

Béniguet

UN RANDONNEUR BIEN DANS SES CLINS

Dessiné par François Vivier, le Béniguet, construit par le chantier Grand Largue, 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 Béniguet 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.

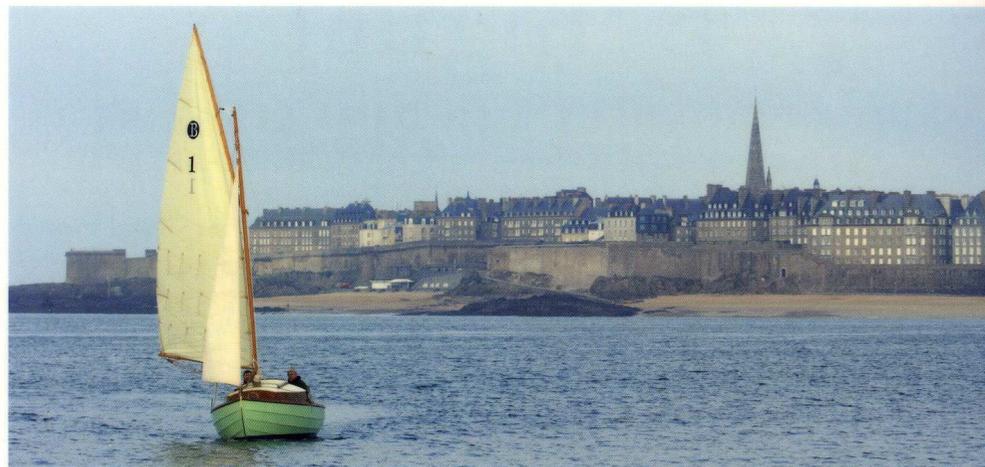
L'idée de ce nouveau voilier, dans la mouvance du Stirven déjà dessiné par François

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.

Sur l'eau | Béniguet



L'élégant gréement houari s'élance vers le ciel en communion avec le locher de la cité corsaire.

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'emplanture. 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'étai. 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'Illur 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 pour la construction amateur, une unité qui allie les avantages d'un voilier à dérive, c'est-à-dire la facilité de transport derrière une voiture familiale et une possibilité d'échouage sans difficulté, sans avoir un puits trop encombrant. Ici, avec la petite quille, la dérive pivote sous le cockpit et n'encombre ni ce dernier ni les emménagements. »

Vous sourirez sûrement de nos emportements. Il y avait ce matin-là une sorte d'harmonie jubilatoire à être le seul voilier dans ce décor ô combien chargé d'histoire. Avec la tour Solidor et les remparts de Saint-Malo comme décor, nous avons l'impression de naviguer sur une toile de Marin Marie et

CONSTRUISEZ-LE EN KIT

Le bateau a aussi été conçu pour la construction amateur. Les techniques d'assemblage et le bordage à clins sont en effet à la portée d'un bon bricoleur. La plupart des éléments qui constituent 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, rabot électrique et visseuse) sont suffisants. Les techniques d'assemblage sont simples, tout juste faut-il savoir dresser un chanfrein ou une râblure au rabot. Les collages se font à l'époxy avec vis provisoires 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, depuis 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 Largue, 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 autres 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



À gauche :
Le joli rouf
laisse de la
place pour un
vaste cockpit.

À droite :
Le charme
et l'efficacité
d'une belle
coque
à clins.

À la gîte dès
la première
brise, la prise
de ris bien
conçue du
Béniguet sera
fort utile.



la jolie silhouette de notre petit bateau avait quelque chose de sublime, comme la touche finale que le peintre accroche à son tableau pour achever son œuvre. Harmonie aussi entre ce petit nordet et nos voiles bien réglées qui nous donnaient la certitude que, quelque part du côté du pic ou de la corne, le petit vecteur de notre poussée vélique s'étirait de bonheur.

Dès les premiers bords, la personnalité de ce petit voilier s'agite gentiment. Ce qui frap-

pe en tout premier lieu, c'est l'étonnante stabilité de route à peine perturbée par les surventes qu'il salue en venant au lof. La barre 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 voilure, 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 gitard et l'on est sûrement vite obligé de réduire. Nous portons un foc sur emma-

gaineur qui est l'une des options proposées par le chantier, l'autre étant un jeu de deux focs endraillés sur l'étau, 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 combinaisons de voilure qui permet de s'adapter à toutes les forces de vent et toutes les allures. Le bateau possède un bon

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 écoute, 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 coin-cœurs, 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 Largue, 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 cerceuil et une table amovible que l'on range en navigation sous la descente, l'autre à l'avant, qui forme une soule avec de nombreux coffres.

Cette partie peut aussi être utilisée comme couchettes pour des enfants. Le chantier a usé d'ingéniosité pour qu'elle soit la plus fonctionnelle possible. En retournant le couvercle du coffre central, on trouve l'encastrement pour un petit réchaud, les équipements latéraux sont prévus pour le rangement de la vaisselle et dans l'un des coffres, on peut installer une petite glacière ou un WC chimique. Par bonheur, ni l'architecte ni le constructeur n'ont prévu de fioritures inutiles ou de vernis ostentatoires: le travail du bois est propre et fonctionnel avant tout. Et c'est très bien ainsi puisque tout cela reste en parfaite logique avec un programme de randonnées et de petites croisières auquel le Béniguet est avant tout destiné.

Le Béniguet 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 Largue,
Le Saudrais, 22100 Calorguen,
tél. 02 96 88 01 03, fax: 02 96 88 02 52.



À gauche :
De solides
jumelles pour
un mâtage
aisé.

Au centre,
en haut :
La cabine
recèle bien
des astuces.

Au centre,
en bas :
L'accastillage
en bronze est
raffiné.

Ci-contre :
L'emmagasineur
n'est plus une
faute de goût.