

VOILES

et
voiliers

PETITS BATEAUX GRANDES CROISIÈRES

**4 AVENTURES
À TAILLE HUMAINE**

COMBIEN ÇA COÛTE ?

**LE VRAI PRIX
D'UN 11 MÈTRES
SUR 15 ANS**

ESSAIS

**OVNI 370
SUN ODYSSEY 380**

L 13805 - 614 - F 7,20 € - RD



N° 614 AVRIL 2022 MENSUEL

FRANCE MÉTRO 7,20 € - AND : 7,40 € - BEL : 8,20 €
CAN : 12,99 \$CAN - CH : 12,90 CHF - DOM/5 : 7,20 €
ESP : 8 € - GRE : 8 € - ITA : 8 € - LUX : 8,20 €
MAR : 89 MAD - PORT CONT. : 8 € - TOM Avion : 23,50 XPF
TOM Surface : 1250 XPF - TUN : 13,50 TND

PETITS BATEAUX GRANDES CROISIÈRES



Atlantic Puffin. A bord de ce Maxus 22, Szymon Kuczynski a réalisé, en solo, un tour du monde par les trois caps et sans escale.



AVANT-PROPOS
Ode au minimalisme 50

CERBÈRE-MENTON
Raid Méditerranée
en cata de sport 54

TRICAT 25
A la découverte
des Sporades 62

ETAP 23
L'Atlantique
en croiseur côtier 66

TRAVERSÉE
DE L'ATLANTIQUE
Naissance d'un marin 72

AVANT-PROPOS

ODE AU MINIMALISME

A Voiles et Voiliers, nous aimons les petits bateaux. Depuis toujours. Cette affirmation peut sembler paradoxale, vu le nombre de grandes unités de course et de croisière qui s'exposent en couverture ainsi que dans les pages du magazine, mais elle s'explique aisément.



Qui l'eût cru ? Difficile de réaliser qu'Aron a effectué un tour du monde sur ce modeste pêche-promenade conçu pour naviguer sur le lac Léman.

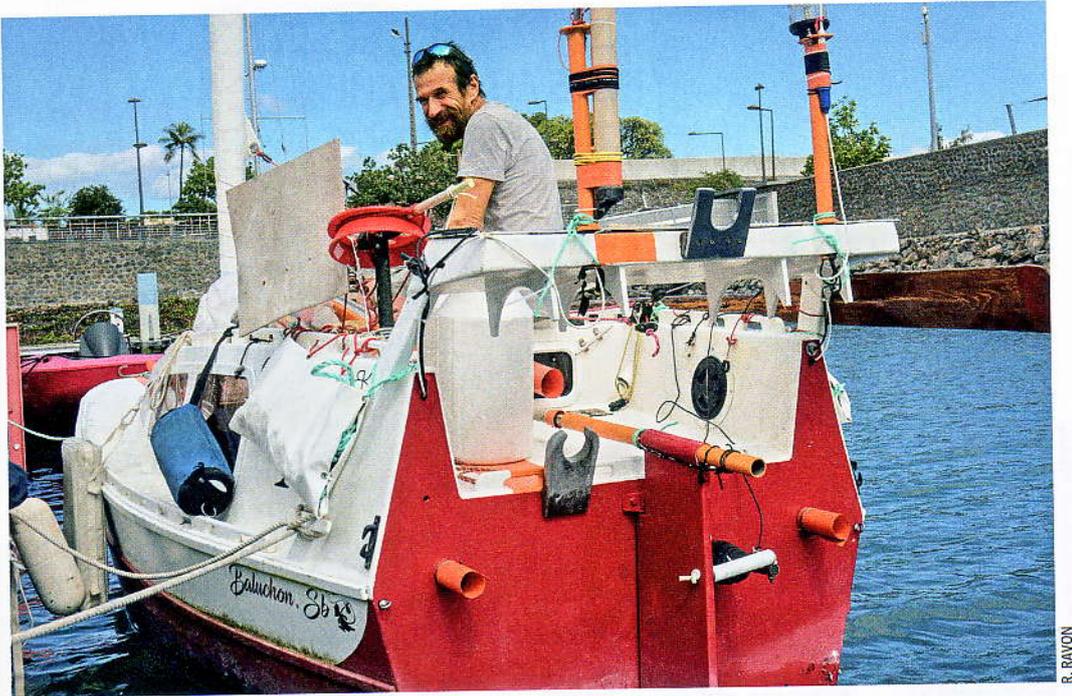
Côté course au large, nous couvrons évidemment les divers événements du secteur, dont les plus grands (Vendée Globe, Route du Rhum, Transat Jacques Vabre, etc.) réunissent des voiliers de belle taille, des Class40 aux Ultims et en passant par les IMOCA. Mais nous consacrons aussi nombre de pages aux minis 6,50, formidables laboratoires flottants de recherche et développement qui permettent à tous ceux qui veulent tâter de la compétition de se mesurer à armes égales, avec un budget maîtrisé.

