

VAS-Y MOLLO

# C'est un bateau **EXTRAORDINAIRE**

**Deux mâts autoportés supportant deux voiles épaisses : voici un drôle de bateau sur lequel ont été mis en œuvre les principes prônés par Guy Beaup et que Bénéteau avait commencé à développer sur un Sense 43. Un bateau de fainéant ?**

*Croisière tranquille. Le nom du bateau nous indique que la performance pure n'est pas au programme. C'est aussi une référence à une chanson écrite par le frère du skipper et chantée par Henri Salvador.*

NAVIGUER  
SANS  
stress







**Alain Veyron.** Le propriétaire de *Vas-y mollo* est un grand spécialiste du catamaran : il s'essaie ici à un autre type de bateau, mais toujours un déplacement léger.

C'est un «qu'est-ce-que-c'est» ce drôle de bateau. Un de ces engins bizarres qui ne ressemble à rien de connu ou bien à trop de choses à la fois. A première vue, une élucubration nautique sortie de l'imagination d'un Géo Trouvetou de plaisancier. Nous pouvons passer près d'eux en esquissant un sourire ou en haussant les épaules, mais nous préférons y regarder de plus près pour voir s'il n'y a pas des idées intéressantes à glaner. Après tout, à bonne distance de la production de série, nous ne sommes pas à l'abri d'une bonne surprise ! Première de ces bonnes nouvelles : ce *Vas-y mollo* n'est pas l'œuvre d'amateurs ignorant les lois élémentaires de la physique en général et de la navigation en particu-

lier. Le bateau a été dessiné par Erik Lerouge, architecte naval de grande réputation dans le monde du catamaran de croisière, mais qui a aussi signé bon nombre de monocoques. Et ce drôle de gréement a été conçu et mis au point par Guy Beaup, à l'origine de celui à voile épaisse révolutionnaire sur lequel planche d'ailleurs le chantier Bénéteau (voir encadré).

Comment vous décrire ce *Vas-y mollo* ? Un bateau très étroit, un pont à teugue avec un bouge très marqué, une coque légèrement frégatée comme on n'en fait plus, une étonnante capote rigide au-dessus de la descente et surtout un gréement inusité composé de deux voiles semi-épaisses montées sur des mâts non haubanés. Le mât avant (misaine) est implanté à environ



**Vent arrière.** *Vas-y mollo* navigue avec ses voiles en ciseaux. Notez l'étréouesse du cockpit.

un mètre de l'étrave et cette dernière semble bien étroite et peu défendue. Le grand mât, au tiers arrière, est légèrement plus haut. Ce bateau a en fait été modifié car à l'origine il naviguait avec un gréement de jonque. C'est en tout cas ce que m'a confié son actuel propriétaire, Alain Veyron, qui a récupéré ce bateau à Marseille (où il était utilisé en école de voile) avant de le remonter, via le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne, vers la Bretagne où il a entrepris de le modifier sérieusement. Par l'ajout d'un moteur in-board pour commencer, mais surtout par le changement de gréement. Une chose dans laquelle on ne se lance pas sans quelques encouragements, à commencer par ceux de l'architecte. Erik Lerouge, en effet, connaît bien le bateau pour l'avoir dessiné mais aussi ce drôle de gréement que Guy Beaup a d'abord expérimenté sur un quasi-sister-ship de *Vas-y mollo* avant de concevoir *Matin Bleu*. Si l'on est surpris par le faible volume des sections avant, la carène avait dès le départ été conçue pour supporter deux mâts implantés aux mêmes endroits. Quand on s'étonne de l'étréouesse du bateau (moins de 3 mètres pour 10,50 mètres



LAURENT CHARPENTIER

## ET BÉNÉTEAU ?

Le chantier vendéen a exploré la technologie de la voile épaisse avec l'aide de Guy Beaup qui a développé le système sur sa goélette *Matin Bleu*. Une voile épaisse a été montée sur un Sense 43 que nous avons pu essayer puis comparer avec un gréement traditionnel (VV n° 516 et VV n° 519). Le chantier a par la suite équipé un petit First 20. Mais le projet semble avoir sensiblement changé depuis ces premiers tests, et le concepteur de l'aile essayée (et de celles de *Vas-y mollo*) n'est plus dans la boucle. Le constructeur vendéen n'a pas renoncé à mener plus avant des recherches pour s'assurer de la facilité d'utilisation d'un gréement de ce type. L'enjeu est double : être capable de produire un gréement innovant pour un prix raisonnable, comparable à celui d'un gréement classique. Et permettre à une nouvelle clientèle, grâce à la facilité d'utilisation, de se laisser tenter par la pratique de la voile. Il semblerait que l'on soit encore loin de pouvoir annoncer une date de commercialisation...



