

YACHTTING

Classique

N° 27 - trimestriel

septembre - octobre -
novembre 2005



Escale : Bassin d'Arcachon, bijou de l'Atlantique

STORMY WEATHER : UNE LÉGENDE BIEN VIVANTE ■ HISTOIRE : SIR THOMAS

LIPTON ■ MOTEUR : SÉOL, LE MODERNE AU LOOK RÉTRO ■ RESTAURATION :

PETER FREEBODY, L'ARTISTE ■ OCCASION : KIKI, « MADE IN USA »

M 03432 - 27 - F: 7,50 € - RD



France : 7,50 € - outremer : 8,50 € -
Belgique - Luxembourg : 8,50 € - Suisse : 15 FS -
Canada : 13.95 \$ can.

SUR L'EAU

Osmose

UN PUR JÉZÉQUEL



Le chantier de Carantec a mis tout son savoir-faire dans ce petit voilier,
né de l'amitié entre son propriétaire et les fils Jézéquel.
Simple à manœuvrer, il est idéal pour la balade et la petite croisière.

Texte et photographies Christophe Varène

C'est l'histoire de deux familles, sur plusieurs décennies. Les Jézéquel construisent des bateaux en bois à Carantec et les Douard aiment à les faire naviguer à Granville. En 1961, les premiers vont construire pour les seconds un Dauphin, le n° 6 de la série, un joli voilier de 6,50 mètres d'après le dessin de l'architecte Victor Brix. Les balades s'enchaînent, la famille s'agrandit et le besoin - l'envie ? - de centimètres supplémentaires se fait sentir. Commande est passée par M. Douard pour un Prima de 8,30 mètres. Le chantier de Georges Jézéquel travaille de façon traditionnelle et la construction en bois demande du temps. À l'époque, une fois la commande passée, il faut compter environ... trois ans de délais. Difficile d'attendre. Aussi, tous les quinze jours, les Granvillais sautent dans leur voiture et se rendent à Carantec afin de suivre l'avancée des travaux.

Au portant, sa carène lui donne de la stabilité.



Bien toilé, l'Osmose profite plutôt bien des petits airs, devant le Loup.



Au fil du temps, les liens entre les deux familles évoluent et, de commerciaux, deviennent amicaux. En 1968, le voilier est mis à l'eau. Cap sur le port du Cotentin. Il fera régulièrement le chemin dans les deux sens pour des séances d'entretien ou de réparation. En 1988, Jean-François Douard, le fils, se fait construire un petit canot à voile de 4,10 mètres, à gréement aurique, qu'il possède toujours. Il récupère aussi le Prima familial et continue de le faire naviguer avec assiduité.

Un cahier des charges précis

Cependant, sa famille marque un enthousiasme modéré pour sa passion. Au fil des ans, les manœuvres en solitaire deviennent plus compliquées, mais se séparer de ce compagnon semble difficile, voire impossible. C'est d'une discussion entre Jean-François Douard et les frères Jézéquel, fils

de Georges, que naîtra la solution. Olivier, parti travailler dans les sous-marins, souhaite acquérir un Prima. « - Est-ce que tu accepterais de me céder ton bateau ? - Oui, si tu m'en dessines un autre selon mes indications et qu'Alain me le construit. - Ça marche ! » Le cahier des charges est précis : 5,50 m de longueur de coque, 70 cm de tirant d'eau, échouable, deux couchages et, surtout, bien toilé. Olivier se charge des plans et Alain, qui a pris la suite de son père, démarre le chantier. En 2001, tandis que le Prima rejoint les rivages qui l'ont vu naître, *La Saunière*, le premier de la série des Osmose, est mis à l'eau.

