



Dès sa première sortie nous sommes devenus une paire d'amis

M. Sibbe
Noël 1961

Au Lecteur

JE tiens à remercier ici tous mes camarades du K.C.F., du T.C.F. et du C.C.F., qui, en me confiant la construction de leurs kayaks, me permirent de réaliser « Les 4 Vents ».

J'ai, hélas ! à déplorer la perte du plus fidèle ami que je comptais parmi eux, notre très regretté docteur Potin qui m'accompagna dans de nombreuses descentes et fut toujours un équipier idéal tant par son caractère de constante bonne humeur que par un perpétuel souci de rendre service.

Le K.C.F. lui doit beaucoup et moi aussi.

J'ai également une forte dette de reconnaissance à mon ami Dougo qui fut lui aussi un équipier charmant.

Celui-ci a plusieurs tours, non dans son sac, mais dans son atelier. Aussi il eut ma visite très fréquemment et à des heures très variées du jour ou de la nuit. Car c'est sur son tour que je pus façonner les boulons de bronze introuvables pour fixer ma quille de plomb, ainsi que mon arbre d'hélice et quantité d'autres pièces : hublots, axes, etc...

Je place ma croisière sous le patronage du Touring-Club de France et vais promener le fanion de sa section nautique à travers le monde.

Je m'efforcerai qu'il soit toujours à l'honneur.

Mais j'emène le petit dans le grand, car mon kayak me suivra aussi partout avec le fanion du K.C.F. dont je suis un des premiers membres.

M. Sibbe, son président, formula tous ses vœux pour le succès de ma croisière et tint à préfacer mon livre qui va paraître très prochainement sous le titre : « Vingt huit ans de bateau ».

J'espère y retenir l'attention du lecteur et l'emmener ainsi, d'abord sur « Tout p'tit », mon premier bateau que je construisis à onze ans, puis plus tard sur mon canoë « Belle Etoile » où il connaîtra le beau Danube, la trinitresse Mer Noire, le rude Archipel

grec avec retour en notre capitale par les canaux du Midi et du Centre dont certains étaient bloqués par la glace et d'autres abondamment saupoudrés de neige.

J'espère le convaincre ensuite de l'utilité de l'esquimautage qui lui permettra des descentes passionnantes sur de légers kayaks.

Et, puisque j'abandonne maintenant la compétition pour ma longue croisière, je lui livrerai même le secret de mes victoires. Pour ceux que tenteraient les croisières lointaines j'y décris toute la construction très détaillée de mon bateau. J'estime qu'un amateur de bonne volonté pourrait, d'après cette description et l'acquisition des plans, se construire un très bon bateau, s'il dispose d'un outillage élémentaire... et de pas mal de temps.

Actuellement, il aura l'avantage de se procurer des bois à Montreuil ou Bagnolet et du plomb à Levallois et transporter le tout à Nogent autrement qu'en « taxi 1940 », engin de locomotion pénible lorsque l'on remplace le moteur à vapeur ! (voir photo).

Il pourra maintenant trouver du cuivre à Paris sans passer par la Normandie... trouver des bons matériaux ! Enfin, je suis persuadé qu'aucun de mes lecteurs ne regrettera d'avoir acquis ce livre « Vingt huit ans de bateau ».

Je vais maintenant vous présenter dans les limites de cette plaquette « Les 4 Vents » que je m'excuse de vous montrer voiles pendantes ou à peine gonflées.

Il eût certes été plus photogénique gracieusement incliné sous bonne brise, mais les vents de la Marne refusèrent de se prêter à la bonne volonté du photographe.

Et maintenant, amis inconnus de la rivière et de la mer, que vous soyez amateur du canoë, du kayak ou du voilier, sachez que c'est aussi ma grande passion et que je compte un peu sur la diffusion de cette plaquette pour acquérir les cartes marines, instructions nautiques et autre documentation marine que le Service Hydrographique de la Marine n'a pas cru devoir me prêter ou me fournir à de meilleures conditions que le prix marqué, pour réaliser une performance d'endurance où la renommée de la France ne peut qu'y gagner.

Avons-nous donc chez nous un tel excédent de bonnes volontés pour qu'il soit jugé nécessaire, en haut lieu, de tout faire pour les décourager ?

MARCEL BARDIAUX.

PRÉFACE

ON a, ou on n'a pas le « Sens de l'eau ».

