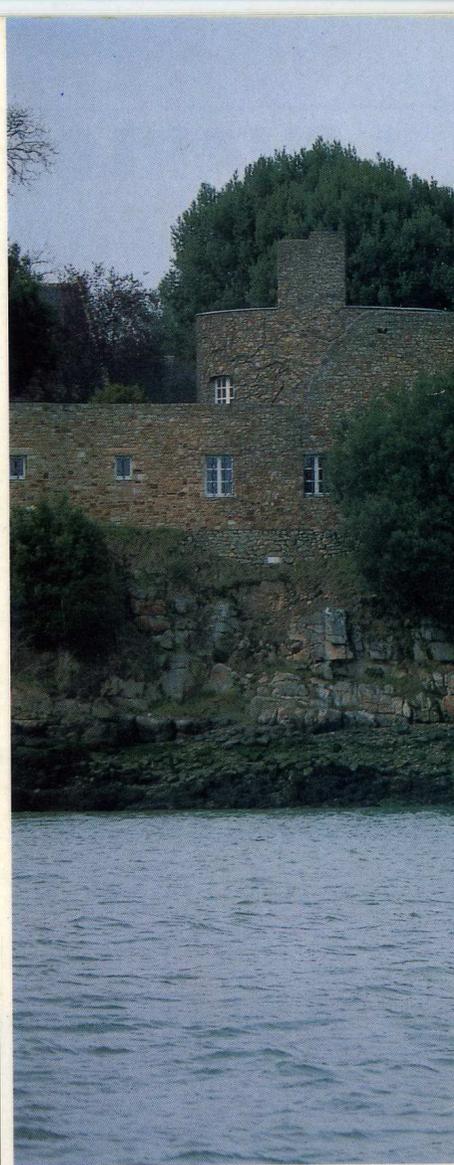


Stir Ven

La tradition revisitée

Conçu pour la randonnée nautique, le *Stir Ven* est plus qu'un simple bateau de promenade : élégant, bon marcheur, sûr et confortable, il est un voilier d'esthète propre à combler ceux qui aiment l'intimité du littoral tout autant que les sensations de barre.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES JEAN-LOUIS GUÉRY



Ci-dessus :
un bord de spi
asymétrique au
pied de la tour
du Chêne vert.

sortie en mer. La mise à l'eau, sur la cale de Plouer-sur-Rance, ne dura pas plus d'une demi-heure, mâtage et envoi des voiles compris.

Le fait qu'un bateau transportable comme le *Stir Ven* puisse être mis en œuvre aussi facilement demeure un point important faute de quoi chaque sortie en mer serait ponctuée, en début et en fin, d'une corvée qui risquerait de rebuter les plus enthousiastes. La remorque possède un timon cassant qui permet de le mettre à l'eau même sur une cale à

faible pente. Une fois le bateau désarrimé, on recule jusqu'à mettre les pneus dans l'eau et on pousse le bateau pour qu'il roule sur les patins de la remorque : en quelques secondes seulement, le *Stir Ven* flotte dans 50 centimètres d'eau.

Le mâtage n'est guère plus compliqué. Le mât posé sur le pont pivote sur un axe entre deux fortes jumelles en acier galvanisé fixées juste en avant du petit rouf. Les haubans étant déjà en place et pré-réglés, il suffit que l'un des équipiers

soulage la tête de mât pendant qu'un autre tire sur l'étai pour que le gréement soit paré. Difficile de faire plus simple ! Il paraît évident qu'un seul équipier quelque peu entraîné y parviendra sans difficulté.

Avant de larguer les amarres, il convient de mettre en place le safran et de descendre la dérive. Le safran est pivotant. Sa tête est fixée avec fémelot et aiguillot sur le tableau arrière ; la pelle pivote à l'aide d'un bout que l'on frappe au petit taquet situé en tête de safran. La barre en

nients et les atouts d'un voile-aviron tout en étant plus marin et meilleur marcheur. En d'autres termes, le fait qu'il soit transportable, rapidement mis en état de naviguer et qu'il dispose d'une petite cabine lui confère un programme relativement ambitieux. L'autre atout réside dans la qualité de la construction. Dirigé par Pierre-Yves de la Rivière, le chantier Grand Lague installé à Calorguen, près de Dinan, entretient des relations privilégiées avec François Vivier, dont il propose plusieurs bateaux, et s'est fait une spécialité de la construction en contreplaqué marine.

