

Une occasion mise à nu



À la barre
de Toul Ar Reor,
Olivier Goubault, le fils
de Michel. Dans la brise,
on a d'abord réduit
sur l'avant en roulant
le génois.

VENDS

Dufour Arpège, 1970, 130 000 F

En avance sur son temps, l'Arpège imaginé par Michel Dufour reste un mythe plus de trente ans après sa sortie. Par ses qualités nautiques, alliées à un intérieur très marin, il reste prisé sur le marché de l'occasion.

Texte : Bernard Rubinstein. Photos : Chantier Dufour et l'auteur.

Presque trente ans d'âge, à quelques mois près. En découvrant l'Arpège *Toul Ar Reor* au ponton J de La Trinité-sur-Mer, on ose à peine y croire. Certes, la peinture grise du cockpit porte bien quelques coups de pinceau, parfois maladroits. Un plaisancier averti ne manquera pas de remarquer également que l'étiquette collée sur le mât anodisé or « Marco Polo » ne date pas d'hier, et que la poulie en céloron utilisée pour le hale-bas n'a plus cours aujourd'hui, tout comme le système de prise de ris encore fixé sur la bôme. Mais, de là à imaginer que l'Arpège que vend Michel Bougault puisse afficher trente ans d'âge, on a du mal à l'imaginer.

Le sérieux de leur fabrication

Bien sûr, on peut toujours se dire que les voiliers d'hier vieillissaient mieux que ceux



Le plan de voilure de l'Arpège : grand génois et petite GV.

d'aujourd'hui. Qu'ils étaient sans doute mieux construits. Ou (autre interprétation) qu'un bateau bien entretenu, sorti de l'eau chaque année, résiste aux années en ne prenant que quelques rides. Ces deux explications et quelques précisions supplémentaires suffisent à justifier le bon état général du numéro 365 de la série, acheté en 1988 par cet imprimeur nantais. Ce n'est un secret pour personne. À leur époque, les Arpège étaient réputés pour le sérieux de leur fabrication et le soin apporté au choix des matériaux.

Tout comme le *Sylphe*, ils étaient même construits selon une technologie d'avant-garde, le contre-moule de coque intégral ayant été étudié pour recevoir les cloisons. Quant à l'osmose, les Arpège semblent l'ignorer. Selon Michel Goubault, président de l'Association des propriétaires, seul un bateau ayant séjourné trois ans dans les eaux de la Gironde a connu ce type de problème.

Des problèmes de délamination

En revanche, il nous faut signaler ici que la plupart des Arpège ont rencontré, au niveau du pont ou des bancs de cockpit, un problème de délamination créé par une dégradation de la mousse constituant l'âme du sandwich. *Toul Ar Reor* n'y pas échappé. Et, en 1995, Michel Goubault faisait refaire les bancs de cockpit. Au préalable, dès l'achat du bateau en 88, Michel remplaçait le moteur d'origine par un Volvo 2002 bicylindres de 18 chevaux. Des travaux bien exécutés par un spécialiste du genre, la société Riou de La Trinité-Sur-Mer, qui allait profiter de l'occasion pour remplacer l'arbre d'hélice, l'échappement et le bec de canard. Quatre ans plus tard, en 1992, un enrrouleur Technifurl était mis en place et, la même année, à la suite d'un abordage, la coque recevait une peinture toute neuve. Enfin, en 1996, toute l'installation électrique était refaite. Pour le reste, on peut dire que l'Arpège de Michel Goubault est vraiment dans son « jus » et qu'il est représentatif d'une autre époque. Celle où la navigation dans la brume se faisait au gonio Super Navitech de chez Technifrance et où l'on proposait encore de vraies couchettes de mer

