

# Les Cahiers du **YACHTING**

REVUE MENSUELLE DE LA NAVIGATION DE

*Plaisance*



N° 138

MAI 1963

2 F

# A bord du Muscadet

## de Nantes à La Rochelle

par Pierre FOUQUIN

Les éléments semblaient peu favorables au **Muscadet** ! Construction retardée par le froid, mise à l'eau reportée de jours en jours en attendant le dégel de la Loire, et pour finir gros temps, pas du tout rêvé, que nous devions faire appareiller le lundi 11 mars au matin,

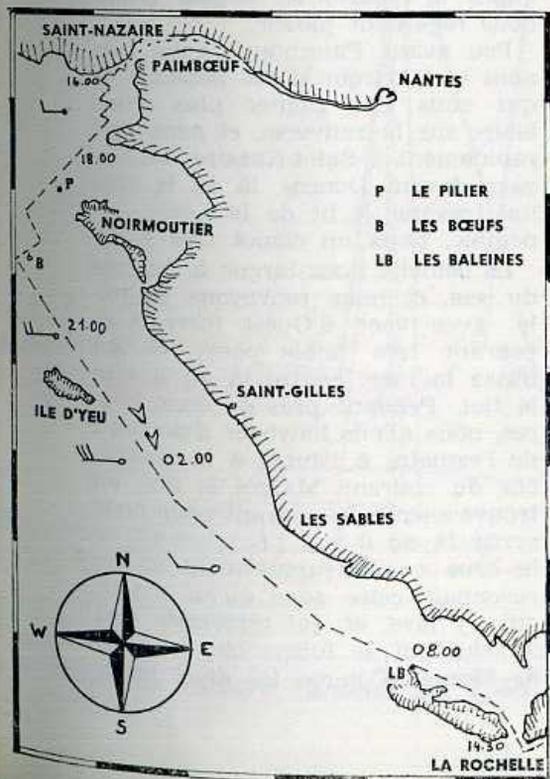
Le **Muscadet** étant engagé dans les épreuves du festival de la croisière côtière organisée par **Nautisme** à La Rochelle, il fallait donc le descendre de Nantes ; aussi est-ce un bateau neuf, pas du tout rêvé, que nous devions faire appareiller le lundi 11 mars au matin,

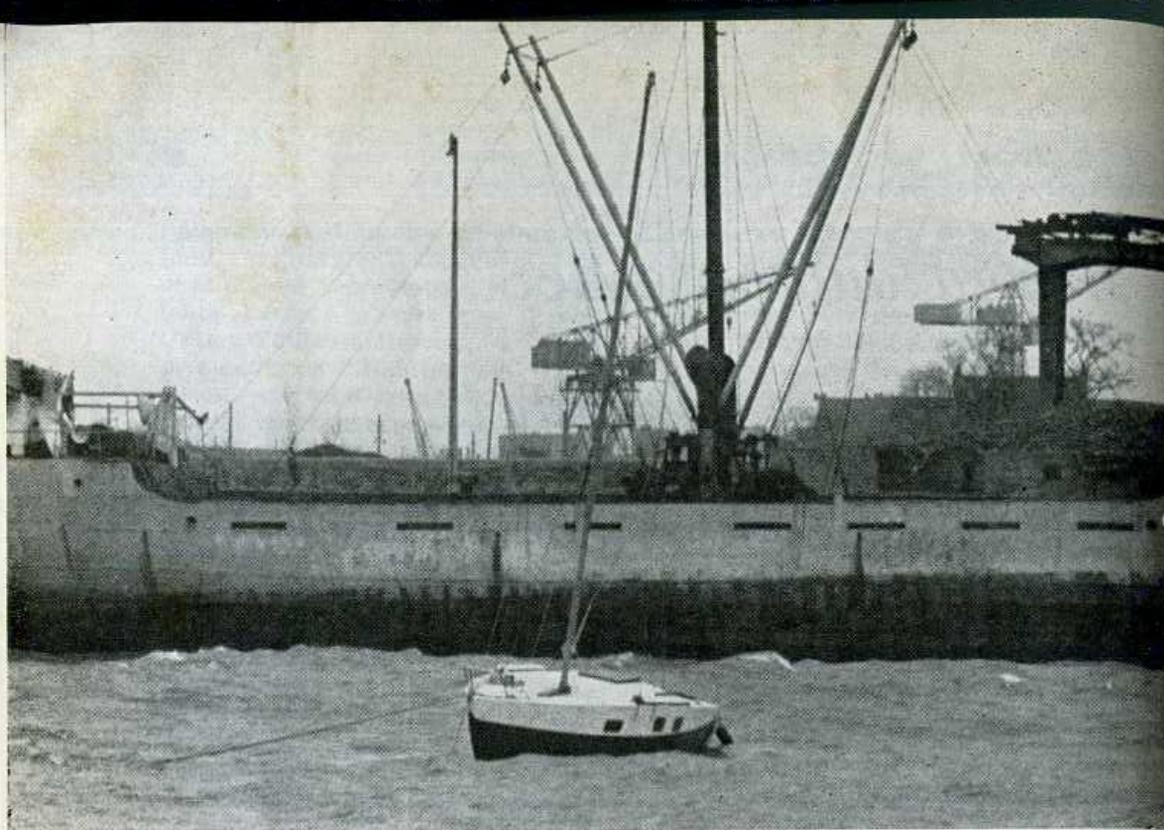
soit quatre jours avant le début des épreuves.

