

Dans l'or
d'un froid
soleil d'hiver,
la silhouette
classique
du Béniguet
glisse,
paisible,
sur une
harmonie
de gris.



Béniguët

UN RANDONNEUR BIEN DANS SES CLINS

Dessiné par François Vivier, le Béniguët, construit par le chantier Grand Large, est un superbe petit voilier à clins inspiré de la plaisance classique.

Transportable avec ses sept cents kilos, son programme de randonneur côtier s'ouvre sur des possibilités infinies.

Texte et photographies Jean-Louis Guéry

Architecte et constructeur sont sans doute un peu modestes quand ils évoquent le programme de ce petit voilier comme étant celui de simples sorties à la journée. Celle passée à bord, devant les remparts de Saint-Malo, nous autorise à penser que le Béniguët est capable de navigations plus

ambitieuses. Ses qualités marines, son habitabilité et ses emménagements permettent de vivre à bord quelques jours. Et si ce n'est pas encore de la véritable croisière, en tout cas peut-on parler de petit cabotage ou de randonnée nautique.

L'idée de ce nouveau voilier, dans la mouvance du Stirven déjà dessiné par François

Vivier, était une unité mariant les charmes et l'esthétique des bateaux traditionnels avec les avantages des voiliers modernes, tant sur le plan de la construction que du gréement et de l'accastillage, le tout avec plus d'habitabilité et en restant dans la même fourchette de prix. Concilier l'un et l'autre devenait possible dès lors qu'on



Un astucieux palan permet de relever sans peine la pelle du safran en vue d'échouages.



acceptait de réduire d'un bon mètre la longueur à la flottaison. Le Béniguet était né, avec une solide coque à clins, un joli petit rouf et un gréement de sloop à voile houari, le tout largement emprunté à l'héritage de la petite plaisance traditionnelle.

Préludes à l'appareillage

Sous un petit nordet bien frappé, c'est en mitaines et col serré jusqu'aux oreilles que nous avons abordé cette sortie. La mise à l'eau sur la cale de Dinard et la préparation du bateau ne prendront pas plus de trois quarts d'heure. Désarrimé de sa remorque, le bateau roule sur les patins et flotte dans cinquante centimètres d'eau. Le mâtage n'est guère plus compliqué. Le pied de mât vient se poser en butée entre les jumelles de l'implanture. Il suffit alors de fixer les ridoirs des deux haubans sur les cadènes, de mettre en place l'émerillon supérieur de l'emmagasineur de foc et de soulager le mât sur l'arrière pendant qu'on tire sur l'avant avec l'étau. Deux équipiers à peu près coordonnés suffisent largement. Avant de larguer les amarres, il faut mettre en place le safran et descendre la dérive. Le premier est un safran pivotant dont la tête est fixée avec fémelots et aiguillots sur le tableau arrière, la pelle pivotant à l'aide d'un petit palan que l'on frappe sur un pontet situé sur la barre. La dérive, une tôle d'acier de 150 kg, est actionnée par un palan à quatre brins que l'on manœuvre très facilement à la main depuis le cockpit.

François Vivier, l'architecte du Béniguet, petit frère du Méaban, était avec nous,

surveillant scrupuleusement le déroulement de chaque étape. Faut-il encore présenter François Vivier ? Ingénieur et architecte naval de formation, il œuvre depuis plus de vingt-cinq ans pour le renouveau de la plaisance traditionnelle et la sauvegarde de notre patrimoine maritime. On lui doit notamment un bon nombre de petits bateaux voile-aviron, tel le Laïta, l'Ilur ou l'Aber, spécialement dessinés pour la construction amateur. Il fut aussi l'un des maillons essentiels dans la construction de bateaux du patrimoine comme *La Pauline*, une chaloupe de Dahouet, *Belle Angèle*, un chasse-marée de Pont-Aven ou *Corentin*, un lougre de l'Odet. « Avec le Béniguet, je