À LA LOUPE

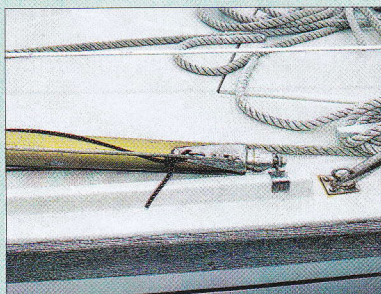
L'Arpège en trois versions

Entre 1967 et 1978, l'Arpège, qui a toujours conservé le même plan d'aménagement, s'est décliné selon trois versions. La première a duré deux années, jusqu'en 1969. Elle se reconnaît à son tableau arrière pratiquement droit. La deuxième, à l'image de *Toul Ar Reor*, se caractérise par un petit tableau arrière inversé. On a cessé sa construction dans les années 70. C'est la troisième version qui comporte le plus de différences, avec un plan de pont complètement revu. Elle se remarque par ses trois cadènes, fixées sur le roof, permettant de border le génois plus à l'intérieur. La barre d'écoute, qui séparait le cockpit en deux, s'avance pour se retrouver à l'entrée de la descente. De plus, le chantier rajoute un support d'instruments au-dessus du capot de descente, un



cale-pied en polyester, et son étrave comporte désormais un méplat. Quant aux points faibles de ces trois versions, ils se situent principalement au niveau des passavants et des bancs de cockpit. Par infiltration d'eau, il est courant que la mousse utilisée pour le pont en sandwich se soit désagrégée. Cela se traduit par un ramollissement dès qu'on pose le pied sur la zone malade.

Ci-dessus, l'Arpège deuxième version avec son tableau arrière incliné. Ci-dessous, le roof sur l'un des derniers modèles.



Sur les derniers Arpège, le cale-pied intégré au pont est en polyester.



Les trois cadènes fixées sur le roof permettent de rentrer le génois.



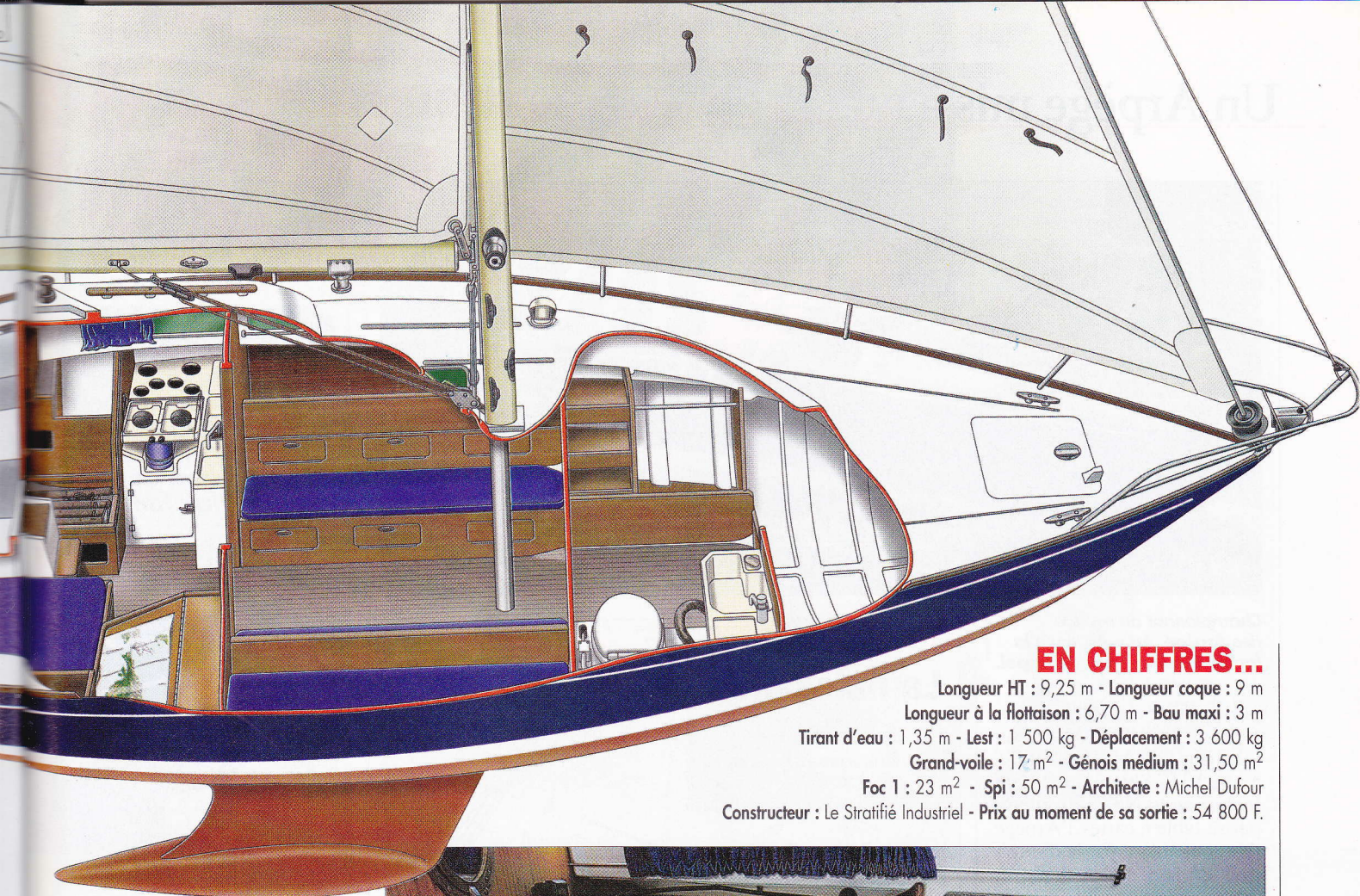
Sur les Arpège de la dernière génération, la barre d'écoute se situe sur l'avant du cockpit.



