

Le Goat Island Skiff est une des révélations du Challenge naviguer léger 2019 (CM 307) : élégant bien que brut, facile à mener, rapide, confortable... Emmanuel Conrath, son constructeur, revient sur ce plan de Michael Storer, mais également sur les modifications qu'il lui a apportées, avant de nous livrer ses premières sensations à bord.

Goat Island Skiff

LE VOILE-AVIRON QUI PLANE

par Emmanuel Conrath

En 2014, découvrant le Goat Island Skiff, je suis... tombé de ma chaise. Quoi? Cette espèce de misainier taillé à la serpe serait en mesure de planer? Quelques films sur Internet et une balade sur le site de son architecte Michael Storer (lire p. 78) m'ont convaincu de tout l'intérêt de ce plan d'allure classique, qui affiche des performances identiques à celles d'un Laser...

Si on se contente d'un coup d'œil, le Goat Island Skiff (cette « plate de l'île aux Chèvres », couramment désignée par son acronyme GIS, porte le nom d'une île en baie de Sydney) semble en effet tout en simplicité brutale : un panneau pour le fond et deux autres pour les côtés, une étrave verticale et un tableau légèrement incliné. Quant aux emménagements, ils

se limitent à deux caissons étanches aux extrémités et un banc au milieu, sans oublier bien entendu le puits de dérive.

Cette première impression change pourtant rapidement quand on examine le GIS de près. En fait, avec des courbes équilibrées, quelques inclinaisons subtiles et des proportions harmonieuses, Michael Storer a réussi à dessiner un bateau élégant bien que très simple.

Let's Goat, le Goat Island Skiff construit par l'auteur – ici à la barre –, navigue depuis le mois de mars dernier. Noter les capelages textiles de l'écoute et du hale-bas sur la bôme qui dispensent de fragiliser cette dernière en la perçant, et le bout-dehors de spi asymétrique brélé à l'étrave.





Le GIS mesure 4,73 mètres de long pour 1,52 mètre de large. Et il ne pèse qu'une soixantaine de kilogrammes, soit le poids maximum de portage sur une petite distance par deux personnes, selon Michael Storer. Outre les emménagements minimalistes, ce gabarit plume s'explique en partie parce qu'il est construit presque tout en contreplaqué marine d'okoumé de 6 millimètres d'épaisseur, posé sur des serres de bouchain et une solide bauquière. L'usage de la fibre de verre se limite à des rubans de renfort sur les arêtes extérieures.

Les entrées d'eau sont fines tandis que la partie la plus large de la sole – 1,02 mètre, contre 1,52 mètre de largeur au maître-bau, ce qui témoigne de l'évasement du bordé – est très reculée, à 70 pour cent de la longueur de flottaison. Ces caractéristiques permettent de planer rapidement; la largeur réduite à la flottaison représente, elle, un atout à l'aviron.

Le GIS est dénué d'aileron, pour limiter la surface mouillée. Le choix d'une dérive sabre facilite la construction et limite le poids. Dans le même ordre d'idée, le safran est un profil rectiligne que deux tendeurs maintiennent entre les joues de la barre. L'architecte précise qu'ainsi la pelle peut sauter en cas de choc... à supposer que la dérive n'ait pas cassé juste avant! Des appendices simples donc, mais tout de même très étudiés: pour obtenir le meilleur rendement avec une traînée minimale, l'architecte fournit en effet pour chacun un profil NACA (sigle désignant les profils aéronautiques développés aux États-Unis par le National Advisory Committee for Aeronautics, qui fait référence en la matière).

UNE VOILE AU TIERS

AUX PERFORMANCES REMARQUABLES

Côté grément, fort de son héritage australien, Michael Storer a souhaité que le GIS ait un joli rapport surface de voilure/déplacement avec 9,75 mètres carrés de toile. Le bateau porte une voile au tiers bômée, suivant une configuration dont Storer est un grand promoteur: presque tous ses plans en sont dotés.

Michael dit avoir beaucoup appris sur la voile au tiers grâce au Beth, son premier plan commercialisé. « Les bateaux contemporains négligent la voile au tiers car on la croit complexe et surtout désuète, explique-t-il. Ne sachant pas l'établir correctement, beaucoup de marins n'en obtiennent qu'un rendement médiocre, et les architectes

Dans sa jeunesse, passée en Australie où il est né, Michael Storer a beaucoup régaté, notamment dans la série à restrictions des NS 14. Ce loisir a certainement influencé ses recherches. Ses études d'architecture navale interrompues – il ne se voyait pas dessiner toute sa vie des porte-conteneurs –, il embauche bientôt chez Duck Flat Wooden Boats, à l'époque le plus grand fournisseur de plans et de kits de petits bateaux d'Australie. Là, il constate qu'il est possible de construire facilement des bateaux

rapides pour une fraction du prix des dériveurs de compétition de l'époque, avec une allure traditionnelle, ce qui n'est pas pour lui déplaire. Durant cette période, il découvre aussi les dessins de l'architecte néo-zélandais Iain Oughtred, dont il apprécie la simplicité et la parfaite documentation à destination des constructeurs.