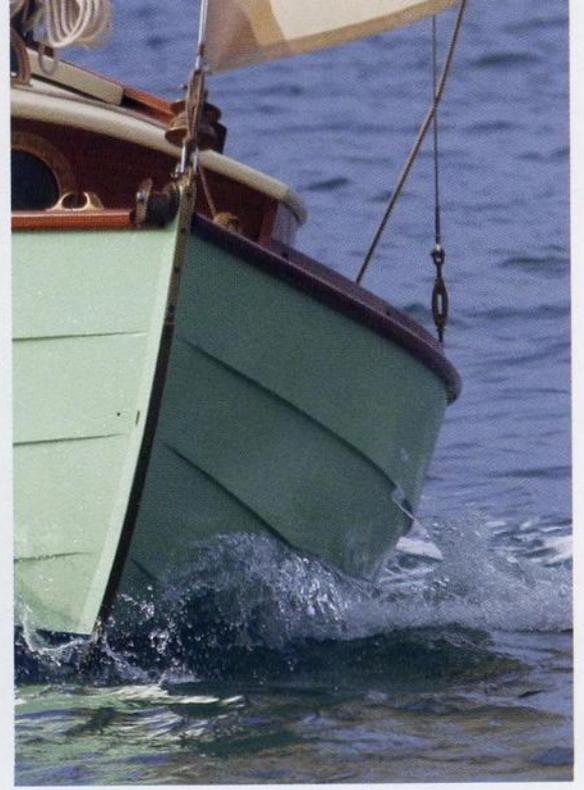
voulais un bateau plus ambitieux, construction amateur, une unité des avantages d'un voilier à dérive, la facilité de transport derrière une porte familiale et une possibilité de montage sans difficulté, sans avoir un pont encombrant. Ici, avec la petite dérive pivotante sous le cockpit et n'est-ce pas le dernier ni les emménagements. Vous sourirez sûrement de nos équipements. Il y avait ce matin-là une sonorisation jubilatoire à être le seul voilier de ce décor ô combien chargé d'histoire, la tour Solidor et les remparts de Saint-Martin comme décor, nous avons l'impression de naviguer sur une toile de Marinier.

CONSTRUISEZ-LE EN KIT

Le bateau a aussi été conçu pour la construction amateur. Les techniques d'assemblage et de collage à clins sont en effet à la portée d'un bon bricoleur. La plupart des éléments qui composent la charpente du bateau, cloisons longitudinales et transversales, sont en contreplaqué et ne nécessitent donc pas de machine à bois particulière. Des outils portatifs de base (scie sauteuse électrique et visseuse) sont suffisants. Les techniques d'assemblage sont simples, tout juste savoir dresser un chanfrein ou une râblure au rabot. Les collages se font à l'époxy avec visserie et peuvent éventuellement être complétés par un joint-congé à l'intérieur. Il faut compter entre 800 et 1 500 heures selon l'expérience que l'on a dans le travail du bois et le degré de finition que l'on voudra obtenir. Devis de temps qui couvre l'ensemble de la construction, de la mise en place du chantier jusqu'aux peintures finales en passant par la pose de l'accastillage et la confection du gréement. François Vivier propose les plans avec des calques en grandeur nature et un livret technique. Le chantier Grand Large, en liaison avec l'architecte, fournit un kit contreplaqué qui comprend l'ensemble des pièces entrant dans la construction du bateau. Elles sont réalisées en découpe numérique et comportent les repères d'assemblage ou d'ajustage. Deux kits, accastillage et voiles, sont disponibles pour les finitions du bateau.

Plans et calques : 980 euros - Kit contreplaqué : 5 535 euros

Kit accastillage : 4 320 euros - Kit voiles et gréement : 2 357 euros



de notre petit bateau avait
e sublime, comme la touche
ntre accroche à son tableau
on œuvre. Harmonie aussi
nordet et nos voiles bien
onnaient la certitude que,
à côté du pic ou de la cor-
ur de notre poussée vélique
neur.
s bords, la personnalité de
agite gentiment. Ce qui frap-

