

# YACHTING *Sud*

Régates & Championnats  
Slam Antwerp Race  
Tous à Cap°Okaz

**ESSAI : FIRST 50**



# La philosophie du pollen

La réalisation d'un rêve, lorsqu'il s'agit de construire de ses mains un voilier de dix mètres en aluminium épais demande une foi de charbonnier, une patience de bénédictin, l'astuce d'un bon ferrailleur et la philosophie d'un sage. **Guy Bartholomé**, dans son jardin ombragé d'Orp le Grand cumule ces indispensables qualités avec la ferme conviction que son projet n'aboutira qu'après 4 ou 5 ans de persévérance. Mais aujourd'hui, la coque est terminée, le pont est soudé et le minutieux travail de finition va commencer.



**Orp Le Grand**, quiet village arrosé par la petite Gette, paresse sous une douce tiédeur de fin d'été dans son écrin de grandes plaines agraires riches de limon fertile. Le coq chante en début d'après-midi, comme pour laisser croire qu'ici, le temps ne

compte pas. Sous une vaste bâche translucide, « **Pollen** » - c'est le nom de ce nouveau type de voilier - attend pour recevoir les cordons de soudure dans les chanfreins, que son constructeur soit complètement guéri d'une méchante morsure de disquette dans le gras de la paume. Parce que la construction d'une telle unité en alu se paie aussi, parfois, du risque de se blesser. Quelles que soient les qualités manuelles et intellectuelles de Guy Bartholomé, notre intérêt pour une telle réalisation et de son savoir-faire passe au second plan selon l'adage qui prétend « *Dites-moi quel est votre bateau, je vous dirai qui vous êtes* ». Le cheminement d'un tel projet dans l'esprit d'un être humain mérite donc notre curiosité en premier chef.

## PLAN DE CARRIÈRE

Adolescent, ses lectures préférées n'étaient pas Françoise Sagan, ou Simenon, mais Moïsses, Vito Dumas ou Patrick Van God (mais pas Antoine, tient-il à préciser). Pour passer du rêve à un début de concrétisation, il consulte le responsable de l'ADEPS à Péronnes qui lui conseille très judicieusement des stages en dériveurs et c'est donc comme équipier sur Caravelle qu'il tirera ses premiers bords en eau douce. Mais Guy veut des horizons plus larges et trouve son premier embarquement en mer depuis la côte belge vers le Veerse Meer, une expérience qui le cloue sur sa couchette tout au long du voyage, en faisant un autre apprentissage, celui du mal de mer dont il n'émergera qu'une fois le voilier à quai. Il en faut plus pour décourager notre homme qui perfectionne son expérience grâce aux diverses filières classiques qu'offrent nos clubs et on le verra embarquer sur des voiliers du Brabant Wallon Yacht Club, de l'University of Louvain Yacht Club, de Vent Debout et, enfin, du Groupe de Croisière des Bancs de Flandre où il est d'ailleurs aujourd'hui chargé de cours. Il finira par acheter un Feeling 326 à restaurer presque entièrement, qu'il conservera pendant 4 ans avant d'avoir la conviction que le voilier de ses rêves, il peut le réaliser de ses mains, qu'importe le temps qu'il faudra.

## RECHERCHER LA MEILLEURE SOLUTION

L'aluminium épais est le matériau qui retient sa préférence pour sa robustesse à toute épreuve, mais il sait que sa mise en œuvre requiert des compétences bien particulières. Il décide donc de suivre des cours du soir de soudure pendant 3 ans pour maîtriser cette technique qui ne s'improvise pas. Proche de Pierre Marique et de Jean-Pierre Brouns qui est un peu l'architecte maison du chantier Méta à Tarare, grand spécialiste en unités

« ... avant d'avoir la conviction que le voilier de ses rêves, il peut le réaliser des ses mains, qu'importe le temps qu'il faudra. »

d'aluminium épais, c'est avec Jean-Pierre Brouns qu'il élabore les plans d'un voilier de 10 mètres et de première catégorie française. L'architecte se met à la table à dessin et crée les lignes de ce nouveau modèle qui s'appellera « Pollen », de quoi féconder un rêve du grand large. Mais si tracer les lignes d'une carène grâce aux programmes des dessins assistés par ordinateur fait gagner beaucoup de temps, sa réalisation technique et pratique exige une remise en question et une nouvelle solution à

chaque nouveau détail qui surgit au fil de l'élaboration. C'est un autre challenge qui passionne Guy Bartholomé

et Jean-Pierre Brouns : n'accepter aucun ukase, échanger leurs idées avec tous ceux que ce projet passionne et essayer d'adopter chaque fois la meilleure solution. C'est ainsi que Pollen a été pensé, à l'origine, comme un dériveur lesté. Il va évoluer au fil des rencontres et des échanges d'idées, vers une fausse quille lestée et, finalement vers une

version à deux quilles latérales lestées chacune d'un bulbe long.

