

LA FEUILLE À L'ENVERS

TV LEONITE Y FLEMMES



Chromolithographies. Coll.part.

ÉDITORIAL

2011 une année qui marquera dans l'histoire de notre association ! Le 16 décembre dernier le Conseil Municipal de Chatou a accepté, à l'unanimité, la convention de donation de notre collection. Cette convention fixe les obligations respectives de l'association et de la ville pour son entretien et sa présentation. Nous attendons la confirmation de la délégation des conditions de fonctionnement au musée Fournaise. Cette donation officialise l'existence de notre collection (une trentaine de bateaux) la met à l'abri d'éventuelles initiatives malheureuses et surtout

la porte à la connaissance du public. Nous venons de fêter, avec brio, nos vingt ans d'existence ! Vingt ans de travail pour sauver, mettre en valeur nos bateaux traditionnels. Ce travail que le public va pouvoir apprécier dans un garage à bateaux revu et mis aux normes n'est pas pour autant terminé. Notre association a la responsabilité du maintien en état de naviguer de la collection et de son évolution par d'éventuels acquisitions. En plus de notre participation aux événements patrimoniaux significatifs nous devons faire des propositions pour animer

la présentation de nos bateaux sur notre île.

Le travail ne manquera pas et nous nous réjouissons d'accueillir en ce début d'année de nouveaux adhérents venus pour nous prêter main forte.

N'oubliez pas de noter sur votre agenda la date de notre assemblée générale qui se tiendra le samedi 5 mars 2011 au premier étage du restaurant les Rives de la Courtille à 10h.

Nous vous présentons ainsi qu'à vos proches nos meilleurs vœux de bonheur pour cette année 2011.

Christophe DIRLIK

SOMMAIRE

Éditorial	p. 1
Une périssoire de course sur la Marne	p. 1
Mad et les ferrailleurs	p. 2
Retour sur <i>Swing</i>	p. 3
Des trières aux galères du roi ou comment a-t-on vogué ?	p. 4
Les éco-cantonniers à Sequana	p. 9
Visite au musée	p. 10
La restauration de <i>Zambèze</i>	p. 12
Un p'tit nouveau dans notre garage à bateaux	p. 14
Donation de notre collection <i>Suzanne, Surcouf</i> et les autres sur la Haute-Saône	p. 15
	p. 16

UNE PÉRISSOIRE DE COURSE SUR LA MARNE

Un de nos fidèles sociétaires, Michel Rioussel, nous informe qu'il vient d'acquérir une magnifique périssoire de course datée des années 1880 (selon Frédéric Delaive, un expert escanotage).

Cette périssoire lui a été donnée par ses voisins du fait qu'il a déjà deux canoës français chez lui et une canadienne (1910 environ), et aussi parce que le dernier propriétaire, décédé l'an dernier, était un ancien de l'En Douce(1) et qu'il a bien connu le père de Michel Rioussel.

Ses dimensions : 610 cm X 36 cm dans sa plus grande largeur.

Elle est démontable en deux parties pour en faciliter le transport.

La coque est construite en pin blanc et le dessus est entoilé (huilé).

Extrêmement légère et surtout très fragile, c'est un miracle qu'elle soit parvenue jusqu'à nous.



MAD ET LES FERRAILLEURS

Une bonne nouvelle fait toujours plaisir et nous ne résistons pas à vous faire part du sauvetage de deux machines à vapeur dont l'avenir ne s'annonçait pas très bien.



Les deux machines au départ du Pétillon sur un camion grue.

Bien entendu, et cela ne surprendra personne, Marc-André Dubout a été l'Hospitalier Sauveteur pas Breton mais francilien qui est à l'origine de l'heureux dénouement. Ces deux machines sont maintenant entre les mains des Amis du Musée de la Batellerie grâce à qui ce sauvetage a pu avoir lieu.

Sans l'intervention décisive de son président Alain Decklerck le pire était à craindre. À ce jour les deux machines sont bien au chaud dans la cale du Jacques. Saluons également au passage l'association du Pétillon qui a mis ses deux merveilles à l'abri de la voracité des ferrailleurs en leur trouvant une place depuis des années dans leurs locaux à Trie le Château au cœur du Vexin. Comment ce sont-elles retrouvées là-bas ? C'est toute une aventure dont Marc André vous donnera les détails si vous le lui demandez gentiment. Transport et manutentions ont été assurés par les bateliers de Conflans qui n'ont pas hésité à employer les grands moyens. Et Marc-André de conclure :

"Elles ne demandent qu'à repartir..."

À mon avis notre vaporiste n'a pas dit son dernier mot.

F.C.



Descente délicate dans la cale du Jacques.

RETOUR SUR SWING

1998 : Laurent Roblin, conservateur du Musée de la Batellerie reçoit d'un particulier un RUNABOUT DODGE de 1932 sauvé de la destruction.

2000 : il nous met au défi de retrouver son moteur d'origine, un Lycoming de 2 litres. Jean Jack trouve l'oiseau rare en Californie grâce à un internet dopé. Brutalement, l'atelier se transforme : il ne sent plus seulement le bois, les taches d'huile remplacent les tas de sciure, les mécaniciens prennent la main sur les charpentiers. La remise en route du moteur après soixante ans de silence par un dimanche gris de novembre est un grand moment.

La coque restaurée avec tous ses appendices nickelés et son vernis reluisant habille bientôt une mécanique remise à neuf avec ses circuits et cadrans de contrôle.

2003 : le lancement de Swing dans une atmosphère digne du Chicago des années 30 reste un souvenir mémorable. Les nombreuses sorties agrémentées du ronflement sans égal de son moteur font partie de nos joies qui n'ont, il est vrai pas grand chose à voir avec le canotage...

2010 : on retrouve par hasard les descendants de l'ancien propriétaire de ce runabout, M. Benetkovich, dit Benett. Ils nous confient l'autorisation d'amarrage du bateau sur la Rivière de Seine à Villennes datée de 1946.

Voici la reproduction de ce document. Nous regrettons que le nom du bateau n'y apparaisse pas mais adorons le nom de "batelet" !

On y gagne deux adhérents nouveaux, qui espèrent pouvoir un jour naviguer sur le bateau de leur grand-père ...



© Sequana. Ph. MP. Tricart



© Sequana. Ph. MP. Tricart

SECRETARIAT D'ÉTAT
AUX CONDUCTIONS

Association Batelets
Stationnement et Amarrage à titre permanent
des Bateaux de Plaisance, Batelets
et Installations flottantes
(ne donnant pas lieu à Redevance au profit du Trésor)
sur la Rivière de Seine (3^e Section)

Service de la
NAVIGATION DE LA SEINE
(2^e Section)

1^{er} ARRÊTÉ

DE DÉCISION DU
Journal

Vu la demande sur timbre de M^s *Benett*
en date du *22 Octobre 1946*
Vu l'accord de M
propriétaire-les
titulaire du
M^s *F. Benett* (1), demeurant à *Villa "Capitaine" 96*
est autorisé sous sa responsabilité :
1^o à faire stationner sur la Seine au P.K. *Batelet* dont le disposi-
tif d'amarrage sera établi sur la berge de Rive
au P.K. *21.130* (Commune de *Villennes*)
au droit de son *terrain*
2^o à placer deux fiches destinées à l'amarrage du même
dans le lit de la Seine au P.K. _____ à _____ mètres de la crête de la
berge rive _____ (1). Commune de _____

CONDITIONS DE L'AUTORISATION

Les bateaux de plaisance, batelets, installations flottantes, devront être amarrés au moyen de chaînes et de cadènes, soit à des anneaux métalliques scellés dans la maçonnerie du perré ou du quai, soit à des pieux solidement plantés dans la berge, soit à des fiches en rivière, les dispositions prises ne devant dans aucun cas modifier l'assiette du Domaine Public.

(1) Cet accord pourra être exigé notamment quand l'amarrage sur berge se fait au droit de la propriété d'un tiers et quand l'amarrage sur fiches est susceptible de gêner l'accès au port privé d'un tiers.

(2) Bateau de plaisance, batelets; dans le cas d'autres installations, désigner leur type.

(3) Rayer le paragraphe dans le cas où il n'aurait pas à être étendu.

Le permissionnaire devra munir son *Batelet* d'une plaque métallique de 0 m. 15 de hauteur placée au-dessus de la flottaison et portant en caractères de 0 m. 10 de hauteur, peints en rouge sur fond blanc, la lettre *B* et le N^o *540*

Une plaque identique sera placée, le cas échéant, sur une des deux fiches en rivière, de façon à pouvoir être lue de la berge. Ces plaques devront être constamment et parfaitement lisibles.