pe en tout premier lieu, c'est l'étonnante sta-
bilité de route à peine perturbée par les sur-
ventes qu'il salue en venant au lof. La bar-
re est alors un peu plus dure, le bateau plus
ardent, mais juste ce qu'il faut pour ne pas
compromettre le contrôle. Le plan de voi-
lure, avec 20 m² au près, est assez puissant
compte tenu de la taille et du poids du
bateau. Le Béniguet est d'ailleurs un peu
gîtard et l'on est sûrement vite obligé de
réduire. Nous portions un foc sur emma-

gaseur qui est l'une des options proposées
par le chantier, l'autre étant un jeu de deux
focs endraillés sur l'étai, avec une bande de
ris pour le plus grand des deux. Pour la
grand-voile, le dispositif de réduction à trois
bandes de ris est un système rapide, avec
des bosses en continu ramenées au pied de
mât. On dispose ainsi d'un choix de com-
binaisons de voilure qui permet
de s'adapter à toutes les forces de vent et
toutes les allures. Le bateau possède un bon





la gîte dès
la première
e, la prise
de ris bien
conçue du
Béniguët sera
fort utile.

potentiel de vitesse et ne remonte pas si mal au près. Avec ce type de gréement, dès qu'on donne un peu de mou dans les écoutes, on sent que le bateau est au meilleur de ses possibilités. On peut même hisser un foc ballon pour améliorer encore les performances dans les petits airs ou les temps médium. Côté manœuvres, on apprécie la taille du cockpit qui permet de se tenir à trois sans se gêner les uns les autres. L'écoute de grand-voile est fixée sur une petite barre d'écoute en bronze débordant du tableau. Le palan fonctionne par les deux bouts et revient au barreur par deux taquets coinçeurs, également fixés sur le tableau. L'ensemble de l'accastillage est de bonne qualité avec de nombreuses pièces en bronze, des poulies en céloron et des taquets bois. Le bateau peut être équipé d'un moteur hors-bord (10 cv maxi) que l'on fixe dans un puits, à l'arrière du cockpit.

Un intérieur très cosy

François Vivier et Pierre-Yves de La Rivière, le patron du chantier Grand Lague, savent qu'on ne part jamais en mer sans quelques biscuits. Ils avaient apporté, dans un charmant panier d'osier, de quoi se réconforter. L'occasion de prendre la mesure des emménagements, à l'abri des froidures de la mi-journée. Nous l'avons dit, compte tenu de la taille du bateau, les possibilités de vie à bord sont assez sommaires. Le volume intérieur se trouve rehaussé par

la hauteur du rouf et la lumière que procurent les trois petits hublots, de sorte que se dégage une sensation d'espace plutôt inhabituelle sur un petit bateau. Le volume se divise en deux zones, l'une au centre, avec deux couchettes cercueil et une table amovible que l'on range en navigation sous la descente, l'autre à l'avant, qui forme une soute avec de nombreux coffres.

Cette partie peut aussi être utilisée comme couchettes pour des enfants. Le charbon a été utilisé d'ingéniosité pour qu'elle soit la plus fonctionnelle possible. En retournant le couvercle du coffre central, on trouve l'espace idéal pour un petit réchaud, les écoutes latérales sont prévues pour le rangement de la vaisselle et dans l'un des coffres, on peut installer une petite glacière ou un chauffe-eau chimique. Par bonheur, ni l'architecte ni le constructeur n'ont prévu de fioritures ou de vernis ostentatoires: le travail est propre et fonctionnel avant tout. Le bateau est très bien ainsi puisque tout cela reste en fait une évidence faite logique avec un programme de données et de petites croisières au large. Béniguët est avant tout destiné.

Le Béniguët en chiffres

- Longueur :** 5,85 m
- Longueur flottaison :** 5,25 m
- Maître bau :** 2,10 m
- Tirant d'eau :** 0,43/1,20 m
- Poids lège :** 700 kg
- Dérive :** 150 kg
- Surface de voilure :** 20,30 m²
- Catégorie :** C pour 5 personnes
- Architecte :** François Vivier
www.francois.vivier.info
- Constructeur :** Chantier Grand Lague
Le Saudrais, 22100 Calorguen,
tél. 02 96 88 01 03, fax: 02 96 88 01 04

