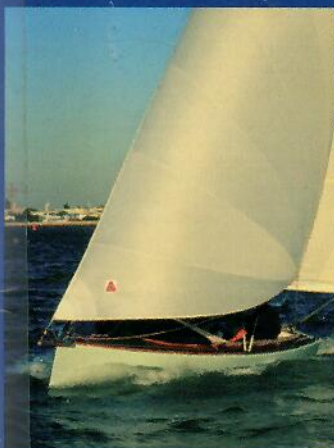


327

Loisirs NAUTIQUES

architecture
construction
grande croisière

Essai
Courlis 20



Les logiciels de
tracé des carènes



Croisière
Les naufragés
de Suvarov



MARS 1999

BELGIQUE : 225 FB, SUISSE : 10 FS,
CANADA : 9,25 \$ CAN.

M 1999 - 327 - 32,00 F



dessiner, construire, partir
**Sur les traces
de La Belette**



Dessiner, construire, partir en voyage plus d'un an et revendre dans la foulée le bateau de ses rêves, le tout en moins de quatre ans. C'est la gageure parfaitement réussie de Anne et François Derobert. Leur bateau s'appelle La Belette et n'a pas fini de vous séduire.

Une fable pleine d'enseignements.

PAR PIERRE-MARIE BOURGUINAT

PHOTOS DE L'AUTEUR ET FRANÇOIS DEROBERT

ILLUSTRATIONS FRÉDÉRIC LABARBE



François, un navigateur comblé par l'expérience de La Belette.



Un agencement complètement décloisonné et très fonctionnel.

J'ai traqué La Belette dans le port de Hyères et j'ai fini par la trouver. Amarrée cul à quai entre deux bateaux de série, la carène en coin de ce voilier de 11 mètres affiche d'emblée son originalité. Un antidérapant bleu coupé de quelques touches heureuses de teck, une sorte de dos d'âne en arrière de la descente, deux safrans extérieurs... on a vite envie d'en savoir plus.

François Derobert, le constructeur de La Belette m'avait prévenu : « C'est un bateau original, conçu pour un programme précis, avec un budget serré. On a essayé de faire le plus simple possible et a posteriori, je crois qu'on ne s'est pas trop planté ! »

En fait, François n'est plus propriétaire du bateau. De retour d'un voyage de 14 mois

La fable heureuse de La Belette



dans les alizés, il a facilement vendu *La Belette* à un prix qui a non seulement payé la matière première investie, mais aussi une bonne partie des 4 000 heures passées à construire ce bateau avec Anne, sa compagne. Le plan, ils l'ont accouché en collaboration avec Maxime Barel, un ami informaticien. Faites le compte : pour une première construction, se lancer dans un bateau de 35 pieds qui ne correspond à aucun standard, en bois moulé, sans signature d'architecte connu, avec un budget de moins de 300 kF et qui plus est, dans la Drôme!... Il y a tout ce qu'il faut pour rater son coup. Au mieux, aller au bout mais dégoûté du bateau et de la construction amateur. Au pire, rester avec une coque ou un bateau sur les bras, mais invendable!



Concevoir, construire, partir, un vieux rêve toujours d'actualité.



La Belette, c'est tout le contraire. Alors, ça valait tout de même le détour!

François vient de me rejoindre et m'invite à monter à bord. Voilà parti un tour du propriétaire saisissant. Le cockpit est original, d'un seul niveau avec ce grand banc de veille ergonomique devant la cloison de roof. Des brise-lame protègent l'homme de veille. « Il ne manquait qu'une casquette pour parfaire le tout, mais c'était déjà très confort comme ça. » On le croit volontiers.

UNE BELLE HISTOIRE

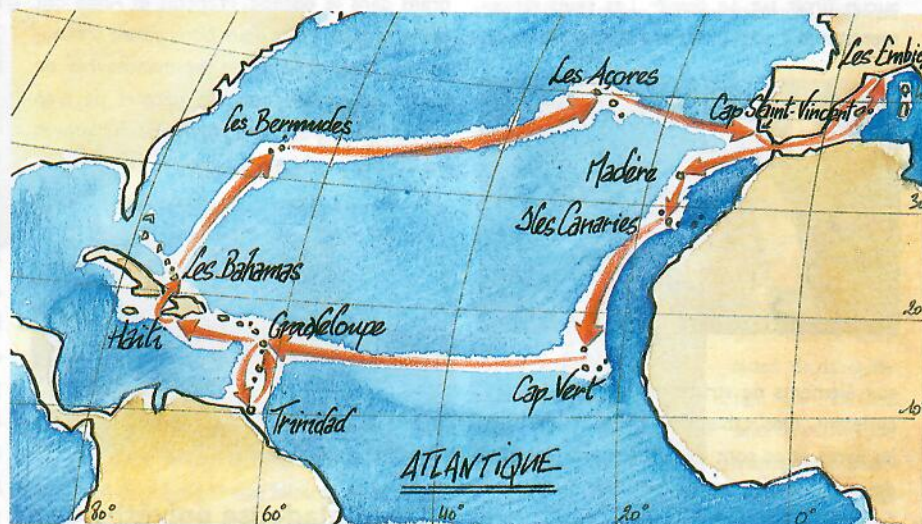
Pas de barre d'écoute mais deux bons palans frappés en patte d'oie. Deux coffres plaqués de teck permettent de loger tout l'équipement ne craignant pas l'humidité. Je longe le joli roof arrondi pourvu de deux gros yeux en plexi pour accéder à la grande plage avant. L'étaï, frappé à 50 centimètres de l'étrave permet d'en faire le tour sans

“ Aller au bout de ses choix, voilà l'idée forte de *La Belette* ,”

acrobatie. « C'est très pratique pour toutes les opérations de mouillage, me dit François. Je pense que je referai pareil sur mon prochain bateau. »

Cinq petits winches permettent de venir à bout du gréement non poussant et équipé de bastaques. « C'est le premier gréement du Figaro Solo. On peut en toucher pour pas grand-chose avec une ribambelle de voiles souvent en très bon état. Ça faisait partie du cahier des charges pour limiter le budget. »

suite de l'article page 64



Un beau voyage pour seulement 12 mois de croisière : Anne et François sont allés vite mais ne se sont pas pressés.

