Trois hommes et un bateau

Sanday **est un moteur yacht de 16 mètres, construit en strip planking. Atypique, il est à l'image de son constructeur Charlie Capelle, de son architecte, Patrick Balta, et de son propriétaire, Gonzague Delemazure, ex-voileux passé au moteur.** Texte et photos Bernard Rubinstein

Les trois protagonistes de *Sanday* réunis avant le départ en croisière. À gauche, son propriétaire : Gonzague Delemazure. Au milieu, l'architecte : Patrick Balta. À droite, Charlie Capelle, le constructeur.

Sanday au mouillage dans le golfe du Morbihan sous l'île Longue. Il manque, sur le sommet du rouf, l'annexe rigide facile à mettre à l'eau grâce à la bôme pivotante.

Le poste de barre équipé d'une banquette double rassemble tous les instruments de navigation et de contrôle, ainsi que le tableau de commande électrique.

« *Il y a un temps pour tout. J'en avais ras le bol de me faire rincer. Chaque année, je me faisais mes 15 000 milles à la voile. En 2009, j'ai souhaité passer à autre chose. Quitter la voile pour le moteur et disposer de plus de confort.* » Dans le carré de *Sanday*, un moteur yacht de 16 mètres qui tire son nom d'une île des Nouvelles-Hébrides, l'heure de l'apéro est propice aux confidences.

Le rouf largement pourvu de panneaux offre une belle vision sur l'extérieur, que l'on se tienne debout ou assis autour de la table.

Longues croisières en équipage réduit

Celles de son propriétaire Gonzague Delemazure, «jeune retraité» qui marqua la plaisance en reprenant en 2005 le chantier Garcia, réputé pour ses constructions de belles unités en aluminium. Pourtant, ce matériau, Gonzague lui a tourné le dos en confiant la construction de *Sanday* au chantier Technologie Marine, dirigé par Charlie Capelle. Il serait normal que son nom ne vous dise sans doute pas grand-chose. *Sanday* est le premier bateau à moteur né dans son chantier situé à Saint-Philibert (56). Cela dit, il est important de souligner que Charlie et Gonzague se connaissent bien. Mieux, ils s'apprécient. C'est Technologie Marine qui a construit *Maximus*, son précédent bateau. Un voilier de 15 mètres réalisé en lattes de Yellow Cedar, complétées par deux plis croisés à 45 degrés d'acajou, et dessiné par l'architecte naval Patrick Balta. Celui de *Sanday*, qui n'aurait manqué pour rien au monde ces deux jours passés à bord. C'est dire, mais mieux

L'étrave au brion arrondi est l'une des caractéristiques des bateaux dessinés par Patrick Balta.

L'étrave tulipée est servie par des entrées d'eau fines pour limiter la consommation.

en le disant, que l'histoire de ce moteur yacht sort des sentiers battus, et qu'elle est le fruit d'heureuses rencontres. Par certains côtés, elle est à l'image de la conception de cette unité parfaitement atypique, voire hors normes. Il y a tout d'abord la technique de fabrication utilisée : le strip planking avec lattes de Yellow Cedar prises en sandwich entre des tissus de verre protégés par de la résine époxy. C'est une technique parfaitement maîtrisée par Charlie Capelle qui se refuse à toucher au stratifié de verre/polyester. Il y a ensuite sa carène à déplacement. La carène en coin, au maître-bau modéré, est caractérisée par des entrées d'eau très fines, des sorties ▶

La cuisine décalée sur bâbord, face à la table repas, se prolonge sur l'avant par la table à cartes, agencée comme un bureau. Elle est équipée d'une plaque à induction, d'un four à chaleur tournante et d'un micro-ondes.

Silhouette hors-normes. Pas de fly-bridge pour limiter les poids dans les hauts mais d'imposants chaumards, des hublots de coque et un système de mouillage inspiré des voiliers.