Dans le carré, la table est amovible. Elle se fixe au port sur l'époutille.



La cuisine reste un must avec ses nombreux rangements.



EN CHIFFRES...

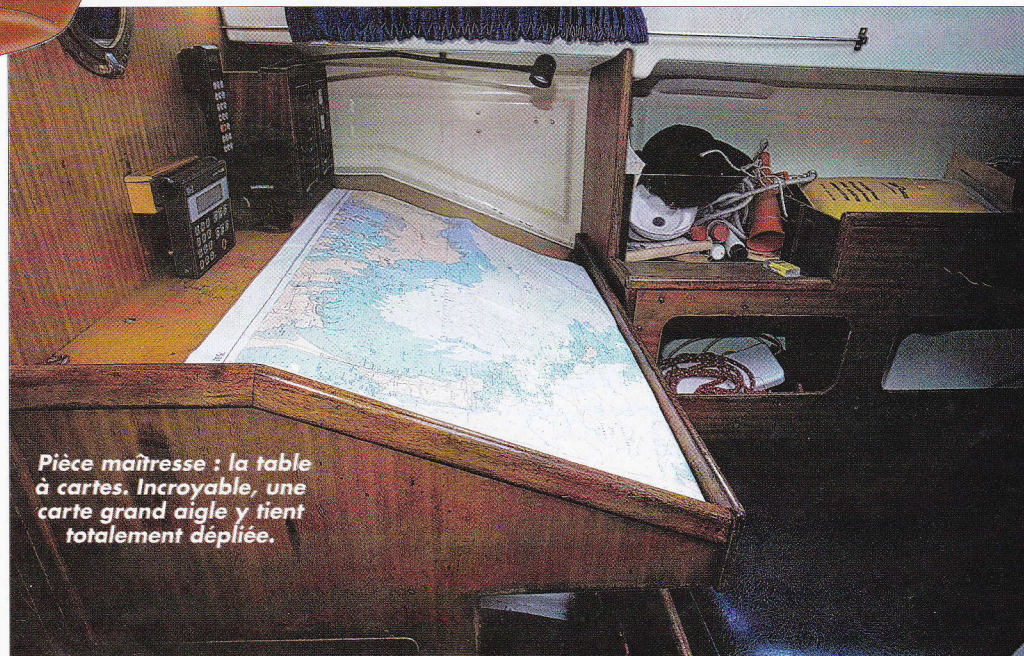
Longueur HT : 9,25 m - Longueur coque : 9 m
 Longueur à la flottaison : 6,70 m - Bau maxi : 3 m
 Tirant d'eau : 1,35 m - Lest : 1 500 kg - Déplacement : 3 600 kg
 Grand-voile : 17 m² - Génois médium : 31,50 m²
 Foc 1 : 23 m² - Spi : 50 m² - Architecte : Michel Dufour
 Constructeur : Le Stratifié Industriel - Prix au moment de sa sortie : 54 800 F.

avec toile anti-roulis. D'ailleurs, une fois franchi la descente de l'Arpège, on reste frappé par l'importance accordée à la table à cartes.