Pour Michael Storer, quelques semaines doivent suffire à un chantier. Dans ce contexte, le contreplaqué allié à l'époxy devient son meilleur allié, cette technique permettant en outre d'éliminer l'essentiel de la charpente en bois massif, donc de réduire le nombre de pièces, le poids, le prix... Pour autant, son amour des beaux bateaux, certes simples, demeure, et c'est

dans cette direction qu'il mène ses travaux. Le canoë à voile Beth (au centre), son premier plan (1989), est une réussite en ce sens. Le GIS, en 1992, sera son second plan... et demeure son préféré. Cent trente-huit exemplaires (dont quatre en France) ont à ce jour été référencés dans le monde. Certains ont été modifiés, comme celui de l'américain Clint Chase qui l'a doté d'un petit artimon.

Michael Storer vit actuellement aux Philippines où il fait la promotion de la voile

et de la régates sur une écurie de OZ Goose (en bas), son plan le plus radical. Il aide à construire et à gréer les bateaux, et entraîne leurs barreaux.

L'accastillage métallique, trop cher aux Philippines, est le plus souvent absent de

ses plans. Michael Storer a aussi monté sur place une voilerie, Really Simple Sails, qui expédie les voiles pour ses bateaux dans le monde entier, à un prix défiant toute concurrence.

L'architecte est également très présent sur Internet, où il publie nombre d'articles de vulgarisation à destination des constructeurs et des équipages de ses bateaux. Une vraie bible pour les barreaux comme pour les amateurs d'architecture navale... ■



Goat Island Skiff

Plan de Michael Storer

Longueur: 4,73 m

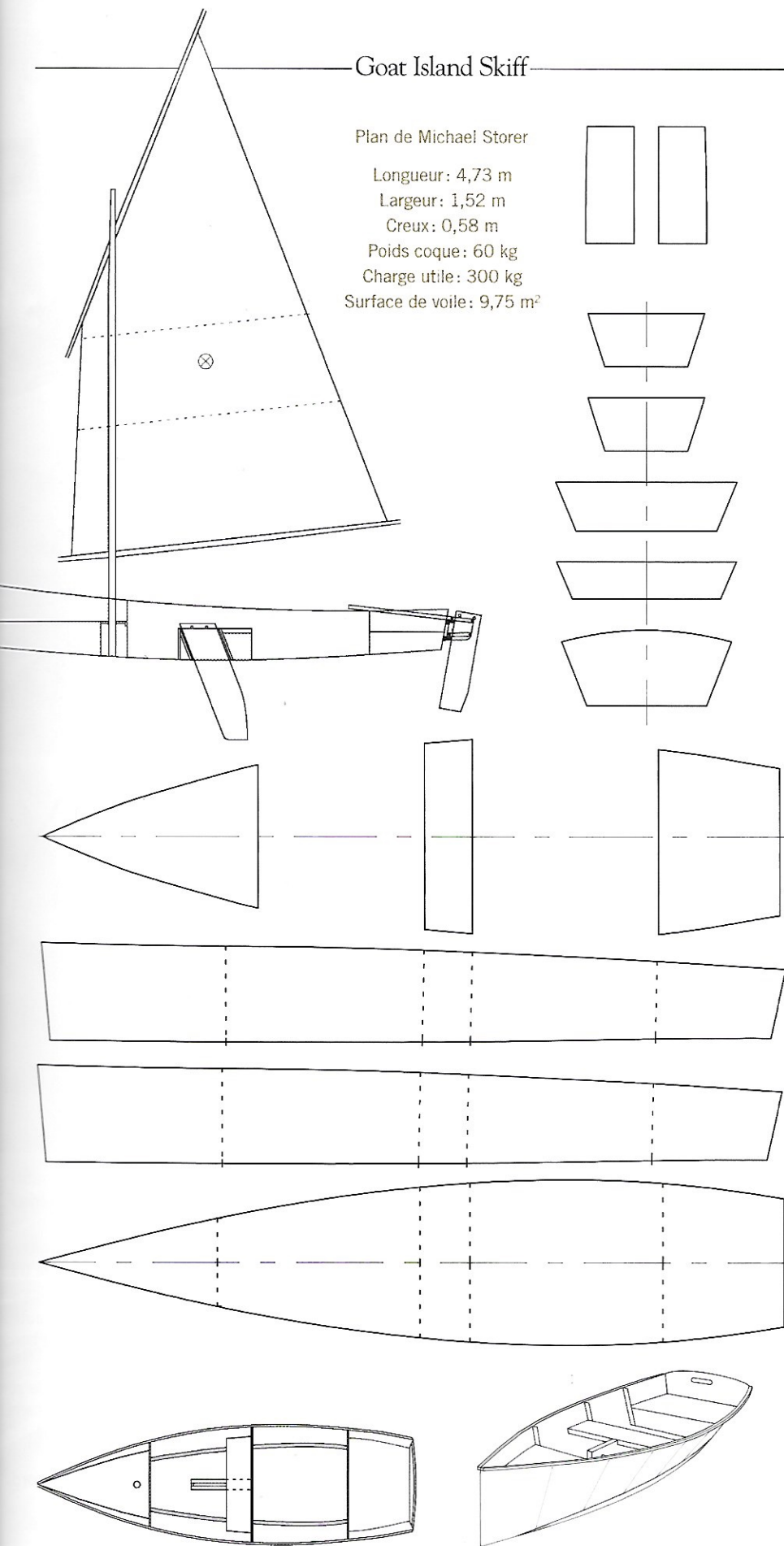
Largeur: 1,52 m

Creux: 0,58 m

Poids coque: 60 kg

Charge utile: 300 kg

Surface de voile: 9,75 m²



navals l'ignorent, faute de la connaître... La voile au tiers est pourtant très efficace au près. Au portant, elle est puissante, avec un centre de poussée très bas.