Certes, le nom est étrange, voire incongru pour un bateau en bois. L'Osmose est plus synonyme de « maladie du plastique » que symbole du travail à l'ancienne. « C'est un clin d'œil », précise Alain Jézéquel. Quoi qu'il en soit, la construction est soignée, fidèle à l'image de marque du chantier. Les

En haut,
à gauche :
La trinquette
se frappe sur
le bout-dehors

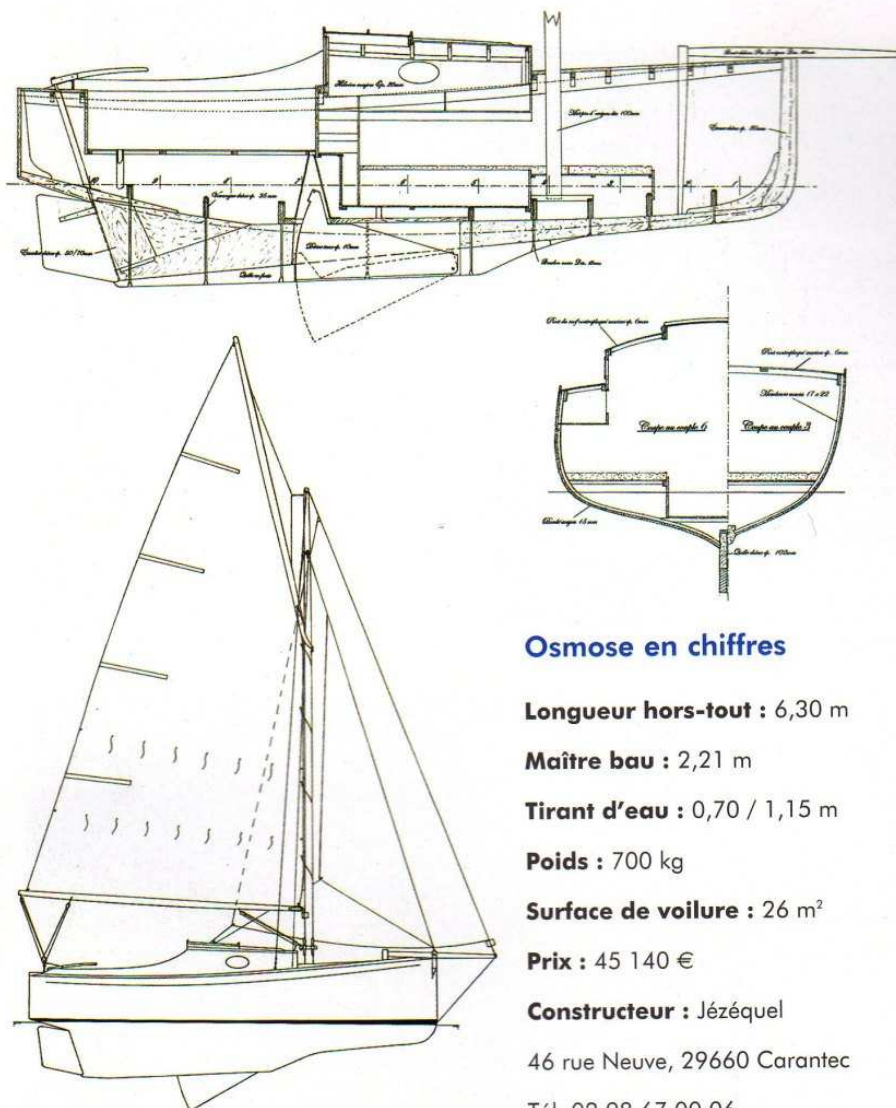


À gauche,
en haut :
Une plaque
discrète révèle
une signature
réputée.

À gauche,
au centre :
L'encornat
est protégé
de cuir.

À gauche,
en bas :
La cabine
est sobre et
lumineuse.

L'Osmose
reste maniable
en solo.