Pas de table dans le carré

C'est un vrai bureau, dont la table de 1 mètre de long sur 0,50 mètre permet de développer sans la plier une carte grand aigle. Le navigateur y est confortablement installé, assis sur l'avant de la couchette située sous le cockpit.

Il dispose également d'une bibliothèque à portée de main et d'un grand panneau vertical

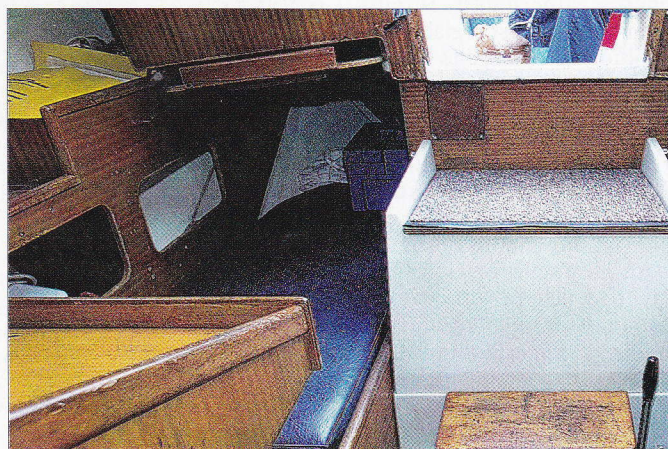


Pièce maîtresse : la table à cartes. Incroyable, une carte grand aigle y tient totalement dépliée.

ET LES AUTRES

L'Arpège face à ses concurrents

	ARPÈGE	SUPER CHALLENGER	TRISKEL
Long. de coque (en m)	9	9	8,60
Long. à la flot. (en m)	6,70	7	6,70
Bau maxi (en m)	3	2,70	2,70
Tirant d'eau (en m)	1,35	1,40	1,35
Lest (en kg)	1 500	1 200	1 400
Déplacement (en kg)	3 600	2 900	2 700
Surface de voilure (en m ²)	48,50	37,50	38,50
Architecte	M. Dufour	A. Mauric/Gaubert	Costantini
Matériau	Strat.verre/polyester	Contreplaqué	Contreplaqué
Constructeur	Stratifié Industriel	Yachting Service	Costantini



Sur tribord, sous le cockpit, la couchette cercueil du navigateur.



Championnat du monde des Arpège. Au près, toute la famille Goubault est au rappel.

pour y fixer ses instruments. Ceux de *Toul Ar Reor* se résument à un GPS MLR Valsat O2, à une VHF Shipmate et à un loch-speedo NKE. Étonnant par sa table à cartes, l'Arpège l'est tout autant par la disposition de son carré. À bord, contrairement à ce qui se fait aujourd'hui, il n'y a pas de table. Plus précisément, pas de table fixe, car cette dernière est amovible et se range en navigation au-dessus de la couchette tribord réservée au navigateur.

Deux types d'antiroulis

Autre sujet d'étonnement, les couchettes. Elles sont au nombre de quatre dans le carré et toutes équipées d'un dispositif antiroulis de deux types. Le premier est classique. Il s'agit de toiles antiroulis utilisées pour les couchettes inférieures. Elles se rangent tout naturellement sous les matelas. C'est une planche antiroulis qui sert aux couchettes supérieures. Intelligemment, elle est réglable. En position verticale, elle bloque toutes les affaires jetées en vrac sur la couchette tandis qu'en position inclinée, elle retient l'équipier dans son sommeil. Bref, en comptant les deux couchettes cercueils situées sous le cockpit, sur tribord et sur bâbord, auxquelles on ajoute les quatre couchettes du carré, on comptabilise six couchettes utilisables à la gîte. Sur un bateau de 9 mètres, on peut vraiment parler de record, même si aujourd'hui cette notion de couchage à la mer a perdu de son aura. Autres temps, autres

1967

La naissance d'un phénomène



Août 1967. Sur le vieux port de La Rochelle, les Arpège carèment avant de disputer la Coupe des 18 pieds.