« On pense souvent que la distorsion du profil d'une voile au tiers sur son "mauvais bord" – quand elle est en appui sur le mât – est très nuisible à son rendement. Pourtant, lors des régates d'OZ Goose aux Philippines, où une flotte importante court de façon régulière, on s'est aperçu que la différence de performance était insignifiante d'une amure sur l'autre, voire... que le meilleur bord était celui où la voile est appuyée sur le mât ! Peut-être cela permet-il en effet de faire un meilleur cap... »

Michael Storer est ainsi devenu un « expert ès misaine », prodiguant nombre de conseils en la matière, notamment sur son blog. « Le mât doit être rigide afin que la tension sur la drisse ne varie pas et que la voile ne se creuse pas. En revanche, la vergue et la bôme doivent être flexibles (50 millimètres sur le GIS) pour cintrer dans les risées afin d'ouvrir la chute et laisser le haut de la voile, coupée dans cette optique, déverser. »

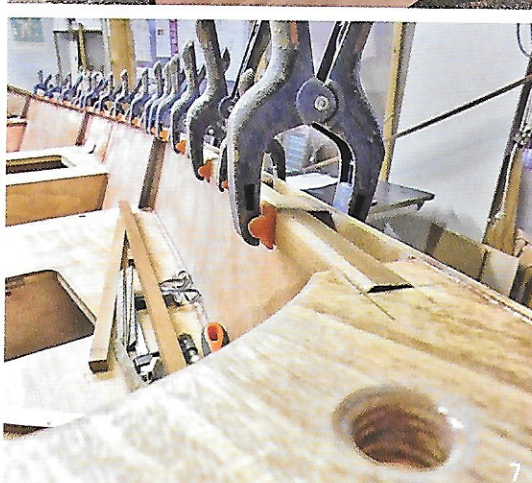
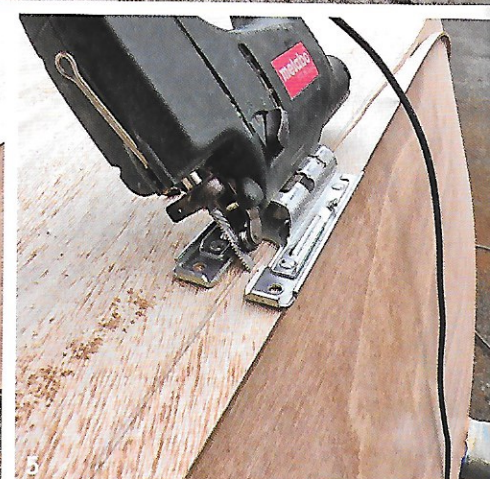
L'architecte poursuit : « Le secret pour établir correctement une voile au tiers bômée est d'avoir une bonne tension sur la drisse et sur le palan d'amure, ce qui implique d'utiliser des cordages qui ne s'étirent pas. Dès qu'un pli se forme entre le point haut du guindant et le point d'écoute, il faut raidir l'amure. D'où l'importance que ce réglage soit toujours à portée de main de l'équipage, sur un palan bien démultiplié. Dans la brise, on aplatit la voile au maximum.

« Le palan d'amure doit être capelé sur la bôme au niveau du point de pivot sur le mât. Ainsi, aux allures portantes, la tension du guindant empêche le point d'écoute de partir vers le haut. » La chute ne fait pas de « ventre », la voile restant contrôlable avec le maximum de surface utile, ce qui n'est pas le cas avec les voiles au tiers à bordure libre.

L'architecte précise enfin quelques points importants pour les capelages des poulies sur les espars : « Il ne faut pas utiliser de fixations vissées qui pourraient créer des points de faiblesse. Des erseaux entourant les espars reprennent les efforts, de simples pontets évitant qu'ils ne glissent. Enfin, la poulie basse du palan d'amure est fixée au pied de mât avec un mousqueton, de même que l'écoute, ce qui permet de libérer rapidement la voile pour la ranger ou la sortir du bateau. »



1. Pour gagner du poids et afin de simplifier la construction, Emmanuel Conrath a supprimé l'étrave en bois prévue par l'architecte. Les virures latérales sont ainsi rapprochées à l'aide de vis – qui seront enlevées une fois le joint réalisé –, un bout de tourillon dans le haut permettant d'ouvrir cette «étrave» afin de la rendre moins aiguë, donc moins fragile.
2. Ce GIS étant destiné à la randonnée, Emmanuel a choisi d'en revoir les emménagements. Les modifications – ici, le coffre arrière – sont testées au fil du chantier.



