

# 10 000 MILLES EN ARPÈGE

BILAN VOILES

Depuis 1969, Sophie navigue aux mains des mêmes copropriétaires. Acheté neuf, cet Arpège poursuit ses escapades, mené par des équipages où les générations se succèdent. Une belle histoire pour un bateau qui, vingt-six ans après son lancement, est devenu vice-champion du monde de la série I Par Eric Vibart, photos Laurent Charpentier, plans François Chevallier.



L'Arpège évoluant dans un air léger, Laetitia galope sur le pont pour se jucher sur le balcon avant. La voilà figure de proue, criant sa joie sous le soleil. Avec ses frères et une ribambelle d'autres gamins, elle représente la troisième génération des équipiers de *Sophnic*, lancés à l'abordage du bateau dès l'arrivée sur les pontons. Le voilier, gelcoat d'origine, vire et montre une coque bleue passée, couleur jean délavé qui colle plutôt bien à sa longue histoire.

Au tout début des années 50, trois étudiants – Antoine, Claude et Michel – sympathisent loin de la mer, à Grenoble, rapprochés par leurs études d'ingénieurs. Pour les vacances, Antoine, qui séjourne dans le Morbihan, entraîne ses deux amis au bord de la mer, trio auquel s'ajoute Gaston, ami d'enfance de Claude. Vers la fin des années 50, ce sont quatre couples – bientôt quatre familles – qui se rassemblent chaque été. Deux Vaurien et un petit cotre en bois forment la première flottille de cette belle équipe. Plus tard arrivent deux Corsaire, baptisés *Sophie* et *Nicolas*, à bord desquels débutent les premières croisières côtières. Trois des quatre familles décident entre-temps de faire bâtir une maison de vacances en copropriété, avec vaste salle commune, chambres matri-

moniales pour les couples et dortoirs pour les enfants. Rustique et efficace, la maison, dont la hauteur du garage a été calculée pour abriter le Golif qui est venu remplacer l'un des Corsaire, devient la base arrière des croisières estivales.

En 1969, les quatre couples rêvent d'un bateau plus important et arrêtent leur choix sur un Arpège flambant neuf, sortant du chantier tout équipé. Franc-bord peu élevé au regard des bateaux modernes, petit cockpit, tableau incliné, le bateau qui nous accueille reste marqué par son époque.

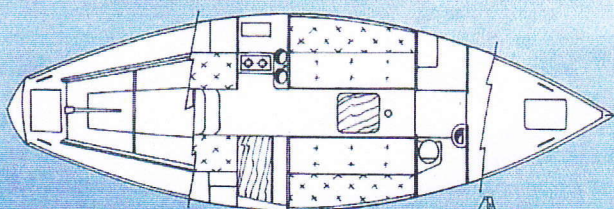
**«En un quart de siècle, le bateau n'a jamais été démâté, mais on va régulièrement voir ce qui se passe là-haut !»**

Succédant à l'expérience réussie de la maison, le bateau est acheté en copropriété. Baptisé *Sophnic*, contraction des noms des Corsaire *Sophie* et *Nicolas*, l'Arpège devient le loisir privilégié des quatre familles, disputant à l'occasion des régates de club. «On a eu une belle frayeur dès la première saison», raconte Michel. On avait laissé le bateau sur ancre dans le golfe du Morbihan et, pour faire comme

Certes bien plus étroit que les cockpits d'aujourd'hui, celui de l'Arpège reste cependant confortable et parfaitement conçu.

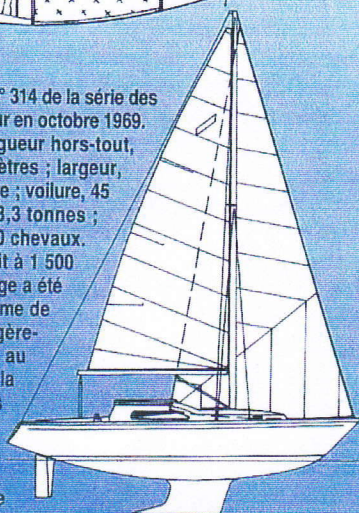


## SOPHNIC À LA LOUPE



• **Caractéristiques.** *Sophnic*, n° 314 de la série des Arpège, sorti des chantiers Dufour en octobre 1969. Architecte, Michel Dufour ; longueur hors-tout, 9,25 mètres ; flottaison, 6,70 mètres ; largeur, 3 mètres ; tirant d'eau, 1,35 mètre ; voilure, 45 mètres carrés ; déplacement, 3,3 tonnes ; lest, 1,2 tonne ; moteur Albin 10 chevaux.

