

Superbe article sur le DC20. Tout y est passé en revue. Je ne connais malheureusement pas le journal dans lequel cet article a été édité ... si vous pouvez me l'indiquer, n'hésitez pas !

# DC.20 au banc d'essai



Voici encore quatre ans le Bélouga obtenait un succès remarquable et mérité puis, assez brutalement, cette série se mit à piétiner. Cet arrêt dans son développement eut vraisemblablement pour cause l'éclosion de nombreuses séries plus hauturières et généralement meilleur marché, mais ces nouveaux bateaux, avec un programme différent, n'ont pas remplacé le Bélouga; c'est du moins ce qu'a pensé Georges Silvant en lançant son DC 20.

**DC 20**  
sous son gréement  
Jauge C  
comportant un guignol  
et une grand-voile  
raccourcie.

## DC.20 au banc d'essai

### PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Le DC 20 ne nie pas son étroite parenté avec le Bélouga : silhouette voisine, mêmes proportions, même répartition de voilure bien que le grément soit ici marconi et non plus houari. La coque, aussi élancée, est en formes sur le DC 20; réalisée en bois moulé pour le prototype, elle sera vraisemblablement en plastique sur les futurs bateaux. Cette coque possède un petit aileron renfermant un lest de 80 kg qui fut jugé insuffisant à la suite des premiers essais; on ajouta alors 60 kg de lingots provisoirement placés sous les planchers, ce poids supplémentaire devant bien sûr trouver place dans la quille par la suite. Il ne faut pas négliger non plus les 50 kg de la dérive en tôle, soit un total de 190 kg pour un ensemble de près de 900 kg à vide, total qui paraît d'ailleurs un peu élevé.

Le pont est en contreplaqué et n'a plus la tonture marquée du Bélouga ce qui présente un double avantage : d'une part le cockpit tout en gardant la même profondeur peut être remonté et nous verrons plus loin l'intérêt de cette opération. D'autre part l'habitabilité de la cabine se trouve augmentée bien que le rouf soit moins saillant. Ce dernier est réalisé en bois moulé très élégant mais il s'avère complexe à la construction.

Nous reviendrons sur l'aménagement de la cabine tout de suite. Disons qu'elle ressemble à s'y méprendre à celle du Bélouga.

Le mât en spruce est rabattable. Il est haubanné très simplement avec haubans, bas-haubans et deux bastaques sur les bateaux armés pour la régata.

### PERFORMANCES

Le DC 20 est fait pour la régata. C'est une chose étonnante que de le voir — comme son parent le Bélouga d'ailleurs — naviguer sur un bassin comme celui



**Au  
petit largue,  
dérive mi-relevée,  
le bateau accélère très  
nettement.**

## **POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE**

des lacs, celui-ci était plus adapté aux besoins français et plus particulièrement à la clientèle parisienne désireuse d'avoir un voilier de compétition à double usage; rivière et mer.

A l'époque, une construction en forme, légère, était très coûteuse et je m'étais résigné à laisser ces plans en sommeil. Le Bélouga, existant et répondant bien à ce programme, j'ai été tenté, en tant que constructeur, de construire ce bateau pour lequel, je crois avoir obtenu un certain succès. Malgré le nombre de nouveaux bateaux à cabine de 5 à 7 m mis sur le marché, j'ai été étonné qu'aucun architecte n'ai songé à renouveler le succès du Bélouga avec un bateau plus moderne et répondant bien à un programme précis.

Il m'a semblé que le moment était venu de ressortir mes plans ayant cette fois à ma disposition le bois moulé et le plastique et, en plus, la collaboration de mon fils Bernard, qui tout en terminant ses études techniques supérieures, m'a beaucoup secondé dans la réalisation de mes plans.

C'est ainsi qu'est né le DC 20, dériveur à cabine de 20 m<sup>2</sup>.

Les matériaux nouveaux mis à notre disposition nous ont permis pour un poids total minimum, de lester le DC 20 à 190 kg et de lui adjoindre des caissons étanches d'une capacité totale de 800 litres ne communiquant pas entre eux et assurant ainsi une très grande rigidité à la coque. Cette sécurité se trouve augmentée par le cockpit autovideur accéléré.



de Meulan. On craint que cette maison flottante n'écrase quelques uns des Vauriens, Mousses ou 420 qui y fourmillent mais il n'en est rien car le DC 20 s'y meut comme un poisson; il se faufile, tire un petit contre-bord, revire à la risée, se repose dans un dévent et repart de plus belle, aussi vite qu'un dériveur dit de compétition.

