

LA FEUILLE À L'ENVERS

LA FEUILLE À L'ENVERS



Le Monotype de Chatou, un bateau à la frontière du Canotage et du Yachting.



Association SEQUANA

La Gare d'eau – Ile des Impressionnistes 78400 CHATOU

site internet: www.sequana.org

Le Monotype de Chatou, un bateau à la frontière du Canotage et du Yachting.

Introduction

Il est curieux ce Monotype de Chatou, sa forme, son allure générale, ses espars en bambou lui donnent un petit air exotique. La générosité de son cockpit en fait un espace convivial dans lequel, en dehors des exigences de la manœuvre, on aime à se tenir, converser, ou encore boire un verre en bonne compagnie.



Nymphée sur le bras de Marly en automne.

Il suffit de voir l'étonnement de nos visiteurs lorsqu'il navigue devant notre atelier pour se convaincre que ce n'est pas un bateau comme les autres.

Profitant de la restauration de «Quod Amo», le 71ème de la série, nous avons essayé de le «faire parler», tenté de comprendre les raisons de son succès, en savoir un peu plus sur ses origines, ses promoteurs, le contexte de son avènement, les influences, les modes...

Un bateau venu d'ailleurs...

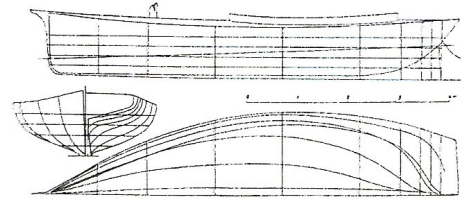
Au risque de choquer les esprits notre bateau, bien que né au tournant du siècle chez Texier au Petit Gennevilliers, n'est pas un enfant de la Seine. Il semble bien que nous soyons devant un exemple d'intégration réussie!

La filiation n'est pas évidente, il semble toutefois que les gènes anglo-saxons puissent être identifiés!

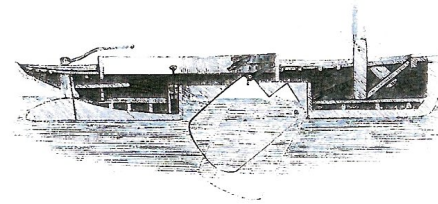
Dans notre quartier

Une fois encore, la Seine et le Bras de Marly, vont être le théâtre d'évènements décisifs.

L'affaire commence en 1847, en aval de chez nous, quand l'honorable Monsieur Cor, fondateur de la Société des Régates du Havre, de retour des Etats-Unis, ramène dans ses bagages: *Margot*.



Plan de Margot



Coupe d'un clipper de Seine sur le modèle de Margot. A noter la pompe de cale en arrière du puits de dérive et le palan pour coucher le mât pour faciliter le passage sous les ponts.

Le bateau est révolutionnaire, nous sommes loin des classiques du genre comme le *Comte de Paris*, inspiré de l'*Eperlan*, avec ses 8m hors tout et un mètre de tirant d'eau, que son propriétaire, le vicomte Alfred de Chateauevillard, gara à Bougival.

Rien de commun non plus avec *Syrène* remarquable canot mixte de 1846 «...pouvant contenir à l'aise quinze à vingt personnes», garé devant notre atelier au pont de Chatou.

Un Canotier remarquable.

Il est impossible d'aller plus loin sans s'arrêter sur la personnalité de Lucien Môme.



Lucien Môme

Né en 1816 il commence sa carrière nautique en 1836 comme barreur puis équipier de la *Sorcière des eaux*, une yole à six rameurs qui va faire parler d'elle!

En effet en 1844 le prince de Joinville qui vient d'emménager à Neuilly et qui ne manque pas une occasion de se faire remarquer, lance un défi aux canotiers parisiens qui arment la *Sorcière des Eaux*.

Il prépare soigneusement son coup en sélectionnant dans la «Royale» les marins les plus forts et les plus habiles à manier l'aviron... et par deux fois les canotiers parisiens font admirer le tableau arrière de la *Sorcière des eaux* aux marins du Prince!

C'est le début d'une brillante «carrière» où l'on retrouve Lucien Môme et ses amis sur les bancs de nage de yoles prestigieuses comme le *Duc de Framboisy*, *Velleda*, *Eva*...



Médaille de récompense du canot EVA

C'est non seulement un canotier de talent mais également un prosélyte.

Il écrit en 1858 avec ses amis, Alphonse Karr, Léon Gatayes, le vicomte Alfred de Châteauvillard, Eugène Yung, Gilbert Viard et Frédéric Lecaron un ouvrage de

référence: LE CANOTAGE EN FRANCE .

Le Yacht publie régulièrement des chroniques sous sa signature.

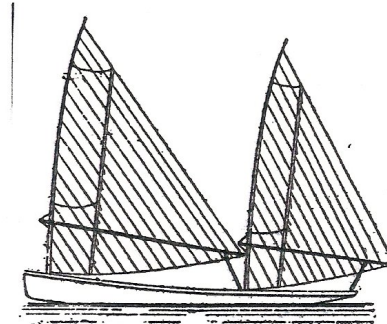
En 1874 il est élu à la présidence du Cercle de la Voile de Paris où il siège jusqu'en 1879.

Il s'en faut de peu qu'il puisse assister aux premiers bords du Monotype de Chatou. Hélas il quitte ce monde en 1898 après une vie toute entière consacrée au petit et au grand canotage, au sens le plus noble du terme.

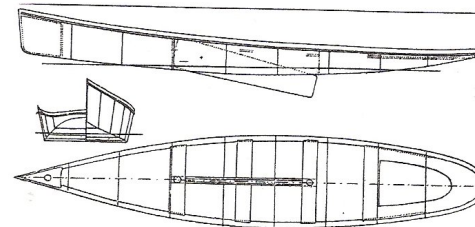
Après le New York, le Sharpie

Tout aussi habile avec une écoute qu'avec un aviron, Lucien Môme remporte avec *New York* un nombre impressionnant de victoires, mais l'homme est curieux et il s'intéresse à un autre bateau qui va connaître une longévité remarquable, le Sharpie.

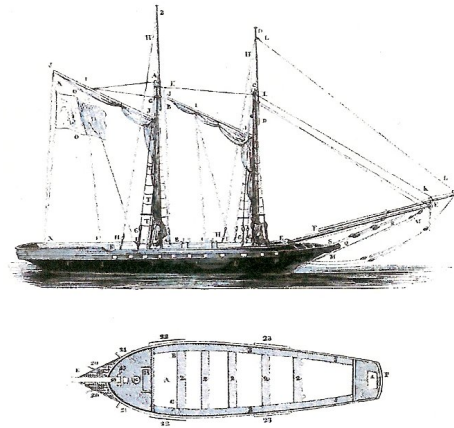
En 1863 un marin militaire en mission aux États-unis en ramène deux dans ses bagages.



«J'ai eu la bonne fortune de les voir et de les relever» déclare Lucien Môme qui prend fait et cause pour ce bateau aux formes peu avenantes.



Sharpie plans de formes



Syrène garé au pont de Chatou.

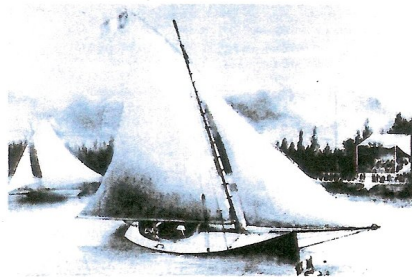
Longueur de coque: 7,80m Maître Bau: 1,90m Creux: 1m Tirant d'eau en charge: 0,70m. Fantasma ou réalité? L'affaire n'est pas tranchée. Ce bateau décrit en détail par le «loup d'eau douce» auteur du Manuel Unniversel et Raisonné du Canotier (1846) pourrait être uniquement le fruit de l'imagination, par ailleurs débordante, de l'auteur...

Margot avec sa dérive fait sensation et soulève bien des commentaires cela ne l'empêche pas de remporter tous les prix de 1847 à 1849. Elle va inspirer une génération de canotiers franciliens.

Face à l'intrus le canotage parisien réagit!

Bien entendu, face à ce bateau venu d'ailleurs, les constructeurs parisiens réagissent, à commencer par le plus connu d'entre eux, Baillet. Il met en chantier l'*Espadon* qui va se distinguer en régate sous le nom de la *Capricieuse*.

Baillet s'inspire fortement des formes du bateau yankee mais comme il faut toujours se «démарquer», il remplace la dérive pivotante de *Margot* par une dérive du type guillotine qui glisse sur toute sa longueur entre deux montants.