• **Neuf et occasion.** Construit à 1 500 unités entre 1967 et 1974, l'Arpège a été produit en deux versions, la forme de l'arrière – droit ou incliné et légèrement rallongé – ayant évolué au cours de la série. *Sophnic* est de la seconde génération. Toujours très demandé, les Arpège en bon état s'échangent d'occasion entre 120 000 et 130 000 francs ; on en trouve à partir de 80-90 000 francs.



dans les livres, on avait oringué notre ancre en ramenant le bout à bord. On avait sans doute calculé celui-ci un peu court : lors de l'évitage, l'orin s'est pris dans la quille, a fait un tour et a soulagé l'ancre ! Le bateau est parti tout seul et, le lendemain, on l'a retrouvé sur l'île aux Moines. Heureusement, il s'était couché sur un tapis de goémon. Seule la pression a fait sauter un morceau de contre-moulage au fond d'un équipet.»

Au premier abord, le bateau, qui a abondamment navigué en passant de main en main, est patiné et témoigne de la philosophie du bord : passer plus de temps à la barre qu'à se soucier d'un entretien maniaque. Disposant de peu de temps pour leurs vacances et bénéficiant d'un regard technique aigu, les quatre ingénieurs, trouvant bateau à leur mesure, sont allés à l'essentiel sans s'encombrer de gadgets. Dotés d'habiletés complémentaires, ils se sont réparti les tâches et ont assuré l'entretien et les réparations le plus souvent par leurs propres moyens. «On a eu des surprises avec le moteur Albin, explique Antoine. Les doubles courroies cassaient

tout le temps. Du jour où on en a supprimé une, on a eu la paix ! Une année, le moteur a serré, circuit de refroidissement bouché. On a démonté la culasse : un bloc de calcaire ! Heureusement, nous étions en fin de saison et notre ami Clau a emporté le moteur chez lui et l'a refait pendant l'hiver. Et il tourne toujours, vingt-six ans après !»

Autre incident, commun à beaucoup des premiers Arpège : le point d'amure de l'étau a rapidement cédé. Heureusement, la rupture d'un boulon corrodé s'est produite par petit temps et la drisse de spi, frappée sur le balcon avant, a pu retenir le mât. Plus tard, je découvre que le bateau n'a jamais été démâté en plus d'un quart de siècle. «Mais attention, on va régulièrement voir ce qui se passe là-haut !» Quant aux mises à terre, on peut les compter sur les doigts d'une seule main, la principale ayant eu lieu en 1992 pour la réfection du lest. «A chaque fois qu'on carénait, le long du lest, il y avait des cloques avec de l'eau dedans. En 1992, le lest a été entièrement décapé, sablé et réenduit de résine. Depuis, il n'y a plus de problè-



mes.» La coque n'a pas souffert d'osmose mais le pont en sandwich, comme sur beaucoup d'Arpège, s'est délaminé et est devenu mou par endroits.

A la barre, le bateau est agréable, léger, mais je reste un peu aéré par l'étroitesse du cockpit. Devant la descente trône un magnifique compas, pris dans une véritable châsse de bois servant de bridge-deck pour pénétrer dans le bateau. Plus aucune excuse pour trouver le cap illisible ! A l'intérieur, on retrouve la disposition originale et très marine de l'Arpège, avec espace cuisine-navigation équipé de deux couchettes et séparé du carré par une double porte.

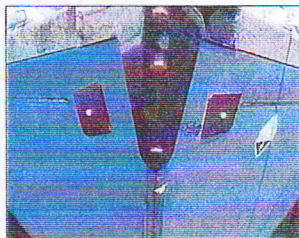
Le carré, sombre par rapport aux bateaux modernes, est patiné mais offre quatre bonnes couchettes de mer en avant d'un coin toilettes et d'un poste réservé aux voiles et au matériel.