Sur le *Stir Ven*, la technique d'assemblage consiste à positionner les pièces de la charpente longitudinale sur les cloisons structurelles complétées par quelques gabarits perdus. Les bordés à clins sont ensuite mis en place après avoir été soigneusement scarfés et collés à l'époxy. Le bateau est alors retourné pour recevoir le barrotage, le pont et les aménagements intérieurs. Une technique

relativement simple qui permet de proposer le bateau aux constructeurs amateurs sous la forme d'un kit dans lequel toutes les pièces sont prédécoupées.

Nous avons essayé le *Stir Ven* sur la Rance, au cours d'une des rares belles journées du mois de mars. Un petit nordet vigoureux et sec soufflait sur le pays des malouinières et le plan d'eau restait calme en dépit d'un petit clapot que les courants de la marée rendaient un peu hargneux. Bref, de belles conditions pour une

forme de S, réalisée en lamellé-collé, passe sous le pontage arrière de sorte que son débattement ne se trouve entravé ni par le palan ni par la barre d'écoute de grand-voile. Un stick complète ce dispositif de gouverne. La dérive en fonte est actionnée par un palan et un winch placé sur le puits, qui permettent à eux deux de faire pivoter les 180 kilos sans trop d'efforts.

Stabilité : le maître mot

Dès les premiers bords, la personnalité de ce petit voilier se révèle. Ce qui frappe en premier lieu est l'étonnante stabilité de la carène. Après avoir pris quelques degrés de gîte, le bateau se cale sur le bouchain et trouve un équilibre qui lui permet de tenir toute la toile jusqu'à 12 nœuds de vent réel environ. Le plan de voilure, avec 26 mètres carrés au près, est assez puissant compte tenu de la taille et du poids du bateau, et oblige à réduire assez vite.

Ce ne fut pas le cas lors de notre sortie même si, dans les risées, il aurait presque fallu envisager de prendre un ris. Le dispositif de réduction est un système rapide avec des bosses en continu ramenées au point d'amure. Avec trois bandes de ris dans la grand-voile et une dans le petit foc, on dispose de combinaisons de voilure qui permettent de

s'adapter à toutes les forces du vent et à toutes les allures.

Nous avons ainsi tiré des bords jusqu'à Saint-Suliac, profitant des surventes pour piper encore davantage et virer au ras des berges. Les sensations que l'on découvre à la barre dans ces conditions de navigation où la mer reste calme sont particulièrement riches. Les moindres variations du vent se transmettent à la barre comme une sorte de frisson invisible qui parcourt le gréement, glisse le long de la coque et se concentre sur le profil du safran. Pas d'excès cependant car la barre est sensible et précise, et le bateau jamais trop ardent. La sensation d'un voilier bien équilibré se complète par une excellente stabilité de route qui évite au bateau de se montrer trop volage. Inutile de dire que le plaisir de barre est total, proche de ce que procure un petit dériveur léger bien réglé. La grand-voile houari de 19 mètres carrés, très apiquée, est bigrement efficace, même au près. Nous portions, pour compléter la voilure, le génois de 7 mètres carrés endraillé sur l'étai.

Côté manœuvre, les choses sont relativement faciles à bord du *Stir Ven*, architecte et chantier ayant opté pour un accastillage simple et moderne. Les écoutes de foc par exemple passent dans des filoirs fixés à plat pont et se bloquent sur des taquets coincideurs. Pour la grand-



Ci-dessus : le vit de mulet inspire admiration et confiance.



À gauche : le winch n'est pas un luxe pour remonter les 180 kilos de la dérive.



