

Voile magazine

Une nouvelle Jeunesse pour mon bateau ?

- LE GRAND NETTOYAGE
AVEC DES PROS
- ZAÏ ZAÏ, LE CATAMARAN
DE VOYAGE QUI RECYCLE !
- UN COCO COMME NEUF...

6,80 € - N°316 H - AVRIL 2022

BEL/LUX : 7,50 € - DOM S : 7,80 € - ESP/PORT CONT/IT/GRECE/ANDORRE :
7,70 € POL S : 11,50 CFP - CAL S : 10,50 CFP - CANADA : 11,20 \$CAD - TUNISIE :
14,70 TND MAROC : 82 MAD - SUISSE : 11,40 CHF - MAURICE : 7,90 €



L 19898 - 316 H - F: 6,80 € - RD



LE SUPER ARLEQUIN DE LA REDACTION

C'EST PARTI POUR
UN NOUVEAU PROJET DE REFIT !





La rédaction se jette à l'eau !



On a craqué pour une star des années soixante-dix
qui ne demande qu'à retrouver la mer...

Avec l'association Passe-Coque et le Voile Magazine
Club récemment créé, on vous propose
de donner une nouvelle jeunesse à ce fringant
Super Arlequin.

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : Damien Bidaine et l'auteur.

L'HISTOIRE DE VOILE MAG est jalonnée de coups de cœur pour des coques hors d'âge qu'on prend un plaisir gourmand à faire renaître et naviguer. Il y a eu bien sûr le *Sylphe*, qui a animé les premières années de notre revue, de la patiente restauration au Chantier des Minimes jusqu'à la transat en solitaire effectuée à son bord par le rédacteur en chef de l'époque, William Borel. Mais aussi l'aventure du First 210, partagée avec le chantier Bénéteau. Le petit bateau à la flamme rouge avait été refit chez Rolland Yachting, à Brest, puis mis à l'eau en marge des Fêtes de Brest 2016, et enfin mené tout autour de l'Hexagone, via le canal du Midi, par les journalistes de la rédaction. Le bateau avait ensuite été exposé au Nautic en tant que premier prix d'un jeu-concours exceptionnel. Un lecteur incrédule, puis ravi, est reparti avec... Aujourd'hui, on se lance dans une aventure différente à bien des égards. Sur un plus grand bateau, avec d'autres enjeux et d'autres ambitions. Expliquons-nous.

UN PROJET ASSOCIATIF

La dimension associative, collective, distingue clairement ce nouveau projet des précédents. Deux associations sont impliquées. La première est Passe-Coque, « l'association des passeurs d'écoute » qui s'est fait une spécialité de favoriser la restauration des vieilles coques en vue d'une nouvelle vie. Elle a acquis le bateau et héberge le projet pour deux ans, Voile Magazine étant le référent du projet, et à terme le propriétaire du bateau. Pendant cette période et possiblement au-delà, notre Super Arlequin sera mis à la disposition du Voile Magazine Club, l'association des lecteurs-équipiers de Voile Mag récemment créée. Le bateau pourra être utilisé par ses membres moyennant un simple partage des frais, en régate, en croisière ou pour des stages de voile avec un ou une coach.



▲ Poignée de main présidentielle entre l'association Passe-Coque (Pierre-Jean Jannin) et le Voile Magazine Club (Damien Bidaine) ! Le début d'une belle aventure à Saint-Philibert.

L'idée étant que le bateau vive, qu'il participe à toutes sortes d'événements, qu'il soit partout l'ambassadeur du magazine et de ses lecteurs.

UN REFIT PAR SAISON

Il s'agit bien d'un projet de refit, mais nous ne partons pas d'un bateau à l'état de quasi-épave comme l'étaient le *Sylphe* ou le First 210. Notre Super Arlequin est dans son jus, l'accastillage de pont est en mauvais état, il n'a plus de chandeliers, l'intérieur est sens dessus dessous, mais il est structurellement sain et peut retourner à l'eau après un simple rafraîchissement. C'est en tout cas la conclusion de notre premier bilan... sauf mauvaise surprise ! Ah si, un manque à combler cependant : il n'a plus de moteur ! Le diesel a été déposé avant le transport (voir

par ailleurs), parce que sa remise en route aurait sans doute coûté assez cher, et aussi parce qu'on avait très envie de naviguer électrique. L'installation de ce moteur électrique au bout de la ligne d'arbre de notre Super Arlequin sera donc le gros chantier de cette première saison. Nous le mènerons à bien avec un partenaire technique d'ores et déjà impliqué à 100 % dans le projet... On vous en dit plus dans le prochain numéro ! Mais l'idée générale, ou plutôt le planning du projet fonctionnera par saisons (voir page suivante). Cet hiver le moteur électrique et la remise en route générale, dès l'automne prochain un retour au chantier pour une optimisation radicale du gréement, peut-être une peinture de coque, l'hiver suivant une refonte complète de l'intérieur... Pourquoi pas ? Le jeu est ouvert. Et entre ces périodes de chantier, le bateau écumerà régates et rassemblements divers.