Nous tirons bords sur bords, manœuvrant à trois adultes dans l'étroit cockpit, quand Laetitia quitte le balcon avant et vient se blottir sur le plat-bord, contre les filières. «Notre record, ça a été dix-sept à bord avec des enfants pour aller pique-niquer à Houat !» se souvient Antoine. «Une fois, renchérit Michel, nous sommes allés aux Scilly à deux Arpège. Nous étions huit sur l'un, sept sur l'autre. Aux escales, on se retrouvait tous pour

## BATEAU : PONT ET LEST ONT SOUFFERT

- **La coque.** Jamais repeinte, elle présente un aspect mat et délavé, mais n'a jamais souffert d'osmose. Seul le lest a dû être repris, ce qui a fait l'objet d'une grosse facture en 1992. Le pont, délaminé par endroits, est souple, notamment sur la plage avant et le rouf. Les vannes ont souffert et certaines ont des parties brisées par la corrosion.
- **Les aménagements.** Ils sont patinés, mais tiennent toujours le coup. Les planchers ont le plus souffert, mais les vernis intérieurs, jamais refaits, et le bloc cuisine contre-moulé aux petits évier profonds ont parfaitement tenu.

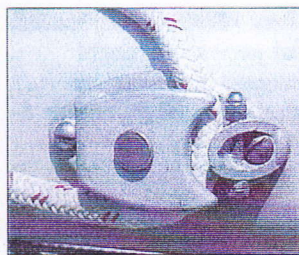
## PONT : USAGÉ, MAIS VAILLANT !



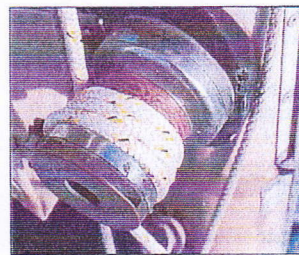
Sources d'infiltrations dans le puits à chaîne, les ouïes, disposées de chaque côté et où se trouvaient à l'origine les feux de route, ont été aveuglées dès les premières années.



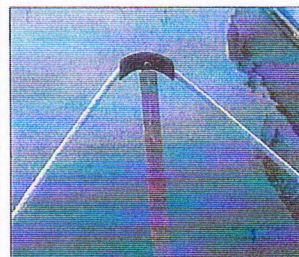
Deux Arpège au mouillage. La première version, à droite, se distingue de la seconde par son arrière. Comme Sophnic, le bateau de gauche possède une voûte légèrement rallongée.



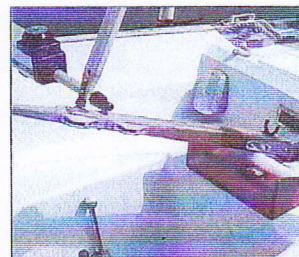
Fabriquées par un des propriétaires, les poulies de bosse de ris en aluminium, montées le long de la bôme, sont à l'image du bateau : simples et efficaces !



Au pied du mât, les embases des winches ont davantage souffert que les poulées en Celoron et les parties en inox qui, elles, ont bien tenu.



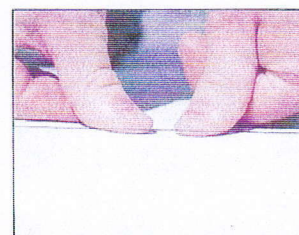
Un jockey-pole a été fabriqué avec une perche isolante, résistant à quelques milliers de volts, utilisée par les techniciens intervenant sur les lignes à haute tension !



Le «prie-Dieu» installé sous la barre permet à «Tonton», l'Autohelm 50, de travailler dans de bonnes conditions. Un orifice dans la base du «prie-Dieu» laisse passer le bouchon du réservoir.



Le compas Vion, magnifique et surdimensionné, trône à l'entrée de la cabine. Une marche le protège et permet le passage vers la cabine.