Les fiches en rivière devront être plantées parallèlement aux berges et offrir une saillie minimum de 1 m. 25 au-dessus des eaux normales. Elles devront être retirées chaque année du 1^{er} Novembre à la date d'ouverture de la pêche, et à chaque requête des agents de la Navigation. Les fiches cassées devront être retirées entièrement du lit de la rivière.

Le permissionnaire sera soumis aux prescriptions des règlements relatifs à la police et à l'usage des Vieux de Navigation Intérieurs, notamment au Règlement Général de Police du 6 Février 1932, modifié le 31 Mars 1934 et le 15 Août 1936, Arrêté pris pour son application et, au tant que besoin, au Décret du 28 Juin 1934, modifié le 22 Septembre 1935, sur l'éclairage pendant la nuit des travaux, trains de bois, radeaux, engins et établissements flottants et des obstacles à la navigation.

Avant la délivrance de la présente autorisation, le pétitionnaire paiera le droit de timbre de l'expédition. En outre, et sur la demande de M, le Receveur des Domaines de *5.500*, il acquittera le droit fixe de 20 francs institué par le Décret-Loi du 30 Octobre 1935. Ces versements ne feront pas obstacle à l'imposition éventuelle des taxes communales prévues par l'article 133, § 7, de la Loi du 5 Avril 1884.

La présente autorisation est valable jusqu'au 31 Octobre 1951. Elle est essentiellement personnelle et précaire et pourra être retirée à toute époque sans préavis ni indemnité. Elle est accordée sous réserve des droits des tiers.

Paris, le 13 Novembre 1946

Pour l'Ingénieur en Chef,
L'Ingénieur Ordinaire Délégué,
signé : *G. BENO*

Pour expédition conforme
Paris, le 13 Novembre 1946
L'Ingénieur du Tar ARR.

Mur

DES TRIÈRES AUX GALÈRES DU ROI OU COMMENT A-T-ON VOGUÉ ...

Nous avons fait connaissance avec René Burllet à l'occasion de l'exposition "Aux rames canotiers!" co-organisée avec le musée Fournaise en 2007. La rame est indissociable de la galère et Anne Galloyer, conservateur du musée Fournaise, lui avait réservé une place de choix. Restait à trouver un expert es-galère, la bonne fortune a voulu que René Burllet accepte de nous aider. C'est grâce à sa connaissance précise du sujet que nous avons pu réaliser le fac-simile d'une rame de galère ordinaire qui trône encore, trois ans plus tard, devant le musée Fournaise. Intarissable sur le sujet, René Burllet nous a guidé dans les moindres détails. Nous nous sommes tout de suite compris avec ce scientifique dont l'érudition et la compétence ne sont plus à prouver. Ce que nous avons particulièrement apprécié, c'est son objectivité face aux questions qui n'ont pas encore de réponses. C'est une qualité rare chez les gens de la profession. Ergonome, c'est un adepte de la science expérimentale. Sa collaboration avec J. Morrison et J. Coates à la suite des essais d'Olympias en 1988 est une expérience unique et riche d'enseignement. Modeste Canotiers que nous sommes, nous ne manquons pas d'être surpris par certaines performances... Il reste quantité d'informations à vérifier, d'expériences à faire, pour comprendre en détail la manœuvre à la rame, à la voile, d'une galère. Les britanniques nous ont montré le chemin avec la trirème Olympias, qu'attendons nous pour mettre une galère ordinaire, à défaut de la Réale du Roi, en chantier? René, devenu depuis membre de notre association, a accepté de donner suite à cette exposition par une étude chronologique des différentes techniques de "vogue" utilisées sur les galères. Il nous a semblé intéressant de confronter cette description avec l'usage qu'a fait le canotier de la rame. René a accepté de jouer le jeu par Feuille à l'Envers interposée, en plusieurs épisodes tant le sujet est vaste! Il va donc falloir qu'il fasse preuve de pédagogie, ce qu'il fait

fort bien pour notre plus grand plaisir. Cela nous permettra aussi d'intéressantes comparaisons avec nos techniques actuelles de vogue. F.Casalis

Pour celui qui s'intéresse à la "vogue" et aux galères de tous modèles. La Feuille à l'Envers est une publication d'un caractère tout à fait exceptionnel. Ses lecteurs savent tous de quoi on parle et beaucoup d'entre eux pratiquent cet exercice...

Je suis arrivé à Sequana avec une rame de 12m sous le bras, celle d'une galère ordinaire de la fin du XVII^e siècle... fort heureusement il ne s'agissait que d'un plan au 1/20^e. En un temps incroyablement court la fine équipe, que rien n'a jamais arrêté, transformait ce dessin en une rame de 12m de long...ça étonne... pour moi qui ne voyait l'objet qu'au 1/24^e au mieux 1/18^e cela représente une sacrée différence. Que cette rame soit apparemment équilibrée au niveau du tolet (l'escaume comme on dit en galère), c'est à dire qu'il y ait équilibre entre les parties extérieures et intérieures de la rame, n'avait rien de surprenant, je n'étais que le "messager", il fallait admirer le savoir-faire de l'équipe et en remercier MM. Barras de la Penne, commandant des galères du Roi, le Chevalier de Benat, le comite real Masse (fils) pour leurs cotes... eux savaient de quoi il s'agissait, ils faisaient ramer tous les jours. En prime, Edmond matérialisait le mouvement de la vogue... je rêvais de voir ça depuis des lustres!



Il a fallu trouver une poutre de 180 x 180 mm de section et de 13 mètres de long, ce n'est pas monnaie courante. On en a visité des tas de bois avant de trouver la perle rare! Ce qui l'est encore moins c'est de trouver un véhicule pour livrer les quelques 200kg de résineux dans notre atelier. C'est finalement le marchand de légumes de Carrière sur Seine, Eric Bérhuet, qui, ému de nous voir dans l'embaras va charger la chose dans son camion frigorifique pour venir nous la déposer, bien fraîche, dans l'atelier... F.C.



En quelques lignes qui représentent sans doute autant de millénaires, l'homme découvrit la pagaie puis la rame. Cette dernière offrait par rapport à la pagaie un avantage exceptionnel, le tolet transmettait l'effort du rameur sur la pelle directement à la coque, l'homme n'ayant plus à assumer "que" l'effort de propulsion. Les Égyptiens connaissaient la rame, dont l'existence se perd dans la nuit des temps. Les Phéniciens, les grecs et bien d'autres l'utilisèrent mais sur des navires d'une certaine importance, les navires "à rames" devinrent vite des navires de combat, les galères en l'occurrence. La rame offrait, en effet, l'avantage unique, de se libérer de la contrainte des vents. En contre-partie cela exigeait des effectifs conséquents. Le commerce ne pouvait s'offrir un tel luxe, on parlait déjà économie à cette époque (!) Au commerce on avait un usage particulier des rames, qui restait limité à certains cas particuliers : faire un cap, aider à un virement de bord (on aidait la manœuvre). Les galères (pour utiliser ce mot qui

fit peur, si longtemps, ne manquaient pas d'effectifs et pouvaient aligner des équipages aptes à "voguer". Étudier l'évolution de la vogue consistera essentiellement à suivre les différentes techniques que les galères utilisèrent pendant au moins deux millénaires.

Il serait illusoire, sinon impossible, de détailler l'évolution de ce système de propulsion. Disons que deux engagements essentiels marquent la rame: Salamine, 4 siècles avant JC et Lépante, en 1571 après JC... Entre ces deux dates, deux millénaires, plusieurs "Feuille à l'envers" n'y suffiraient pas. Nous allons donc nous limiter à l'essentiel : comment a-t-on ramé.? Comment la technique et les effectifs ont-ils évolué ?

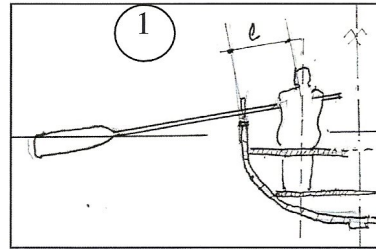
En quelques millénaires beaucoup de choses eurent le temps de changer. Ce que l'on doit retenir, c'est qu'aucun de ces changements ne s'effectua brutalement... cela se fit lentement et dans une grande continuité. On essayait quelque chose, si ça ne marchait pas, on n'insistait pas et on passait à autre chose. Toute l'architecture navale a progressé de cette manière jusqu'au XIX^e siècle... au moins. Si on était conscient qu'un système atteignait ses limites, on passait à autre chose, disons en un petit siècle... une brouille quand on parle de millénaires...!