Passe-Coque, les passeurs d'écoute

L'association fondée par Pierre-Jean Jannin, expert maritime et compagnon de longue date de la rédaction de Voile Mag, a pour vocation de favoriser la restauration des vieilles coques et de prolonger leur utilisation. Noble cause s'il en est, à l'heure où nos ports débordent de vieux bateaux qui ne naviguent plus ou si peu... D'autant que l'économie circulaire est dans l'air du temps ! Pour ce faire, Passe-Coque propose une sorte de portage associatif. Le bateau est acquis par l'association qui le garde pendant la durée du refit, tout en laissant au porteur du projet, désigné comme le référent, la responsabilité de la restauration.



Les frais engagés par l'association, qui est reconnue d'utilité générale au nom de sa vocation sociale et solidaire, peuvent être honorés par le référent sous forme de dons, ce qui lui laisse la possibilité de les soustraire de son impôt sur le revenu à hauteur de 60 %. A l'issue du refit ou d'une durée mentionnée par la convention signée entre Passe-Coque et le référent, le bateau lui est restitué, dans des conditions également précisées par la convention. Et ça marche ! Une quinzaine de projets à divers stades d'avancement sont en cours, parmi lesquels le plan Presles *Félicie* et le Carter 37 *Pordin Nancq*.

POUR NAVIGUER DURABLE

Le jeu est ouvert, disions-nous, mais il obéit à quelques règles, ou principes, que nous nous sommes fixés. L'idée principale est de naviguer durable en réparant, en prolongeant tout ce qui peut l'être. Comme le *Zai Zai* de Gwénolé Gahinet (voir par ailleurs), comme le – malheureux – *Use It Again* de Romain Pilliard, notre Super Arlequin jouera autant que possible la carte du recyclage. Si les voiles sont hors d'âge, on essaie d'en faire des coussins. Si on a besoin d'électronique, on tente de trouver des appareils reconditionnés, etc. Ce qui ne nous empêche pas de faire appel à des technologies innovantes à l'image de notre



Super Challenger,
le faux jumeau en contreplaqué
du Super Arlequin.

Super Arlequin : l'héritier du Super Cha

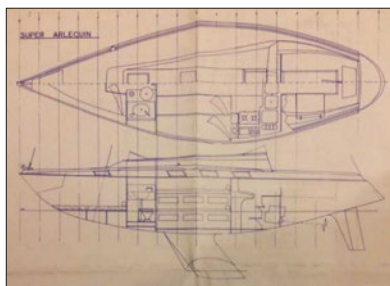
L'histoire, ou plutôt la préhistoire du Super Arlequin commence en 1968, deux ans après le lancement du Super Challenger d'André Mauric. Cette année-là, lors de la Half Ton Cup disputée à La Rochelle, trois Super Challenger, *Dame d'Iroise*, *Morgane VI* et *Arlequin*, prétendent au podium. En fin de compte, c'est *Dame d'Iroise* qui l'emporte, talonné par *Morgane VI*, *Arlequin* ne se classant que 6^e. Probablement vexé, le propriétaire de ce dernier cherche à optimiser son plan Mauric avec la complicité de Noël Quéré, constructeur à La Rochelle. Mais ce dernier va aller plus loin, offrant à cette merveilleuse carène des appendices plus profonds et mieux profilés. Et tant qu'à faire un nouveau bateau, pourquoi ne pas le construire en stratifié de verre, comme l'Arpège qui du reste complétait le podium de la même Half Ton Cup 1968 ? Ce nouveau bateau deviendra le Super Arlequin. Lancé en 1971, il trône aussitôt les podiums : 1^{er} à la Channel Race, 2^e sur Cowes-Dinard, puis 1^{er} à la Semaine de La Rochelle 1972 et Champion de Méditerranée, et enfin victorieux sur la Course de l'Aurore 1972, avec Jean-Marie Vidal à la barre. Des débuts en fanfare donc, et des bons résultats qui ne se démentiront jamais. En 2004 par exemple, le Super Arlequin *Hakuna Matata* de Jean-François Nouel remportera le Spi Ouest en IRC 4, après avoir gagné la Barquera l'année précédente. Côté croisière et grande croisière, les belles histoires ne manquent pas non plus, que ce soit autour de l'Atlantique ou autour du monde, comme dans le cas déjà évoqué de Jacqueline et Christiane Dardé. Leur tour du monde, de 1978 à 1983, sur un Super Arlequin à teugue n'est pas passé inaperçu. Un jeune couple est d'ailleurs reparti sur l'Atlantique, vingt ans plus tard, sur le même bateau dont nous avons publié l'essai en 2005... C'est beau, ces bateaux qui naviguent ! Solide, marin, le Super Arlequin a toutes les qualités d'un croiseur ultra-fiable à condition d'accepter les conditions de confort... du début des années soixante-dix.