Précautions d'usage sur un gréement recyclé

Le premier gréement du Figaro Solo n'a pas eu bonne presse et devant le nombre de dommages il a finalement été remplacé par un modèle plus lourd et solide. Mais *La Belette* n'est pas un Figaro Solo : moins lourd et surtout moins puissant.

De plus, une longue préparation a permis d'éliminer les pièces mal pensées au départ et de profiter des caractéristiques de la nouvelle plateforme. Les barres de flèche ont été rallongées de 10 cm pour limiter la compression sur le tube. Les basses bastaques ont été désolidarisées des hautes : ainsi, avec deux ris dans la GV, le rond de chute passait sous ces dernières et permettait de naviguer avec beaucoup de sécurité en cas d'empannage intempêtif. Un bas-étaï a été installé pour éviter que le mât ne parte à l'envers, au près dans la mer. L'angle de tire du hale-bas a été augmenté et des fusibles installés sur le bout pour ne pas fatiguer la bôme et le vit-de-mulet.

Enfin, les tangons ont été posés à plat pont sur deux cadènes ad hoc, décalées par rapport à l'axe. Au large serré, le tangon était frappé sur l'anneau sous le vent pour augmenter l'angle de tire du bras et du hale-bas.



Simplicité, mode d'emploi!

La grande époque du "trop fort n'a jamais manqué" a vécu. Les plaisanciers sont plus expérimentés qu'il y a vingt ans, mieux conseillés et beaucoup aspirent à plus de simplicité, mot devenu clé dans les causeries de ponton et de salon. Pourtant, le marché de l'équipement, florissant et renouvelé à rythme soutenu, ne manque pas de pousser à la consommation. Alors, pas simple de faire simple, n'est-ce pas? Voici quelques sentiers explorés par La Belette.

Simple et pas cher

• Les équipets

La majorité des équipets du bord sont des filets ou des poches à bouts confectionnés à la taille des éléments à insérer. On ne trouve aucun tiroir sur *La Belette*. Les seuls rangements en dur sont intégrés aux couchettes ou



aux éléments de structure, comme l'étagère ci-dessus. Des tablettes collées supportent les livres et ce sont des bouts parallèles tendus verticalement qui permettent de stopper l'ensemble. Pas cher et léger en plus!

• Le stick

François avait équipé *La Belette* d'un petit stick qui a rapidement cassé pendant le voyage. Plutôt que d'en racheter un nouveau, il a bricolé astucieusement un petit tube en carbone prévu pour d'éventuelles réparations. L'extrémité de la barre en lamellé est traversée par un bout de 6 mm qui passe ensuite dans le tube avec un nœud d'arrêt à chaque extrémité. On laisse de la longueur côté barre pour que, lorsque le bout est usé à la



jonction, on puisse faire coulisser l'ensemble et faire travailler une partie neuve.

• L'écoute de grand-voile

Plutôt que de payer un rail à billes délicat à entretenir en grande croisière et encombrant dans le cockpit, François et Anne ont préféré opter pour deux bons palans d'écoute en patte d'oie. Pour les manœuvres de port, une cadène centrale permet de n'en clipser qu'un pour contrôler plus facilement les bordés et choqués.



• Une baladeuse polyéthylène

Comme nous l'avons déjà dit, le circuit électrique de *La Belette* est réduit à sa plus simple expression. La seule lampe au centre du carré est secondée par une drôle de baladeuse raccordée au tableau par un câble suffisamment long pour être promenée d'un bout à l'autre du bateau. Elle est constituée d'une ampoule halogène 12 V, intégrée dans une bouteille en polyéthylène. « Ces nouveaux emballages de soda sont beaucoup plus résistants que le PVC. On peut faire plein de choses avec en cogitant un peu et on trouve toutes les tailles possibles et imaginables à l'étranger. »

Simple et pratique

• Les bidons

La pompe à eau douce de la cuisine est raccordée à un bidon de 20 litres. Rudimentaire mais largement suffisant pour deux personnes. Il y avait en tout et pour tout 14 bidons à bord au départ, dont une dizaine pouvait être

matossée. « L'avantage des bidons, c'est de ne pas avoir à supporter le goût de l'eau des réservoirs, mais surtout d'être très autonome pour le remplissage aux escales. C'était assez amusant de voir que des bateaux de 50 pieds tout confort nous demandaient de les utiliser lorsqu'il fallait faire parfois plusieurs kilomètres pour trouver un point d'eau. »

• Le hors-bord

Le petit hors-bord 2 CV servait à la fois au bateau et à l'annexe. Il permettait de déplacer *La Belette* à trois nœuds pour gagner un nuage et retrouver une brise suffisante pour redémarrer. Sur le tableau arrière de la petite annexe, il permettait d'être beaucoup plus autonome dans les très nombreux mouillages, d'autant que *La Belette* calant 2 mètres, ce dernier était souvent mouillé assez loin de la plage.