Capricieuse très certainement enrégatée sur le bassin d'Asnières

On imagine le côté pratique de la chose...

Après Margot, le New York

La seconde révolution va avoir lieu sept ans plus tard. En 1854, toujours sur le Bras de Marly et encore à Bougival, Monsieur Goupil fils importe lui aussi des États-unis un cat-boat construit par David Kirby.



Le New York, à noter les fargues au niveau du cockpit



Plan de forme de New York

Le chantier Kirby est installé à Rye, quartier sélect du Long Island Sound dans le comté de Wetchester à environ 40 km de New York.

Ce chantier va devenir célèbre en 1868 grâce à *Madeleine*, un «center board shoener» de 32m de longueur hors tout, pour un maître bau de 7.35 m. *Madeleine* porte, tout dessus, pas moins de 783 m² de voilure!

De retour en France Monsieur Goupil junior confie le cat-boat américain à un équipage qui ne sait pas naviguer et il s'en faut de peu que le bateau disparaisse à jamais.

Heureusement Lucien Mère passe par là, en fait l'acquisition, et lui donne le nom de *New York*.

Georges Paul Thierry dans «*A travers un siècle de notre Yachting*» donne le compte rendu de la huitième lecture faite le mardi 28 février 1881 au Cercle de la Voile de Paris au cours de laquelle Lucien Môme développe une argumentation très précise en faveur du «*Scharpee*». Il ne fait aucun doute que sa personnalité, ses connaissances en la matière ont contribué au devenir de ce bateau en France.

Une étape importante va se jouer non loin de chez nous, chez Texier, au Petit Gennevilliers, quand ce constructeur met en chantier pour le comte de Bardi un Sharpie de 6.50m.

Le jour du lancement, dimanche 14 août 1881, il souffle une bonne brise d'ouest qui soulève un clapot désagréable, que nous connaissons bien, sur le plan d'eau Argenteuil.



Le Sharpie de 6,50m construit par Texier le jour de sa première sortie le dimanche 14 août 1881

Le bateau fait merveille et Lucien Môme déclare:

- «...C'est un résultat extraordinaire, qui déroute toutes les idées admises en construction qu'une caisse plate, avec une dérive et des voiles, donne les avantages d'une forme d'embarcation longuement perfectionnée...».

On ne parle pas encore de plat à barbe, mais on n'en est pas loin...

Un succès qui défie le temps.

Soixante trois ans plus tard alors que la France est sous la botte nazie la Fédération Française de la Voile, en vue du Championnat de France de l'année qui va suivre, retient huit plans dont deux Sharpies dessinés par l'architecte Eugène Cornu, un autre de 6m par Staempfli, et enfin un autre de 5,50m par Jean Jacques Herbulot.

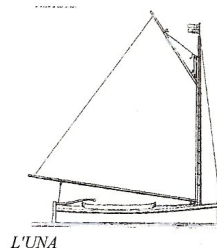
Le succès de ce bateau est tel qu'en 1947, date de la

parution du célèbre ouvrage de Georges Paul Thierry, «*Construis-toi-même...*» on compte pas moins de mille Sharpies en France.

Les influences extérieures

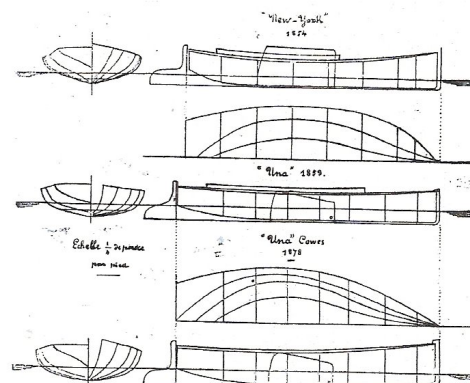
Si en France, *Margot*, le *New York* et les Sharpies, s'imposent tour à tour comme les meilleurs bateaux sur les lacs et rivières, Outre-Atlantique les créations ne manquent pas et cela n'échappe pas à la curiosité des régatiers britanniques en mal de revanche depuis l'humiliation de 1851.

Le marquis de Conyngham, un sujet de sa gracieuse majesté, en voyage lui aussi aux Etats-Unis, revient avec l'*UNA* (1853).

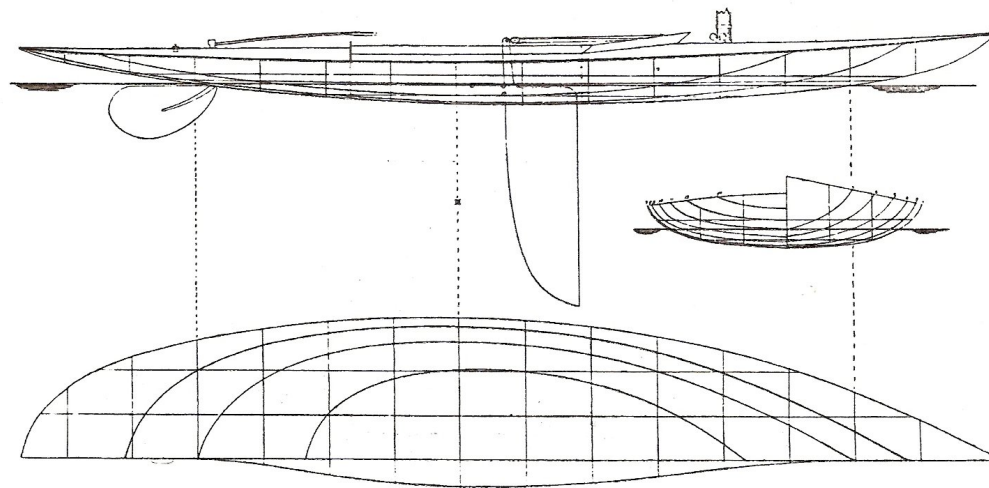


Ce petit bateau que Dixon Kemp qualifie lui-même d'extraordinaire a marqué son temps. Il est remarqué par le marquis alors que ce dernier rend visite au chantier de Robert Fisch. Il en fait l'acquisition et l'expédie aussitôt à Cowes.

Les yachtmens britanniques vont s'empresse de modifier le bateau yankee en augmentant sensiblement son franc bord pour lui permettre de mieux affronter le clapot du Solent.



Comparatif des lignes d'eau de New York(1854) en haut – Una « américain » 1859 au milieu et Una 1878 revu par les yachtmens anglais en bas (à noter la différence des francs bords)



Plan des formes du yacht à dérive de 1 tonneau Sorceress. — Echelle de 0,021 pour 1 mètre

C'est dans ce qui est déjà la Mecque du yachting, que ce dériveur va connaître un succès considérable:

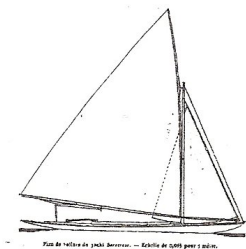
«- même aujourd'hui (nous sommes en 1878 donc 25 ans plus tard) aucun bateau n'est plus en faveur pour la navigation en eau calme».

Le célèbre architecte poursuit son discours par un éloge sans réserve du gréement cat-boat qu'il considère comme étant d'une efficacité remarquable, en particulier au louvoyage, et le tient comme bien supérieur au près à celui des cotres!

Sorceress

Toujours d'après le «gourou» du yachting britannique, l'UNA aurait été souvent imité mais:

- «...jamais avec autant de succès que par Linton Hope, avec son célèbre 1 de course, Sorceress»



Plan de voile du yacht Sorceress. — Echelle de 0,021 pour 1 mètre.

Il est intéressant de souligner ses remarques sur l'art et la manière de naviguer avec ce qu'il qualifie lui-même un «plat à barbe!».

«Il n'est pas douteux qu'une bonne partie de son succès et de sa tenue au près du vent vient de la forme de la dérive, et du fait que le bateau navigue droit, ce qui donne un maximum de résistance latérale pour la surface de dérive (...) Cette même capacité de naviguer presque toujours droit réduit au minimum les modifications des formes de la carène qui seraient considérables si l'embarcation inclinait autant que font les bulbs et autres types de bateaux.

L'auteur du plan attache à ce fait une grande importance, parce que la carène, quand il n'y a pas d'inclinaison, a exactement la forme de la vague comme on peut le constater en examinant la courbe des sections au-dessous du plan de demi-largeur.»

Ces recommandations restent valables de nos jours.

Pour faire avancer nos Monotypes de Chatou, la meilleure façon c'est bien de les faire naviguer le plus à plat possible!

L'échantillonnage de Sorceress est étudié avec une recherche d'allègement maximum, bordé en pin, et en acajou au dessus de la flottaison, tous les espars sont en bambou, son gréement dormant et courant est en fil d'acier.