Oui, c'est un vrai bateau de régates. Il en possède toutes les nuances, toutes les ressources, tous les caprices aussi. Il lui faut pour briller un réglage précis, un bon équipage. Il faut faire du rappel au besoin. Sur ce bateau tout est réglable en route; dérive, safran, mât, point de tire des écoutes, halebas, palan d'étauage, bastinges, etc. Pour le profane, c'est une usine, mais le régatier se délecte, bien qu'il serait possible de simplifier un peu, sans porter atteinte aux performances.

Mais continuons cette revue des qualités nautiques du DC 20. Nous avons vu qu'il est très maniable, le problème consistant surtout à ne pas virer trop vite; grâce à son poids il garde pourtant suffisamment d'erre, même si l'on n'a pas particulièrement bien choisi sa vague en eaux très agitées. En rivière, ce poids l'aide aussi à sauter de risées en risées, à gagner de précieux mètres dans le vent.

Toutefois, il ne semble pas que sa supériorité sur le Bélouga, qui, lui aussi, est remarquable, soit manifeste par toute petite brise. Ce qu'il gagne au près il le perd aux allures portantes, peut-être parce que les meilleurs Bélouguistes sont restés fidèles au grément houari et plus vraisemblablement parce que le Bélouga a une surface mouillée moindre. Mais à mesure que le vent force, le DC 20 prend l'ascendant. Il passe très bien dans la vague sans taper.

Grâce à son lest, il supporte assez longtemps toute sa voilure, d'autant qu'il garde son équilibre à la gîte. Par force 6 avec deux personnes à bord et à la contre-gîte nous étions équilibrés sous génois et grand-voile à cinq tours. C'était la limite et seulement valable en course. Pour la croisière il serait préférable de prendre le foc n° 1 qui est déjà bien grand.

L'important safran présente une forte résistance dans l'eau et nécessite une certaine force pour être manœuvré par bon vent. Pour cette même raison tout coup de barre est un coup de frein important.

Les voiles en tissu trop léger étaient défoncées après seulement un an d'existence, active il est vrai. Le rendement du bateau s'en ressentait.

La technique du spi s'apparente sur le DC 20 plus à celle des petits dériveurs qu'à celle des bateaux de croisière. Il est indé-

## DC.20 au banc d'essai



### DC 20 sous spi par mer agitée.

niale qu'un spi bien tenu est une voile passionnante et même à force 6, il équilibre utilement la très grande voile du DC 20. Par cette force de vent, aux allures larges, nous espérons le faire planer. Nous disons bien planer et non simplement déjauger à l'aide d'une vague; malheureusement, nous n'y sommes pas parvenu, en partie à cause du poids trop important. Si la chose vous arrive pourtant, faites attention à la vaisselle! Nous avons bien sûr essayé de tirer sportivement le maximum du DC 20 mais il est

d'autres manières de naviguer et les gens plus calmes pourront, même en s'abstenant de monter à la contre-gîte et en réduisant la voilure, tirer un grand plaisir de ce bateau rapide.

### CONFORT ET AGRÉMENT

Comme on peut le voir à la lecture de ses qualités nautiques ce bateau élégant qu'est le DC 20 a une grande partie de son programme orientée vers la régate. Ceci explique l'importance accordée au cockpit, tant par ses dimensions que par le soin apporté à sa réalisation. Les banquettes astucieusement agencées pour que l'eau n'y séjourne, recouvrent de vastes coffres de rangement, alors qu'une large étagère sous pontage remplit l'arrière.

Toutefois, le DC 20 est très sensible à l'emplacement du lest mobile. En régate par petit vent il n'est pas conseillé de charger l'arrière. Pour cette raison les quatre personnes, qui pour la promenade peuvent confortablement s'installer dans le cockpit devront davantage charger l'avant en compétition. Dans le vent, le bateau apprécie le rappel des équipiers, bien que ceux-ci ne trouvent pas que l'hiloire soit très confortable. Il est bien dommage que dans un si vaste cockpit on se gêne mutuellement lors des manœuvres. L'accoutumance joue sûrement un rôle mais, comme nous le verrons ailleurs, les pièces d'accastillage ne sont pas judicieusement placées.