Lorsque l'équipage (trois personnes : Philippe Harlé, l'architecte, Hervé Quiviger et Pierre Fouquin) se retrouva au chantier Aubin, constructeur du bateau, la météo était très pessimiste, avec annonce de coup de temps au Conquet et de « gale warning » à la BBC. Lundi matin, le temps donne raison à la météo, toujours pessimiste : la Loire est couverte d'un clapot très dur, haché, avec crêtes déferlantes ; le vent souffle en rafales brutales, et le **Muscadet**, sur un mouillage renforcé, se dandine d'un bord sur l'autre, mettant ainsi son grément à l'épreuve.

Notre visite au bureau météorologique de Château-Bougon le lundi matin nous montre que nous sommes en plein passage de dépression : le maximum du vent est enregistré ici vers huit heures (avec 57 nœuds !) ; il doit maintenant y avoir une évolution du temps vers l'accalmie, mais une autre dépression est en formation sur l'Atlantique et se dirige vers nous à bonne vitesse. Le problème est de déterminer s'il est possible de profiter de l'accalmie entre les deux dépressions pour faire la traversée... ou s'il faut se mettre à la recherche d'un camion.

Vers 16 h., le baromètre annonce une remontée et la décision finale est reportée au mardi matin, au vu du temps, après écoute de la météo, de la BBC, de Radio-Con-





### Le Muscadet dans't sur son mouillage

quet et visite au bureau météo de l'aérodrome.

Mardi 06.33 : BBC, annonce de dépression suivante pour jeudi matin. Pour aujourd'hui, temps maniable d'Ouest. Pour mercredi, du suroît plus fort.

7 h. : écoute de Radio Conquet, en fait, bulletin identique.

A l'aérodrome, les cartes précisent la position de la dépression, sa vitesse de déplacement, sa direction... On doit avoir le temps de passer, car les vents de Noroît ou d'Ouest nous sont favorables (portants).

