





Le dernier-né des canots voile-aviron signés Philippe Saint-Arroman pèse 70 kilos seulement et se construit en quelques heures dans un garage. Inspiré des dériveurs légers – l'esthétique du bois en plus –, il peut être chargé par un homme seul sur le toit d'une voiture et se met à l'eau facilement. Il en faut peu... pour être heureux.

# Le Drôle

## ÉLOGE DE LA SIMPLICITÉ

par Sandrine Pierrefeu

**A**u Village bois du Grand Pavois de La Rochelle, un microvoilier orange attire les curieux. Avec sa silhouette baraquée, sa coque tient à la fois du canoë, de la plate de rivière et du Laser. Sa voile bermudienne est enroulée sur un mât en bois, ses bancs sont amovibles, l'accastillage maison. Sur le pontage avant, verni, un dépliant présente le phénomène dont le nom fait sourire les Charentais. «Le drôle, ici, c'est un gamin, un môme. C'est un nom affectueux, un peu moqueur, campagne»; explique un badaud au garçon ébouriffé, l'œil malicieux, qui présente son nouveau-né. Philippe Saint-Arroman, constructeur et architecte de ce Drôle, a été en partie élevé en Gascogne, où le mot était utilisé de la même manière. «C'est un hasard qu'il fasse ainsi réagir en Charente-Maritime, précise ce charpentier. Ce que je voulais, c'était un nom léger, qui ne se prenne pas au sérieux.»

Passionné de bateaux depuis l'enfance, cet autoentrepreneur est revenu à ses amours marines depuis quelques années (CM 248), le temps de lancer un chantier



Page précédente: en raison des conditions musclées de notre essai à Angoulins (Charente-Maritime), Philippe Saint-Arroman (ci-dessus) a pris trois «tours de mât» pour diminuer la surface de voile.

associatif et quelques bateaux minimalistes, en plus d'un rassemblement sur l'Adour. Ce canot mûrissait dans son esprit depuis un moment: «J'avais envie d'une petite unité voile-aviron qui permette de naviguer seul ou à deux, en s'amusant, sur des plans

d'eau protégés. À la force du vent s'il est dans la bonne direction; à l'aviron pour revenir de balade si le vent tombe. Il fallait une embarcation facile à mettre à l'eau, qu'une personne seule pourrait mettre en œuvre sans que la sortie devienne un "projet".» Ce bateau devrait être aussi «facile à vivre» que les dériveurs moulés en plastique, les plaisirs du bois et de l'auto-construction en plus, dans l'esprit des petits plats maison, des cabanes perchées et des savoirs d'autrefois.

Auparavant, Philippe a passé en revue les canots voile-aviron existants. «Ceux qui me plaisaient m'ont paru conçus pour des conditions plutôt rudes. Robustes, très défendus, ils sont prévus pour des courants et des houles comme on en trouve dans le Nord Finistère. Pour répondre à ce programme, ils ont besoin d'être lourds, ce qui implique la nécessité d'une remorque. On sait comment les choses se passent avec un bateau de 200 kilos: au bout de quelques mois, passé l'engouement du début, on ne navigue presque plus. Quelque temps encore, et on ne le sort plus que pour les rassemblements nautiques et autres grandes occasions. Quel dommage!»



La construction, que Philippe a souhaité rendre facilement accessible aux amateurs, commence par la fabrication d'un mannequin femelle sur lequel on vient fixer provisoirement le bordé. La structure axiale est ensuite rapportée et collée.



Ancien régatier venu à la voile, adolescent, par le dériveur léger, Philippe a bien pensé au Doryplume. « *Le Chasse-Marée* diffusait ses plans il y a quelques années, rappelle-t-il, mais aujourd'hui, on ne trouve plus son livret de construction. Alors je me suis dit qu'il fallait l'inventer ce minibateau de mes rêves. »

Le résultat brille sous le soleil des Minimes. Orange vif, avec sa sole plate, sa dérive sabre déportée et ses 4 mètres d'angles vifs, élégants et mutins, le Drôle est simplissime, tout en astuces destinées à rendre le bateau facile à construire, à transporter et à mener. « J'ai simplifié au maxi-

