

Mon voyage en Suisse sur les traces du DC20, m'a amené à photographier côte à côte, le DC20 et le Jollen Kreuzer tant j'y voyais des similitudes. Cet article signé G. Silvant confirme l'influence des Jollen sur le DC20. Vous pouvez trouver l'article complet d'où est tiré ce point de vue dans la rubrique « bateau » « DC20 au banc d'essai » et dans l'article à venir « sur les traces du DC20 Suisse » rubrique « balade ».

## 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'ait 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 ces plans.

C'est ainsi qu'est né le DC 20, dériveur à cabine de 20 m<sup>3</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.

