

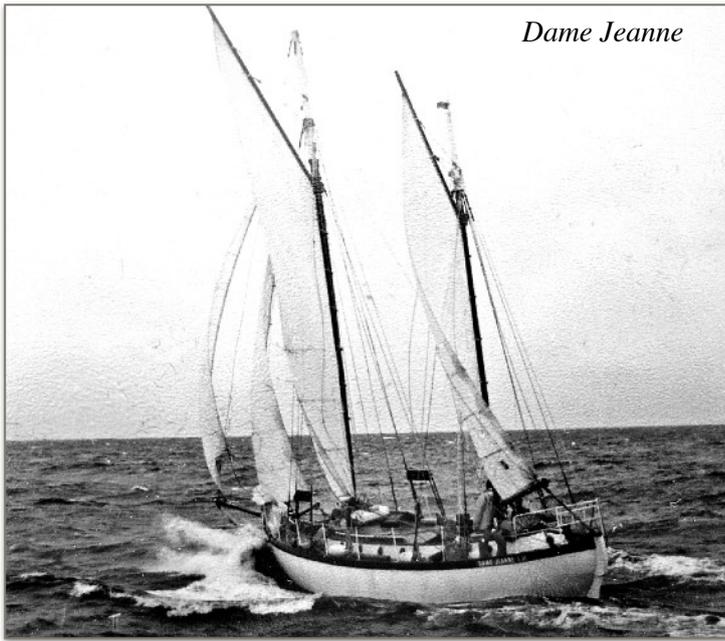
Belazar un voilier classique en acier

Jean-François Garry



Quand nous avons décidé, à un âge déjà avancé, de faire construire un nouveau bateau nous avons imaginé tour à tour tous les modes de construction. Au cours des vingt dernières années j'avais dessiné à l'Atelier *Lignes d'Eau* une trentaine de voiliers, croiseurs côtiers, day-boats et voile-aviron en contre-plaqué-époxy, à clins ou bouchain, en forme en strip-planking. Cela s'inscrivait dans le mouvement de revival initié autour des bateaux traditionnels, bateaux que l'on pense immédiatement en bois. J'ajoute qu'au long des six décennies passées nous avons navigué à bord d'une dizaine de voiliers traditionnels, en bois, en contre-plaqué, en bois moulé et aussi en acier.

Pour ce nouveau projet le bois classique était bien sûr très tentant, mais bien trop au-dessus de nos moyens financiers. Le strip-planking ou le contre-plaqué époxy auraient pu être retenus puisque j'étais bien placé pour en connaître les qualités, mais cela aurait impliqué de naviguer sur un bateau de déplacement léger. Or nous avons la conviction qu'un déplacement assez lourd conviendrait mieux à notre équilibre incertain, puisqu'il accompagne inévitablement le poids des ans. Nous avons aussi eu l'expérience, dans les années 70, de notre *Dame Jeanne*, ketch aurique en acier Siemens-Martin, dessiné par Louis



Dame Jeanne

Van de Wiele : 16 tonnes en charge pour 12 mètres au pont. Van de Wiele était un chaud partisan des bateaux de poids "raisonnable mais pas moins" et son avis sur les déplacements trop légers pour la croisière était sans concession. On objectera qu'un avis en vaut en autre. Nous avons pensé à l'époque que celui d'un homme qui avait bouclé un tour du monde avec son épouse sur *Omoo* méritait d'être entendu. *Dame Jeanne* demandait de la toile dans le petit temps mais saluait les grains sans broncher avec

des mouvements très doux. C'est le type de comportement qui nous conviendra encore mieux maintenant. Alors pourqu'oi pas un nouveau bateau en acier ?

Nous savons bien qu'en France imaginer un bateau classique en métal a pour beaucoup d'amateurs de "Belle plaisance" un parfum d'hérésie. Pourtant depuis longtemps et dans bien des pays des unités classiques et traditionnelles sont construites avec ce matériau (voir l'article sur les voiliers de caractère en métal). La rencontre avec Claude Philippe dans son chantier dédié au métal *Laïta Sailing* à Quimperlé a été décisive. Il était tout désigné pour construire ce type de voilier pour lequel il a une véritable expérience : à coté de bateaux



