pour Albany sans passagers, aucun volontaire ne s'étant présenté pour ce voyage gratuit. Le largage des amarres se fit sous les stupides huées et les rires de la multitude ignorante. Le voyage s'effectua de jour et de nuit et fut couvert en trente heures à l'aller et trente-deux au retour sur une distance de 60 lieues. La machine du *Clermont* était alimentée en



LE « CLERMONT », PREMIER BATEAU A VAPEUR DE FULTON, FAISANT LE TRAJET DE NEW-YORK A ALBANY SUR L'HUDSON

FULTON, PÈRE DE LA NAVIGATION À VAPEUR (fin)



Explosion d'un bateau à vapeur

pin résineux qui produisait une grande fumée entremêlée d'étincelles. Au retour un français voulut payer le prix de son billet. Il tendit un billet de six dollars à Fulton. Après tant d'années de recherche et de travail, Fulton recevait son premier salaire. Depuis, le *Clermont* assurait un service régulier et les passagers ne désespèrent pas. Dès 1808 plusieurs bateaux furent construits et améliorés. Fulton déposa un brevet qui le mit à l'abri du besoin, mais des mariniers tentèrent de détruire son pyroscaphe, tout comme ceux de la Weser en 1707 détruisirent celui de Papin.

Le 11 février 1809, il obtint du gouvernement un brevet lui assurant le privilège de ses découvertes concernant la navigation à vapeur. Cette même année Napoléon ayant eu connaissance du succès de la navigation à vapeur regretta d'avoir éconduit Fulton. En 1810, il rédigea un mémoire sur les torpilles qu'il ne put exploiter véritablement, mais en lesquelles il voyait un moyen de défendre les ports.

Un an plus tard on fit construire quatre bateaux à vapeur dont le *Chancelier Livingston* de 526 tonneaux destiné à la liaison New-York – Albany.

En 1812, l'Amérique entra en guerre contre l'Angleterre. Fulton, patriote ardent fit construire une frégate le *Fulton 1^{er}* qui avait 152 pieds de long, 57 de large et 20 de creux. Elle était équipée d'une machine de 120 chevaux et pouvait transporter 30 canons et 500 hommes. Malheureusement la paix était signée quand les essais furent validés.

Des tracasseries, et autres jalousies continuèrent à l'égard de Fulton. On alla même jusqu'à remettre en cause le brevet qu'il avait déposé conjointement avec Livingstone et à saisir un de leurs bateaux. De plus les rigueurs de l'hiver allèrent contre sa santé. Un jour d'hiver, alors que son bateau était pris dans les glaces et qu'un avocat descendit du navire sur l'eau congelée, celui-ci faillit disparaître. Fulton vint à son secours pour l'arracher à la mort, mais il tomba malade et un mois plus tard, le 24 février de 1815, il fut mis au tombeau à l'âge de 49 ans.

Pour ses compatriotes, Robert Fulton reste le père de la navigation à vapeur. En France, hormis les essais du Marquis Jouffroy d'Abbans, il fallut attendre 1825 pour voir les bateaux à vapeur naviguer sur nos fleuves et le long de nos côtes. La Seine et la Saône reçurent des *Hirondelles* et les *Bateaux Parisiens* à machine oscillante Cavé. En 1830 la Loire et la Garonne eurent à leur tour des bateaux à vapeur. Le premier bateau à vapeur de la Marine française fut le *Sphinx* commandé en Grande-Bretagne.

Marc-André Dubout

Notes :

(1) Il est fort peu probable que Denis Papin ait pu réaliser un bateau à vapeur en 1707. En effet à cette époque la machine à vapeur était loin de devenir un « moteur », il fallut attendre (1770) c'est à dire, un peu plus d'un demi-siècle pour obtenir une machine véritablement exploitable. D'ailleurs dans les années 1880, le bateau de Fitch utilisait la vapeur pour le refoulement de l'eau, mais pas comme moteur ni translatif, ni rotatif.