Côté croisière, et outre nos préférences personnelles, nous devons aussi suivre les évolutions de la production des chantiers de l'Hexagone qui concerne principalement des unités de croisière destinées à la location. Et si, dans les années 70, un équipage de cinq personnes naviguait à l'aise dans un Mousquetaire Club de 6,48 mètres, aujourd'hui, ce même équipage, pour effectuer la même croisière côtière, navigue à bord d'un 10-12 mètres, si ce n'est pas plus... Et c'est afin de renouer avec ces plaisirs simples que, 30 ans plus tard, l'équipage de *Voiles et Voiliers* s'est relayé à bord du «P'tit Jaune», un modeste Sun 2500, pour un tour de France de trois ans entre Dunkerque et Menton, Corse comprise. Lequel s'est poursuivi, quelques années plus tard, à bord d'un autre «P'tit Jaune», cette fois-ci à trois coques, puisqu'il s'agissait d'un Tricat 25.

Dans le domaine de la croisière hauturière, l'inflation constatée en croisière côtière est du même type : un Romanée, dessiné par le regretté Philippe Harlé et construit à 300 unités entre 1973 et 1984, était considéré à l'époque comme le voilier idéal pour aller tourner autour du monde, ce que nombre d'entre eux ont d'ailleurs réalisé. Maintenant, sur la ligne de départ des voyageurs qui s'en vont «transater» à partir des Canaries quand arrivent l'automne et les premiers frimas, la longueur moyenne et mesurée du monocoque standard de grande croisière est de 15 mètres, et elle augmente d'année en année !

LE PLAISIR D'ÊTRE SUR L'EAU

Heureusement, face à ces nouvelles normes sociétales qui érigent le confort comme premier critère de sélection, il existe – et existera – toujours des navigateurs qui placent le critère du plaisir sur l'eau tout en haut de leur liste. Et pour cela, pas besoin d'un 45 pieds ventripotent qui se traîne dans le petit temps et nécessite des arrêts au stand pour refaire les niveaux à tout bout de champ, sans compter les frais d'entretien qui en découlent. Pour longer les côtes en effectuant des sauts de puce d'abri en



R. RAVON

abri, un simple voile-aviron, dériveur ou petit multicoque suffit. Le nez au vent, une main sur la barre et l'autre à l'écoute, on est bien. Cheveux et oreilles en guise de penons, tous les sens profitent de cette proximité avec les éléments et la faune rencontrés. Bivouaquer dans une crique, se caler dans une cala, remonter une ria au gré de ses desideratas, tout reste possible. Et si ce champ des possibles s'avère aussi ouvert, c'est grâce aux progrès technologiques de ces trente dernières années, avec ce téléphone qui est devenu intelligent et permet, outre de téléphoner (!), de consulter les prévisions météorologiques fiables, de naviguer au mètre près, de trouver la fontaine ou le bistrot le plus proche, de visiter les sites et monuments intéressants du patelin, mais aussi de demander de l'aide, voire de contacter les secours en cas de coup dur.