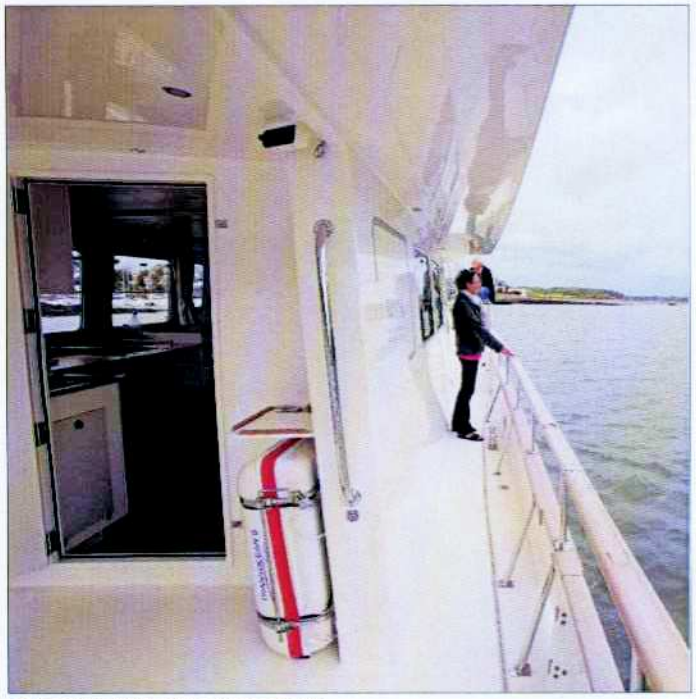
▶ d'eau très plates répondant à un dénominateur commun : une consommation de gas-oil la plus réduite possible. Et puis, ou enfin, on ne saurait passer sous silence le programme de son propriétaire : la longue croisière en équipage réduit, déjà mise à exécution cet été par un aller et retour vers le nord de l'Écosse. Plus de 2 000 milles parcourus sans aucun problème au départ de La Trinité-sur-Mer. D'ailleurs, dans ce port qui n'usurpe pas son titre de Mecque de la voile, bon nombre de plaisanciers ne manquent pas de porter un regard bienveillant sur cette coque couleur crème. Sûr !

Allure atypique et fonctionnalité

Sa silhouette interpelle comparée aux autres unités à moteur issues des grands chantiers. Si l'on se réfère à ses superstructures, il se distingue de l'image classique du trawler. Son étrave est quasi verticale, complétée par un brion arrondi. Le fly-bridge brille par son absence tout comme les bancs du cockpit dont la surface est modérée. Quant aux passavants, ils sont suffisamment larges et bien défendus par un pavois imposant pour se déplacer sans risque. D'emblée, on penche pour une unité pensée pour manger du mille. À raison. D'ailleurs, pour ne rien vous ca-

Au premier plan, le long plateau en bois clair de la table à cartes. Derrière, l'éponttille gainée de cuir, qui fait office de main courante et sert au passage pour les fils des antennes fixés sur le rouf.

Vue depuis l'avant, la cabine double du propriétaire et son lit décalé, accessible depuis la coursive. La porte arrière dissimule le WC. Il est séparé de la salle de bains.



Fait rarissime, les passavants sont larges, 0,60 m, et largement protégés par un pavois haut de 0,50 m qui s'ouvre au niveau du cockpit.

Choix délibéré, la plage arrière est dépourvue de bancs. Pour déjeuner, une série de chaises pliantes rangées dans le coffre arrière bâbord.

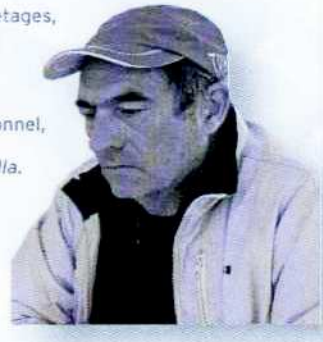
cher, un périple vers les îles était inscrit à notre programme d'essai. Une bonne façon de goûter les charmes de *Sanday*. C'était sans compter sur l'avalanche de BMS qui nous incitera à une option plus sage, le golfe du Morbihan avec remontée de la rivière d'Auray, puis escale d'une nuit au ponton de l'île aux Moines. Tout naturellement, c'est par une visite en règle du *Sanday* que tout a commencé. Prétexte à un cortège de surprises rappelant le passé de plaisancier de son propriétaire et sa philosophie de la croisière. Gonzague la résume en une phrase : *«Naviguer dans un beau meuble ne m'intéresse pas.»* Traduisez : si les aménagements de *Sanday* sont très bien finis, le décorum n'a pas droit de cité. En d'autres termes, à bord, la fonction est mise au service d'un intérieur de bon goût débarrassé de toute fioriture. Concrètement, des panneaux de couleur blanche rehaussée par des portes de placard de couleur grise. Leur apparence est trompeuse. On les croirait en «plastique». Tous sont constitués de panneaux de contreplaqué, enduits, généreusement poncés avant d'être peints. De plus, si l'on se réfère à la taille de *Sunday*, 16 mètres, le nombre de cabines est limité. ▶

Au fait...

