

Après cinq années
consacrées à la régate,
Sibelius sillonne
désormais les côtes
bretonnes et le Sud
de l'Angleterre...
en croisière.

L. CHARPENTIER



BILAN VOILES

20 000 MILLES EN SCOTCH

Un Scotch de vingt ans d'âge ne s'évente pas : c'est un amateur de brise ! Ce croiseur tout à la fois rapide, robuste et marin, est un voilier rare. A déguster de préférence dans les eaux fraîches de la Manche ou de la Bretagne. Bilan de 20 000 milles goûtus à bord de Sibelius... Texte et photos Laurent Charpentier.



«**J'** ai visité le bateau avec un copain marin-pêcheur. Avec lui, il fallait que cela soit solide ! Il tirait sur le grément, poussait sur les cloisons, en s'exclamant : "C'est bien, c'est du costaud ! Tu l'achètes ?" » Ce jour de novembre 1981, Dominique Revert découvre *Sibelius*, un Scotch de cinq ans d'âge. «*Quelque temps après, à l'issue d'un essai en mer avec Ghyslaine, ma compagne, j'ai signé le compromis de vente. J'ai eu un coup de foudre raisonnable...*»

Ne cachons rien : Dominique avait déjà eu un Flirt... acheté pour sillonner les eaux des Côtes-d'Armor en s'initiant à la voile. Les lunettes teintées ne cachent pas le sourire malicieux du skipper. Pour raconter son voilier, l'homme a la parole généreuse. Ses mots s'arrondissent avec une sorte de gourmandise et la phrase prend un peu de frégatage, comme la douce carène de *Sibelius*. A l'image de Dominique Revert, le plan Harlé a une élégance classique. Les entrées d'eau fines et élancées se prolongent par des lignes arrondies, le pont est marqué d'un rouf discret supportant le mât, le cockpit est étroit, mais profond. Ce voilier de brise, stable et puissant, est construit avec robustesse. L'épaisseur

de la coque en polyester varie de 25 millimètres au niveau de la quille à 6 millimètres vers le haut des bordés. Quant au pont, il est doublé de contreplaqué de pin : le chantier Aubin ne lésinait pas sur l'échantillonnage des matériaux ! De quoi séduire Dominique, à l'époque officier-marinier électrotechnicien sur un des sous-marins nucléaires rôdant dans les eaux glaciales de la guerre froide.

Sibelius, un Scotch habitué à tutoyer les cailloux

Au retour d'une de ces patrouilles silencieuses, deux mois après avoir signé pour *Sibelius*, Dominique Revert met les voiles pour un voyage de Granville à Dinan. Un échouage involontaire

Entre 1976 et 1981, *Sibelius* était un habitué des courses du RORC - comme ici, lors de l'arrivée de la Semaine des Minquiers en 1977.



SIBELIUS À LA LOUPE

• **Caractéristiques.** *Sibelius*, lancé en 1976, Scotch n°12 de la série construite par Paul Aubin. Longueur, 8,90 m ; flottaison, 6,90 m ; largeur, 2,90 m ; tirant d'eau, 1,68 m (lest long, comme *Sibelius*) ou 1,40 m (lest court) ; poids, 3,2 t ; lest (fonte), 1,35 t ; grand-voile, 15,90 m² ; génois, 29,80 m² ; spi, 64,90 m² ; moteur, Yanmar 2GM.

• **Construction.** Dessinée en 1974 par Philippe Harlé, la carène du Scotch s'inspire des deux premières coques du même nom créées par l'architecte à la fin des années 60. Ces voiliers

en bois moulé sont destinés aux courses du GCL.