• Le grand coffre central

En utilisant la structure longitudinale du bateau, François dispose en fait d'une longue table centrale qui abrite des coffres. Le premier pour la nourriture, le second pour l'outillage, le troisième en avant du mât pour un mouillage. Ainsi, tous les gros poids sont centrés dans la partie la plus solide du bateau, au point le plus bas. « Et en plus, on n'avait pas besoin de se lever tout le temps pour aller chercher de la nourriture sous les couchettes. Tout était à portée de main. »



• L'antifouling

Les œuvres vives de *La Belette* étaient recouvertes de 5 couches de matrice dure,



Le nouveau propriétaire a préféré installer un 10 CV pour plus de confort. Un simple 5 CV permettrait de propulser La Belette à 5 nœuds dans la pétrole.

régulièrement nettoyées en plongée au tampon Jex. « J'avais alterné toutes les couleurs de la gamme et j'avais noté l'ordre sur un carnet. Ainsi, je savais toujours où j'en étais et ce qu'il restait avant d'arriver au primaire. »

La Belette dont la très large couchette arrière est constituée de deux cadres alu lattés (de simples transfilages tiennent les lattes aux tubes). Le matelas, lui, fait toute la largeur. Les deux cadres pivotent à l'axe du bateau, ce qui permet avec deux petits palans de lever un côté ou l'autre, ou les deux, pour s'adapter à



l'assiette du bateau.

« Au près, on levait un côté pour dormir à l'horizontale. Au portant, en général, on angulait un peu les deux pour suivre les ondulations du bateau. Le grand confort! »

Simple et confortable

Le siège de barre

Les coureurs en solitaire connaissent depuis longtemps l'astuce. Lorsqu'on aime barrer, la position assis dos aux filières est très inconfortable à la longue. En cours de route, François et Anne ont récupéré un fauteuil de jardin qu'ils ont pu installer après avoir coupé les pieds sur les larges plats bords. Un bon pour le dos, les fesses au sec au portant sans la brise!



La couchette arrière

Est bien connu, les couchettes doubles ne sont pas l'idéal pour dormir en mer. Pas sur

• Le banc de veille

C'est un des morceaux de bravoure de ce bateau et lorsqu'on a testé, il devient certainement difficile de s'en passer. Il s'agit en fait d'un très large bridge deck en forme de dos d'âne, bien protégé par des hiloires et latté de teck. « On a essayé de faire le plus ergonomique



possible, mais il faut toujours prévoir une petite mousse pour le creux du dos ou la tête. En tout cas, en équipage réduit pour faire de la veille, c'est vraiment un plus. A l'escale, c'est aussi parfait pour bouquiner ou faire la sieste. »

Simple et sûr

• Le tangon de secours

François et Anne aiment naviguer vite, ce qui signifie sous spi dans bien des conditions sur le parcours emprunté. Un tangon de secours avait



C'est d'abord les bonnes résolutions avant le départ qui permettent de naviguer en sécurité.

été prévu pour ne jamais être pris au dépourvu (les grains sont parfois violents dans les alizés...). En attente, il servait en fait de support de panneaux solaires à l'arrière, fixé à chacune de ses extrémités aux solides balcons inox. « En plus, ça fermait le cockpit en navigation. Sur un bateau pourvu d'une jupe, c'est une vraie sécurité. On s'attachait souvent pendant les traversées, mais c'est difficile d'être systématiquement relié au bateau en croisière. »

• L'étau décalé

Partant du gréement du Figaro, l'angle entre l'étau et le mât devait être respecté (il conditionne le rachat des voiles d'avant). Beaucoup auraient stoppé l'étrave à cet endroit.



Sur La Belette, on trouve encore 50 cm de pont en avant de la cadène. La surface offerte permet de manœuvrer beaucoup plus facilement (pas d'enrouleur à bord) et de préparer le (s) mouillage (s) sur le davier sans être gêné par la voile d'avant ou l'étau.

• Les safrans extérieurs

Ils présentent certains avantages par rapport à des modèles sur mèche. Au-delà de la manœuvrabilité (ils sont un peu plus excentrés du centre de carène), on peut les vérifier régulièrement d'un coup d'œil. Il n'y a pas besoin de plonger lorsqu'on ramasse des algues, un sac plastique ou un orin.

Enfin, si l'un venait à casser (le safran au vent est en général le plus exposé), on pouvait toujours placer la pelle restante sur une paire de ferrures boulonnées à l'axe. Un tolet était prévu en secours sur chacune des barres à la position voulue pour continuer à utiliser le pilote dans cette situation.



Architecture

Un concept cohérent

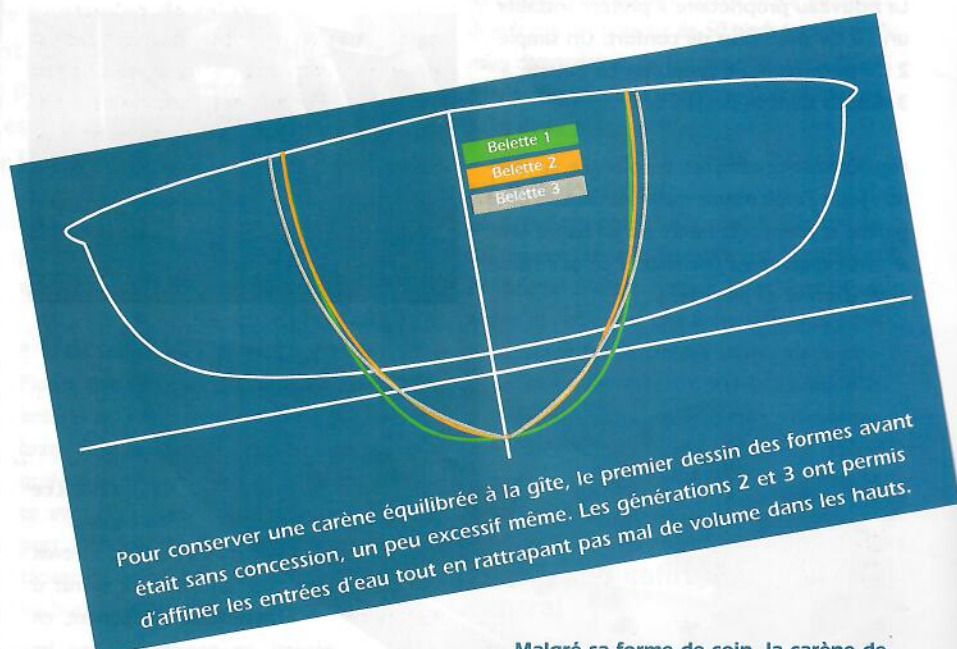
La première chose à définir lorsqu'on veut concevoir un bateau, c'est un cahier des charges.