3. La sole est maintenue avec du ruban adhésif le temps de la fixer, à l'intérieur, par un joint congé.
4. Une fois la sole collée, un trusquin «sur mesure» permet de reporter le trait de découpe de son pourtour sur le dessus.
5. La sole est arasée avec une scie sauteuse dont la lame est plus inclinée que le bordé, pour ne pas griffer ce dernier.
6. Positionnement du premier tissu de verre (sergé de 200 grammes par mètre carré) sur la sole, une partie du bordé et le bas du tableau.
7. Montage à blanc de la serre bâbord, encastrée dans la guirlande, pour plus de solidité et de rigidité.



8. Assemblage à blanc du puits et de la dérive, pas encore profilée.
- 9 et 10. La dérive aura un profil NACA 0006, c'est-à-dire un profil symétrique (00) avec une épaisseur qui représente 06 pour cent de la corde (longueur du profil).
- Pour obtenir cette forme, on commence par découper, dans du contreplaqué de 5 millimètres d'épaisseur, neuf nervures reprenant les cotes du profil, et qui sont ensuite rapportées sur la dérive à l'aide de colle thermique. La défonceuse est montée sur une platine puis on règle la profondeur de la fraise avant de « promener » l'ensemble sur les nervures. On décolle ensuite proprement les nervures au décapeur thermique pour pouvoir les utiliser sur l'autre face.
- Enfin, au ciseau, on supprime les arêtes.
11. Sur cette photo du mât en fabrication, on voit bien le mandrin qui remplit le pied, coupé en sifflet, ainsi que les entretoises.
12. Pour commencer, un seul des deux vide-vite sera installé... le temps de valider son emplacement.

À la fin de la saison 2018, j'avais vendu mon fidèle voile-aviron *Gandalf*, un Skerry agrandi de 20 pour cent, rapide et très sécurisant. Il était grand temps de démarrer la construction de mon GIS, que j'ajournais depuis quatre ans. Sans vouloir trop m'éloigner de son concept de base, mon expérience grandissante de la randonnée en voile-aviron avait nourri ma réflexion sur la façon d'adapter le coursier de Michael Storer à mon programme : la croisière côtière en solitaire à la voile et à l'aviron.

D'emblée, je souhaitais remplacer la dérive sabre par un appendice pivotant et extractible de surface équivalente. On évite ainsi la casse en cas de choc, tout en conservant la possibilité de sortir la dérive de son puits quand on aborde une plage pour ne pas risquer, en repartant, de la trouver bloquée par les petits cailloux de la grève.

Je souhaitais également profiter des deux cloisons transversales qui tiennent le puits pour remplacer le banc par deux grands caissons jumeaux de part et d'autre. Ce serait l'endroit parfait, au niveau du centre de gravité, pour stocker le matériel indispensable à la randonnée nautique.

À l'arrière, je comptais remonter le dessus du caisson d'une hauteur de 35 millimètres pour qu'il soit dans le plan horizontal des nouveaux caissons centraux, de façon à relier ces volumes par des bancs latéraux. Outre leur fonction de siège de petit temps – les photos de GIS en navigation m'ont montré qu'on devait passer pas mal de temps sur le plat-bord! –, les bancs serviraient de support à une plateforme de couchage.

Enfin, je pensais relever la pointe du caisson avant pour ne pas que l'eau stagne sur la trappe à charnière que j'allais y installer, comme sur les autres compartiments. Je sais en effet que l'étanchéité de ces équipements peut laisser à désirer...

À noter que toutes ces modifications et adaptations se feraient au fil de la construction, des gabarits permettant de visualiser les volumes précisément, à chaque étape, et de vérifier leur adaptation.

L'architecte a prévu que la construction du GIS s'effectue à l'envers, sans mannequin. Les deux panneaux du bordé sont d'abord joints sur l'étrave, puis cintrés sur les quatre cloisons et fixés au tableau. Le panneau de fond est ensuite vissé et collé

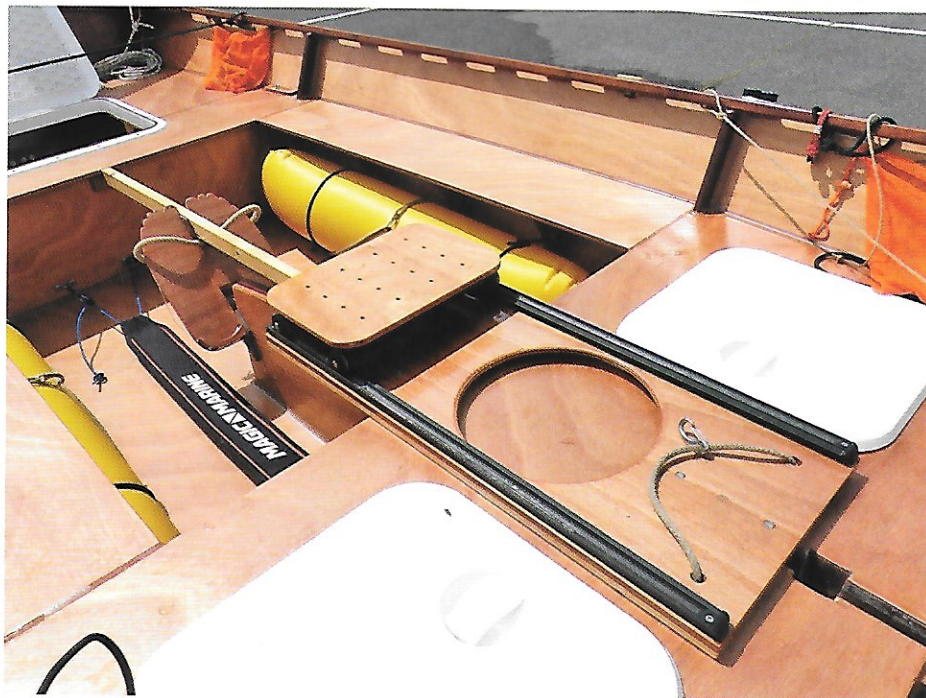
sur les serres de bouchain préalablement équerrées. La coque est alors remise à l'endroit afin de coller et visser le puits, le pied de mât, l'étambrai et les trois assises. On termine en ajoutant les serres ajourées et les listons, puis il ne reste qu'à fabriquer les appendices et les espars.

