



OLIVIER PONTHIEU

PLUS VITE EN

470

En vue des Jeux de Barcelone, qui auront lieu l'été prochain, nous allons régulièrement vous faire découvrir les séries de la voile olympique – et surtout, pour chacune d'elles, les secrets de leurs meilleurs champions. A commencer par le 470, unique bateau olympique d'origine française. Un dériveur technique, délicat, mais passionnant à régler. Olivier Ponthieu, barreur de l'équipe de France, nous dévoile ici quelques-uns de ses trucs et la bonne méthode pour progresser en «quat'sept». Par François Salle, photos de l'auteur.

Quatre mètres soixante-dix de long, 1,68 mètre de large, 13,64 mètres carrés de voilure et 173 kilos : voici le 470, un dériveur né au début des années 60 dans la lignée du 420. Musclé, mais raisonnable, ce bateau, signé de l'architecte français Eugène Cornu, est devenu en moins de trente ans un dériveur en double très populaire, chez nous comme à l'étranger – et série olympique dès 1976.

D'ailleurs, peu de Tricolores ont inscrit leurs noms au palmarès des Jeux. Marc Laurent et Roger Surmin, champions du monde en 1975, sont ainsi revenus bredouilles des Jeux de Montréal. Il faudra, en fait, attendre 1984 pour trouver des Français sur le podium, avec Thierry Péponnet et Luc Pillot. Une saga qui continuera avec un triplé historique : champions de France, d'Europe et du monde en



OLIVIER PONTHIEU ET GILLES ESPINASSE À LA LOUPE

Les hommes.

Olivier Ponthieu, barreur, 60 kilos pour 1,73 mètre. Gilles Espinasse, équipier, 70 kilos pour 1,74 mètre. Poids total : 130 kilos.

Leurs parcours.

Troisièmes l'an passé au championnat du monde – leur meilleure performance –, Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse se sont hissés à la tête de l'équipe de France, après quelques années (difficiles) passées dans l'ombre de Péponnet-Pillot et de Brérac-Champy. Aujourd'hui, au sein d'une équipe totalement renouée et encadrée par Didier Bernard, Olivier et Gilles font presque figure d'anciens.

Leurs atouts : lucides sur leurs objectifs, rodés au travail d'équipe, «un travail essentiel pour gagner aux Jeux». Leur avenir professionnel : réglé avec des postes de cadres détachés (contrats d'athlètes de haut niveau) chez Sonacotra pour Olivier, chez EDF pour Gilles.

