



Sur l'île des impressionnistes à Chatou
le 7 mai 2016

SEQUANA met à l'eau le Monotype de Nogent-Joinville

Epilogue d'une aventure qui aura duré 16 mois



Coll. Loius Pillon

La démarche de Sequana, en reconstruisant des unités disparues, se veut à la fois idéaliste et réaliste.

Idéaliste, car elle cherche à donner corps et à faire revivre des bateaux emblématiques de l'Île-de-France .

Réaliste, en utilisant des moyens dont elle s'est dotée pour redonner vie à des unités à sa mesure.



Bernard Boniface, Bernard Romain, Bertrand Chazarenc, Vincent Coussa, Christopher (stagiaire), Gilles Mouquet, Louis Pillon

Maquette du Monotype Nogent-Joinville
Réalisation Bertrand Chazarenc



Le Monotype de Nogent-Joinville tel que décrit à l'époque (1903)

Dessiné en 1903 par Monsieur Ernest Binet sur un cahier des charges d'Albert Glandaz qui voulait promouvoir « la monotypie pour l'initiation et le perfectionnement de la voile, permettant à la fois une économie substantielle, des régates en temps réel et une activité beaucoup plus spectaculaire par l'usage de bateaux plus légers et plus simples »(L.Pillon), le Monotype de Nogent-Joinville présente une avancée technique pour l'époque : l'installation d'un appareil à gouverner placé dans un puits et amovible.

Le bateau, au dessin d'une coque de sharpie très élégante mesure 5,50m, avec une surface de voile de 20 m².

La construction est arrivée à sa fin et le bateau est mis à l'eau en grande pompe le 7 Mai 2016. Nous pourrons donc bientôt comparer le Monotype de Chatou et celui de Nogent-Joinville comme ce fût le cas à la Belle Epoque.

Bertrand Chazarenc

Dans l'atelier de Sequana sur l'île des impressionnistes construction en images ...



Un calage au niveau laser du chantier est nécessaire, au m/m près, pour que le bateau soit parfait dans toutes ses dimensions.

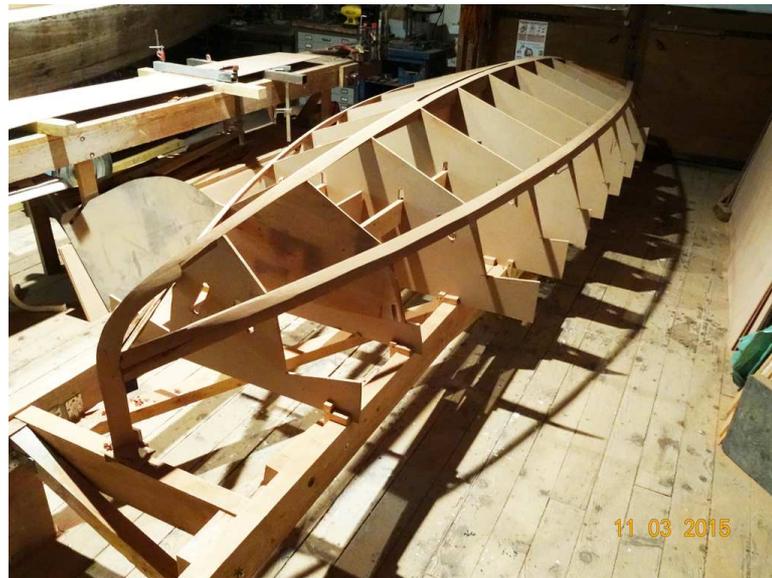
Pose des serres, moment important : la pose de la quille, des serres de bouchains (sur lesquelles viennent se fixer les bordés en faisant un angle) et les serres bauquières (qui ceinturent le bateau), c'est la colonne vertébrale du bateau. Les gabarits provisoires en agglo seront enlevés et ne resteront que les cloisons structurales avant et arrière.



L'équipe se met au travail et établit le plan d'intervention. Par où commencer ? Le point sur les matériaux et outils nécessaires, finalisation du budget, calendrier prévisionnel de fin de travaux.



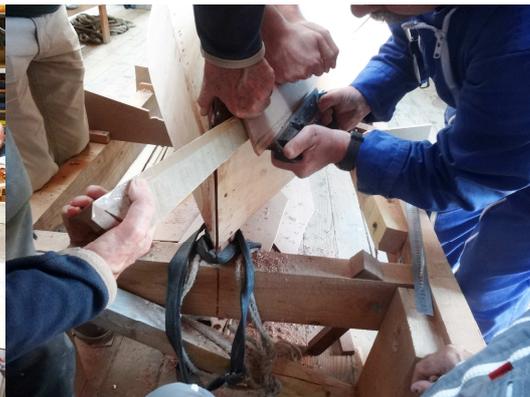
Fabrication des scarfs pour les bordés



Pose des membrures étuvées et ployées



Pose délicate des bordés



Construction de l'étrave très pincée





Début de construction du pont

Les membrures sont posées. Le bateau retourné, les gabarits enlevés, le résultat semble bon. L'élégance de la ligne du bateau se profile. Le montage se poursuit, une première couche d'apprêt est appliquée.



Couche d'apprêt



Evidement du mât à la toupie pour l'alléger et lui donner un peu de souplesse



Ponçage du mât: opération qui va lui donner sa forme arrondie

Test in vivo du porte mât.

Le mât n'a pas l'air de souffrir !



Fabrication lamellée-collée de la barre en « arbalette », en acajou et pin douglas, donnant un résultat particulièrement gratifiant

Encornat et mât brut. L'encornat est la pièce qui constitue sur certains gréements l'articulation en forme de fourche à deux dents entre le mât et un espar. Ces pièces sont à l'état brut de montage. Ponçage et mise en forme les rendront plus élégantes.