Quand on l'a, il est facile de se perfectionner, mais si ce don vous manque, armez-vous de patience et de persévérance, car l'apprentissage sera long. Sinon contentez-vous des paisibles rivières.

Pour qui possède ce « Sens de l'eau », tout est permis si les muscles sont solides et la volonté tenace.

Oui, Marcel BARDIAUX le possède bel et bien ce « Sens de l'eau » ainsi que des muscles solides (ça, il nous l'a maintes fois prouvé). Quant à la volonté... essayez donc de lui faire abandonner une entreprise ou un projet qu'il a décidé de réaliser.

À l'âge de onze ans il construisit son premier bateau ! Quelques années plus tard, il accomplissait seul sur son canoë « Belle Étoile » le tour de l'Europe méridionale par Constantinople et Athènes.

En 1931, il introduit en France la pratique de l'esquimautage (ce qui va désormais lui permettre les descentes les plus téméraires... et les autres !

En 1936, il réussit à franchir les « Pertes du Rhône » ce qui frise le suicide volontaire. Mais non, tout se passa très bien, nous raconta-t-il à son retour, et il sortit indemne du siphon qui, quelques semaines auparavant, avait à jamais englouti une équipe suisse qui avait elle aussi osé tenter cette folle aventure.

Après cela, le Grand Canon du Verdon lui parut une simple promenade qu'il effectua... dans l'après-midi.

Pendant quinze années consécutives, il sera le champion de kayak imbattable, mais il dédaigne la course plate au profit de la haute rivière.

Non, une telle carrière sportive ne pouvait s'arrêter là.

La guerre a passé. Notre ami BARRIAUX fut fait prisonnier à Dieppe, mais pour cet homme bien trempé, ce ne pouvait être qu'un accident provisoire. En effet, trois jours plus tard, il s'évadait, mais fut repris à Rouen, signalé par son uniforme dont il n'avait pas voulu se dévêtir.

Comme il avait décidé de vivre aussi libre que l'eau du torrent qui l'emmena si souvent à l'aventure, il s'échappa de nouveau en Belgique, cette fois en slip, et rentra à Paris à pied habillé en paysan.

En 1943, la servitude semble être le lot de la France, voilà pourquoi il entreprend en pleine occupation la construction de son voilier qui lui paraît le seul moyen de locomotion possible pour vivre indépendant et tenter une nouvelle aventure : le tour du monde.

Songez à ce qu'il fallut de ténacité pour trouver les bois secs et sains, le plomb, le bronze, les feuilles de cuivre, etc., etc., en ces temps difficiles. Car on peut rêver d'une vie libre sans être riche et notre ami devra se priver des petits superflus et faire des « trocs » invraisemblables pour se procurer ces matériaux.

De même qu'il lui faudra trouver quinze mille heures en dehors de son travail quotidien.

Combien d'entre vous auraient eu la volonté de poursuivre une tâche aussi ardue pendant six ans au détriment de tous vos petits plaisirs habituels ?

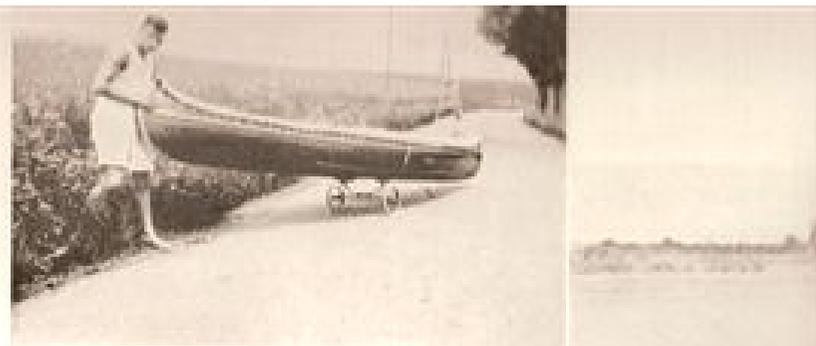
La mise à l'eau ne fut pas des plus faciles, car n'ayant pu trouver de hangar à proximité de la rivière, notre futur navigateur dut construire son bateau au beau milieu du Perreux, ce qui l'obligea à un transport par route pour lequel il était mal équipé.

Mais rien n'arrêta notre homme qui arriva à ses fins malgré de fâcheux concours de circonstances.

Maintenant que vous connaissez l'homme, je lui laisse maintenant vous présenter son joli bateau « Les 4 Vents » que nous reverrons, je l'espère, dans trois ans, après avoir affronté tous les océans du globe.

