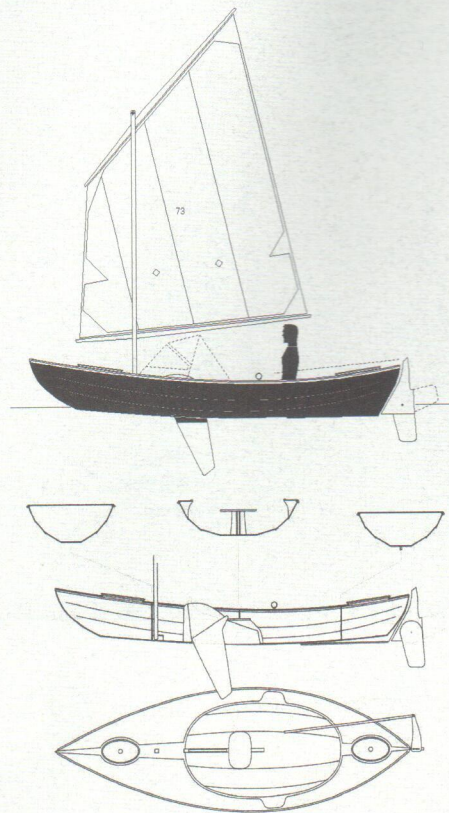


Un Skerry dans les pertuis

En tant qu'importateur et constructeur du Skerry – j'organise actuellement un stage de « construction accompagnée » des 49^e et 50^e exemplaires de la série en France –, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'article de Gwendal Jaffry sur le raid qu'il a effectué à bord d'un de ces canots dans les pertuis charentais (CM 262). Tout d'abord, bravo au rédacteur en chef du *Chasse-Marée*, qui n'hésite pas à se mouiller pour ses lecteurs ! Réussir un tel parcours avec un aussi petit bateau – qu'il ne connaissait pas, de surcroît – mérite d'être salué. Et ce projet de raid « Naviguer léger » est une initiative très intéressante. Je suis certain qu'on va se battre pour participer à sa première édition, en 2015 !

Dans des conditions musclées, le Skerry *Chasse-Marée* que Didier Fauvel avait prêté à Gwendal a montré toutes ses qualités nautiques. Ce denier se déclare globalement satisfait du Skerry dont il juge la carène « excellente ». Il se montre, en revanche, « déçu » par la voile à livarde et s'interroge sur la possibilité de dresser ce gréement par mer agitée. Il le trouve de surcroît « trop petit et mal adapté » et constate que le bateau a parfois du mal à virer puis à se relancer. Comme lui, je considère que le gréement à livarde n'est pas optimum, la voile au tiers de 6,10 m² étant bien supérieure à mon avis ; elle équipe d'ailleurs la grande majorité de nos Skerry.

Didier Fauvel – qui avait deux semaines plus tôt terminé second de sa classe dans le raid écossais *Sail Caledonia* à bord de *Chasse-Marée* – précise qu'il « n'est pas impossible de dresser le gréement à livarde par mer formée, même si cela peut effectivement se montrer périlleux. Didier souligne surtout que le comportement du bateau aurait été grandement amélioré si Gwendal avait utilisé les bidons de ballast qu'il n'a pas embarqués pour ce raid. Le Skerry standard est, en effet, épuré au maximum afin d'obtenir une coque très légère (45 kg vérifiés pour 15 pieds). L'intérêt est d'avoir un bateau qui se transporte retourné sur une galerie de voiture et se met à l'eau facilement, n'importe où, avec un chariot de kayak. Mais une fois à l'eau, il faut remplir



Ci dessus : plans de l'Expedition Skerry.
Ci dessous : le Skerry standard (à gauche)
et sa version Expedition adaptée au raid.



ces ballasts (deux bidons de 20 l) pour qu'il ait une inertie suffisante et un comportement « civilisé ». Faute de l'avoir fait, il

n'est pas étonnant que Gwendal ait eu des soucis dans le clapot des pertuis.

Avec de la mer et du vent, il trouve, enfin, que le timon est très dur et dit préférer la barre franche. Didier reste pourtant partisan du timon : « Il me paraît indispensable pour barrer, compte tenu de l'arrière pointu du bateau et de la position très centrale que ces formes imposent au barreur, argumente-t-il. Avec une barre franche, on ne peut pas pousser la barre assez loin et le safran n'a pas un angle suffisant pour que le bateau vire. » Je préfère pour ma part une longue barre franche équipée d'un long stick, qui permet aussi d'avoir ce résultat.

Pour adapter le Skerry au raid, Gwendal suggère, enfin, quelques modifications du bateau. Ce qu'il envisage est, au fond, très proche des solutions proposées pour ce programme par John Harris, le concepteur du Skerry. Pour répondre à la demande de l'écrivain-photographe John Guider, qui cherchait un tout petit bateau pour faire une longue navigation dans l'Est de l'Amérique, il a conçu en 2009 l'Expedition Skerry.

Cette embarcation est plus large que le Skerry standard de 10 cm pour gagner en stabilité, et est raccourcie d'autant afin d'éviter d'avoir à ajouter un second écart dans les virures de coque qui utilisent déjà toute la longueur de deux feuilles de contre-plaqué. Elle est pontée pour offrir plus de volume de stockage dans les coquerons avant et arrière et embarquer moins d'eau. Des passavants permettent de rigidifier le haut de la coque, en l'absence de cloison centrale. Celle-ci a été supprimée afin d'offrir un espace de 2,40 m de longueur permettant de dormir à bord. Le banc central est aussi remplacé par un petit siège fixé à califourchon sur l'arrière du puits de dérive, celle-ci étant désormais pivotante alors que le Skerry standard possède une dérive sabre. L'Expedition Skerry est enfin gréé d'une voile au tiers de 6,80 m².

Un seul kit d'Expedition Skerry a, pour l'instant, été produit par Chesapeake Light Craft, l'entreprise dont John Harris est le patron et architecte maison depuis 1997, mais Arwen Marine est en mesure d'en fournir, bien qu'il ne figure pas sur son catalogue.

**Emmanuel Conrath,
Arwen Marine, Clairoux (60)**