

HISTOIRE & PATRIMOINE

LA REVUE HISTORIQUE DE LA CALE DE L'ILE

Un voilier nommé Corsaire

Il est des noms de voiliers qui résonnent dans tous les cœurs des passionnés de plaisance. Le corsaire en fait partie. Âgé de plus de 70 ans, il échappe aux diktats des effets de mode et crée toujours une émotion chez celui qui le contemple en mer ou dans un port.

Évoquer un tel monument de la plaisance doit se faire avec tout le respect qui lui est dû.

Le corsaire incarne la conception d'une liberté fraîchement retrouvée après les horreurs de la guerre et qui s'est trouvée un nouveau havre de paix aux Glénan. Mais il est aussi le digne représentant du génie de son architecte naval, Jean-Jacques HERBULOT, exploitant à merveille un nouveau matériau : le contreplaqué marine. Il est aussi un symbole de la vague dont s'est saisie toute la génération d'après-guerre, bousculant les codes et s'emparant d'un plaisir réservé aux élites. Son dynamisme permet, enfin, année après année, de maintenir l'esprit de compétition chez les équipages aussi hétéroclites que la décoration de leurs voiliers.



Calypso, corsaire de 1963

LES GLENANS

Le corsaire est né d'un besoin. Celui de trouver un petit croiseur habitable, accessible aux débutants, pour la jeune école de voile qui se développe dans l'archipel des Glénan. Nous sommes au lendemain de la Seconde guerre Mondiale. Un couple, Hélène et Philippe VIANNAY, découvre l'extraordinaire panorama de ces petites îles aux couleurs des Caraïbes. Tous les deux se sont engagés dans la Résistance durant toute la guerre. Après un premier séjour en 1945, ils fondent deux ans plus tard un lieu d'accueil pour les anciens résistants. Il a pour objectif de leur permettre de se reconstruire dans un lieu éloigné de leur quotidien, tourné vers l'apprentissage de la voile et de ses valeurs.

En peu de temps, le projet est un véritable succès. Les VIANNAY s'entourent de passionnés de la mer et de la voile. Parmi eux, Jean-Jacques HERBULOT, l'un des plus grands architectes navals de la plaisance.

Après avoir conçu pour l'école des Glénan un premier bateau en contreplaqué, le vaurien,, il lui est demandé de concevoir un petit habitable. Respectant l'esprit de simplicité et d'efficacité qui caractérisent le centre, il dessine un bateau très marin, fonctionnel et accessible. Ses dimensions sont modestes mais suffisantes : longueur de 5.50 m, maître-bau de 1.92 m et tirant d'eau d'1 m (dérive baissée). Il déclare à propos de ce bateau : « Le Corsaire (...) conçu en particulier pour utiliser au maximum les possibilités qu'offrait la construction en contreplaqué marine (...) les dimensions principales et en particulier sa longueur ont été déterminées par celles des feuilles standard du contreplaqué ». Ainsi, Jean-Jacques HERBULOT ne se contente pas de faire un bateau efficace, il pense aussi à rationaliser son mode de construction. L'objectif est de faire un voilier facile à construire, à la portée d'un amateur, mais aussi économe à fabriquer, toujours dans l'esprit des Glénans.

Ce dernier point est déterminant, car, au-delà des besoins du commanditaire d'origine, il permet aussi d'envisager une commercialisation à un prix abordable. Durant la guerre, les Français ont pu découvrir le plaisir de la navigation sur les eaux intérieures, poussés par les initiatives de la fédération française de voile. Ils sont donc disposés une fois la paix revenue, à pousser leur pratique sur les côtes. Comme d'autres modèles de la période, le corsaire arrive à un moment propice pour contribuer au développement d'une plaisance populaire, loin des standards du yachting.

Ses petites dimensions lui permettent de rester transportable d'un plan d'eau à un autre, multipliant les possibilités de croisières. Les trois couchettes ouvrent la possibilité de passer quelques nuits à bord, certes sans luxe, mais augmentant l'autonomie de l'équipage. De plus, il ne nécessite pas de grue pour la mise à l'eau, ce qui augmente le sentiment de liberté à l'utilisation.



Aquarelle d'un corsaire trouvée sur le site de l'AS Vauriens

UN VOILIER TOUJOURS PRODUIT

5 chantiers vont principalement produire le corsaire :

-Chantier Bonnin (dès 1954) : ce chantier, basé dans le Bassin d'Arcachon et l'un des plus anciens de France, a été le pionnier, en produisant la première quinzaine d'unités.