Roscovite

modernes il a mené la construction de répliques comme *Firecrest* d'Alain Gerbault, *Luciole II* un yawl de 18,56 mètres d'après un plan d'Abel Lemarchand, 1892, le très célèbre *SeaBird* de Thomas Fleming Day, plusieurs *Islander* d'Harry Pidgeon, *Roscovite* le yawl dessiné en 1886 pour

Jacques De Thézac, un flambart gréé au tiers à la façon d'une bisquine, aussi plusieurs *Bélouga* d'Eugène Cornu, et dans le domaine fluvial des péniches de plaisance inspirées des Freyssinet. Claude Philippe aime réellement les bateaux classiques et sa culture en matière maritime est grande. Cela a largement contribué au plaisir des échanges dans la mise au

point de ce prototype. Le choix de l'acier avait donc été murement réfléchi et l'idée de bousculer un peu les dogmes ne me déplaisait pas.

Avant d'aller plus loin soyons précis. Dans le cas d'une réplique de bateau traditionnel ou classique "à l'identique", dans un projet culturel, seule la construction en bois est envisageable si l'original était lui même en bois, ce qui est le cas le plus fréquent. Pour des bateaux contemporains conçus "dans l'esprit" du clacissisme, le choix est plus largement ouvert, surtout quand il s'agit d'un bateau de plaisance personnel. Bois massif, strip-planking, petites lattes, bois moulé, polyester, acier et aluminium, carbone. Le choix peut être rationalisé en fonction de la taille du bateau, du budget dont on dispose, du programme de navigation, et nous l'avons dit, de l'âge du capitaine.

***Belazar*, le premier Enez 30' sur la table à dessin**

Pour dessiner ce bateau, ma conviction se résumait en une ritournelle comme le vœu d'une bonne fée : "Pour toi, la simplicité avant tout". On ne peut imaginer plus simple qu'une coque à bouchain vif, et tout aussi performante qu'une carène en forme.

J'avais déjà dessiné et construit plusieurs voiliers de croisière côtière en contre-plaqué sur ces principes de simplicité, dont l'*Enez 7,80* un petit sloop à bouchain vif, avec en référence



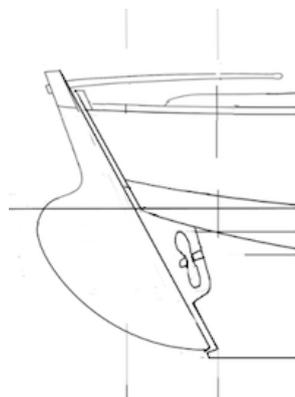
les incontournables *Sea bird* et *Islander* (voir l'article : *L'Enez un Sea Bird moderne*). C'est le choix qui s'est encore imposé pour l'*Enez 30'*.

"Acier et à bouchain vif", est une définition qui permet de maîtriser le coût de construction. Plus solide et moins coûteux que tout autre matériau est donc un résumé objectif. C'étaient de bonnes raisons.