Une fois les priorités mises en évidence, il faut savoir faire des concessions et éviter de tomber dans l'écueil du mouton à cinq pattes.

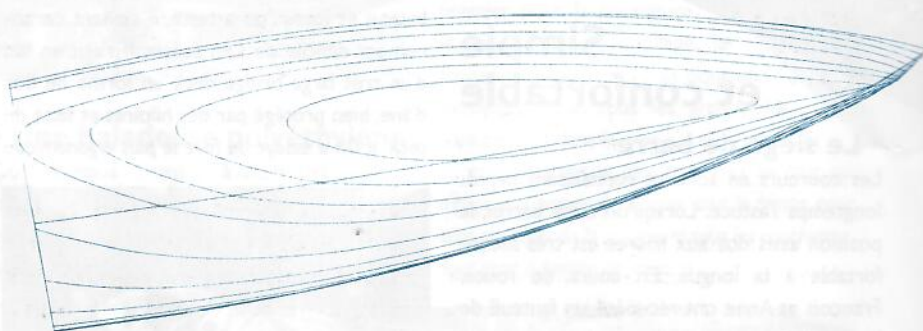
On peut concevoir le voyage de deux façons : la première consiste à emporter sa maison avec soi pour vivre en autonomie plusieurs années à bord. Dans ce cas, il y a peu de chances — à part si l'on a le budget pour une très grande unité — d'avoir un bateau à la fois très agréable et performant à la voile. La seconde, c'est celle qu'ont choisie François et Anne : naviguer le plus possible à la voile, se faire plaisir entre les escales, ne pas hésiter à passer d'un mouillage à l'autre... *La Belette* est un très bon exemple de conception bien adaptée à un cahier des charges.

Les trois caractères essentiels de la navigation entreprise étaient :

- une très grande majorité de navigation au portant, souvent dans de la brise,
- la présence à bord d'un équipage réduit (double),
- l'absence de moteur.



Malgré sa forme de coin, la carène de *La Belette* se déforme bien à la gîte. A 30° le nouvel axe de symétrie est encore très acceptable compte tenu de la présence de deux safrans.



Coque longue à la flottaison, construction légère, formes modernes : la garantie d'un bateau bon marcheur au portant.

“ Un seul départ
au lof en
15 000 milles ”



Un plan de pont bien étudié pour le programme

La réponse s'exprime elle aussi en trois points : longueur, stabilité de route et légèreté.

• La longueur

Plutôt que de se fixer arbitrairement une taille référence, les concepteurs ont pris le problème à l'envers avec deux contraintes : faire le plus long possible pour un budget donné et pouvoir utiliser un gréement et des voiles d'occasion. Avec 250 000 francs pour la construction, le calcul a été assez rapide (il demande cependant pas mal d'attention pour oublier aucun poste) : une coque légère, avec le peu d'aménagements qu'étaient capables de supporter nos navigateurs, ne coûte pas très cher : 35 pieds paraissait le maximum.

Plutôt que de privilégier la puissance, la logique a conduit à profiter de vitesses moyennes élevées grâce à une longueur à la flottaison (pour les contraintes de mouillage, une pente a été conservée sur l'étrave).

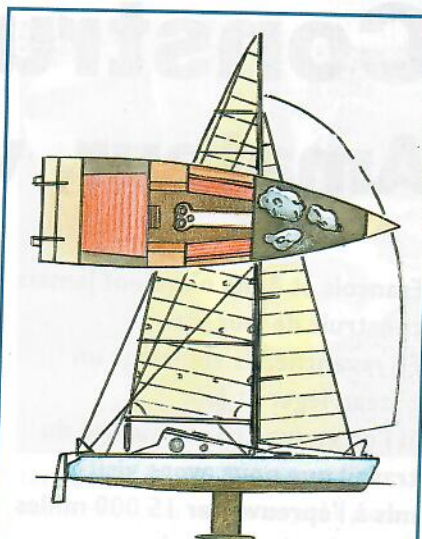
• La stabilité de route

Pour permettre à un pilote électrique* de petite taille et de faible consommation de gérer le bateau au portant sous pilote, François et Maxime ont dessiné une carène bien typée. Très en coin, elle comporte beaucoup de volume à l'arrière, ce qui permet d'implanter la quille assez en arrière (le mât suit). Son faible déplacement assure des lignes très tendues. Surtout, la déformation à la gîte est très faible, malgré ses formes modernes. Pour ce faire, il a fallu dessiner des formes avant très pleines, ce qui permet un décalage de l'axe de symétrie de la carène en parallèle.