Nous sommes en 1894, *Sorceress* sur la Tamise gagne toutes les coupes de l'année, soit 14 victoires sur 15 régates. Le bateau devient une référence.

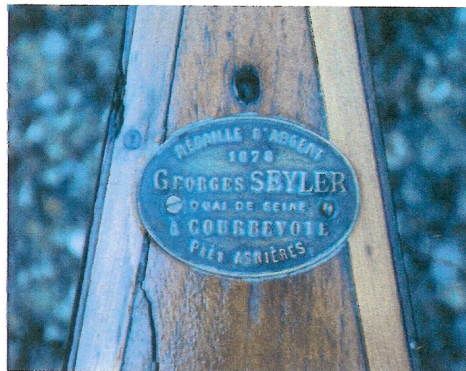
La réputation de *Sorceress* traverse la Manche.

En février 1895 la revue le Yacht lui consacre un article des plus élogieux. A cette époque l'effervescence est grande sur la Seine en aval de Paris, les séries des «1» et «1/2» tonneaux connaissent un succès considérable.

Les chantiers franciliens les plus célèbres suivent les régatiers sur leurs plans d'eau favoris. Texier quitte Charenton pour venir s'installer au petit Gennevilliers sur les berges du bassin d'Argenteuil.

Avant lui les constructeurs parisiens, comme Baillet, abandonnent Paris pour venir à Asnières, haut lieu du Grand Canotage avant qu'Argenteuil prenne le relais.

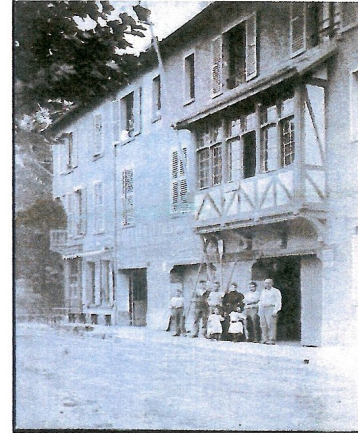
Seyler s'installe à Courbevoie, quai de Seine, et n'oublie surtout pas de préciser «près Asnières» sur sa plaque de constructeur. Il n'est pas venu là par hasard et sous l'impulsion du Cercle de la voile d'Asnières, il va mettre en chantier un nombre respectable de ce que l'on peut considérer comme des «bateaux prototypes».



Plaque du constructeur Georges Seyler apposée sur la pointe de la yole propriété du musée Fournaise, classée à l'inventaire des monuments historiques. A noter la mention au bas de la plaque « Près Asnières » alors que le chantier est à environ cent mètres de la limite de commune.

En regardant de près les documents photographiques de l'époque montrant le chantier, il est amusant de constater que la tradition canotière est respectée. En effet le constructeur met à la disposition de sa clientèle, et il l'affiche sur sa devanture, des cabinets particuliers pour se loger un temps de loisir. Une buvette, attenante au chantier, est là aussi pour se désaltérer.

A cette époque on sait soigner sa clientèle!



La famille Seyler pose devant l'atelier de Courbevoie, à noter la buvette à gauche de la photo. Sur l'enseigne il est proposé « Chambres et cabinets meublés ».

Le dériveur inquiet

En 1898, soit cinquante ans après les succès de *Margot*, la polémique fait rage entre les anciens et les modernes.

Par «modernes» il faut entendre les tenants du dériveur et « anciens» ceux qui refusent de voir dans l'engin à dérive un bateau digne de ce nom et qui ne jurent que par le quillard!

Lucien Môme, l'année même de sa disparition, fait face à la tourmente. Par chroniques interposées il argumente en détail les avantages du dériveur.

A un certain X qui déclare dans le Yacht de janvier 1898:

«Je ferais peut être construire un dériveur sans lest, si j'estimais ce genre de bateau approprié aux localités où je cours en régates, mais, à coup sûr, il ne me viendrait jamais à l'esprit de conseiller une embarcation de ce genre comme modèle d'étude à un commençant, et je verrais avec regret, le Congrès en 1900, adopter une jauge favorisant ce type de bateau.»

Il répond sans équivoque:

« Je maintiens cette opinion qu'il faut choisir le type de bateau dont le maniement nécessite une application plus attentive, plus soutenue, et par conséquent plus profitable. De là j'ai conclu à la supériorité du type à dérive sur celui à quille fixe comme bateau d'école.»

Est-ce par souci d'éviter les querelles inutiles qu'il précise «comme bateau d'école»?

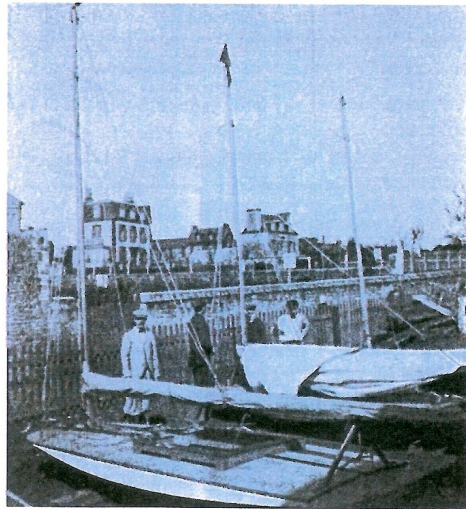
On ne se le demande pas trop longtemps car tout de suite après ce plaidoyer il étrille littéralement le bateau ayant recours au bulb-keel.

-«Ces bateaux méritent-ils le nom de bateaux à quille?»

On le voit la région fourmille d'activité et d'idées... mais elle n'est pas la seule.

En Bretagne du côté de Dinard une tentative va faire parler d'elle.

En 1898 Monsieur Vallois Secrétaire Trésorier Du Dinard Model Yacht Club a l'heureuse idée de ramener des États-unis, cela devient une habitude, le *Lark*, un bateau d'une conception révolutionnaire. Terriblement vilaine cette caisse de bois aux flans verticaux, elle va pourtant se révéler performante au point que dix ans plus tard, Georges Paul Thierry, éprouve le besoin d'en construire un et de le faire régater.



Lark à Dinard

Le bateau mérite d'être regardé de près, que le lecteur se reporte en annexe pour trouver un mode d'emploi détaillé de la construction du *Lark*.

L'architecte, Charles Davis, a cherché la simplification la plus radicale pour permettre aux jeunes amateurs de voile de posséder un bateau performant. L'idée est sans doute trop en avance sur son temps pour séduire les amateurs du vieux continent, hors Georges Paul Thierry comme nous venons le voir. Curieusement ce

dernier n'en fait pas la promotion dans ses différents ouvrages dédiés à la construction amateur.

Un évènement va précipiter les choses,

Le Cercle de la Voile d'Asnières va déménager pour s'installer sur le bassin d'Argenteuil, plus large, mieux exposé aux vents dominants. Il va rejoindre le Cercle de la Voile de Paris qui a déjà pris place sur un ponton amarré à la rive au Petit Gennevilliers.

A cette occasion, en septembre 1899, Monsieur Marcou étudie et commande à Texier *Tortue*, le premier Monotype du Cercle de la Voile d'Asnières: 5m de long, 1.90 m de large 16 m² de voilure.

Le bateau est construit en forme. Le bordage est en sapin de 10mm jusqu'à la flottaison et en acajou au dessus, la maille des membrures ployées en acacia est de 10 cm!

Une seule voile en simili soie de 16 m².

Le mât et les espars sont en bambou, le pouliage est en bronze, la dérive en tôle pèse 48 kg!



Monotype d'Asnières-Argenteuil, très belle photographie communiquée par François Puget

Il reste à découvrir les arguments de messieurs Marcou et Lecointre en faveur de ce bateau. Les heureux propriétaires des deux premiers Monotypes d'Asnières Argenteuil ont ils eu connaissance du *Lark*?

Nous manquons de documents pour l'affirmer mais cela semble probable.

Par ailleurs *Sorceress* fait des émules en France et il est patent que *Sidi Fekkar*, *Belouga*, *Sequana*, *Chocolat*, nombreux sont les «1» Tx nés dans le secteur, doivent quelque chose à leur cousin britannique.



Belouga

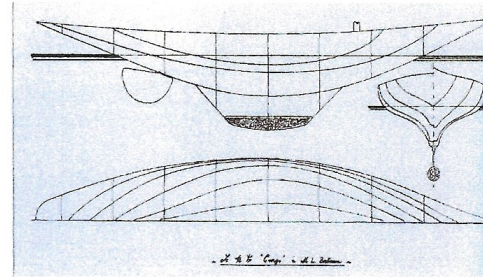
Les chantiers Texier sont à l'avant-garde de la construction des embarcations de plaisance et, comme c'est le cas de nos jours, les informations sur ce qui se fait circulent entre initiés.