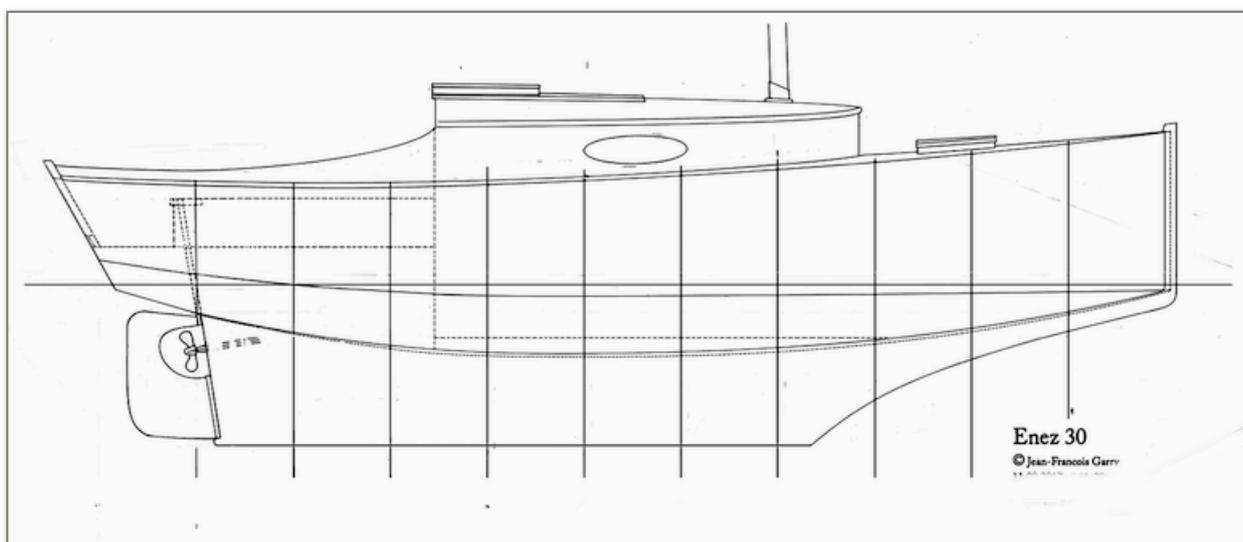
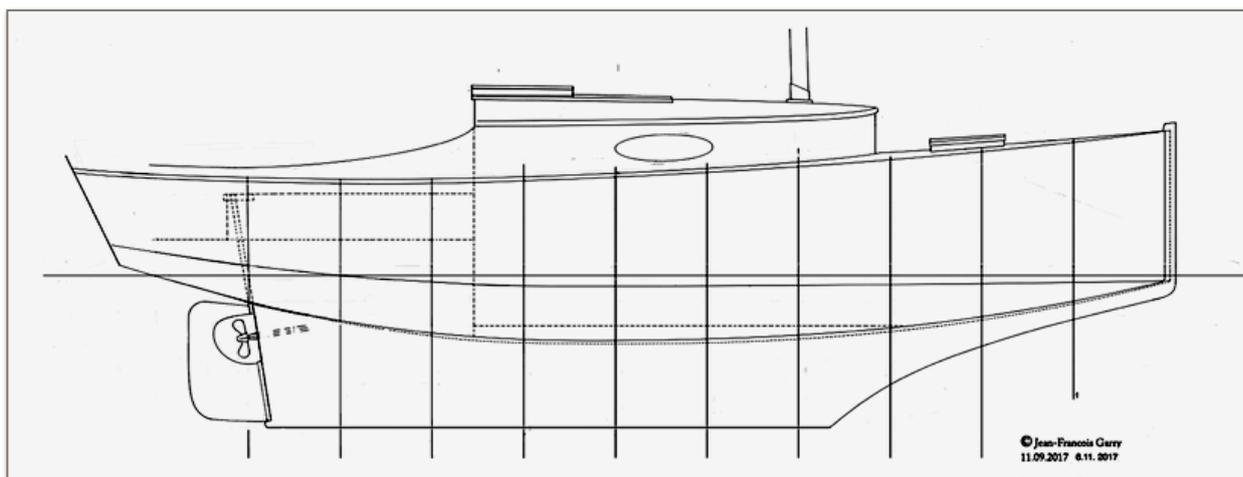
Le tracé du plan de forme et

de la carène ne posait guère de problème. Je voulais définir, en accord avec le mode de construction acier, un déplacement moyennement lourd réparti sur l'ensemble de la coque avec un rapport de lest ne dépassant pas le tiers, une stabilité de forme généreuse mais sans excès, un centre de gravité situé à proximité de la flottaison, tout cela devant conduire à des mouvements doux, sans rappels violents. Au delà du dessin de carène il restait à bien maîtriser ce qui pouvait affirmer le caractère classique de *Belazar* .

Un petit portrait permet de fixer les idées... de voir le bateau naviguer avant qu'il soit construit ! et donc de le différencier d'un bateau "moderne" : avant tout la silhouette et particulièrement la tonture plus marquée. L'inclinaison du tableau arrière ou la présence d'une voûte. J'ai dessiné