ON RAME ASSIS.

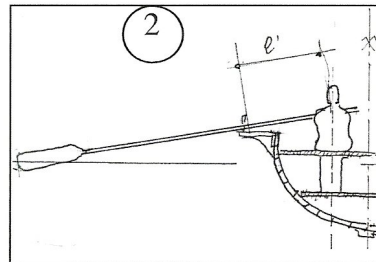
C'est la première position du rameur (*croquis n°1*). Elle existe toujours au XXI^e siècle. On s'aperçut assez vite qu'un certain nombre de problèmes devaient trouver des solutions.

-On constata que cela marchait mieux si la distance du tolet à l'axe du rameur était plus grande. Pour matérialiser cet axe les vénitiens parlent joliment de la "boucle de ceinture" du rameur. Cela amena une innovation de première grandeur : le porte en dehors, la boîte à rame, l'outrig, venait d'être découvert...

On s'en sert encore. Le système permettait d'avoir un bras de levier plus long (l') sans accroître le maître couple, car augmenter la surface rendait

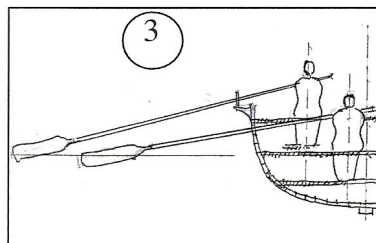


l'embarcation "dure à la vogue". Avec un même maître couple on pouvait exercer un couple plus grand (*croquis n° 2*)



Dans son magistral ouvrage *Le musée imaginaire de la Marine Antique* (1987), Lucien Basch situe cette découverte quatorze siècles avant JC et cela marche encore au XXI^e siècle après JC...

■ Avoir plus de puissance et de vitesse exigeait plus de rameurs et plus de rames puisque chaque homme avait la sienne. La résistance des matériaux somptueusement ignorée à l'époque, se rappela au bon souvenir des constructeurs en leur montrant qu'une coque se disloquait facilement au-delà de 25 bancs espacés de 2 coudées (soit 85 à 95 cm). Ces deux coudées sont, d'ailleurs, un des repères de l'Antiquité. Comment pouvait-on faire mieux...?



■ La rame, à cette époque, et même bien plus tard, est avant tout, un moteur de combat, sous l'eau, l'éperon doit éclater la coque adverse, ce qui impose des impératifs de construction. Il fallait faire solide, mais léger pour ne pas "harasser" la chiourme.

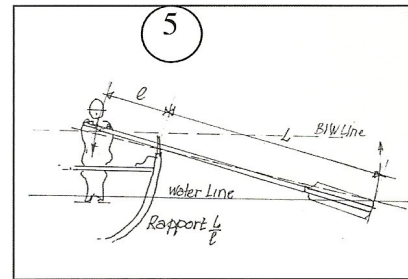
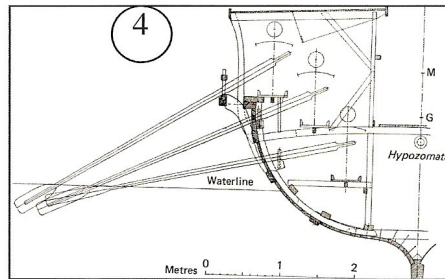
Un esprit imaginaire pensa que puisqu'il y avait impossibilité à faire plus long, on pouvait tenter de superposer les rameurs (et les rames) sur une même longueur, au prix d'un modeste élargissement du maître bau et d'un fardage plus important. On passait à deux "ordres" de rames, la birème était entrain de naître. Nos 25 rameurs par bord passaient à 50 superposés. Il fallut donc s'accommoder à deux rangées de rames pouvant se heurter avec de multiples interférences, mais on allait plus vite.

(*croquis n° 3*)

■ On se rendit compte, assez vite je pense, que si cela fonctionnait avec deux rangs de rames pourquoi ne pas essayer d'en installer un troisième...? Nos 25 rameurs par bord étaient à présent 75... Ainsi naquit la trirème ou trière, le navire le plus fameux du monde antique.

(*croquis n°4*)

■ Entre temps la structure de la coque a considérablement évolué. En partant de la pirogue élargie, on aboutissait (quelques millénaires plus tard...) à une structure très élaborée, légère et résistante, montée avec des virures à franc bord liées par tenons et mortaises qui laissent encore rêveurs les architectes navals contemporains devant la précision du travail.



La trière sauva Athènes et les cités grecques, on chercha à améliorer le navire et la vogue, il est absolument impossible de parler ici de tous ces essais. Je ne vous parlerais, à part, que d'une seule trière, du XX^e siècle qui plus est.

En 1985, on construisit *Olympias*, matérialisation d'une hypothèse de vogue. Le résultat fut plutôt intéressant et nous apprît beaucoup à travers une multitude de détails qu'il était impossible d'imaginer.

Le système du "groupe" 3 hommes/3 rames par poste de vogue va durer très longtemps, jusqu'à Lépante en 1571 pour Venise, mais les rameurs étaient disposés autrement. Il est très vraisemblable qu'à cette époque des techniques plus complexes furent utilisées. Nous en avons étudiées un assez grand nombre avec J. Coates. On utilisa plusieurs hommes sur la même rame dans certains cas. Il serait autrement impossible de comprendre certains textes contemporains.

Quoi qu'il en soit on arrivait à la limite d'un système. Aller au-delà de 3 étages de rames semble très difficile et complexe. Il devenait indispensable de trouver autre chose. Il paraît fort probable que ce furent les Rhodiens qui trouvèrent la solution. Nous en reparlerons car c'est une évolution essentielle vers la «galère moderne»...

RAMER ASSIS, LA TECHNIQUE ET SES PARAMETRES

Le rameur tient en main le bout de la rame articulée autour de son tolet par l'intermédiaire d'une estrope.

La rame comporte deux parties, le fiol intérieur (l) et une partie extérieure la pelle (L). Tout va se jouer dans le rapport L/l ; le multiplicateur de l'effort en quelque sorte. Une bonne rame doit pouvoir être utilisée par un homme seul et longtemps, une rame surdimensionnée et mal équilibrée va "harasser" l'utilisateur sans bénéfice pour la vogue. On tentera toujours d'équilibrer les poids des parties L et l par des sections différentes ou des masselottes (côté intérieur) pour que le rameur n'ait pas à fournir un effort d'équilibrage supplémentaire. (croquis n°5)

ANALYSE D'UN POSTE DE VOGUE

Pour un œil d'ergonome, un poste de vogue est un poste de travail, peu ordinaire certes, mais qui doit être analysé suivant les méthodes habituelles. La représentation du rameur suit les règles classiques où les différents segments du corps humain sont matérialisés.

(croquis n° 6 et 7)

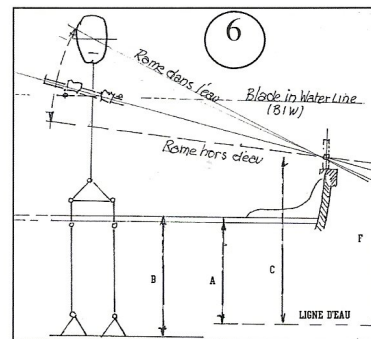
Nous avons choisi un homme plutôt petit (1.61m). *Olympias* nous montrera, de la manière la plus directe, que les dimensions historiques de certains de ses postes de vogue ne correspondaient pas du tout à celle des

costauds ramant à Oxford ou Cambridge, bien trop grands pour faire l'affaire..!

Toutes les dimensions dans le plan vertical doivent être prises par rapport au niveau des la flottaison (WL : water line pour utiliser notre jargon avec John Coates).

- La cote du banc (A).
- La cote du plancher où le rameur pose ses pieds (B).
- La cote de l'axe de la rame au niveau du tolet (C).
- Une cote horizontale: la position de l'axe du tolet par rapport au banc (D).
- Enfin une distance qui va jouer un rôle essentiel dans tout ce qui suivra: la distance entre axes d'un tolet au suivant, ou d'un banc à l'autre (c'est la même) soit dans notre cas (E). C'est la distance interscalme car, en galère, un tolet est un escaume. Nous retrouverons cette distance et son évolution qui sera essentielle dans le passage d'une technique de vogue à une autre. On peut dire que cette distance est en quelque sorte le «pas» de la galère ou de tout autre embarcation.