L'inconvénient de ce type de dessin réside dans l'importante surface mouillée ainsi obtenue mais encore une fois, l'important est de privilégier la vitesse moyenne plutôt qu'instantanée. Le déplacement très réduit assure tout de même de très beaux départs au surf : « 20,4 nœuds comme high score, avec Anne à la barre ! »

• La légèreté

On comprend, à la lecture de ce qui précède, que c'est l'élément fédérateur. Pour conserver un rapport poids/voilure satisfaisant avec un gréement bloqué, il fallait gagner des kilos partout où c'était possible. C'est ce qui a été fait avec une construction très soignée (voir page suivante) et un souci permanent d'aller vers la simplicité, confinant parfois au minimalisme. La légèreté, on connaît ses avantages : peu d'efforts sur le gréement, peu de fatigue à la manœuvre, une grande maniabilité, de bonnes performances dans les petits airs et au portant. CQFD

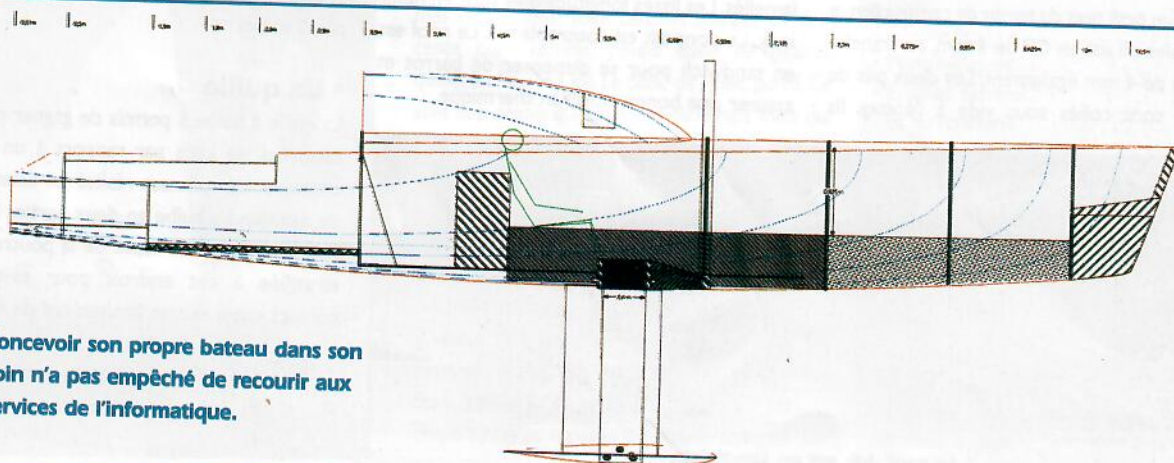


Une silhouette inimitable : le plaisir de construire son bateau.

Caractéristiques

- Longueur 10,90 m
- Longueur de flottaison 10,60 m
- Largeur 3,20 m
- Tirant d'eau 2,05 m
- Ballasts 2 x 200 l
- Surface de voilure 55,5 m²
- Déplacement en charge 3 t

* Au départ, Anne et François avaient imaginé un régulateur d'allure. Mais ils se sont vite rendu compte que sur un bateau qui a de grosses variations de vitesse et doté d'un arrière large, l'adaptation est quasi-impossible (la voûte monte et descend sensiblement à l'axe).



Concevoir son propre bateau dans son coin n'a pas empêché de recourir aux services de l'informatique.



Construction

Amateur, vous avez dit amateur?

François et Anne n'avaient jamais construit de leur vie.

En revanche, ils voulaient un bateau léger et joli.

Si l'on en juge par la qualité du travail que nous avons visité, mis à l'épreuve par 15 000 milles de navigation intensive, cette réalisation est une très belle réussite.

Le bois moulé sur lisses. Un matériau de moins en moins usité. Une solution pourtant très efficace pour un amateur éclairé dans la mesure où on utilise une mise en œuvre moderne.

• Le choix du matériau

La Belette est construite en bois moulé sur lisses. Un drôle de choix peut-on se dire, compte tenu de la technicité de ce matériau par rapport au strip planking par exemple. Mais François ne manque pas d'arguments :

« Dans ces tailles, c'est le seul matériau qui permette de conserver le bois apparent à l'intérieur. Les qualités mécaniques par rapport au poids sont imbattables, à part faire un sandwich très coûteux. Enfin, le surplus de temps à passer n'est pas très important lorsqu'on sait que la coque ne représente qu'un petit tiers du temps de construction. »

Le premier pli est en CP de 4 mm, en tranché d'acajou de 4 mm également. Les deux plis de tranché sont collés sous vide à l'époxy. Ils



sont interrompus le long de la quille avec les joints décalés sur une bande de CP fixée sur les deux petits massifs de quille.

La structure mixe cloisons et porques en lamellés. Les lisses longitudinales sont en hemlock. Le pont est en contreplaqué. Le roof est en sandwich pour se dispenser de barrot et assurer une bonne isolation thermique.

Les inconvénients du bois moulé sont connus :
- fragile à l'impact, ce qui a obligé à être toujours vigilant dans les manœuvres d'approche ;
- craignant le pourrissement par infiltration : toutes les vis et boulons sont dans des remplis d'époxy.

• La quille

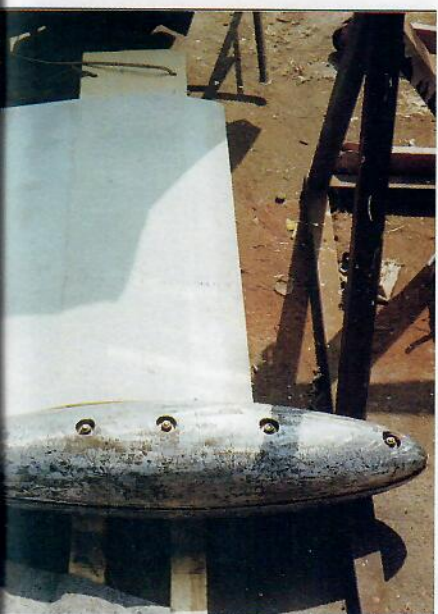
La quille à bulbe a permis de gagner plusieurs centaines de kilos par rapport à un modèle classique. Le voile est réalisé en acier caréné de mousse. Le bulbe en deux parties est boulonné sur la partie basse de la poutre d'acier, stratifiée à cet endroit pour éviter tout contact entre le zinc (traitement de l'acier) et

La fabrication de la quille à bulbe a fait l'objet de beaucoup de soins.