PRÉPARATION ET ADAPTATION

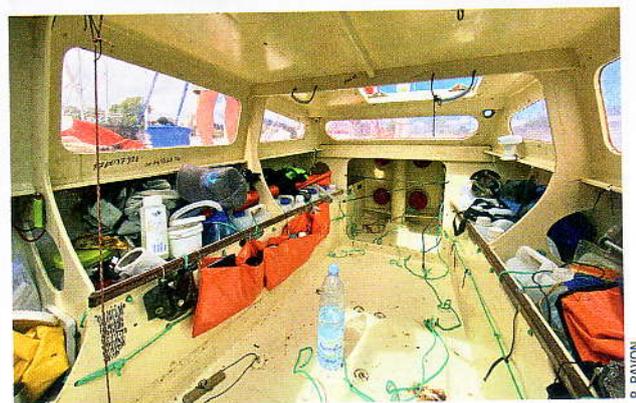
Evidemment, cette liberté a ses limites, qui tiennent essentiellement à la capacité d'emport de l'esquif en question ; un sac de couchage, voire une tente minimaliste, de l'eau douce, un quignon de pain et quelque chose à mettre dessus, ça va bien pour quelques heures ou quelques jours par beau temps et brise de demoiselle. Ensuite ça se gâte. Mais comment font, alors, les navigateurs qui naviguent autour du monde sur des petits voiliers.

Vu le carton d'audience sur les médias sociaux et la presse (pas que) spécialisée que réalise actuellement Yann Quenet sur son *Baluchon* de 4 mètres de long, conçu, construit et financé (4 000 euros) par lui-même, nul doute que le sujet

Baluchon. Quatre mètres, une godille pour moteur annexe et une ténacité à toute épreuve... Yann Quenet, actuellement à Sainte-Hélène, est l'exemple vivant du «Quand on veut on peut».

Confort minimaliste. La contrepartie de la sobriété se retrouve dans une notion de confort réduite au minimum. Côté positif : tout est à portée de main !

intéresse, même des terriens qui n'ont aucune idée de ce qu'est la navigation en haute mer sur une embarcation de ce type. Tant mieux, d'ailleurs, si cela en incite certains à aller vérifier que «la mer est ronde», d'autant qu'en ces temps d'actualité stressante s'imaginer naviguant loin de tout ça ne peut faire que du bien ! Mais il ne faut pas oublier que Yann n'est pas un perdreau de l'année. Avant de se lancer dans ce tour du monde, il a beaucoup navigué au large, notamment sur une *Frégate* (plan Herbulot), puis sur *Skrawl*, un mini-croiseur, lui aussi conçu et construit de ses mains, qui a chaviré dans le golfe de Gascogne. Il a donc de la bouteille et des retours d'expérience sur ce qu'il faut – et ne pas – faire, tant en construction qu'en navigation. A l'origine, son plan était par exemple de traverser l'Australie en voiture, avec *Baluchon* en remorque, ce qui lui aurait permis d'éviter le détroit de Torres... Mais aussi de découvrir ce magnifique continent ainsi que ses habitants. Car, il ne faut pas l'oublier, les relations humaines et les découvertes des autres



R. RAVON



L'ENVOI

LES RENCONTRES ET DÉCOUVERTES DES AUTRES CULTURES SONT DES MOTEURS DE CES AVENTURES.

L'Envol au mouillage. Profiter des saisons, faire avec les impondérables et les surprises, Christophe et Carina, actuellement en Tasmanie sur leur Django 770, y arrivent très bien.

cultures de notre planète font partie des principaux moteurs de ce type d'aventure. Hélas, la pandémie l'a contraint à faire un direct entre la Nouvelle-Calédonie et la Réunion, en 77 jours. En revanche, il a pu, ensuite, s'arrêter en Afrique du Sud à Richard's Bay et rallier Le Cap par la route, évitant ainsi les conditions de mer compliquées de cet endroit mal pavé. Quant aux vivres embarqués, il faut savoir se contenter de sardines en boîte et de nouilles chinoises, sans oublier l'eau douce, dont il ne peut charger que 100 litres, pour garder *Baluchon* dans ses lignes, et qu'il complète en recueillant de l'eau de pluie, tout simplement.