Une dernière ligne jouera un rôle important dans l'analyse du poste, c'est ce que nous avons appelé avec John la BJW Line (Blade in water line), ou si l'on veut, la ligne matérialisant le parcours de la rame dans l'eau. Cela se passe au niveau de l'axe du



rameur, ou de la "boucle de ceinture" pour être agréable aux vénitiens: si le rameur à ses poignets au dessus de la ligne, la rame est dans l'eau, si les poignets sont au dessous de cette ligne, la rame est hors de l'eau. Cette cote est donnée en (F). On saisit immédiatement l'importance de cette ligne, si elle est trop haute ou trop basse par rapport au rameur; celui-ci sera pénalisé, trop haute, elle rend même le mouvement impossible. De multiples exemples vont montrer que la meilleure position est celle du niveau des épaules du rameur.

LE MOUVEMENT DE LA VOGUE

En supposant une BIW Line au bon endroit, nous allons suivre le mouvement des poignets du rameur.

- Au point O il est au repos, assis droit sur son banc, bras légèrement inclinés vers le bas, la rame est hors de l'eau.

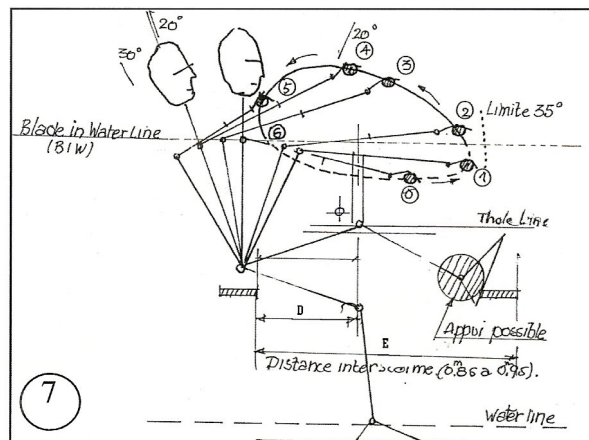
- Le tronc part vers l'avant (c'est à dire l'arrière du bateau NDLR), poignets toujours au dessous de la BIW Line. On arrive ainsi au point 1. Les inclinaisons d'un corps humain en avant et en arrière de manière répétitive pour fournir un travail ont été analysé en laboratoire et en situation réelle; on admet généralement qu'une inclinaison de 20° en avant et de 20° à 25° ou 30° en arrière constituent des valeurs acceptables pour un travail de longue durée.

- Sans rien changer à son inclinaison notre rameur relève les bras en position 2 et engage la pelle dans l'eau. Le "cycle" moteur va commencer.

- L'homme revient en arrière bras tendus en positions 3 et 4 pelle dans l'eau.

- Son tronc part en arrière en 5, et il va replier les bras en 6 pour "allonger" son coup de rame.

- Le cycle peut alors recommencer. Le cycle est en quelque sorte, le cycle de base. Tout ce qui suit utilisera les mêmes mesures et les mêmes prises de cotes. Sur les birèmes et les trières on ramera assis...pendant des siècles. Plus tard pour gagner en efficacité on voguera en quittant le banc. Cela nous servira aussi de référence quand on établira une comparaison



avec la ramerie moderne

Croquis n° 7

La distance interscalme de deux coudees des anciens n'avait rien d'anodin. En effet avec cette cote de 0,85 à 0,95 m, il est possible au rameur d'avoir un point d'appui sérieux en posant son pied sur le banc qui se trouve en face de lui. Cela permet des efforts nettement plus importants, les muscles des cuisses interviennent. Nous retrouvons une disposition identique dans le Rowing moderne avec des sièges mobiles. Nous reviendrons sur ce point assez particulier mais bien intéressant car il peut conduire à certaines pratiques. Le cycle est plus ou moins elliptique et le rapport L/l donnera la longueur du coup de rame dans l'eau. Sur des navires importants, la vogue est soumise à une cadence unique, difficile à tenir si les bancs sont nombreux. C'est un problème réel que seul un bon entraînement peut résoudre. Il est apparu, sur *Olympias*, que le «bruit» des rames sur les tolets avait son importance. Lors d'un cycle, à un certain moment, un bruit très caractéristique est perceptible et les rameurs de la trière l'ont parfaitement remarqué car il permet de tenir la cadence. Celles-ci sont très variables suivant le type de la coque, sa taille, le nombre de rameurs, les paramètres sont multiples. *Olympias* avec des rames de 4,22m et plus de 25 bancs voguait de 35 à 40 coups par minute. Les galères du Roi, au XVIII^e siècle, dans des conditions totalementement

différentes, il est vrai, avec des rames de 12m marchaient à 20 ou 25 coups par minute.

Il serait fastidieux de tenter de présenter toutes les hypothèses de vogue proposées depuis...le XVIII^e s. Nous vous présenterons une seule trière: elle est du XX^e siècle... et elle a marché..!

OLYMPIAS, TRIÈRE DU XX^e SIECLE

C'est la matérialisation d'une hypothèse de vogue du Professeur J. Morrison, le Docteur J. Coates, architecte naval, donna forme à cette hypothèse et *Olympias* prit la mer en 1988, en Grèce bien entendu, là où elle avait été construite.

Les techniques utilisées furent celles de l'époque en particulier pour la construction de la coque avec des virures liées par tenons et mortaises, comme il y a 2000 ans ..!

- Longueur hors tout: 36.80m -Longueur de la flottaison: 32.20m-Déplacement 40 T

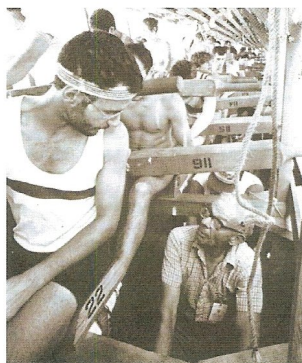
- Largeur hors tout: 5.45m -Largeur flottaison: 3.62m -Rapport Longueur/Largeur à la flottaison = 8

Ce rapport a une très grande importance pour ce type de navire à rames. Sur les galères modernes il sera de 8 jusqu'à la fin du XVII^e siècle. Au XVIII^e il va diminuer car la galère devient de plus en plus un voilier qui exige



un rapport plus faible et l'on fera de moins en moins voguer la chiourme. A titre de comparaison, un navire au commerce avait un rapport de l'ordre de 3 à 4.

■ 170 rameurs à poste répartis en trois étages de rame, 62 remplaçants.



John Coates en position de thalamite donne ses instructions à un zygitte tout droit sorti d'une équipe d'Oxford ou de Cambridge

- . 62 thranites (ceux du haut)
- . 54 zygittes (au milieu)
- . 54 thalamites (ceux d'en bas)

■ Voilure 95m².
Olympias fut considérée comme totalement sous-voilée.

Rame de 4.22m pesant 17 kilos.
Cadence variable, 40 coups par minute représentant un pic.

■ Vitesse soutenue à la vogue un peu moins de 8 nœuds, sur des périodes relativement courtes.

■ Vitesse à la voile avec un «Sailing master» à bord, un peu moins de 11 nœuds, pour l'intéressé, mieux voilée, *Olympias* devait atteindre 15 nœuds... L'architecte naval André Mauric partageait cet avis, pour lui la galère...devait être un sacré voilier!! Des faits impossibles à prévoir apparurent à l'usage ce qui est particulièrement intéressant.

■ Des problèmes de ventilation apparurent chez les thalamites (ceux d'en bas.)

. Les avirons de gouverne jouèrent leur rôle mieux que l'on espérait.

. On pouvait suivre la cadence à l'oreille

■ Vérifié à l'usage, les postes de vogue étaient conçus pour des rameurs petits et ceci malgré un choix discutable de la valeur de la coudée.

■ Tout le staff était très marqué par le Rowing de compétition, ramer longtemps et en haute mer demandait d'autres qualités. *Olympias* ne pouvait indéfiniment avancer à 7 ou 8 nœuds... Tout le monde sur les galères le savait déjà à l'époque grecque. La vogue est avant tout un moteur de combat.

■ Les estropes de cuir ne furent pas satisfaisantes... mais comment les grecs traitaient-ils leurs cuirs...? Un pêcheur local montra comment monter une estrope en corde avec des nœuds locaux ne lâchant pas et faciles à défaire.

■ Le travail des thalamites était discuté, sans eux le navire ne perdait que 0.5 nœuds... Constatation lourde de conséquences historiques comme on va le voir.