Gonzague Delemazure

Aujourd'hui jeune retraité, c'est à bord d'un petit croiseur, un Kelt 6,20 m, que Gonzague découvre la croisière avant de franchir les étapes qui mènent à souhaiter toujours plus grand. *Rush* 9,20 m, *Westerly Fulmar*, *Feeling 10.40*, *Centurion 45*, *Passoa 50*, *Garcia 70*, *Maximus*, se succèdent avant l'arrêt de la voile pour le moteur. Si le *Passoa 50* et le *Garcia 70*, un plan Joubert Nivelt, sont en aluminium, *Maximus* marque une rupture. Il est en strip planking, construit par Charlie Capelle selon les plans de Patrick Balta. Un habitué du chantier Technologie Marine puisque quatre de ses projets seront mis en œuvre par Charlie Capelle.

Charlie Capelle



Naufrages, sauvetages, reconstruction, un roman ne suffirait pas à écrire la saga de son bateau personnel, un petit chef-d'œuvre, *A Capella*. Un trimaran de 9 mètres, sister ship de celui avec lequel Mike Birch remporta la première édition de la Route du Rhum. Ex-prothésiste dentaire, Charlie porte une double casquette. Celle de coureur au large et de constructeur, une activité qu'il exerce depuis 1985 dans son chantier de Saint-Philibert, face à La Trinité-sur-Mer, Technologie Marine. Perfectionniste, amoureux du travail bien fait, il s'est taillé une solide réputation dans le domaine de la construction en strip planking et dans la fabrication de moules pour bateaux de course. Ce qui ne l'empêche pas de se lancer dans des opérations délicates de réparation. Toujours avec succès.

Patrick Balta

Évident, entre Patrick et Charlie, le courant passe bien. Pour preuve, *Sandy* est le quatrième bateau fabriqué sur ses plans par Technologie Marine. Discret, précis, travaillant seul, Patrick est tombé dans le bateau quand il était tout petit. Dès l'âge de 12 ans en embarquant sur le thonier de son père pour un long périple de deux ans en Nouvelle Calédonie. Autodidacte de l'architecture, il dessine et construit son premier bateau dans les années 70. Un bateau de pêche dont l'étrave arrondie restera sa marque sa fabrique. Plus tard, c'est lui qui dessinera *Étoile Horizon*, un monocoque de 50 pieds pour le Malouin Bob Escoffier, qui lui a confié les plans de son cata à moteur, actuellement en construction.

Un mât haubané (Selden) équipé d'une bôme permet de soulever l'annexe semi-rigide de son ber, de la faire pivoter, puis de la descendre.

▶ Deux en tout et pour toutes, situées sur l'avant de la timonerie. On y accède en empruntant deux marches donnant sur une sorte de coursive. Côté bâbord, une suite de placards. Côté tribord, la cabine du propriétaire complétée par un WC et un cabinet de toilette. Sur l'avant, la seconde cabine double. Leurs dimensions sont raisonnables mais surtout elles restent utilisables à la mer. En contrepartie, le bateau fait la part belle à la pièce à vivre : le carré avec sa cuisine décalée sur bâbord et le poste de pilotage (ce dernier disposant de deux portes symétriques donnant accès aux passavants). Reste à évoquer la table à cartes. Située sur l'avant du bloc cuisine-à proximité du poste de pilotage-elle est traitée façon bureau.

Une consommation économique

Au port, on apprécie l'organisation du carré et l'importance accordée à la vue sur l'extérieur, distribuée de chaque côté par quatre grands panneaux, dont deux sont ouvrants. En mer, on a la possibilité de profiter de l'épontille et du couloir créé par la table repas et la cuisine pour se déplacer en toute sécurité. Compte tenu des conditions météorologiques, les eaux calmes du golfe de Morbihan, nous n'aurons pas l'occasion d'en faire l'expérience. En revanche, c'est une autre facette de *Sanday* – et non des moindres – qui va se faire jour. Sa vitesse de croisière et son appétit d'oiseau. Une surprise ? Pas vraiment. D'emblée, Patrick et Gonzague avaient tenu à insister sur ces deux points capitaux. *Sanday* est prévu pour marcher à 8,5/9 nœuds de moyenne, condition où sa consommation tourne autour de 11 litres. C'est minimaliste mais appréciable quand on sait que son autonomie tourne autour de 2 000 milles grâce à ses 2 500 litres de gas-oil répartis en deux ▶

Même par temps gris, on ne se lasse pas de naviguer dans le golfe du Morbihan, où le passage devant la maison rose, en rivière de Vannes, appartient aux incontournables.

Des équipements à la loupe

Moteur principal et de secours, groupe électrogène, chauffage... *Sanday* bénéficie d'équipements sélectionnés et installés avec soin.

La place ne manque pas sur le moteur principal, pour intervenir au cas où : un D4 Volvo Penta de 180 chevaux à transmission par arbre.

