



quelques bords sur...

Sous son grément aurique, il ne faut pas chercher à trop serrer le vent mais, comme on peut en juger ici, « tout dessus, bon plein, les voiles portant bien et le nez dans la plume », le Fréhel a retrouvé tout le sérieux d'un « ancien de la voile ».

LE FREHEL par Charles de Mars

LES océan racers, dériveurs de plus ou moins haute compétition, vedettes rapides, cabins cruisers, runabouts, ont, certes, leurs passionnés, mais il n'est que de se promener le long de nos rivages pour voir qu'il existe d'autres formes de plaisance. Les estuaires bretons, les petits ports fourmillent de canots divers dont, pour rien au monde, les propriétaires ne voudraient faire l'échange contre ces machines rapides, mais parfaitement inadaptées à la forme de plaisance faite de longues sorties sans hâte, de pêche et de ronds dans l'eau que permet le canot.

C'est pour ces plaisanciers, en premier, que le Fréhel a été conçu. Réalisé en stratifié, avec une coque inspirée de la tradition mais dessinée en fonction des possibilités d'un matériau récent, c'est le canot breton dans une version moderne.

Large de 2 mètres pour une longueur de coque de 5 mètres, le Fréhel déplace sa demitonnes, ce qui le laisse apte au transport routier sur remorque. Avec un lest en quille moyen, il y a place pour l'échantillonnage robuste que suppose la fréquentation, avec des

pêcheurs, des ports d'échouage de Bretagne-Nord.

La coque est, dans ce but, munie à son avant d'un liston au relief très marqué qui lui assurera une protection valable.

Ce liston, droit sur le profil, est malheureusement moins esthétique qu'il aurait pu l'être, légèrement incurvé pour suivre la tonture ; assez saillant, il arrête quelques embruns qui remonteraient autrement le long de l'étrave fine et peu évasée, dont le franc-bord important permet d'amortir les mouvements de tangage sans tosser trop sèchement. La coque est plaisante de lignes bien qu'un peu lourde en raison de son frégatage important. Bien défendue, elle paraît adaptée aux vitesses modérées que pratiquent les utilisateurs de telles unités.

Plusieurs variantes sont offertes à la clientèle, différant par leurs emménagements ou leur grément.

La plus simple, dénommée « pêche », comporte un large cockpit ouvert ceinturé par une hiloire. Un banc en fer à cheval entoure la partie arrière, laissant l'accès libre à un

grand vol
avant.

A l'arr
un vaste
d'écoute p
nail extéri
de même
petit pav

Dans la
rement p
abritant
hauteur

Les de
de mouss
différents
submersil

La pro
par un
puits à
un moter
un capot

Le pla
Marconi
sion « t
foc, gra
surface
dernière
d'essayer

Le fo
tribord
bitte d'a
en pin
par qua
à drisse

Le g
nille, e
trouvée

Si la
maximum
du cock
version
geable
deux ve
coque de
facileme
et accie

ds sur...

grand volume de rangement sous le pontage avant.

A l'arrière, deux capots donnent accès à un vaste coffre; un arceau formant barre d'écoute passe par-dessus la barre du gouvernail extérieur. Le passavant, relativement étroit de même que le pontage avant, est bordé d'un petit pavois venu de moulage.

Dans la version « cabine », le cockpit légèrement plus court est précédé d'un petit roof abritant deux couchettes et disposant d'une hauteur de 1,28 mètre.

Les deux versions comportent un volume de mousse expansée de 750 dm³, réparti dans différents compartiments et garantissant l'in-submersibilité.

La propulsion moteur peut être assurée soit par un hors-bord 6 chevaux placé dans un puits à l'intérieur du coffre arrière, soit par un moteur fixe de 4 à 8 chevaux abrité sous un capot au milieu du cockpit.

Le plan de voilure peut être celui de sloop Marconi, d'une surface de 14,50 m², en version « tradition » celui de sloop franc avec foc, grand-voile à corne et flèche, dont la surface totale atteint 17,50 m². C'est cette dernière version que nous avons eu l'occasion d'essayer.

Le foc est amuré sur un bout-dehors placé à tribord de l'étrave, et prenant appui sur une bitte d'amarrage. Le mât est un robuste pieu en pin (comme les autres espars) maintenu par quatre haubans et entouré par un râtelier à drisses fixé sur le pont.