En résumé *Olympias* est une hypothèse qui se vérifia. Le navire évolua de façon très satisfaisante et nous livra bon nombre d'éléments qu'il était impossible de connaître autrement que par l'expérimentation. Vu les connaissances de John Coates en hydrodynamique *Olympias* était plutôt à mes yeux une "super trière".

Les athéniens n'en savaient pas tant !

À suivre...

René BURLET
Juillet 2010

Crédit documentaire:
Les galères au Musée de la Marine, René Burlet. Editions PUPS.
Gloire et misère des galères.
André Sysberg-René Burlet. Ed. Découverte Gallimard.
Venise. La Sérénissime et la mer.
André Sysberg-René Burlet.
Building the Trireme. Frank Welsh. Editions: Constable-London.
Photothèque : Sequana
Croquis et dessins : René Burlet

LES ÉCO-CANTONNIERS en visite à Sequana...

"Il faut que je te parle de l'association ESPACES..."

C'est souvent comme cela qu'une aventure commence. C'est Catherine Stahly-Mougin qui me fait cette proposition. Vous la connaissez Catherine, c'est elle qui a rédigé et mis en page notre première brochure pour le Dénicheur.

Et de préciser :

"Si tu as un moment nous aimerions venir avec nos éco-cantonniers faire un tour sur le Dénicheur et y tenir un atelier d'écriture".

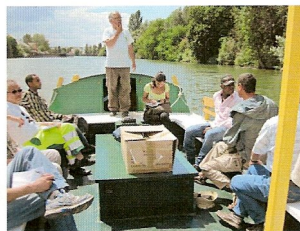
Rendez-vous est pris un jour de semaine en juillet dernier.

Heureusement il fait beau et je vois arriver une dizaine d'hommes et femmes d'origines et d'âges différents tous membres de l'association ESPACES dont l'objectif est la réinsertion par l'écologie.

En clair tous mes futurs passagers ont été malmenés par l'existence et s'efforcent de retrouver équilibre et travail par une activité écologique urbaine d'où le terme d'écho-cantonnier.

Nous faisons connaissance autour des yoles dans le garage à bateaux puis nous embarquons sur le *Dénicheur* avec l'intention d'aller examiner d'un œil critique les berges, préoccupation cantonnière oblige. L'idée est bonne car tout de suite le débat s'anime sur la pertinence de choix techniques pour traiter les berges de la Seine, certains d'entre-eux travaillant sur des aménagements en cours le long de notre rivière dans les Hauts-de-Seine.

L'heure de déjeuner approche, nous rejoignons le garage à bateaux pour un solide pique-nique à l'issue duquel Catherine prend le relai et propose un atelier d'écriture ouvert à ceux que la chose intéresse sans obligation d'aucune sorte. Catherine plante le décor en lisant "Voyage" extrait du *Spleen de Paris* de Baudelaire, puis chacun s'en va rédiger ce que bon lui semble, ce qui lui passe par la tête.



Les éco-cantonniers sur le Dénicheur. Ph. C. Stahly

...

*"Étonnants voyageurs ! quelles nobles histoires
Nous lisons dans vos yeux profonds comme les mers !
Montrez-nous les écrins de vos riches mémoires,
Ces bijoux merveilleux, faits d'astres et d'éthers.*

Nous voulons voyager sans vapeur et sans voile !

*Faites, pour égayer l'ennui de nos prisons,
Passer sur nos esprits, tendus comme une toile,*

*Vos souvenirs avec leurs cadres d'horizons.
Dites, qu'avez-vous vu ?" ...*

(extr. de "Voyage", ch. Baudelaire)

Une semaine plus tard, je reçois un florilège de ces textes et ma surprise est grande. À mon tour, Je vous en propose quelques-uns. Je ne sais quelle sera votre réaction mais la je me souviens très bien de la mienne. Passé un moment d'étonnement, c'est l'émotion qui a pris le dessus puis le respect.

Savons-nous ce qui se passe dans la tête de nos visiteurs ?

Y prêtons-nous une attention suffisante ? Ces témoignages ne sont-ils pas pour nous une invitation à la réflexion, j'allais dire à une humble réflexion ?

Pour bien des auteurs de ces textes notre pays, son histoire, sa culture, sont une langue étrangère qu'ils découvrent en tant qu'adultes confrontés aux difficultés que l'on sait. Je vous invite à prendre le temps d'écouter ce qu'ils nous disent et d'essayer de comprendre.

François CASALIS
page 9

FLORILÈGE

Jacques D.

"J'ai vu... mais quoi au juste ?

La Seine majestueuse bordée par l'île des impressionnistes.

Monet, Renoir et d'autres, vous qui avez habité les lieux, donnez moi à voir tout ce que ces paysages ont à nous montrer !"

Kawakita

"Le ciel dégagé, bleu, une perspective extraordinaire. Le fleuve s'écoule tranquillement comme un tapis vert, léger, un peu mouvementé, infiniment. Sous le plein soleil d'été, ne restant jamais à la même place, une fluidité.

La balade en *Dénicheur* m'a calmé, consolé. Mes angoisses fondent dans le courant de l'eau opaque.

Les nuages, épais, installés, me font rêver d'un ailleurs
Comme quand j'étais enfant."

Wafae

"Avec mes compagnons, je me suis laissée emporter par le séduisant *Dénicheur*. Ses murmures à peine audibles m'ont soufflé d'oublier pour un instant les profanes œuvres humaines. C'était selon lui, le seul moyen de rencontrer la déesse Séquana. Alors que je me demandais à quoi elle ressemblait, j'ai entendu pour la première fois, l'eau de la Seine respirer."

Julien

"Voguant silencieusement sur la Seine à bord du *Dénicheur*, je me laisse bercer. J'essaie d'entrevoir ça et là quelques perspectives qui ont pu inspirer les peintres d'autrefois."

...

"Puis au fil de l'eau, l'image trouble et inquiétante me revient de façon intempestive, celle d'une nature façonnée et tourmentée par une main maladroite."

Jacques D.

"J'ai vu un atelier, conservatoire de nos métiers où le bois était le noble matériau qui formait nos bateaux. Acajou, hêtre, chêne, merisier, ces noms contemporains rappelant d'autres temps où l'on avait à cœur de caresser le bois."

VISITE AU MUSÉE

Fort de Romainville, jeudi 25 novembre 10 h du matin.

Il fait froid, le ciel est gris.

Pas un troquet en vue.

Nous avons rendez-vous avec Olivier Laville du musée de la marine qui doit nous ouvrir les portes d'une des nombreuses réserves du musée.

Très ponctuel, notre visiteur nous fait passer le contrôle d'entrée. Nous longeons de nombreuses casemates, des bâtiments plus ou moins désaffectés et arrivons devant un grand hangar en tôles dont les portes nous livrent passage dans un couinement sinistre de roulettes rouillées.

Le soleil en embuscade entre deux nuages darde ses pâles rayons à l'intérieur. La scène qui nous est brutalement livrée est surréaliste dans cette banlieue si tristement loin de la mer: un enchevêtrement d'affûts de canons d'un autre âge, de coques de plaisance et de travail, de yoles et de dériveurs, le tout dans leur jus, c'est à dire loin des critères généralement admis d'exposabilité voire de navigabilité, une sorte de super brocante ou nous allons découvrir, en plus d'une trentaine de coques attendant une hypothétique restauration, une machine à vapeur, des douilles d'obus de marine, un monument en béton et coquilles d'huitres, des appareils de navigation d'avant les puces électroniques, des pièces d'accastillage de Pen Duick 5 (tout du moins étiquetées comme telles), des espars de toutes sortes, des ancres à verge en bois, un tronçon de mâture rongé par la mer... Et j'en oublie. Notons seulement que l'accorage des vieilles coques est particulièrement soigné, toutes les pièces sont référencées et étiquetées, c'est du sérieux.

Ce qui retient avant tout notre attention, c'est un petit dériveur en bois verni, assez pimpant en comparaison de ses co-stockés et qui est l'objectif initial de notre visite en ces lieux : un Plongeon.



Bric-à-brac de rêve... Ph. H. Teyssier

Disons le tout de suite, l'examen de ce spécimen ne nous apportera pas tous les éclaircissements que nous souhaitons, mais peut-être quelques confirmations sur lesquelles nous reviendrons.