Paul GRIVOT

Ancien Président de la Fédération Française de Canot
Vice-Président du Comité de Tourisme Nautique
du Touring-Club de France



Pour rejoindre la source du Danube, je dû effectuer un chariotage de 145 kms à travers la Forêt Noire, entre Neuf-Bréisch et Durnauschingen.



MA PREMIERE CROISIÈRE SOLITAIRE

L'itinéraire suivi par le « Belle Escale » (1939-1951)



Depuis ma croisière en canoë de 1930, je rêve du voilier qui me permettra de découvrir des horizons toujours renouvelés. Mais, dans la vie, il n'y a pas que le rêve, il y a aussi, hélas ! les réalités qui ne sont pas toujours agréables.

J'ai dû abrégéer mon tour d'Europe par le canal du Midi au lieu de Gibraltar, pour une raison toute militaire : la date de mon incorporation. Comme j'avais demandé un sursis de quelques mois, il me fut assez vertement répondu : Si vous n'avez pas le temps de rentrer en bateau, prenez le train... Evidemment, j'avais demandé à faire mon temps dans la marine ou à défaut, dans l'aviation... et je reçus mon ordre d'appel pour Toul, dans l'infanterie... c'est ce qu'on appelle utiliser au mieux les compétences.

Enfin, par l'intermédiaire d'un ami dont un cousin était député, je fus versé dans la marine à Brest, où d'ailleurs, je n'apprends rien de marin, mais j'utilisai toutes mes permissions à naviguer sur les côtes de Bretagne, ce qui m'apprit beaucoup plus.

Je garde toujours une dent à la marine militaire : de m'avoir collé trois jours de consigne pour m'être baigné en rade avant la date autorisée... Les marins qui doivent tomber à l'eau avant le 15 mai n'avaient qu'à bien se tenir.

De retour à la vie civile, une voie m'attire particulièrement : la construction de bateaux, car je vais pouvoir me servir de la publicité de ma croisière. J'ai le tort de me laisser influencer par un homme d'affaires sans scrupules qui me propose une association mirobolante et j'apprends très vite à mes dépens qu'il ne suffit pas de travailler honnêtement, mais qu'il faut savoir éviter les écueils, où se cachent les pirates. A cette époque, un sport nouveau tente une timide apparition en France : le kayak. Je me jette littéralement dessus et comme tous sont d'importation étrangère, j'en

entreprends la fabrication avec des moyens malheureusement limités. Entraîné dans l'engrenage, j'oublie un peu mon rêve, ou plus exactement, le mets en veilleuse.

En 1937, j'ai enfin les possibilités de mettre mon voilier en chantier, mais les événements se gâtent et le monde entier semble pris de folie. Rappelé sous les drapeaux, je dois de nouveau retarder l'exécution de mes projets. Après plusieurs fausses alertes, vint la guerre et, comme tant d'autres, je partis.

A la fin de 1940, réussissant ma deuxième évasion, je pus regagner Paris. De bons citoyens ayant mis mon absence à profit, il fallut retravailler de plus belle. En 1943, se lève une aurore d'espérance, cette fois je ne peux plus retarder sous peine d'étouffer, et c'est maintenant la lutte pour trouver les matériaux nécessaires.

La première difficulté se trouve être la position de mon atelier sis au premier étage. Pour certaines pièces majeures et surtout pour le débit du bordé et du mât, je dus faire un trou dans le mur. Comme il est impossible de trouver un local au bord de l'eau pour la mise en chantier, je suis contraint de tout débiter à l'avance et de tout entreposer dans l'atelier



ce qui occasionne un véritable embouteillage. Cela me décide d'ailleurs à adopter une formule de construction assez personnelle : aussitôt que les gabarits sont débités, les 150 membrures en chêne 25×35 sont étuvées et cintrées à raison de cinq par gabarit, elles restèrent ainsi pendant six mois.

C'est à cette époque que l'occupant en déroute fit sauter le viaduc, pendant que j'évidais mon mât dans l'atelier à quelques mètres seulement de la pile minée.

Peu m'importait alors qu'une partie du toit fût arrachée et les vitres pulvérisées, puisque les bois de mon bateau n'avaient pas trop souffert autrement que d'un bain de vase.

Le souffle de l'explosion avait provoqué un véritable raz-de-marée et la masse énorme de ce viaduc de pierre tombant de vingt mètres de haut, avait envoyé l'eau de la Marne jusqu'au deuxième étage.