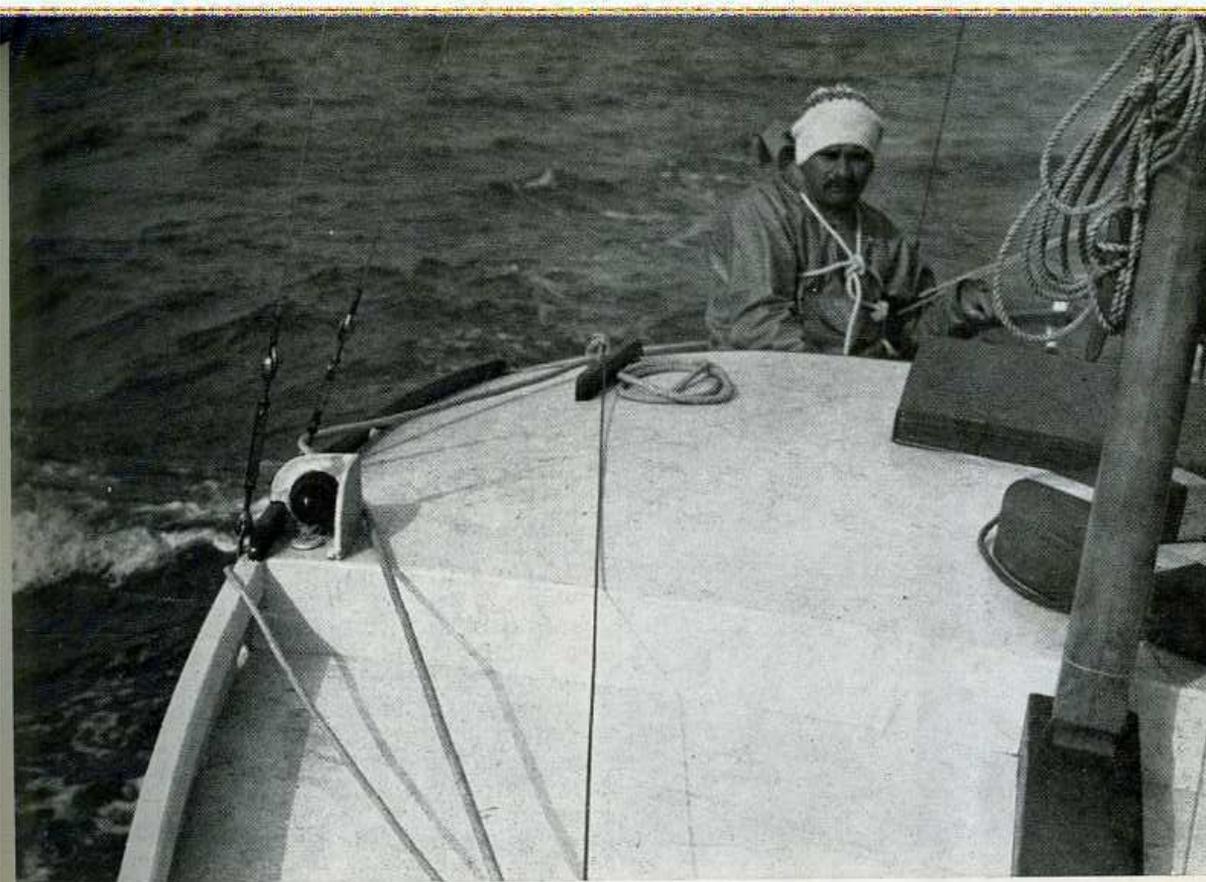
Finalement, le baromètre remontant toujours doucement, on décide de partir ! avec escale éventuelle de sommeil à Port-Joinville (île d'Yeu) pour passer ou finir la nuit.

Tout est rapidement embarqué à bord, la grand'voile et le foc n° 1 envoyés, et c'est le grand départ... Jusqu'à Basse-Indre, nous tirons bord sur bord par vent d'Ouest force 3 à 4 molissant, avec un fort jusant pour nous, augmenté d'une forte crue. Après la Loire s'infléchit vers le Nord, et le bord bâbord amure est plus

favorable, il nous met presque parallèle au courant ; mais le temps passe et nous sommes toujours loin de l'estuaire, bien que nous avançons fort vite. Sur toutes les toitures d'usines, des couvreurs occupés à réparer les dégâts d'hier nous regardent passer.

Peu avant Paimboeuf, nous prenons la remorque d'une péniche, ce qui nous fait gagner plus d'une heure sur la renverse, et nous met rapidement à Saint-Nazaire. Le passage devant Donges, là où le chenal traverse le lit de la Loire, est pénible, dans un clapot très fort.

La péniche nous largue à l'entrée du sas, et nous renvoyons la toile, avec vent d'Ouest force 2 et courant très faible pour, là où passe la mer, contre là où il y a le flot. Pendant près de deux heures, nous allons louvoyer d'un bord de l'estuaire à l'autre à la recherche du courant. Malgré le flot, on trouve encore du courant pour nous sortir là où il y a l'écoulement de la crue ; malheureusement on ne reconnaît cette zone qu'au clapot qui s'y lève, et qui ressemble fort à celui qui se forme sur le banc de Morées. Comme les deux zones



Un filin d'acier allant des filloires de foc à l'étai avant permet de crocher le bout des harnais de sécurité

sont voisines, nous préférons renoncer au courant plutôt que de nous échouer.