Les carènes du Scotch sont d'abord réalisées par Ar Vag,

à Rennes, mais la société dépose son bilan. En 1975, la

construction est reprise par Aubin. Ce voilier est fabriqué en

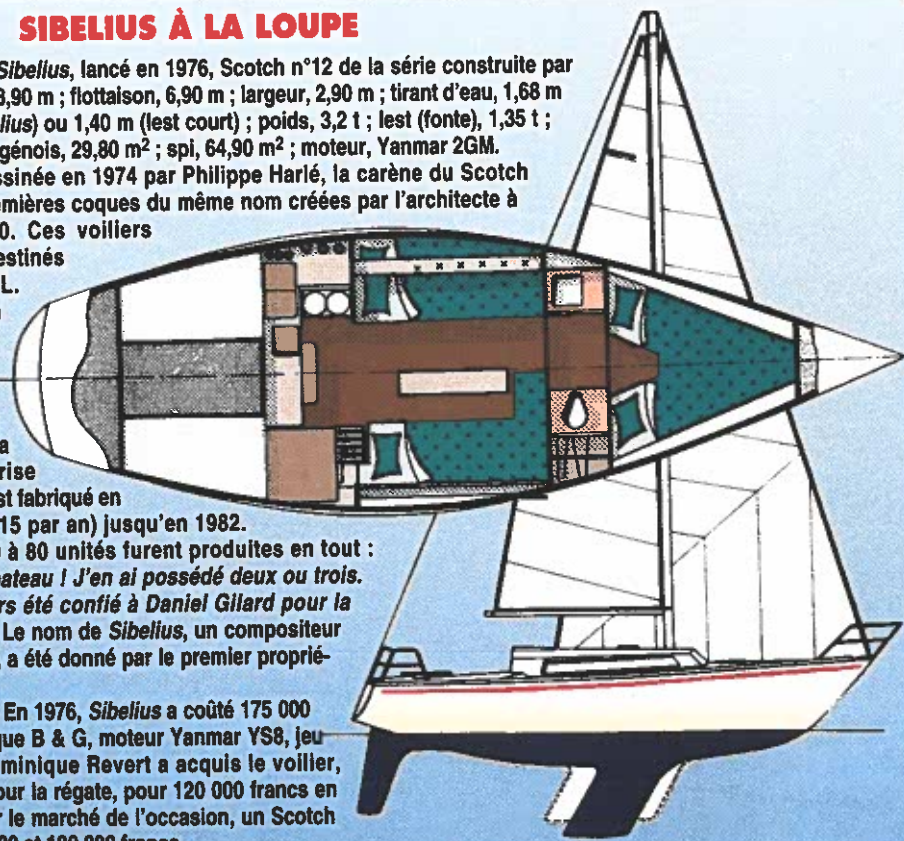
petite série (environ 15 par an) jusqu'en 1982.

Selon Paul Aubin, 70 à 80 unités furent produites en tout :

«C'était un superbe bateau ! J'en ai possédé deux ou trois.

L'un d'eux a d'ailleurs été confié à Daniel Gilard pour la Course de l'Aurore !» Le nom de *Sibelius*, un compositeur finlandais (1865-1957), a été donné par le premier propriétaire du voilier.

• **Neuf et occasion.** En 1976, *Sibelius* a coûté 175 000 francs avec électronique B & G, moteur Yanmar YS8, jeu de voiles Tasker. Dominique Revert a acquis le voilier, entièrement équipé pour la régates, pour 120 000 francs en 1981. Aujourd'hui, sur le marché de l'occasion, un Scotch est estimé entre 100 000 et 120 000 francs.



sur la Rance est propice à un premier carénage. «J'ai pris mon balai et découvert en brossant que le bateau avait déjà touché, raconte-t-il. Par manque d'expérience, je n'avais pas mis *Sibelius* au sec lors de l'achat ! Heureusement, c'était sans conséquences...»

Le Scotch avait en fait coutume de tutoyer les cailloux. Livré au printemps 1976 à François Walhain, un régatier premier brin, le voilier était un habitué des courses du RORC. Son premier propriétaire aimait lui faire couper les lignes de départ des courses de l'époque : Semaine de Cowes, Semaine des Minquiers, Plymouth-Santander, Cowes-Dinard... *Sibelius* en profitait pour décrocher d'honorables places en classe VI. «Dès que les half-tonner sont apparus, les voiliers de la génération du Scotch se sont trouvés décalés... C'est ainsi que *Sibelius* a pu bénéficier d'une allégeance d'âge», explique François Walhain, avocat à Paris. Avant de se mettre à la colle avec Dominique Revert, le Scotch aura aussi eu le temps de tirer le ruban de son sillage en croisière, le long des

