

## 60 ANS APRES

### BAG-NOZ LE DC20 N°1

#### Préambule

Le DC20 a été construit par le chantier SILVANT à l'initiative de son créateur Mr Georges SILVANT.

Le Chantier installé sur les bords de seine est spécialisé dans la construction de bateaux en Bois.

Les premiers exemplaires sont réalisés en bois-moulé stratifié puis en polyester à partir de 1967 (évolution des matériaux oblige).

Le cahier des charges :

Tout comme le Bélouga également construit par le chantier SILVANT, le DC20 doit être un dériveur, transportable, taillé pour la régate et la petite croisière côtière.

De là va naître un bateau novateur.

Le DC 20 mesure 6,70 m. (+ 20..... Bélouga), pèse 780 kg contre 490 kg, en raison d'un lest de 140 kg, Cockpit auto videur. Il sera le premier dériveur lesté à cabine facilement transportable.

Une vraie révolution dans le monde du nautisme permettant aux propriétaires de naviguer en famille ou en régate sur différents types de plans d'eau.

Le gréement élancé peut recevoir des bastaques ou un pataras.

Le DC20 va très rapidement confirmer ses qualités d'excellent marcheur pour le grand bonheur des régatiers (Lac ou Mer).

La conception avant-gardiste du DC20, lui permet après 60 ans, d'être toujours à la mode.

Le N° 1 date de 1963 et sa première immatriculation sur LA ROCHELLE en Mai 1964 avec comme propriétaire Georges CORNILLE l'un des plus grands barreaux de DC20.

Un Grand merci à mon ami POMPON pour m'avoir fait découvrir le DC20 lors d'une régate sur ST BRIAC ainsi qu'à l'association des DC20 très active.

En l'achetant en 2017, mon objectif est de le rénover progressivement tel quel pour être labellisé au Patrimoine Maritime et Fluviale

## RENAISSANCE du DC20 N°1 60 ANS APRES

Trophée renaissance du DC20 N°1 BAG-NOZ lors du national DC20 en 2020 à St Briac.

Bateau d'intérêt patrimonial et fluvial en 2023 => plaque et fanion



BRONZES de MOHON



La fiche est consultable sur le site PATRIMOINE MARITIME ET FLUVIAL => recherche alphabétique en lettre B

## UN BATEAU UNIQUE

Premlère mise à l'eau sur lac des MUREAUX au YCILF



Sur les deux photos nous voyons bien les lignes épurées du DC20 ainsi que le bout de quille servant de lest (premier dériveur lesté)

Le grutage est possible grâce à 3 points d'ancrage positionnés à l'intérieur pour y fixer les élingues.  
POINTS A SURVEILLER POUR CEUX QUI LES ONT ENCORE CAR C'EST UNE SOURCE DE PUTREFACTION DU PUIT DE DERIVE .

Le gréement est composé d'un mât en bois avec barres de flèches poussantes et d'un guignol.

IDEM SUR TOUS LES DC20.

Le pied de mât est spécialement conçu pour pouvoir mâter et démâter sans grue.

ENCORE TRES UTILISE PAR DES PROPRIETAIRES DE DC20

L'étai double réglable de l'intérieur, conservé sur BAGNOZ ,n'existe pas sur tous les DC20 ou a été supprimé pour éviter des entrées d'eau.

SPECIFICITE DU DC20 N°1

A noter la superbe voiture de l'époque.