EN CHIFFRES...

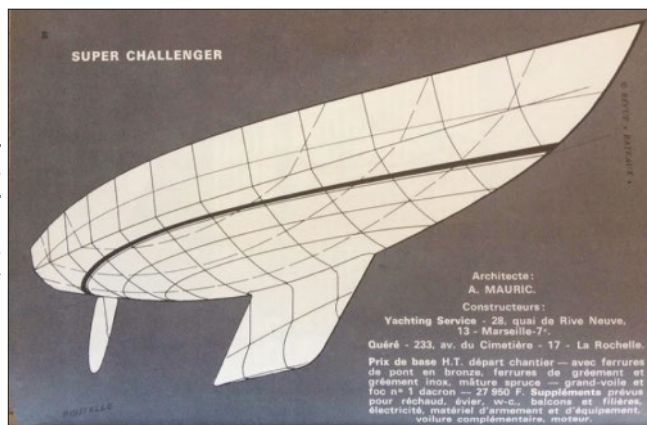
Long. coque : 9,20 m. Long. flot. : 6,95 m.
Largeur : 2,92 m. TE : 1,70 m. Lest :
1 200 kg. Dépl. : 2 500 kg. SV au près :
41,50 m². Génois : 28,50 m². GV : 13 m².
Mat. : strat. verre. Arch. : A. Mauric/
N. Quéré. Const. : CN Quéré. Années
de construction : 1971-1980, 300 unités.

▲ A la fin des années
soixante-dix, le Super
Arlequin a été proposé
dans une version
à pont surélevée dite
« à teugue », à l'image
de *Ding Dingues*, essayé
d'occasion dans
le Voile Magazine n°116.



La carène du Super
Challenger, une merveille
de classicisme. Le Super
Arlequin a la même,
avec des appendices
plus élancés. ►

◄ Les plans du Super
Arlequin ont été tracés
par Noël Quéré, qui a
d'ailleurs été attaqué plus
tard par André Mauric !



moteur électrique. Dans ce cas précis, ce qui nous intéresse c'est d'entrer dans cette nouvelle façon de naviguer en toute sobriété, en composant avec une énergie mécanique rare et une autonomie limitée. Une façon de renouer avec les fondamentaux de la voile en naviguant davantage en finesse, même – et surtout – en croisière. Un défi passionnant.

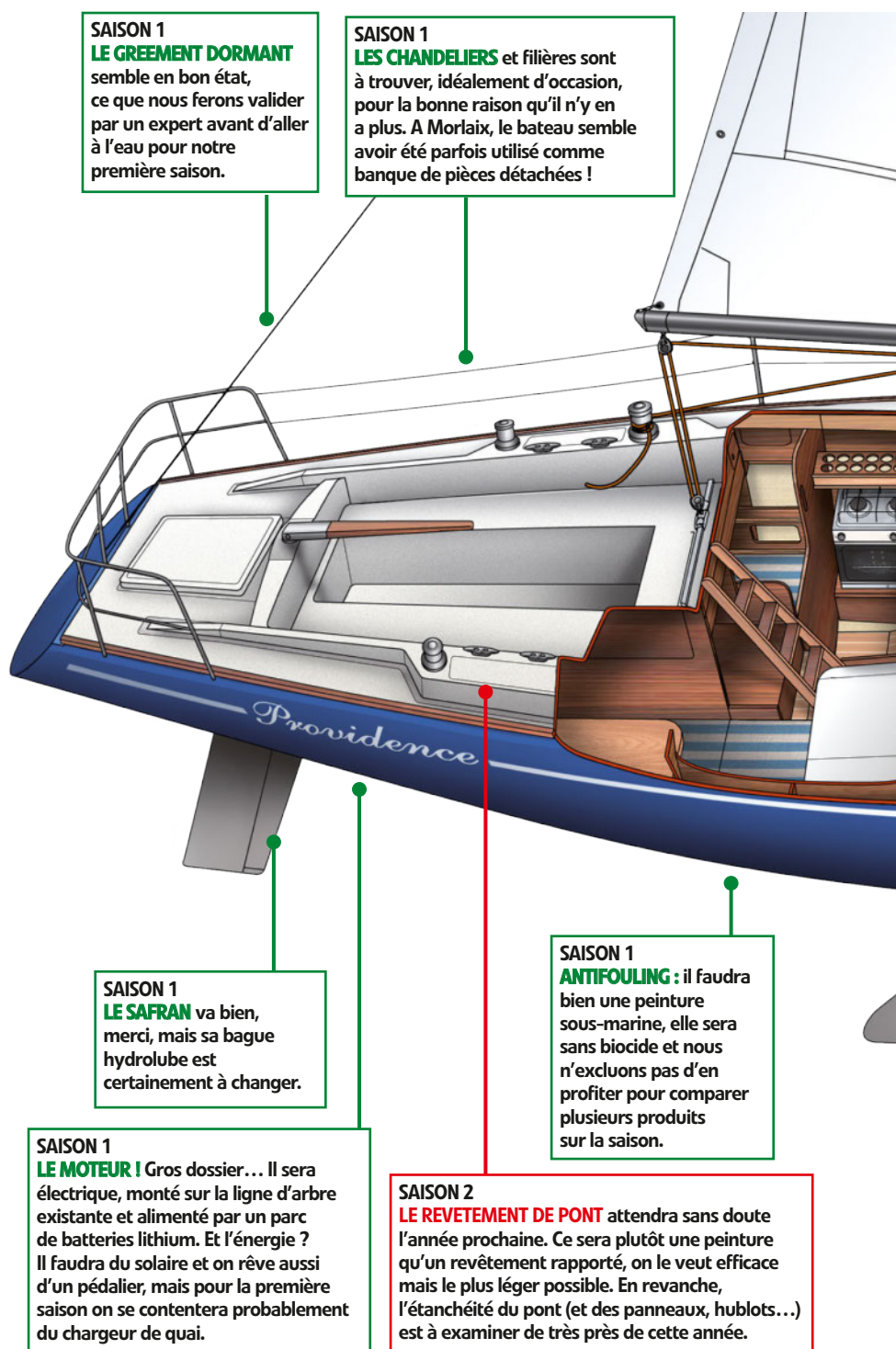
POURQUOI UN SUPER ARLEQUIN ?