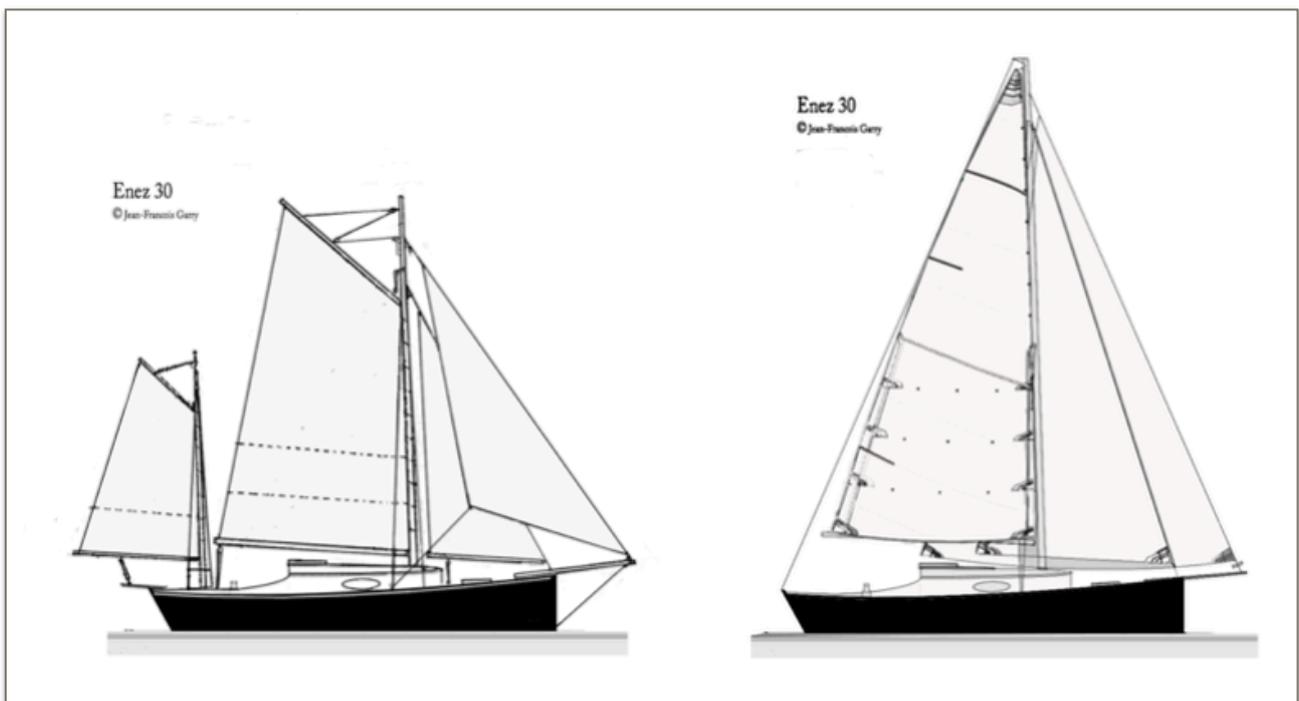
plusieurs versions de l'arrière. L'une avec un safran sur le tableau, une autre avec une assez longue voûte qui portait la longueur à presque dix mètres, enfin la version définitive avec une courte voûte.





Pour ce bateau j'ai dessiné un roof relativement haut, dans l'esprit de celui d'*Islander* (en plus modéré toutefois). C'est une esthétique assez différente des canons de la beauté des yachts de la "Belle plaisance", plus rustique et trapue que l'on trouve aussi sur les petits voiliers caboteurs et les bateaux de service. C'est en adéquation me semble-t-il avec le caractère costaud d'un bateau en acier.

Les raccords des différentes surfaces, par exemple le dessus du roof avec les hiloires, sont à angle vifs soulignés par un demi-tube en surépaisseur formant liston. Le dessin des formes gagne en lisibilité (au contraire des bateaux modernes en métal — tout comme ceux en polyester où les angles sont estompés en arrondi). L'étrave aussi peut apparaître comme une pièce distincte et non pas noyée dans la continuité du bordé.



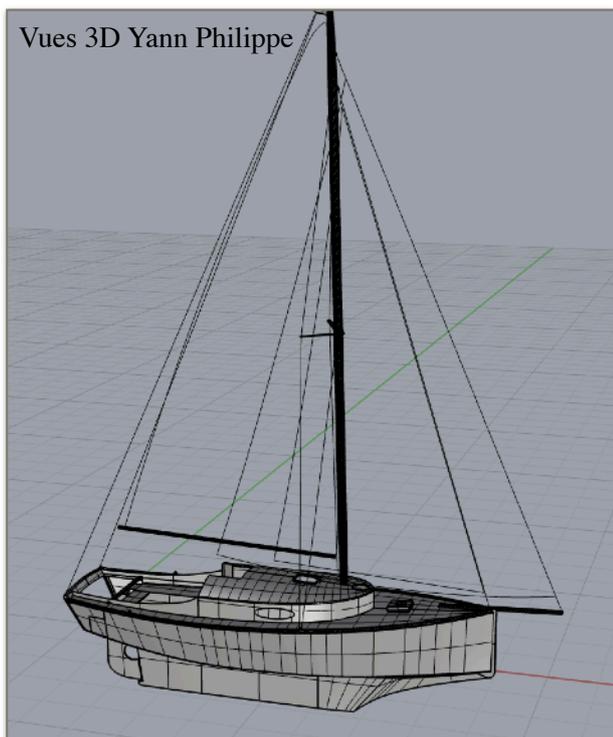
Pour le plan de voilure j'ai commencé par dessiner un cotre à tape-cul aurique... le choix du coeur. Puis un cotre houari et un sloop houari pour finir par un marconi 7/8ème avec un bout dehors rétractable permettant d'envoyer un grand génois léger dans le petit temps. C'est un gréement simple d'utilisation avec retour de toutes les drisses, bosses de ris et manœuvres au cockpit. Aimer les bateaux classiques n'oblige pas à rejeter certaines innovations des bateaux modernes