À ce 6^e Salon international de la navigation de plaisance, qui se tient au CNIT, l'Arpège exposé sur le stand du Stratifié Industriel – on ne parle pas encore du chantier Dufour – étonne tous les visiteurs, aussi bien par ses mensurations que par son intérieur. Pour l'époque, nous sommes en 1967, sa très grande largeur, 3 mètres pour seulement 9 mètres de long défraye la chronique. C'est, à 20 centimètres près, la largeur d'un bateau de 11 mètres tel que le fameux *Tina*, déjà réputé pour son important maître-bau. À l'image du *Sylphe*, son illustre prédécesseur sorti trois ans avant, sa coque dessinée par Michel Dufour se singularise par ses formes atypiques, qui traduisent une double vocation : la course et la croisière. En 1967, Michel Dufour vise la Coupe de l'Atlantique des 18 pieds, dont la deuxième édition va se dérouler à La Rochelle. Ancêtre de la Half-Ton Cup, elle a pour vocation de faire courir en temps réel des voiliers de 9 mètres dont le rating est de 18 pieds, selon les critères de la jauge IOR de l'époque. Par ailleurs, son important volume habitable, sa grande hauteur sous barrots pour l'époque (1,70 mètre), ses aménagements très bien finis ont tout pour séduire le croiseur. Au reste, vingt et un d'entre eux commanderont l'Arpège dès la première année. Sa carène se caractérise par des formes très pleines au-dessus de la flottaison, un maître-bau très reculé et une coulée arrière aux sections très en V. Le lest en fonte, qui se termine par un bulbe, est modéré tandis que le safran est accroché à l'aileron, lui-même raccordé à la coque par une sorte de bustle. D'emblée, la presse nautique salue dans l'Arpège le croiseur presque parfait. A la fin du mois d'août, la même année, *Safari*, l'Arpège mené par Michel Dufour, remporte la deuxième Coupe de l'Atlantique des 18 pieds devant 34 bateaux représentant 16 nations. *Cyfreem*, un autre Arpège, termine quatrième, *Chapparral*, mené par André Costa, journaliste aux *Cahiers du Yachting*, est cinquième. Deux années plus tard, en 1969, c'est un jeune inconnu, étudiant en architecture, Jean-Yves Terlain, qui participe à la Transpacifique en solitaire (San-Francisco-Tokyo) sur un Arpège, *Blue Arpège*. *O'O'Bird*, mené par Yvon Fauconnier, *Comanche*, *Askel Gwen*, tous ces bateaux vont contribuer, en course, à bâtir la réputation de ce croiseur de 9 mètres connu dans le monde entier. En 1978, terme de sa carrière, 1 500 unités auront été construites. Un chiffre qui se passe de tout commentaire.

En 1970, date de lancement de notre Arpège, notre expert trinitain, Jean-Michel Viant, naviguait sur un bateau lui aussi célèbre, *Esprit de Rueil*, le *Tina familial*.



GENRE DU BATEAU

Coque
 Marque : DUFOUR
 Type : ARPÈGE
 Longueur : 9,25 m
 Largeur : 3,00 m
 Matériau : polyester
 Année : 1970

Moteur
 In-board
 Marque : VOLVO
 Type : 2002
 Puissance : 18 cv
 Combustible : gasoil
 Année : 1988

Francisation : 10202/213
 Immatriculation : C245337

CONSTATATIONS

J'ai examiné le voilier *Toul Ar Reor* au sec et à flot le 1^{er} juillet 1999, en présence des propriétaires.

COQUE-PONT

Il s'agit d'une construction classique en polyester monolithique sur moule femelle, avec renfort intérieur du type contre-moule intégral et membrures stratifiées sur l'avant. Le pont est en sandwich polyester mousse PVC, il est rapporté et stratifié intérieurement au bordé.