Le fil-témoin permet de constater la souplesse et l'enfoncement du pont aux endroits délamnés. Plage avant et rouf présentent des zones particulièrement atteintes.

dîner sur un seul bord... On nous prenait pour une école de voile !»

*Sophnic* n'a jamais effectué de grandes traversées. Depuis plus de vingt-cinq ans, son programme a été de pratiquer le rase-cailloux sur les côtes de Bretagne et d'Angleterre, l'équipage appréciant Bretagne Sud, mer d'Iroise et Cornouailles britannique. Les enfants des quatre copropriétaires, formés à bord, demeurent attachés au bateau. Un des fils de Claude a même accompli un tour du monde à bord d'un voilier de 13 mètres. Au temps où les enfants étaient trop jeunes pour les longues traites, à la croisière des parents d'environ une quinzaine de jours succédait la croisière des enfants, où les plus petits embarquaient pour un parcours à leur convenance avec escaliers, baignades et pâtés de sable. Désormais, les grands-pères se chargent des petits-enfants, les grands-mères ayant l'une après l'autre mis sac à terre au fil du temps. Aujourd'hui, les chères têtes blondes découvrent la philosophie de la marche arrière avec inverseur capricieux, lisent la carte en suivant les légendes du doigt et atteignent les îles dont on aperçoit la silhouette sur l'horizon. Les his-

toires légendaires de *Sophnic* leur tiennent lieu d'Instruction nautique, comme cet été de 1976 où le bateau rencontra des globicéphales au retour des Scilly, rencontre immortalisée par un des membres d'équipage avec un appareil photo non chargé... Une autre fois, ce fut une mémorable potée au chou, portée avec mille précautions dans la descente au moment même où le bateau s'échouait net sur un pavé, provoquant le dessalage de la soupière... Une fois encore, ce fut le sauvetage tragi-comique d'un couple du Moulin Rouge, tétanisé par la panique à bord de son bateau tout neuf au milieu de la baie de Quiberon.

### Avec «Giscard» et «Tonton», les papys-flingueurs sèment la terreur au championnat du monde !

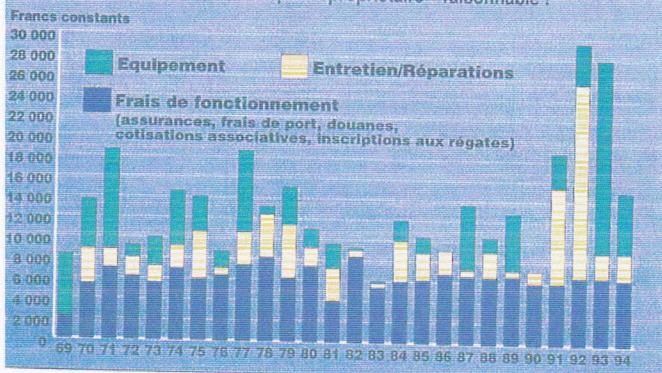
À la fondation du port du Crouesty, les copropriétaires obtiennent une amodiation de vingt ans pour un ponton. Jusqu'à cette année, ceci a permis de payer des frais de port imbattables et de réduire le coût global de fonctionnement du bateau. Pendant l'hiver 1974, Claude



## VINGT-CINQ ANS DE BUDGET

La copropriété imposant une tenue précise des comptes, le coût du bateau peut être suivi année par année à l'achat de la manille près. Le graphique distingue frais de fonctionnement, frais d'entretien et de réparation et achats d'équipement. Tous les chiffres ont été convertis en francs constants selon les coefficients de corrections publiés par l'INSEE, afin d'obtenir des valeurs représentatives (valeurs 1995).