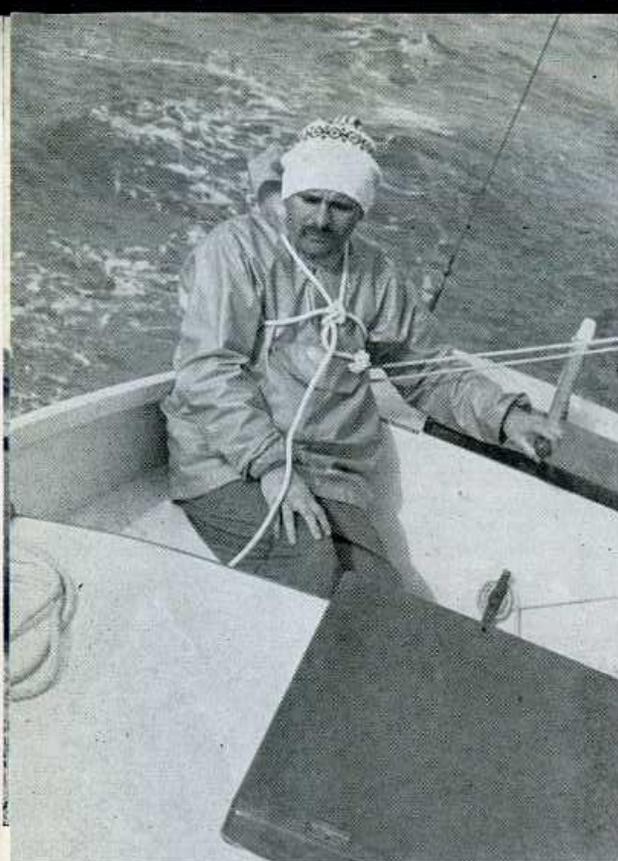
Finalement, après divers bords entre Saint-Marc et le banc des Morées, nous trouvons la mer libre, et le **Muscadet** commence à tailler de la route, cap sur le phare double du Pilier. Le Pilier sera rapidement viré et nous pourrions laisser un peu porter pour faire route sur la bouée des Bœufs. Nous laisserons même tellement porter que nous longerons la bouée de quelques centaines de mètres, ce qui nous contraindra à un petit bord. Le vent est bien établi à force 3 à 4 et la mer très agitée, brise avec force sur la chaussée des Bœufs.

La bouée une fois virée, nous faisons cap sur l'île d'Yeu, ce qui nous fait faire du très bon plein. Le temps semble si favorable : brise d'Ouest qui nous fait faire du largue, force 3, mer belle avec une assez longue houle d'Ouest qui ne nous peine pas du tout, que nous

décidons, une fois rendu presque par le travers d'Yeu, de passer entre Yeu la terre, et de continuer directement sur La Rochelle, en abandonnant l'idée de l'escale prévue à Port-Joinville.

Avec la nuit des grains très sombres apparaissent à l'horizon, et le vent a plutôt tendance à forcer. C'est pourquoi avant que nous n'y soyons obligés, nous préférons prendre un ris. Le diner absorbé, les quarts sont organisés pour passer la nuit à la mer. Hervé prend le premier tour, deux heures de barre, Philippe et moi allant nous coucher. Le ciel étant de plus en plus menaçant, un grain approchant, Philippe retarde sa descente et se trouve sur le pont lorsque le grain nous atteint, précédé par une pluie diluvienne.

De ma couchette j'entends le vent arriver, et lorsqu'il atteint le bateau, celui-ci prend un coup de gîte brutal, loffe un peu et démarre à toute vitesse. Philippe décide d'abattre pour nous mettre à allure



### Le barreur a capelé un bout comme harnais de sécurité

ment, il est possible de contrer toute amorce d'embarquée. Un quart de deux heures dans ces conditions est une bonne formule, car il est le maximum de temps pendant lequel un barreur arrive à maintenir toute son attention. Il n'y a pas de problème de fatigue physique, la barre n'est jamais dure, aussi peu que ce soit.

