



VENDS

Chassiron Junior, 1979, prêt à naviguer, 19 820 €

Construit en polyester, le Chassiron Junior rappelle par sa silhouette les yachts du temps passé. Avec son intérieur tout en acajou et son pont en lattes d'iroko, Quetzal n'a rien perdu de ses charmes.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.

Sympathique. Voilà sans doute le terme le plus approprié pour évoquer ce Chassiron Junior construit en 1979 par les Constructions maritimes Le Chassiron. Sans doute n'est-il pas inutile de préciser que *Quetzal* – c'est son nom de baptême – navigue en ce début de matinée dans un cadre enchanteur, la rivière du Loch, à quelques encablures du petit port de Saint-Goustan. N'em-

pêche ! A en juger par la mine réjouie de l'équipage – notre expert trinitain Jean-Michel Viant secondé pour l'occasion par un super régatier Stéphane Marciaik – le plaisir de naviguer sur un bateau de près d'un quart de siècle est bien au rendez-vous. Pourtant, la garde-robe n'est pas de première jeunesse. Le génois mais surtout la grand-voile seront même à remplacer. Mais à cette coque, dessinée en son temps par Madame Humblot,

on serait enclin à tout pardonner et à s'imaginer dans son carré d'acajou, paisiblement au mouillage de la grande plage d'Houat. Comme son nom le laisse supposer, le Chassiron Junior fut, dans les années soixante-dix, le plus petit voilier de la gamme Chassiron produite par la famille Richard à Marennes. Il fut d'abord construit en bois avant que sa coque ne soit réalisée en stratifié de verre, un changement marqué par la col-

laboration de l'architecte Michel Joubert. Aujourd'hui, le Chassiron Junior a sa place dans les voiliers dits de caractère.

Oublier ses références

A l'époque de son lancement, il interprétait une image décalée de la plaisance caractérisée par sa quille longue, son plan de voilure ramassé et ses élancements

généreux. D'ailleurs, si ces dernières lui confèrent cette silhouette chère aux voiliers des années soixante, ils se concrétisent également au niveau de la carène par une très faible longueur à la flottaison – seulement 5,92 m pour une longueur de coque de 7,70 m. C'est peu. Mais surtout, cela limite considérablement le volume habitable. Pour l'heure, *Quetzal* poursuit sa route au louvoyage par une brise de demoiselle. A bord,

mieux vaut oublier ses références nées de la pratique des bateaux d'aujourd'hui pour retrouver les gestes d'hier. Ainsi, il faut réapprendre à profiter d'un cockpit petit mais parfait pour accueillir un équipage de trois personnes, deux se tenant au vent, le troisième sous le vent. Quant à l'ergonomie, inutile d'en parler. Le Chassiron Junior est né à une époque où elle n'était pas encore prise en compte. Concrètement, si l'on s'assoit

UN CHASSIRON JUNIOR MIS A NU

sur les bancs, les hiloires en acajou ont tendance à vous rentrer dans le dos en raison de leur inclinaison vers l'intérieur. En revanche, le barreur dispose d'une petite planchette fixée sur chaque bord pour barrer plus confortablement. Ce n'est pas une surprise, la barre franche est plutôt ferme dès que la carène s'incline à la gîte sous l'effet de la risée. Ce comportement n'a rien d'étonnant. L'étude des œuvres vives révèle un petit safran situé dans le

Les mots pour le dire...

Œuvres vives : par opposition aux œuvres mortes, elles se rapportent à toute la partie immergée de la carène.

Elancements : ils peuvent être grands ou petits. Sur les voiliers des années 1960-70, ils sont importants et se matérialisent par une étrave très élancée. Aujourd'hui, ils sont pratiquement inexistantes pour gagner en longueur de flottaison.

Barres de flèche dans l'axe : se dit de barres de flèche fixées perpendiculairement au mât. Elles sont aujourd'hui dites poussantes, c'est-à-dire orientées vers l'arrière. Géométrie permettant de limiter le nombre de cadènes.

prolongement de la quille longue. De même, on ne sera pas étonné par l'absence de barre d'écoute. L'écoute de GV, constituée d'un palan, est fixée par une estrope sur la plage arrière tout en revenant à portée de main du barreur qui trouve, juste devant lui, deux winches Lewmar self tailing pratiquement neufs utilisés pour les écoutes du génois, ce dernier étant monté sur enrouleur. Quant à la plage arrière, encore une caractéristique des voiliers d'autrefois, elle est pourvue d'un coffre accessible depuis le pont et descendant jusqu'à la coque. Toujours au niveau du cockpit, précisons que tout le fond est amovible, offrant un accès direct à toute la partie arrière du moteur, un Vetus diesel bicylindre de 18 chevaux, et au water lock. Ultime précision sur le cockpit, sachez qu'il offre sous chaque banc deux grands coffres qui ont la particularité de s'ouvrir pratiquement complètement grâce à des panneaux verticaux amovibles.

