

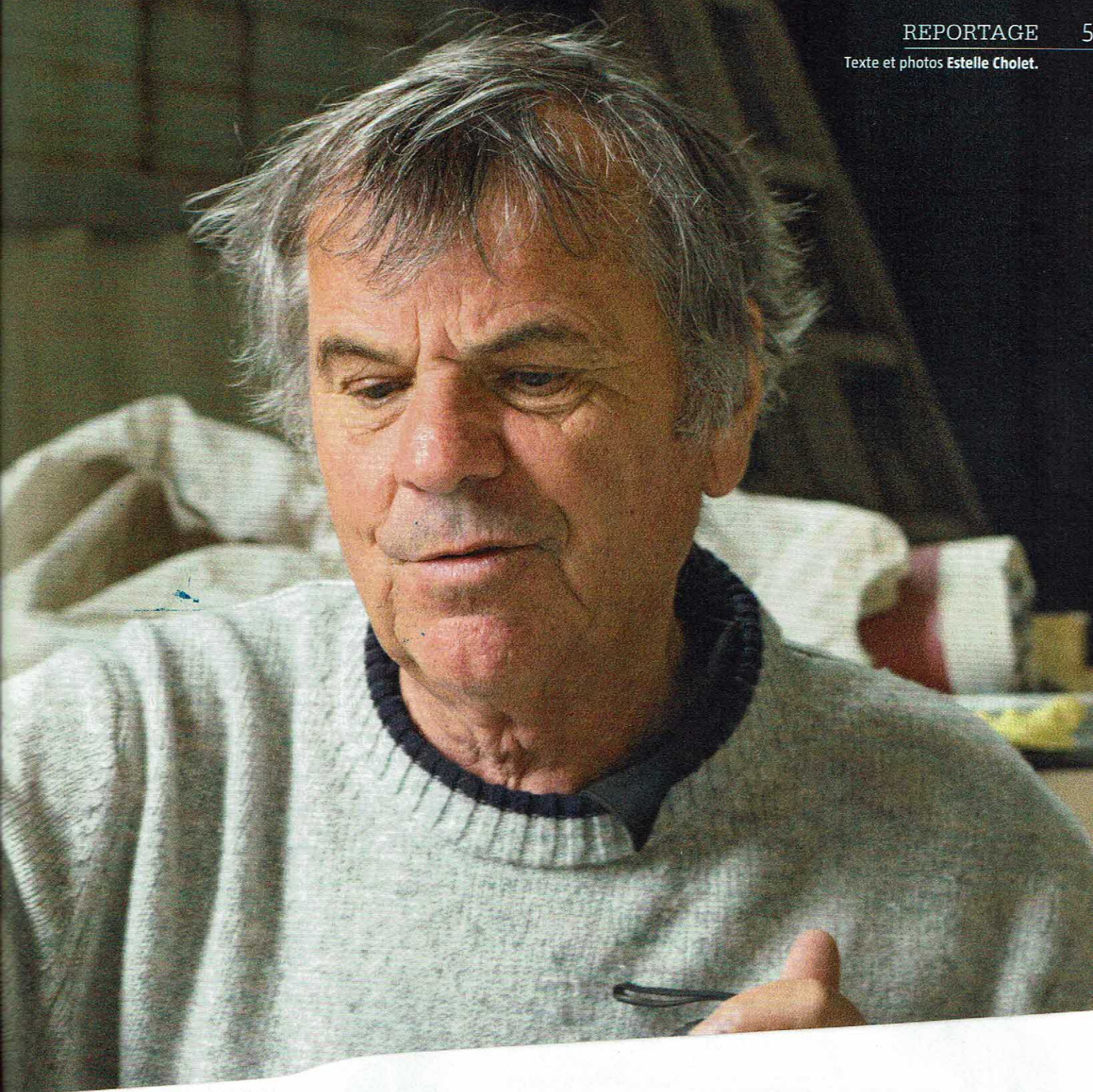


DC 20

LE NOUVEAU JOUET de Pierre Follenfant

Trente ans après le Vendée Globe 1989, Pierre Follenfant reste un passionné de voile. Il est simplement passé de la lumière des courses au large à la pénombre des hangars à bateaux. Cet automne, il mettra à l'eau un DC 20, entièrement restauré de ses mains, auquel il a décidé d'offrir une seconde vie.