Le roof, lui, est en sandwich.

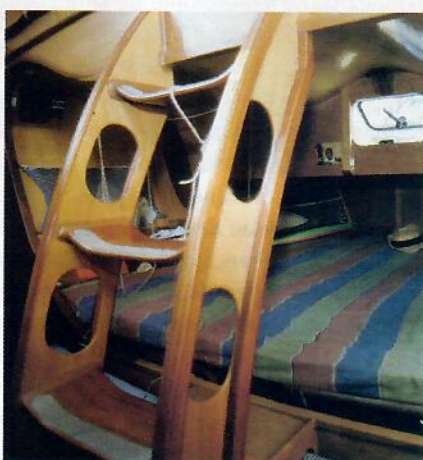
“ On avait envie de faire un joli bateau ”



le plomb. La fixation du voile à la coque est faite dans un puits tenu par deux varangues en transversal et en longitudinal. Le calage vertical de l'insert est réalisé par une résine de coulée. Quatre boulons sont quand même là, au cas où...

• Le temps passé

4 000 heures, c'est le temps passé sur cette construction. Les choix d'agencement expliquent ce joli score et, compte tenu de la qualité des finitions, on peut dire qu'ils n'ont pas traîné. Comme toute première construction, François constate « *a posteriori* que c'est souvent les heures de cogitation qui sont les plus longues. » Le téléphone a aussi bien fonctionné :



Certains détails comme l'échelle de descente ont pris du temps. Mais avec le bois, le temps peut être synonyme de plaisir.

« Je n'ai jamais hésité à appeler qui que ce soit pour me faire conseiller et recouper les données des uns et des autres. Après, il faut avoir un peu de nez et trancher. »

En tout cas, l'aventure de *La Belette* met à mal l'image du constructeur amateur la tête basse car dépassé par des années de sacrifices : « Il y a des moments où je n'ai vraiment pas compté mes heures pour faire certains boulots. La descente par exemple, j'avais envie de réaliser quelque chose de joli. Le banc de veille, pareil. Ce sont des détails qui prennent du temps mais qui font partie du plaisir à mener un projet au niveau qu'on s'est fixé. »

• Les astuces

Le premier pli de bois moulé en CP suit les recommandations des frères Goujon (West System). Pour pouvoir travailler sous vide les deux plis de tranché sans réaliser un mannequin, les bords de chaque lame de CP étaient chanfreinés et remplis de résine chargée. Un



Les matériaux ne manquent pas aujourd'hui pour réussir de jolies pièces.

conseil d'Olivier Luthi.

Pour éviter un fastidieux travail de barrotage, le plancher du cockpit est en balsalin. Un simple cale-pied central suffit à bien le raidir. Ce plancher va jusqu'aux bordés et sert de fond pour les coffres de cockpit.

Enfin, François a utilisé pour le bloc cuisine et le dos d'âne du Perform (un contreplaqué flexible utilisé en décoration). Stratifié et bien borduré, il présente une très bonne alternative à la réalisation de moules pour les pièces arrondies, surtout en usage intérieur.

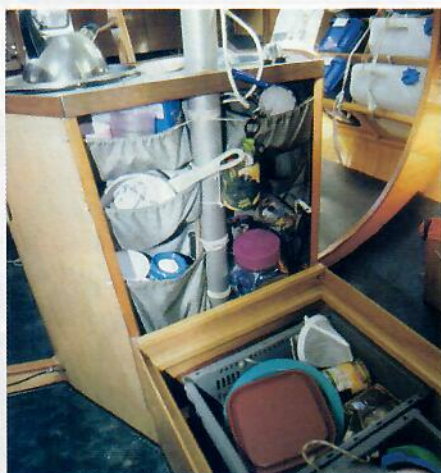
• Sous-traiter

Il faut savoir se poser la question lorsqu'on se lance dans une construction. Pour certaines parties très techniques ou fastidieuses, cela peut s'avérer une bonne solution. C'est ainsi que la réalisation des safrans en composite a été confiée à Thierry Fagnant, du chantier AMCO. La structure métallique de la quille et son traitement ont eux aussi fait l'objet d'une sous-traitance.

Le budget détaillé

• Bois	28 100 Frs
• Résine	32 400 Frs
• Périphériques	12 400 Frs
• Quilles, safrans et ferronnerie	22 500 Frs
• Voiles, gréement	28 200 Frs
• Accastillage	31 000 Frs
• Equipement	35 600 Frs
• Consommables	12 300 Frs
• Outillage	23 200 Frs
• Divers	16 000 Frs
• Total	241 700 Frs

NB : Le hangar bien équipé était prêté par des amis. Le voyage a coûté 4 000 francs par mois, sans se refuser grand-chose.



A tous les niveaux, centrage des poids et astuces de rangement font bon ménage.