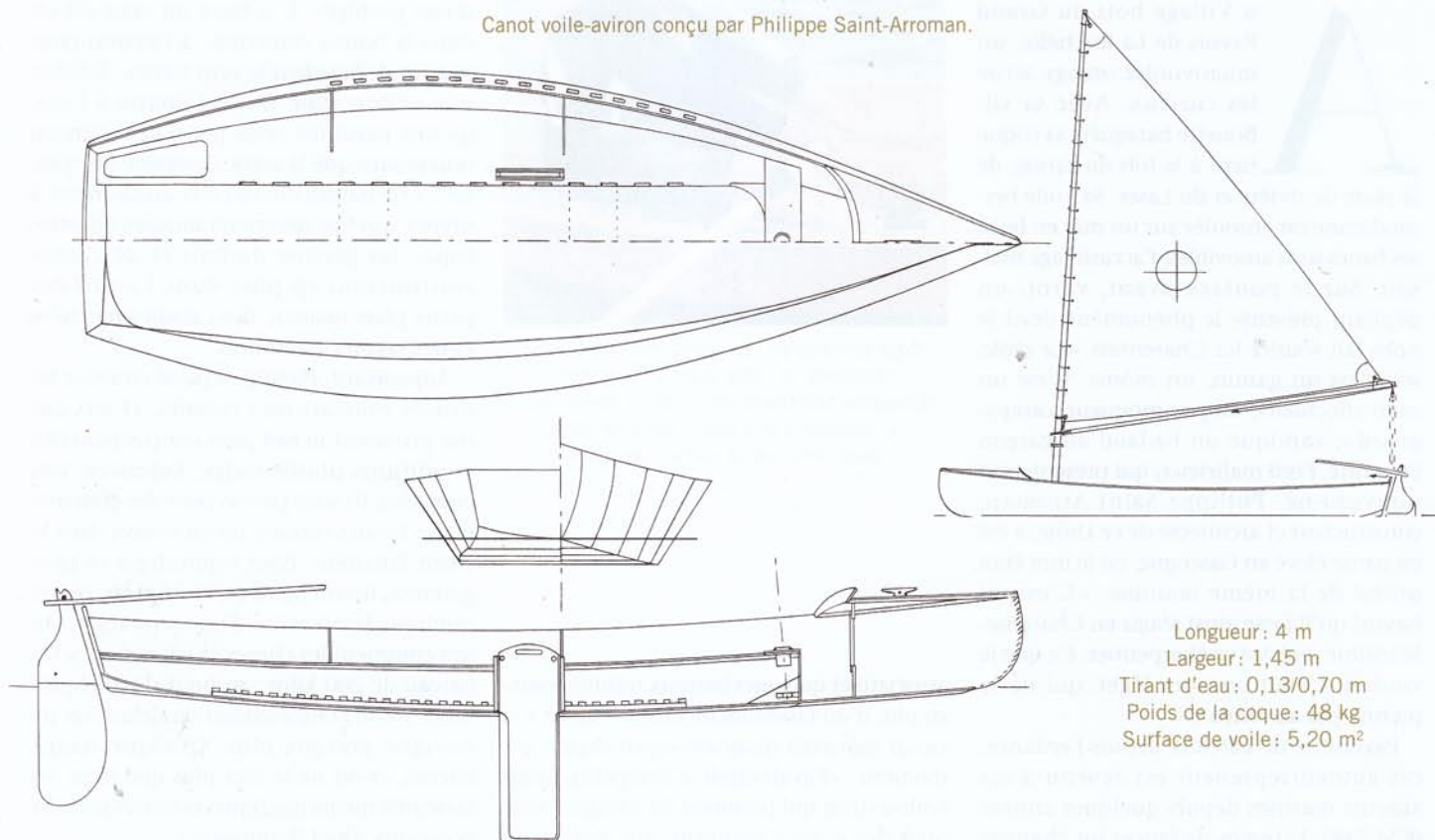
mum les formes pour faciliter le chantier, explique Philippe. N'importe qui peut fabriquer le Drôle en deux cents heures dans son garage, avec des matériaux peu onéreux et des outils courants. Il suffit de quelques plaques de contre-plaqué, d'un peu de tissu de verre – qu'à terme j'aimerais

remplacer par du lin – et de résine époxy, un produit que je recommande d'ailleurs d'utiliser en phase aqueuse car cela permet de travailler avec une forte hygrométrie et une température de seulement 10 degrés. »

Pour réaliser la coque, l'architecte recommande de bâtir un mannequin femelle. Les

## Drôle

Canot voile-aviron conçu par Philippe Saint-Arroman.