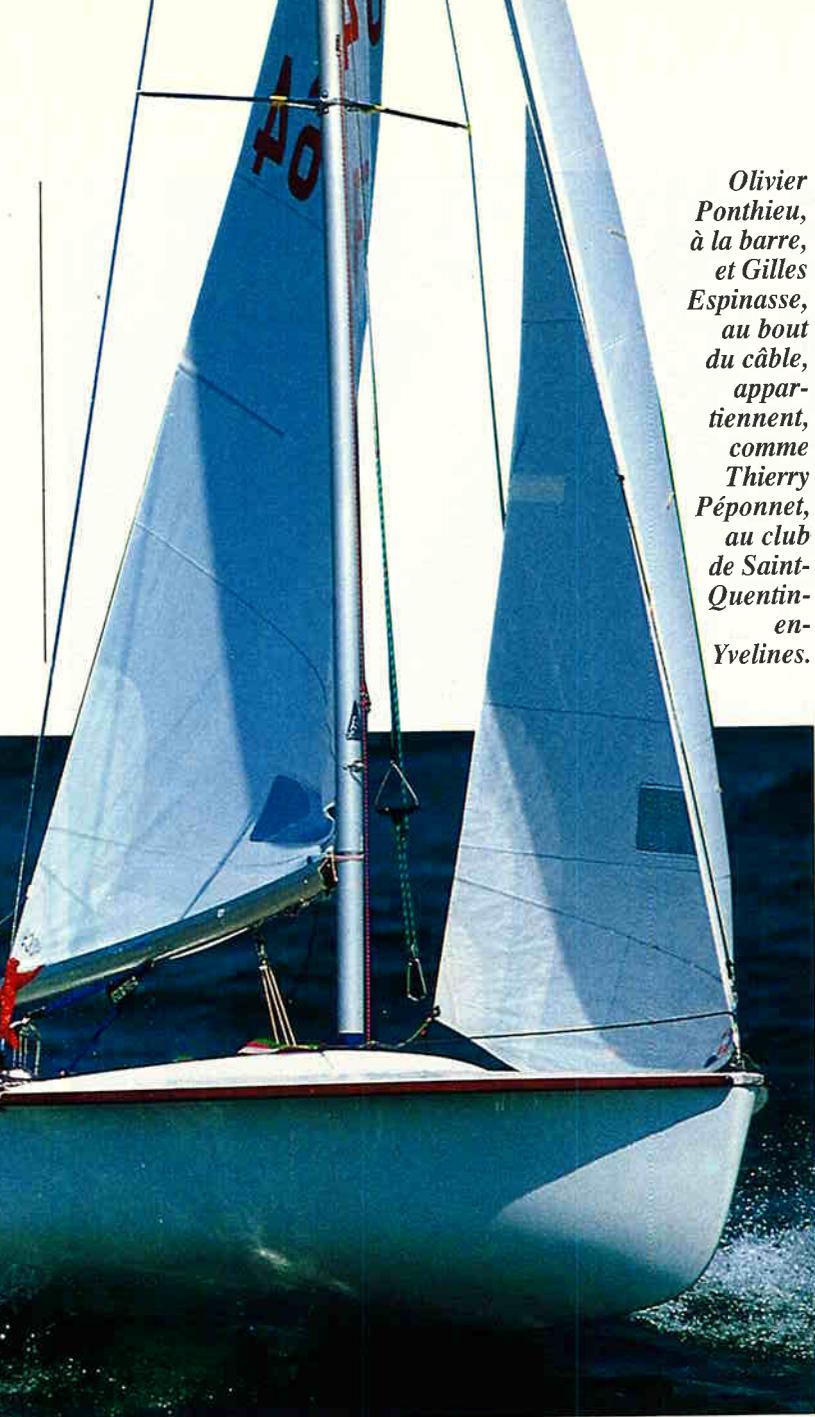
Chez les Ponthieu, le 470 est une vraie religion. Olivier, l'aîné, a ouvert la voie, tandis que Cécile tente sa chance chez les femmes et que Christian s'appête à prendre la suite d'Olivier pour 1996. Pourtant, Olivier avoue n'être venu que tardivement au dériveur. Les vacances familiales à La Trinité privilégiaient plutôt la croisière. Et Olivier y tient toujours. Après les dernières préolympiques de Barcelone, il a rejoint directement l'Arpège de son père, histoire de se détendre dans les îles de la baie de Quiberon. Là, apprenant la victoire française dans l'Admiral's Cup, il a eu une pensée pour Mick Kermarec, barreur du one-tonner et ancien de

l'équipe de France 470. Discret et talentueux. Dont l'aventure olympique s'est terminée par le Soling. Une issue à laquelle pense aussi Olivier...

Leurs choix stratégiques.

Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse ont fait un choix difficile dans la conception et la mise au point de leur matériel : «Vitesse et cap». Avec la volonté de pouvoir indifféremment passer de l'un à l'autre. «Thierry Péponnet, lui, privilégiait plutôt la vitesse», précise Olivier Ponthieu. Conséquence : une navigation très tactique, en phase avec la flotte. «Quand j'ai commencé le 470, explique Olivier, j'étais impressionné par les Allemands de l'Est, qui, sans coup d'éclat, sans victoire de manche, étaient capables de gagner un championnat. Au Mondial 1990, où nous avons fini troisièmes, nous virions les bouées au vent dans les dix-quinze, sans bords extrêmes. En 1989, lorsque nous avons attaqué la préparation olympique, nous avons fixé ce principe ensemble. Notre démarche a été d'adapter nos voiles à notre gabarit en respectant la trilogie mât-voile-dérive. Face à nos 130 kilos, nos voiles étaient trop puissantes, trop rondes de guindant. Russo nous a taillé une nouvelle grand-voile très polyvalente, dont l'esprit était donc très différent de celle de Péponnet, par exemple. Nous souhaitons être les plus rapides sur les trois heures d'une régata.»

A partir de cette philosophie de course et de coupe de voile, Olivier et Gilles ont adapté des réglages propres, qui s'effectuent à partir de manœuvres simples des écoutes et d'une technique de barre. La vitesse est le résultat d'une action barre-écoute. Le cap, de la barre seule. Le travail de l'équipier est très important selon le clapot. Il lui faut affiner ses sensations, sentir les choses au même moment que le barreur. Le fruit, aussi, d'une longue complicité...



Olivier Ponthieu, à la barre, et Gilles Espinasse, au bout du câble, appartiennent, comme Thierry Péponnet, au club de Saint-Quentin-Yvelines.

1987 – avant la consécration suprême aux Jeux de Séoul 1988.

Ils sont pourtant nombreux à être passés par le 470 : les Pajot, Fontaine, Follenfant, Bouët, Loday, Delage, Chourgnoz, sans oublier tous ces amateurs qui remplissaient les parkings à bateau des années 70. Le secret d'un tel succès ? Un dériveur pas trop toilé, conçu pour des gabarits moyens, donc accessible à un grand nombre de personnes. La fourchette de poids d'équipage oscille entre 130 et 135 kilos ; la taille des équipiers, entre 1,75 et 1,80 mètre. Le statut olympique du 470 lui a de plus permis de suivre une bonne évolution technique... Résultat : aujourd'hui, le nombre des pratiquants a plutôt tendance à regimber, soutenu par un solide réseau de régates locales.

Il est vrai que le 470 s'inscrit aussi parfaitement dans une filière de dériveur en double. Pour beaucoup de jeunes champions issus du 420, le «quat'sept» représente le premier contact avec l'olympisme. Quant aux amateurs passionnés de dériveur, ils trouvent avec cette série des régates animées et riches d'enseignement au contact des «olympiques»...

Pour eux comme pour vous, avancer plus vite à bord d'un voilier demande d'abord de la méthode. Le bateau, seul, ne permet pas de gagner. Il faut avant tout former un bon équipage. N'appliquez pas non plus «à la lettre» les recettes ou les trucs donnés ici. Tentez, comme le montre Olivier Ponthieu, de vous en servir comme simples points de repère. Développez votre propre expérience, votre progression n'en sera que plus rapide. Et notez sur-

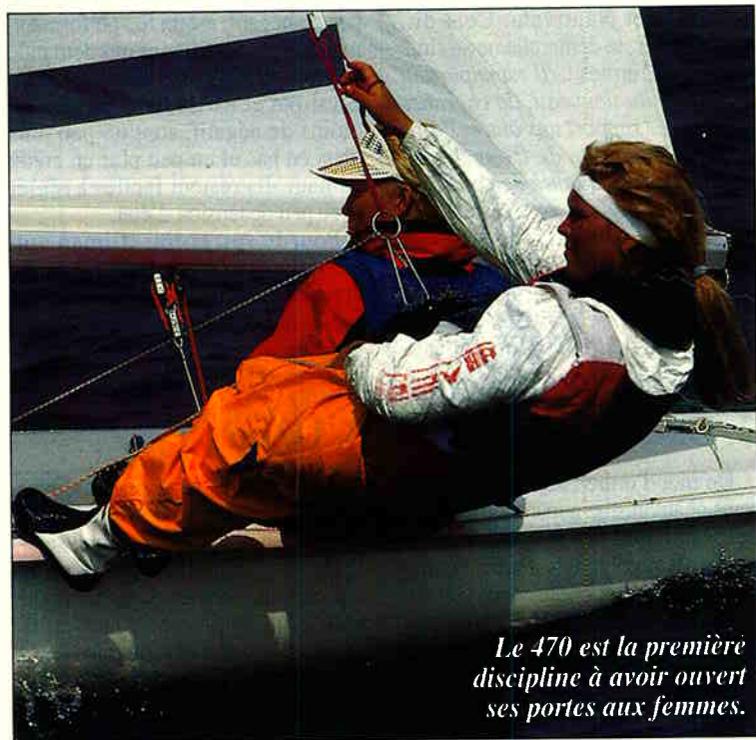
tout toutes vos observations comme le font les grands champions. A raison de 200 jours de navigation par an, les membres de l'équipe de France ont adopté depuis longtemps ce type d'approche, résolument professionnelle.