L'aménagement de la cabine du DC 20 est très comparable à celle du Bélouga. Les deux vastes banquettes couchettes latérales cachent les réserves de flottabilité. Assis sur ces couchettes, la hauteur sous barrots est suffisante, grâce au pont sans tonture, mais il n'est pas possible de s'adosser sous le pont. Au centre, le puits de dérive forme table mais, jugé sous l'angle du confort, il encombre très désagréablement toute la cabine.

(Suite page 103.)

## DC.20 au banc d'essai

De part et d'autre de l'entrée, on trouve un placard étagère et un équipet est fixé au-dessus de chaque couchette. Vers le poste avant, sur la gauche un emplacement pour une petite penderie. Les endroits de rangement sont d'ailleurs en nombre suffisant bien qu'on soit loin d'avoir utilisé toute la place disponible. Vers l'avant mais sur la droite cette fois, on trouve la possibilité d'agencer un cadre exigu se prolongeant pratiquement jusqu'à l'étrave. Il n'y a pas d'emplacement cuisine aménagé. En fait, les aménagements actuels du DC 20 ne sont pas étudiés pour la vie en mer. Il en est de même en ce qui concerne l'aération qui ne se fait que par les capots. Il faut très peu d'embruns pour condamner celui de l'avant et à peine plus pour celui de l'arrière; ce dernier, sur notre bateau, était d'une étanchéité des plus relatives et



Tiré par son génôis, le DC 20 soutient au large des vitesses assez élevées. La ferrure qu'on aperçoit sur le tableau sert au montage de la chaise du moteur hors-bord auxiliaire.

luttait avec le pied du mât à qui avalerait le plus d'eau.

### SÉCURITÉ

La sécurité a bénéficié des plus sévères critiques adressées au Bélouga et les promoteurs du DC 20 ont donc tenté de remédier à cette lacune.

Le DC 20 possède une bonne stabilité initiale, secondée par le lest dont le bateau est maintenant pourvu. Le cockpit est aussi vaste et profond que sur le Bélouga mais le fait qu'il soit surélevé a permis de le rendre auto-vidéur grâce à d'importantes

trappes pratiquées dans le tableau. Cette disposition procure aussi une bonne visibilité au dessus du rouf.

On a sacrifié les emplacements de rangement que l'on trouve habituellement sous les couchettes pour en faire des réserves de flottabilité. Déjà importants, ces caissons sont prolongés jusqu'au tableau dans la version plastique.

La construction est robuste et soignée mais il reste encore à améliorer l'étanchéité des hauts, tout particulièrement au pied du mât ainsi que le grand capot

Avec son faible franc-bord et son roof bas, le bateau ne protège pas toujours l'équipage des embruns.





**DC.20**  
au  
banc  
d'essai

couissant. La main courante qui longe le capot sur le toit du rouf présente une prise insuffisante.

**ACCASTILLAGE**

Le DC 20 que nous avons essayé était un prototype et il est bien naturel que l'accastillage et l'équipement des plus complets que nous y avons rencontré n'y ait pas encore trouvé une place définitive et logique. C'est surtout dans le cockpit que l'organisation est très mauvaise. Ainsi, il faudrait ramener le plus en avant possible les winches de foc et leur adjoindre un taquet. Nous louerons toujours

les barres d'écoute de grand-voile, mais celle du DC 20 gagnerait à être avancée de 20 à 25 cm pour donner un peu de place au barreur dans les virements de bord et il serait intéressant de profiter au maximum de la largeur dont on dispose pour la prolonger encore à ses extrémités.

Les passants d'écoute de spi devraient être reculés sur l'arrière du cockpit, quitte à renvoyer les écoutes vers les winches de foc; placées comme elles le sont, ces écoutes ont actuellement tendance à se battre en duel avec les bastaques et elles

Les lignes de la coque sont fort agréables à contempler et malgré son aileron minuscule, le DC 20 tient tête au près à la plupart des quillards de taille équivalente.



Sous foc n° 1  
et grand-voile roulée,  
le DC 20 remonte fort bien au vent  
par forte brise.  
Grâce à ses formes,  
il tape  
fort peu.

Avec  
balcon et filières,  
le DC Jauge C  
est barré ici  
par Richard Rouillet,  
lors d'une régato  
dans les eaux  
rochelaises.