LES ŒUVRES VIVES

Le voilier venant de sortir de l'eau, nous n'avons pu pratiquer les mesures habituelles d'hygrométrie. Cependant, l'examen visuel ne montre pas de cloques ni de déformation de la surface du gel-coat. La liaison quille/coque présente un joint légèrement ouvert d'où perle

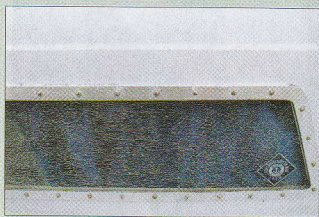


La plage avant ne présente pas de trace de délamination.

SUR LE PONT

Comme beaucoup de ces constructions anciennes, le pont présente des signes de délamination des passavants au niveau des hublots de roof de chaque bord.

Sur le reste du pont : roof et plage avant, la tenue du sandwich reste correcte.



En 30 ans, les hublots de roof se sont faïencés.

Dans le cockpit, le propriétaire a fait reconditionner le sandwich des bancs. Ce travail a été réalisé dans les règles de l'art et reste de bonne tenue.

L'accastillage est d'origine et ne présente pas de faiblesses ni d'altérations importantes.

Les hublots présentent un Plexiglass empreint de multiples craquements.

STRUCTURE

Le contre-moule de coque en polyester est dans un état tout à fait correct. Nous notons cependant une réparation au niveau des toilettes à l'avant tribord, deux fissures du contre-moule à tribord et à bâbord à la liaison pont/coque sur l'avant du carré. Les cloisons en contreplaqué, intégrées dans le contre-moule, ne présentent pas de défauts de scellement. La structure des fonds est correcte, le boulonnage de quille ne présente pas de fissure.



Les fonds sont propres et les boulons de quille en parfait état

marche et ne présente pas de défauts particuliers d'entretien. Cette mécanique est suivie par un professionnel de la marque.

ÉLECTRONIQUE

- GPS MLR VALSTA 02L,
- VHF SHIPMATE,
- speedo NKE.

SÉCURITÉ

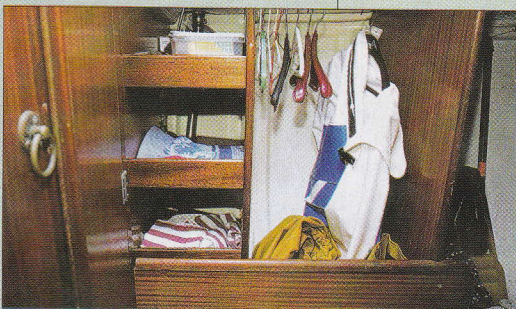
Armement en 2^e catégorie de navigation (bib à réviser).

DIVERS

Hélice bec de canard.

AMÉNAGEMENTS

Les aménagements sont dans un état tout à fait correct, le propriétaire assure un bon entretien et l'ensemble est de bonne qualité.



L'état des vernis de la penderie à cirés, située face au W.-C., est encore impeccable.

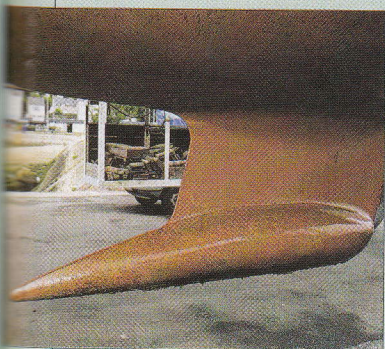


Le safran, accroché à l'aileron, ne présente pas de jeu, même au niveau de la crapaudine.

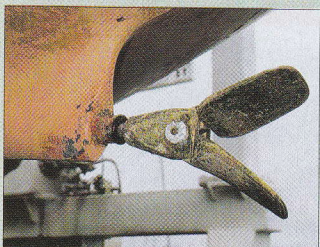
un peu de rouille.

La tenue de l'aileron rapporté est bonne et le safran ne présente pas de jeu anormal.

L'arbre d'hélice présente un jeu important dans l'établot : la bague hydro-lube est usée : à remplacer.



L'antifouling est en bon état mais, à la liaison quille-coque, perle un peu de rouille.



L'arbre d'hélice a pris du jeu en raison de l'usure de la bague hydro-lube.