Raide à la voile et performant, le *Stir Ven* se révèle agréable à barrer et facile à manœuvrer.



À gauche : changer aisément de plan d'eau n'est pas le moindre de ses atouts.

Ci-dessous : le bout-dehors du spi asymétrique n'est pas la plus belle pièce du bateau.



À gauche : des jumelles en galva sécurisantes et bien pratiques.

Ci-dessous : grâce au gréement houari, le mât n'est pas plus long que le bateau.



voile, le palan d'écoute, en bout de bôme, est fixé sur un petit rail qui permet d'optimiser l'angle de tire, l'écoute revenant également dans deux petits taquets coincideurs à portée de main du barreur. Les drisses sont tournées au pied de mât mais la possibilité de les ramener au cockpit est prévue pour ceux qui le souhaitent, deux pitons de part et d'autre du capot de descente permettant de fixer des poulies de renvoi.

Un taud de cockpit pour le bivouac

Le *Stir Ven* est un bateau semi-ponté avec un grand cockpit qui peut accueillir un large équipage (homologation en catégorie C pour sept personnes). Le petit rouf en arc de cercle est très discret et ne vient pas rompre l'harmonie générale des lignes du bateau : il s'appuie sur le pontage et ménage une petite cabine avec deux couchettes et des coffres de rangement. L'aménagement de ce volume habitable est très succinct mais pourra être amélioré avec des équipets. Cette petite cabine peut être complétée par un taud de cockpit que l'on monte le soir au mouillage. Il se compose d'une toile tendue par des arceaux passant au-dessus de la bôme et laisse un vaste volume avec hauteur sous barrots dans lequel on pourra installer deux autres couchettes à même le plancher.

Sur le pontage avant, juste en avant du pied de mât, un grand coffre rectangulaire permet de remiser le matériel de manœuvre ainsi que le mouillage principal. Beaucoup plus en arrière qu'une véritable baille à mouillage, ce coffre est tout aussi pratique et a l'avantage de mieux centrer les poids. Un second coffre de rangement s'ouvre sur le pontage arrière. Ses dimensions permettent d'y loger sans problème le moteur hors-bord et sa nourrice.

Des vents portants nous ont ramenés à notre point de départ – l'occasion d'envoyer la dernière touche de modernisme de ce voilier traditionnel : le spi asymétrique. Il est amuré sur un petit bout-dehors démontable qui permet de dégager vers l'avant le point d'amure. Les puristes trouveront sûrement à redire à sur cet étrange mariage d'un gréement houari avec cette voile moderne ; nous n'avons pas, pour notre part, été choqués par ce non-conformisme, d'autant plus que la voile en question est redoutablement efficace et



qu'on la maîtrise facilement, même par brise un peu soutenue. Il suffirait sans doute de lui donner le nom de foc ballon, que certains voiliers portaient autrefois et auquel elle ressemble bigrement, pour faire taire les reproches.

Tradition et modernité

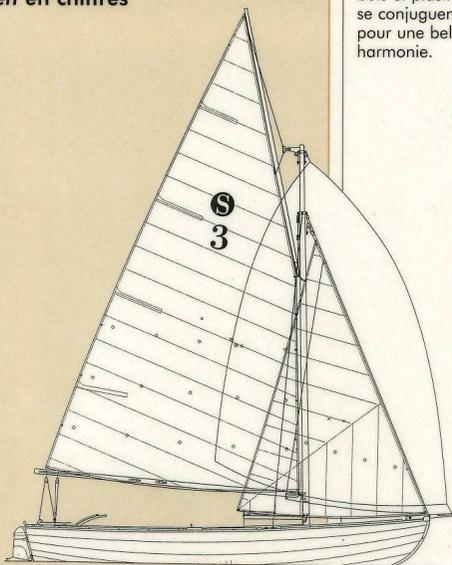
On touche là à l'une des philosophies du *Stir Ven* : allier tradition et modernisme. À quoi bon, lorsqu'il ne s'agit pas d'une réplique, concevoir des bateaux fidèles du talon de quille à la pomme de mât à ce que faisaient les anciens ? À quoi bon jouer aux ayatollahs du chanvre et de la poulie havraise alors qu'on dispose aujourd'hui de matériaux bien plus performants et de pièces d'accastillage plus efficaces ? Tout est affaire d'harmonie pour que le mariage de l'ancien et du moderne échappe aux fautes de goût.