Renaissance. Pierre Follenfant, bien décidé à sauver ce DC 20 abandonné dans un champ, achève bientôt de transformer l'épave en un petit bijou prêt à régater.



Pour espérer tomber sur lui, il faut d'abord savoir où se trouve le chantier Hervé, à La Rochelle. Le hangar rouge à l'angle de deux rues de la Ville en Bois : c'est là. Il faut savoir qu'on peut entrer sans frapper à la condition expresse de saluer au passage Alain et Véronique Balzeau, maître et maîtresse des lieux, et puis Bérenger, le cadet des fils qui reprend les rênes de l'entreprise familiale. Il faut ensuite passer une porte en alu, longer les énormes coques en construction, soulever une bâche en plastique et se rendre tout au bout du hangar arrière - celui où l'on ne va jamais. Là

enfin, avec un peu de chance, pendant quelques heures et trois jours par semaine, on l'aperçoit. Les cheveux en pétard, un pinceau à la main, Pierre Follenfant se consacre à son projet du moment : la restauration d'un DC 20.

Il n'en est pas à son coup d'essai, Pierre, en matière de bateaux à bricoler. Restauration, construction... il a un peu la fièvre acheteuse. Qu'ils soient à voile ou à moteur, d'ailleurs. Même pendant le Vendée Globe 1989-1990, première édition de la course (il avait terminé à la cinquième place), beaucoup de ses coups de fil allaient déjà vers le chantier Hervé pour suivre l'avancement des travaux du joli Riva qu'il s'était procuré

quelques mois avant l'épreuve. «Le bateau était en vente à Mulhouse, c'était un peu compliqué d'y aller. Mais on avait un briefing du Vendée Globe à Paris et Philippe Poupon, qui faisait de l'avion à l'époque, a bien voulu faire un crochet. J'ai pris une heure et j'ai conclu le deal. Bon après... je préparais la course, je n'ai pas trop eu le temps de m'en occuper...» On comprend.

CONCURRENT DU PREMIER VENDÉE GLOBE

La toute première fois qu'il entend parler du Vendée Globe, c'est par Jean-François Fontaine, l'actuel maire



ARCHIVE P. FOLLENFANT

de La Rochelle. Avec lui, il a déjà gagné la course La Rochelle/La Nouvelle-Orléans en 1982 et la transat en double Lorient-Les Bermudes-Lorient en 1983. «Au début j'ai dit non: ce genre de trucs, c'était pas pour moi. Et puis l'entreprise pour laquelle je travaillais, TBS, m'en parle aussi. Je n'étais pas du tout préparé mentalement à ce qu'on me propose quelque chose comme ça. Mais quand tu aimes le bateau, que t'es un peu joueur... tu te dis qu'il ne faut pas laisser passer ça. Et puis faire un tour du monde, c'est quand même quelque chose!» Au bout de huit jours, il rappelle Jean-François Fountaine: «Si je nous trouve un sponsor, on est capable de faire un bateau?» Réponse positive. 48 heures plus tard, TBS s'engage à financer l'aventure. Dessiné par les architectes Michel Joubert et Bernard Nivelte, le bateau, assemblé en grande partie au chantier Hervé, sera prêt en un an. Il répondra au nom de TBS-Charente Maritime.

Fratrie. Découverte sur les bords de la Maine, la voile deviendra une affaire de famille chez les Follenfant.

«LE BATEAU ÉTAIT VRAIMENT POURRI, IL ÉTAIT BON À BROYER.»



ARCHIVE P. FOLLENFANT

Course de l'Aurore. Lors de sa deuxième participation, en 1979, Pierre Follenfant, dont le bateau a coulé, sera secouru in extremis par Olivier Moussy.

Il fallait quand même être un peu fou pour s'inscrire à ce premier Vendée Globe. Le 26 novembre 1989 aux Sables-d'Olonne, les treize concurrents qui étaient de la partie s'élançaient vers l'inconnu.