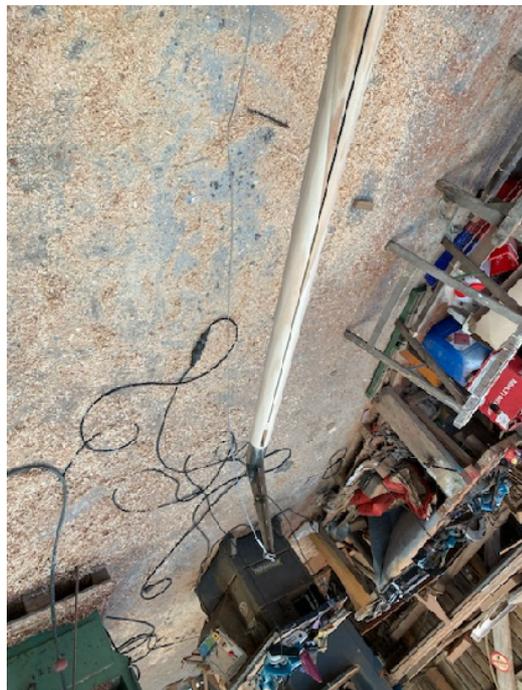
## 60 ANS APRES BAG-NOZ AVANT MISE A L'EAU (2023)



Toujours le même  
avec son mât en  
bois d'origine



Réparation de la tête de mât en 2024.  
Pour les mâts en bois, bien vérifier la tête de mât tous les ans pour  
éviter la putréfaction du bois dans la pièce inox.



## II Y A 60 ANS PREMIER BORD DU DC20 N°1 SUR LE LAC DES MUREAUX



Mât en bois + bôme à rouleau  
Ecoute de GV fixée sur 2 croissants de bôme. Idem pour le hale-bas.

Un seul rail de Foc.

Grément avec étais double réglable de l'intérieur et bastaques.

## EN 2020 60 ANS APRES



SUR L'EAU 60 APRES  
SOUS LE NOM DE BAG-NOZ



2017 première régata

2020 national DC20 St Briac

Voiles: En 2017 remplacement du grand génois par génois à faible recouvrement et remplacement de la GV en 2020

Le balcon arrière est retiré. Pas très utile est gênant pour manipuler le moteur sur chaise.

Le mât en bois d'origine. Entièrement poncé et vernis en 2020.  
Contraignant MAIS QUE C'EST BEAU.

La bôme en alu est venue remplacer celle d'origine en bois.  
BEUCOUP DE DC20 ONT TOUJOURS UNE BÔME EN BOIS.

L'étais double réglable de l'intérieur est toujours en place.  
LE SEUL DC20 A L'AVOIR

Le patatras a remplacé les bastaques.  
COMME SUR BEUCOUP DE DC20



### LE COCKPIT 60 ANS APRES

Contrairement à beaucoup d'autres DC20, Le cockpit est tout en bois.

Au passage une vision d'une partie du roof également tout en bois.

Le seul changement concerne le remplacement de la barre d'écoute. La Nouvelle est fixée sur l'ancienne tout en conservant le support d'origine avec le winch de GV (d'origine) .

Les winchs sont toujours aux mêmes endroits pour conserver la configuration d'origine. Ils sont simples avec une pelle équipé d'un clam permettant de coincer l'écoute de foc ou de spi.

UNE EXCEPTION

Par rapport aux DC20 en POLYESTER, le gros points négatif reste l'étanchéité et l'entretien (vernis tous les 2 ou 3 ans). Obligation de refaire les joints .

MAIS QUE C'EST BEAU

## LE PONT (Photo vue d'ensemble)



En bois et d'origine. Toute la structure est visible et accessible de l'intérieur.

**PLUS FACILE A REPARER ET PLUS RIGIDE QUE LE PONT EN POLYESTER.**

Nouveau positionnement des rails du Génois.  
**DIFFERENT SUIVANT LES OPTIONS VOILES DES AUTRES DC20**

Le Pied de mât est d'origine comme sur beaucoup de DC20. Les retours de drisses se font maintenant directement au cockpit. Plus pratique et surtout plus d'entrée d'eau. (CF photo en annexe)

**IDEM SUR BEAUCOUP DE DC20**

Les listons sont en bois et d'origine.

## LE ROOF (tout en bois)



Retour des drisses au cockpit comme sur beaucoup de DC20. 2 drisses de Focs du fait de l'étai double.

UN PLUS DU N°1



Toile de protection pour garantir un bonne étanchéité du roof quand il pleut.