L'ÉQUIPAGE

En 470, comme à bord des autres «doubles», la première clé de la réussite reste la composition de l'équipage. Une bonne association est le résultat d'affinités – il faut faire passer l'entente avant le gabarit. Les coureurs de 470 de haut niveau compensent les éventuels problèmes de poids ou de taille par la multiplicité des réglages disponibles. Pour ne prendre qu'un exemple, l'Allemand Hunger, grand rival de Péponnet-Pillot, a toujours navigué avec des équipiers plus légers que la moyenne.

Un bon équipier est avant tout un bon régatier. David Lasnier et Hervé Gasparini (un des quatre équipages de l'équipe de France homme de 470) sont deux anciens régatiers solitaires. Le premier sur Moth Europe, le second sur Laser. Reste que devenir un très bon barreur est plus difficile que devenir un très bon équipier. Ce qui explique la réussite des équipages olympiques composés d'anciens barreurs.

N'oubliez pas non plus que le barreur doit se concentrer pour faire marcher le bateau, ce qui donne à l'équipier un rôle complémentaire – et primordial (voir *Voiles et Voiliers* n° 247, septembre 1991)...



Le 470 est la première discipline à avoir ouvert ses portes aux femmes.

LES ÉTRANGERS EN 470



Les frères Tyniste régateront sous le drapeau de l'Estonie.

En 470, à Barcelone, les Français ne sont pas donnés favoris – ce qui semble convenir à leur entraîneur, qui préfère se dégager de toute pression. En fait, contrairement à 1988, avec Péponnet et Pillot, il n'existe pas vraiment de favoris pour les Jeux 1992. On retrouvera l'Allemand Wolfgang Hunger avec un nouvel équipier (son frère Joachim s'étant tué voici deux ans) et tous ceux qui, à Séoul, ont mené la vie dure à Péponnet-Pillot : les frères Tyniste (Soviétiques voici quatre ans, ils porteront à Barcelone le drapeau de l'Estonie), le Norvégien Mac Carty (champion d'Europe 1991 et troisième à Barcelone) et les frères néerlandais Kouwenhoven, vainqueurs à Barcelone. Du beau linge...



La position centrée de l'équipage au rappel et trapèze maximum est classique dans la brise comme ici, à Hyères, en plein mistral avec, sur notre photo, David Lasnier et Hervé Gasparini.

LE MATÉRIEL

Avant d'acquiescer un niveau élevé, il vous faut apprendre à connaître le (bon) matériel. Pour ne pas commettre d'erreurs, interrogez les meilleurs. Comme dans de nombreuses classes olympiques, le matériel n'évolue plus très vite au bout de quelques années. Les recherches finissent par être bloquées par des jauges très strictes dont les points faibles ont déjà été fouillés et exploités. Ainsi, en 470, il n'y a pas eu de révolution majeure depuis sept ou huit ans.