Le reste de l'accastillage n'a pas été choisi à l'économie. Il y a ce qu'il faut où il faut et c'est logique lorsqu'on part sans moteur pour un voyage de plus d'un an ! Entorse à la règle qu'ils s'étaient fixés au départ de leur projet, Anne et François ont finalement opté pour un... deux chevaux hors-bord. C'est à l'issue du premier galop d'essai de 1 000 milles réalisé en Méditerranée pour obtenir la première catégorie, que le jeune couple s'est rendu à l'évidence de cette nécessité. « Dans la pétrole méditerranéenne, en plein été, tu l'apprécies. Et puis, j'ai le souvenir de quelques arrivées de ports encombrés dans les petites îles italiennes. Le bateau est très léger, alors tu t'en sors presque toujours ; mais il vaut mieux ne pas comprendre l'italien si tu te rates un tant soit peu ! »

L'emprunte la petite échelle de descente et là, c'est le choc : l'intérieur vous frappe comme une évidence. Un petit bloc cuisine central bien dessiné, des rateliers pour ranger bidons et caisses de part et d'autre, des banquettes et une jolie table basse. Tout respire l'efficacité. Mis à part les beaux tissus des assises, il n'y a pas vraiment de fioriture. Seulement, le plaisir des yeux que procure le bois moulé de la coque et les lamellés de la structure suffirait à combler beaucoup de navigateurs lassés par les agencements aseptisés des bateaux de chantier. L'ensemble est entièrement décroisé sur 11 mètres de long. La sensation d'espace y gagne sensiblement et compense la largeur modérée.

« A l'intérieur, on savait ce qu'on voulait : la hauteur sous barrot dans la descente et devant la cuisine, une très grande couchette double, des assises confortables. Le reste du confort, c'est psychologique. En fait, c'est se sentir bien à bord qui compte. »

Justement, que manque-t-il sur *La Belette* pour que tout le monde se sente bien ? Le tour du propriétaire est vite fait : un

cabinet de toilette, une table à cartes et une ou deux penderies.

« Les W.-C., on n'en voulait pas, pour l'odeur que ça draine toujours dans un petit bateau. Je suis assez sensible au mal de mer et ça fait partie des choses qui dérangent. La table à cartes, lorsque tu navigues dans les Caraïbes avec un GPS, tu n'en as pas vraiment besoin. Une planchette suffit amplement. Enfin, pour les penderies, lorsque tu navigues au soleil, on ne peut pas dire que ce soit une priorité. »

MINIMALISME

C'est peut-être après ce genre de déclaration que l'on comprend que François et Anne ne sont pas forcément comme tout le monde ! Dans leur volonté de simplification, ils sont en fait allés au bout de leur idée et c'est certainement l'essentiel à retenir. Des choix aussi draconiens que celui de naviguer en couple, uniquement à la voile sur un déplacement léger de 11 mètres imposent une certaine discipline. Il faut seulement savoir au départ si on est prêt à s'y conformer. François, lui, ne s'est pas privé et n'a pas l'air du tout malheureux : « On savait très exactement au départ ce qu'on allait embarquer. Avant de figer le dessin de carène, on avait tout pesé. Pour la batterie de cuisine, on savait qu'on aurait une cocotte, une poêle et une casserole en alu, un point c'est tout. Si tu t'es mis d'accord là-dessus, tu n'as aucune raison de te sentir floué ensuite. »

Lorsque certains éléments de confort paraissent trop contraignants, ils ont été éliminés de la liste. C'est par exemple le cas de deux kayaks de mer qui avaient été

“ 2 kayaks de mer dans la soute ? Trop lourd, trop compliqué. Stop, on se baladera en annexe ,”

prévus au départ dans la soute avant.

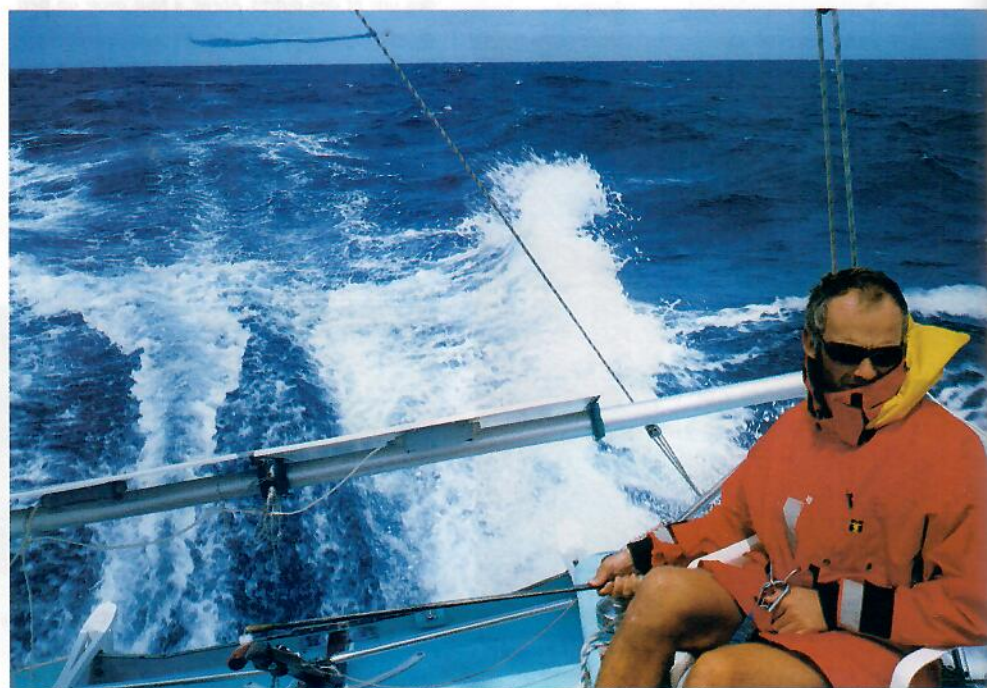
« Trop lourd, trop compliqué et encombrant. Stop, on se baladera en annexe ! »

Mais en matière d'équipement, le morceau de bravoure de *La Belette* reste le circuit électrique ou plutôt l'absence de circuit électrique. Tout s'explique par une volonté de puriste (et de fauché ! : naviguer uniquement à la voile. Il faut dire que *La Belette* a été dessiné pour ça. Pas de moteur in board donc : François et Anne rajouteront simplement un 2 CV pour se tirer de certains mauvais pas (dans les ports en particulier). Il n'y a donc à bord aucune source d'électricité, mis à part deux panneaux solaires de 50 watts, orientables et installés dans la jupe. Ils servent essentiellement à alimenter le pilote électrique, un simple Autohelm 4000 de série. Le reste des consommateurs est réduit à sa plus simple expression : un GPS fixe, deux lampes, les feux de navigation et un chargeur d'accus R6 pour le radio cassette.