MON GIS AFFICHE 85 KILOGRAMMES SUR LA BALANCE, LE RECORD EST À 48...

Outre la modification d'un certain nombre d'éléments, je souhaitais également adapter le chantier. J'ai par ailleurs choisi de stratifier entièrement la coque, tandis que Michael Storer s'en tient à ses bandes de fibre sur l'étrave et les bouchains, avec trois couches d'époxy « mouillé sur mouillé » : je ne parvenais tout simplement pas à me convaincre que cet ensemble résisterait longtemps aux incidents du rase-cailoux et aux atterrissages sur nos belles grèves bretonnes... C'est ainsi que j'ai posé un taffetas de 200 grammes par mètre carré sur l'extérieur de la sole, recouvert d'un second taffetas de 100 grammes par mètre carré qui drapé également le tableau et le bordé. Quant à l'étrave, je l'ai renforcée à l'aide de bandes coupées dans des chutes de tissu lourd, puis de tissu léger, en décalant les lisières.

Mon flotteur est donc plus lourd que celui de Storer, affichant 85 kilogrammes sur la balance contre les 60 kilogrammes théoriques, voire les 48 kilogrammes auxquels est parvenu un Australien en réduisant les échantillonnages, soit 10 kilogrammes de moins qu'un Laser! L'essentiel du poids additionnel est dû aux quatre trappes des caissons (6,5 kilogrammes), au puits de dérive plus grand et plus costaud (6 kilogrammes), aux caissons jumeaux (3,5 kilogrammes) et à la stratification (3 kilogrammes). Quant aux 6,5 kilogrammes que les plus attentifs d'entre vous n'ont pas encore trouvés dans ce décompte, ils sont sans doute dûs à mon choix du sapelli pour la structure, les serres et les listons, et du contreplaqué de makoré de 6,5 millimètres pour le tableau.

Les espars sont creux, constitués de quatre lattes d'épicéa collées sur chant avec cinq entretoises internes. Ainsi, le mât de 5 mètres de long, dont la section au fort est de 87 millimètres pour 47 millimètres en tête, ne pèse que 9,5 kilogrammes. À noter que le premier mètre du bas est rempli par un mandrin d'épicéa massif pour éviter l'écrasement par cisaillement au pied et à l'étambrai. Le haut de cette pièce est coupé

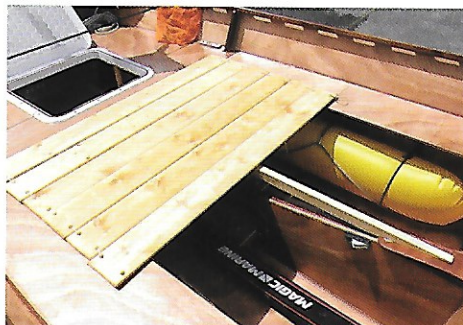


Ci-dessus : gros plan sur le système de nage, avec la coulisse amovible et le cale-pieds.

Ci-dessous, à gauche : essai de la plate-forme de couchage.

Ci-dessous, à droite : essai des fourches qui permettent de ranger la drome pour nager ou pour monter la tente.

En bas : la belle livrée de *Let's Goat*...



en sifflet, pour éviter l'effet de cassure à la transition. En tête, on trouve également un bloc qui permet de fixer la poulie de drisse ou de passer un *raken* (demi-réa fixe traditionnel).

Contrairement au plan de l'architecte qui prévoit une bôme et une vergue en bois massif, je construis ces deux espars comme le mât, avec des lattes de 9 millimètres d'épaisseur. Ainsi le poids de la bôme ne dépasse pas 4 kilogrammes, et la vergue ne pèse que 2,5 kilogrammes. Des contreplaques doublent la paroi de la bôme aux endroits où je prévois de visser les poulies de renvoi et les coinçeurs de prise de ris.

Pour la pratique de l'aviron, j'installe une coulisse amovible sur les caissons jumeaux, ainsi qu'un cale-pieds maintenu en place à l'arrière du puits de dérive. Quand on ne l'utilise pas, cet ensemble se range sous la barre. Je réalise aussi un « train d'atterrissage » : deux grandes roues de 40 centimètres de diamètre qui s'enfilent sur un essieu pour déplacer le bateau à terre, par exemple pour le remonter sur une plage. Enfin, j'imagine des sièges de rappel coulissant sur le plat-bord.