Le graphique met en évidence un budget en dents de scie, dont les crêtes sont justifiées par de l'achat de matériel ou des réparations exceptionnelles : achat d'un génois en 1969, d'une girouette et d'un sondeur en 1974, d'une grand-voile neuve en 1977, d'un VHF en 1987, puis d'un Decca en 1989, réfection du lest en 1992 ou achat d'un enrouleur et de son génois en 1993. On constate que les frais de fonctionnement demeurent dans une fourchette à peu près égale. Ces chiffres sont contenus dans une limite modeste, grâce à l'amodiation de vingt ans souscrite pour la place de port. Celle-ci parvenant à échéance cette année, cette partie du budget va sensiblement augmenter à l'avenir. Le budget entretien-réparation est lui aussi modeste, car beaucoup de travaux ont été effectués par les copropriétaires. En francs constants, c'est un budget de 13 200 francs par an (valeur 1995) qui a été dépensé en moyenne pour le bateau, soit 3 300 francs par copropriétaire – raisonnable !



fabrique un régulateur d'allure doté d'une robuste chaise et de deux aéroliers à choisir en fonction de la force du vent. Ce nouveau venu à bord – aussitôt surnommé «Giscard», en vertu du slogan de l'élection présidentielle d'alors, «Giscard à la barre» – change la vie du bord et permet de grandes traites sans toucher à la barre.

En 1981 souffle l'air du changement et un pilote électrique venu à bord apporter sa «force tranquille» prend tout naturellement le surnom de «Tonton». Pour que le pilote électrique travaille convenablement, il faut concevoir une sorte de petit banc rehaussant légèrement la barre. Cette hausse astucieuse devient «le prie-Dieu de Tonton», monté systématiquement dès que l'Autohelm 50 est connecté.

Lors des régates, le matériel inutile est débarqué et les «papys flingueurs», avec leur enthousiasme et leurs blagues de collégiens, tirent des bougres d'anthologie avec les jeunots qui ne se méfient pas assez de cet Arpège à la coque délavée. C'est ainsi que, l'an dernier, le bateau s'est superbement adjugé la deuxième place au championnat du monde de la série, qui rassemblait pas moins de trente-cinq bateaux !

## LES BILANS DÉJÀ PARUS

- Océanis 430, VV 267, mai 1993.
- Kelt 8 mètres, VV 271, sept. 1993.
- Gladiateur, VV 276, février 1994.
- Muscadet, VV 278, avril 1994.
- Feeling 10,90, VV 280, juin 1994.
- Gin Fizz, VV 282, août 1994.
- Gorsaire, VV 285, novembre 1994.
- First 30, VV 288, février 1995.
- Romanée, VV 290, avril 1995.
- Dufour 31, VV 293, juillet 1995.
- Syphe, VV 294, août 1995.

*«Une fois qu'on a eu l'Arpège, on ne s'est plus posé la question de changer de bateau, explique Michel. Certes, nous aurions sans doute gagné en finesse de barre ou en sensations, mais peut-être perdu en robustesse. Ce bateau convient toujours à nos besoins et la copropriété a créé une émulation. Chacun de notre côté, nous n'aurions jamais accompli le quart des navigations entreprises.»*

Ce bord chaleureux, où prime le plaisir de naviguer, est étonnamment dynamique après vingt-six ans de solide complicité. Cette entente au long cours n'est pas le moins étonnant de l'histoire de *Sophnic*, faite de plaisirs et d'amitiés partagés. □



ABC

■ Portion de la coque comprise entre le plat-bord et la surface de l'eau, le **franc-bord** est assez faible sur l'Arpège au regard des bateaux de croisière modernes, généralement plus hauts sur l'eau.

■ Filin reliant la tête de l'ancre à un flotteur, l'**orin** permet de soulever l'ancre en la tirant en avant au cas où, engagée, on ne pourrait la relever en tirant uniquement sur sa ligne de mouillage.

■ Structure composite de résine, de tissu de verre et, en l'occurrence, de balsa, le **sandwich** est communément utilisé dans la fabrication des ponts de bateaux, car cette structure est à la fois solide et légère.

#### CE QUI A BIEN TENU

- Le gréement (une fois réparée l'avarie d'étai en début de carrière).
- La coque.
- L'électronique d'origine.

#### CE QUI A MOINS BIEN TENU

- Les planchers.
- Le pont.
- Les hublots, qui sont uniformément tréstillés.
- Le moteur et son inverseur.

#### LES TRAVAUX PRÉVUS

Le bateau ne nécessite pas de travaux d'urgence, mais quelques vannes seront bientôt à changer. Les copropriétaires rêvent par ailleurs d'une grand-voile fatiguée !