LES CEUVRES MORTES

Une peinture polyuréthane a été appliquée sur le gel-coat d'origine. Cette peinture est encore de bonne tenue : certains éclats ont été retouchés de façon ponctuelle et manuelle.

GRÉEMENT-VOILURE

Les espars MARCO POLO sont d'origine. Nous estimons qu'une vérification est à opérer.

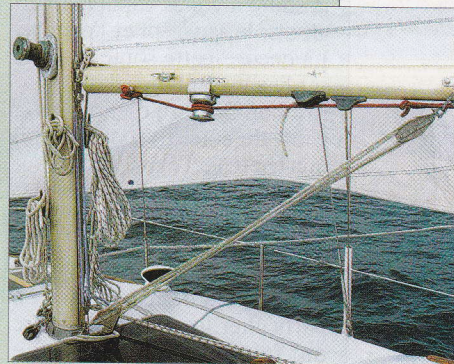
Le gréement dormant est aussi d'origine : à surveiller.

L'étai a été équipé d'un enrouleur TECHNIFURL en 1992.

La voilure comprend deux jeux de voiles : deux grands-voiles et deux génois sur enrouleurs : récents.

MOTEUR

Il s'agit d'un moteur d'une dizaine d'années. Il est en parfait état de



Le mât, la bôme, tout est d'origine, y compris le système de prise de ris.



Le moteur, un Volvo de 18 chevaux, date de 1988.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GÉNÉRALE

Ce voilier ancien est dans un état d'entretien très correct. Le propriétaire assure un suivi régulier de son navire.

NOTRE ESTIMATION

COQUE-PONT	45 000 F
MOTEUR	12 000 F
GRÉEMENT VOILURE	30 000 F
ÉLECTRONIQUE	10 000 F
SÉCURITÉ	20 000 F
DIVERS ÉQUIPEMENTS	3 000 F

TOTAL 120 000 F

Un Arpège mis à nu



Les mots pour le dire...

Passavants : désigne la partie du pont comprise entre le rouf et le pavois. Plus les passavants sont larges, mieux on se déplace.

Half Ton Cup : cette épreuve, disputée en temps réel, rassemblait des bateaux d'environ 9 mètres de long qui avaient tous un rating de 21,7 pieds.

Sandwich : se dit d'un mode de construction faisant appel à une âme (balsa, mousse PVC, nid d'abeille), prise en « sandwich » entre une peau extérieure (verre, carbone, Kevlar) et une peau intérieure.

mœurs. Ainsi, sur l'Arpège, le coin toilette, séparé de l'avant du carré par une porte à deux battants, se résume à un petit évier équipé d'une pompe à main et d'un W.-C. Faisant face à une très belle penderie transformée en placard à cirés, il se prolonge par la soute à voiles, capable d'englober le sac à spi et l'annexe. Là encore, cette soute à voiles sur l'avant fera sans doute sourire bon nombre d'entre nous. C'est du côté du cockpit qu'il faut chercher l'explication. Tout d'abord, sachez que ce dernier est bien petit comparé à celui de nos voiliers modernes. Car, n'en déplaise aux accros de l'Arpège, le dessin des carènes et, en particulier, leurs formes arrière ont fait bien des progrès. Le cockpit de l'Arpège, équipé d'un seul coffre arrière, paye un lourd tribut à son arrière étroit. Il en va de même des passavants et des hiloires qui, par leurs dimensions, ne font pas le poids face aux bateaux des années 90. Il n'empêche ! Il en faudrait plus pour freiner nos envies de larguer les amarres, même si les conditions du moment ne sont pas celles que nous espérons.

Vue sur l'avant limitée

Nous souhaitons de la brise pour vérifier la légendaire raideur de la toile de l'Arpège, qui lui permettait de garder tout dessus jusqu'à 20-25 nœuds de vent. C'est du petit temps qui nous attend en baie de Quiberon. En quelques instants, les voiles sont envoyées et jugées. Elles non plus ne font pas leur âge, mais pour une raison toute simple. Le génois, coupé par North, la grand-voile, par Technic Voile,



Si le maître-bau est très important et très avancé, les formes arrière sont étroites et expliquent le petit cockpit. Au sec, la quille révèle son bulbe, gage d'une bonne raideur.

