

# **KELT 39**

**LE PLAISIR DE NAVIGUER**



Il en est des bateaux comme des êtres. Certains ne se distinguent que fort peu de leurs congénères. D'autres se différencient d'un petit rien qui change tout.

Voyez le nez de Cléopâtre. D'autres, encore, sont des originaux qui vont à rebours de quasi tout un chacun. Ils accumulent les traits particuliers avec l'aisance de ceux qui les vivent sans même s'en rendre compte. Le Kelt 39 est de ceux-là.

Au premier coup d'œil, cependant, rien de surprenant. Vous découvrirez un voilier classique, long de 11,50 mètres, constitué d'une coque, d'un gréement et d'emménagements. La coque est harmonieuse, prolongée par une jupe qui améliore vitesse et stabilité (avec une échelle pour remonter du bain, merci pour tous ceux et toutes celles dont le rétablissement à la force des biceps n'est pas le point fort !). Le cockpit est vaste, suivi d'un rouf panoramique discret. Tout l'avant est dégagé et les passavants sont des boulevards où circuler à l'aise sera la règle. Un hublot en altuglass, fort long, sur le côté, à un mètre de l'arrière, vient quelque peu gâcher l'harmonie de l'ensemble. Il sera à l'avenir scindé en deux parties, gagnant ainsi en légèreté.

Mais, direz-vous, dans ce portrait, où sont les nouveautés ? Un instant, s'il vous plaît. Nous y arrivons. Regardez à l'avant du mât. Que découvrez-vous ? Un petit portique à quatre pieds, solidement boulonné au pont (un étrier, précise le chantier). Et, dessous, les deux lèvres d'un formidable puits, une sorte de coffre-fort à l'intérieur duquel coulisse une dérive sabre, lourde de 350 kilos, large comme la main et longue de près de deux mètres. Basse, elle offre un tirant d'eau de 2,20 mètres. Haute (hissée par un palan fixé à l'étrier, avec retour sur l'un des winches du cockpit), elle s'efface totalement et ne laisse plus dans la mer que les 80 centimètres de la carène. A vous, les criques

**Double page.** *Dériveur intégral, le Kelt 39 peut se permettre d'approcher de très près les côtes escarpées de l'île de Wight, au sud de l'Angleterre. Il est venu quasiment chatouiller les Needles (à droite sur la photo), ces trois « Aiguilles » qu'il faut pourtant traiter avec respect ainsi que ne cesse de le répéter de ces longs mugissements la balise qui les signale aux imprudents.*

*Photo du haut, en insert. Sur une cale de Southampton, le Kelt 39 dérive relevée, est venu doucement échouer, reposant sur la sole métallique de son « ventre » et les deux ailerons qui l'encadrent. Encore quelques minutes de maré descendante et tout le monde sautera à pieds secs.*

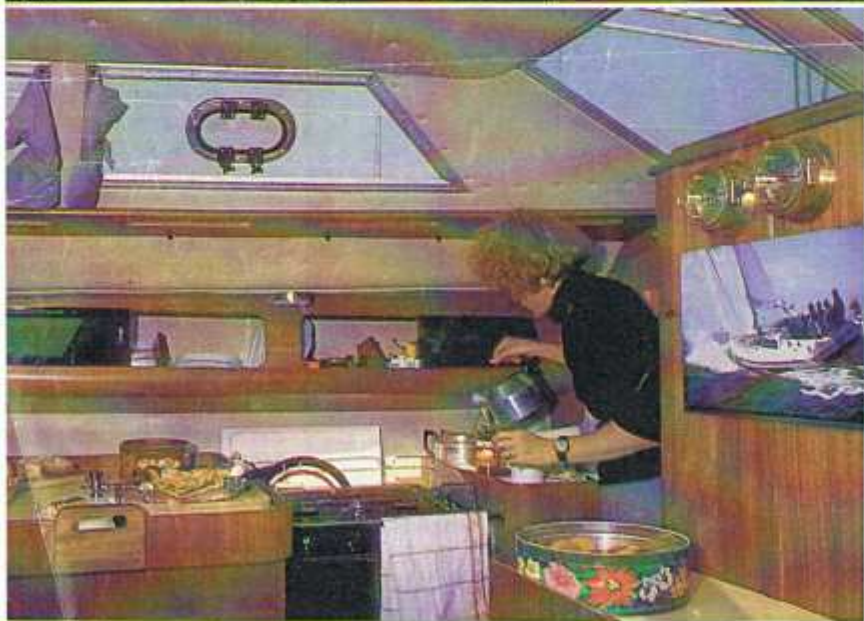
Dans sa catégorie, la sortie du Kelt 39 est un événement. Pris un par un, chacun des éléments de sa personnalité peuvent se rencontrer sur d'autres bateaux (dériveur intégral, doubles safrans, carré à l'arrière – voir le Sancerre de Philippe Harlé). Mais on chercherait en vain un autre voilier regroupant toutes ces innovations. Plus quelques autres que nous découvrirons au fil de notre essai...