Bonne question ! D'abord parce que c'est un excellent bateau, comme en témoignent les yeux brillants des plus avertis de nos interlocuteurs quand son nom est prononcé, une série qui nous fait rêver depuis longtemps. Depuis juin 2005, pour être précis, en ce qui concerne l'auteur de ces lignes. *Ding-Dingues* et son propriétaire m'attendaient en rivièrre d'Auray pour une « Occasion mise à nu », un essai publié dans le numéro à suivre (Voile Mag n°116). Un bateau qui avait bien baroudé autour du monde avec ses premières propriétaires, les sœurs Dardé, et un bateau particulier, s'agissant d'un Super Arlequin à teugue. Le surbau bleu percé de deux hublots surélevait le pont d'une trentaine de centimètres... Une hérésie pour les incondtionnels de l'authentique Super Arlequin mais qu'importe, j'étais tombé sous le charme de ce voyageur dans son jus, de ses performances néanmoins étonnantes dans les petits airs et de sa barre ultra sensible, parlante, efficace. Bref, ces quelques bords jubilatoires étaient restés dans un coin de ma tête et quinze ans plus tard, en songeant à un projet de refit avec les camarades de la rédaction, le souvenir du Super Arlequin a naturellement refait surface. Voilà un bateau qui a du caractère, de la gueule et de multiples talents : parfait pour apprendre, sympa en croisière... et redoutable en régate ! Bien préparé, bien mené, le Super Arlequin affiche en IRC un rating (autour de 0,78) qui fait de lui un sérieux client. Peu de bateaux ont un jeu aussi complet pour un programme comme le nôtre, qui prétend conjuguer des balades, des stages d'école de croisière et des régates. Restait à trouver l'occasion. L'étincelle est venue de deux rencontres providentielles comme il s'en produit régulièrement à la porte de Versailles, début décembre... Bernard Mallaret, régatier émérite, fou de Super Arlequin et « serial refiter » de nombreux voiliers de ces années-là, avait eu vent d'un Super Arlequin en déshérence sur un terre-plein breton. Pierre-Jean Jannin, le président et cofondateur de l'association Passe-Coque, se proposait d'héberger et de faciliter un projet de refit sur le chantier de l'association, à Saint-Philibert. A partir de là, de coups de fil et coups de main, tout s'est enchaîné... Et nous voilà, deux mois plus tard, au pied de la grue qui dépose notre Super Arlequin sur son ber un brin rouillé !

Super Arlequin :

Trois hivers pour faire peau neuve, c'est l'agenda qu'on s'est donné... pour commencer !

Ce planning , on le partage avec vous en sachant qu'il évoluera en fonction des aléas du chantier.