Les nombreux ouvrages mentionnant l'anecdote de la Weser et abondamment illustrés par les chroniqueurs du XIX^{ème} dans leur enthousiasme débordant de la science toute puissante, sont à lire avec précaution du point de vue de la réalité historique. Cela dit tous relatent le « bateau à vapeur de Denis Papin ».

En 1707, la vapeur était davantage reconnue comme une « force » que comme un « travail » même si Papin mis en évidence le jeu alternatif du piston. D'où peut-être son idée dans « Actes des érudits de Leipzig », intitulé « Nouvelle manière de produire à peu de frais des forces mouvantes extrêmement grandes » (1690) de « substituer la machine à vapeur au travail des galériens » qui est bien le registre du mouvement alternatif.

(2) le Marquis Claude François de Jouffroy d'Abbans (1751-1832), réussit à propulser un bateau avec une machine à vapeur. Son premier essai fut réalisé en 1778, sur le Doubs, avec son « Palmipède », sur le Bassin de Gondé à Baume-les-Dames (Doubs). Le 15 juillet 1793, il fit ensuite remonter pendant un quart d'heure la Saône, de l'Archevêché de Lyon (situé à l'époque à côté de la cathédrale) à l'île Barbe, à son bateau à vapeur baptisé « Le Pyroscaphe ».

(3) Après un demi-échec essuyé en 1776, sur le Doubs, sur le Bassin de Gondé à Baume-les-Dames, avec son Palmipède, un bateau de 13 mètres, le marquis Claude François Dorothée Jouffroy d'Abbans construisit un bâtiment à roues de 46 mètres de long et jaugeant 182 tonneaux.

Le pyroscaphe : le terme, qui fut rapidement abandonné, désignait à l'époque tous les bateaux à vapeur. Il remonta la Saône pendant 15 mn, près de Lyon, avec ce bateau qui était mû par une machine à vapeur à double effet actionnant deux roues à aubes latérales, dont la transmission à crémaillère s'inspirait d'un dessin de Léonard de Vinci. Le pyroscaphe peut donc être considéré comme le premier bateau ayant réellement navigué à la vapeur.

(4) Joel Barlow, né en 1755 dans le Connecticut et mort en 1812 en Pologne, est un poète et diplomate américain.

Il prit part dans sa première jeunesse à la guerre d'indépendance. Il fut à la fois ministre presbytérien et avocat. Devenu ministre plénipotentiaire à Paris en 1811, il mourut en Pologne où il s'était rendu pour négocier avec Napoléon 1^{er}.

Il s'est fait un nom en littérature avec un poème en 10 chants, la *Colombiade*, 1781 (réimprimé avec luxe en 1807 à Philadelphie).

(5) Un panorama est une sorte de peinture murale, circulaire autour d'une plate-forme centrale. Créé par Robert Baken en 1787. Ces panoramas étaient à l'époque extrêmement populaires et représentaient soit des événements historiques, soit des scènes de ville ou de paysages de sorte que l'œil du spectateur embrassait l'horizon sur 360°.

Sources

Exposition et histoire. des principales découvertes scientifiques modernes la machine à vapeur - Louis Figuière - 1862 - Editeur [Garnier frères](#)
Robert Fulton et les bateaux à vapeur - Pierre Edouard Marchal - Les publications techniques - Les artisans célèbres - 1944

Robert Fulton, Ingénieur américain (1765-1815) - Foc - Maison de la Bonne Presse - Les Contemporains

ROASTBEEF AU PAYS DE LA PETITE SIRÈNE

Notre voilier Roastbeef a suivi l'exposition Caillebotte du Kunsthalle de Brême au Musée Ordrupgaard de Copenhague. Les opérations de logistique auxquelles nous avons participé nous ont fait découvrir un musée impressionniste impressionnant, malheureusement assez mal connu dans l'héxagone.