# ORIGINAL

par Jean-Louis Guillemard,

photos Jean Dousset,

plans Robbert Das et silhouette Claude Kirner



## LA REVUE DES DÉTAILS

- **Grément.** Mât et bôme en aluminium anodisé, deux étages de flèches et un haubannage intermédiaire pour tenir ce profil généreux. Toutes les drisses sont avec retour au cockpit.
- **Blocage de la dérive.** Un vérin à vis, fixé latéralement sur le puits, pousse un patin polyamide assurant le blocage de la dérive en toutes positions, notamment basse (anti-retournement).
- **Avant.** Un coffre étanche, moulé avec le pont, reçoit un bib première catégorie. La baille à mouillage, conçue la plus grande possible, admet l'annexe, les défenses, les amarres... Un guindeau peut être monté sur un support d'origine.
- **Descente.** Prévoir une capote (en option) qui sera utile par temps de pluie si l'on ne veut pas la voir tomber directement à l'intérieur (à moins de fermer le panneau de rouf et de bloquer l'entrée). Prévoir aussi, fixée à l'arrière de la descente, une plaque de plexiglass ou un petit rideau afin de protéger le bar, en dessous, de ce que les semelles des chaussures pourraient apporter de l'extérieur.
- **Coin du navigateur.** Classique. Table grand aigle (ou peu s'en faut).

Tableau pour les instruments de bord. Tableau électrique complet. Bibliothèque.

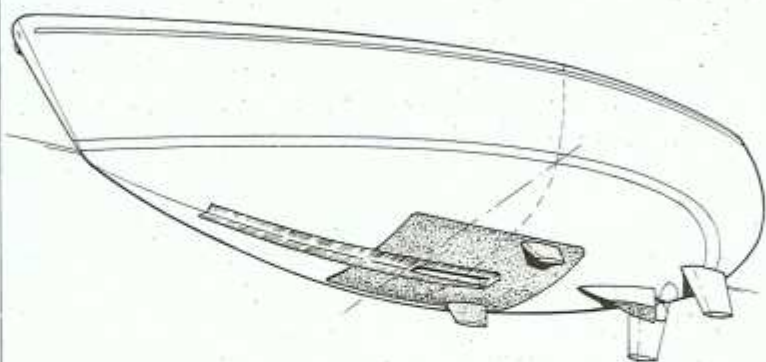
- **Cabine du propriétaire.** Grande couchette double. Lavabo individuel. Petite banquette où un visiteur peut s'asseoir pour un brin de caouette. Logement pour chaussures. Placards. Grand confort.
- **Cabine bâbord.** Modulable : soit deux couchettes superposées, soit, en descendant celle du haut, une autre couchette double.
- **Poste avant.** Deux usages : zone technique, stockage des voiles, pièces de rechange ou bien poste d'équipage en abaissant deux couchettes-cadres.
- **Cabinet de toilettes.** Rond, clair et spacieux. Comprend WC, douche, lavabo et une grande armoire à glaces. Avec une bonne hauteur sous barrots.
- **Aération.** En tous points remarquable. Sept hublots autorisent tous les types de ventilation. Un huitième hublot peut être installé dans le panoramique arrière.
- **Coffres, placards, équipets, penderies** sont à profusion, y compris un vaste rangement pour les bottes et cirés. Et encore merci pour les placards placés aux deux extrémités de la couchette arrière dont les portes inclinées constituent les plus agréables des dossiers pour qui aime lire à l'aise.

les calanques, les plages de sable blond, les échouages sans problème, sans même y penser.