Longueur: 4 m  
 Largeur: 1,45 m  
 Tirant d'eau: 0,13/0,70 m  
 Poids de la coque: 48 kg  
 Surface de voile: 5,20 m<sup>2</sup>



bordages – préalablement imprégnés – y sont vissés momentanément avant d'être assemblés entre eux. Les pièces structurales sont ensuite fixées par un joint-congé renforcé par du tissu. « Une fois que l'ensemble est suffisamment robuste et que la coque se tient toute seule, il suffit de la démonter et d'achever la sole et le tableau arrière, puis de finir les emménagements. »

L'accastillage? « Ce ne sont que des bouts et des morceaux de bois, les quelques rares pièces spécifiques se bricolent facilement », promet cet adepte du partage des connaissances et des savoirs « libérés ». Pour preuve: si le chantier Kanota vend le Drôle barre en main, il propose aussi d'en fournir les plans et le livret aux constructeurs amateurs, qui ont aussi la possibilité de venir fabriquer eux-mêmes le bateau à Lahonce (Pyrénées-Atlantiques), au sein du chantier associatif.

#### DEUX ÉCHASSES POUR DESCENDRE LA COQUE DU TOIT DE L'AUTO

Encore fallait-il le voir naviguer, ce canot « volontairement simplifié ». Pour cela, rendez-vous est donc pris un après-midi de septembre au port du Loiron, à Angoulins (Charente-Maritime). Ce jour-là, le vent souffle entre 20 et 25 nœuds sur la baie. Des conditions musclées pour une si petite unité. Le soleil chauffe. Le plan d'eau, dans cette lumière si particulière du Pertuis de calcaire, est crêté de moutons. Alors, le Drôle, on ose la brise? Ravi de tester sa coque poids plume dans l'air frais, Philippe gare sa voiture dans une ruelle où sifflent les rafales. Au bout de la route, les cabanes de pêcheurs s'alignent jusqu'au môle de l'ancien port huïtrier.

Puisqu'il était si important pour lui qu'une personne seule puisse charger et décharger le bateau sur le toit d'une auto, Philippe a mis au point une galerie à bascule. Deux échasses crantées vissées aux barres de toit permettent ainsi de descendre la coque sans effort. « Ce n'est pas de la haute technologie, commente l'inventeur, c'est du système D! » Quelques secondes plus tard, le Drôle se déplace sur un chariot rendu solidaire du tableau grâce à deux tampons de bois excentriques garnis de feutre, le timon n'étant autre que la barre du bateau. Une fois le Drôle gréé, la voile est arisée par précaution; il suffit de désenclencher le pied de mât, de tourner trois tours et le reposer dans son emplanture. La grand-voile de 5,2 mètres carrés est ainsi réduite de moitié. Il n'a pas fallu plus de 20 minutes pour ces préparatifs.



Les caractéristiques du Drôle permettent de le transporter facilement sur le toit d'une voiture. Encore fallait-il trouver le moyen de l'y faire monter et de l'en faire descendre facilement, qui plus est par une personne seule! C'est ce à quoi est parvenu Philippe en greffant deux échasses sur les barres de toit.

Ainsi gréé, le Drôle, certifié en catégorie D pour deux personnes, pèse près de 70 kilos. Si son chariot se manœuvre aisément, il n'est pas prévu pour rouler longtemps. « Il ne faut pas avoir des kilomètres à faire avant la mise à l'eau », reconnaît Philippe. L'écoute de grand-voile – un nœud dans le tableau arrière, une poulie, et vogue! – dans la même main que la barre, et voilà notre Drôle qui démarre dans un joli bruit de clapot. Un brin de gîte dans la risée est vite compensé par quelques centimètres d'écoute concédés et un semblant de rappel. Nous prenons nos marques en évitant les quelques corps-morts du Loiron. L'île d'Aix, l'île d'Oléron et Fort-Boyard flottent au-dessus des moutons et, à main gauche, les carrelets attendent les bancs de poissons des marées d'abondance.