**HYPER EFFICACE**

## L'INTERIEUR TOUT BOIS

(Photo pendant le changement du puit de dérive en 2023)



Cette première photo permet de voir le treuil de réglage de l'étai .

les cloisons et la structure du roof sont en Bois.

Le roof est également en bois. (Cf les hublots)

En Prime vous pouvez distinguer sous le Hublot avant le drapeau du Yacht Club d'île de France (Les MUREAUX).

QUE DU BOIS

Un dossier spécifique va suivre sur le changement du puit de dérive. Chantier réalisé par Kevin notre charpentier de marine spécial DC20 au chantier LC MARINE.

## L'INTERIEUR suite

Vues permettant de voir l'intérieur après la pose du nouveau puit. J'en ai profiter pour remplacer le taquet par un de ceux d'origine. VINTAGE mais super. Peinture et vernis refaits.



Le puit de dérive est le point faible du bateau. Il est vraiment important de bien veiller aux éventuelles entrées d'eau pour éviter une putréfaction par l'intérieur.



<=Le nouveau puit de dérive avant pose de la dérive

La dérive est tout en INOX. Photo après ponçage et lustrage =>



Pour conclure

La spécificité de BAG NOZ est d'être le DC20 N° 1 et labellisé BIP. Principalement en BOIS il nécessite beaucoup plus d'entretien .

Au niveau accastillage rien de très différents avec les autres mis à part le principe de l'étais double réglable de l'intérieur.

Je terminerai par l'hommage rendu à Mr SILVANT lors de la conférence au YACHT CLUB DE MORLAIX le 16 Mars 2024 avec la remise d'un double de la plaque BIP à Mme SILVANT et son Fils



## Extrait de la parution dans le télégramme

Conférences au Yacht Club de Morlaix : Une première réussie.

La salle était pleine samedi dernier pour la première conférence de la saison sur le thème « Le chantier SILVANT, pionnier de la plaisance ».

Le conférencier Yvan Gégaden, en présence de la famille Silvant, a dressé un tableau de la gamme des bateaux, d'abord construits en région parisienne ( Conflans-Sainte-Honorine) puis en baie de Morlaix.

Des voiliers mais aussi des vedettes, en bois puis en plastique , qui ont marqué l'essor et l'industrialisation de la plaisance dans la seconde moitié du XX ème siècle.

Le Cormoran, le dragon, le Bélouga ou le DC20 ont été construits par Georges SILVANT, aidé de son fils Bernard, sans oublier le Striana, un magnifique voilier de couse-croisière de 19 mètres en bordés classiques.

Dans les années 60 le marché du nautisme est en pleine mutation et comme le dit l'historien de la plaisance François CASALIS, »le chimiste se substitue au charpentier ,l'éprouvette à l'herminette, le polyester à l'acajou ».

Le grand succès de SILVANT est sans conteste le DC20, un dériveur lesté proche du Bélouga. 400 exemplaires ( dont une centaine en Suisse) ont été construits et continuent de naviguer et régater aujourd'hui sur les côtes françaises.

Le président de l'association des propriétaires Philippe Catier ainsi que Benoît DOUESNARD qui vient de rénover le DC20 no 1 étaient présents samedi soir à Morlaix pour offrir à la famille SILVANT une plaque commémorative attribuant le label « bateau d'intérêt patrimonial » à ce voilier.

La conférence s'est poursuivie par un débat sur la diversification des pratiques de la voile, la course à la productivité des chantiers, la segmentation du marché de la plaisance, l'augmentation continue de la taille des bateaux et enfin l'extraordinaire apparition des « bateaux volants » tels le wing surf ou les spectaculaires grands trimarans à foils de l'ARKEA Ultim Challenge qui viennent d'arriver Brest.

Une évolution-révolution à laquelle le chantier SILVANT a contribué à sa manière.

Annexes : autres photos



Pièce étais double



<= le safran de BAG NOZE qui doit être enlever lors de l'échouage.

La belle version => du safran de Jean Marc qui permet un échouage

D'autres versions sont disponibles sur le site DC20



Le pied de mât => plus de retour à travers le pont

Le système de réglage de l'étai

