

JN

GILLES LE BAUD

« Solide comme un Kelt »



J'ai lancé le chantier Kelt en 1974 et nous avons connu rapidement un beau succès avec le Kelt 6,20, notre bateau vedette, produit à presque 1 500 exemplaires. C'était un bateau marin, capable de traverser la Manche ou d'aller en Corse, mais aussi de gagner deux championnats de France... L'esprit Kelt était né, relayé par une association de propriétaires très dynamique. Au Salon nautique, plutôt que de proposer des remises, nous mettions en avant notre Centre de formation à la croisière créé avec Philippe Facque... Le Kelt 8 mètres était la suite logique, puis le Kelt 5,5, la « 2 CV de la mer » pour ouvrir le marché par le bas. Mais le marché n'était pas forcément si simple dans les années quatre-vingt. On a souffert dans les années 1980-83, les chantiers ont dû s'adapter et s'orienter vers l'étranger. C'est ce que nous avons fait, en nous appuyant notamment sur le marché américain. Nous sommes passés en deux ans de 25 à 65%

à l'exportation, aidés par un dollar très fort. Pour nous, le défi était de ne pas subir la pression des grands chantiers vendéens qui commençaient à travailler à l'échelle industrielle. De ce point de vue, le Kelt 9 m était un bon bateau, mais une mauvaise idée : pas assez démarqué des Jeanneau et Bénéteau. Il nous fallait travailler dans des niches, comme le font plein de petits chantiers d'aujourd'hui... Le Kelt 707, le plus grand des croiseurs transportables, était bien mieux positionné. Tout comme le Kelt 760, dériveur lesté (« Bateau de l'année 1980 ») pour les zones à marées dont le système de béquilles télescopiques, manipulables depuis le cockpit, faisait la fierté du chantier. Succès immédiat également avec le Kelt 29, dériveur intégral avec saumon d'échouage en fonte. Dans la deuxième partie des années quatre-vingt, la demande des loueurs a explosé et il fallait des bateaux de plus en plus grands, plus confortables. J'ai mal anticipé cette évolution et cela nous a fait du tort en dépit du succès du Kelt 39, lui aussi échouable mais plus axé sur la grande croisière. Son carré arrière percé de hublots dans le bordé et le tableau offrait une vue splendide, il est resté dans les annales ! Aujourd'hui, cela me fait toujours plaisir de voir des Kelt naviguer quarante ans après leur construction. Ils semblent avoir bien vieilli. Les 3 000 voiliers que nous avons construits à Vannes ont donné beaucoup de plaisir aux gens, c'est une sacrée satisfaction !

Gilles Le Baud ici avec son compère Pierre-Yves Cariou, à la barre du Kelt 8,50 lors de son lancement.



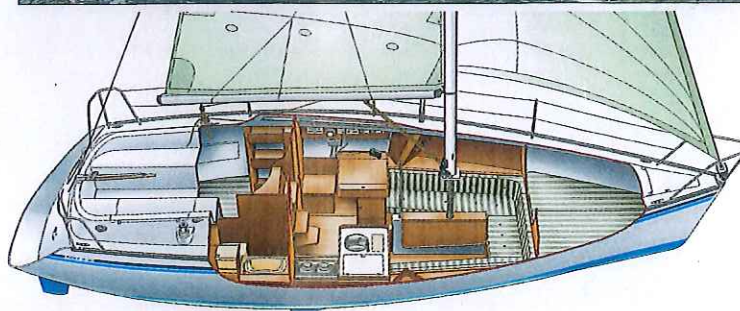
Kelt 8,50

LE CABOTEUR IDEAL ?

SON ETRAVE VOLUMINEUSE et surtout sa jupe ont marqué les esprits, et le Kelt 8,50 est resté comme une référence de la croisière côtière. Surtout dans la version dériveur intégral, particulièrement appréciée des amateurs de mouillages confidentiels. Cet amour du petit cabotage fait clairement partie de l'ADN du chantier vannetais. Attention cependant à bien choisir vos spots d'échouage, car le Kelt 8,50 a souvent tendance à se poser sur le nez, et non sur son lest... L'intérieur est également convaincant. On dîne facilement à huit dans le carré en U très accueillant, et la cabine arrière – avec son grand hublot – est un vrai petit palace. L'autre couchette double, à l'avant, n'est séparée du carré que par une cloison ajourée et un rideau. Cabinet de toilette et cuisine à tribord, grande table à cartes dans le sens de la marche à bâbord : les grands croiseurs n'ont rien de plus. La longue carrière du Kelt 8,50, sous le nom de Kelt 29, puis de Feeling 29 et 30 après le rachat de Kelt par Kirié en 1987, témoigne de sa popularité. S'agissant d'un bateau très répandu, il ne faut pas hésiter à en voir plusieurs avant de faire son choix.

A VERIFIER :

Les cadènes, le calage de la dérive et l'état de la crapaudine boulonnée dans l'aileron.



Long. coque : 8,50 m. Largeur : 3,10 m. Dépl. : 2 900 kg. Lest : 1 200 kg. TE : 0,65-1,80 m. SV au près : 45 m². Matériau : strat. verre. Arch. : Vatou/Roséo. Const. : Kelt Marine puis Kirié. Production : 600 unités de 1983 à 1996. Prix du marché : à partir de 15 000 €. Prix Argus du Bateau : de 15 000 à 22 500 € (DI). Essai Voile Magazine : n°145.