Le Monotype du Cercle d'Asnières va devenir à la suite du déménagement du Cercle, Monotype d'Asnières-Argenteuil. Il est pour partie une synthèse de tous ces bateaux au palmarès prestigieux.

A chacun son Monotype

La querelle des quillards et des dériveurs n'est pas la seule qui agite le yachting de rivière. Les fanatiques de la «monotypie» pour ne pas dire de la standardisation vont s'opposer dans des combats navals fratricides.

A cette époque deux courants dans la navigation à voile de plaisance monopolisent l'attention. Les «1/2» TX et les «1» TX rivalisent de nouveautés. Le bateaud de l'année détrône irrémédiablement tous ses aînés. L'ingéniosité des constructeurs et architectes ne connaît pas de limites, le retour de galbord n'est plus de mise et la mode est au fin keel acrobatiquement suspendu à une coque la plus légère possible.



Congo 1/2 Tx construction Seyler. A noter la fixation du bulb à la coque

Face à cette déferlante de créations coûteuses, posséder un bateau au goût du jour coûte cher, les tenants de la «monotypie» pure et dure sous couvert de joutes nautiques équitables entre bateaux identiques cherchent aussi à contenir la dépense de leur loisir.

Toute la question est de se mettre d'accord sur un bateau susceptible de convenir à tout le monde?

Nous sommes en France, chaque club, chaque Cercle, chaque association croit détenir le modèle idéal.

L'honorable monsieur Glandaz, un mécène entièrement dévoué au sport nautique, va essayer, en vain, de mettre tout le monde d'accord. Des régates comparatives sont organisées, la préférence va, pour un temps, vers le monotype de Joinville. Qu'importe, les catoviens font dissidence et défendent avec courtoisie mais fermement leur attachement au Monotype de Chatou dont le succès en régate et le nombre de bateaux en état de naviguer semblent bien être les meilleurs arguments.

Un environnement favorable

Que c'est il passé entre 1894 année de gloire pour *Sorceress*, et 1900 date à laquelle Maurice et Henri Monot auxquels se joint leur ami Jean Linzeler, commandent à Texier, *Sarcelle*, *Souriceau* et... *Ta Gueule!*?

Ces trois Monotypes de Chatou avaient-ils déjà une marotte en guise d'étrave?

Les photos de *Sarcelle* et *Souriceau* ne laissent guère de doute et l'on peut de ce fait affirmer qu'au moins ces deux là peuvent être considérés comme les premiers Monotypes de Chatou, même s'ils n'en portent pas le nom à leur naissance.

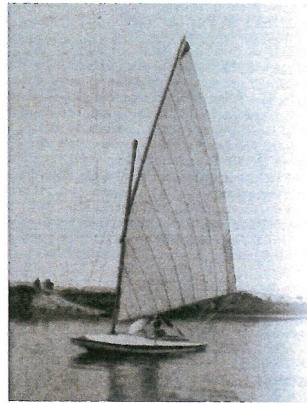


Photo de Souriceau malheureusement de très mauvaise qualité (le Yacht 1904)

Une production en série

Les yachtsmen catoviens affirment, dès la création du Cercle Nautique de Chatou, leur souci de promouvoir un bateau «populaire» accessible au plus grand nombre.

Il ne semble pas, d'après les documents que nous avons pu consulter, que la construction amateur soit envisagée. Par contre la production en série pour obtenir les prix les plus intéressants est prévue.

L'idée n'est pas neuve, encore faut-il pouvoir la mettre en œuvre et la fortune de monsieur Esder va donner au Cercle Nautique de Chatou les moyens de sa politique.

Quod Amo, que nous avons restauré en 2007, a fait l'objet en 1927 d'une commande unique de vingt Monotypes passée aux chantiers Giquel.



Monotypes de Chatou au mouillage devant le chantier Giquel à Rueil-Malmaison

L'examen des aménagements, nous a confirmé la recherche d'économies.



Quod Amo en cours de restauration dans les ateliers Sequana

Par ailleurs afin d'éviter une dispersion préjudiciable à la série, le C.N.C, publie en 1907 la liste des deux chantiers agréés (Pitre à Asnières et De Conninck à Maisons Laffitte) en dehors desquels il n'est pas d'attribution de numéro de série possible et encore moins de participation aux régates!

On ne plaisante pas, fort heureusement cette contrainte «vertueuse» ne va pas durer.

Le Monotype un nouveau style de navigation?

Quel était le programme des frères Monot lors de la création du Cercle Nautique de Chatou en 1902?

A défaut de correspondances personnelles capables de nous éclairer nous ne pouvons que faire des suppositions.

Une lecture attentive des carnets édités chaque année par le Cercle pour communiquer le programme des réjouissances de l'année à venir peut donner des indications utiles pour répondre à la question.

Il semble évident que les adhérents fondateurs ne sont pas décidés à tout sacrifier sur l'hôtel de la compétition.



Georges Paul Thierry à la barre de Porc Epic sur le bassin de Chatou, à noter la firurine dans la voile en dessous du numéro « officiel ».

Georges Paul Thierry qui fait construire Porc Epic en 1908 déclare:

-«Foin pour nous de pantalons impeccables, de gants beurre frais et de monocles à l'œil. Ce qu'il nous faut, c'est le grand air, de la liberté et un peu de je m'en fichisme pour tirer des bords sur la Seine ou pinouiller dans les roseaux».

Est-ce le lieu qui vaut cela?

Il est vrai que la Grenouillère n'est pas loin du pont de Chatou et que le Canotage bat son plein tout le long du Bras de Marly, de chez Lemaire à Fournaise en passant par chez Giquel, jusqu'au Bal de Canotiers à Bougival.

L'article premier des statuts confirme les intentions des fondateurs:

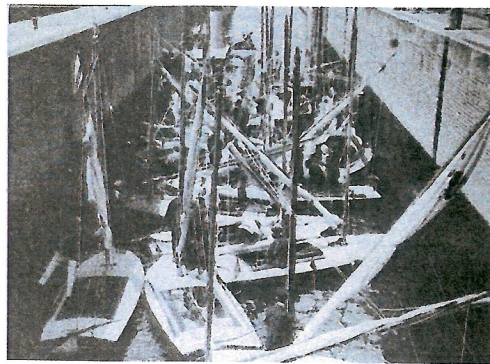
«Le Cercle Nautique de Chatou a pour but de développer parmi les amateurs le goût de la navigation à voile».

Pour atteindre ce but les catoviens vont porter tous leurs efforts sur la diffusion au plus grand nombre de leur bateau, et ils montrent l'exemple.

Les deux tiers au moins des membres du Conseil (composé de six membres au moins et vingt au plus) doivent être propriétaires de Monotypes de Chatou.

De 1902 à 1929 ils vont inventer un style de navigation de plaisance habilement dosé entre la compétition et la promenade.

Les «descentes de la Seine» sont mémorables.



Les Monotypes dans le sas de l'écluse de Bougival, à noter le Steam Yacht qui assure l'escorte de la flottille

En cela ils suivent la voie tracée par leurs aînés. Les aventures de *Stella* et *Glouglou* ou encore du *Friquet*, trois yoles à l'aviron, sont restées célèbres et ont fait l'objet de récits pittoresques.



Récit de croisière de Stella et Glouglou. « au 4em mouvement -Les Bêtises!»

A la veille de la grande guerre

Le Cercle Nautique de Chatou organise des régates triangulaires avec le Cercle de la Voile de Paris et le Cercle Nautique de l'Oise.

En 1913 monsieur Méran avec son Monotype de Chatou, *Bigorneau*, gagne la première coupe de l'Union des Sociétés de Rivière.

A cette date le Cercle compte une centaine de membres et une quinzaine de Monotypes

La guerre de 14-18 va faire son lot de victimes parmi les adhérents qui, une fois les hostilités terminées, vont devoir redoubler d'effort pour remettre sur pieds, flottille et programmes de régates.

La construction en série des Monotypes reprend en 1921.

Le Monotype un support de communication

Commence alors une période militante où le Cercle Nautique de Chatou anime de véritables défilés nautiques qui se déplacent de Rueil-Malmaison à Dennemont en s'arrêtant chaque dimanche pour organiser des régates à Herblay, Poissy, Vilennes, Triel.