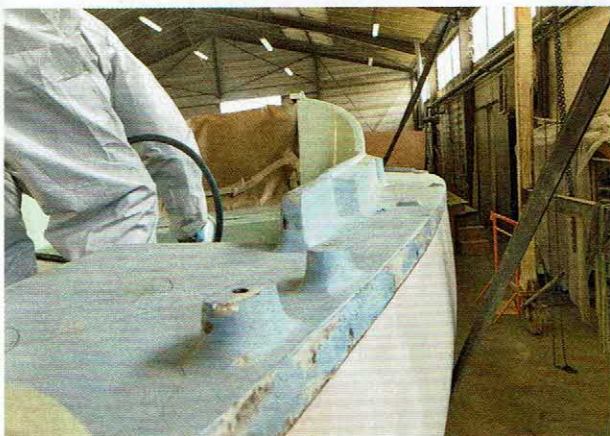
A 38 ans, Pierre Follenfant en est alors déjà à sa deuxième vie. Dix ans auparavant, il a vécu un naufrage dont il n'avait en théorie aucune chance de sortir vivant. C'était en mer d'Irlande, en 1979, pendant la Course de l'Aurore, qui se déroulait en même temps que la course du Fastnet - la prestigieuse épreuve hauturière qui a tourné à la tragédie cette année-là (15 morts parmi les compétiteurs). Les vents ont soufflé jusqu'à 50 nœuds et la houle a atteint les 15 mètres. A trois heures du matin, le voilier de Pierre Follenfant coule et son radeau de survie ne s'ouvre pas. Pendant dix à vingt minutes, sa vie ne tient qu'au fil d'une bouée couronne. «Par hasard, Olivier Moussy a entendu l'appel VHF de la direction de la course, dans son sommeil. Il s'est dérouteré, m'a cherché sur une estimation totalement improbable et m'a vu lors de son deuxième passage. Heureusement, j'avais réussi à allumer une lampe de plongée qui flottait juste devant moi. J'étais quasiment en hypothermie. Les mouettes commençaient à m'attaquer les yeux.» Silence. Il

est comme ça, Pierre: il y a des entre ses phrases, il y a du temps chacune de ses décisions.

AVEC LE CHANTIER HE UNE LONGUE HISTO

Mais il n'en fait pas tout de cette course. Ni de celle-ci autres. Ses grands yeux gris plus que lui. Toujours détendu détaché. Pendant le Vendée ce qui l'angoissait le plus, c'était heurter les glaces. Il pense être à 10 milles d'un glaçon grand Belle-Ile. C'est peut-être ça tour du monde: quand on a genre d'expérience, le stress de ment faire encore partie de no. En tout cas, la restauration DC 20 n'est pas ce qui le st plus. Un grand sourire aux lèvres ami Alain Balzeau raconte: «L'arrive au chantier à 10 heures, une vis qu'il a achetée la veille, pas la bonne, il repart et on ne plus jusqu'au lendemain.» De so Pierre admet qu'Alain «est très pas toujours dispo... mais ce n'est une critique». Il suffit de regarder deux-là s'esquinter les yeux deux éraflures qui disent encore toire du bateau pour comprendre qu'ils se connaissent depuis un bout de temps. A l'époque de participations successives à la course Figaro, dans les années 1980, déjà au chantier Hervé que s'était adressé. «C'était le chantier reconnu de La Rochelle. Il avait tu vois?»

Ce DC 20, cela fait six ans sont dessus. Depuis le jour où a reçu ce coup de fil d'un ami gers: «J'ai une épave de bateau a née dans mon champ, ça t'intéresse. Comme à son habitude Pierre d'abord non et, après réflexion oui. Qui sait quand l'occasion présentera? Et puis le souve eaux calmes de son enfance peut-être pas pour rien dans rêt qu'il porte à ce petit déri 6,70 mètres des années 1960 trie Follenfant s'est mise à la Sud d'Angers, à Bouchemain la Maine rencontre la Loire. qu'habitait le grand-père, qu la pêche. «On lui piquait son plat à longueur de vacances, tout le temps sur l'eau. On y a une chambre à air, on rajoutait pour faire la voile... on a tout grand frère Damien puis les j Philippe et Hubert, ses aînés, rapidement aux scouts marins suit le mouvement, qui les tous les quatre au Cercle d'Angers. L'histoire est lancée



De la belle ouvrage.