Comme le vent vient de terre, le plan d'eau demeure lisse malgré la brise. « Des conditions idéales pour le fond plat du Drôle, précise Philippe. Avec une brise du large, nous serions stoppés net à chaque vague. Ce bateau n'est pas dessiné pour une mer formée. » La coque file bon train sur l'eau limoneuse, lumineuse. Le long des falaises piquées de pins, le vent d'Est envoie ses rafales par à-coups. Le Drôle remonte gaillardement le flux irrégulier, le long du rivage où s'élèvent les « fines » et les « claires ». La balade est conviviale et confortable.

#### « UN BATEAU EST FAIT POUR NAVIGUER, CE N'EST PAS UN PONTON! »

À l'usage, ce dériveur inspire confiance. Est-ce la réserve de flottabilité – deux caissons étanches de 80 litres – qui rassure? La stabilité de formes y est assurément aussi pour quelque chose. Alors qu'on s'attendait à ramper sous la bôme, à demi pressés dans un espace minuscule, chacun s'installe en fait confortablement grâce à la possibilité de positionner son banc en fonction de sa morphologie, de l'allure et des conditions de navigation. Calé sur les caissons étanches, contre le bordé, on a toujours la bonne position, gage de manœuvres faciles. « Le puits de dérive décalé sur le côté contribue aussi à dégager le milieu du bateau et rend la navigation plus agréable, ajoute Philippe. Cela permet également de nager plus confortablement. » Si le Drôle est tout en simplicité, il est aussi riche de nombreux détails astucieux, comme les bouchons de nable qui ressemblent comme des frères à ceux des bouteilles de vin. « On finit toujours par les perdre et les remplacer par des bouchons de liège que l'on taille, avec plus ou moins de



succès, n'est-ce pas? Alors autant partir sur le bon diamètre dès le départ, utiliser ce que l'on a sous la main et qui se remplace facilement. Et, en plus, ils flottent!»

Premier virement de bord. La barre est souple, le bateau équilibré. Malgré les conditions musclées, le Drôle se manœuvre comme un jouet. On tient la barre à deux doigts, l'écoute à la main, tandis que le livet file tout près de la surface de l'eau. « Il ne faut pas trop embarquer de poids pour que la coque reste dans ses lignes et que les passagers soient à l'aise et en sécurité, prévient le constructeur. Je considère qu'une charge de 130 kilos est idéale. Soit le poids de deux personnes légères, ou d'un adulte accompagné d'un enfant. Dans cette configuration, on a environ 25 centimètres de franc-bord, soit 5 centimètres de plus que ce qu'exige la réglementation. »

Il faudrait environ 150 kilos supplémentaires pour que la coque s'enfonce de 5 centimètres de plus, a-t-on calculé chez Kanota. Le Drôle pourrait donc théoriquement être homologué pour trois équipiers. « Ça ne sert à rien, rétorque l'architecte. Un bateau est fait pour naviguer, ce n'est pas un ponton! J'aime bien l'idée qu'à deux, on a vraiment de la place et qu'avec un enfant, pour la journée, la balade reste agréable. En enlevant les bancs, à l'escale, on peut s'allonger dans le fond et faire une sieste. »

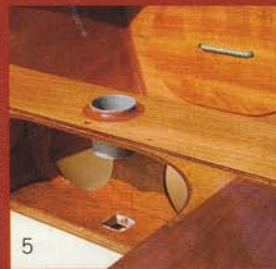
VALIDÉ PAR LA BRISE  
ET ADOUBÉ PAR L'ANCIEN

Philippe laisse porter vers la cale. Au large, la coque plane, vive et véloce. Le sillage est lisse; le bateau ne traîne pas d'eau. Son avant canoë, en plus de donner de l'allure au Drôle, évacue efficacement la vague d'étrave et permet à la coque de ne (quasiment) pas embarquer d'eau.

L'après-midi étant bien entamé, les usagers du port vaquent à leurs affaires: réparation de casiers, échange de nouvelles, visite, en annexe, à leur pêche-promenade amarré aux bouées du Loiron. Sur le bord

Selon que l'on navigue seul ou à deux, on peut modifier la longueur de barre – qui sert également de timon quand le Drôle est « charioté » –, quatre positions étant possibles. Remarquer aussi la dérive avancée dans son puits, ainsi que le circuit très simple de l'écoute.