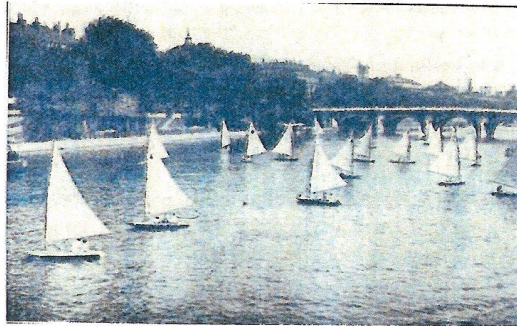


Appareillage des Monotypes de la plage d'Elizabethtville

Le Cercle de la Voile de Paris, qui a quitté depuis un moment déjà le Petit Gennevilliers, pour s'installer à Meulan les Mureaux, devient une escale très animée.

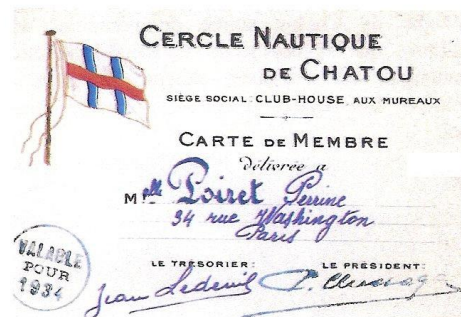
Les communes traversées par la «caravane» jouent le jeu et organisent des fêtes à cette occasion.

En 1922 un chasseur de sous-marin prend en remorque vingt quatre Monotypes de Chatou pour les mener de Chatou à Paris afin de participer à une fête organisée par la Ligue Maritime et Coloniale Française.



Les Monotypes de Chatou dans la traversée de Paris du 14 juin 1922

L'aventure rencontre un tel succès que les *Chatouillards* sont réclamés pour l'Exposition des Arts Décoratifs et Paul Poirer, propriétaire du Monotype de Chatou *Voloradlo*, accueille toute la flottille sur *Amour*, *Délices* et *Orgues* trois péniches amarrées dans Paris qui servent de podium aux défilés de mode du génial couturier.



Carte de membre du CNC de Perrine Poirer fille et équipière de son frère et couturier Paul Poirer propriétaire du Monotype «Voloradlo»

Le peintre de Marine Léon Haffner va «croquer» le Monotype de Chatou sous toutes ses coutures en particulier sous forme d'illustrations dans les ouvrages de Georges Paul Thierry.

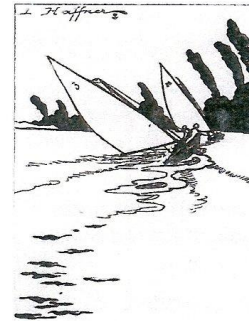
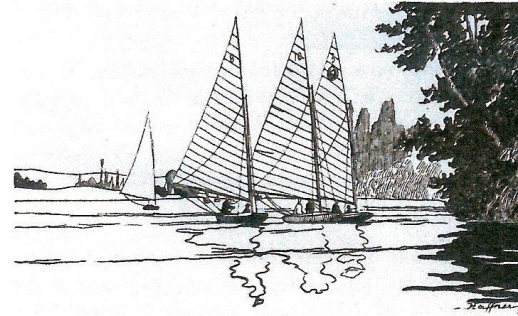


Illustration de Léon Haffner avec comme très souvent la présence de Porc Epic (le numéro 3) de Georges Paul Thierry.

Mais en 1921 on commence à penser à d'autres bateaux, le *Chat* avec son grément de sloop rencontre des adeptes, il permet à l'équipier de participer à la marche du bateau en prenant la responsabilité de la manœuvre du foc, inconnu, et pour cause, sur les Monotypes.



Monotypes en régate sur le bassin de Chatou

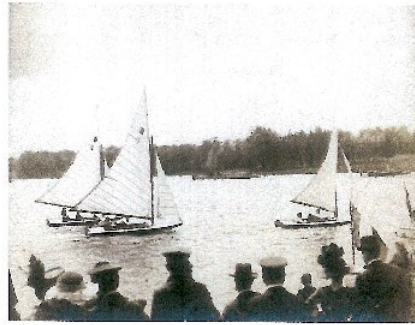
Le Monotype sur les Alpes et en pays Angevin

Le Monotype de Chatou rencontre un tel succès qu'il va faire des adeptes hors de «ses» frontières. La Société des Régates d'Annecy va l'adopter et organise sur le lac des régates à son intention.



Championnat de France des Monotypes de Chatou sur le lac d'Annecy en août 1941

L'Union de la Voile et Vapeur d'Angers va jeter son dévolu sur ce bateau en lui rajoutant un foc, ce qui en fait un bateau différent et limite de ce fait les rencontres fraternelles!



Monotypes d'Angers, le foc est présent sur toutes les embarcations angevines

Quelques membres célèbres du CNC

En examinant les carnets du CNC on ne peut s'empêcher de céder à la mondanité et de noter au passage les noms d'adhérents ayant marqué leur époque, à des titres différents, comme: Albert Glandaz, président d'honneur, mécène et prosélyte du sport nautique, le docteur Charcot, Alain Gerbault, Paul Poirét, Henri Esders, Fourmaise, Giquel, Haffner, le Marquis de la Jaille, les frères Monot, Fernand et Pierre Rouff, Santos Dumont, Georges Paul Thierry....



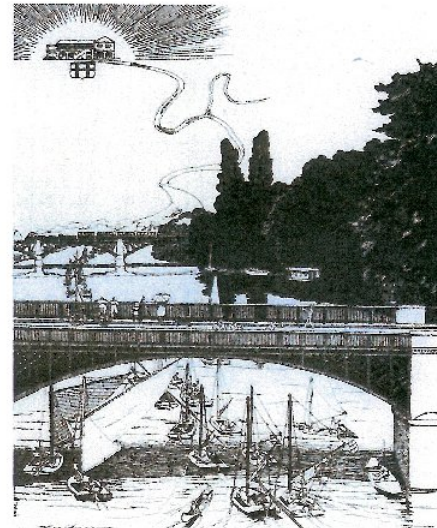
Le Commandant Charcot déploie la flamme du CNC au pôle Nord à l'arrière-plan l'étrave du « Pourquoi Pas? »

Le Cercle Nautique de Chatou quitte le phalanstère du canotage

En 1929 le Cercle Nautique de Chatou qui compte 500 membres et 100 Monotypes manque d'espace et comme son confrère le Cercle de la Voile de Paris il «émigre» à Meulan les Murcaux.

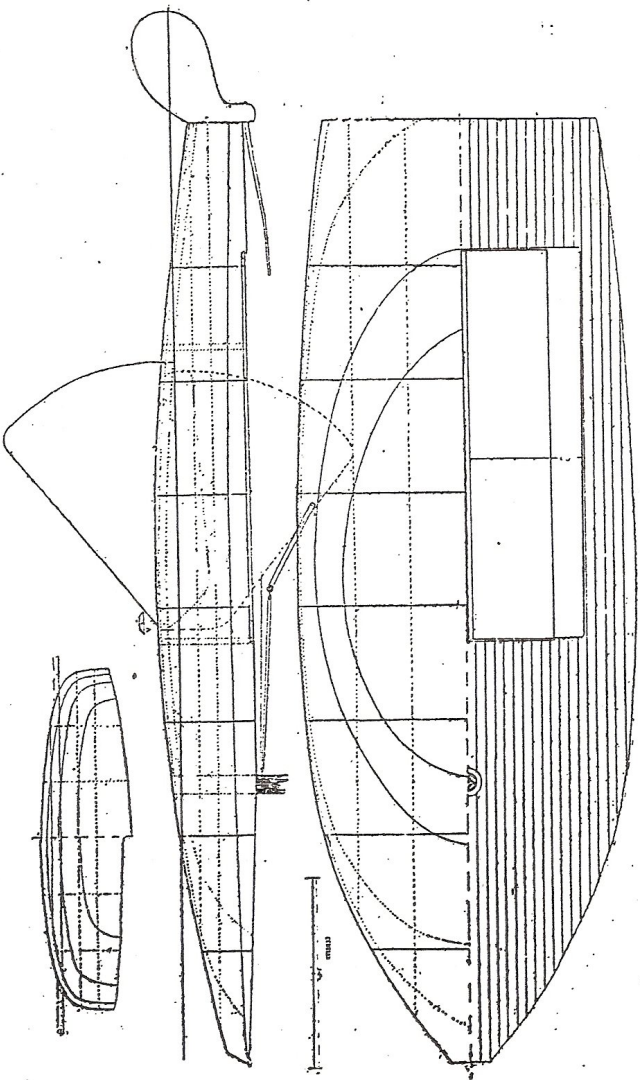
Il quitte définitivement le berceau du canotage et change de nom, il devient le Yacht Club de l'Île de France tout en conservant les couleurs qui restent celles du Cercle Nautique de Chatou, le cordon ombilical avec le Canotage est définitivement coupé!