### CHERCHER LE BUT, VOUS TROUVEREZ LE BATEAU

Cet ensemble de réflexions et de réalisations a aussi un autre fil conducteur essentiel : l'usage que le constructeur veut faire de son bateau et qui sera déterminant dans sa démarche. Destiné à des périodes de navigations au long cours, il le veut robuste comme un coffre-fort à voile, Aisé à construire, ce qui explique

le simple bouchain immergé et les lignes de rouf à angles vifs. Agréable et sécurisant à

la manœuvre, avec un classique gréement en cotre avec un petit bout-dehors et deux safrans. L'échouage dans des baies peu profondes ne sera pas trop handicapé grâce à un tirant d'eau de 1,30 m, et rendu très confortable sur les deux bulbes latéraux à longue assiette. Prévu pour de longues croisières familiales, le nombre de couchettes a été limité à deux

doubles pour privilégier l'espace de vie à bord avec un vaste carré. Tout cela est pensé avec une philosophie d'un usage bien précis : Guy Bartholomé a 40 ans et il ne s'agit pas pour lui et sa compagne de partir pendant de longues années autour du monde en quittant toute attache terrestre. Mais bien de se préserver des périodes sabbatiques pour explorer des îles trop peu connues, périodes entrecoupées de retours à terre pour regarnir la caisse du bord. Ces voyages devraient l'amener non seulement à la découverte de lieux éloignés mais aussi de populations encore trop peu connues, et il en reste encore beaucoup aujourd'hui. Enseignant de métier, il souhaite aussi utiliser ces évasions de moyenne durée dans un programme pédagogique des découvertes avec des groupes scolaires, ce qui devient aujourd'hui plus simple grâce aux moyens modernes de communication et qui permettrait de fournir aux jeunes les projets de réflexion à long terme dont ils sont trop souvent en demande. Autant résumer en écrivant que Guy Bartholomé élabore le meilleur catalogue de « Comment ne pas naviguer idiot ».



## La philosophie du pollen

### NI TROP, NI TROP PEU

Parler plus en détails de la construction elle-même ne sera pas notre tasse de thé dans ces colonnes, tant il est vrai que la littérature sur la technique de construction amateur est, à l'instar de la langue d'Ésope, la meilleure et la pire des choses. Il nous faudrait entrer dans une infinité de détails techniques si on voulait satisfaire le souhait du lecteur naïf qui espérerait, après avoir lu ces lignes, se lancer, lui aussi, dans une telle entreprise. Au bas mot, quelques centaines de pages seraient nécessaires. À l'opposé, si nous nous contentions d'un survol lapidaire des grandes astuces qu'il faut savoir pour réussir une construction amateur dans ce matériau, le candidat constructeur resterait sur sa faim, ce n'est pas en deux ou trois pages d'un magazine

#### Caractéristiques techniques

Longueur hors-tout : 11,73 m  
 Longueur coque : 10 m  
 Longueur flottaison : 9,28 m  
 Bau : 3,75 m  
 Déplacement : 7,2 tonnes  
 Lest : 2 bulbes de 1,100 kg chacun  
 Tirant d'eau : 1,30 m  
 Deux safrans au tableau arrière inversé  
 Mât posé sur le pont, soutenu par épontille intérieure  
 Gréement cotre avec bœuf dehors  
 Deux étages de barres de flèches poussantes  
 Surface de voile en route : 65 m<sup>2</sup>  
 Plans : Jean-Pierre Broune

qu'on peut appréhender correctement le sujet. Le plus important ici n'est pas de savoir comment l'homme le fait, mais bien pourquoi. Limitons nous aux caractéristiques les plus remarquables. L'aluminium épais évite de devoir varanguer la coque et, plus il est épais, moins les panneaux présentent de déformations. Guy Bartholomé a opté pour des tôles de 10 mm d'épaisseur pour la coque, obtenant un lissé parfait. Le pont est en 6 mm et le roof en 4 mm pour ne pas surcharger inutilement les hauts. Les soudures se font, bien entendu, sous argon et hélium, avec préchauffage des masses au découpeur thermique. Mentionnons aussi deux poutres verticales qui montent des voiles de quilles jusqu'au roof et servent de reprises pour les cadènes. Ce que le regretté Pierre Marique appelait judicieusement une ceinture de contraintes. Pour la mise en forme des tôles, un double viréur extérieur sur galets ceinture tout le bateau et a reçu les couples externes sur lesquels s'ajustent les tôles d'alu prédécoupées aux formes développables, les bombés se faisant presque naturellement. Les tôles sont alors pointées entre elles à la soudure par l'intérieur. Après quoi, les joints des chants sont comblés par les cordons de soudures externes de finition.

Nous souhaitons au skipper de Pollen qui ne s'est pas privé de son plaisir avec cette construction amateur exemplaire, encore bien plus de plaisir dans le sillage des Moitessier et Vito Dumas qui enchantèrent son enfance.

• Charles Bertels

Ce procédé de soudure, spécifique à l'aluminium, utilise un arc électrique formé entre une électrode réfractaire de tungstène et la pièce à souder. Un gaz inerte - argon - protège le bain de fusion contre l'air ambiant durant le soudage. L'arc électrique est étroit et intense, ce qui permet d'exécuter le cordon de soudure avec précision.