n'ont que deux ans. À plus d'un titre, il faut bien admettre qu'au près l'Arpège impose un certain temps d'adaptation. Tout d'abord, le cockpit profond limite la vue sur l'avant. Assis sur le banc, le barreur a la tête qui arrive au niveau du sommet du

rouf. Ensuite, le plan de voilure ressemble radicalement à ceux d'aujourd'hui. La grand-voile, tenue par un mât à un étage de barre de flèches, est petite tandis que le génois est immensément grand. Pour corser le tout, ce même génois, en raison d'un

galhauban repris sur une cadène fixée sur le cale-pied, se borde très à l'extérieur. Bref, tout cela demande un certain doigté si on veut tirer tout le parti de cette carène plus à l'aise dans la brise que dans le petit temps. Comment mar-



MICHEL GOUBAULT 4 titres de champion du monde

Il est intarissable, Michel Goubault, quand il vous parle de l'Arpège. Pour créer l'APA, l'Association des propriétaires d'Arpège, il a écumé tous les pontons, de La Rochelle à Bénodet, pour recenser tous les bateaux. C'est encore pour lui que cet imprimeur nantais édite un bulletin. Et c'est toujours pour lui que le président de l'association participe activement à l'organisation du « championnat du monde des Arpège », qui rassemblera cette année plus de 20 Arpège à l'Île-d'Yeu du 20 au 22 août. Si la régata conserve ses droits, la fête y occupe une part importante avec son concours de déguisements, d'élégance et de chants de marins. Cette année, Michel Goubault compte bien accrocher un cinquième titre de champion du monde à son palmarès, d'autant plus qu'avec la vente de son bateau, ce pourrait bien être le dernier. Association des propriétaires d'Arpège : 02 51.12.75 75.



M. Goubault : aussi bon barreur que président de l'APA.

Les grandes idées de Michel Dufour



Vue du dessous

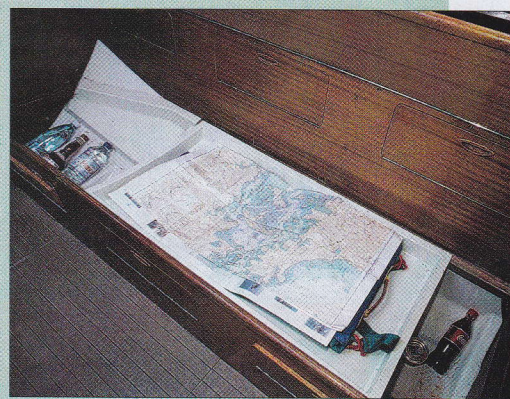
chons-nous ? À quelle vitesse ? Difficile de vous répondre avec précision. En revanche, il est facile de comprendre la cote d'amour de l'Arpège. Bien sûr, son volume intérieur ou son cockpit ne peuvent rivaliser avec ceux des voiliers modernes.

Échouer sur béquilles

Mais, pour l'agrément en croisière, il est loin de s'avouer battu. Il peut, par exemple, échouer sans risques sur ses béquilles, une pratique largement éprouvée par son propriétaire. Il n'est pas non plus regardant en volume d'équipets. Même les fines gueules, ceux qui se refusent à manger des sandwiches à la mer, seront comblés. Sa cuisine est praticable dans les pires conditions. Qu'ajouter de plus ? Que son prix sur le marché de l'occasion est élevé. C'est une évidence. Elle ne fait que traduire les qualités intrinsèques de l'Arpège, né il y a maintenant trente ans. Vous avez dit bizarre...



Chaque flanc de couchette est équipé de petites portes pivotantes permettant d'accéder facilement à l'intérieur, qui est contre-moulé.



En enlevant le dessus de la couchette tribord, on dispose d'un rangement pour les bouteilles et d'un bac en polyester pour le stockage des cartes.



Chaque winch de géniois dispose d'un équipet pour la manivelle.



Le jas de l'ancre CQR est bloqué par un support.



La couchette supérieure dispose d'une planche antiroulis, l'inférieure d'une toile.



Pouvant échouer facilement, l'Arpège est équipé d'un coffre pour le stockage des béquilles.