Mais pourquoi une dérive-sabre alors que partout ailleurs, ou presque, préférence a été donnée à la dérive-pivotante, plus facile à intégrer, remontant seule sous l'effet d'un choc, bien assimilée par le public ? Pour trois raisons : la dérive-sabre autorise un près nettement supérieur, comparable en cap à celui d'un quillard ; elle provoque moins de turbulences nuisibles aux performances du bateau ; elle est moins encombrante à l'intérieur.

Afin d'en juger, montons à bord et larguons les amarres. Nous allons naviguer dans le Solent, ce bras de mer qui sépare l'île de Wight de l'Angleterre Sud. Nous partons de Southampton. Nous sommes le vendredi 27 septembre. Le soleil brille, l'air est doux, presque estival. Le vent est de force 3 à 4, le clapot modéré. Bonnes conditions pour un test en finesse.

Premier contact à la barre. La dérive est basse. Le Kelt remonte dans le vent, comme s'il avait un aileron fixe classique. A l'intérieur des trente degrés. Il file sans hésiter, gîtant modérément et d'un



Une coque qui dévoile des dessous conjuguant stabilité et solidité.

équilibre naturel qui laisse bien augurer de futures longues traites. Précisons que la vocation affichée de ce 11,50 est de pouvoir réaliser des traversées transocéaniques, voire d'effectuer le tour du monde. Avec un tel objectif, l'équilibre sous voiles prend une importance singulière, au près notamment. Or, dès que le 39 est correctement réglé, vous pouvez abandonner la barre : il revient de lui-même à l'angle optimum de remontée, sans jamais se laisser aller à loffer ou à abattre déraisonnablement. Et, renseignements pris, il n'agit pas différemment avec des forces nettement supérieures de vent.

Maintenant, supposons le pire qui, grâce aux lois de la gravité, peut être considéré comme impossible. Mais, supposons : la dérive se coince en position haute. Il n'y a plus rien dessous. Plat comme la main. Nous sommes au vent d'une côte et il nous faut absolument virer. Nous envoyons, pour voir. Le bateau entre dans le lit du vent. Sans hésiter. Assez vite même. Il s'engage sur l'autre amure. Inutile de masquer avec le foc qui passe sans difficulté. Nous avons viré. Nous répétons la manœuvre, deux fois, trois fois, quatre fois. Aucun doute. C'est tout bon !

Au près, ensuite, dans les mêmes conditions. La remontée s'opère en dérapant (c'est bien

naturel), mais avec un angle qui n'excède pas 90 degrés. Autrement dit, sans pied dans l'eau, nous allons pouvoir nous maintenir au vent de cette côte. Sécurité d'abord. Excellent.

Et la solidité ? Le principe est simple : le Kelt 39 est construit autour et à partir du puits de dérive. Avec, aux endroits les plus vulnérables en haut et en bas, des épaisseurs de 60 millimètres de stratifié. A la limite, si vous laissez tomber le 39 du haut d'une grue, tout cassera avant le puits.

Mais de la dérive peut-on en dire autant ? C'est fragile par essence une dérive. Voici venu le moment de citer deux expériences. Le 39 que nous avons essayé était le numéro quatre, appartenant à l'importateur de Kelt en Grande-Bretagne, Charles Liddell. Il était doté d'un premier type de dérive (deux demi-coquilles polyester remplies dans leur partie basse d'une masse de fonte, renforcées par une âme simple en acier galvanisé, collées et liées par des boulons). Au cours de l'essai, nous longeons l'île de Wight, dépassons Cowes, son inimitable Yacht-Club et ses gazons, puis filons vers les Needles, ces trois rochers que la nature a inventés pour les âmes romantiques. En chemin, au moteur, à plus de quatre nœuds, nous tutoyons un 0,80 mètre,

détestable caillou que nous pensions avoir débordé largement Pan ! Etonnement, puis remor rapide de la dérive. Et inspecté la dérive elle-même est fêlée de sa largeur. Mais cette avarie nous empêchera en rien de manœuvrer et de manœuvrer pendant les deux jours suivants. Quant au puits, il se porte comme un charme. Une carasse ne aurait pas fait plus d'effet.