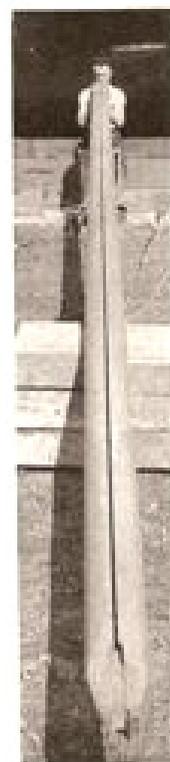
Dès que je découvris un hangar, je montai ma charpente à l'envers de la méthode habituelle, c'est-à-dire que, dans l'ordre, j'installe les pièces majeures, la quille lest, les gabarits : jusque là, c'est normal, mais, maintenant, au lieu de me servir du bordé, ce qui le déforme et oblige à faire des trous inutiles aux emplacements des gabarits, je pose mes serres des fonds et de bouchain ainsi que la serre-bauquièrre en entaillant dans les gabarits, et j'obtiens ainsi un véritable moule complété par quelques fausses serres entre les vraies.

Cela me permet de pouvoir ajuster convenablement mes membrures à queue d'aronde, de les enduire d'une couche protectrice et de les visser solidement. Tous les bois ont été peints à deux couches avant leur pose définitive. De même, le bordé qui est rivé à mi-bois eut ses feuillures abondamment cérusées. Cette méthode est, certes, plus longue, mais combien plus sérieuse. Pas de pourriture dans les endroits impossibles à atteindre au pinceau une fois la construction terminée.

Un mot en passant sur la quille lest que j'ai également

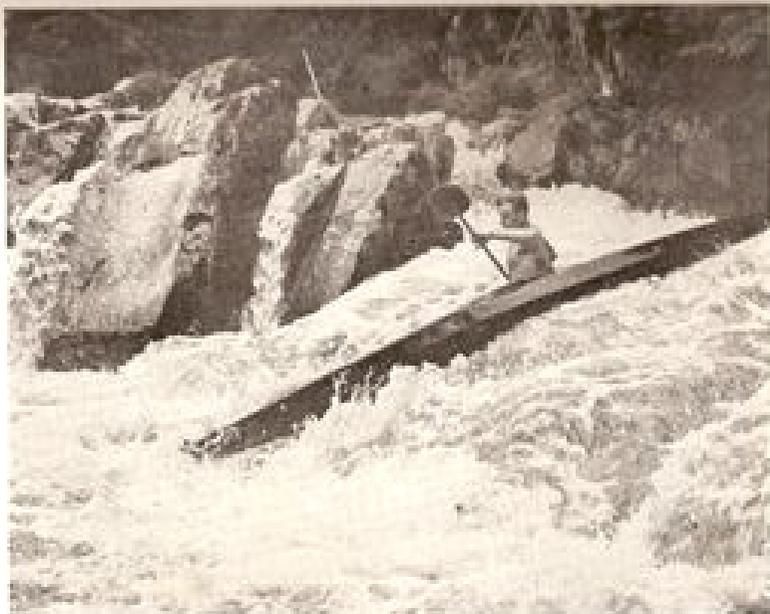


Dans ce petit local de 1 m. x 10 m., j'ai débité mon railier de 4 tonnes.



Non, mon mât n'a pas trop souffert de l'explosion.

La destruction du viaduc de Nogent faillit anéantir mes beaux projets de croisière sur "Les 4 Vents". L'atelier se trouvait en effet à moins de vingt mètres de la chambre de mines.



Le saut du Gouloux sur la Cure

coulée seul avec un matériel de fonderie des plus primitifs. A cette époque, aucune fonderie ne voulut me faire ce travail, d'autant plus que la circulation du plomb était strictement contrôlée par l'occupant. Comme pour le bronze et le cuivre, je dus faire des trocs impossibles pour me procurer par petites quantités les treize centskilos de tuyaux de plomb nécessaire. Ne fumant pas, j'eus un certain avantage en me présentant avec mes rations de cigarettes chez les marchands de métaux.