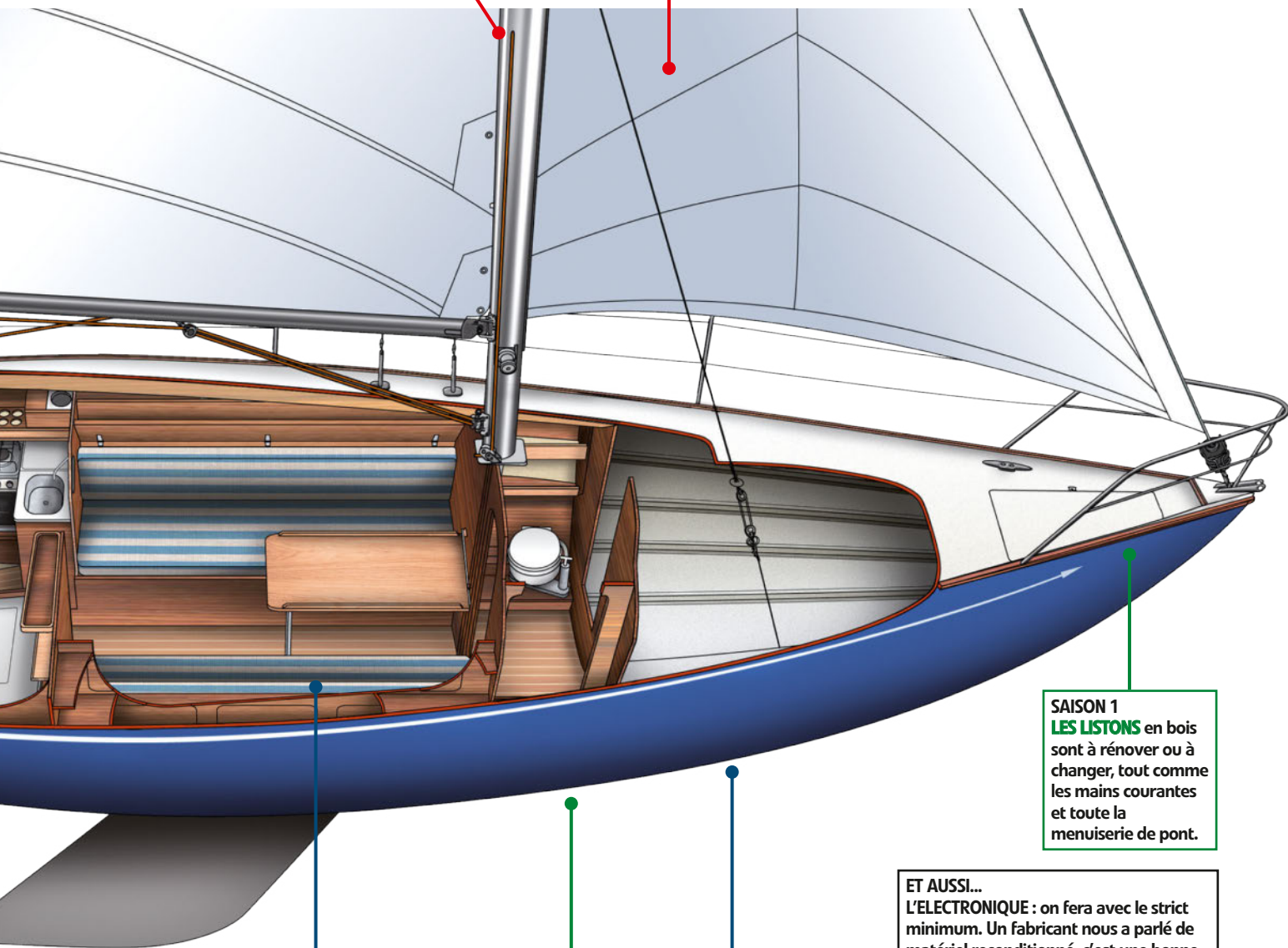
demandez le programme !

SAISON 2

LE MAT sera probablement changé l'hiver prochain, en vue des régates du printemps. On n'exclut pas le carbone, mais ce sera de toute façon une seconde main.

SAISON 2

LES VOILES seront simplement renforcées si nécessaires pour la première saison. Si on en envoie de nouvelles pour la saison 2, on s'engage à réutiliser les anciennes pour la sellerie intérieure.



SAISON 1

LES LISTONS en bois sont à rénover ou à changer, tout comme les mains courantes et toute la menuiserie de pont.

SAISON 1

LE LEST n'est pas un sujet : il est absolument nickel !

SAISON 3

LES EMMENAGEMENTS pourraient être le gros dossier de la saison 3. Au programme : mise à nu intégrale et sollicitation d'un designer pour imaginer tout autre chose...

SAISON 1

LES WC ont disparu ! Mais les passe-coque sont là : on va juste remplacer la cuvette.