Osmose en chiffres

Longueur hors-tout : 6,30 m

Maître bau : 2,21 m

Tirant d'eau : 0,70 / 1,15 m

Poids : 700 kg

Surface de voilure : 26 m²

Prix : 45 140 €

Constructeur : Jézéquel

46 rue Neuve, 29660 Carantec

Tél. 02 98 67 00 06.

membrures ployées sont en acacia et tous les rivets en cuivre. Pour la quille et l'étambot, l'iroko a été retenu. Les varangues sont en chêne, le barrotage en acajou. L'étanchéité de la coque est obtenue sans calfatage. Tous les bordés sont montés, sauf un, à la ligne de flottaison. Ensuite, il faut attendre que le bois soit sec. Bien sec. Puis, lorsqu'il l'est vraiment, le dernier bordé est mis en place, sans forcer. Tout est affaire d'ajustage. L'aspect visuel est parfait et l'étanchéité garantie, même après une longue période hors de l'eau. Le pont est réalisé en contreplaqué marine tandis que

le mât bénéficie de la légèreté et de la souplesse du pin d'Oregon. Dans le port de Granville, *La Saunière* n'est pas le plus grand voilier, mais au milieu des « plastiques », ses lignes classiques et son mât verni se font remarquer.

Une fois en mer, le gréement houari ajoute une touche de charme et d'authenticité. Même si son propriétaire a donné ses propres directives, l'Osmose ne peut renier sa lignée avec les réalisations signées Jézéquel. On peut y voir une extrapolation du Cormoran, avec des entrées d'eau très fines et un arrière plus large. « On retrouve ces

lignes sur les monocoques de course du *Vendée Globe* », s'amuse Jean-François Douard. Avec ses 26 m² de voilure pour 700 kg, l'Osmose est à l'aise dans le petit temps et son étrave droite fend les vagues. Prévu pour embarquer quatre personnes, il se manœuvre sans difficulté en solitaire, d'autant que, bien équilibré, la barre se délaie le temps de faire quelques réglages. On l'aura compris, Jean-François navigue le plus souvent seul. Aussi, pour simplifier ses sorties, il a fait monter le génois sur enrouleur, « moins esthétique mais plus pratique ». En cas de besoin, une trinquette peut être prise sur la ferrure inox spécialement adaptée au bout-dehors. Lorsque le vent se lève, il faut assez vite prendre un ris. « Avec un gréement houari, un peu d'entraînement est nécessaire, mais dès que l'on a le coup de main, cela va tout seul. » Pour son heureux propriétaire instigateur, il paraît difficile de prendre l'Osmose en défaut. Souvent, Jean-François aime aller naviguer aux îles Chaussy. Dans cet archipel, d'où *La Saunière* tire son nom, les conditions sont idéales pour un bateau de ce type. Sujet au plus grand marnage d'Europe, l'environnement est propice aux échouages, si possible volontaires. Avec sa dérive relevable d'une main et ses béquilles rapides à installer, l'Osmose prend un malin plaisir à se poser sur le sable le temps d'une marée. Pour les inconditionnels, une ancre et son bout nylon suffisent à maintenir ce poids plume.

En toute intimité

L'envie peut aussi se faire sentir de passer une nuit à bord. Certes, les aménagements sont spartiates, mais le volume intérieur accueille volontiers deux personnes. La dérive venant se loger dans la petite quille, aucun puits encombrant ne prend place ici. Peint de blanc ou verni, le bois omniprésent rend cet espace lumineux et chaleureux. Le mât, qui vient se poser sur la quille pour éviter l'usage de bastingages, traverse la cabine, mais sert d'ingénieux support de table. Sur l'avant et l'arrière, quelques rangements sont possibles. La petite croisière est donc envisageable. Jean-François Douard goûte volontiers ces plaisirs, en prévenant : « Il vaut mieux partir avec une personne dont on se sent très proche et qui ne craint pas une certaine promiscuité. »

L'Osmose est donc un bateau qui comble son propriétaire. Il fait même sa fierté depuis qu'il a reconnu *La Saunière* sur un tableau de Stéphane Ruais, peintre de Marine. La consécration par l'art. ■