Le moule fut formé dans la tôle de mon enseigne (je n'avais pas le choix), rivé, soudé et solidement renforcé par des cornières, puis m'étant assuré de son étanchéité en le remplissant d'eau, ce qui me permit d'en connaître le poids exact par le calcul de la densité du métal, je commençais à fondre au moyen de deux marmites placées sur une cloche d'atelier. Un brasier fut entretenu sous le moule pour en

DE LA MAQUETTE....
A LA REALISATION



La pose des banquettes



Montage du Roof



Pose des banquettes



*Puis de "N. P."
c'est un réajustement*

empêcher le refroidissement entre chaque marmite, mais malgré cette précaution, de nombreuses coulures se produisirent au moment de la rétraction du plomb, et j'eus beaucoup de peine après le démoulage à les égaliser au rabot, car la quille fait trois mètres de long. Cette journée mémorable de fonderie se termina à minuit et en pleine alerte, ce qui me causa de sérieux démêlés avec les voisins. L'opération avait duré plus longtemps que je ne l'avais prévue et se passait à quelques mètres du viaduc de la ligne Paris-Mulhouse-Bâle.

Le reste de la construction se passa normalement, la seule difficulté résidant dans la longueur des bordées à manipuler seul et du peu de place dont je dispose autour du bateau.

Le plus grand reproche que j'adresse aux bateaux avec roof, c'est le manque de liaison de la coque, tous les barrots du milieu étant coupés et l'hiloire ne suffit pas toujours à renforcer convenablement ce point faible, elle est de plus un perpétuel souci d'étanchéité au ras du pont.

Comme on ne peut pas rendre un bateau de 9 mètres habitable sans roof, j'ai tourné la difficulté en cintrant mes barrots en plusieurs épaisseurs collés et rivés, leur faisant ainsi épouser la forme du pont et du roof d'une seule longueur. La solidité est plus grande que celle d'un barrot débité à plein bois, car, avec un certain bouge, le fil se trouve être plus ou moins coupé, à moins de tomber sur des plateaux en forme de bouge voulu. J'attache aussi une grande importance à la forme fuyante ainsi obtenue des parois du roof, les paquets de mer y glisseront sans rencontrer d'obstacle, de quelque côté qu'ils arrivent, et, d'autre part, pas de fardage inutile. Cela lui donne un certain air de sous-marin qui naviguerait à la voile...

Toute la partie immergée est doublée en cuivre, et c'est pourquoi aucun autre métal que le bronze et le cuivre n'est entré dans la construction de cette unité, même certaines varangues qui, pour une question de place n'ont pu être faites en bois, ont été coulées en bronze.



CARACTÉRISTIQUES

Longueur	9 m 38
Largeur	2 m 70
Tirant d'eau	1 m 45
Déplacement	4 t.
Hauteur sous barrots	1 m 75
Grèement Marconi	
Surface voilure au plus près	40 m ²
Grand loque	55 m ²

PLANS DE LA COQUE DU S.M.
DESSINÉS PAR L'ARCHITECTE N.
H. DERVIN.

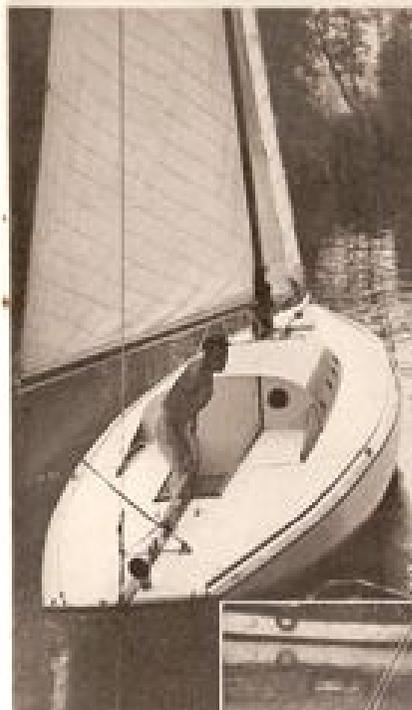
Le pont est entièrement entoilé ainsi que le roof et le cockpit étanche est recouvert d'un bac en cuivre.

Pas de panneau à glissière au-dessus de la descente, c'est sans doute moins confortable, mais on y gagne tellement sur la solidité (barrots de roof coupés) et sur l'étanchéité par gros temps car, s'il n'y a pas suffisamment de jeu, ce panneau est toujours coincé, et pour cette même raison d'étanchéité, la porte, qui ressemble plutôt à un panneau incliné à 40°, est d'un seul battant et ferme sur un joint de caoutchouc. Qu'on ne m'accuse pas d'exagérer, je me souviens toujours des inutiles efforts d'Alain Gerbault pour rendre le pont de son vieux *Firecrest* à peu près étanche, et sa cabine ressemblait souvent à une baignoire. Un moteur auxiliaire Couach mono 5/7 CV est placé sous l'escalier de descente et de ce fait facilement accessible, il commande une hélice à pales pliantes se bloquant pour la marche AR.