DES EXEMPLES INSPIRANTS

Au fil des pages et des ans, nous avons traité des centaines de sujets qui concernent les voyages, aventures et parfois naufrages, de petits voiliers autour du monde, que ce soit dans les rubriques Tradition, Portraits, Grande Croisière ou Ça vous est arrivé. Impossible et indigeste de les citer tous ici, mais il y en a quelques-uns qui nous ont plus

Stoïcisme. Pétrole au milieu du Pacifique, Aron apprend la patience et siffle pour appeler le vent, au cas où...

marqués que d'autres, à commencer par l'incroyable tour du monde d'Aron Meder à bord de *Carina*, un dayboat d'eau douce de série et de 39 ans d'âge. A 10 ans, ce Hongrois commence à naviguer sur le lac Balaton, aime ça et se perfectionne tout en poursuivant ses études d'ingénieur en microélectronique et communications. A 26 ans, il achète pour une poignée de figures *Carina*, sorte de pêche-promenade de 6 mètres. Le bateau ne remonte pas mieux que la fumée au vent, mais comme il navigue vers l'Ouest, le portant reste l'allure principale utilisée.

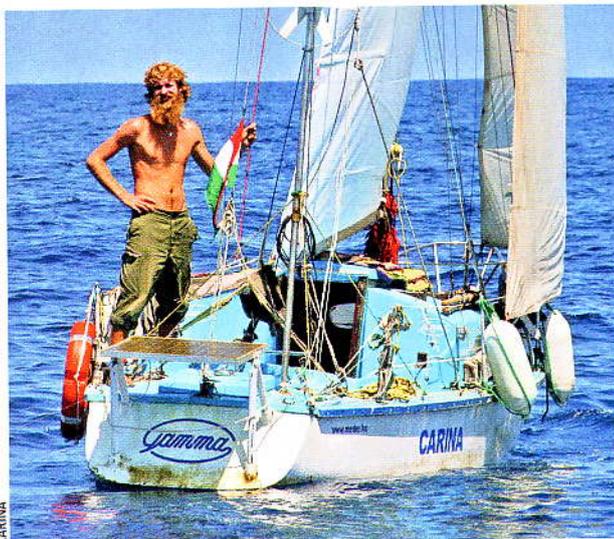
Sauf quand il faut remonter la mer Rouge, et surtout le golfe de Suez, où le vent de Nord-Nord-Ouest, pile dans l'axe, lève une mer qui déferle et lui fait tirer des bords plus que carrés. Après 21 jours d'attente, au mouillage dans une marsa alors que 35 nœuds établis soufflent sans discontinuer, il décide de couper sa barbe à la ZZ Top et ses cheveux en bataille afin d'en faire don à Eole, Poséidon, Zeus et tous ceux qui se sentiraient concernés par son sort. Résultat, dès le lendemain, 15 des 35 nœuds établis s'évanouissent dans le désert... et *Carina* peut reprendre sa route. Et le 19 septembre 2009, il retrouve Koper, son port de départ slovène, vu que la Hongrie n'a pas d'accès à la mer. Il faut bien avouer que *Carina* n'a plus rien de fringant, ni sur le pont ni dans le gréement. La peinture s'écaille, les Plexiglas du rouf sont plus que faïencés et cerclés d'une épaisse couche de Sika étalée à la truelle, des bouts détachés pendent autour des barres de flèche et empêchent les voiles de trop y raguer, le foc n'a plus de forme, la grand-voile, trop petite et