BUDGET : ALLÉGÉ GRÂCE À LA DÉBROUILLARDISE

- Le budget d'entretien et de fonctionnement de *Sibelius* tourne autour de 12 000 francs par an. Dominique Revert évalue les principaux postes de dépenses de la manière suivante : place de port, 6 000 francs ; assurance, 2 500 francs ; administration (communication, francisation...), 1 200 francs ; révision du canot de survie, de 1 000 à 2 500 francs.
- Le bateau étant très équipé, les investissements en matériel se font rares. Tout l'entretien (carénage, protection de la quille, électricité, soudures...) est effectué par le propriétaire, avec des matériaux de récupération et l'aide amicale de techniciens spécialisés.

côtes bretonnes ou à destination de Vigo, en Espagne. «*Sibelius étant dépourvu de cabine arrière, en mer, le couchage de cinq personnes est assez inconfortable, surtout dans le carré*», se souvient l'avocat, dans son cabinet parisien. «*J'ai même transformé la couchette SNCF bâbord en étagère : c'est bien plus pratique !*», répond Dominique, assis dans son carré, le nez dans une tasse de café.

Une vague énorme brise le mât de *Sibelius*

A l'intérieur, la coque de *Sibelius* est contremoulée, mais cette particularité paraît invisible tant les boiseries en contreplaqué de teck ou en bois massif imposent leur chaleur. Traitées à l'huile de teck, elles ont la fraîcheur d'une jeunesse de vingt ans. L'ancien sous-marinier bichonne son bateau sans verser dans la maniaquerie. Inutile de chausser les patins pour visiter le voilier : ce n'est pas une pièce de collection. *Sibelius* est toujours vivant et sillonne régulièrement les eaux grises de la Manche ! Nombre de réparations ont été effectuées en utilisant des matériaux de récupération et des pièces d'occasion. Ce travail, pimenté d'astuces, touche à tous les domaines : changement des brûleurs du réchaud par une paire trouvée à la poubelle, fabrication d'un portique d'antenne à partir d'une chute de tube inox, utilisation de plastique thermorétractable pour protéger les cordages...

En poste à Brest, Dominique a vécu une année à bord de son bateau. «*A cette époque, dès que*



La perche IOR est stockée dans un tube PVC sur le balcon arrière.

j'étais rentré de patrouille sous l'eau, nous repartions en mer. Nous étions des acharnés !» se souvient-il. Deux mois de congés pour huit semaines de navigation en boîte : juste assez de temps pour s'aérer les neurones, en quelques virées vers la Bretagne Nord ou les îles Anglo-Normandes.

Pour le couple, 1983 est une année cruciale. Dominique décide de signer un contrat de mariage avec Ghyslaine au lieu de remplir un chèque pour un nouveau voilier. Le choix entre la vie à deux et le bateau de 12 mètres s'est fait sans hésitation : Aurore, une petite fille, rayonnait dans leurs bras depuis déjà quatre années... Puis vient la tempête.

Le 10 avril, nos deux compagnons, embarqués avec un troisième larron, Bernard - dit Minahouet -, mènent *Sibelius* de Jersey à Brest. «*Toute la nuit, nous avons louvoyé dans la brume, au voisinage de Portsall. Au petit matin, le vent de suroît est devenu franchement tonique !*», raconte Dominique. En

LES ASTUCES DU BORD

- Réseau 220 volts doublant le réseau 12 volts.
- Rideau de descente protégeant la table à cartes des embruns.
- Portique d'antennes.
- Bouchons de stylo feutre servant de poignées sur les bloqueurs à came Francespar.
- Remplacement des épissures par des morceaux de plastique thermorétractable (ci-dessous).



PLAN DE PONT : CONFORT ET CLASSICISME



Le mât Ermat est celui posé après le chavirage, en 1983. Toutes les drisses et bosses de ris étant renvoyées au cockpit, le winch de pied de mât est devenu totalement inutile. Le hale-bas est frappé sur un anneau qui a été fixé par le skipper.



Le coupe-vent de descente, de fabrication familiale, est très efficace notamment contre la rigueur des pluies normandes. Dans le cockpit, de part et d'autre de la descente, se trouvent deux pontets destinés aux lignes de vie.