SAISON 3

LA PEINTURE DE COQUE sera probablement un sujet pour la saison 3. Cette année, on se contentera d'un gros coup de polish.

ET AUSSI...

L'ELECTRONIQUE : on fera avec le strict minimum. Un fabricant nous a parlé de matériel reconditionné, c'est une bonne idée. Quand ? Cela dépendra de la disponibilité du matériel en question.
LE GREEMENT COURANT : il est si sale qu'on ne rend pas vraiment compte de son état réel. Les drisses vont être extraites du mât et passées au lave-linge, pour voir.
L'ACCATILLAGE DE PONT : demande un état des lieux complet qui n'a pas encore été fait.
LA CUISINIÈRE devrait pouvoir être remise en état... A suivre !

EPISODE 1

En route !



On cherchait un Super Challenger, c'est un Super Arlequin qui nous tombe dans les bras. Mais les courbes de sa carène sont les mêmes, qui plus est sublimes par des appendices au profil parfait. Restait à en prendre possession et à lui faire traverser la Bretagne...

Texte Damien Bidaine. Photos François-Xavier de Crécy.

ÇA PARAÎT SIMPLE : démâter et charger le voilier sur sa remorque puis traverser la Bretagne, cap sur Saint-Philibert, dans le Morbihan, le berceau de la renaissance du nouveau voilier de Voile Magazine. Voilà, pour la théorie. En pratique c'est un peu plus complexe. Mais pour le moment, toute à l'enthousiasme d'un projet naissant, la rédaction du journal qui s'est retrouvée à Morlaix sous la carène du Super Arlequin n°66 ne s'encombre pas des détails d'une logistique à venir. Le poids du voilier nous échappe et les moyens nécessaires pour le poser sur la remorque ne nous soucient guère.

NOUS SOMMES HEUREUX COMME DES GOSSES

Nous sommes dans l'admiration des lignes de cette carène qui a peu ou prou notre âge et rêvons à voix haute à un bord de près dans la brise, son allure de prédilection. Mais en arpentant le pont, en guise d'embruns c'est une volée de feuilles mortes qui nous cueille à froid tandis qu'une mousse végétale tente de prendre à défaut notre pied marin. Du vert partout : de bâbord à tribord, de la poupe à la proue, des enfléchures aux planchers. Quoique, en y regardant bien, la mousse des fonds n'a rien de végétal : il s'agit plutôt d'un amas graisseux, fait d'huile, de gasoil, de liquide de refroidissement et d'eau stagnante. On s'éveille de notre rêve maritime, mais impossible d'effacer notre sourire : sous la crasse, nous avons là une perle et décrochons avec elle un joli projet de refit ! Cette unité, je l'ai observée en éclaircur la veille du Nouvel An, sous une bruine persistante. Son existence nous avait été révélée dans les allées du Salon nautique de Paris par Bernard Mallaret. « Il y en a un plus ou moins abandonné à Morlaix... » En deux coups de fil, Philippe Sassy, son propriétaire, est identifié

et contacté : « Allez le voir, il est sous le pont de la voie rapide en allant vers Carantec par la côte. Mais il est fermé et je n'ai plus les clefs... » La géolocalisation est suffisante et les infos presque justes : la descente était ouverte... d'autres avant moi avaient dû le visiter. La disparition des chandeliers – proprement retirés – et le désordre intérieur en étaient la preuve manifeste. Pour le reste, j'eus l'impression de progresser dans un vaisseau fantôme contemporain. *Providence* – c'est son nom – posé là sous un arbre le temps d'un hiver, s'était semble-t-il ancré au bitume du terre-plein sans que cela soit anticipé. Proprement dégréé, drisses, écoute de GV, pare-battage, produits d'entretien, nourriture, coussins, échelle de bain : tout est là... Les aussières sont à poste tout comme



le compas à pointes sèches prêt à tracer un nouveau cap. Reste à évaluer le potentiel de ce qui ressemble pour le moment à une épave. Retour au bas de l'échelle, sur le terre-plein. La carène est saine, aucune déformation au niveau des patins du ber, la quille est propre, sans trace de talonnage, le joint de quille est à peine perceptible. Pas de trace d'enfoncement en arrière du bord de fuite de la quille. Le safran est mobile, avec un peu de jeu et l'aileron qui le maintient ne montre pas de faiblesse évidente. L'hélice et l'arbre tournent. Retour sur le pont. Je sautille avec précaution (ça glisse !), mais le composite est étonnamment raide. Impossible de repérer sous cette crasse d'éventuelles marbrures autour des points d'ancrage

Un convoi sous l'œil de Toutatis

On vous l'accorde, l'attelage paraît incongru. Mais Loïc Ropert connaît son affaire, et sa remorque en a vu d'aussi lourds. C'est plutôt l'état de nos bers rongés par la rouille qui laissait à désirer, mais ils ont heureusement tenu la distance ! Ça fait dix ans que Loïc sillonne l'Europe de salons nautiques en compétitions, de Düsseldorf à Ténérife, transportant indifféremment Django, vedettes motonautiques en tous genres ou flottilles complètes de voiles légères. Particuliers, teams, ou chantiers, l'activité de Loïc est transverse dans l'univers nautique, reliant pour le plus grand bonheur des navigants des ports qu'aucun bras de mer ne relie. Rens. : www.toutatis-transport.com



▲ Loïc Ropert, un routier qui a l'âme maritime.