Au sujet de la garde-robe du bateau, j'ai eu une drôle de surprise le jour où j'ai ouvert le sac de la misaine envoyé par mon voilier. La bande de ris la plus basse semble à un « bon endroit »... pour un deuxième ris, réduisant la voile de 3,60 mètres carrés sur un total de 9,75 mètres carrés. La seconde est étonnamment haute : elle part du talon de vergue pour réduire la toile à 3,90 mètres carrés... En fait, je n'ai pas suffisamment examiné le plan avant de le confier au voilier, une configuration plus récente, que j'avais négligée, étant dotée de trois bandes de ris plus « normales ».

OUÛ IL EST QUESTION DE CHÈVRE, DE BÊLEUR ET DE MORVEUX...

La drisse du GIS reprend le système du canoë à voile *Nautilus* de Baden-Powell, détaillée par Dixon Kemp dans son *Manuel de yachting et de canotage* publié en 1878. Elle passe ainsi par une poulie capelée au milieu de la vergue, pour finir à l'avant de celle-ci en contournant le mât du côté opposé. Par comparaison avec le rocambeau classique, ce système donne beaucoup plus de liberté de mouvement à la vergue



Ci-dessus : *Let's Goat* a tiré ses premiers bords sur le lac du Der à l'occasion du rassemblement annuel Arwen marine. Notez la grande lumière, dans le tableau, qui permet d'installer ou d'enlever la barre facilement.

par rapport au mât. Quand on commence à établir la voile ou quand on finit de l'amener, la vergue « tombe » librement à l'horizontale au lieu de rester bloquée à 45 degrés sur le mât quand son extrémité touche le pont. Pratique !

Lorsque la voile est haute, la proximité entre le capelage du milieu de la vergue et la poulie de drisse en tête de mât assure un contrôle serré de la vergue. En revanche, elle a davantage de liberté de mouvement longitudinal quand la voile est arisée – elle tend à se positionner plus en arrière du mât, ce qui rend le bateau un peu plus ardent, mais sans effet négatif. Il n'y a pas de débattement latéral car la tension de la drisse plaque l'espar contre le mât.

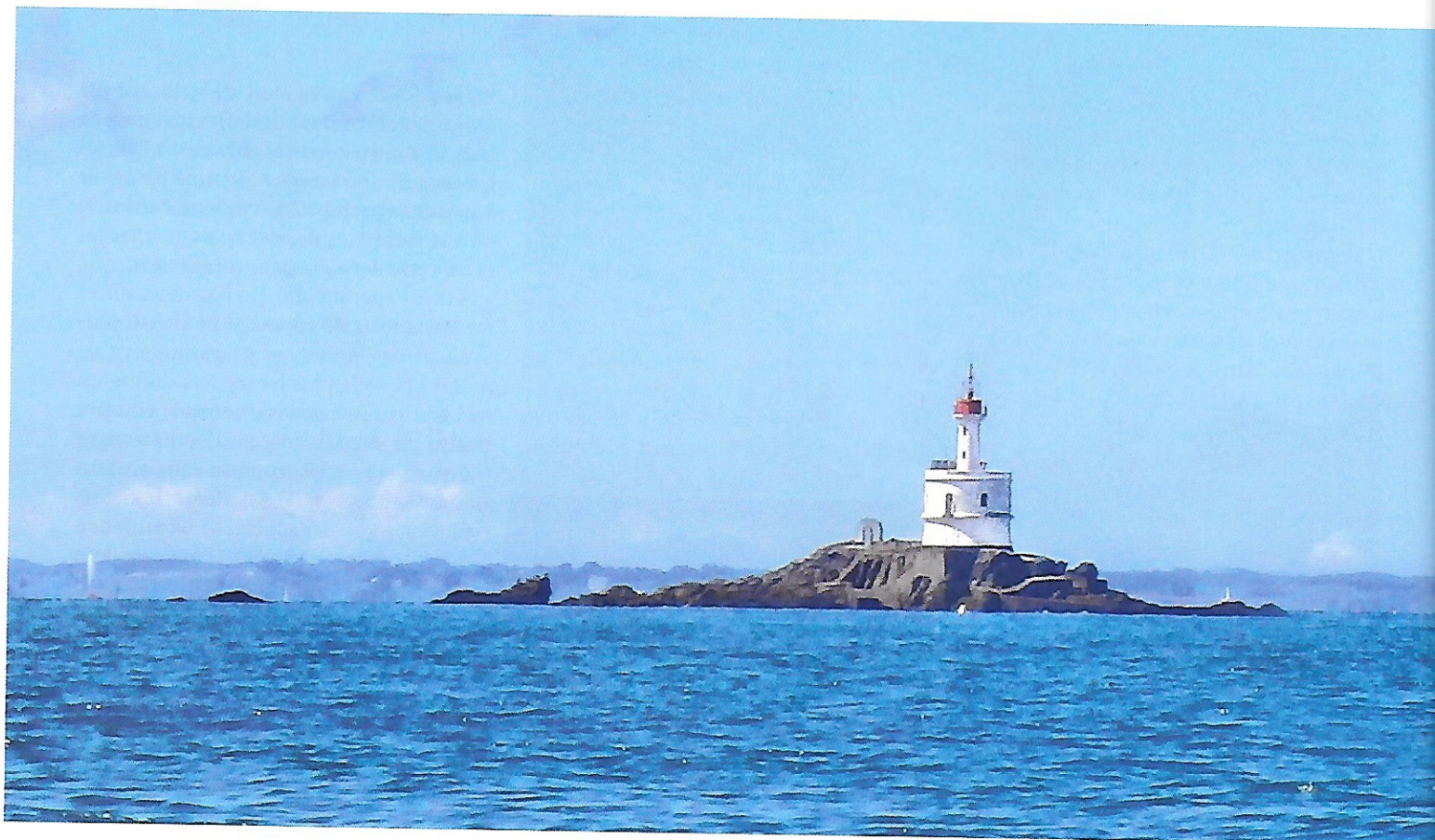
J'ai adopté ce système, en utilisant un mousqueton en bout de drisse qu'on vient frapper sur un erseau textile saisi à l'extrémité avant de la vergue. Pour ne pas avoir à passer l'ensemble du cordage dans une poulie à mi-vergue, j'ai également remplacé cette dernière par un mousqueton.