Trop fort n'ayant jamais manqué, Gilles Le Baud, PDG de Kelt avait décidé avant même cette expérience inopinée de doubler l'âme en acier des dérives du 39. Et d'aller en cogner un excellent, volontairement cette fois sur des roches, dans le chenal La Trinité-sur-Mer. En présence d'un expert maritime, Jean-Claude Javoise. A deux, trois, cinq et six nœuds. Dans le dernier cas, le 39 fut, paraît-il, retentissant. A vouloir démonter l'âme d'un marin. Conclusion de l'expert : « Au problème de liaison puits-dérive coque. Aucune faiblesse ni de minage, même partiels. Aucunes avaries de grément... La dérive seulement « mâchée » et peut être réparée. » Avec une simple application de polyester », précisa Gilles Le Baud. C.Q.F.D.

Reste que le ventre d'un dériveur intégral est fragile. Quand se pose sur le fond, gare à sa peau si tendre au regard des aspérités qui peuvent l'atteindre ! Gilles Le Baud, l'architecte du Kelt 39, répond : un lest en fonte de tonnes épouse la forme de la coque avec un talon pour encaisser les chocs éventuels et deux petits rons stabilisateurs ; une plaque d'acier galvanisé prolonge la protection vers l'étrave et un cadre, également en acier, entoure la solette du puits de dérive. A l'échouage sur fond dur, l'équilibre s'obtient par l'appui sur le lest-fonte, les ailerons et le talon. Sur du sable de la vase, les safrans peuvent aussi porter et leur structure a notoirement renforcée à cette fin. Les safrans ? Oui, vous avez bien lu : il y en a deux. C'est

- |     |
|-----|
| 1   |
| 2 4 |
| 3 5 |
| 6   |
1. Ah ! le confort d'un carré exceptionnel pour huit à dix personnes. La descente, normalement au premier plan, a été enlevée afin de ne pas gêner la perspective.
  2. La cuisine où tout a été prévu pour préparer les meilleurs des « petits plats ».
  3. La couchette arrière (double), avec vision panoramique et deux placards dont les portes inclinées sont les plus confortables des dossiers pour les amateurs de lecture.
  4. Voilier rapide, le Kelt 39 ne dédaigne pas les places d'honneur en course.
  5. La cabine du propriétaire, avec une vaste couchette double.
  6. La deuxième cabine : ici en version couchette double.