Une autre aventure commence.



Le départ du CNC va par L. Haffner. On peut distinguer entre l'ancien pont routier de Chatou et le pont SNCF le long de la rive de l'île le garage à bateaux du chantier Giquel

MONOTYPE DE CHATOU - 1901



La restauration de *Quod Amo*

Quod Amo est, après la construction de *Nymphée*, le second Monotype de Chatou sur lequel il nous est donné de naviguer.

Le chantier de restauration de *Quod Amo* a été particulièrement intéressant au moins pour deux raisons.

La première est qu'il nous a permis de vérifier la pertinence des choix et des compromis que nous avons faits en 1999 lorsque nous nous sommes lancés dans la construction de *Nymphée*, une réplique à partir d'un relevé approximatif des formes de *Porc Epic*.

La seconde est que compte tenu de l'état dans lequel nous avons récupéré *Quod Amo*, il nous a été possible d'examiner en détail la structure du bateau et cela nous a rappelé étrangement les descriptions du «mode d'emploi» pour mener à bien la construction du *Lark*, décrit dans le *Yacht* de 1899.

Laisser le bateau au maximum «dans son jus».

Nous avons décidé de restaurer le puits de dérive tel que Giquel l'avait réalisé en 1927. Ce faisant nous avons pris des risques et au lancement du bateau nous avons du écoper!



Restauration du puits de dérive de *Quod Amo*

En dehors des deux «galbords» éclatés, le bordage de la coque est en bon état, chez Giquel on sait acheter le bon acajou!

Du côté de la marotte c'est moins brillant et il faut intervenir.



Dépose de la marotte de *Quod Amo*

Au niveau des membrures, rien à signaler, tout est intact!

Le pontage et les barrots de pont sont mangés par la vrillette et nous nous empressons de les démonter pour les brûler au plus vite!

Par chance le gréement d'origine est complet y compris les haubans en fils d'acier, oxydés à cœur! Les ligatures sur les bambous sont à reprendre, le vit de mulot est démonté pour être brossé, graissé et remonté.



Remplacement des barrots de pont de *Quod Amo*

Le dispositif de réduction de la voilure avec sa manivelle et la vis sans fin est reparti sans coup férir.

Après une discussion acharnée les aménagements, planchers, coffres, ne sont pas changés mais seulement restaurés, au grand regret d'une partie d'entre nous.

A défaut de retrouver les traces de l'axe de dérive nous optons pour un montage contemporain.

Par bonheur la voile d'origine a été conservée par les enfants du propriétaire. Elle est magnifique, réalisée par Claverie à Arcachon, elle est encore en très bon état.



La voile de Quod Amo signée Claverie

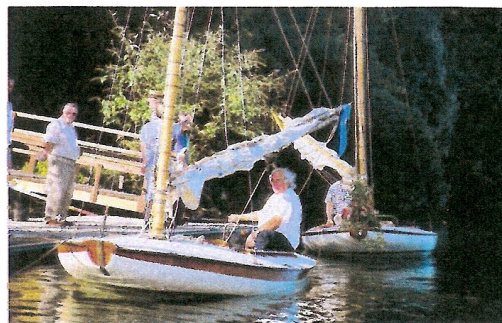
Jean Chevalier chez qui nous sommes allés réaliser une voile neuve a qualifié le travail se son confrère de la façon la plus élogieuse: «-On ne pouvait pas faire mieux que Claverie!».

Le compliment se passe de commentaires et Jean, voile en main, nous détaille toutes les subtilités de la mise en œuvre, le soin extrême dans l'assemblage des laizes, des renforts, des œillets, des ralingues...



Détail de la voile de Quod Amo. La voile est réalisée dans un coton de première qualité, elle a fait l'objet de réparations.

Avant de mettre Quod Amo à l'eau nous nous sommes amusés à comparer ses dimensions avec celles de Nymphée. Tout n'est pas rigoureusement identique et nous gardons pour nous les petites différences laissant le soin aux experts de les déceler



Nymphée et Quod Amo au ponton en septembre 2007

Sur l'eau

Le Monotype de Chatou est un bateau agréable à vivre et nous avons tiré des bords avec plaisir sur les plans d'eau les plus divers, de Douarnenez à Dennemont en passant par Rolle et l'Erdre ou encore Aix les Bains.

Tous les membres de l'association, initiés comme débutants, prennent la barre sans appréhension mais avec des résultats certes différents...

Les coffres sont assez vastes pour embarquer les pique-niques les plus plantureux avec la cave qui va avec...

Dérive haute le bateau cale une dizaine de centimètres et les moindres recoins de rivière sont accessibles. Son maniement demande un peu d'attention, elle pèse ses quarante kilos bon poids et quand on la remonte le centre de gravité du bateau s'en trouve fortement affecté.

Les empannages par vent frais peuvent être chauds!

Le rendez vous avec «Chatou Two».

Alors que nous venons de retrouver *Quod Amo*, un jeune charpentier pousse la porte de notre atelier et nous demande si nous avons des documents, des archives, des plans concernant le Monotype de Chatou.

Nous faisons connaissance avec notre visiteur, Jean Jacques Pont, lequel nous fait part de son intention de réaliser un Monotype de Chatou «moderne» et de le proposer à sa clientèle.

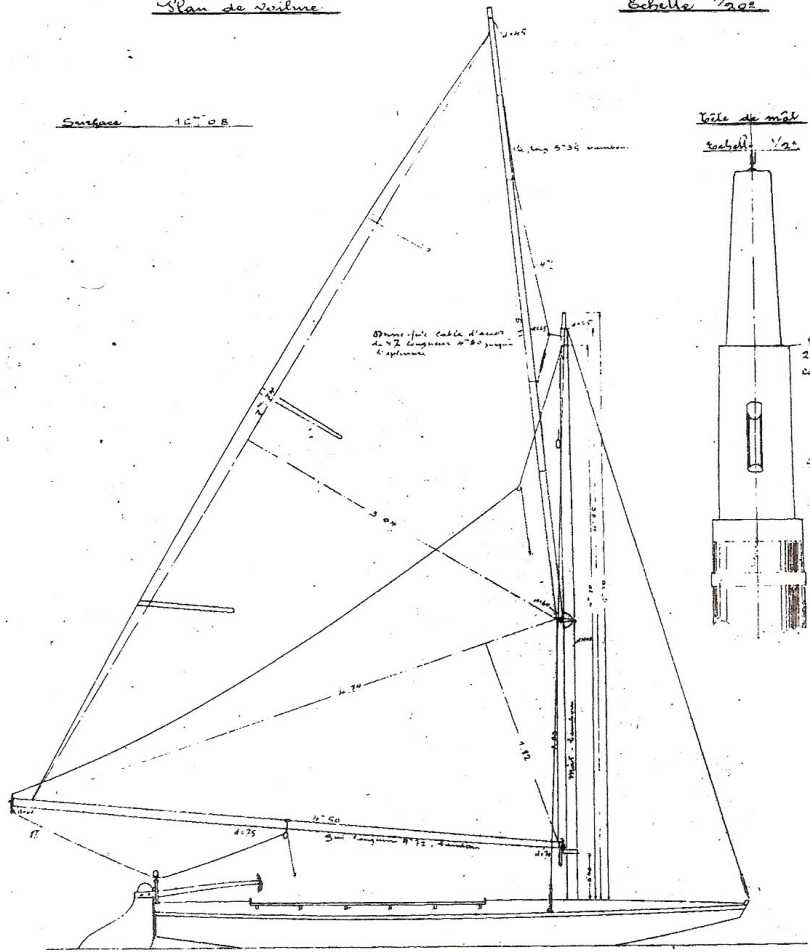
C'est un projet professionnel original qui nous plaît bien et nous réunissons tous les éléments en notre possession pour les lui remettre avec le souhait qu'il nous tienne au courant de l'avancement de son chantier.

Banquette de Chalou

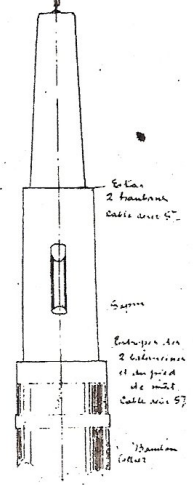
Plan de voile

Echelle 1/200

Surface 16 m²



Toile de mâle
Echelle 1/200



Victor Marin
12 rue de la... 1924

Nous le retrouvons l'été suivant sur les quais du Rosmeur à Douarnenez, c'est l'occasion de faire une courte sortie sur *Nymphée*. La construction du bateau avance et il nous donne rendez vous au printemps suivant dans le Golfe du Morbihan.