Ordrupgaard

Ordrupgaard est un musée d'art d'état, géré par le Ministère danois de la Culture situé à Charlottenlund, une banlieue résidentielle au nord de Copenhague. Ordrupgaard rassemble des œuvres de peintres romantiques, réalistes et impressionnistes et par là même, constitue un centre important de l'art français et danois du XIX^{ème} siècle. Son fondateur, le collectionneur privé, Wilhelm Hansen a obtenu la plupart de ses pièces de collection au début du XX^{ème} siècle. La collection est présentée dans son lieu d'origine, la résidence de la famille Hansen. Durant l'été 2005, la surface du musée était doublée grâce à l'ajout d'une aile futuriste due au talent de l'architecte iraquienne mondialement connue, Zaha Hadid.



La maison d'Ordrupgaard

de sa collection, mais après avoir surmonté ses difficultés financières il continua ses achats de peinture française. Il meurt en 1936 et son épouse Henny Hansen en 1951. Elle légua Ordrupgaard et ses collections à l'état danois à condition qu'ils soient ouverts au public. En 1953, Ordrupgaard devenait Musée national.

sur l'Yerres, de la côte normande, des rives de Seine et des voiliers d'Argenteuil.

Roastbeef

C'est précisément le thème de la rivière et des voiliers qui a amené les organisateurs à exposer

La collection

La collection de peintures et pastels français d'Ordrupgaard est une des plus importantes d'Europe du Nord. Elle rassemble des œuvres significatives d'artistes du XIX^{ème} siècle et début du XX^{ème} : des peintures de Monet, Manet, Renoir, Degas, Sisley et Pissarro, ainsi qu'une part importante de l'œuvre de Gauguin. La partie danoise de la collection est composée d'œuvres de «l'Âge d'or danois» comme Hammershøi, Philipson et L.A. Ring.

Le collectionneur

Wilhelm Hansen fut le créateur d'Ordrupgaard. Il acheta son premier tableau en 1892 et, des années 20 à 30 il constitua une des plus belles collections d'art français en Europe du Nord. Il dirigeait la compagnie d'assurances Hafnia et c'est au cours de ses voyages d'affaires en France qu'il achetait des œuvres d'art. Il installa sa famille et ses œuvres à Ordrupgaard en 1918. La collection était déjà ouverte au public. En 1922 Wilhelm Hansen subit un revers de fortune et dut revendre une partie



Les rameurs de Caillebotte sont le thème des deux expositions.

Caillebotte

Le Kunsthalle de Brême et le musée Ordrupgaard de Copenhague ont organisé ensemble l'exposition Caillebotte sous un aspect particulier. Alors que Caillebotte a été, ces 15 dernières années, largement célébré comme le peintre du Paris, la métropole moderne d'Hausmann, cette nouvelle exposition nous fait découvrir le Caillebotte canotier, yachtman, architecte et constructeur naval et, pour la première fois, est mise en avant sa préférence marquée pour les scènes de rivière et de paysages : peintures colorées et miroitantes de rameurs

son bateau préféré : Roastbeef. Pour l'accueillir, les Brêmes avaient sorti les grands moyens logistiques, mais les Danois avaient appelé le Génie ! Un camion-grue poseur de plaques d'acier pour créer un chemin de roulement dans le parc, une grue télescopique et un palonnier à ventouses pour démonter et remonter les volumes verriers du mur rideau du bâtiment, un véhicule 4x4 pour remorquer Roastbeef et enfin une chèvre à palan pour l'installation de Roastbeef dans son ber(ceau), et au moins une quinzaine de professionnels sur le chantier. La coque de Roastbeef trône actuellement dans l'aile (ultra-moderne) d'Ordrupgaard à côté de demi-coques, de plans de bateaux, de dessins et études inédits, ainsi qu'une perruque.