● **Si vous possédez déjà un «quat'sept» ou si vous souhaitez acheter un bateau d'occasion,** commencez par en vérifier le poids, les collages et le palmarès. Pourquoi le palmarès ? Parce qu'un bateau qui aura été entre de bonnes mains est souvent un gage d'occasion de qualité : vous trouverez à son bord la plupart des astuces de base, déjà installées, de même que des réglages efficaces. De quoi gagner du temps... En occasion toujours, le mât reste l'une des pièces les plus difficiles à analyser et à contrôler – en fait, on le change

quand il casse. Pendant sa carrière, l'espar perd cependant peu à peu de sa nervosité, résultat des heures de navigation et des kilomètres effectués sur la remorque. Disons qu'un bon mât tient facilement deux saisons. Safran et dérive, eux, doivent être simplement maintenus en état.

● **Si vous avez décidé d'acheter du neuf,** sachez que les choix restent limités. Voici quelques tuyaux sur les différents matériels disponibles. Globalement, la qualité est là...

1. La coque

Depuis quelques années, la construction des 470 est le domaine réservé de deux ou trois marques étrangères. Chez nous, seul Boatique Diffusion a tenté de reprendre le flambeau tricolore avec un bateau qui n'a pas encore pu faire ses preuves, mais dont la construction semble très sérieuse. Le Néerlandais KD est caractérisé par une ligne de quille un peu plus tendue que le Nautivela italien. Au palmarès, les deux marques sont à égalité, alors qu'en production Nautivela dépasse KD. A côté de ces deux «géants», existe en Allemagne un petit chan-

tier dont la construction est réputée très sérieuse, Ziegelmeier. Olivier Ponthieu a choisi d'essayer ce bateau, utilisé avec succès par Hunger : il s'agirait d'un intermédiaire entre KD et Nautivela. Cela dit, pour Olivier, la démarche ne se situe pas sur les formes : *«Il est important d'essayer du nouveau, de chercher un plus par rapport aux autres. Mais le problème reste de trouver toujours mieux en qualité de construction.»* Les Anglais, eux, restent isolés avec leurs Parker, mais ils marchent bien avec. Quant aux Néo-Zélandais, si leurs équipages sont un peu en retrait sur la scène internationale, ils conservent toujours leurs coques.

2. Les voiles

Un mot d'ordre : achetez français ! Sans chauvinisme aucun, force est de constater que notre matériel est, depuis de nombreuses années, au top niveau mondial, notamment grâce à deux voileries : Elvström (qui équipait nos médailles d'or 1988) et Russo.

La grand-voile Elvström est caractérisée par un rond de guindant important et plus de pinces sur

les arrières. La grand-voile Russo, plus fine sur les arrières, dispose de moins de rond de guindant.

Côté foc, deux formules sont actuellement en vogue. Ullman, avec peu de négatif, est un foc performant, mais pointu à régler et qui demande une très forte tension d'étai. Les focs Elvström et Russo, eux, présentent moins de négatif, sont un peu plus plats en bas et un peu plus en creux en haut. Ils restent faciles à régler avec peu de tension d'étai.

Pour le spi, enfin, Ullman, qui fait référence depuis de nombreuses années, est désormais concurrencé par la bulle North, développée par Solatge, à Marseille, déjà réputé pour ses spis de FD.

3. Le mât

Ici encore, deux choix possibles. Tout dépend en fait de votre poids – on pourrait même dire de votre sexe : le Proctor «Epsilon», plus raide, convient aux hommes, tandis que le «D», plus souple, reste plus utilisé par les filles. Il s'agit de mâts légers (à la limite de la jauge) et d'une bonne raideur. *«Il faut cependant faire attention à la remontée actuel-*

le du Needle, qui s'adapte facilement à des grand-voiles à fort rond de guindant comme les Ullman, précise Olivier Ponthieu. Plus lourd, ce mât paraît aussi plus souple et plus nerveux que le Proctor.»