**“ Notre première navigation sera terrestre,
un 100 milles à 30 nœuds de moyenne ! ”**



“ Escale gourmande au relais centenaire de Gaud Le Manhec. ”

du grément dormant ni autour du pied de mât. Un espar qui semble être d'origine avec un profil en D robuste typique des profils Peterson des années 70. L'impression générale est bonne et je sens bien que ce voilier, lorsqu'il naviguait, devait être entretenu avec soin. L'intérieur est bien trop chaotique pour pouvoir observer quoi que ce soit. Les fonds sont remplis d'eau croupie, les planchers gonflés sont impossibles à soulever.

FINI DE REVER, PLACE A LA LOGISTIQUE

Il faudra revenir avec une pompe si mon rapport séduit le reste de la rédaction et si Philippe Sassy se laisse convaincre par le projet qui sera conjointement porté par l'association Passe-Coque (voir article précédent) et Voile Magazine. Nous voilà donc à organiser le transport entre Morlaix et La Trinité avec un atout en main : Loïc Ropert de Toutatis Transport ! Si Loïc est partant, il veut qu'on allège un peu la bête pour passer sous la barre des 2 400 kg, limite haute de son attelage. Théoriquement, le Super Arlequin du chantier Quéré pèse 2 500 kg et ça tombe bien puisqu'on cherche à se débarrasser du moteur in board, un petit Yanmar de 10 ch, d'environ 80 kg. C'est un début, et le chantier voisin Nautic Services passe à l'action. Objectif : démotoriser et démâter *Providence* en espérant que rien ne coince. Une opération rondement menée. Implanté sous la descente, l'accès au moteur est aisé et l'opération va se dérouler sans contretemps. Exit le bloc-moteur, la commande d'inverseur et son réservoir dont le plein était fait ! Un bloc qui ne part pas pour autant à la déchetterie. Sur ce projet de refit, porté par une association dont le leitmotiv est de « transmettre et faire renaître », hors de question de jeter ce qui peut être sauvé.

Ce GM10 sera démonté, restauré puis réinstallé sur un voilier. Le démâtage se déroule également sans accroc. Pas de ridoir bloqué, même le volant du pataras se détend sans résistance. En revanche, une fois le profil à terre, impossible de déposer les barres de flèche soudées par la corrosion. Et voilà en une petite journée un voilier sorti de sous son arbre, démotorisé, démâté, prêt au transport. Par Toutatis, on touche au but ! Sauf que les bers sont trop larges pour la remorque de Loïc... Un coup de disqureuse, quelques sangles pour assurer le tout et l'affaire est entendue. Pour les novices en transport de voiliers que nous sommes, c'est tout de même

un peu stressant. On fait confiance aux pros et pendant que les sangles se tendent et sécurisent l'ensemble voilier-remorque, nous filons chez Philippe prendre en charge la garde-robe du Super Arlequin. La belle surprise que voilà : deux grands-voiles, deux génois, cinq spinnakers et un peut-être même un big boy, le tout dans un festival de rayures et de couleurs. Tout ça fleure bon les années 70. Il ne nous manque que les pattes d'eph' et le tricot de marin ! Il faudra néanmoins s'interroger sur l'état de cette garde-robe, mais ne brûlons pas les étapes. Pour le moment, cap sur Saint-Philibert ! La camionnette de Loïc s'élance. Le Super

DE RIO A SAUDADE, L'ERRANCE DE F66

En l'absence d'acte de francisation (perdu !), pas facile de retracer l'histoire de notre Super Arlequin n°66, un modèle GTE (grand tirant d'eau) mis à l'eau en 1975. L'incontournable – et très riche – site Histoire des halfs nous apprend cependant que son premier nom de baptême était *Rio*. Il navigue et court en Méditerranée (SNIM, Triangle du Soleil) avec ses propriétaires, les époux Servage. A partir de 1983, le bateau semble avoir été acquis par un Monsieur Blanchet qui le rebaptise *Providence*. Il remporte le Triangle du Soleil 1983 – régates que le bateau avait déjà gagnée en 1981. Après un gros refit réalisé en 2009, le bateau est acquis par François de Riberolles qui prend le temps de profiter du Sud, et notamment de la Corse, avant de faire transporter le bateau à La Trinité-sur-Mer. Mis en vente en 2012, *Providence* est acheté par Philippe Sassy et devient *Saudade*, nom qui ne sera jamais inscrit sur la coque. Il est enfin convoyé de La Trinité-sur-Mer à Morlaix, où il restera malheureusement sur son ber pendant huit ans.