Le pont, lui, constitué de panneaux de contreplaqué recouvert de lattes d'iroko, est largement occupé par un rouf à deux

étages laissant peu de place aux passavants. Là encore, au risque de nous répéter, il s'inscrit dans la tradition des voiliers des années 1960-70, à l'image de la plage avant équipée d'une solide bitte d'amarrage en bois et d'un guindeau à plat pont. De plus, comme cela se pratiquait à l'époque, pas de coffre à mouillage mais une chaîne qui descend sous la plage avant par l'intermédiaire d'un écubier.

D'ailleurs, pour rester dans le ton, pour retrouver l'esprit des années passées, il nous faut, avant de passer aux aménagements, évoquer le grément du Chassiron Junior. Si le haubannage est neuf – galhaubans et bas-haubans ont été remplacés en 2002 – le mât de marque Marco Polo posé sur le pont et la bôme sont pratiquement « dans leur jus ».

Un vit-de-mulet coulissant

Ainsi, le profil en aluminium est toujours équipé de ses deux winches Barlow utilisés pour les drisses de génois et de grand-voile. La bôme a conservé son vit-de-mulet coulissant que l'on étarque au moyen d'un palan tandis que les poulies de renvoi des bosses de ris sont toujours extérieures, fixées sur sa face latérale. Bref, si l'on a fait des progrès dans ce domaine, force est



La table du carré, perpendiculaire à la marche, fait également office de table à cartes. Elle fait face à la couchette, la seule du bord pouvant être utilisable sous voiles.



ZOOM

- 1 Eclairée par un panneau ouvrant, la cabine avant est équipée de deux couchettes. La plus grande mesure 1,70 m de long.
- 2 Le cabinet de toilette isolé par une porte offre le minimum de confort. On y tient assis, mais sans plus.
- 3 La couchette bâbord est la plus grande de toutes. Elle mesure 1,75 m de long pour 0,80 de large. Tout l'espace situé sous le matelas est disponible et accessible par-dessus et latéralement par un tiroir coulissant.
- 4 La table repas (1,05 x 0,58 m) fait office de table à cartes. Elle se baisse au port pour se transformer en lit double.
- 5 A l'entrée de la descente, au niveau du capot coulissant, la hauteur sous barrots est de 1,68 m. Elle n'est plus que de 1,40 m sur l'avant du carré.
- 6 Le fond du cockpit est amovible. En le soulevant, on accède à la partie arrière du moteur, au presse-étoupe et au water-lock.



La cuisine, située sur bâbord, comporte deux équipets ouverts pour la vaisselle, une glacière et deux placards.



Au port, la table du carré se baisse pour se transformer en une grande couchette double.

On accède à la cabine avant en laissant sur tribord le coin toilette isolé par une porte.



ET LES AUTRES ?

Le Chassiron Junior face à ses concurrents

	Chassiron	Evasion 25	Fisher 25	Contest 25
Long. coque (en m)	7,70	8,20	7,69	7,54
Long. flot. (en m)	5,92	6	6,40	6,10
Largeur (en m)	2,44	3,20	3	2,50
Tirant d'eau (en m)	1,05	1,40	1,30	1,25
Lest (en kg)	1 000	1 100	2 000	950
Dépl. (en kg)	2 900	2 500	4 500	2 350
Surf. voileure (en m²)	35,50	40	27	30,90
Architecte	Humblot	A. Bénéteau	F. Marine	Conyplex
Matériau	stratifié verre	stratifié verre	stratifié verre	stratifié verre
Constructeur	CM Le Chassiron	Bénéteau	Fairways Marine	Conyplex



Le tableau arrière est toujours équipé de son régulateur d'allure, le modèle Navik de chez Plastimo.

de reconnaître que ce système très simple de prise de ris n'a plus besoin de faire ses preuves. Ça marche. Tout comme il n'y a pas lieu d'émettre de réserves – en principe – sur la tenue du mât à un étage de barres de flèche dans l'axe faisant appel sur chaque bord à un galhauban et à un bas-hauban avant et arrière, le tout complété par un pataras unique revenant au centre du couronnement du tableau arrière.