Deux réservoirs en cuivre, placés sous le cockpit contiennent environ 210 litres d'essence. Sur tribord une petite cuisine séparée de la cabine par une petite cloison (ce qui fait défaut sur nombre de petits yachts où le réchaud est souvent dans la cabine), cela réduit un peu les dimensions de la cabine, mais on évite ainsi l'odeur assez désagréable de la friture. Elle est ventilée par deux hublots au-dessus du réchaud. De nombreux placards et un petit évier sur lequel vient s'écouler l'eau de refroidissement du moteur, permettant ainsi un contrôle permanent de la pompe à eau et l'utilisation de cette eau chaude pour la vaisselle, lorsque le moteur est en marche, bien entendu.

Sur babord, un petit cabinet de toilette et sur tribord une cuisine de poupée avec étagères pour les réchauds et la batterie de cuisine. Les portes en s'ouvrant forment une table suffisante pour solitaire.

Au-dessous, deux batterie d'accus au cadmium-nickel de soixante ampères chacune sont accrochées au bas des cloisons.



En haut à gauche : Un tout petit cockpit dans un pont bien dégagé.
En haut à droite : Plan de voilure.
En bas : Un étrave précis à quelques millimètres d'un ponton.

J'emporte évidemment un étau ainsi que quelques serre-joints et mon outillage d'établi pour parer à toute avarie possible.

Au milieu, la cabine comprend deux couchettes dont l'une sera utilisée comme table à cartes et sous lesquelles sont logés huit réservoirs à eau en cuivre étamé ; au-dessus, sur chaque bord, des placards cachent la coque et permettent de loger en haut le linge, divers appareils de navigation, le poste de T.S.F. et au-dessous forment bibliothèque et vide-poches.

L'avant sert de soute à voiles et filins et contiendra les vivres dans des coffres étanches. Juste à l'avant du mât un petit réfrigérateur se trouve suspendu à cardan et fonctionne au pétrole rectifié, et au-dessous le puit aux chaînes. J'estime cette place plus logique sur un petit bateau qui emporte 300 kgs de chaînes et ancres.

Tout à l'avant, des caissons étanches en cuivre font pendant à ceux qui se trouvent dans la voûte.

Un bateau pneumatique se gonflant au moyen d'une bouteille d'air comprimé complète la capacité d'air nécessaire pour rendre « Les 4 Vents » rigoureusement insubmersible, même en cas d'avarie sérieuse à la coque.

Comme embarcation de service, un youyou en toile (ma dernière création) se pliant comme un lampion en quelques secondes.

Pour un déplacement plus rapide, j'emporte aussi un kayak.

Certains trouveront ce bateau bien léger pour l'usage auquel il est destiné, mais c'est justement cette légèreté que j'ai recherchée avant tout, d'abord pour le manœuvrer seul aisément, ensuite pour le hâler au sec pour une réparation éventuelle par mes propres moyens et, comme il est de lignes assez fines et très rapide pour sa taille, il est possible de fuir un grain ou de gagner quelques jours sur une longue traversée. Il suffit de sacrifier un peu de confort aux qualités nautiques qui, à mon avis, doivent tout primer sur un bateau.



Pourquoi un mat rabattable ? Un peu à cause de la descente de la Seine, mais surtout pour la facilité des réparations éventuelles. Et puis, en cas de démontage, mon mat contourne à l'air qui le maintient c'est-à-dire à 0 m 55 du pied. Tandis qu'avec un mat implanté sur la quille nait-on jamais...



Une mise à l'eau mouvementée

Donc ce jeudi 28 juillet, le petit jour me surprend en pleins préparatifs de chariotage.

Je n'ai vraiment aucun mérite à être levé si tôt puisque je ne me suis pas couché la veille et, vers trois heures du matin je vissais les lettres de bronze sur le tableau à la lueur providentielle d'un réverbère !

J'ai construit un solide chariot avec deux ponts arrière de camionnettes.

Le seul point noir est évidemment le manque de direction, car j'ai maintenant trois virages au lieu d'un seul à effectuer : la voirie me joua cette farce de très mauvais goût de faire goudronner la rue Henri-Navarre, que je comptais emprunter, quelques jours auparavant, et au fond elle n'en avait pas plus besoin qu'une autre !