**VAS-Y MOLLO  
UN BATEAU EXTRAORDINAIRE**


avant. La tête de ces voiles reproduit en miniature le profil général. On hisse au pied de mât et l'on étarque grâce à un winch judicieusement situé sous la bôme, ou plutôt à l'intérieur de cette dernière. Le profil de la voile est donné par les cerceaux et l'articulation de ces derniers avec sa partie arrière, mais aussi par la tension de la drisse. Vu que les mâts sont tournants, nous pouvons même hisser la voile en restant travers au vent. Mais dès que l'on borde, la pression exercée sur la voile transforme le profil de cette dernière qui devient asymétrique et dès lors utilise au mieux sa portance, à la manière d'une aile d'avion. Soyons honnête, l'accélération n'est pas pour autant celle d'un jet au décollage. *Vas-y mollo* est peut-être même un poil sous-toilé et manque aujourd'hui de puissance dans le clapot créé par le jusant à la sortie du golfe du Morbihan. L'impression est aussi renforcée par les caractéristiques de la voile épaisse : cette dernière travaille beaucoup plus en portance qu'en poussée, et donc – à surface égale – le bateau gîte moins. De même, la tension dans les écoutes est curieusement faible mais cela s'explique aisément : environ 20 % de la surface de la voile se trouve en avant du mât et cette dernière réagit donc comme un safran compensé. La taille de l'écoute ou celle des poulies du palan nous le confirme.

A la barre, il faut un peu de temps pour sentir le bateau que l'on aimerait davantage appuyé. Les bancs sont légèrement inclinés mais l'hiloire est un peu raide. Surtout, on cherche comment régler ces drôles de voile. «*En fait, au près on borde bien la voile avant, mais on ne met pas trop de tension sur la voile arrière qui est plus débordée*», nous explique Alain qui a bien pris note des conseils de Guy Beaup (VV n° 509). C'est assez surprenant mais à en juger par les bateaux qui nous entourent, ça marche tout à fait correctement. Nous nous lançons dans une série de virements a priori faciles. Eh oui, les voiles viennent dans l'axe du vent avant de

de long), Erik s'amuse et nous rappelle qu'il s'agit d'un déplacement léger mais aussi d'un bateau de voyage.

**LÉGÈRETÉ ET SIMPLICITÉ  
TOUJOURS DE MISE**

Même si *Vas-y mollo* n'a été construit qu'en 2003, son dessin est bien antérieur. «*A l'époque, se rappelle l'architecte, il s'agissait d'une solution pour faire un bateau de voyage économique. Et en 1981, quand j'ai commencé l'étude de ce plan, il s'agissait déjà d'une taille raisonnable, mais les bateaux étaient beaucoup moins équipés qu'aujourd'hui. De fait, nos critères en matière de confort – donc de volume et de capacité de charge – ont bien changé en quelques dizaines d'années.*» Reste de cette époque la légèreté et la simplicité, ces mêmes qualités qui ont séduit Alain Veyron. Nous embarquons avec lui pour vérifier la justesse de l'équation. Première surprise : le cockpit est étroit et donne l'impression que l'on est sur un plus petit bateau. Nous avons perdu l'habitude de pouvoir appuyer nos pieds sur le banc sous le vent. Deuxième nouveauté : il faut apprendre à se déplacer

**UN DE CES ENGIN BIZARRES QUI  
NE RESSEMBLE À RIEN DE CONNU  
OU À TROP DE CHOSES À LA FOIS.**

sur le pont sans pouvoir s'appuyer sur un rouf ni s'agripper aux haubans, ils sont absents. Nous n'avons pas tellement de raisons d'aller sur le pont en navigation, mais nous voulons absolument voir de plus près ce drôle de gréement. La partie avant de la voile forme un double pli qui enserre le mât, le volume est obtenu par des lattes en forme de cerceaux aplatis. Alain les appelle des «*lattes-volume*» car elles déterminent la géométrie de cette drôle d'aile. La partie arrière de la voile est plus classique, un seul pli simplement latté. Affalée, elle repose sur une sorte de bôme, sauf que cette dernière est solidaire du mât et le débordé sur sa face

**Transat anglaise.** Alain Veyron a participé deux fois à la Transat. Une première fois en 1980 à bord d'un trimaran de 28 pieds et la seconde en 1984 sur ce plan Lerouge.