Wilhelm Hansen, posant dans la salle « Corot » d'Ordrupgaard



À Brême, Roastbeef a été admiré par plus de 47 000 visiteurs : les prévisions ont été largement dépassées. Le vernissage de Copenhague était présidé par son Altesse Royale le Prince héritier Frédéric de Danemark, et nous savons qu'il a été vivement intéressé par Roastbeef. Nos amis d'Ordrupgaard sont bien partis pour obtenir le même succès qu'à Brême.

Edmond BALLERIN

ROASTBEEF JET-SETTER !

Comme à Brême, Roastbeef semble avoir eut la vedette de l'exposition Caillebotte d'Ordrupgaard : voici les commentaires de notre contact Dorthe Vangsgaard Nielsen.

[... We are] very impressed by the fact that the Sequana is that well informed!

The opening of the exhibition went very well and, of course, Roastbeef had a very important role to play in the opening as it was placed right there where the official opening took place. Anne-Birgitte and the Crown Prince were actually photographed in front of Roastbeef and the Crown Prince commented on it, saying that «it was very impressive». Besides the Crown Prince, the Danish Ministre of Culture, Carina Christensen, was present at the opening.

After the official opening, the galleries were open for the Crown Prince as well as the other invited people. By the way, the exhibition has so far had excellent reviews in the press (6 hearts out of 6) and all of them are underlining the importance of the half models and Roastbeef !



Begeistret Frederik på Ordrupgaard

Den franske maler Gustave Caillebotte var også passioneret sejler og bådbygger, og derfor er hans smukke sejlbåd, Roastbeef, også med på den udstilling, som kronprins Frederik var med til at åbne.

SIKKE EN ROASTBEEF

Kronprins Frederik måtte bære hovedet, da han ville undersøge den otte meter lange sejlbåd, der fylder godt op på Ordrupgaard's særudstilling om den franske maler Gustave Caillebotte, og efter at have været hele vejen rundt, syntes han da også, at den var "meget flot".

I sin vilhøimtalende vedtale om udstillingen mandag aften, fortalte Anne-Birgitte Fonsmark bl.a., at det var Caillebotte, der tog det første skridt til at gøre sejlbådene så ens, at de kunne sejle kaptajns

lids mod hinanden, uden at der skulle berygges, respekt og sejles efter handicap". Så det er faktisk ham, de danske guldvindere i "Åber" kan takke for, at de efter deres mastebrodd kunne låne en af kongeresterens både og sejle i søde ban, hvilket udløste et stort smil hos Frederik, der end på første række ved siden af kulturministeren.

Omkring 250 gæster deltog i åbningen, og bagfter var 80 af dem inviteret til middag sammen med kronprinsen. Den blev serveret ved runde borde og bestod af en masse lækkerier så som tortekatter, syltet ballefisk, stegt kalbødder, coque-coque med artiskokker og oliven, foredlingssose og til dessert cremebûrding med kirsebærgels. Her til fordeligt australske vine. Udstillingen varer til den 22. februar næste år.

14 AF ANNA JOHANNESSEN - FOTO: MARTIN HOJEN

Reproduction d'une page de la revue « people » danoise « Billed Bladet » faisant suite au vernissage de l'exposition d'Ordrupgaard.

Traduction du danois en français de l'article paru dans «Billed-bladet», le magazine « people » danois équivalent de Gala ?

Un Frederik enthousiasmé à Ordrupgaard

Le peintre français Gustave Caillebotte était également passionné par la voile et la construction navale et c'est la raison pour laquelle son beau voilier, «le Roastbeef» fait partie de cette exposition où le dauphin Frederik a participé à l'inauguration.

QUEL ROASTBEEF !

Le dauphin Frederik a été obligé de baisser la tête pour étudier en détail le bateau à voile d'environ 8 m de longueur qui prend pas mal de place dans l'exposition temporaire consacrée au peintre français Gustave Caillebotte. Après en avoir fait le tour il l'a trouvé «très beau».