À bord du *Stir Ven*, l'exemple le plus frappant de cet accord parfait est le moteur hors-bord. Il paraît difficile aujourd'hui de se passer d'un tel accessoire, ne serait-ce que pour manœuvrer dans les ports où la voile est interdite, mais il eut été dommage, pour l'esthétique du voilier en question, de placarder sur le tableau



Stir Ven en chiffres

- Longueur hors tout : 6 m 70
- Longueur à la flottaison : 5 m 80
- Largeur : 2 m 20
- Tirant d'eau : 0 m 25/1 m 14
- Poids à vide : 600 kg
- Lest : 180 kg
- Surface de voilure : 26 m²
- Homologation : catégorie C pour 7 personnes
- Prix barre en main : 23100 €
- Prix pour la construction amateur : kit contreplaqué 5 385 €, kit accastillage 4169 €, dérive fonte 1181 €, kit voiles et gréement 2570 €
- Architecte : François Vivier
- Constructeur : Grand Largue
- Le Saudrais, 22100 Calorguen
- Tél. : 02 96 88 02 52



Ci-dessus : bois et plastique se conjuguent pour une belle harmonie.

arrière une hideuse chaise moteur. Pour y remédier, François Vivier a dessiné une échancrure dans le haut du tableau et sur le pontage arrière pour que le moteur hors-bord puisse être fixé facilement et rapidement. Lorsqu'on navigue à la voile, la mécanique trouve sa place dans le fond du coffre arrière et un capot aux formes ad hoc permet de refermer le tableau et le pontage arrière. Ni vu ni connu ! Cette solution est aussi efficace qu'élégante.

L'insubmersibilité de rigueur

Reste à évoquer les problèmes de sécurité car qui dit voilier semi-ponté dit risque de chavirage et d'envahissement, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un dériveur lesté. Pour palier à ces risques, le *Stir Ven* est doté d'importants volumes de flottabilité qui lui permettent, lorsque la coque est remplie d'eau, de garder un franc-bord suffisant. La dérive, quant à elle, est équipée d'un système de blocage qui évite qu'elle rentre dans le puits lorsque le bateau est chaviré. Quoiqu'il arrive,



Ci-dessus : la barre passe sous le pontage dans une échancrure du tableau arrière.

le couple de redressement ne se trouve donc pas compromis. Le bateau a subi des tests tout à fait satisfaisants ; malheureusement, aucune démarche n'a été faite pour obtenir l'homologation de bateau insubmersible qui aurait évité d'avoir à bord les engins flottants collectifs exigés en cinquième catégorie de navigation.

Sur la route du retour, il nous est arrivé un avatar qu'en d'autres circonstances nous nous serions bien gardés de raconter ici : nous nous sommes lamentablement plantés sur un banc de vase. Pris par l'euphorie d'un bord de large, nous avons occulté la carte et la marée. Le résultat ne s'est pas fait attendre mais

l'incident a révélé l'avantage du dériveur lesté : il nous a suffi de remonter la dérive de quelques tours de winch pour que le bateau se libère et continue sa progression dans les petits fonds qui bordent la rive. Avec tout autre bateau, nous aurions sans doute dû attendre quelques heures que la marée nous remette à flot.

Le *Stir Ven* peut parfaitement naviguer à la voile avec sa dérive partiellement remontée, offrant ainsi la possibilité de découvrir des zones habituellement inexplorées comme le fond des rivières et des criques, ce qui constitue indubitablement l'un des nombreux charmes de la randonnée nautique. ■



À gauche : le gréement houari permet de régler finement la voile pour toutes les allures.