**Red cedar.** *Vas-y mollo a été construit en bois moulé époxy : pas besoin de vaigrages pour se sentir bien !*

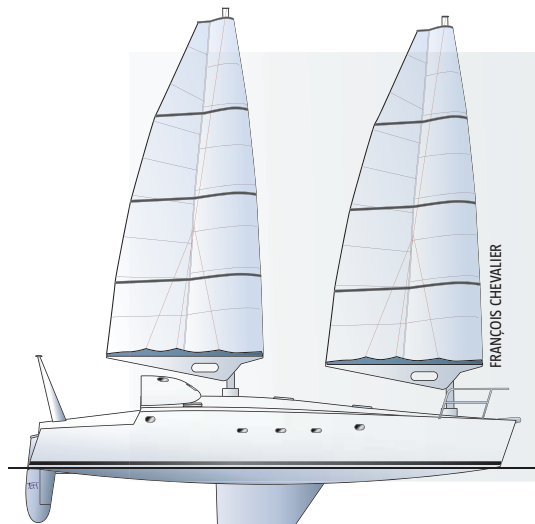
chaîne dans les fonds. Il n'y a pas trop de poids aux extrémités, cela est également vrai à l'arrière où Alain a quand même ajouté une jupe de 50 centimètres et un petit portique pour supporter un réflecteur radar et un panneau solaire. Cette légèreté est également visible dans les emménagements.

Grossièrement, on distingue trois zones. En arrière de la descente, deux couchettes cerceaux qui se glissent sous le cockpit. Depuis la descente jusqu'au grand mât, une zone de vie avec une grande cuisine sur bâbord, des toilettes et une table à cartes sur tribord. L'ensemble est fonctionnel et laqué de blanc. Il faut passer sur l'avant du mât pour apprécier pleinement le charme de *Vas-y mollo*. On découvre en

basculer sur la nouvelle amure ! L'équipier est prêt à monter sur le pont pour aider la cambure à s'inverser, mais cela n'est nécessaire que lorsque le vent est vraiment mou. Attention, si le cap au près est correct, il faut sortir du virement assez bas et d'abord retrouver de la vitesse avant d'espérer gagner au vent. Nous ne sommes de toute façon pas à bord d'un voilier de régates. «L'idée est d'avoir un gréement très simple en navigation et demandant un minimum d'effort, nous confirme Alain Veyron. On vieillit tous et on voyage toujours en équipage réduit, mieux vaut donc prévoir de ne pas trop utiliser nos muscles.»

*Vas-y mollo* réclame davantage de vent que les 6-8 nœuds que nous observons aujourd'hui. Et Alain a hâte d'être dans les alizés pour faire courir son voilier. A priori, ce déplacement léger devrait se régaler de longs bords de portant. On remarque sur le pont la position très reculée du guindeau et l'écubier qui permet de descendre la

**Fonctionnelle.** *Avec ses multiples rangements, la cuisine est très pratique.*



## FICHE TECHNIQUE

- > Longueur : 10,49 m
- > Longueur flot. : 9,90 m
- > Largeur : 2,90 m
- > Tirant d'eau : 1,30 m
- > Déplacement : 2 800 kg
- > Lest : 1100 kg
- > Surface de voile : 50 m<sup>2</sup>
- > Matériau : bois moulé (4 plis de red cedar)
- > Architecte : Erik Lerouge

effet toute la chaleur d'une construction réalisée en bois moulée. La coque est composée de quatre plis croisés d'acajou, s'appuyant sur les cloisons et sur un réseau de lisses. Le tout est verni, comme les barrots de pont, et ne manque pas d'allure. Le carré se prolonge vers l'avant par une couchette double. Le plafond peint en blanc éclaire heureusement l'ensemble, recevant la lumière du jour via de grands panneaux de pont, les hublots de coque s'apparentent davantage à des meurtrières permettant de jeter un œil à l'occasion mais sans plus. L'ambiance est chaleureuse et intimiste, mais surprenante pour le passionné de multicoque qu'est Alain Veyron.

## UN PETIT MONOCOQUE AMUSANT

A l'origine du chantier Cat Marine né à Surzur en 1976 (qui produisait le Hobart 900), Alain Veyron a participé à deux Transat anglaise, en 1980 sur le plus petit trimaran de la course, un 28 pieds, et en 1984 sur un catamaran plus performant (déjà un plan Lerouge de 35 pieds avec lequel il traverse en 21 jours). Plus récemment, il a emmené un petit Azuli jusqu'aux Antilles. Alors pourquoi un monocoque étroit dans lequel le cockpit est exigü et le volume compté ? Il s'en explique facilement : «*Quand on fait du bateau dans un cadre budgétaire serré, ce choix est logique, j'aurais adoré un grand catamaran performant mais faute de moyen je préfère un petit monocoque amusant plutôt qu'un petit multi. Quand on se retrouve au large dans du mauvais temps, on a vite fait de se faire des nœuds à l'estomac et j'ai estimé que j'avais passé l'âge de me faire peur.*» Une jolie croisière devant le mener aux Canaries et aux Açores permettra de vérifier si le cahier des charges initial a été respecté : traverser sans se fatiguer, à bonne vitesse et en toute sécurité. ■