4. Le safran

Le Nautivela, solide et qui ne décroche pas, reste de loin le plus utilisé. En marge, il existe le JP Hutten ou le Marin, deux constructions artisanales de tout premier choix. «L'École nationale de voile pourrait bientôt construire quelques prototypes de safran pour l'équipe de France», ajoute Olivier.

5. La dérive

Voilà un appendice auquel on ne porte pas assez d'attention. La dérive est pourtant aussi importante que la voile. L'Anglais Rodney Patisson, champion historique de FD, gardait ses dérives quand il vendait ses bateaux – c'est dire... L'idéal est d'adapter la dérive à la sensation de l'individu. Pour débiter, la bonne démarche consiste à adopter un appendice plutôt souple. La dérive la plus répandue est la Nautivela, dont la souplesse est «moyenne».

6. L'accastillage

Impossible d'énumérer la liste de l'accastillage utilisé et optimisé sur un 470. Plutôt que de se perdre sous une montagne de poulies et de bouts de ficelle en tous genres, voici les cinq réglages fondamentaux d'un 470.

a) **Les barbers de foc.** Le meilleur système est celui qui permet d'effectuer des comparatifs entre bateaux. Le rail horizontal avec chariot permet pratiquement toutes les solutions et des réglages faciles avec des repères évidents. Thierry Péponnet et François Brénac, qui avaient choisi cette solution, ont ainsi pu comparer plus facilement leurs réglages, tout comme Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse.

b) **Le système de remontée et de descente de la dérive** doit être renvoyé au barreur et facilement accessible, même en position de semi-rappel. Le tout est monté en aller-retour et muni de repères.

c) **La pantoire** permet de centrer la boîte sans trop tirer sur la chute et de compenser les amplitudes de réglages de quête.

d) **Le réglage de tension de foc** nécessite une démultiplication suffisante et doit être très accessible pour le barreur, car souvent changé en navigation.

e) **La «pompe» à spi**, enfin, permet d'envoyer la bulle en deux ou trois fois au lieu de cinq à six.

Thierry Péponnet et Luc Pillot ont exercé leur art pendant plus de huit années avant de décrocher leur médaille d'or aux derniers JO de Séoul.



L'ÉQUIPE DE FRANCE DE 470

Après avoir ouvert les entraînements durant les trois premières années de la préparation olympique, Didier Bernard a dû sélectionner l'équipe de France «définitive», composée de quatre équipages masculins et deux équipages féminins.

Chez les hommes, en dehors d'Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse, on retrouve les frères Berthet, champions du monde de 420, bourrés de talent et au tempérament fougueux, David Lasnier et Hervé Gasparini, plus calmes, qui viennent tous deux du solitaire, enfin Maxime Paul et Dimitri Deruelle, les cadets de l'équipe. Maxime a marqué son époque avec un titre européen et mondial en Optimist. Après un court passage en 420, il a été rapidement happé par le 470. Septièmes au Mondial 1990, Paul et Deruelle sont capables de tout !

Chez les femmes, Florence Lebrun a changé d'équipière depuis Séoul. Championne d'Europe 1990 avec Odile Barré, elle sait parfaitement se préparer pour un objectif et devance quelque peu Véronique Aulnette et Marie-Annick Maus, le deuxième équipage tricolore féminin.

LE MATÉRIEL DES FRANÇAIS

Jean-François et Gwenaél Berthet : grand-voile et foc X-Voiles, coque Nautivela. David Lasnier et Hervé Gasparini : grand-voile et foc Elvström, coque KD. Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse : grand-voile et foc Russo, coques KD et Ziegelmeier. Maxime Paul et Dimitri Deruelle : grand-voile et foc Russo, coque KD. Florence Lebrun et Odile Barré : grand-voile et foc Elvström, coque Nautivela. Véronique Aulnette et Marie-Annick Maus : grand-voile et foc Russo, coque KD.