En fait, *Sanday* n'est pas équipé d'un moteur mais de deux. L'un principal, un Volvo Penta D4 de 180 chevaux (transmission par arbre) facilement accessible depuis le plancher du carré. L'autre, de secours, un Volvo Penta à transmission Sail Drive de 40 chevaux (vitesse 6 nœuds à 2 800 tr/mn) C'est la société bretonne Le Pocher qui s'est chargée des moteurs et en particulier Jean-Philippe Totot, technicien hors pair et de surcroît bon marin. Que ce soit le groupe électrogène, un 17 KVA Kohler, le chauffage à air pulsé Eberspacher, le dessalinisateur Searecovery (220 l/heure) ou encore les deux pilotes indépendants (l'un hydraulique, l'autre électrique), tous ces équipements bénéficient d'un accès facile et d'une installation de tout premier ordre. Par ailleurs, un imposant matériel, pensé pour utiliser souvent des mouillages forains plutôt que des marinas, est stocké dans les coffres ; il est accessible depuis le plancher de la plage arrière. Dans le désordre, des ancres Fortress et Cobra, une aussière de 100 mètres, tandis que le coffre à mouillage permet d'utiliser 100 mètres de chaîne de 12.

Le coffre le plus en arrière permet d'intervenir sur les deux pilotes, dont les vérins sont visibles.

Le tableau arrière de *Sanday*, équipé de deux chaumards, dispose dans sa partie supérieure d'une porte permettant d'accéder facilement à la plate-forme, bien pratique pour embarquer dans l'annexe.

La longue table repas se transforme au port en couchette double en utilisant des coussins rangés dans les coffres de la banquette du carré.

1. Le plancher de la plage arrière est équipé de quatre panneaux. Les plus en arrière, symétriques, donnent accès au compartiment réservé aux défenses, aux aussières et aux deux pilotes. Celui situé au niveau de la table permet d'intervenir sur le groupe électrogène et les batteries. Il est complété par un quatrième panneau donnant accès au moteur de secours. **2.** Dans le carré, deux panneaux placés au niveau de la coursive mènent à la salle des machines. **3.** La cabine double du propriétaire affiche 2 m de hauteur sous barrots ; son lit double mesure 2 m de long sur 1,40 m de large. **4.** Une porte isole la coursive de la cabine avant. Elle offre 2,20 m de hauteur sous barrots et dispose d'un lit double de 2 m de long sur 1,80 m de large au niveau de la tête.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	16 m
Largeur	4,30 m
Tirant d'eau	1,30 m
Poids lège	11,78 t
Transmission	Arbre d'hélice
Puissance maximale	180 ch
Carburant	2 400 l
Eau	800 l
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B

LE TEST NEPTUNE

Volvo Penta D4 180 ch @ 2 800 tr/mn
4 cylindres - 3,7 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Consa (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 800	8,5	11	1,29	1 860
2 300	10,2	22	2,15	1 116
2 640	11,5	32	2,78	863

* Avec 20% de réserve
Conditions de l'essai : 4 personnes à bord, mer calme. Vent 25 nœuds.

PRIX

750 000 € HT avec 180 ch

CONTACT

Chantier Charlie Capelle, Technologie Marine (56)
Contact 06 81 80 21 40

▶ réservoirs. Des chiffres aux actes, il n'y a qu'un pas que nous avons franchi en calant notre vitesse sur neuf nœuds. Parfois plus pour contrer le courant. Mais surtout, nous avons eu tout le loisir de profiter sans modération de *Sanday*. Pour déjeuner, il est vrai qu'il manque des bancs dans le cockpit. Qu'importe. Nous avons sorti les chaises pliantes rangées dans le coffre arrière. Le bruit du moteur, ce n'est pas vraiment un problème. Il s'est révélé très discret. Pour son comportement, nous avons tenté une expérience intéressante. Traverser le sillage d'un bateau à passagers, prétexte à vérifier que les mouvements de roulis s'arrêtent très rapidement en raison d'un centrage des poids bien étudié.

Une préférence pour le nord de l'Europe

C'est dans ce but que les deux réservoirs à gas-oil, positionnés devant et derrière le moteur de propulsion, sont placés sous le plancher du carré, bien au centre. Et c'est toujours pour cette même raison que l'option fly-bridge n'a pas été retenue d'autant que le programme de *Sanday* pour les années à venir affiche un net penchant pour le nord de l'Europe. À sa place, on trouve un mât de charge haubané et une bôme pour la manœuvre de l'annexe. Cet été, Gonzague l'a pourvu d'un bout de toile façon voile de cape. Peut-être sa façon à lui de se rappeler ses années de voileux ? ■