-Chantier Meulan (1956-1962) : basé en région parisienne, ce chantier voit entrer à son capital le Bazar de l'Hôtel de Ville (BHV), grand magasin parisien. C'est dans ce cadre que le corsaire va se retrouver commercialisé au BHV. Durant quelques années, il était possible d'acheter son corsaire en plein coeur de Paris !

- Chantier Craff (1957-1980) : basé à Bénodet, c'est ce chantier qui a produit le plus longtemps le corsaire.
- Chantier Morin (1961-1973) : célèbre chantier de Jean MORIN et du 470, il est situé à Pessac.
- Chantier Naviking (1963-1967) : retour d'une production en région parisienne (Ivry), preuve de la dimension nationale du corsaire.

Mais aussi un chantier en Suisse :

- Chantier Amiguet (1959-1973) : le corsaire, par ses dimensions et son tirant d'eau est parfait tant pour la croisière côtière que pour les eaux intérieures. Il a donc eu un succès considérable en Suisse, où ce chantier a pu produire environ 850 unités.

Depuis peu, la construction de ce voilier mythique a été relancée.

- Chantier Brava (depuis 2020) : installé sur les bords de Loire, à Saint-Herblain, ce chantier a décidé de relancer la construction des deux modèles phares de l'histoire de la plaisance populaire : le corsaire et le muscadet. Dans le respect de l'esprit initial de l'architecte, la production est faite en bois.
- Chantier de Carantec : production uniquement de corsaires en polyester.



Chantier BRAVA de Nantes, actuel constructeur de corsaires

La relative simplicité du mode constructif des corsaires est sans doute le secret de sa longévité. A côté de la production d'unités neuves, beaucoup de propriétaires parviennent à restaurer ou faire restaurer leur bateau. Sur les 4000 unités construites (selon le site de l'AS corsaire), plus de 500 naviguent encore.

Grâce au réseau et à l'appui d'une association de propriétaires très dynamique, l'AS Corsaire, certains se sont même spécialisés dans le domaine. C'est le cas d'un charpentier, Philippe ARNAUD, passionné par ces unités, qui en est à sa neuvième restauration ! (Article de 2025 du Chasse-Marée). Il a monté une véritable clinique du corsaire, reconnaissant volontiers qu'il ne peut s'empêcher de vouloir sauver les unités qu'il découvre.



Nationale Corsaire, image Ouest France

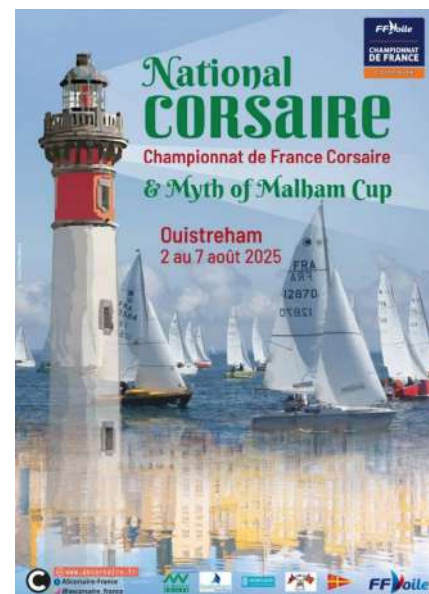
UN VOILIER DE COMPETITEUR

Qualifier l'AS Corsaire de dynamique est un faible mot. Créée seulement deux ans après la sortie du premier corsaire, elle est la pierre angulaire des activités tournant autour de cette unité si choyée. Elle met à disposition l'ensemble de la documentation permettant l'entretien optimal de chaque bateau, tous les plans ou des guides pour une construction amateur. Elle est aussi la gardienne des règles de classe, permettant de préserver les qualités du corsaire. Elle est enfin coordinatrice des régates voyant s'affronter depuis 70 ans les plus redoutables compétiteurs de la classe, optimisant avec finesse leur bateau.

Ces régates sont riches et permettent de voir évoluer les corsaires sur des plans d'eau particulièrement variés, bien plus que pourraient le permettre d'autres types de bateaux. Citons les trois principales :

-Le National Corsaire : principale régate annuelle, elle se déroule sur un parcours d'environ 15 milles nautiques durant 3 jours. Plusieurs manches sont disputées et des escales dépayssantes organisées. La première édition a eu lieu dès 1959 et elle est un succès ininterrompu. Il rassemble des participants venant de toute la France et bien au-delà.

-La Coupe de Rivière : Créée dans les années 80, elle n'est organisée que sur des eaux intérieures, notamment sur la Vilaine et l'Erdre. Contrairement aux deux autres compétitions, elle a la particularité de voir se mesurer les corsaires aux cap corses (production Herbulot aux dimensions légèrement plus grandes).