En mai 2007 la météo est exécrable sur la Bretagne, cela n'empêche pas Jean Jacques de sortir avec son Monotype nouvelle formule. Malheureusement nous n'avons pas pu trouver le temps de naviguer de conserve avec *Nymphée*. Ce n'est que partie remise car *Quod Amo* est encore en chantier et nous souhaitons qu'il fasse partie de la confrontation avec le «petit nouveau».

Celle-ci va avoir lieu du 8 au 12 mai prochain tout à côté du chantier Florance à Plouer sur Rance où exerce Jean Jacques.

La Rance nous paraît un «terrain de jeu» idéal pour faire évoluer les trois bateaux: un vrai vieux *Quod Amo* (1927), une réplique *Nymphée* (2000) et un vrai jeune *Chatou Two* (2007). Nous sommes impatients de voir évoluer toute cette famille !

Pour fêter cela, notre association va déplacer une bonne partie de sa flottille, yoles, canoës, *Chahut*, un Chat (n°183) restauré en 2001 qui revient au pays natal, et *Suzanne*, à toute vapeur, comme bateau jury.

Ambiance garantie!

Il est fort à parier que les discussions entre les anciens et les modernes vont aller bon train. Nous souhaitons tout le succès possible au Monotype de Jean Jacques Pont. Puisse sa clientèle retrouver avec ce bateau la joie de vivre des premiers barreurs et les folles aventures de ce bateau digne représentant des années du même nom!

Par ailleurs *Porc Epic* le Monotype de Chatou n° 3 de Georges Paul Thierry, classé Monument Historique, fait l'objet d'une étude restauration. Nous souhaitons vivement que ce projet aboutisse et que le doyen vienne rejoindre la jeune classe pour une virée mémorable sur la Seine.



Le Monotype de Chatou un bateau immortel !
François Casalis à Chatou le 21 février 2008

Bibliographie

Chasse Marée n°155 article de Nicolas Guichet

Chasse Marée n°199 article de Jean Yves Poirier

Collection de la revue Le Yacht de 1888 à 1929

A travers un siècle de notre yachting de course à la voile Georges Paul Thierry

Le Canotage en France édition Chasse Marée – Armen

Manuel de Yachting et de Canotage Dixon Kemp

Yachting en Morbihan Editions Gradlon

Belle Plaisance Editions Gradlon

C'était le temps des Yachtmen Voiles Gallimard

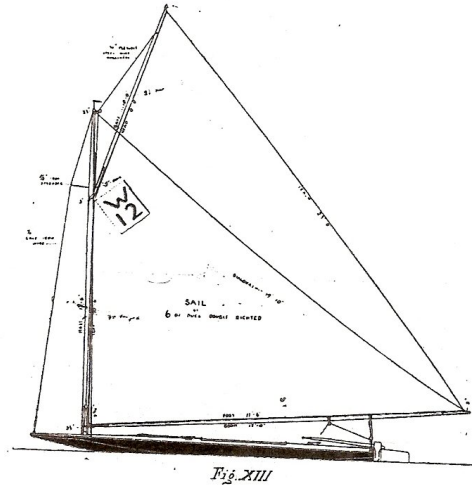
Crédit Photographique:

Marie Pierre Tricart – Jean Claude Chouquet – Guy Lecuyer - François Casalis

Remerciements: Tous mes remerciements vont à François Puget pour son aide et ses documents ainsi qu'à Laurent Roblin conservateur du Musée de la Batellerie pour son aide et la mise à ma disposition des archives du Musée.

MONOTYPE DE DINARD

LE LARK



Plan du Lark Le Yacht juillet 1899

Tout a commencé sur les bords de la Rance.

A l'occasion d'un voyage qu'il fait aux Etats-Unis dans les années 1898, monsieur L.Vallois éminent secrétaire-trésorier du Dinard Model Yacht Club a la bonne idée de ramener dans ses bagages un dériveur à l'allure étrange.

La conception originale de ce dériveur de 4.85 m de longueur hors tout va faire l'objet d'un article très documenté dans la revue le Yacht du 8 juillet 1899, d'où est tirée la description qui va suivre.

Un architecte fécond.

Le **LARK** est conçu par Charles G. Davis un architecte naval fécond qui a laissé derrière lui une œuvre significative.



Charles G Davis

Il est né aux Etats-Unis à Poughkeepsie dans l'Etat de New York le 22 juillet 1870, fils de marin il navigue dès son plus jeune âge, commence sa carrière comme dessinateur chez William Gardner à New York, très vite il signe ses propres plans. Il alterne le travail sur la planche à dessin avec des voyages au long cours. En 1898 il rejoint la rédaction du **RUDDER** dans lequel il publie de nombreux plans dont celui du dériveur qui nous intéresse.

Il présente ce bateau avec le commentaire suivant:

«*Comment construire un bateau de course pour 50 dollars*».

Son idée est de promouvoir un bateau populaire à destination des jeunes yachtsmen états-uniens qui peuvent, pour les plus habiles, le construire eux-mêmes.

Nous sommes en 1898 et la construction amateur fait ses premiers pas, elle rencontre un franc succès, en un an pas moins de cent vingt cinq bateaux sont construits sur ce modèle.

En France L.Vallois précise qu'on peut le construire pour 375 F, ou le commander pour 400 F prêt à naviguer, au départ de Dinard avec deux couches de peinture, prévoir 15 F de supplément pour un pont entoilé! (un franc de 1907 = environ 3.4 € de nos jours).

Pour en revenir à Charles G. Davis il poursuit sa carrière d'architecte naval.

A la déclaration de la guerre 1914-1918 il participe à l'élaboration de chasseurs de sous-marins envoyés en pièces détachées (en bois!) en Angleterre où elles sont assemblées, préfiguration du bateau en kit en quelque sorte!

En 1940 il s'intéresse à la mise au point de chasseurs de mines.

Rédacteur dans différents magazines il écrit de nombreux ouvrages sur les bateaux à voiles les plus divers.

Sa brillante carrière prend fin en 1959 alors qu'il fête son quatre-vingtième anniversaire.

Le **LARK** va avoir en France un promoteur de premier ordre.

Dix ans après l'arrivée du **LARK** en France Georges Paul Thierry n'hésite pas à prendre le rabot pour un construire un exemplaire.

Hérisson, puisque c'est son nom, va naviguer à Oustreham à l'entière satisfaction de son propriétaire qui se partage entre *Hérisson* et *Porc Epic*, (le Monotype de Chatou N°3, bateau au palmarès prestigieux au sujet duquel nous espérons pouvoir revenir prochainement).

Dans le «Yacht» du 2 octobre 1909 Georges Paul Thierry fait l'éloge de son *Hérisson* qui présente d'après lui une plus grande raideur à la voile (malgré une surface vélique supérieure) que les Monotypes de Chatou, et fait jeu égal avec eux au plus près, par contre il est plus rapide au large et au vent arrière.



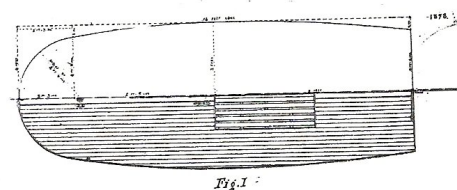
Le Yacht octobre 1909

Caractéristiques et plans publiés dans «The Rudder» repris dans le «Yacht».

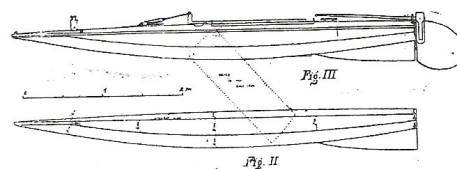
| | |
|------------------------------|--------|
| Longueur | 4.85m |
| Largeur | 1.83m |
| Tirant d'eau sans aileron | 0.16m |
| Tirant d'eau avec aileron | 0.28 m |
| Tirant d'eau avec gouvernail | 0.38m |
| Tirant d'eau dérive basse | 1.20m |

Poids avec le gréement et la voile: 400 kg

Vitesse annoncée 5 nœuds.



Plan de pont du Lark avec les indications indispensables à la réalisation de «l'étrave».