## Fiche technique

**Architectes :** Gilles Vaton et Patrick Roséo.

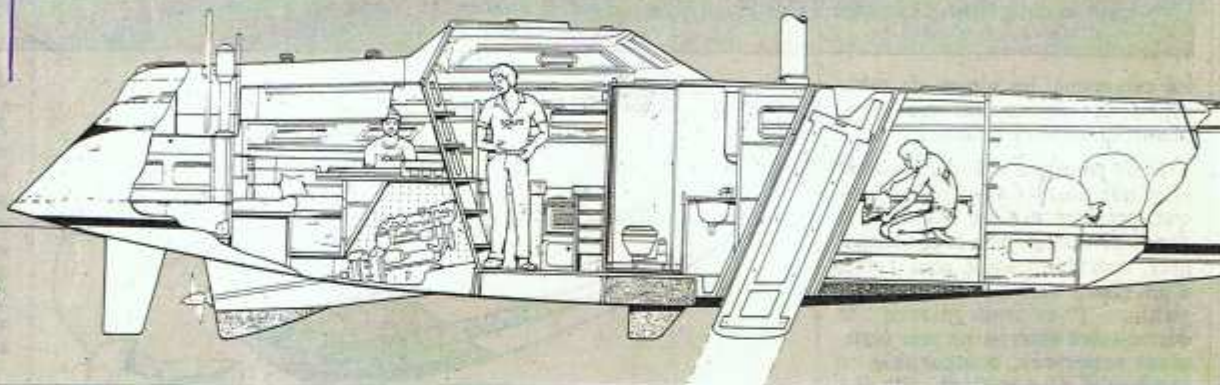
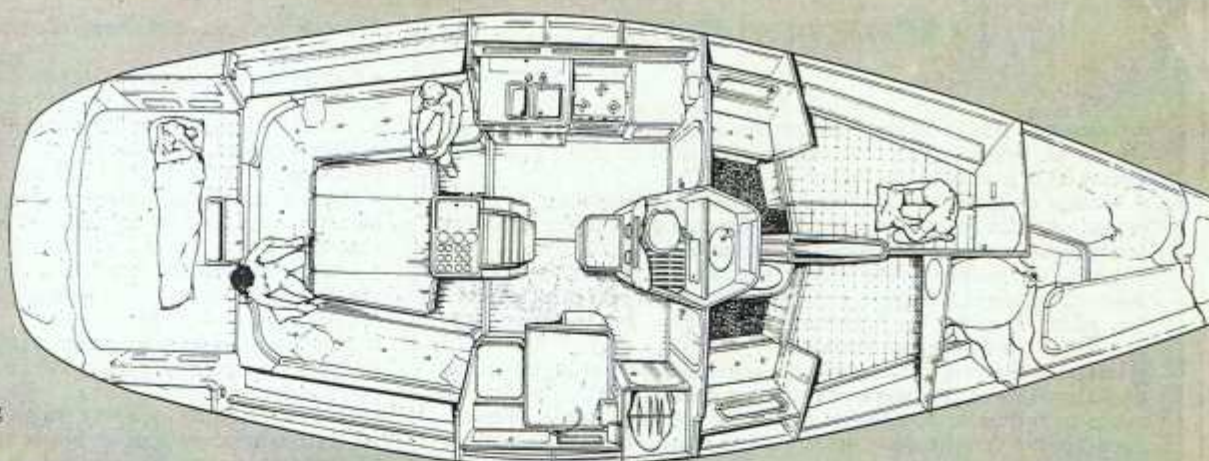
**Constructeur :** Kelt Industries Nautiques, Z.I. du Prat, 56000 Vannes. Tél. 97.54.17.89.

**Dimensions :**  
Longueur hors tout : 11,50 m  
Longueur coque : 11,20 m  
Longueur flottaison : 9,55 m  
Bau maxi : 3,80 m  
Tirant d'eau : 0,80/2,20 m  
Déplacement à vide : 7 000 kg  
Poids du lest : 2 800 kg

**Voilure :**  
Grand-voile : 27 m<sup>2</sup>  
Génois : 47 m<sup>2</sup>  
Foc solent : 28 m<sup>2</sup>  
Spinnaker : 102 m<sup>2</sup>  
Total au près : 74 m<sup>2</sup>

**Intérieur :**  
Quatre cabines séparées  
Huit à dix couchettes  
Hauteur sous barrots : 1,92 m à 1,75 m

**Moteur :**  
Yanmar 3 GM (35 ch)  
Prix : 656 500 F  
Avec moteur Perkins (50 ch) ou Yanmar 44 (44 ch) (permettant l'eau chaude à bord) : 668 500 F.



autre singularité du Kelt 39 voulue par Gilles Vaton. Outre le rôle qu'ils peuvent être appelés à jouer lors d'un échouage, ils garantissent une grande stabilité de direction. Liston dans l'eau, l'un des deux safrans demeure toujours totalement opérationnel. Sous spi, ils donnent une barre très précise qui nécessite d'anticiper sur les mouvements du bateau. Ces corrections doivent toujours être réalisées avec une main ultra-légère. « Un peu comme sur la direction assistée d'une voiture », commente Gilles Le Baud. Il faut s'y habituer. Mais, une fois le principe assimilé, c'est « un joli morceau de gâteau », comme disent les Anglais.

Un mot pour terminer l'étude de la coque, un mot sur l'étrave : elle est ronde. Avantages : une carène qui, à l'avant, se pose plus étalée sur l'eau, assurant un meilleur passage dans le clapot, une propulsion au tangage diminuée, un bon équilibre de gîte...