Un garagiste m'avait prêté un solide cric hydraulique sur lequel je comptais pour effectuer ces virages et j'espérais être à l'eau vers midi. Hélas ! le Dieu des navigateurs ne fut pas mon allié ce jour-là et le diable mit des bâtons dans les roues.

Le service d'ordre prévu pour 7 heures n'arriva qu'à 9 heures et je ne pouvais pas arrêter la circulation des autobus et autres voitures qui empruntent cette route nationale avant l'arrivée des agents.

A défaut de ceux-ci un personnage officiel se présenta, sans aucun doute alerté par quelque « ami » inconnu du voisinage. Coiffé d'une casquette des services de la navigation, le personnage m'aborda d'un ton agressif, comme devaient le faire le siècle dernier les commandants de la marine à voile en s'adressant au dernier de leurs moussaillons.

J'étais à ce moment fort occupé à faire passer le bateau par la porte cochère qui ne m'autorisait que quelques centimètres entre la coque et un mur solide et je priais ce monsieur de bien vouloir attendre.



Devant son air arrogant, quelques curieux se gaussèrent quelque peu de lui, ce qui n'arrangea pas les choses, mais je n'y pouvais vraiment rien !

Très digne, il sortit son carnet et... me dressa procès-verbal pour avoir déposé des madriers sur la berge à l'endroit du lancement prévu, sans en avoir demandé l'autorisation aux services de la navigation.

Mais alors, le riverain propriétaire qui paye des impôts pour cette partie de berge et m'a très gracieusement autorisé à m'en servir, quels droits lui accorde-t-on en échange de l'argent qu'il verse à la Navigation ?

Voilà donc le premier encouragement officiel !

A neuf heures, le soleil dardait des rayons de feu, le gou-dron de la route fondait, et les roues du chariot s'enfoncèrent, ce qui rendit les virages très pénibles et très lents.

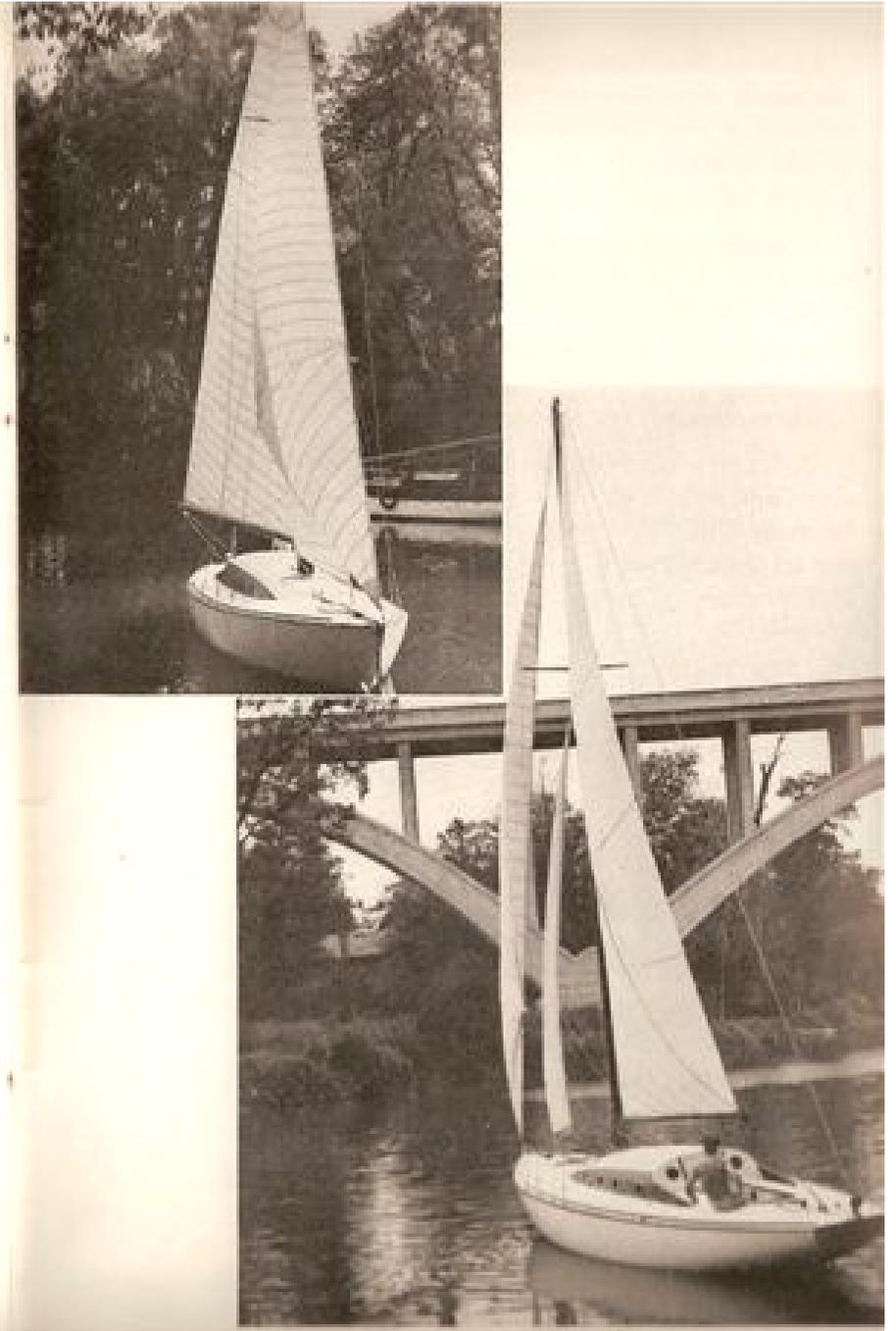
L'Amilcar 6 chevaux tirait vaillamment les cinq tonnes... au bout du palan et vers cinq heures de l'après-midi, « Les 4 Vents » était enfin en face d'une berge soudain très haute, beaucoup plus haute que je ne l'avais vu la veille... Fâcheuse coïncidence, la Marne avait baissé dans la nuit précédente à la suite d'une sécheresse prolongée.