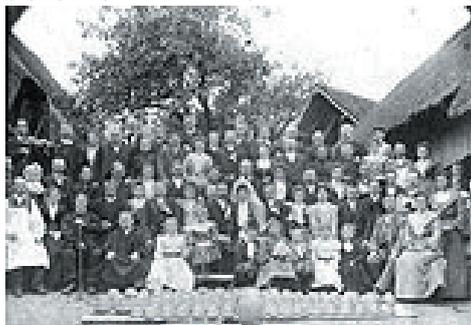
- Je pense qu'il est exactement comme il doit être, a dit Frederik, avant de se diriger, en compagnie de la directrice du musée à la salle voisine où était également exposé un kayak ouvert avec cinq tableaux de Caillebotte, tous avec des motifs d'hommes en bateaux. En effet, Caillebotte adorait l'eau, il habitait lui-même au bord de la Seine et possédait également un chantier naval.

Dans son discours de bienvenue à l'occasion de l'inauguration de l'exposition lundi soir, Anne-Birgitte Fonsmark a raconté entre autres choses que c'est Caillebotte qui le premier a pris l'initiative pour standardiser les voiliers pour leur permettre de régater les uns contre les autres (sans faire de calculs de jauge et de handicaps). Ainsi c'est lui que les navigateurs danois du 49er (?) qui ont gagné la médaille d'or doivent remercier lorsque, après avoir dématé, ils ont pu emprunter un bateau des autres concurrents pour finir la course, a-t-elle dit, ce qui a provoqué un grand sourire chez Frederik qui était placé au premier rang à côté du Ministre de la Culture.

Environ 250 personnes ont participé à l'inauguration et ensuite 80 d'entre elles étaient invitées au dîner avec le Dauphin. [Suit le détail du menu]. Le tout accompagné par des vins australiens. L'exposition continuera jusqu'au 2 février de l'année prochaine.

AU PAYS DE CAILLEBOTTE

En Basse-Normandie, près de Domfront, se trouve le petit bourg de GER, centre de poterie depuis la nuit des temps : au XVIII^{ème} siècle, il partait chaque année du port d'Isigny quelques 100 000 pots à beurre.



Mariages de famille de potiers de Ger (musée de Ger)

Le nom de Caillebotte était très répandu à Ger : beaucoup de Caillebotte étaient potiers au lieu-dit «Le Bochis». On y trouve une Marie Caillebotte en 1797, épouse de Guillaume Calando, maître potier. Cette Marie est l'arrière grand-tante de Gustave Caillebotte, le peintre.

L'arrière grand-père de notre Gustave, se nomme Pierre. Il est né à Ger, le 9 juillet 1730. Il s'installe à Domfront et crée un commerce de mercerie-draperie, rue «sise sous les porches», actuellement rue Barrabe. La maison existe encore en 2008, mais la rue a bien changé : à la Révolution c'était une rue couverte qui abritait plusieurs commerces pêle-mêle, beurres, volailles, vêtements... Le 27 août 1765

naît Antoine, le grand-père du peintre et le 10 juillet 1768, son frère Nicolas. Tous deux négociants à Domfront ont de fortes personnalités : ce sont des « bleus » et témoignent de leur époque :

- Antoine : « Journal et notes du citoyen Caillebotte aîné sur les deux guerres civiles »,
- Nicolas : « La chouannerie dans l'arrondissement de Domfront ». Une rue de Domfront porte son nom et son logement existe encore dans la cour de la maison de leur père.

Antoine se marie à Adélaïde Féron le 21 octobre 1793 : de leur union naîtra Martial le 8 avril 1799.