Vers 8 h. du matin, le 13, nous avons passé les Baleines et sommes dans le Pertuis Breton. Le vent a faibli, et l'île de Ré nous abrite un peu de la houle, si bien qu'avec le jusant sur le nez et notre grand'voile à un ris, nous ne faisons plus guère de route. En même temps que le petit déjeuner, on largue le ris et on renvoie le foc, qu'on remplace rapidement par le génois.

Nous accostons finalement au ponton du bassin de La Rochelle vers 14 h., par petite brise d'Ouest. croisière finie, prêt à faire donner au **Muscadet** le maximum de ses possibilités dans les épreuves auxquelles nous sommes venu participer, ayant parcouru les 110 milles qui séparent St-Nazaire de La Rochelle en moins de 22 heures.

## LE MUSCADET

Le problème qui se posait à Philippe Harlé lorsqu'il envisagea de dessiner le **Muscadet** était celui qui se pose à tous les architectes de ce type de bateau : construire au moindre prix un bateau aussi logeable que possible, aussi sûr qu'une unité de haute mer, dotée de performances capables de lui donner ses chances en compétition, surtout dans le domaine des performances pures : le problème d'obtenir un rating aussi faible que possible avec le plan de forme établi n'étant venu qu'ensuite dans les idées de l'architecte.

En fait, jusqu'à présent, et bien que ce problème ait toujours existé, les bateaux de petite croisière habitables peuvent se classer en

plus portante et soulager le bateau. En même temps, il va à l'avant et amène le foc.

Comme je demande s'il faut que je monte pour donner la main, on me répond que tout va bien, et que je peux rester dans ma couchette. Par le hublot de coque, je vois de l'écume, une large bande d'écume soulevée par la vitesse du bateau. Puis le grain passe et tout redevient normal. Avant d'aller se coucher, Philippe décide de continuer pour la nuit sous grand'voile avec un ris seul, sans voile d'avant, et sa décision prise descend se coucher aussi.

La nuit passe, quart de deux heures, seul, après quart de deux heures ; nous passons devant Les Sables ; aussi avec un ou deux grains à chaque quart. A chaque fois, pluie, puis vent pendant quelques minutes.

La houle est assez forte et arrive de trois quarts arrière, ce qui ne facilite pas le travail du barreur, le **Muscadet** n'étant pas de ces bateaux qui ont une énorme stabilité de route. Par contre, avec un peu d'attention, et un léger mouvement de barre fait au bon mo-

**Le balcon du Muscadet est bien dessiné. Il est pratique.**

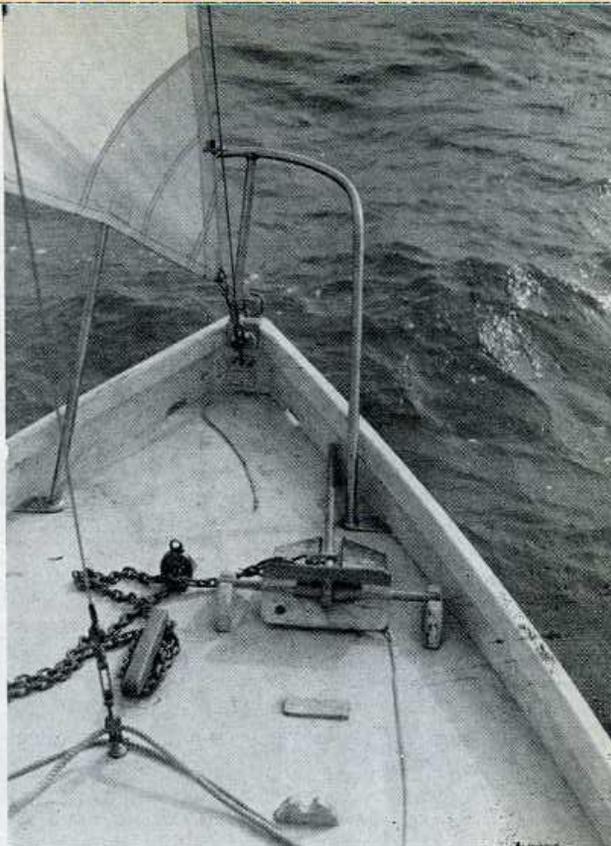
deux catégories : d'un côté, ceux destinés à la compétition, pour lesquels on a sacrifié en partie prix et confort en vue des performances, et de l'autre des bateaux particulièrement logeables et confortables mais pour lesquels on a un peu sacrifié les performances.