Le premier des « incidents techniques » fut le tassement de la terre, les madriers n'étant pas en nombre suffisant, ce qui fit dévier le chariot de son rail de bois.

Plusieurs heures d'efforts furent nécessaires pour le remettre en place au moyen du cric et tout allait bien de nouveau lorsque l'essieu aval qui, depuis le début de la pente supportait seul toute la charge, se brisa au milieu.

Cela frisa la catastrophe et j'eus un certain frisson d'angoisse. Il faisait nuit maintenant, mais il n'était pas question de laisser le fruit de mes quinze mille heures de travail en pareille posture.

Des motocyclistes complaisants braquèrent leurs phares, des riverains prêtèrent leurs lampes, et les agents eux-mêmes allumèrent leurs torches. Bientôt tous les spectateurs tombèrent la veste et retroussèrent leurs manches,



La mort dans l'âme, devant l'inutilité de tous nos efforts conjugués pour déterrer le berceau qui s'était profondément enfoncé, je pris l'ultime résolution de libérer la coque afin qu'elle se débrouille seule à rejoindre son élément par une glissade sur sa quille de plomb.

Je n'osai penser à ce que risquait le doublage de cuivre, mais j'eus confiance en la solidité de mon œuvre, et puis, « *Les 4 Vents* » en verra de plus dures !

Et c'est ainsi que la traditionnelle bouteille de champagne fut brisée sur l'étrave par sa gracieuse marraine, à minuit trente exactement.

M. Grivot, Vice-Président du Comité Nautique du Touring-Club de France, m'encourageait depuis le matin, avait lui aussi tombé la veste, et l'expérience qu'il avait acquise sur les bateaux qu'il possédait l'autorisait à me prodiguer d'utiles conseils.

La municipalité du Perreux était aussi représentée et le Commissariat de Nogent relayait ses agents jusqu'à la fin pour me faciliter ma tâche.

Toutes les administrations n'ont pas, fort heureusement, la même façon d'encourager le sport et les initiatives privées que certains représentants des Services de la Navigation !

Quelques maisons privées se sont montrées plus compréhensives que le Service Hydrographique de la Marine ou autres organismes officiels :

La maison « Zodiac » m'équipa d'un bateau pneumatique de sauvetage sur lequel je compte pour compléter la capacité de mes caissons étanches en cas d'avarie sérieuse.

La C.I.P.E.L. me fournit un jeu de piles A.D. de très longue conservation.

Les Établissements Gillot, l'amiante et la laine de verre, et les Vernis Soudée me livrèrent un excellent vernis marin.

M. B.



Avant le grand départ...