apportée à Hurghada (Egypte) par un compatriote de passage, est à un mètre de la tête de mât et à 50 centimètres du bout de la bôme... Quant à l'intérieur de la modeste cabine non aérée, il est à l'avenant avec un matelas de sol perpétuellement humide, un plafond tagué par des individus aux talents divers, des ustensiles de cuisine, des souvenirs et des bouquins qui se calent et se décalent dans les équipets au rythme du clapot ou de la houle. Vu la modicité du budget d'Aron, rien d'anormal à cet état d'usage. Mais il faut aussi souligner qu'Aron n'attribue pas plus d'importance que cela à l'apparence extérieure de son bateau. Pour lui, le principal reste l'être et non le paraître. Les milliers d'heures passées à la barre en plein océan y sont pour beaucoup.

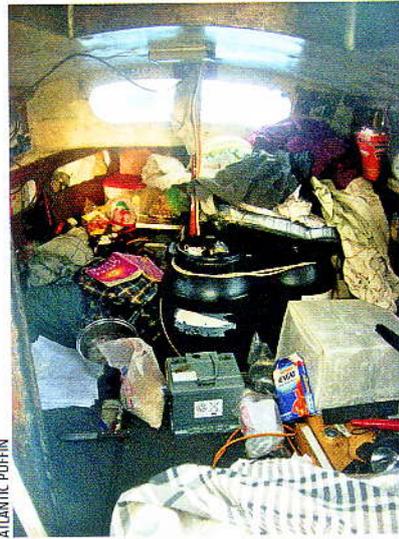
TOUR DU MONDE EN MAXUS 22

Sacré Szymon ! Quand il débarque, le 17 mai 2018 au ponton de la Mayflower Marina (Plymouth), on a peine à croire qu'il revient d'un tour du monde de 270 jours en solitaire, par les trois caps et sans escale à bord de son Maxus 22, dont plus d'une centaine d'exemplaires ont déjà été construits par un chantier polonais, qui le sponsorise pour l'occasion. Comme il l'avait fait pour son précédent tour du monde, cette fois-ci par la route des alizés et avec quelques escales. Tranquille, il commence par débarquer ses poubelles (quatre sacs de 100 litres soigneusement entreposés à l'arrière du cockpit), comme son voisin de ponton, un Oyster 54 qui, lui, revient d'un week-end aux Scilly et n'en revient pas ! Précisons que ce voilier de série a été soigneusement préparé afin d'affronter le Grand Sud, et notamment rendu insubmersible en condamnant le pic avant et les deux coquerons arrière, remplis par du polystyrène. Ont aussi été ajoutés : une capote en sandwich au-dessus de la descente, où un solide panneau ouvrant (comme sur un mini 6,50) a remplacé l'original, un bib qui s'ouvre sur le tableau arrière (là aussi, comme sur un mini 6,50), un deuxième étai à poste, ainsi qu'un deuxième jeu d'écoutes, un vit-de-mulet à la base du mât, des renforts autour des Plexiglas du rouf, un étai de trinquette, un tangon orientable à plat pont, un panneau solaire fixe à l'arrière du cockpit, deux pompes Whale, deux pilotes automatiques (un hydraulique et un électrique à poste, plus un de secours, ainsi que deux aérateurs avec dorades que l'on peut fermer de l'intérieur, ce qui garantit l'étanchéité du bateau, même s'il se retourne).

Le revers de la médaille, c'est évidemment l'humidité qui résulte de la condensation, vu que le franc-bord n'est pas très élevé et que le pont, balayé



CARINA



ATLANTIC PUFFIN



JEAN-LUC GOURMELEN

par les vagues, ne permet pas d'aérer très souvent. Le moteur de ce croiseur côtier étant les voiles, celles-ci ont été particulièrement étudiées pour cette circumnavigation; il y en a dix en tout, dont une grand-voile en Hydranet qui a été utilisée 90 % du temps et qu'on dirait sortie de la voilerie! Constat similaire pour les autres voiles, dont les coutures n'ont même pas eu besoin d'être reprises. Il faut dire que Szymon a particulièrement bien préparé – et géré – son jeu de voiles, n'hésitant pas à effectuer d'innombrables changements de voiles d'avant afin de toujours porter la toile du temps et de l'allure. Par exemple, bien qu'il ait deux focs à ris, il n'a jamais pris ceux-ci quand le vent forçissait, préférant changer de foc. Il n'y a pas non plus d'enrouleur, et seuls le code zéro et le solent sont sur emmagasineur. Toutes les autres voiles d'avant s'entraînent sur les étais avec de bons vieux et solides mousquetons, qui n'ont aucune chance de perdre leurs billes...