Le gréement courant est en chanvre de Manille, et court dans des poulies havraises retrouvées avec émotion. Ce type de gréement est



évidemment assez complexe, il comporte pour la grand-voile : drisse de pic, drisse de mât et palan d'amure, sans oublier le transfilage sur le mât; pour le flèche, une drisse de vergue, une amure et une écoute qui fait retour sur l'extrémité de la corne; pour le foc, une drisse formant palan double avec dormant en tête (poulie à croc pour le point de drisse et poulie de retour sur le mât); point d'amure passant par un réa sur le bout-dehors, etc. Il faut 8 ta-

Si la version pêche offre le maximum de place à l'intérieur du cockpit, l'abri donné par la version cabine n'est pas négligeable par temps humide. Les deux versions possédant la même coque à quille longue, échouent facilement même sur fond dur et accidenté.



trément arique,
pas chercher à
le vent mais,
peut en juger ici,
ssus, bon plein,
portant bien et le
la plume », le
retrouvé tout le
n « ancien de

de Bretagne-

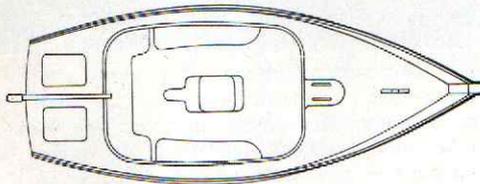
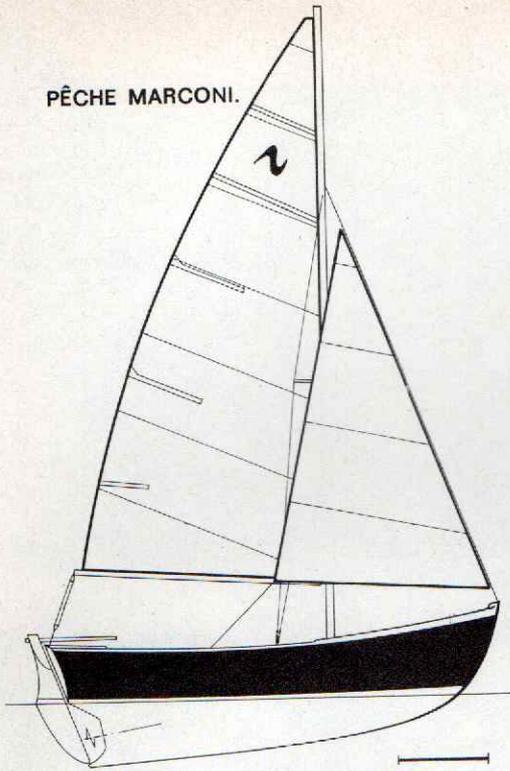
munie à son
marqué qui lui

fil, est mal-
qu'il aurait
pour suivre la
quelques em-
ment le long
dont le franc-
ir les mouve-
pp sèchement.
oien qu'un peu
age important.
e aux vitesses
utilisateurs de

es à la clien-
nagements ou

pêche », com-
ceinturé par
cheval entoure
s libre à un

PÊCHE MARCONI.



CABINE MARCONI.



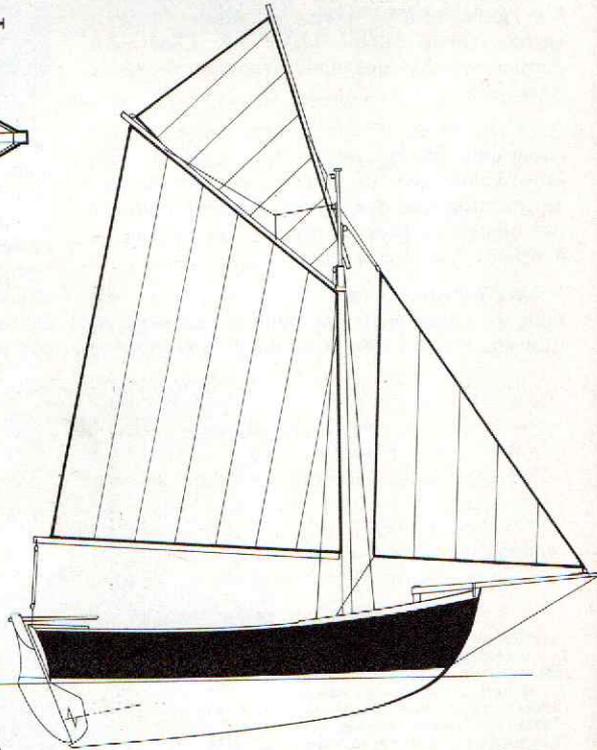
FRÉHEL

Architecte : H. GARRETA

Longueur hors-tout	5,10 m
Longueur flottaison	4,25 m
Largeur	2 m
Tirant d'eau	0,65 m
Poids	450 à 550 kg
Lest	150 à 200 kg
Surface de voilure : Marconi	13,50 m ²
Tradition	17,50 m ²

Constructeur : Amiot Naval, Zone Industrielle, 22-Dinan. Prix hors taxes, départ chantier — avec mâture alliage léger, gréement inox, voileure tergal, balcon inox, puits pour moteur hors bord, capote pour version pêche.