À titre expérimental, j'ai fixé deux autres mousquetons de capelage de drisse plus avancés sur la vergue. Ils permettent de monter la voile plus haut. Cela donne un meilleur confort de vision sous la bôme et limite les dégâts en cas d'empannage !

Lorsque la voile est à un ris, j'ai testé les trois capelages (au milieu, à 45 et à 40 pour cent de la longueur) sans observer de différence notable à la barre. Quant à l'étonnante seconde bande de ris, je n'ai pas encore eu l'occasion de la tester !

Le palan d'amure ne suffit pas à maintenir la bôme contre le mât quand elle est sous le vent, sur le « bon bord », faute de quoi on pourrait perdre un tout petit peu de la capacité à pointer. De surcroît, non maintenue, la bôme aurait tendance à jouer d'avant en arrière, selon l'allure et la tension de l'écoute. Michael Storer recommande donc de créer un « bleater » afin de la maintenir fermement en place. Ce bout part de l'œillet de point d'amure de la voile ou de l'avant de la bôme, fait le tour du mât, puis de la bôme, avant de revenir à l'amure. Là aussi, j'ai choisi d'utiliser un mousqueton afin de ne pas perdre de temps à nouer et régler le *bleater* à chaque fois que j'établis la voile. À noter au passage qu'en bordant le *bleater*, on tire la bôme vers l'arrière, ce qui permet de reculer légèrement le capelage du palan d'amure par rapport à sa position naturelle sur l'axe du mât, augmentant ainsi son bras de levier et améliorant son action de hale-bas. Quant à ceux qui se demandent comment traduire *bleater* en français, eh bien... je serais bien en peine de le leur dire ! Notre langue maritime ne semble pas avoir d'équivalent usuel, et si le dictionnaire indique « bêleur », il s'agit surtout d'un jeu de mots intraduisible en lien avec le nom anglais d'une telle manœuvre, dépassant du grément comme un nez, le *snotter*, « le morveux »... Le *bleater*





en serait l'adaptation également irrévérencieuse à la bôme du GIS – série au nom évocant la gent caprine...

Pour sa première saison de navigation, mon GIS a participé au rassemblement Arwen marine que j'organise chaque année, à la Semaine du golfe, au Challenge naviguer léger et enfin au Raid normand. Pour finir, une seule question se pose : comment se fait-il que ce bateau ne soit pas bien plus répandu ?

LE PETIT NERVEUX FAIT SES PREUVES

Le GIS est rapide à toutes les allures, y compris au près, où il ne tape pas : les mouvements sont amortis par l'étrave droite qui rentre dans la plume, sans enfourner ni embarquer. Quant aux embruns, il n'en charge ni plus ni moins que sur un autre canot.

Ce dériveur plane dès le bon plein à partir de 6 à 7 nœuds de vitesse sans qu'on ait pour autant l'impression d'une accélération soudaine à la transition. En fait, je le constate à travers la lumière du tableau, que j'ai agrandie pour que la barre soit amovible – ce que le plan original ne per-

met pas – : le sillage se détache du bateau pour former un joli V à quelques dizaines de centimètres en arrière, V qui prend la forme d'une « queue de coq » dont la hauteur dépend de la vitesse si on continue à accélérer. À partir du bon plein et jusqu'au grand largue, je peux gréer un gennaker

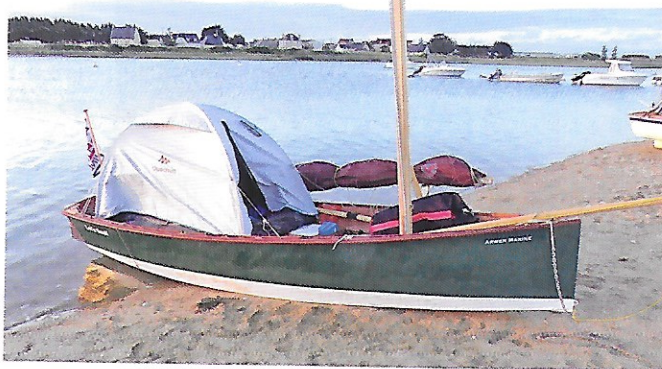
les petits airs, sauf au vent arrière où elle est masquée par l'avant de la voile au tiers.