Un bateau plein d'astuces



1 et 2) Une fois la coque descendue du toit de la voiture, un chariot s'adapte au tableau, maintenu grâce à deux tampons excentriques.

3) Pour dégager le cockpit, le puits de dérive est déporté. Les réserves pratiquées dans les joues permettent de varier longitudinalement la position de l'appendice.

4) Les crémaillères du plancher et celles des angles des caissons permettent de multiplier à l'infini la position des cale-pieds et des bancs.

5 et 6) Le grément est particulièrement simple. Pour diminuer la surface de voilure, il suffit de sortir le mât de son emplanture carrée, de le tourner pour enrouler la voile puis de le reposer.

7) Un erseau suffit à maintenir l'aviron au tolet.







Grâce à son poids plume, sa largeur modérée à la flottaison (1,02 m) et la forme de sa sole, le Drôle est facile à l'aviron, et ce d'autant que la multitude de réglages possibles du banc et des cale-pieds permet de trouver la position idéale, tant pour le confort que pour l'assiette.

des cabanes restaurées où les pêcheurs entreposaient autrefois filets et dragues, quelques vélos attendant que leurs propriétaires reviennent de leur tour de nage ou de leurs bricolages. Le Drôle désormais au bon-plein fait lever des têtes où brillent des regards curieux. Le goût de la voile, on le sent, n'est pas tout à fait perdu dans ce vieux pays de vignes et de marais salants reconverti à l'ostréculture. Un ancien salue de la main en goûtant la manœuvre, visiblement amusé de voir deux adultes se tailler une tranche de vitesse sous le soleil.

Le test à la voile, malgré ces conditions sportives est concluant. Reste à essayer le bateau à l'aviron. Posée sur ses bandes-molles en PVC, la coque ne craint pas le rugueux de la cale. Ainsi stabilisée, elle est dégrée prestement. Le temps d'aller chercher les avirons et le Drôle appareille de nouveau. Les flancs du bateau, très ouverts sur une sole étroite – à la manière des doris – ont été pensés pour la nage. « Je voulais qu'une personne puisse ramer à l'aise en utilisant deux grands avirons. Par ailleurs, la coque

devait avoir des entrées d'eau fines et un arrière peu porteur pour aller vite. La sole s'arrondit très légèrement à la poupe, pour permettre un bon écoulement des filets d'eau. Surtout, à l'aviron, il est important qu'ils se referment à l'arrière. »

Ces formes, Philippe Saint-Arroman ne les a pas testées sur ordinateur. Il les a affinées et abouties à la main, sur sa table à dessin, nourri par les manuels d'architecture navale qu'il compulse depuis l'adolescence. « J'ai toujours grand plaisir à dessiner des bateaux à la main. M'asseoir devant un écran, en revanche, ne me procure aucune joie. Alors je continue à travailler à la gomme et au crayon. L'outil le plus moderne que j'ai utilisé pour concevoir ce bateau a été une calculatrice! »

L'étrave pointe vers le large. Les avirons de 2,70 mètres tirent la coque dans un léger clapot qui ralentit notre marche. On aimerait essayer le Drôle, à présent, sur un lac. Que le vent se calme, enfin, pour goûter au plaisir de la nage. Une fois la dérive remise en place – sans elle, on est vraiment trop dépalé –, le rythme est pris. Le canot marche bon train, tout près de la plage de galets, là où le vent n'a pas encore pris d'élan. Le crayon à papier n'a pas failli: la nage est aisée et la légèreté du Drôle le rend manœuvrant, malgré le vent, même pour un nageur non entraîné.

Au retour, l'ancien touche sa casquette d'un doigt en guise de salut et s'enhardit: « Il est élégant votre petit bateau et il "va" bien. C'est autre chose que le plastique, quand même! Vous l'avez fait vous-mêmes? Chapeau! C'est bien qu'il y ait encore des gens pour aimer le bois et la voile. » On ne pouvait faire plus plaisir à l'architecte. Le Drôle, validé par la brise et adoubé par l'ancien, vogue à présent vers sa destinée de nouveau venu dans la famille des « naviguer léger ». ■