Version pêche : 8 050 F. Version cabine : 8 950 F. Supplément pour moteur fixe Yanmar diesel 7 ch. ou Couach BD 1 essence 5 ch. : 3 700 F. Supplément pour voileure « Tradition » : 250 F.



PÊCHE TRADITION.



quets pour tou
les râteliers ne

Mettant le pi
sortie, nous av
sion de stabilit
vent poussant a
sortir au moten
au vent, faible
d'un rendez-vo
retrouver des a

C'est donc a
Couach que n
drisses une à u
puis... drisse d
d'amure : la
vergue, amure
fiers de n'en a

Nous étions
pluie qui com
tombé. Le Fré
presque son list
arrive alors à
loin, ce qui est
plus très bien
l'usage, on s'ap

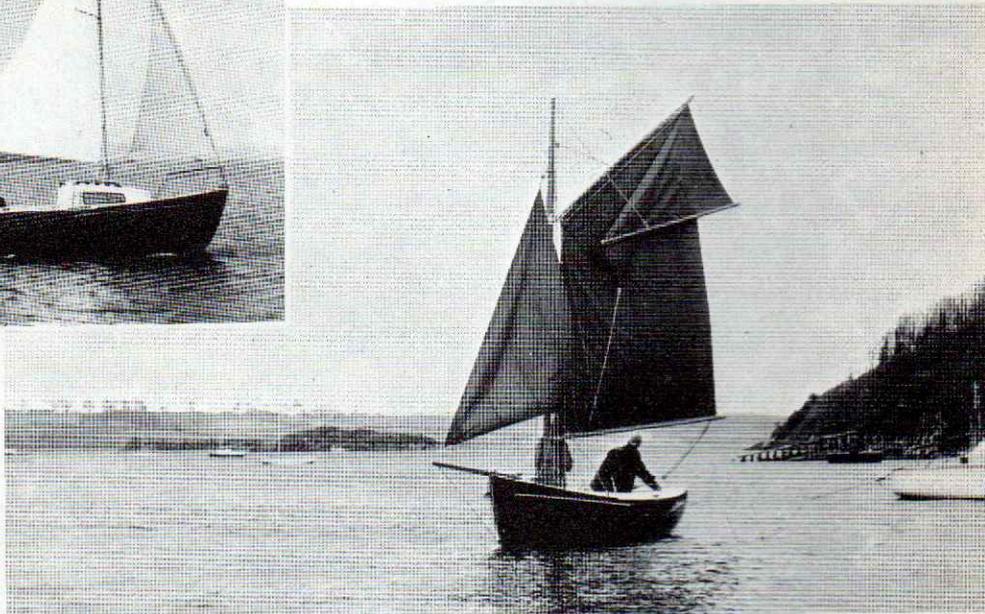
5,10 m
4,25 m
2 m
0,65 m
550 kg
200 kg
13,50 m²
17,50 m²

Industrielle,
acier — avec
peinture tergal,
bord, capote

cabine :
fixe Yanmar
puissance 5 ch.:
« Tradition » :



Le gréement Marconi est évidemment le plus simple à manœuvrer, mais pour celui qui ne craint pas les ampoules, et qui saura retrouver le coup d'œil du vrai gabier pour ne pas emmêler ses manœuvres, quel plaisir de barrer sous voile aurique avec flèche. Ici on peut juger comment, dans un grain subit, il est facile de diminuer la toile en masquant le flèche sous la grand-voile par simple largage de sa drisse.



quets pour tourner toutes ces manœuvres et les râteliers ne sont pas superflus.

Mettant le pied à bord pour une première sortie, nous avons apprécié la bonne impression de stabilité que donne le Fréhel. Le vent poussant au large, nous avons décidé de sortir au moteur pour envoyer la voilure bout au vent, faible semblait-il, sur le chemin d'un rendez-vous pique-nique où nous devons retrouver des amis.

C'est donc au teuf-teuf paisible du BD 1 Couach que nous avons repéré toutes ces drisses une à une, et envoyé d'abord le foc, puis... drisse de mâst, drisse de pic, palan d'amure : la grand-voile, enfin... drisse de vergue, amure et écoute : le flèche — très fiers de n'en avoir mélangé aucune.