Nous trouvons ce dernier d'abord en 1825 tenant un commerce de rideaux et coutils, plus tard comme fournisseur de toiles et draps aux armées, puis comme chef d'entreprise produisant des lits militaires : devenu patron d'une entreprise florissante, il épouse en 3^{èmes} noces Céleste Daufresne, fille d'un avocat. Ils sont domiciliés à Paris 160 rue du Faubourg Saint-Denis quand naît le 19 août 1848 Gustave (le peintre). En 1850 le père fait construire un pavillon au 152 de la même rue : son frère Martial y naît le 7 avril 1853. Ils emménageront ensuite en 1868 au 77 rue de Miromesnil. À la même époque ils achètent la propriété de Yerres.

La suite, vous la connaissez !

Gustave, passionné par la peinture, la voile, la botanique, la philatélie, généreux pour ses amis peintres et la ville de Gennevilliers où il a habité à partir de 1887. Il n'oubliera pas son pays d'origine, Ger, à qui il fera des dons importants pour les œuvres sociales.

Isabelle OUTIN

Sources :

- Archives de Ger,
- GER un village normand à travers les siècles, Éditeur : EUROCIABLES inédits & introuvables - Éditions, réédition du Patrimoine normand BP 3 - 50570 Marigny

La maison de Pierre Caillebotte, rue sous les porches, à Domfront



Maison de Pierre Caillebotte à Domfront, l'enseigne



À VOIR À PARIS... MARQUET... DUFY

Deux belles expos à Paris...

Au Musée de la Marine, **Marquet, itinéraire maritime**, on ne mélange pas eau douce et eau salée. Donc pas de peintures des bords de Seine, notamment le merveilleux «printemps» à La Frette : un petit remorqueur en haut à gauche et son sillage dans l'eau verte !



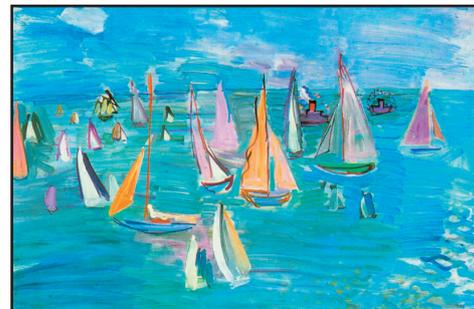
Mais plein de vues de ports, toujours une eau dormante d'une grande intensité... Marquet capte l'essentiel, l'eau sous la brume ou le soleil.

Nous découvrons un tableau représentant deux chaloupes de pêche à vapeur que nous savons équipés de machines Schindler (cf. La Feuille à l'Envers n°31, p. 5 et Cahier de la Batellerie «Suzanne et la vapeur»). La passionnata de Dufy que je suis s'est précipitée au Musée d'Art Moderne tout proche pour y découvrir des œuvres méconnues. Pas de canotage sur la Marne, juste une scène de régates à Henley, mais beaucoup de bateaux à Sainte-Adresse, son pays natal, des recherches de tissus pour le couturier Paul Poiret, la tenture décorant la péniche «Orgues» de ce dernier, en 1925

où les Monotypes de Chatou créaient l'animation. Bref, une très belle expo !

C'est fou ce que Dufy a travaillé ! On ressort de l'expo la tête bouillonnante de tous ces super-dessins, plumes, crayons, gouaches, peintures.

Isabelle OUTIN



PEINTRES DE CARRIÈRES

Promenades au fil de l'eau au Pays des Impressionnistes : Carrières sur Seine.

À la « Belle Epoque » la campagne est aux portes de la capitale. Le train de Saint Germain déverse sur les bords de la Seine, sa cargaison de parisiens avides d'air et de verdure. On conçoit que les peintres impressionnistes, amoureux de la nature, aient hanté ces lieux pour y planter leurs chevalets.

Carrières n'eut pas l'heur de recevoir la pléiade d'artistes qui hantèrent Chatou, Bougival, Argenteuil, Louveciennes et d'autres villes riveraines de la Seine. Certains d'entre eux seulement fixèrent sur la toile des aspects de cette localité.