LES RÉGLAGES

VOILES ELVSTRÖM

	Quête du mât	Calage du mât	Pantoire de GV	Tension haubans	Barres de flèche	Ecoute de GV	Tension de hale-bas
Petit temps	6,73 m	mini	haute	38 (mât précintré)	94 cm	écoute peu sollicitée	
Medium	6,65 m	maxi	basse	37,5	ouvertes à 94,5 cm	le bateau se dirige à l'écoute	forte
Brise	6,60 m	assez fort	basse à partir de 10 nœuds	38,8	fermées à 93,5 cm	le bateau se dirige à l'écoute	très forte

Note. La quête est mesurée entre le haut du tableau arrière et la drisse de grand-voile hissée à bord. L'ouverture des barres de flèche est donnée pour des barres standard de 47,5 centimètres.

EXEMPLES DE RELEVÉS DE RÉGLAGES

ÉVÈNEMENT		CONDITIONS		MÂT			RÉGLAGE DU FOC			RENDEMENT		REMARQUES	
Date	Lieu	Vent	Mer en cm	Étarquage	Cadène	Quête en m	Barres de flèche en mm	Point de tire longitudinal	Point de tire latéral	Chute en cm	En cap	En vitesse	
Thierry Péponnet et Luc Pillot durant un entraînement et deux manches des JO 1988													
8-9-88	Training	2-2,5	clapot 50	38,5	3 av.	6,70	94,70	2	1 int.	- 10	7	9	mieux en désétarquage, bridant les chutes et recrusant
23-9-88	JO 5	5-5,5	vagues 300	38	5 av.	5,58	93,50	4-5		- 10 + 5	5	5	
27-9-88	JO 7	4,5-6	vagues 300	38	4 ar.	6,62	93,50	3-4	0	- 10 + 5	7,5	7,5	
Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse durant quatre journées de régata													
29-10-90	Maub.	4	mer plate	40,5	-	6,67	11,50	4	0	- 10 + 7	nc	nc	
03-07-90	Euro 90	1-2	clapot 50	40	-	6,70	11,00	5	2 int.	- 15 + 10	nc	nc	
16-04-91	Hyères	5	vagues 50	39	-	6,62	12,00	4	0	+ 5 + 6	nc	nc	
04-05-91	La Roch.	4-5	clapot 60	39	-	6,62	9,50	4,5	0	+ 5 + 8	nc	nc	

Notes. Thierry Péponnet et Luc Pillot utilisaient un foc standard Elvström 1988 avec 5 millimètres de négatif de guindant en moins, une grand-voile Elvström standard 1988 neuve et un spi Ullman big foot neuf, une dérive Jean-Pierre Hutten n° 4 (raide), une coque KD et un mât Proctor Epsilon. Les barres de flèche sont des barres de 47,5 centimètres et l'ouverture représente la distance entre les extrémités. Olivier Ponthieu et Gilles Espinasse utilisaient une grand-voile et un foc Russo standard, un spi North à Maubuisson, Ullman 89 à l'Euro 90, Russo 90.2 à Hyères 91 et Russo 90.3 à La Rochelle, une dérive JPH 1 partout sauf à Hyères (JPH 2). Les barres de flèche sont des barres de 47 centimètres et l'ouverture donnée représente la distance entre l'extérieur de la gorge et une ligne perpendiculaire reliant les deux extrémités. Le calage du mât est gradué de 5 (calage nul) à 1. Le point de tire latéral du foc est gradué de 1 (extérieur) à 3 (intervalles de 2 centimètres). Le point de tire longitudinal est gradué de 7 (avant) à 0 (platine de foc). La chute du foc se mesure en centimètres par rapport à la base de flèche, en + à l'extérieur, en - à l'intérieur.

LES RÉGLAGES

1. À terre

Le tensiomètre est ici obligatoire. Il permet de contrôler la tension des haubans et de l'étai. En 470, ces mesures statiques sont, avec celle de la quête du mât, fondamentales.