Comme sur tous les dériveurs gréés au tiers bômé, on peut mettre le Goat Island Skiff à la cape courante le temps de prendre ou de larguer un ris, d'établir ou d'amener la voile d'avant, d'attraper quelque chose

dans un coffre. Il suffit de se mettre au vent de travers, dérive basse, voile choquée en grand et barre libre. La configuration est sereine, le seul risque étant la vague qui déferle au mauvais endroit et au mauvais moment...

Pour vider le bateau, j'ai installé deux vide-vite qui commencent à aspirer à 4,5 nœuds, ce qui me dispense totalement d'écoper l'eau chargée dans les coups de gîte (si le GIS dispose d'un joli franc-bord, il conserve néanmoins le comportement

d'un dériveur léger). C'est simple : au terme de la première saison de navigation, je n'ai toujours pas utilisé mon écope. Au près, lorsque la mer est trop hachée, cassant la vitesse et perturbant l'écoulement à chaque franchissement de vague, les vide-vite sont inopérants. Pour qu'ils fonctionnent, il suffit d'abattre un peu pendant deux ou trois minutes.



de 6,50 mètres carrés sur un bout-dehors de 2,70 mètres tenu sur le mât par une ferrure à fémelot et aiguillot et par un cordage sur la guirlande. La longueur « utile » du bout-dehors devant l'étrave est ainsi de 1,50 mètre, une sous-barbe frappée au brion permettant de tirer dessus sans crainte. Cette voile, non prévue par l'architecte, transforme le GIS en fusée dans



Ci-dessus : le 21 juin dernier, lors du Challenge naviguer léger, *Let's Goat*, sous spi, passe sous le vent du phare de la Teignouse, en route vers l'île de Houat.

Page précédente : à Pénerf, dans l'anse du Lenn, le GIS d'Emmanuel est posé sur la plage pour la nuit, tente à poste sur sa plate-forme démontable. Une défense, sous la sole, à l'arrière, le stabilise.

Pour nager, enfin, j'utilise une paire d'avirons en bois plein de 2,70 mètres de long qui se rangent facilement en oblique dans l'avant du bateau. Mes dames de nage sont fermées, à l'américaine, et donc solitaires des avirons, ce qui évite de les perdre ou les égarer. Une ferrure femelle de dame de nage supplémentaire, sur le tableau, permet aussi de godiller.

Pour autant, les qualités de voilier du GIS sont telles que l'aviron est très auxiliaire : on nage quand il n'y a pas de vent, ou au port, éventuellement dans un chenal étroit contre le vent. Quand c'est le vent qui fait défaut, la mer est plate, et le fardage presque sans effet : la nage est un régal, grâce notamment à la coulisse qui permet de maintenir une vitesse de 4 nœuds sans effort. Les deux patins jumeaux qui protègent le fond de la coque pallient l'absence d'aileron. Face à une brise établie, même avec le mât amené pour réduire la prise au vent, la marche du GIS est gênée par le fardage de sa coque large, au franc-bord haut... Mais c'est ainsi sur nombre de canots.

La drome est facilement rangée sur des fourches qui se fixent sur chaque bord, dégageant l'intérieur du bateau, que ce soit pour la nage à l'aviron – la drome est posée à une hauteur qui laisse passer les avirons – ou pour cabaner. Lorsque vient la nuit, la tente,

un banal modèle de la grande distribution, se monte sur une plate-forme en deux éléments, pliés en accordéon, que je transporte saisis sous les bancs latéraux. Il me faut une minute pour sortir et déplier la plate-forme, et un peu plus pour la tente, confortable pour un dormeur, mais un peu étroite pour deux. On dort très bien, posé sur une plage, et même à flot au ponton. Certes le bateau bouge quand on se retourne, mais on s'y fait. En revanche, je ne suis pas certain du confort à flot au mouillage, à moins que ce dernier soit très abrité...

Enfin, parmi les essais non concluants, le « train d'atterrissage » s'est révélé trop

encombrant à mon goût, d'autant que, depuis, j'ai trouvé dans le commerce un chariot pour kayak qui convient très bien au GIS, avec une capacité de charge de 120 kilogrammes. Par ailleurs, j'ai aussi abandonné les sièges de rappel dont la géométrie était mauvaise : leur surface intérieure trop importante les faisait basculer. Désormais, sur les longs bords, j'utilise un simple bloc de mousse que je glisse entre le plat-bord et la partie la plus tendre de mon individu... Ce qui fait très bien l'affaire !

La barre était haute pour le candidat au remplacement de mon bien-aimé *Gandalf*. Je ne m'étais d'ailleurs pas interdit de construire un nouveau Skerry si ma « chèvre » s'était révélée trop inconfortable pour la randonnée voile-aviron. Mais le GIS a franchi l'obstacle brillamment.

Petit à petit, je me suis habitué à cette monture plus nerveuse, jusqu'à utiliser le gennaker par petit temps, même si, contrairement à mes habitudes, j'ai peu immortalisé cette saison en films et photos – une main sur la barre et l'autre sur l'écoute, il ne m'en restait pas pour déclencher !

À ce jour, mon seul – petit – regret est de ne pas avoir eu l'occasion de tester le desalage et la remise en route, car, si j'ai réussi à éviter l'accident, je n'ai pas encore eu le courage de le provoquer ! ■