Claude Monet « pape de l'impressionnisme » et immortel auteur des « nymphéas » pendant son séjour à Argenteuil où il s'établit en 1872, installa son atelier sur un bateau qui fit l'objet d'une toile : « le bateau atelier ». Depuis cet esquif, il a peint une vue campagnarde de Carrières.

C'est en septembre 1909 que Braque fait un bref séjour en compagnie de Derain pour y peindre quatre toiles ayant pour thèmes Carrières et son parc : « paysage au clo-

cher », « parc de Carrières », « Carrières le village ». L'évolution cubiste de l'artiste y est très prononcée : des formes de plus en plus rigides, une végétation d'abord stylisée puis abandonnée, élimination des détails, la structure des paysages s'affirme avec netteté.

Derain, créateur avec Vlaminck du groupe de Chatou est un maître du fauvisme dont il exécutera quelques unes des toiles les plus importantes. Il est simultanément novateur et traditionaliste et deviendra un pré-cubiste avant de revenir à une peinture de tradition. Sa toile « le parc de Carrières » est bien dans la tradition des fauves et n'est pas sans analogie avec celles de Vlaminck.

Vlaminck, farouchement indépendant, est le fauve à l'état pur. C'est en 1904-1905 qu'il peint à Carrières le village et les bords de la Seine. Il a subi l'influence de Van Gogh qu'il vénérât et aussi les effets de ses racines flamandes.

De nos jours, parler de peinture à Carrières

sur Seine revient à évoquer un lavoir de la localité qui est devenu le quartier général des peintres locaux et un lieu d'exposition. Sis au bord de la Seine dans un cadre idyllique, il a l'aspect d'un atrium romain avec sa salle longiligne et son toit ouvert convergeant vers l'intérieur sur un bassin faisant penser au vers de Verlaine « le ciel par-dessus le toit ». Les murs du bâtiment servent de cimaises aux peintres. Il y a longtemps que les battoirs des laveuses ne retentissent plus en ce lieu.

Le filet d'eau s'échappant vers l'extérieur suit une rigole aboutissant à une vasque circulaire avant de se jeter dans le fleuve en passant sous un ponceau romantique qui enjambe le chemin de halage qui relie Chatou à Carrières.

C'est devenu un lieu de promenade et nombreux sont les promeneurs et cyclistes qui prennent le temps de s'y arrêter et de flâner pour regarder les expositions temporaires qui s'y déroulent de mars à octobre, d'autres avec un coup de cœur y font l'acquisition d'un tableau.

Denise TISSERANT NIVOT

LA FEUILLE À L'ENVERS

Numéro 33 - décembre 2008

Bulletin de l'association SEQUANA

La Vie de la Rivière en Ile-de-France

www.sequana.org - tél. 06 12 10 29 47

Éditeur : Association Sequana, La Gare d'eau,

Île des Impressionnistes, 78400 CHATOU

Directeur de la publication : Christophe Dirlik

Rédacteurs : Edmond Ballerin, François Casalis, Jean-Claude

Chouquet, Michel Desplat, Christophe Dirlik, Marc-André

Dubout, Jean-Jack Gardais, Isabelle Outin, Charles Consoli,

Hervé Teyssier, Denise Tisserant

Mise en page : Edmond Ballerin

Photographies : Sequana

Illustrations : Christophe Dirlik

Adhérez à Sequana !

Nom : _____ Prénom : _____ Profession : _____

Adresse : _____

CP : _____ Ville : _____ Pays : _____

Tél. : _____ Mobile : _____ E-mail : _____

Adhésion : Renouvellement :

Ci-joint chèque de :

20 euros (adhérents), 30 euros (actifs), 40 euros (associations), 80 euros et + (bienfaiteurs)

Bulletin d'adhésion à retourner à : SEQUANA, La Gare d'eau, quai Wattier,

Île des Impressionnistes, 78400 Chatou - Yvelines tél. : 06 12 10 29 47