Quatre séquanais lâchés dans un tel bric à brac engendre forcément une quantité colossale de photos sous tous les angles. L'émotion est palpable au point d'en oublier nos doigts gelés appuyant compulsivement sur le déclencheur. Les questions fusent vers notre interlocuteur, lequel nous explique que nombre de ces coques ne seront probablement jamais restaurées faute de crédits, d'espace pour les exposer, ce qu'on pourrait traduire par un manque d'intérêt de nos concitoyens pour la chose maritime. Michel, fraîchement de retour de Mystic Seaport (Connecticut) en est tout retourné. Aussi, afin de nous remonter le moral, nous décidons in petto de nous diriger vers un établissement de restauration où après une daube de sanglier poussée par force boujarons de côtes du Rhône nous retrouvons espoir et forces.

Vers 16 heures, il se met à neiger sur l'Île de France...

Un grand merci à notre interlocuteur du musée pour sa disponibilité et sa gentillesse.

ET LE PLONGEON DANS TOUT ÇA ?

L'histoire commence un jour lointain (2007, 2008 ?) où il est proposé à Sequana d'acquérir un petit dériveur construit par Seyler et dont le propriétaire, après démontage du pont et de l'accastillage et au vu de l'état du restant, pensait ne pas pouvoir venir à bout de sa restauration.

L'achat est vite conclu au profit de dix quirataires qui plus tard revendront leurs parts à l'association.

Faute de place dans le garage à bateaux, le plongeon, puisqu'il s'agit de ce type d'embarcation, sera hébergé de droite et de gauche avant de rejoindre l'atelier en octobre dernier, accompagné de son lot de pièces détachées.

Qu'est-ce qu'un Plongeon ? Donc, c'est un petit dériveur de 4 mètres de long dessiné et construit pour son propre usage par Philippe Dauchez en 1928/ 1930 et qui au bout du compte donnera lieu à partir de 1931 à une série estimée à au moins 100 exemplaires (source musée de la Marine) construits par plusieurs chantiers, dont Pouvreau, Costantini, Seyler et probablement d'autres ainsi que par quelques amateurs.

Voilier minimum, économique, conçu

pour être facilement transporté sur le toit d'une voiture, il se devait d'être léger, les échantillonnages constatés sur notre unité en sont une preuve. Construits en forme sur membrures ployées, certains sont bordés façon canoë, les virures étant assemblées à mi-bois, c'est le cas de notre coque, d'autres à double bordé longitudinal, c'est le cas de la coque du musée, peut-être existe-t-il d'autres techniques selon le chantier.

Dans un premier temps gréé en houari, il est ensuite doté d'un gréement marconi supportant une voileure de 9,5 mètres carrés.

Le Yacht fait état de nombreuses régates de ce monotype entre les années trente et cinquante, la flotte ayant été particulièrement développée à Rueil (tiens tiens, juste en face de chez nous...) avant que le club de Rueil ne déménage à Montesson en 1942.

Quelques figures du yachting ont débuté leur carrière sur ce dériveur réputé former de fins barreurs, tels François Sergent.

Alors, voilà notre *plongeon* installé confortablement sur deux tréteaux dans l'atelier et se pose maintenant la question du quoi faire et comment ?

PREMIÈRE PHASE L'ÉTAT DES LIEUX

Une petite reconstitution à blanc avec les pièces détachées nous permet de constater que notre plongeon est doté d'une hiloire avec brise lame en V et non en forme de suppositoire comme sur certains modèles.



Un Plongeon façon puzzle !... Ph. H. Teyssier



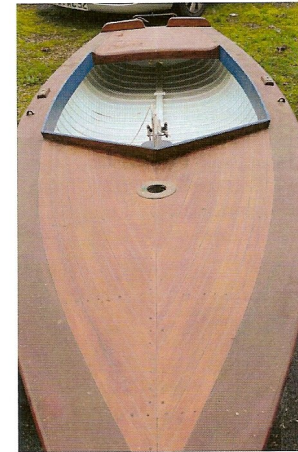
Il manque des morceaux !... Ph. H. Teyssier

Il manque pas mal de pièces dont une essentielle, le safran et accessoirement la barre. Notre visite au musée n'aura pas permis d'en apprendre d'avantage sur sa forme et sa fixation. L'état de la coque témoigne de nombreux échouages brutaux avec notamment des trous replâtrés à la résine, quelques membrures cassées et un puits de dérive gauchi et fendu sur tribord, sauvagement reconsolidé par une planche clouée sur la quille. Toutes les virures des fonds sont fortement entamées voire cassées.

La quille est de construction en deux parties séparées par le puits de dérive et solidarisées par deux longerons bordant chaque face du puits et se prolongeant en amont et en aval le long de la quille. Sur notre bateau, ces deux longerons sont cassés à la hauteur de l'axe de dérive.

Démontage sauvage ?...

Pour le reste de la charpente, le



Le Plongeon du musée de la Marine.

tableau, le marsouin, l'étrave et le brion semblent en état correct.

Le démontage des deux galbords vient confirmer la bonne tenue de la quille dans laquelle s'encastrent les membrures.

Nous en sommes là de nos constatations et avons décidé avant d'aller plus loin de consolider la coque en lui adjoignant un renfort de quille et deux plats-bords en lamellé de contreplaqué afin de maintenir la coque dans ses formes avant toute intervention sur la structure.

L'équipe de restauration est constituée, "yapluka".

D'autres nouvelles très prochainement sur notre site, tout au long de cette restauration.

Hervé Joseph TEYSSIER

LA RESTAURATION DE ZAMBÈZE

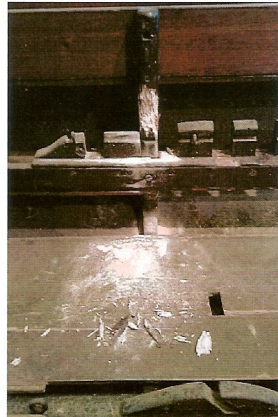
L'ACCUEIL DU BATEAU

Zambèze est un canoë français construit par Tellier, qui nous a été donné en décembre 2009 par M. et Mme Fouillouze habitant Candes St Martin, charmant village sis sur les rives de la Vienne non loin de Chinon. Son propriétaire avait fait connaissance de Sequana à l'occasion d'une visite organisée en 2008 par une association culturelle de Montsoreau. De retour à chez lui, Monsieur Fouillouze réunit sa famille et décide de nous confier le bateau de son oncle Benjamin Poiteux qui en avait fait l'acquisition à une date qu'il n'a pas pu nous préciser. Depuis la disparition de cet oncle le bateau a été soigneusement stocké dans une cave en tuffeau.

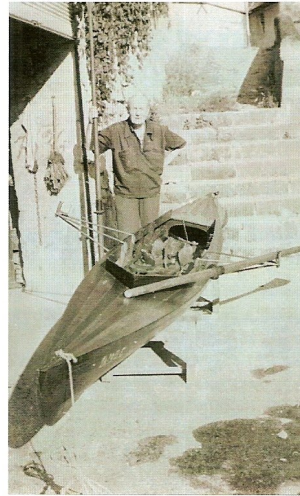
Globalement, le bateau était complet avec ses avirons, ses portants et sa boîte à ramer.

Un premier examen rapide nous montra que la coque était en bon état, à l'exception de toutes les parties en résineux, totalement attaquées par les insectes.

En pratique, elles tombaient littéralement en poussière à la première sollicitation mécanique.



Toutes les parties en résineux sont détruites par la vrillette



Zambèze chez M. Poiteux

Notre premier geste d'urgence a été de traiter tout le bateau au xylophène, pour ne pas aggraver son état, et surtout pour ne pas contaminer le reste de notre collection logée dans le même hangar.

L'INTÉRÊT DE ZAMBÈZE

Auguste Tellier est un des constructeurs de la première époque du canotage, et à ce titre Zambèze est probablement l'un des bateaux les plus anciens de la collection de Sequana.

Lors de nos premiers échanges téléphoniques avec Mr Fouillouze, celui-ci ne connaissait pas l'histoire du bateau avant son oncle et supposait qu'il avait été construit dans les années 1930.

Ce n'est que lorsqu'il évoqua le nom de Tellier, que nous comprîmes qu'il s'agissait d'une pièce bien plus ancienne que cela, et que ce bateau devait absolument être préservé.

"Auguste Tellier localisé d'abord à la gare d'Ivry en 1857 (source Frédéric Delaive), s'installe à partir de 1868 au 52 quai de la Rapée à Paris.

Tellier Fils (Alphonse) (1879-1928) et

Gérard lui succèdent aux alentours de l'année 1905.

Deperdussin reprend le chantier aux alentours de l'année 1911, après la faillite des chantiers due à une anticipation un peu trop importante sur la vente des avions.