Liston, hiloires de rouf, entourage de la descente, taquets... Quelques pièces de bois qui apportent une note de classicisme sur ce bateau qui, en 1961, était plutôt moderne, voire en avance sur son temps.

deux frères sont devenus bien meilleurs que moi. Champions d'Europe et vice-champions du monde trois années consécutives en 470... un palmarès inégalé!»

Aujourd'hui, Pierre Follenfant ne bricole plus avec des chambres à air mais ponçuse à la main. C'est l'activité qu'il cite en premier, quand on lui demande d'expliquer les étapes de la restauration de son nouveau jouet : poncer. «Le bateau était vraiment pourri, il était bon à broyer. Il a fallu le nettoyer, le démonter, ouvrir tout le pont pour remettre de la mousse et une couche de stratification, mettre des pansements sur le rouf, reboucher le trou que la coque avait à l'arrière. Pendant des semaines, c'était enduit, ponçage, enduit, ponçage... Le bateau était allé à la côte, je ne vois pas d'autre explication.» Le voilier est entièrement retravaillé. Le pont et le rouf sont complètement reconstruits. Le nouveau safran, que Pierre soulève d'une main pour mieux nous montrer, est en carbone. La barre, qui était en bois massif, est également toute neuve. Elle aussi est en carbone. Mais c'est l'intérieur du bateau qui étonne peut-être le plus. C'est ce qui en fait, selon Pierre, un DC 20 «pas politiquement correct» aux yeux des amateurs de ce type de voilier. Tous les compartiments ont été retirés pour ne laisser qu'un seul grand espace. Les nouvelles varangues sont en carbone, ce qui allège considérablement le bateau. Seule concession à la tradition – et encore, Pierre hésite –, les winches en laiton qui sont sur le pont d'être réinstallés sur le

pont. Ils sont d'origine. Et pour le coup, ils pèsent leur poids.

INSTABLE OU ACHARNÉ ?

«Pour toute la restauration, j'ai suivi ce que m'a dit d'Alain. J'ai été son apprenti, c'est tout. Sans lui, je ne me serais jamais lancé.» Alain Balzeau a proposé de faire venir le DC 20 au chantier, a prodigué ses conseils, prêté ses machines... Il a fait ce que Michel Doré,

L'Instable sous voiles. En 1978, à partir d'une coque de 35 pieds, Pierre a tout fait du pont aux emménagements.

du chantier Doré à Angers, avait fait pour Pierre en 1978 quand celui-ci s'était mis en tête de fabriquer entièrement son premier bateau. Avec un ami, il avait acheté une coque de 35 pieds au chantier Gibert Marine et en un an, ils avaient tout fait, du pont jusqu'aux aménagements intérieurs. «On a fait du vrai gros boulot, on bossait douze à quinze heures par jour. Michel nous disait: il vous faut ça, vous découpez ça, après on passera aux collages... on a tout suivi à la lettre. Et on l'a fait.»



Et Pierre réussit à faire mentir l'un de ses copains qui avait décrété qu'il était «*bien trop instable*» pour arriver à se construire un bateau. Ce fut le nom du voilier. *L'Instable*.

C'était les années 1970. L'époque où «*tout le monde partait au vert*», comme dit Pierre. Comprendre: l'époque où les héritiers de Moitessier et petits frères des soixante-huitards pensaient trouver la liberté au bout d'une étrave. Avec ce 35 pieds, Pierre est allé de La Rochelle à Dakar, puis l'ami avec lequel il l'avait construit lui a fait traverser l'Atlantique. Pierre l'a rejoint aux Antilles et, assez vite, a trouvé la chose «*un peu léthargique*»: «*J'avais 28 balais, j'avais à peine démarré ma vie professionnelle, je ne savais pas de quoi j'allais vivre... je me suis dit que j'avais mieux à faire.*» Et il embraye sur sa première Course de l'Au-

rore, en 1979, qui se termine comme on sait. Et qui sera suivie d'autres, puis de courses en multicoques, d'une Route du Rhum... jusqu'au premier Vendée Globe. «*Après le Vendée, j'ai cherché d'autres sponsors pour recommencer à l'édition suivante. J'avais la moitié du budget, mais à l'époque, c'était beaucoup plus compliqué qu'aujourd'hui. Les boîtes ne s'engageaient pas comme ça. Et puis il aurait fallu que je lâche mon boulot chez TBS, qui marchait bien.*» Toujours le même dilemme.