L'attaque du foc  
permet de se rendre compte  
de l'efficacité des bastaques  
mais le levier choqué sous le vent  
laisse le câble libre  
de flotter littéralement au vent,  
au risque de s'accrocher  
dans le gréement.



ne sont pas les seules puisque la barre vient chevaucher les leviers lors des virements de bord, c'est-à-dire au moment précis où l'on aimerait pouvoir les manœuvrer rapidement. Ces leviers trouveront donc une place plus logique vers l'avant du cockpit, lorsque l'on aura avancé aussi, les winches de foc. Il faudra enfin prévoir un sandow pour rappeler les câbles de bastaque vers le mât lorsqu'ils seront choqués. Quant au stick — trop court — il est bien lisse pour des mains mouillées; fixé en bout de barre il permettrait grâce à un levier plus long une action plus efficace sur l'immense safran.

Un très bon point en ce qui concerne la facilité avec laquelle on manœuvre la dérive et ceci grâce à un grand tambour. Il faudrait s'arranger pourtant pour que les équerres qui supportent la table ne gênent pas la manœuvre et pour que le nez de la dérive, lorsque celle-ci est en position haute, ne vienne pas coincer le hâle-bas de bôme contre l'embase de mât.

Un griet également contre la ferrure de bôme à rouleau que nous avions sur le DC 20. Sur un bateau où l'on est appelé à rouler fréquemment, cet équipe-

ment devrait être parfaitement bien conçu mais ce n'était malheureusement pas le cas. D'autre part, l'implantation de la grande écoute impose la présence d'un croissant toujours désagréable. Quant à la panoplie de taquets fixés sur l'arrière du puits de dérive, elle laisse rêveur; il semble indispensable que les drisses soient marquées de couleurs différentes, afin qu'un nouvel équipier puisse rapidement les différencier.

Finissons par le spi. Sa mise en place est assez longue en raison de la difficulté que l'on rencontre à accrocher puis à régler balancine et retenue de tangon. De plus, le point de drisse est trop rapproché de celui du foc et de l'étai et le tangon est trop court. Cette longue énumération de critiques adressées à l'accastillage prouve au moins qu'il est très complet et qu'après des mises au point qui s'avèrent indispensables, il devrait combler les plus exigeants.

#### CONCLUSION

Élégant et soigné, le DC 20 possède des qualités qui le feront très certainement apprécier des régatiers, aussi bien sur les plans d'eau intérieurs qu'en mer. Avec

## DC.20 au banc d'essai

une sécurité améliorée par rapport à ses prédécesseurs, ses possibilités marines sont étendues et on peut en toute tranquillité envisager d'agréables sorties en famille, grâce également à son vaste cockpit confortable.

Bien qu'assez faiblement lesté, ce bateau pourra, avec un bon équipage sachant le manier en course, affronter en mer de fortes brises. Ce dériveur lesté fait un très bon près par tous les temps et il est regrettable que son poids l'empêche de planer réellement alors que ses formes de coque rendent très certainement la chose possible.

On peut toutefois regretter que malgré ses 6,7 mètres de long, le DC 20 n'offre qu'une habitabilité relativement réduite et qu'il ne soit pas présentement mieux étudié pour la vie en mer. Peut-être le constructeur entend-il réserver le rôle de croiseur au cousin du DC 20, le RC 20. Ceci dit, il paraît logique d'escamoter que le DC 20 qui a fait merveille à La Rochelle, lors du Festival de la Croisière Côtière, verra son accastillage mieux disposé sur les modèles de série et peut-être même plus étudié pour la mer, dans le sens de la simplification.

Denis BERTRAND



Assez claire, la cabine est encombrée par le puits de dérive, celle-ci coupant d'ailleurs la table en deux lorsqu'elle est en position relevée. On aperçoit de part et d'autre du puits, les six drisses qui parviennent jusqu'à ce véritable centre nerveux du bâtiment.

### QUALITÉS

- Bateau rapide, agréable pour la régate (nervosité, finesse de barre).
- Bonne sécurité avec un équipage expérimenté.
- Bon passage dans la vague.
- Bonne maniabilité.
- Élégant et soigné.
- Vaste cockpit.
- Accastillage très complet.

### DÉFAUTS

- Intérieur peu fonctionnel à la mer.
- Aération ne se faisant que par les capots ou entrée du rouf.
- Safran nécessitant une certaine force pour être manœuvré par bon vent.
- Sur le prototype accastillage compliqué et souvent mal disposé.
- Mouille au près en eaux agitées.

Cette photographie est révélatrice à plus d'un titre. On y voit la manière dont le petit stick est fixé, la proximité de la barre et des leviers de bastuaques, l'emplacement des winches et le dessin général du cockpit. La grande écoute est malheureusement montée sur un double croissant.