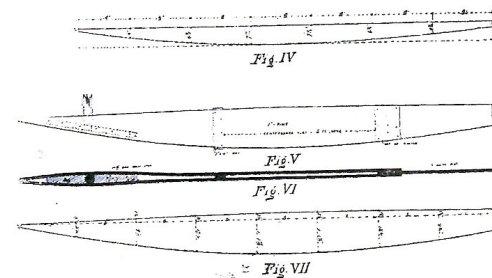
Profils du Lark à noter l'importance de l'aileron arrière qui en dehors de sa fonction sert à supporter le safran. Le supprimer tel que le suggère l'auteur de l'article paru dans le Yacht nous semble être une erreur.

Processus de construction conseillé par M. Vallois (les termes techniques employés par l'auteur sont repris in extenso)

Mise en oeuvre de la «charpente».

La première chose à faire et d'établir «l'arrête centrale», les cotes indiquées sur le plan étant illisibles et qui des plus est en unités anglo-saxonnes, l'auteur donne dans son récit les échantillonnages des pièces finies en mesures métriques.

Pour cette «arrête centrale» il faut se procurer deux planches de 25mm d'épaisseur de 4.50m de long et 0.48m de large que l'on découpe suivant le profil de la figure VII. Une fois découpées il faut ajuster la longueur de ces planches à 3.80m.



Dans une troisième planche de même épaisseur et de même largeur on découpe la planche arrière suivant le profil indiqué sur la figure VII (en ne regardant que l'arrière) et on l'ajuste à 1.20m de longueur.

Cette planche sera intercalée entre les deux autres et l'ensemble de ces trois planches sont boulonnées après avoir intercaler entre elles «une large bande de flanelle imbibée de goudron chaud».

Voilà une précision qui rappelle quelque chose à ceux d'entre nous qui ont travaillé sur le puits de dérive de *Quod Amo!*

Vient ensuite la description du montage du puits de dérive.

A 1.52m à partir de la planche encastrée entre les deux planches maîtresses et avec la même précaution (flanelle imbibée), on intercale une pièce en chêne ayant 25mm d'épaisseur, 10 cm de largeur et 45 cm de hauteur, cette dernière mesure sera ajustée à la demande par la suite. On boulonne le tout solidement, le puits de dérive est fini!

L'auteur d'ajouter *«J'oubliais de dire qu'il était bon, avant de boulonner ces deux pièces aux deux grandes planches, de peindre fortement, à l'enduit métallique les côtés intérieurs de ces planches ce qui serait impossible à faire une fois les pièces boulonnées.»*

La réalisation du pied de mât est du même principe, une pièce en chêne prise en sandwich entre les deux planches centrales. A remarquer la forme en olive et le petit coin en biais à l'étrave pour éviter l'éclatement.

Une fois terminée l'arrête centrale doit faire 4.90m. *« Il vaut mieux tenir plus long que trop court afin de pouvoir diminuer à juste mesure ensuite».*

Pour la forme avant (disons un liston un peu fort!) l'auteur recommande une pièce en chêne de 5cm x 5cm de 3.05m de long ployée à la vapeur suivant un rayon de 0,75m. *«Un bon moyen est de prendre une roue de voiture ayant ce rayon et vous n'aurez qu'à laisser refroidir après avoir solidement fixé cette pièce au fer de la roue».*

A défaut d'étuvage, il faut chantourner cette pièce en deux quarts de cercle qui seront ensuite boulonnés solidement entre-eux.

Vient ensuite la mise en place du tableau arrière. *«Vous clouez solidement le tableau à l'arrête les côtés du bateau sur le côtés du tableau préalablement découpés suivant le profil de la figure IV; il est mieux d'employer des vis longues en cuivre» (sic!)*

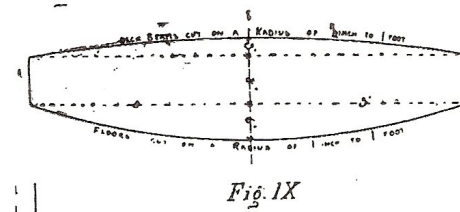


Tableau arrière du Lark qui va servir de « gabarit » pour les membrures de ce fait toutes identiques.

Un gabarit est suffisant!

Jusqu'à présent tout se fait à main levée, clouer les côtés sur le tableau arrière soit mais les ajuster sur la pièce circulaire de l'avant devient problématique...

C'est là que réside une des originalités du procédé. Elle consiste à mettre en place un gabarit (figure IX) au niveau du maître bau qui sera suffisant pour donner la forme voulue au bateau et permettre d'ajuster les planches des bordés sur la pièce circulaire de l'étrave.

Les membrures toutes identiques.

Encore une fois l'architecte a cherché à simplifier au maximum. Toutes les membrures ont la même courbure, celle du tableau arrière! Elles sont traversantes partout où c'est possible donc engravées dans la poutre maîtresse et encastrées *«à leurs extrémités dans le bordé sur moitié de son épaisseur».*

Au droit du puits de dérive elles sont interrompues et: *«il sera bon de visser contre le puits de dérive une planche de 4cm de hauteur et 3 cm de large sur lesquelles viendront s'encastrer les membrures».*

Vient alors le moment de retourner le bateau pour poser le fond.

L'auteur ne précise pas l'épaisseur du bordage que l'on peut estimer à 10 ou 12mm d'épaisseur, la liaison des membrures au bordé est une encoche de 5 à 6 mm de profondeur!

Vu l'homogénéité du bateau à ce niveau de fabrication l'opération en elle-même doit être pour le moins délicate:

«...vous pouvez commencer à clouer le fond, en ayant soin de mettre une bande de flanelle imbibée de goudron chaud tout le long, entre la planche formant le fond et la planche perpendiculaire formant le puits de dérive... une fois cloué (le fond) sera raboté et peint. Les coutures seront calfatées et remplies de mastic à la céruse». (prescription de l'époque NDLR)



Fig. X

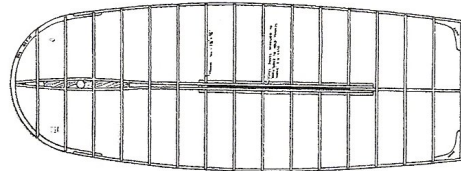


Fig. XI

La coque du Lark retournée avant le pontage

L'aileron arrière est destiné à recevoir la ferrure de gouvernail:

«L'expérience a montré que cet aileron n'est pas nécessaire, surtout si l'on doit naviguer dans les eaux peu profondes; mais le bateau sera plus ardent sans son aileron». Cette appréciation n'engage que son auteur car si Charles Davis l'a prévu ce n'est pas pour rien et il est fort à parier, vu sa dimension, qu'il contribue de façon appréciable à la stabilité de route du bateau sous voile.

La dérive peut être en bois ou en fer «...dans ce cas (fer) le poids de la dérive (40 kg) rend le bateau presque inchavirable».

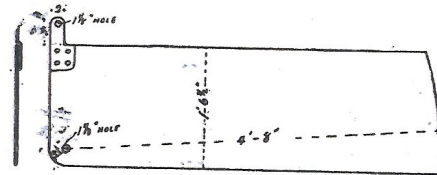


Fig. XII

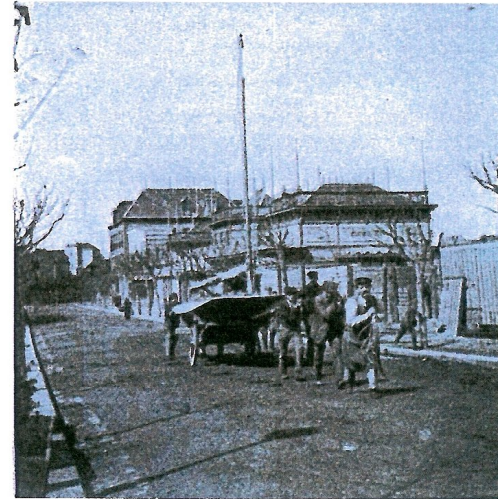
Un chef d'œuvre de pragmatisme!

Ce récit en dehors du fait qu'il relate la construction d'un bateau très semblable au Monotype de Chatou est surprenant par sa modernité et témoigne de la recherche permanente de la simplification de la mise en œuvre.

Il faut être efficace avant tout et avant l'esthétique en

particulier.

Nous avons déjà fait connaissance avec cette façon de construire un bateau lors de la restauration de la coque de *Swing*, runabout d'Horace Dodge.



Voilà une mise à l'eau qui ne manque pas de charme! (Toute ressemblance de l'homme de tête avec un personnage connu est fortuite)

A croire que dans certains cas ne pas avoir le poids du passé est un avantage pour trouver des solutions innovantes!

Chatou le 19 février 2008