Affiche Nationale Corsaire

-La Myth of Malham Cup : En 1958, l'architecte naval John ILLINGWORTH offre cette coupe à la jeune AS Corsaire. Commodore du RORC (Royal Ocean Racing Club, principale association organisant des courses au large), il a créé le JOG (Junior Offshore Group) qui promeut la navigation en haute mer de petites unités de 5 à 8 m. Même s'il n'a pas produit de voiliers à la coque en contreplaqué, il s'est intéressé à cette voie empruntée par les architectes comme HEBULOT et HARLÉ. Cette coupe porte le nom d'un de ses voiliers et est remise au vainqueur d'une course exigeante, faite d'une traite sur une grande distance (environ 40 miles nautiques). Elle ne doit pas être confondue avec la course au large du même nom et organisée par le RORC, mais s'adressant à des plus gros voiliers. La Myth of Malham a systématiquement lieu 4 jours avant le National Corsaire.



Coupe de la Myth of Malham

UN CORSAIRE AU LARGE

Ses modestes dimensions ne destinent pas le corsaire à partir affronter la haute mer. Mais pourtant...

Avec la création du « Junior Offshore Group », sous l'impulsion du responsable du RORC, Jean-Jacques HERBULOT propose une version modifiée de son voilier et tournée vers le large : ajout d'un pataras, abandon de la dérive au profit d'une quille, modification du cockpit et lest poussé à 190 kg au lieu de 150.

Cette version permet de participer aux courses au large du RORC, notamment la Cowes-Dinard.

En 2010, une traversée de l'atlantique est même réussie, démontrant les capacités du corsaire à se mesurer à la haute mer.

Depuis plus de 70 ans, le corsaire reste l'un des voiliers les plus emblématiques de la plaisance populaire de l'après-guerre. Que ce soit sur les plans d'eaux intérieures ou en haute mer, il a permis à plusieurs générations de marins d'apprendre et de progresser. Bateau au charme fou, il continuera encore longtemps à séduire le chanceux qui le croise.



LA RESTAURATION D'UN CORSAIRE A LA CALE 2 DE L'ILE



Calypso à son arrivée à la Cale 2 l'Île

Il y quelques années, après une carrière passée à écumer les côtes bretonnes, Calypso, dépérissait au fond d'un jardin de Saint-Mars-du-Désert. Sa peinture trahissait un total abandon, destin commun à beaucoup de bateaux en bois, dévoreurs de temps et d'énergie pour leurs propriétaires.

Celui de Calypso refusait que son bateau disparaisse. Il fallait laisser une chance à ce symbole de l'histoire de la plaisance d'avoir une seconde vie. Il fut donc proposé à la Cale 2 l'Île qui s'empessa de relever le défi.

Le type de construction des corsaires étant abordable pour tout un chacun, cette restauration était parfaite pour les activités sociales de l'association.

Elles sont un des trois piliers essentiels de la Cale 2 l'Île. En partenariat avec des institutions comme le CHU, le TGI ou le lycée Michelet, des groupes viennent quelques heures par semaine s'initier à la rénovation des vieux gréements. Comme le rappelle Laurent PENEAU, en charge de l'encadrement de ces groupes, « À la Cale 2 L'Île on répare des bateaux mais pas que ». Patiemment, semaine après semaine, les stagiaires poncent, grattent, vernissent ou peignent. Le résultat est long à percevoir, mais ce travail constitue une bonne école de patience.





La coque a été poncée avec soin

Et Calypso est bien tombée. Objet de toutes les attentions des stagiaires, elle a été dévêtue, son accastillage retiré, sa coque grattée jusqu'au bois nu. Ce dernier a été ausculté par des mains plus expertes, pour s'assurer de l'état de sa coque et chasser les points de pourriture. Sa cabine subit le même traitement, pour le confort des futurs équipages.

Puis chacun s'évertue à lui refaire une véritable beauté, à coup de pinceau et papier de verre. Un an et demi après son arrivée, Calypso, 63 ans après sa sortie de chantier, paraît comme neuve.

Certes, les travaux ne sont pas terminés et sa mise à l'eau devra attendre. Mais on ne peut qu'admirer la qualité de ce qui a été entrepris. Nul ne sait encore ce qu'il adviendra de ce joli voilier, mais il est certain que sa longévité est assurée pour des décennies.



Grâce à l'investissement des stagiaires, Calypso reprend peu à peu vie