Un peu de bois quand même

Les plus grands et luxueux yachts classiques en métal ont souvent des superstructures en bois, pont en teck, roof, clairevoie, cockpit vernis, ce qui leur donne une apparence quasiment identique à celle d'un bateau bois.



Même ceux qui prétendent à plus de modestie comme *Belazar* ont quelques finitions en bois. La lisse de pavois, les bancs de cockpit, puisque s'asseoir directement sur l'acier n'est pas très agréable. Saisir un tube de main courante non plus. Il faut donc définir une esthétique assez particulière qui, à mon avis, sans chercher à masquer le métal qui a sa propre noblesse, consiste seulement à l'habiller là où cela semble utile. Une esthétique yin-yang ou si l'on préfère, sucrée-salée. Autant de détails qui participent largement à la création d'un bateau "sur mesure". Cela permet aussi des choix très personnels comme le tableau arrière ouvert — déjà expérimenté sur l'Enez 7.80 — qui permettrait de remonter à bord plus facilement si l'on avait la mauvaise idée de passer par dessus bord.

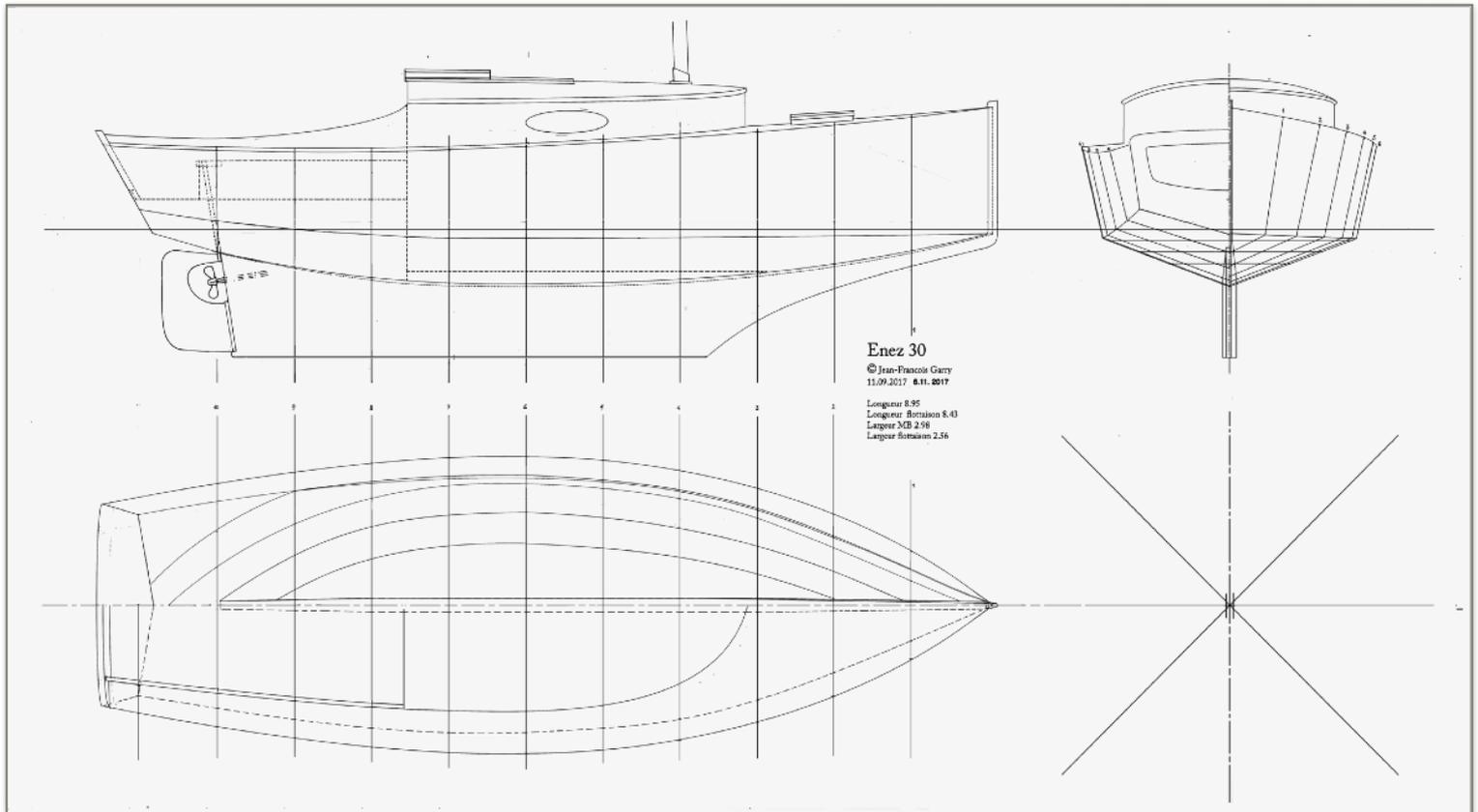


Tous ces détails font le charme de la création d'un prototype. Faut-il encore que le constructeur joue le jeu ! La collaboration avec Yann Philippe, fils de Claude, ingénieur naval, a été déterminante pour la mise en forme définitive de ce "plan métal". Au bout du compte, et après quelques ajustements, *Belazar* déplacera légèrement plus que prévu à l'origine, mais avec une coque bordée en tôles de 4 mm au lieu de 3 mm comme on aurait pu le faire. *Esquilo* le cotre de Nicole Van de Kerchove construit en 1968 par le chantier



Claude et Yann Philippe devant *Belazar*

Zwarthoed à Volendam aux Pays bas, très comparable à *Belazar*, était bordé en tôles de 3 mm. Le surcoût d'épaisseur retenu est moins motivé par la recherche de résistance que par la possibilité d'obtenir un meilleur lissage des formes. De fait la coque de *Belazar* ne présente pas de déformations de surface comme