Nous étions occupés à tout régler sous la pluie qui commençait quand un grain est tombé. Le Fréhel s'est couché jusqu'à mettre presque son liston dans l'eau ; il semble qu'il arrive alors à préférer déramer qu'aller plus loin, ce qui est agréable. Disons qu'il n'obéit plus très bien dans ces conditions mais, à l'usage, on s'aperçoit bientôt que ce gréement

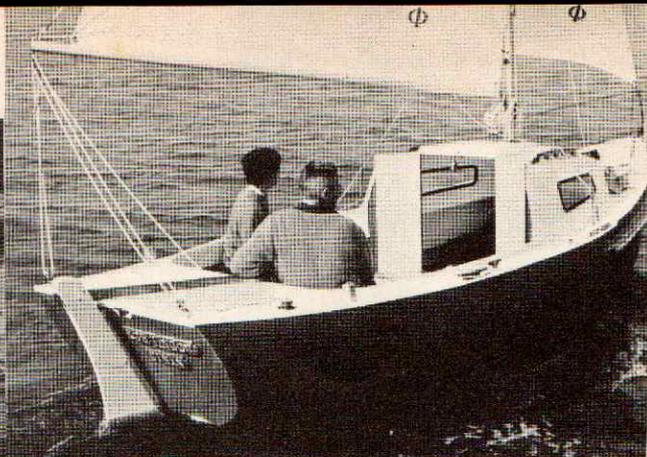
offre une grande souplesse d'utilisation. Les voiles, bien que très creuses (garantie d'un bon rendement aux allures portantes), s'effacent automatiquement sous la risée en déversant sans battre, pour peu que l'on choquo un peu l'écoute. D'autre part, le flèche peut rapidement se masquer derrière la grand-voile par la simple manœuvre de sa drisse.

Soulagé alors de 3 m² très haut placés, le cap et l'angle de dérive sont devenus convenables. Ils étaient évidemment très sensiblement moins bons que ceux d'un dériveur de compétition, mais il ne s'agit ni du même programme, ni du même gréement. De toute façon, l'appoint du moteur permettra d'améliorer facilement les choses.

Le grain passé, le vent est retombé à un petit 3 et grand-largue le Fréhel supportait sa toile pour peu que l'équipage se mette un peu au rappel assis sur le passavant.

Il taillait alors très honnêtement sa route, mais demandait un peu trop de barre. Jouant sur les écoutes, grand-voile choquée et foc bordé, nous avons bientôt pu obtenir que la barre devienne sensiblement neutre. On peut

TRADITION.



La cabine offre deux couchettes et 1,28 mètre de hauteur, mais laisse au bateau son aspect de canot avec plancher très bas. Si, affalé, le gréement à corne avec flèche gêne pendant les manœuvres de port au moteur, il suffit, pour dégager le cockpit, de hisser la bôme au tiers du mât après avoir ferlé la flèche et la grand-voile dessus, selon la méthode des anciens pêcheurs. Cette disposition a, de plus, l'avantage par temps de pluie, de laisser l'eau s'écouler sans stagner dans les replis de la voile.

regretter qu'une surface de toile un peu plus forte à l'avant ne donne un meilleur équilibrage du plan de voilure, lacune que l'on retrouve également au vent arrière.

Installés pour deux milles au près, nous avons laissé le Fréhel tailler son bonhomme de chemin et préparé nos lignes. Sans taper, sans toser, sans fatiguer, nous avons gagné l'anse, lieu de notre rendez-vous, où quelques bords de louvoyage sans difficulté nous faisaient pénétrer, voiles amenées... Les espars se révélèrent un peu encombrants, mais il est possible d'en dégager le cockpit. Nous avons débarqué notre quote-part du festin et les quelques poissons distraits pris en route, qui, bientôt grillés, passaient au rang de souvenir.

L'après-midi se déroula de la même façon ; la brise, assez fraîche au départ mollissant peu à peu, nous avons pu apprécier, outre son aspect « vieille marine », l'appoint du flèche par petit temps et du moteur quand le vent a lâché. Le moteur fixe est, sans doute, plus bruyant qu'un hors-bord moderne, mais son teuf-teuf paisible nous paraît comporter un élément sédatif qui manque au hors-bord

et permet de le supporter longtemps à faible puissance pour s'appuyer au plus près, par exemple.

Le Fréhel nous a donc laissé une impression agréable. C'est, pour le plaisancier traditionnel qui cherche à vivre les meilleurs côtés de l'existence des anciens pêcheurs, un bateau bien adapté. Il est marin, sain, docile à la barre en conditions courantes, il supporte assez bien sa toile et remonte correctement le vent ; sa quille longue lui assure une grande facilité d'échouage ; la coque nous paraît bien être dans l'esprit de son programme, et très sérieusement construite.

Le gréement traditionnel peut ne pas avoir le rendement du Marconi et demander davantage d'efforts à manœuvrer, il a un charme romantique incontestable et plaira certainement à beaucoup. Le choix existe, de toute façon, chez le constructeur.

Tel qu'il est, le Fréhel apporte les avantages du « plastique », robustesse, étanchéité et entretien réduit, à un type de bateau qui conservera toujours sa place dans le cœur de nombreux plaisanciers.