Sibelius est doté d'un lest long (1,68 mètre) en fonte, retenu par 18 goujons. En 1996, le lest a reçu une couche de résine époxy après un décapage à l'acide phosphorique. Le safran s'articule sur un aileron fixe de protection.



Le cockpit est à la fois sûr et confortable. A l'arrière, deux vastes coquerons limitent les banquettes couvertes de teck. Les coffres latéraux sont volumineux. L'espace sous les sièges amovibles était prévu pour le canot de survie.



La pièce d'étrave est en inox. En dehors de l'enrouleur, elle supporte la cadène de l'étau volant. Les cordages sont protégés par un tube de plastique thermorétractable. Ce matériau se rétracte par chauffage et enserre l'aussière.



Suite au chavirage de 1983, pendant lequel le couvercle du coffre de cockpit bâbord s'est refermé sur la jambe du skipper, en la brisant net, tous les coffres de cockpit sont fermés durant les sorties en mer grâce à ce simple mousqueton.



Grâce à un entretien soigneux, les vieux taquets-coinceurs Francespar sont toujours efficaces. Leurs nouvelles poignées sont de simples et ingénieux capuchons de stylo feutre : rouges à bâbord, verts à tribord... Vive la récupération !



Le hublot tribord du rouf a été réparé avec une petite plaque de Treadmaster, collée sur la face intérieure. La fente a été étanchéifiée au Sikaflex. La peinture anti-dérapante du pont (microbilles de verre) a été refaite à deux reprises.

CE QUI A BIEN TENU

- Les menuiseries et les emménagements.
- La coque et le pont (pas d'osmose ou de délaminage).
- Les winches et l'accastillage d'origine.
- Le sondeur Seafarer 3 à éclats et le gonio B&G Homer K3.
- Le vaigrage en moquette collée.

CE QUI A MOINS BIEN TENU

- Les toilettes Wilcox (pompe défective).
- Le moteur Yanmar YC8 monocylindre.
- Le revêtement en plastique toilé sur le plancher du carré.
- La bôme, flambée au niveau du hale-bas à la suite d'un problème de corrosion.

CE QUI A ÉTÉ CHANGÉ

- Le gréement et la grand-voile, à la suite du chavirage (1983). Le tout a été remboursé par l'assurance (33 000 francs).
- La bôme après chavirage, puis flambage (1983 et 1994).
- Les drisses et les écoutes de génois (1994).
- Le moteur Yanmar YS8 remplacé par un 2GM d'occasion (1990).
- Le loch B&G remplacé par un Autohelm ST 30 (1993).
- Les toilettes Wilcox remplacées par un wc Jabsco ITT.
- La peinture antidérapante du pont (microbilles de verre), refaite à deux reprises.
- La mousse des coussins, les rideaux et le revêtement de sol du carré.
- La protection anticorrosion de la quille : après décapage à l'acide phosphorique, la fonte a reçu une couche de résine époxy.

CE QUI A ÉTÉ AJOUTÉ

- Deux winches d'occasion Lewmar 10S/40.
- Un étal volant et sa cadène (matériel de récupération).
- Un génois et son enrouleur Facnor (1990).
- Un pilote Autohelm 1000 (1991), un GPS Shipmate RS5700 (1994), une VHF Uniden MC 6700 (1989).
- Une pompe électrique d'assèchement.
- Un four électrique.
- Le réseau 220 volts et son tableau électrique.
- Deux batteries 102A-12V (dont une trouvée à la décharge).
- Une échelle de bain (1982).

LES TRAVAUX PRÉVUS

- Changement des housses des coussins.
- Fabrication d'un panneau de descente en teck massif.
- Installation d'un radar.
- Changement du réchaud pour un four à gaz.
- Pose d'un hublot ouvrant pour aérer la cuisine.