Un vrai barrotage

Et l'intérieur dans tout ça ? Nous l'avons déjà évoqué à demi-mot. Avec sa coque à faible longueur à la flottaison conjuguée à un maître bau de seulement 2,44 m, il n'y a pas de miracle à attendre. Le volume intérieur est limité. Ce qui n'empêche pas le Chassiron Junior d'offrir des

aménagements capables de satisfaire en croisière côtière un équipage constitué d'un couple et d'un, voire deux enfants. Reste que le plus important est le style des aménagements où l'expression hauteur sous barrots s'applique à la lettre. Comprenez par là que le rouf, toilé sur sa face extérieure, repose sur un vrai barrotage constitué de lattes d'acajou. Quant à la hauteur disponible, elle est de 1,68 m au niveau du capot de descente et de 1,40 m sur l'avant du carré. Naturellement, la pièce maîtresse du Chassiron Junior est le carré où le constructeur a fait l'impasse sur la table à cartes. C'est la table repas recouverte d'un panneau en altuglas, disposée perpendiculairement à la marche qui remplit cet office. On s'y assoit à quatre en profitant de banquettes, elles aussi travers à la marche et faisant office de coffres de rangement. Ces

VIREMENT LOF POUR LOF

Du Chassiron au First 31.7

On peut, comme Christian Baecker, propriétaire de *Quetzal*, aimer les voiliers de caractère. Mais on peut aussi décider un jour de changer radicalement de style et passer du Chassiron Junior au First 31.7. Entre les deux, rien de commun. Si ce n'est que le premier a été mis en dépôt-vente à Auray chez Armorique Diffusion et que le second a été acheté chez ce même concessionnaire. Alors, bien sûr, on peut s'interroger sur les raisons d'un tel changement de cap, d'autant qu'on ne saurait mettre en cause la lucidité de Christian Baecker. En fait, ce passage à un voilier qu'on ne présente plus et qui a largement fait ses preuves a deux explications. La première se justifie par le manque de place à l'intérieur du Chassiron. La seconde illustre la volonté de changer de genre pour ne plus avoir à comparer les mérites de l'un et de l'autre. Quoi qu'il en soit, Christian n'oubliera pas ses huit années passées à bord. Certes, reconnaît-il, il n'a pas traversé la Manche comme il aurait souhaité le faire. Mais il a tout de même réalisé l'un de ses rêves. Posséder un jour un Chassiron. « Avant précise Christian, je vivais le bateau. Désormais, je vais vraiment en faire. » C'est là toute la différence.



Pour la dernière fois, Christian a repris la barre de son Chassiron Junior. Désormais, c'est celle d'un First 31.7 qui l'attend.

L'expert donne son avis



Notre expert trinitain Jean-Michel Viant s'intéresse depuis longtemps au yachting classique et connaît bien les points faibles des bateaux des années 1960.

Le soussigné Jean-Michel Viant, expert maritime à La Trinité-sur-Mer (56470), déclare avoir été requis pour examiner le yacht *Quetzal* avec mission :
- de constater et décrire l'état de ce yacht, les constatations étant effectuées sans démontages particuliers,
- d'en donner une valeur vénale, l'estimation ne tenant pas compte de l'état ultérieur du navire,
- du tout de dresser un rapport pour servir et valoir ce que de droit.
J'ai examiné le yacht *Quetzal* le 24 mars 2003, à flot et au sec sur le terre-plein du port de plaisance de St-Goustan en Auray.

IDENTIFICATION DU VOILIER

Coque
Marque : Chassiron chantier Richard
Type : Chassiron Junior
Longueur : 7,70 m
Largeur : 2,44 m
Matériau : polyester bois
Année : 1979
Moteur
Marque : Vetus/Mitsubishi
Type : 2 cylindres
Puissance : 18 ch.
Carburant : gasoil

COQUE/PONT

Il s'agit d'une construction classique en polyester monolithique sur moule femelle avec renforts du type cloisons en contreplaqué stratifiées au bordé, serre-bauquières en bois massif boulonnées à la coque polyester.

Le pont est en contreplaqué collé et cloué sur barrots en bois exotique encastré dans la serre-bauquière. Le rouf dont les hiloires sont en acajou massif est barroté en massif et bordé sur son dessus en contreplaqué recouvert d'un antidérapant à pointes de diamant collé.

ŒUVRES VIVES

Lors de l'examen de la carène, le voilier a été mis au sec pour un simple aller et retour de grue, en tenue sur sangles ; il n'a pas été possible d'effectuer de mesures hygrométriques. La surface de coque ne présente pas de défauts flagrants. Bonne tenue du gouvernail (nombreuses ferrures acier sur ce gouvernail prolongeant la quille : forte protection anodique) et de la sortie d'arbre d'hélice.