L'étude du **Muscadet** a donc été conduite de façon très précise : la longueur a été choisie comme celle nécessaire pour arriver à un bateau de quatre couchettes sans acrobaties, la largeur au contraire a découlé de l'étude de la voilure.

Muni de ces deux dimensions, Philippe Harlé a donc dessiné ses lignes en x fixant un déplacement de 1.250 kg. Cela l'a amené à dessiner une carène assez fine, avec un avant très en V, et un lest formant la majeure partie du plan de dérive sous la forme d'un aileron venant entièrement de fonderie. Les formes étant établies, il restait à étudier la construction et l'aménagement. Afin de construire une coque légère et robuste, sans membrure évidemment, la construction sur lisses longitudinales a été adoptée. Le contreplaqué de 9 mm. est raidi par un certain nombre de lisses, sur lesquelles il est collé et cloué, les aménagements faisant partie du moule et de la structure.

Dans un bateau, ce qui coûte le plus cher, ce n'est pas toujours la coque. En fait, pour toutes les unités de taille équivalente, en contreplaqué, les prix de revient de coque sont très voisins, mais l'aménagement, le roof, le pont lui-même peuvent donner lieu, suivant leur disposition et leur complication, à de grandes différences de prix. Dans ce domaine, il fallait chercher à faire un bateau aussi simple que possible afin de réduire le coût de la main-d'œuvre.

La solution la plus simple étant celle qui consisterait à ponter la coque d'un bout à l'autre, d'une seule surface, sans roof, sans cockpit... Il fallait donc trouver un



compromis entre cette solution et la commodité.

On peut résumer l'aspect du bateau en suivant la façon dont il est ponté : partant d'une coque aménagée, on commence par trouver au premier tiers avant un pontage se trouvant environ 15 cm. sous le niveau du haut du bordé ; cela nous donne donc une plage avant bien défendue par un pavois, solution bien agréable lorsqu'il s'agit d'aller manœuvrer la nuit par forte mer à l'avant. Le tiers suivant du bateau correspondant à la cabine est ponté au sommet du bordé, ce qui donne l'impression, vu de l'avant ou de l'arrière, qu'il y a un roof. Ce pont, grâce à un certain bombé, donne assez de volume intérieur pour qu'on puisse s'asseoir sur les couchettes et se déplacer sans avoir à ramper dans la partie centrale. Le dernier tiers enfin est celui du cockpit, amputé vers l'arrière d'une petite partie pontée formant soute à matériel. Ce cockpit lui-même est original, mais particulièrement simple : un plancher au-dessus de la flottaison et deux banquettes latérales,

dont le dossier est simplement constitué par le bordé lui-même. Cette solution permet d'obtenir un effet de rappel important, lorsque l'équipage s'assoit dos au bordé, et elle préserve la ligne de la coque, qui est ininterrompue de l'étrave au tableau.

Le bouchain apparaît au-dessus de la flottaison à l'avant, la tangente dans la partie centrale, et se relève à l'arrière, dégagant très bien le tableau. Sauf dans la partie avant, le bordé latéral est relativement très vertical, en particulier à l'arrière, d'où le tableau sensiblement carré.

Le safran, qui avait été pensé compensé et à jaumière, a finalement trouvé une bonne place sur le tableau arrière, ce qui, en allongeant le plan de dérive, augmente un peu la stabilité de route.

Le fait marquant du **Muscadet** est sa stabilité : qu'elle soit statique au mouillage ou sous voile. Bien que large au pont, le bateau est particulièrement insensible au poids d'une personne embarquant en posant le pied sur le liston.