À l'image de son équipage, le carré de Sophnic est chaleureux. Plus exigus et dépouillés que les emménagements modernes, ceux de l'Arpège n'en demeurent pas moins très fonctionnels.

## ÉQUIPEMENTS : SIMPLÉS OU «FAITS MAISON»

• **Moteur.** L'Albin d'origine tourne toujours, en dépit d'un inverseur qui n'a jamais bien fonctionné en marche arrière. Refait par Claude après qu'il a serré, le moteur affiche 1 884 heures au compteur. Démarreur, dynamo et presse-étoupe ont été changés.

• **Voiles.** Sophnic en est à son troisième jeu de voiles, mais utilise toujours le spi acheté avec le bateau. Un enrouleur et un nouveau génois Tasker ont été installés en 1993. Un second spi, découvert en piteux état chez un voilier, racheté 300 francs et réparé avec des morceaux de toile adhésive, renforce la garde-robe. La deuxième écoute de grand-voile a été chargée voici deux ans avec les deux poulies du palan.

• **Accastillage.** Les winches Lewmar 40 deux vitesses sont d'origine. Seules les embases des winches de mât Marco Polo ont un peu souffert. Les poulies de bosses de ris ont été fabriquées en alu par Claude, qui a également signé la réalisation du régulateur d'allure.

• **Electronique.** Le speedomètre Harrier d'origine, doté d'un énorme répéteur, le sondeur Pen-Lann acheté en 1974 et le récepteur radio Technifrance, datant du Golif, ont longtemps constitué les seuls instruments du bord avec le baromètre-enregistreur. Le VHF acheté en 1987, le Decca en 1989 et le GPS Garmin 50 - dit «Gédéon» - récemment acheté, témoignent de l'arrivée à bord des nouvelles techniques de navigation.

• **Mouillage.** Depuis l'an dernier, dans le but d'épargner les lombaires de l'équipage, la CQR d'origine a été remplacée par une ancre légère Fortress. Le bateau dispose d'un second mouillage avec une petite ancre plate.

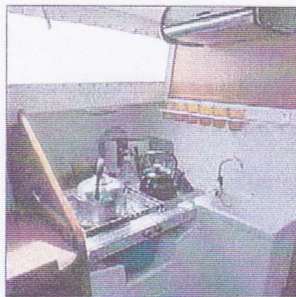
## EMMÉNAGEMENTS : DU COUSU MAIN



Le moteur Albin d'origine a été entièrement refait par l'un des copropriétaires. L'ampèremètre de charge a été rajouté.



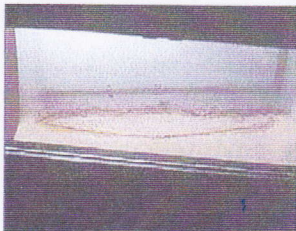
On utilise souvent les béquilles à bord de Sophnic. Le rangement d'origine de celles-ci, situé sous la couchette du navigateur, est d'un accès idéal.



La cuisine contre-moulée, avec ses deux éviers et ses rangements, est très bien conservée. Sur la gauche, un plateau augmente le plan de travail.



Un GPS à côté du récepteur radio Technifrance aux bandes marines obsolètes : l'ancien et le moderne se côtoient autour de la vaste table à cartes.



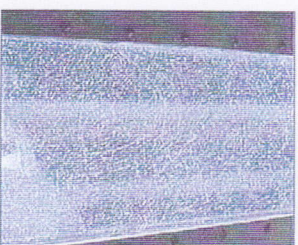
Au fond d'un équipet tribord du carré demeure la trace du contre-mouillage éclaté lors de l'échouement du bateau à sa première saison.



Rangements contre-moulés pour les bouteilles et bac destiné à conserver impeccables robes et pantalons faisaient de l'Arpège un bateau raffiné pour l'époque.



Un porte-cartes fabriqué maison et parfaitement classé résume les navigations de Sophnic, des côtes anglaises à l'embouchure de la Gironde.



Les hublots d'origine ont pas mal vieilli et les surfaces, comme celles des panneaux de pont, sont uniformément tréstillées.