Zambèze porte une plaque constructeur indiquant "Tellier, 52 quai de la Rapée, PARIS".

On peut donc raisonnablement penser que Zambèze a été construit à la fin du 19ème siècle, et qu'il pourrait être contemporain (ou plus âgé) que les yoles Fournaise exposées chez Sequana et au musée.

Lorsque nous avons discuté en Conseil d'Administration, en septembre 2010, des chantiers à lancer il est vite devenu évident que Zambèze devait faire partie des sujets de l'année.

Nous venions également d'accueillir un nouvel arrivant, Geffroy Levy, volontaire pour participer à la restauration du bateau, qui sera menée sous la responsabilité de l'auteur.

Nous avons depuis intégré à l'équipe Vincent, le plus jeune membre de Sequana (13 ans) qui fait ses armes d'apprenti sur ce chantier.

DÉBUT DE RESTAURATION

Nous avons commencé par fabriquer un ber en forme, permettant de maintenir Zambèze sans crainte de le voir se déformer pendant les travaux.

Le ber est composé de trois couples extérieurs en contreplaqué, contreventés longitudinalement et diagonalement pour éviter tout mouvement.

L'appareillage du rameur est en cours de restauration :

- La selle, fendue en plusieurs endroits a été décapée et recollée. Une grande partie de l'ancienne visserie était en acier et a rouillé. Tous les anciens trous de vis devront être pinochés ou rebouchés avec des tapons.
- Les supports des roulettes sont

en cours de refabrication. Ils étaient complètement vermoulus et ne tenaient plus que par le vernis.

■ Les roulettes, leurs axes et les sièges métalliques de roulement sont en bon état et seront remontés après un dégraissage soigné.

■ La boîte à ramer, en bon état, sera légèrement ponçée avant d'être revernie. Les charnières et la quincaillerie sont à changer.

LA COQUE

La coque est en bon état général; Toutes les pièces en acajou sont intactes et les rivets également.

Un décapage général sera nécessaire avant de revenir soigneusement l'ensemble.

Toutes les pièces intérieures (Genoux et lisses) sont à refabriquer, car entièrement mangées par la vrillette.

LE PONT

C'est le cœur de ce chantier de restauration. Toute la question est de savoir si il faut déponter ou non. That is the question.....

Extérieurement le pont est globalement en bon état, mais les virures du pont ont tellement séché (elles sont à franc bord) que par endroit il y a un jour > 1 mm entre elles. A la palpation, il semble qu'un barrot "s'enfonce" sous la pression.

Nous avons pris quelques photos sous les pointes AV et AR pour y voir un peu plus clair.

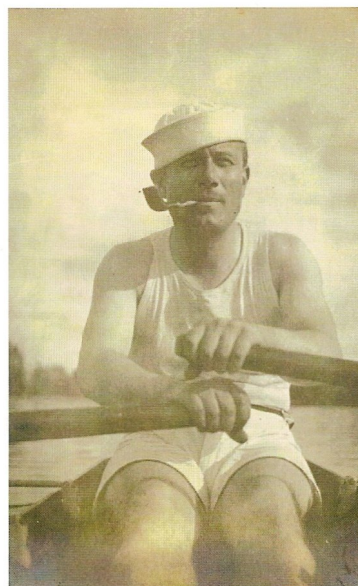
■ Les barrots semblent en bon état.

■ Tout le dessous du pont est entoilé. Le tissu est marouflé à la peinture sous les virures.

■ La toile est "coincée" entre le pont, les barrots et les livets.



Sous les pointes, l'entoilage est cisailé par les virures du pont



Monsieur Benjamin POITEUX. Le canotier n'est pas loin ...

■ L'entoilage est déchiré en nombreux endroits, le long des joints entre les virures du pont.

À ce qu'il semble, il est probable que le pont ait été marouflé par en dessous avant d'être cloué sur le livet et sur les barrots. Mécaniquement c'est tout à fait possible. Le pont n'a pas de tonture et léger bouge inversé. Il est donc développable.

L'autre option serait que la toile ait été posée sur les barrots et les livets, avant la pose des virures. Mais dans ce cas, il semble pratiquement impossible de maroufler à la peinture compte tenu de l'exigüité des pointes avant et arrière. À noter également que les barrots ne montrent aucune "bavure" de peinture.

Si l'un ou l'autre de nos lecteurs ou lectrices a des informations sur la technique employée, surtout ne pas hésiter à nous contacter.

Au vu de ce constat, la suite de la restauration est pour l'instant envisagée comme suit.

■ Dépose des lames centrales du pont, à l'exception des virures externes qui suivent la courbe du livet.

Les virures centrales sont des simples triangles éfilés ne présentant aucune courbure.

■ Préparation d'un nouveau pont, marouflé à la peinture.

■ Pose du nouveau pont.

En fonction de l'état des virures après leur démontage, nous verrons s'il est possible d'en récupérer quelques unes. Certaines d'entre elles sont en effet fendues ou cassées sur les bords. Compte tenu de leur faible épaisseur, il ne sera pas possible de les conserver toutes.

La dépose de la partie centrale du pont permettra également de nettoyer et de décaper l'intérieur des pointes, ainsi que de détecter toute faiblesse mécanique dans la charpente ou toute attaque par les insectes qui nous aurait échappée.

En prévision de ces travaux, l'hiloire a été déposée. Il est cloué au pont par en dessous. Après dépose, nous avons constaté la présence d'anciens trous de clous à côté de ceux que nous venions d'ôter ou de couper.

Les clous que nous avons trouvés étaient d'ailleurs en acier et non en cuivre.

On ne peut en tirer aucune conclusion en ce qui concerne le pont. La seule certitude est que l'hiloire a déjà été déposée et reposée dans la vie de Zambèze.



Emmanchement carré sur l'hiloire tribord

Cet hiloire est équipé à tribord uniquement d'un emmanchement carré en bois dont nous ignorons l'usage.

Christophe DIRLIK

UN P'TIT NOUVEAU DANS NOTRE GARAGE À BATEAU !

Encore un !... diront certains, on n'a plus de place, et puis des canoës français y'en a plein qui attendent d'être restaurés, alors pour quoi un nouveau ? Heureusement il y a l'avent, et puis de nombreux bateaux qui étaient en pension sont partis vers leurs terres d'adoption, donc on a trouvé de la place. Surtout, nous ne pouvions pas manquer ce bateau qui vient compléter la série des embarcations construites par la famille Seyler sagement rangés dans notre garage à bateaux.

UNE AFFAIRE DE FAMILLE.

Chez les constructeurs de bateaux, il est fréquent que les enfants prennent la suite du père, chez les Seyler ce sont trois générations qui vont se succéder.

L'histoire de cette famille reste à écrire et notre adhérent, Michel Seyler, consacre une bonne partie de son temps à retrouver des archives intéressantes. La tâche n'est pas simple car la profession de constructeur de bateaux de plaisance n'était pas reconnue en tant que telle et souvent assimilée à celle de menuisier, ou de charpentier, ou encore, pour ceux qui louaient leurs embarcations, de plagistes.



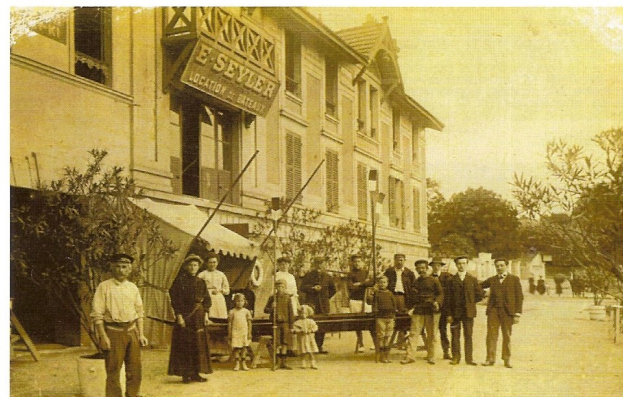
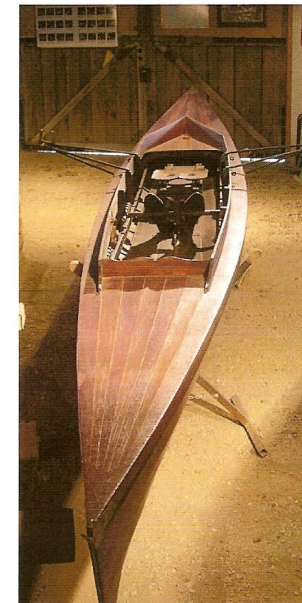
Les Seyler ont exercé leur savoir-faire dans de nombreuses disciplines. Cela va de Scramasaxe inspiré des fameux Scow, un des premiers Un Tonneau français, en passant par Trèfle à quatre, un racer équipé d'un moteur Brazier qui finira en flammes dans le port de Monaco ! Sans oublier les yoles de louage, les canoës français, quelques clippers, les fameux dinghies de l'après guerre (la seconde) qui provoquèrent une émeute sanglante sur les bords de Marne.