▲ L'acte de donation est signé : merci Philippe !

Un état des lieux apocalyptique



C'est le chaos ! De l'eau dans les équipets, du diesel dans les fonds et des moisissures partout.



▲ Attention, démontage ! Les haubans, le pataras et l'étai sont déjà déposés, il ne reste plus que le bas étai pour encore quelques secondes.



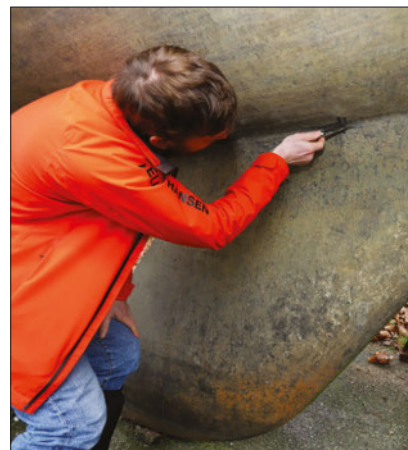
▲ Toute première photo du pont du Super Arlequin. Notez que le principe autovideur ne vaut pas pour les feuilles mortes !



▲ En avant du pied du mât, une penderie, une soute à voiles et un panneau de pont qui fuit.



▲ La dépose du moteur nous a permis d'alléger le Super Arlequin de 80 kg pour son transport.



▲ Inspection de la liaison lest-coque. Rien à signaler, elle est comme neuve !



Et ce n'est que le début du refit !
Mais gare au gaspillage : alors nous jetons le moins
de choses possible dans la remorque.

Arlequin dodeline imperceptiblement. Notre convoi exceptionnel se met en route. Tout comme une navigation réussie se doit d'avoir son escale, un transport routier se doit d'avoir son routier. Le nôtre est historique ! En effet, nous jetons l'ancre pour la pause déjeuner au relais de Beg-Ar-C'hra à Plouvéné-Moëdec, dans les Côtes d'Armor. Ouvert depuis 1936 sur l'axe Paris-Brest de la RN12, l'établissement est le plus vieux Relais routier de France (le label date de 1934). Une fierté pour la famille Le Manchec qui tient l'établissement depuis 1870 ! En bref, nous sommes dans une institution, mais qui ne se prend pas au sérieux : ici la cuisine est bonne, la bonne humeur communicative, et la déco digne d'un décor de cinéma. Nous reprenons la route le ventre plein avec les honneurs de la patronne – Gaud Le Manchec – et de ses serveuses

venues sur le pas de la porte saluer notre curieux attelage. Nous roulons vers Guingamp puis vironons plein sud. La route sinue dans le centre Bretagne, prend parfois un tour champêtre, s'étire entre les glissières de sécurité de la voie rapide.

ET AU BOUT DE LA ROUTE, UN CHANTIER...

En fin d'après-midi nous touchons au but ! Nous passons Crac'h et approchons du chantier où Passe-Coque a ses bureaux. C'est le lendemain que nous descendons définitivement le voilier de sa remorque pour le poser sur le terrain de Nautic-Sport qui nous héberge pour son premier chantier de restauration. On se rend alors compte que

durant son transport, il a fait un petit refus d'obstacle, reculant de quelques centimètres sur la remorque. Un patin de ber en a perdu sa protection, griffant le composite du bordé. L'avarie est minime, elle viendra compléter la job-liste en cours d'élaboration avec les gars de Passe-Coque. Car nous passons le reste de la matinée à vider l'intérieur, pour un bilan moins catastrophique que prévu. Nous extrayons deux sacs à gravats remplis de déchets divers, un radeau de sauvetage dont il faudra déterminer l'avenir, des cordages irrécupérables, d'autres en bon état, des banquettes qui serviront de gabarits et surtout une dizaine de planchers qu'il faudra dégraisser, rénover. Et enfin, nous voyons plus clairement les fonds ! Comme espéré, aucun défaut de structure n'est remarquable, mais un énorme dégraisage est à prévoir... Affaire à suivre ! ■



▲ Seul incident du parcours : ce patin de ber qui a griffé la coque juste sous la flottaison.



▲ La pause café au relais routier de Beg-Ar-C'hra à Plouvéné-Moëdec fut sans conteste la belle découverte de notre convoyage.