En fait, jusqu'à force 5, on peut porter le gènois sans avoir à faire de rappel acrobatique, bien que le cap en souffre et qu'il soit bien meilleur de passer au foc de route ou foc n° 1, mais sur le plan puissance à porter la toile, il n'y a aucun problème.

A l'issue des premiers bords tirés pour descendre la Loire, par bonne brise force 3, le bateau nous semblait redoutable en vitesse pure. Les navigations faites à La Rochelle avec les autres concurrents ont montré que, par petit temps, en cap et en vitesse, le **Muscadet** est dangereux. Sans remuer d'eau, il avance et son cap est particulièrement près du vent. Plus normal par contre est son autre zone de prédilection, la brise : sa stabilité alors est un facteur prédominant, et il semble que, plus il y ait de brise, plus on peut lui demander de bonnes performances. Pour en tirer le maximum au près, il est cependant nécessaire de disposer d'un jeu de voiles d'avant très complet.

Il convient de prendre le ris de fond à force 3 pour aplatir la voile, et le premier ris vers 4 ou 5, si l'on juge que le bateau commence à se vautrer dans l'eau. Le second ris et le tourmentin sont là pour le coup dur, mais, même dans notre grain de la nuit (force 7), nous nous sommes contenté de un ris, pas de foc : il n'est venu à l'idée de personne de sortir le tourmentin ou de parler de deuxième ris. Il est vrai aussi que nous n'avions pas de près à faire à tout prix pour nous sortir d'un mauvais coin.

Sur le plan barre, le bateau dont nous disposions était très bien équilibré : juste un peu ardent à l'égite (faible) que l'on peut prendre au près avec de la brise. Mais, contrairement à beaucoup d'autres unités de cette taille, l'effort à exercer sur la barre est toujours faible, même s'il en faut toujours un peu.

L'aileron assez court en longueur

La pesée du Muscadet  
au Festival de La Rochelle



### Après le Festival de La Rochelle, le Muscadet repart pour une nouvelle croisière

ne donne pas une très grande stabilité de route, et pour des amateurs de croisière, il demande beaucoup d'attention. La barre ne peut être abandonnée un instant, mais elle ne demande aucun effort physique, et une fois habitué aux réactions du bateau, en particulier par mer de l'arrière, la correction se fait toute seule, d'un simple petit coup de barre, qui prévient l'embarquée. Par contre, la facilité d'évolution et la précision des manœuvres sont grandement augmentées, et il est pratiquement impossible de manquer à virer. Sans vitesse, et avec un foc qui masque, on arrive encore à faire abattre l'avant pour regonfler le foc et repartir.

Les aménagements sont simples : à l'avant, deux couchettes entièrement situées sous la plage avant ; ces couchettes, confortables pour dormir, ne présentent pas toutefois suffisamment de hauteur pour qu'on puisse s'y asseoir. Viennent ensuite des volumes de rangement sur tri-

bord et la cuisine sur bâbord avec réchaud à butane (camping-gaz sous tuyau) à cardan. La tablette montée sur cardan dispose en plus de l'emplacement du réchaud d'une petite place où poser la cafetière, à côté du feu. Dans la partie centrale, deux couchettes qui s'enfoncent suffisamment sous les banquettes du cockpit pour qu'il soit possible qu'avec une personne couchée on puisse encore s'asseoir à sa tête. De jour, quatre personnes peuvent s'asseoir, appuyées au bordé, très loin l'une de l'autre.

Une petite table trouve place entre les éléments de rangement, qui peut servir pour la navigation comme pour la cuisine.

Le cockpit est étanche. Un winch trouve une très bonne place sur sa face avant, sous la descente qui ferme par un panneau à charnière.

Tout à l'arrière, un vaste coque-ron sert de soute à matériel (léger) ou peut abriter un moteur hors-bord.

# PICOTEUX



Ce bateau est construit en série comme les autres modèles de notre gamme :

**VOILIERS HABITABLES (5 modèles)**

**VEDETTES HABITABLES (4 modèles)**

**CANOTS PÊCHE ET PROMENADE (7 modèles)**

# JOUËT

Tél. 962-37-22

64, quai de Seine

SARTROUVILLE (S.-et-O.)