Pour progresser, il vous faudra compiler dans un cahier l'ensemble de vos réglages, accompagné de vos impressions, comme le font systématiquement les champions (voir tableau).

Pour gagner du temps, à terre comme sur l'eau, collez sur le caisson une fiche qui reprend les différents repères : quête, tension de hauban et tension d'étai suivant les conditions de mer et de vent.

Ensuite, assurez un réglage pré-

cis pour la dérive. La bonne méthode est de disposer de repères (quatre ou cinq) de position verticale et d'angle. Vérifiez également le calage de la dérive et son alignement avec le safran.

2. En navigation

Retenez ces bons réflexes que nous a confiés Didier Bernard, qui, après avoir entraîné l'équipe nationale de 420 en compagnie de Jean-Luc Hottot (CTR Île de France), s'occupe aujourd'hui de l'équipe de France de 470 hommes et femmes.

- Votre 470 plonge de l'avant dans le medium : les voiles sont certainement trop étarquées.

- Votre 470 est ardent dans la brise : retirez donc quelques cales de mât.

- Vous allez plutôt bien dans la

brise ; soudain, vous subissez une petite baisse de régime : il n'y a plus qu'à remonter un bon poil de dérive.

- Sur l'eau, lorsque vous augmentez la tension de l'étai, n'oubliez

pas de relâcher de la chute de foc (avec le barber).

- En cas de problème de vitesse impossible à résoudre, essayez avant tout de garder une bonne sensation à la barre.

a) Dans les petits airs, l'important est de rester souple. Le virement doit être progressif : le 470, léger, ne demande qu'à casser sa vitesse. Le bateau est en appui sur le caisson sous le vent. La grand-voile et le foc sont relativement plats, autrement dit proches du réglage de brise. Pour le foc, la tension d'étai reste assez faible. Avec du clapot, la chute est plutôt vrillée. Barreur et équipier se placent de chaque côté du bateau, assez écartés l'un de l'autre.

b) Dans le medium, les chutes des voiles sont retendues afin de gagner en puissance. L'équipage commence à remonter un peu de dérive et à caler le mât. Et il se recentre au fur et à mesure que le vent monte.

L'équipier se recule et vient se coller contre son barreur, toujours en avant du puits de dérive. Si besoin est, il pratique le « petit trapèze » (réglé très haut, le trapèze maintient l'équipier presque debout) : cette technique lui permet de sortir rapidement sans brusquer le bateau...

Au vent arrière, il est utile de remonter un peu de dérive pour soulager le voilier. La pointe du tangon, elle, monte au fur et à mesure que le vent augmente. Avec un clapot important, l'espar sera toujours réglé haut.

c) Dans la brise, on retrouve des réglages proches des petits airs. « On pourrait dire que la progressivité des réglages en 470 ressemble à une courbe de Gauss », explique Olivier Ponthieu.

Les voiles, aplaties dans les petits airs, se creusent dans le medium (clapoteux) pour se réaplatir au fur et à mesure que le vent monte. Seule la tension de foc, faible dans le petit temps, est reprise dans la brise. □

LES BONNES ADRESSES

AS 470 : Jean-Pierre David, 19 allée de la Bièvre, 94240 L'Hay-Les-Roses, tél. (1) 47.02.21.21.

FFV : 55 avenue Kléber, 75016 Paris, tél. (1) 45.53.68.00.

Nautivela : Sorafrance, 13 impasse des Cigales, 06400 Cannes, tél. 93.45.24.08.

KD : Voilerie Chaussade, 84 avenue de la Résistance, 93340 Le Raincy, tél. (1) 43.02.84.24.

Voilerie Elvström : ZI La Frayère, 06322 Cannes-La Bocca, tél. 93.48.12.11.

Voilerie Russo : Port Saint-Pierre, 83400 Hyères, tél. 94.57.71.01.

Boatique Diffusion : 26 rue du Colonel-Gillon, 92120 Montrouge, tél. (1) 46.57.33.06.