Pas de soucis non plus du côté de l'accastillage de pont, extrêmement complet, qui lui permet de peaufiner des réglages aux petits oignons et qui l'autorise à naviguer barre amarrée, avec ou sans Sandows, grâce à un plan de voilure parfaitement équilibré. Ce qui l'a bien aidé quand il a eu des problèmes de charge avec son panneau solaire

principal. Depuis son retour sur le plancher des vaches, Szymon Kuczynski n'a pas arrêté de naviguer, mais n'a pas pu rejoindre le circuit des minis 6,50, faute de budget sécurisé. Aux dernières nouvelles, il vient d'acheter un Figaro 1 et est en train de le remettre en état...

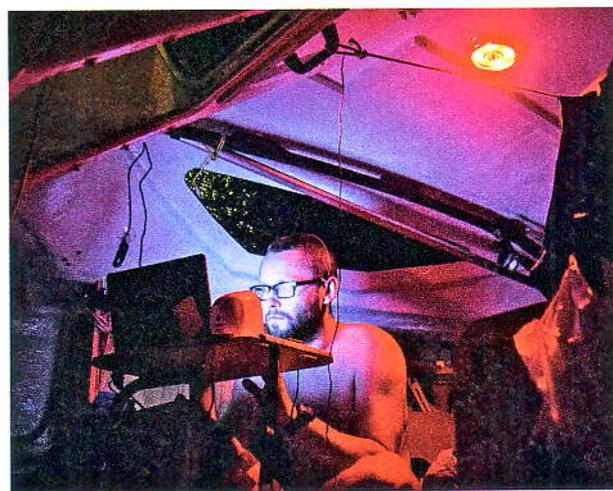
6 000 MILLES PAR AN EN DJANGO 770

Enfin, du côté des petits voiliers de série modernes qui sont en cours de navigation lointaine, nous suivons régulièrement les pérégrinations de *L'Envol*, ce Django 770 construit chez Marée Haute et parti de La Rochelle il y a maintenant sept ans. Christophe Mora, à l'origine guide de montagne qui s'est rapidement amariné, est descendu jusqu'en Patagonie, où il a rencontré l'âme sœur sous la forme de l'Estonienne Carina, avec laquelle il a traversé le Pacifique et se trouve maintenant en Tasmanie, où ils se sont retrouvés bloqués par la pandémie.

Ils en ont profité pour refaire la caisse de bord comme ouvriers agricoles, et sont maintenant prêts à repartir pour de nouvelles aventures. Christophe a calculé qu'ils avaient parcouru 6 000 milles en moyenne par an, avec un budget mensuel de 500 euros, dont 60 % sont dédiés à

Retour heureux. Ce marin souriant est en train de boucler le dernier mille d'un tour du monde en solitaire par les trois caps sans escale!

la nourriture et le reste à l'entretien du bateau. Un budget minimal, une vie frugale, mais aussi tellement riche qu'ils ne l'échangeraient contre aucune autre! Puissent ces quelques exemples donner l'envie à d'autres de réaliser leurs rêves de navigations, qu'elles soient à vue ou au large des côtes, mais surtout à bord de petits voiliers, car ce n'est la taille du bateau qui compte, mais bien la volonté et la ténacité de son équipage. ■



KUBA MARJANSKI

Étanche et humide. Szymon a passé 270 jours à l'intérieur de ce Maxus 22 encombré par l'avitaillement et le matériel.