Nichée à droite de la descente, la table à cartes de Sibelius est envahie d'électronique.



quelques heures, le coup de vent se mue en forte tempête. L'anémomètre de l'île de Batz grimpe à 50, puis 60 nœuds, enregistrant une pointe à 68 nœuds en début d'après-midi. A 10 heures, *Sibelius* se met en fuite, en longeant les hauts-fonds sous tourmentin et trois ris. La grand-voile est bientôt affalée. «*Nous aurions dû rester à la cape ou faire route vers le large. La mer était grosse. Minahouet, à la barre, suivait mes indications sur l'orientation des vagues et Ghyslaine tentait de se reposer sur la couchette tribord, reprend Dominique. J'ai soudain vu une vague énorme, abominable. Elle a saisi le bateau par son flanc tribord et l'a couché en immergeant le mât !*» Harnaché très court, le skipper trébuche dans le coffre de cockpit bâbord qui vient de s'ouvrir. Minahouet, lui aussi retenu par son harnais, est précipité par-dessus bord. Brusquement, le bateau se redresse. Le mât vient de se briser au niveau des barres de flèche. Dans le mouvement, le lourd couvercle du coffre s'abat comme une guillotine sur la jambe gauche de Dominique, la cassant net dans la botte. Sans ressentir de douleur, le blessé aide Minahouet à se hisser hors de l'eau. «*Ghyslaine est passée d'une couchette à l'autre sans toucher le plafond !* s'exclame Dominique. *Moi, je n'osais pas enlever ma botte. J'avais peur que ce soit une fracture ouverte...*» Au

moment d'appeler les secours avec une CB, une deuxième lame de fond écrase le voilier, noie la radio et remplit le carré de 40 centimètres d'eau. Une fusée rouge déchire le ciel, en vain. Minahouet, armé d'un coupe-boulon providentiel, dégage le Scotch des débris du gréement. «*Je lui ai dit : "Balance tout à la flotte !" Maintenant, je regrette d'avoir jeté la grand-voile restée fêlée, indemne.*» *Sibelius* est asséchée à la pompe à main, puis le moteur est lancé. «*Je me demande encore comment il s'est mis en marche : au démontage, nous avons trouvé de l'eau de mer jusque dans le démarreur*», raconte Dominique. Sévèrement chahuté, le voilier fait enfin route. L'équipage engloutit des biscuits apéritif, ultime nourriture rescapée des eaux. Roscoff est enfin atteint vers 19 heures.

Bretagne ou Angleterre, Sibelius flâne sans soucis

Dominique Revert parle de cette aventure avec l'humilité d'un marin aguerri, évoquant l'inconscience et le manque d'expérience. «*Notre matériel de navigation était réduit au minimum mais, surtout, nous n'avions pas pris la météo...*» conclut-il.

Depuis ce rappel à l'ordre de l'océan, le Scotch a enchaîné sans soucis promenades et croisières en famille. Gréé avec un nouveau



Les Revert dans le carré de *Sibelius* considéré par Dominique et Ghyslaine comme faisant partie de la famille. Un enthousiasme que ne partagent pas encore tout à fait leurs deux filles...

LES BILANS DÉJÀ PARUS

• Aloo, VV 307, septembre 96. • Amphitrite, VV 311, janvier 1997. • Aquila, VV 304, juin 1996. • Arpège, VV 295, septembre 1995. • 505, février VV 312. • Corsaire, VV 285, novembre 1994. • Dufour 31, VV 293, juillet 1995. • Edel IV, VV 306, août 1996. • Euros, VV 309, novembre 1996. • Feeling 10,90, VV 280, juin 1994. • First 30, VV 288, février 1995. • First 41 s 5, VV 313, mars 1997. • Flirt, VV 314, avril 1997. • Gib'Sea 126, VV 305, juillet 1996. • Gin Fizz, VV 282, août 1994. • Gladiateur, VV 276, février 1994. • Kelt 8 mètres, VV 271, septembre 1993. • Muscadet, VV 278, avril 1994. • Océanis 430, VV 267, mai 1993. • Requin, VV 299, janvier 1996. • Romanée, VV 290, avril 1995. • Sancerre, VV 302, avril 1996. • Sylphe, VV 294, août 1995. • Symphonie, VV 297, novembre 1995. • Vaurien, VV 301, mars 1996.

mât Ermat et une grand-voile Rochard neuve, il a souvent visité la Bretagne, les Anglo-Normandes et de nombreux ports normands. Depuis 1990, troquant son jeu de voiles d'avant pour un génois à enrouleur, *Sibelius* flâne chaque année le long de la côte Sud de l'Angleterre, de l'île de Wight à Penzance.