Aujourd'hui, Pierre se pose moins de questions. Il y a un mois, il disait qu'il souhaitait mettre son DC 20 à l'eau pour cet été. Enfin, rien n'était moins sûr. L'objectif? «*Rejoindre les copains dans le golfe du Morbihan et s'amuser un peu. Faire des pique-niques, tout ça... Il y a des rassemblements de*

Complices. Pierre a suivi les conseils d'Alain Balzeau, responsable du chantier Hervé.

DC 20 régulièrement là-bas.» Mais Alain Balzeau, qui connaît bien le larron ne s'y trompe pas: «*Ses petits rassemblements en Bretagne, là... Ce sont des régates entre amateurs. Ils sont à fond, gars. Et Pierre, il veut gagner!*»



LE DC 20

A 60 ANS, TOUJOURS UN GRAND SÉDUCTEUR

SILVANT

Il a ses fans, ce dessin de Georges Silvant dont nous avons parlé récemment au détour de notre rubrique «*Mon bateau coup de cœur*» et dans un article sur l'histoire du chantier Silvant (VV n° 601, et VV n° 456). Et on comprend pourquoi: élégant avec son franc-bord modéré et son rouf discret, plaisant sous voiles, très vivant à la barre, il abrite une petite cabine suffisante pour des croisières rustiques. Fortement inspiré du Belouga d'Eugène Cornu, il a remplacé celui-ci, à partir de 1961, dans la production du chantier Silvant. Georges Silvant avait une idée précise de ce qui devait distinguer ce nouveau bateau de son prédécesseur. Eric Vibart écrivait ainsi, dans l'article précité du numéro 456 de *Voiles et Voiliers*: «*Il le souhaite plus logeable, plus fin, tapant moins dans le clapot grâce à une coque en forme, plus rapide et surtout plus sûr avec un cockpit autovideur, des volumes de mousse et un lest de sauvegarde de 120 kilos.*»

Alors installé à Conflans-Sainte-Honorine (avant de déménager à Morlaix en 1970), le constructeur a d'abord fait un proto en bois moulé, puis le DC 20 («*DC*» comme «*dériveur de croisière*» ou «*dériveur à cabine*») a été produit avec une coque en stratifié. Les premiers exemplaires sont sortis du chantier avec un pont en contreplaqué et un rouf en bois moulé, mais assez vite, Silvant est passé au tout polyester. C'est avec le DC 20, devenu le modèle emblématique du chantier, que le constructeur a opéré sa conversion du bois au plastique.

Le site de l'association des propriétaires, où l'on trouve de nombreuses informations: <https://DC.20.fr>



COL. FAMILLE SILVANT

- ▮ Longueur : 6,70 m.
- ▮ Largeur : 2,25 m.
- ▮ Tirant d'eau : 0,37-1,20 m.
- ▮ Voilure au près : 21 m².
- ▮ Poids : 780 kg.
- ▮ Lest : 120 kg dans les fonds + dérive de 54 kg.
- ▮ Matériau : stratifié verre-polyester.
- ▮ Architecte : Georges Silvant.

- ▮ Chantier : Silvant (et aussi Périsset en Suisse).
- ▮ Année de lancement : 1961 (arrêt de la production chez Silvant en 1978).
- ▮ Nombre d'exemplaires produits : environ 415 dont 300 en France et 115 en Suisse.

Du bois au plastique. Le proto du DC 20 (décembre 1960) était en bois moulé; les premiers exemplaires (année 1961) en stratifié avec un pont en contreplaqué et un rouf en bois moulé. Les suivants sont tout polyester.

Vélocé. Le DC 20 numéro 35, sur lequel courait le constructeur architecte Georges Silvant. Notez la bôme à rouleau pour ariser la grand-voile...



F. CHEVALIER