Sur la plage avant, pas de coffre à mouillage mais un guindeau et une solide bite d'amarrage.



A l'image des croiseurs des années soixante, le safran se situe dans le prolongement de la longue quille.

ŒUVRES MORTES

La protection de ce bordé est ternie, cependant elle ne révèle pas de traces d'impact. La tenue du bordé nous paraît correcte.

PONT

Le lattage (bois exotique : type iroko) de pont présente un aspect terni, il demandera un nettoyage complet. Nous notons que les joints PRC sont



Le pont est constitué de lattes d'iroko collées sur des panneaux de contreplaqué.

débordants : un ponçage et un rejointement partiel sont à prévoir. Les parties en acajou : vernis, sont de bonne tenue. Sur le rouf, nous notons que la main courante bâbord a été refixée grossièrement, ce qui a provoqué des entrées d'eau : traces de moisissure à l'intérieur. L'antidérapant en plastique n'a pas réellement isolé le contreplaqué de rouf : à surveiller. Les hublots de rouf présentent un léger faiçage. Les appareils d'accastillage sont montés dans les règles de l'art et sont

STRUCTURE

de bonne tenue. Nous ne notons pas de fuite flagrante sur l'intérieur de la coque. Les cloisons de structure que nous avons pu atteindre et examiner ne présentent pas de fissures ni de décollements de leurs stratifications avec la coque.

La serre boulonnée à la coque est dans un état satisfaisant (légère humidité dans le coqueron arrière qui est mal ventilé : contrôlé le contreplaqué autour des manches à air). Dans le cockpit : les montants de bancs présentent des contreplaqués légèrement abîmés : à surveiller. Le contreplaqué de fond de cockpit est à remplacer. Dans les fonds, le retour de galbord est de bonne tenue : présence d'eau venant du réservoir. Structure de bonne tenue qui nous paraît homogène et fiable.

AMÉNAGEMENTS

Les aménagements de ce voilier sont dans un très bon état : vernis, assemblages de bois. La sellerie est en parfaite condition. Nous notons que le rouf a fui au niveau de la main courante bâbord, que le capot avant est faïencé, que l'installation de gaz est à contrôler. Il s'agit d'un aménagement qui présente un ensemble sain.



Malgré leur âge - 24 ans - les ébénisteries en acajou sont toujours en bon état.

ELECTRONIQUE

- VHF Radio Océan
- Sondeur à éclats Space Age
- Loch-speedo Pen Lan

ELECTRICITE PLOMBERIE

Concernant la plomberie, nous conseillons une révision complète des vannes et passe-coques et de l'installation de distribution d'eau douce. Concernant l'électricité, il s'agit d'un système ancien en état de marche (batterie récente).

MOTEUR



Le moteur, un Vetus de 18 chevaux, a deux accès. Par l'avant et par le cockpit.

Ce diesel est récent, il est en état de marche. Il est en instance de révision : solénoïde de refroidissement en cours de changement.

GREEMENT/VOILURE

Le profil de mât est en aluminium : tenue correcte. Le gréement dormant est neuf.



Pas de drisses à revenir dans le cockpit. Les winches de génois et GV sont fixés sur le mât.

L'étai avant est équipé d'un enrouleur Profurl. La voilure en mauvais état comprend :GV, génois sur enrouleur.

SECURITE

Armement en 4^e catégorie pour six personnes, canot de survie de 2001.

DIVERS

- Chargeur 220/12 volts.
- Eau froide sous pression.
- Guindeau manuel.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Ce voilier ancien possède une structure saine, quelques travaux de remise à niveau sont à prévoir.

NOTRE ESTIMATION

- Coque, pont, accastillage	10 000 €
- Moteur, électricité	4 000 €
- Gréement, voilure	3 500 €
- Electronique	200 €
- Sécurité	1 500 €
- Divers	300 €
- TOTAL	19 100 €

En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport pour servir et valoir ce que de droit.
A La Trinité sur-Mer le 25 03 2003
L'Expert.

UN CHASSIRON JUNIOR...



Sur la rivière du Loch Quetzal a tiré ses derniers bords avant d'être mis au sec.

derniers sont complétés sur chaque bord par des équipets supérieurs disposant tous de portes coulissantes. Sous voiles, on ne dispose que d'une vraie couchette, celle située sur bâbord, longue de 1,75 m et large de 0,80 m. Mais au port, le plateau de la table se baisse pour se transformer en couchette double très large (1,10 m) et longue de 1,85 m.