Quand nous vous disions que le 39 était un original ! Mais la liste n'est pas close de ce qu'il a à vous offrir. Entrons maintenant à l'intérieur. Les emménagements sont de Patrick Roséo et il n'a pas dû s'ennuier à les concevoir.

A reculons, comme il se doit, vous empruntez la descente (une marche supplémentaire ne serait peut-être pas un luxe). Arrivé en bas, vous levez le nez. Stupéfaction ! Vos yeux ravis explorent un espace superbe, un carré immense placé à l'arrière, prolongé par une

couchette double (une petite nièce vraisemblablement des gaillards arrière de nos ancêtres). Et partout des hublots, de la lumière, la mer et le paysage côtier à portée de regard (sur 270° pour les amateurs de précision mathématique). Rien ne vous échappe du spectacle environnant. Mieux que la télé en couleurs et en relief. C'est tout vous dire !



Détaillons. Au pied de l'échelle, un carrefour vaste comme une place de l'Opéra, ou presque. A quatre ou cinq, on ne s'y piétine pas les pieds. A droite, en regardant vers l'arrière, une cuisine, une vraie cuisine, comme chez soi, avec four (et grill pour les Anglais

gourmands de toasts et de bacon), glacière ou réfrigérateur, deux éviers, des plans de travail, en veux-tu, en voilà, une masse de tiroirs et rangements... Le dos calé contre la cloison du cabinet de toilette, vous êtes à votre main pour cuisiner les bons petits plats « qui retiennent les petits maris »... et les équipages affamés.

Ne comptez pas mesquin, de surcroît. Car le carré accueille sans problème huit à dix personnes qui feront durer les plaisirs de la table, tant on y est bien. Ils s'exciteront l'appétit avec les apéritifs placés dans le bar, juste sous la descente. Puis ils dégusteront peut-être un délicieux dîner comme Joanna, l'épouse de Charles, nous en a préparé : une salade mixte pleine d'inventions où l'avocat côtoyait des rondelles de banane et des crevettes fraîches, des lasagnes moelleuses et un apple-pie avec custard (tarte aux pommes avec crème légère) dans la plus pure tradition britannique.

Samedi 28 septembre. L'aube pointe. Le ciel, déjà nacré de rose, se reflète dans le miroir de Newtown River, un mouillage forain à l'ouest de Cowes. Deux cygnes maraudent. Non loin, une réserve d'oiseaux s'éveille. Des vols passent au-dessus de deux ou trois voiliers qui se mirent dans l'eau. Vision de charme dont je ne perds pas un détail, confortablement allongé sur la couchette arrière ;

un hublot qui couvre toute la largeur du bateau libère une vue panoramique. Bien au chaud dans mon sac de couchage, je ne céderai pas pour un empire cet observatoire de choix qui permet de nouer avec la nature ces instants privilégiés.

Quelques heures plus tard, nous patrouillerons à la sortie du Solent de la pointe des Needles au fort de Hurst Point, attendant le passage des concurrents de la Course autour du monde. Ils arrivent. Spectacle grandiose. Au moteur, nous les accompagnons, allant de l'un à l'autre, nous frayant un chemin au milieu d'une cohorte de bateaux de tous types. Avec une aisance remarquable, dans le bouillonnement des sillages, le Kelt 39 se joue de tous les pièges, propulsé par son hélice tripale au rendement nettement supérieur à celui d'un bec de canard. (Mais attention, sous voiles, n'oubliez surtout pas de la débrayer, faute de quoi vous auriez un sérieux frein de queue !)

Au retour à Southampton, le lendemain soir, nous échouons le 39 sur une petite cale, à côté de Shamrock Quay. La marée descend et le Kelt se pose gentiment sur sa sole métallique et ses deux ailerons. Stable, sage comme une image. Mari-Jo se laisse glisser à terre. L'eau mouille tout juste le bas de ses bottes. Elle en rit de joie. Un grand rire qui constitue la meilleure des conclusions pour l'essai de ce voilier qui inspire confiance autant que sympathie. □