- « Mais alors, vous avez beaucoup barré ? »

- « On a barré quand on en avait envie ! Le système de doubles safrans et l'excellente

Avec seulement 3 tonnes en charge pour 11 mètres, *La Belette* a permis d'aligner de très belles moyennes au portant.





La Belette a été un formidable terrain de rencontres. Ici, avec les pêcheurs d'Haïti.



...bilité de route garantissaient des
...nsommations très réduites. Et puis, la
...nière de naviguer compte. Je ne tire
...mais sur les bateaux. Toute la logique de
...Belette, c'était de privilégier la longueur
...la légèreté contre la puissance. Les deux
...lasts (200 litres) ne sont que de l'ap-
...nt. Au près, on réduisait très vite devant,
...chercher à contraindre le bateau. »

...s la lecture du journal de bord atteste
...La Belette n'a pas joué à l'escargot :
...000 milles en douze mois de naviga-
...s, des transats réalisées à 8 nœuds de
...enne (8 jours pour rallier les Açores
...uis les Bermudes !), un record à
...nœuds, avec Anne à la barre. Il y a
...coup de croiseurs de 3 ou 4 mètres de
...qui aimeraient bien en faire autant !
...e croyez pas que ces scores sont le fruit
...quelconque sacerdoce. La vitesse fait
...quand elle emmène avec elle beau-
...d'énergie. La Belette pèse 3 tonnes en
...ge, alors la pression sur les écoutes n'a
...is de quoi effrayer.

RÉPARATION MINUTIEUSE

...vanche, le choix de ne naviguer qu'à
...de ses voiles a conduit les utilisateurs
...à réfléchir sur la notion d'autonomie.
...ément de Figaro recyclé a fait l'objet
...aucoup d'attention. Tous les angles de
...aubans, bastaques, hale-bas de GV...)
...é ouverts pour limiter les compres-
...Les meilleurs textiles ont été choisis
...e grément courant. Des sécurités ont
...installées sur les poulies de bastaques

en cas de rupture. Le "moteur" a lui aussi
...été préparé en fonction : mousquetons sur
...les voiles d'avant et rajout de lattes forcées
...pour que la grand-voile fatigue moins. Des
...voiles de rechange (foc ORC, spi et grand-
...voile en particulier) faisaient partie de l'in-
...ventaire de départ. Avec en plus des vérifi-
...cations régulières, aucune mauvaise surpri-
...se n'est venue entraver la route de La
...Belette.

Une route pleine de douceur qui l'a
...conduit des Embiez aux Canaries puis au
...Cap Vert avant un long farniente aux
...Antilles, avec comme meilleur souvenir la
...Dominique et Haïti. Partout où il est passé,
...La Belette n'a pas laissé indifférent. Son
...approche très pure de la navigation, son
...look inimitable, son minimalisme ont été sa
...meilleure publicité. Des éléments qui
...comptent dans l'accueil local pour qui veut
...un jour monter sur les bois fouillés avec les
...pêcheurs haïtiens, trouver un gardien à La
...Dominique pour aller faire de la montagne
...au cœur de l'île, ou pour qui veut revendre
...son bateau à un propriétaire sensible à la
...même conception de la croisière.

Car c'est aussi une belle leçon sur les
...risques de la construction amateur, toujours
...suspectée de produire des bateaux ne
...tenant pas la cote à l'occasion. Une unité
...bien réalisée, cohérente et jolie qui plus est
...se vendra toujours. François et Anne pen-
...sent déjà à leur Belette deuxième du nom.
...Leur acquéreur se régale de petites croi-
...sières et de courses dans le coin de Hyères.
...Tout le monde est content. Le genre d'his-
...toire qui donne envie, non ? ■

Pas si simple que ça !

Même si François et Anne ont employé
beaucoup de matière grise à simplifier
leur monture et donc leur quotidien en
croisière, ils n'ont pas échappé à certaines
petites complications ou désagréments :

- la principale réside dans le grément, un
peu éloigné de la philosophie du bateau
(voiles d'avant nombreuses, bastaques et
basses bastaques...). L'économie a ici
entraîné un peu de complications, mais les
propriétaires ne l'ont pas ressenti comme
une réelle contrainte : « Il a fallu adapter le
gréement, mais tu retombes sur des pièces
normalisées, donc assez peu coûteuses et
facilement adaptables. En navigation, la pré-
sence de bastaques ne nous a pas vraiment
gênés. Elles sont indispensables, il faut le
savoir. En revanche, sur ce type de grément,
tu sais toujours où tu en es. La géométrie du
dormant est très saine, beaucoup plus que
sur les poussants sans bastaque. C'est
contraignant, mais finalement très sûr. »

- Le revêtement de pont : pour égayer et
donner de l'élégance au pont, certaines
parties étaient recouvertes de teck,
comme le dessus des coffres et le fond de
cockpit : « C'est un matériau agréable et
efficace tant que tu n'es pas sous les tro-
piques. Quand il fait 40°, c'est invivable, tu ne
peux plus marcher dessus. Je ne comprends
vraiment pas pourquoi les chantiers conti-
nuent à en proposer sur des bateaux destinés
à naviguer sous les tropiques... »



Un grément de monotype récupéré à
pas cher : il ne faut pas oublier les bas-
taques et supporter les inconvénients
du passage à travers le pont.