Au fil du temps, le bateau s'est équipé d'une VHF, d'un pilote automatique, d'un Decca, puis d'un GPS, tous installés ou réparés par un skipper-électricien autant épris de bricolage que de navigation. Le patron du bord s'est aussi offert un nouveau réseau électrique 220 volts, dou-

blant le réseau 12 volts pour de confortables escales (four électrique et chauffage).

La voile : une affaire de famille

Aujourd'hui, Dominique est responsable de la conduite des installations de la centrale nucléaire de Paluel. Il a donné à *Sibelius* un nouveau port d'attache : Saint-Valéry-en-Caux, à quelques milles de Fécamp. L'été, après une nuit de veille dans la salle de contrôle de la centrale, fuyant la pétarade des tondeuses à gazon cernant son pavillon, le skipper vient se réfugier à bord de la carène protectrice, le temps d'une sieste.

L'attitude des enfants est tout autre. A seize ans, Aurore manque d'enthousiasme pour les balades familiales en Manche. «Je ne supporte plus les falaises !», s'exclame la jeune fille, qui préfère la navigation dans les eaux plus chaudes de la Méditerranée. Et sa sœur Amandine, douze ans, semble plus emballée par Michaël Jackson que par la perspective de border une voile... Dominique et Ghyslaine n'ont cependant aucune envie de se séparer de *Sibelius*. «Il fait partie de la famille et il n'y a pas de meilleur voilier pour naviguer dans la région !»

ABC

■ La coque et le pont d'un voilier sont parfois doublés, à l'intérieur, par une deuxième «peau» structurelle de polyester qu'on appelle le **contre-moule**.

■ Un bateau qui se pose sur le fond à mesure que baisse la marée subit un **échouage**, qui peut être volontaire. L'**échouement** est l'arrêt involontaire d'un navire par contact avec la terre.

■ Une carène de voilier plus large au milieu du franc-bord qu'au niveau du pont est dite **frégatée**.

EMMÉNAGEMENTS : DU «HIGH-TECK»



Nichée à droite de la descente, la table à cartes se laisse envahir par l'électronique. Elle peut être protégée par un rideau amovible. À côté du tabouret pivotant, le tableau électrique, point de départ des réseaux 12 et 220 volts.



En raison de la présence de l'évier, les marches de la descente sont décalées par rapport à l'ouverture. Le moteur Yanmar 2GM est venu remplacer celui d'origine. A ce niveau, la hauteur sous barrots est de 1,80 mètre.



La cuisine est équipée du réchaud d'origine, dont les nouveaux brûleurs ont été trouvés dans une décharge. La lampe Vetus et l'étagère à condiments sont pour leur part le fruit de l'habileté du skipper. Le vaigrage est, lui aussi, d'origine.



Dans le carré, les dossiers dissimulent des équipets. Si les mousses ont été changées pour du Bultex, les housses des coussins, toujours en parfait état, sont celles de *Sibelius* à sa livraison. Le poste VHF a été installé en 1989.



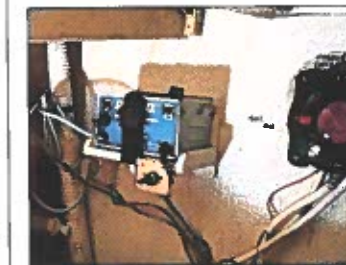
La couchette «SNCF» bâbord du carré a été transformée en rangement. Au-dessus, les mains courantes sont absolument à toute épreuve. Le voilier, conçu pour six, ne permet en réalité que le couchage confortable de quatre personnes.



Les toilettes Wilcox, fuyant au niveau de la pompe, ont été remplacées par un modèle Jabsco ITT. La nouvelle pompe est démontée chaque année. Ses joints sont changés et enduits de silicone. La hauteur sous barrots est ici de 1,65 mètre.



La cabine avant n'a pas changé. Seul un nouveau matelas est venu se superposer aux anciennes mousses et des filets de rangement ont été posés. L'embase du panneau de pont d'origine a été ré-étanchéifié à l'aide de Sikaflex.



Dans le coffre de cockpit bâbord, là où la jambe de Dominique s'est brisée, se trouvent installés un convertisseur 220 volts-12 volts et le coupe-circuit des deux batteries de 102 ampères. Ce matériel a été installé par le skipper lui-même.