Bref Michel à bien du travail.

En ce qui nous concerne nous nous sommes intéressés aux embarcations à l'aviron et à la pagaie et, comme on vient de le dire, le p'tit dernier vient de fermer la marche.

Ce bateau est une acquisition onéreuse. Comme cela n'était pas prévu au budget de l'année, un certain nombre d'entre-nous ont mis la main à la poche en attendant que le trésorier fasse voter les budgets

2011, et les suivants, avec l'espoir d'un remboursement pour les quirataires. Ce procédé à déjà été mis en œuvre par notre association pour acquérir des bateaux, en dernière date, le Plongeon, construit.... par un Seyler !



DONATION DE NOTRE COLLECTION

Le conseil municipal de Chatou en date du 16 décembre 2010 a accepté la convention de donation entre la ville de Chatou et l'association Sequana⁽¹⁾.

Le texte de la convention est consultable sur notre site internet. Lorsque cette convention sera signée (courant janvier) la quasi totalité des bateaux du fonds associatif appartiendra à la ville de Chatou. Sequana en assurera l'entretien et pourra continuer de les utiliser lors de manifestations patrimoniales ou autres. Cette donation constitue une étape majeure dans la vie de l'association et a donné lieu à de nombreuses discussions durant ces deux dernières années.

COMMENT EST-CE QUE CELA VA FONCTIONNER ?

À la date de prise d'effet de la convention, la commune devient propriétaire des bateaux.

Ces bateaux nécessitent un entretien que seul Sequana est habilité à effectuer. L'objet de cet entretien est de maintenir la flotte en état de naviguer.

Les bateaux pourront participer à des manifestations ou à des sorties patrimoniales, sous réserve de respecter quelques règles de bon sens (Voir la convention).

De façon concrète, la commune confiera la gestion de la collection à un organisme tiers qui sera très certainement le musée Fournaise.

"...jusque là, je comprends à peu près..."

QU'EST CE QUE CELA CHANGERA POUR NOUS ?

Pas grand chose :

- Nous continuerons à restaurer, réparer et entretenir les bateaux du fonds.
- Nous continuerons à les faire naviguer.

- Nous continuerons à les assurer quand ils seront sur l'eau.
- Nous continuerons à les montrer au public venant sur le Hameau Fournaise.

MAIS

- Nous devons proposer à la commune un planning prévisionnel de travaux.
 - Nous devons proposer également le planning des sorties, en décrivant dans quelles conditions elles sont prévues.
- "...On ne pourra plus faire ce que l'on veut, alors ?..."
- "C'est presque ça ! Disons plutôt qu'il n'est pas abusif de la part du propriétaire de ces bateaux de vouloir savoir ce que Sequana compte en faire, et où elle désire les faire naviguer..."
- Nous sommes désormais dans une relation bi-partite, ou les décisions seront conjointes et ou nous aurons un avis externe. Cela ne pourra que nous rendre plus exigeants et c'est une très bonne chose."

MAIS ALORS, POURQUOI DONNER NOS BATEAUX ?

Ces bateaux ne sont déjà pas les nôtres !

Ils appartenaient à Sequana, qui est une personne morale même si elle est incarnée par nous tous.

Cette collection présente un intérêt patrimonial unique. Il s'agit de la plus belle collection (publique ou privée) de bateaux du canotage, entretenue et accessible.

La constitution de cette collection n'a été possible qu'avec le soutien et l'aide financière de la collectivité publique.

Une association peut disparaître, il suffit d'une assemblée générale et d'un courrier à la préfecture. Si cela se produisait un jour pour Sequana, qu'advierait-il des bateaux ? Comme tous les actifs de l'association, ils seraient dispersés et il y a fort à parier que 20 ans après ils soient tous

retournés à leur état initial, c'est à dire à celui d'épave.

Ne vous méprenez pas ! L'objectif de Sequana n'est pas de disparaître, mais bien de continuer sa collecte et d'enrichir le patrimoine collectif. Et la plus belle façon de le faire, c'est de verser notre trésor dans le domaine public. Être propriétaire de tels bateaux est avant tout une lourde charge. Au minimum celle d'en garantir la conservation. Mais aussi celle de se donner les moyens de faire vivre cette collection, de la rendre accessible et de la faire connaître.

En acceptant notre donation, la Ville de Chatou accepte cette charge, au nom de l'état français, avec ou sans Sequana.

Je profite de cette occasion pour remercier très sincèrement tous les élus du conseil municipal qui ont accepté à l'unanimité (toutes tendances politiques confondues) cette donation.

ET C'EST TOUT ?

Et bien non, ça n'est pas tout !

Les plus perspicaces d'entre vous auront sans doute remarqué que, petit à petit, les pièces d'un puzzle sont en train de se mettre en place...

- Le Hameau Fournaise, réhabilité, est maintenant complet et accueillant.
- L'exploitation du dénicheur.
- La construction par le SIVOM de haltes fluviales pour accueillir des bateaux de passagers.
- La création d'un office du tourisme du Pays des Impressionnistes
- Le versement de notre collection dans le domaine public.
- Le mouillage de certains de nos bateaux devant le site en été.

Il ne manque pas beaucoup de choses pour faire de Chatou une destination plaisante pour y passer un après-midi au bord de l'eau. Certains de ces chantiers sont lancés, d'autres en gestation...

- Pour ouvrir le hangar à bateau, il nous reste à instruire un dossier pour

le transformer en ERP (établissement recevant du public). C'est en cours...

- Pour y réaliser les aménagements nécessaires, il faut en trouver le financement. C'est en cours...
- Pour que les berges soient peuplées d'une plus grande variété de bateaux à flot, il faut agrandir les mouillages. C'est en cours...

ON POURRAIT ALLER PLUS LOIN EN IMAGINANT...

.. Des visites du musée Fournais et ..

de la collection Sequana commentées par des professionnels...

On en discute...

- Des opérateurs touristiques proposant aux Franciliens de découvrir la Seine en visitant Chatou ou une des communes du SIVOM... Sur un bateau d'époque.

On cherche...

- Un accueil des scolaires dans un cadre plus structuré que celui que nous pouvions offrir jusqu'à présent....

On testera sans doute quelque chose en 2011 ailleurs que sur nos terres mais avec le soutien d'un partenaire expérimenté en la matière.

Quand tout cela sera en place, et que nous en contemplerons le résultat, je suis sûr que nous en serons fiers.

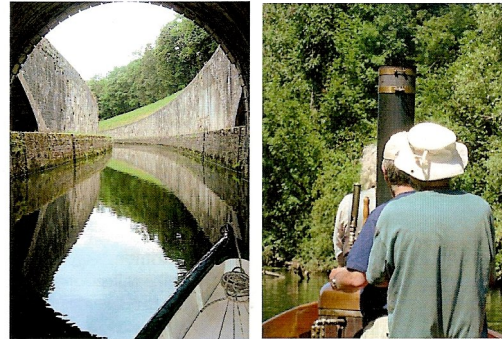
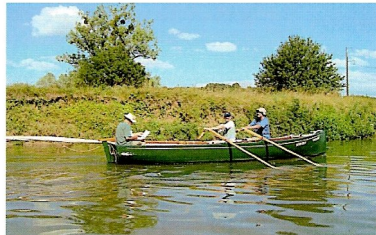
Christophe DIRLIK

⁽¹⁾Le CR du conseil est disponible sur le site de la ville de Chatou à <http://chatou.fr/chatou/ch010103.asp>

SUZANNE, SURCOUF ET LES AUTRES SUR LA HAUTE SAÔNE

En juillet dernier, nous avons convié nos amis helvètes à naviguer paresseusement sur la Haute -Saone, à l'initiative de notre cheftaine logistique Kareen. De Corre à Soing, nous avons découvert une rivière magnifique et n'avons pas hésité à y plonger pour nous rafraîchir !!

Reportage photo / Nathalie de Rolle.



LA FEUILLE À L'ENVERS

Numéro 36 - Janvier 2011
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, Hervé Teyssier...
Mise en page : Marie Sophie Besson
Photographies : Sequana

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