on le voit parfois sur les bateaux en métal au niveau des soudures. Le déplacement de 5,5 tonnes en charge reste raisonnable à mes yeux pour un croiseur confortable et d'une solidité à toute épreuve. Je suis heureux d'ajouter que Claude et Yann ainsi que Donatien - Maître des soudures - ont montré tout au long de la construction de *Belazar* une bienveillance, une disponibilité et une écoute sans faille.



Belazar sur l'eau

Belazar a été lancé à la fin de l'automne 2018. Mise à l'eau sur la belle cale du port de Quimperlé. Dans la descente vers le Sud et le port de Rochefort le vent s'est établi à vingt nœuds, la nuit est plutôt fraîche et nous filons au large barre amarrée. Un degré sur tribord, un sur babord, jamais plus. Quatre heures sans toucher la barre. Deux ris dans la



grand'voile, foc bordé assez fort pour équilibrer le bateau. Gîte d'une dizaine de degrés calé sur le bouchain. Aucune intervention sinon regarder les phosphorescences du sillage.

Les deux saisons de navigation suivantes ont permis de mieux juger notre bateau dans des conditions de vent et de mer variables. *Belazar* s'avère toujours confortable en mer, très peu gitard, d'un comportement doux parfaitement adapté à son équipage ce qui ne l'empêche pas de filer tranquillement ses cinq ou six noeuds. Sa quille longue permet de garder le cap sans pilote et par ailleurs un échouage sur béquilles en toute sécurité. C'est un atout précieux pour s'offrir quelques belles escales hors des marinas.



Pour de prochaines unités *Laïta Sailing* pourra proposer l'Enez 30' indifféremment en acier ou en aluminium. Il est certain que cette seconde version apportera un comportement plus vif en diminuant légèrement le déplacement tout en conservant le même poids de lest. On pourrait aussi imaginer l'Enez 30' avec un gréement de yawl ou avec une voûte plus longue au prix de quelques pieds de plus. Et pourquoi pas avec le gréement de cotre à tape-cul auriac que j'aimerais bien voir un jour !