Un voilier attachant

Elle est complétée sur l'avant par une petite couchette simple qui, vu sa faible largeur, est plutôt destinée à un enfant. En fait, une fois franchi le niveau de l'épontille, l'espace disponible devient limité en raison de la faible hauteur sous barrots. Il existe bien un compartiment WC isolé par une porte mais il est petit. Passons enfin à la cui-



sine. Celle-ci, située à bâbord de la descente, est comparable à ce que l'on trouve aujourd'hui sur les voiliers de même taille. Des équipets pour la vaisselle, une glacière, un placard et un réchaud deux feux.

Voilà, vous savez tout de *Quetzal* qui ne demande plus qu'à quitter son mouillage de Saint-Goustan. Certes, comme le précise notre expert maritime Jean-Michel Viant, certains points sont à revoir même si en l'état,

ce Chassiron Junior est prêt à naviguer et à faire profiter son nouveau propriétaire des charmes de la vieille marine. A n'en pas douter, il reste un voilier attachant même si, eu égard à son âge, il exige une certaine dose d'indulgence.

Ce type de cockpit permet au barreur de tout faire. Virer de bord, régler l'écoute de génois et de GV. Debout, un pied posé sur la barre, il peut même ferler la GV avant d'arriver au port.

CHANTIER RICHARD

20 ans de tradition

Implantées à Marennes dans les années soixante, les Constructions maritimes Le Chassiron étaient plus connues sous l'appellation de chantier Richard, du nom de ses créateurs. D'abord construits en bois et dessinés par une femme, Madame Humblot, les Chassiron furent ensuite proposés, dans les années quatre-vingt avec des coques en polyester mais dont le pont et les aménagements restaient fidèles au bois. A l'époque de la fermeture du chantier, en 1980, la gamme des Chassiron comportait pas moins de huit modèles, du plus petit, le Challenger Junior aux plus grands, les Chassiron DH 43 et TM (13,50 m), ces deux dernières unités ayant été dessinées par Michel Joubert et Bernard Nivel. Si le DH 43 et le Chassiron TM étaient tous deux grésés en ketch, le second était proposé avec une petite cabine arrière accessible depuis le cockpit.



Long de 11,45 m, Orion est un Chassiron GT construit en 1980.

Quetzal est un bateau sain

Pour lui redonner un second souffle, il faudrait par exemple lui livrer une nouvelle garde-robe, génois et grand-voile. Il sera également judicieux de revoir le panneau de fond de cockpit tout comme le revêtement utilisé pour recouvrir le rouf. Mais *Quetzal* est un bateau sain. Il a pour lui les charmes du bateau de caractère sans les inconvénients d'une coque en bois. Il peut même échouer sans souci grâce à sa quille longue. Que de demander de plus ? ▲

vetus

CAPOTS DE PONT ET VENTILATION



Les capots de pont LIBERO polis à la main et en aluminium anodisé avec panneau en acrylique fumé de 12 mm d'épaisseur.

vetus FRANCE

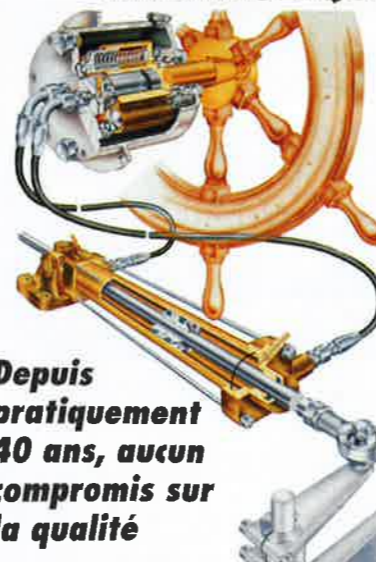
1523 AV. DE DRAGUIGNAN - ZI TOULON EST - 83130 LA GARDE
TÉL. +33 (0)4 94 08 68 30 - FAX : +33 (0)4 94 08 68 39
e-mail: vetus.france@wanadoo.fr

www.vetus.nl

voir page 60 à 65 du catalogue VETUS 2003

vetus

APPAREILS À GOUVERNER HYDRAULIQUES



Depuis pratiquement 40 ans, aucun compromis sur la qualité

vetus FRANCE

1523 AV. DE DRAGUIGNAN - ZI TOULON EST - 83130 LA GARDE
TÉL. +33 (0)4 94 08 68 30 - FAX : +33 (0)4 94 08 68 39
e-mail: vetus.france@wanadoo.fr

www.vetus.nl

voir page 27 à 33 du catalogue VETUS 2003

J JEANTEX



T3000 Race - blouson Marblehead

J JEANTEX

protecting people

www.jeantex.com