A man in a red jacket and white cap is sailing a white boat on blue water. The boat is moving quickly, creating a white wake. The man is looking towards the camera and holding a rope.

*Enthousiasme juvénile.  
En compagnie de l'architecte  
Patrick Balta et de l'un de  
ses petits-fils, Alain Maupas  
exprime tout son plaisir à barrer  
un bateau né de son imagination,  
aboutissement d'une expérience  
dont peu de marins peuvent  
se prévaloir. Un pur bonheur...  
très communicatif.*

*Avec Alain Maupas sur*

# Adèle

**«UN BATEAU POUR PRENDRE SO**

Imaginée par Alain Maupas, dessinée par Patrick Balta et construite par Charlie Capelle, c'est peu dire que les fées se sont penchées sur le berceau d'Adèle. Concentré d'expériences et de savoir-faire lancé hors de toute contrainte commerciale, le bateau étonne et sert de plate-forme pour des campagnes de mesures.



À MARIN D'EXPÉRIENCE,  
**VOILIER D'EXCEPTION**

Texte **Éric Vibart**. Photos de l'auteur  
et **Olivier Maupas**.

ED»»



**Maîtrise.** Une vraie aisance de manœuvre... mais l'équipage est prié de rester centré!

**Non conventionnel.** Les lignes de coque, révélées ici lors de la mise à l'eau, ménagent une surface mouillée réduite.

«**A**dèle suscite de nombreuses réactions, lance Alain Maupas, on m'interpelle, on me laisse des petits mots. L'autre jour, j'ai découvert dans le cockpit le billet d'un admirateur anglais: "Votre bateau regarde intéressant", traduction très littérale de "your boat looks interesting"!»

Amarrée au ponton, longue, étroite pour sa taille et affinée à l'arrière, Adèle ne manque pas d'attraits. Si elle ne portait pas d'espars en carbone, elle paraîtrait s'inscrire hors des critères actuels: étrave ronde, tonture marquée et arrière aux lignes fuyantes inspirées des années soixante. A l'inverse, sa modernité s'affirme dans la disposition de son cockpit au poste de barre central et dans ses caractéristiques de dayboat de compétition avec mât tournant, bastaques et

bout-dehors orientable. Adèle séduit et interloque.

«Il y a deux ans, j'ai navigué quinze jours avec mes fils en Irlande, mais j'en suis revenu mal en point, débute Alain Maupas. J'avais mal partout et je me suis retrouvé immobilisé. Là, je me suis dit que pour moi, le bateau, c'était terminé. Mais ma vieille maman, qui avait alors cent ans, m'a confié un principe bien dans sa manière: "Vieillir, c'est essayer de faire ce qu'on croit ne plus avoir la force de faire." Cela m'a déterminé à engager la conception d'un nouveau bateau, mon dernier bateau!»

**ALAIN MAUPAS N'EST PAS UN DÉBUTANT.** Créateur du Groupe des Croiseurs Légers dans les années cinquante, un temps responsable de la course au large à la FFV, skipper de *Gitana IV*, vainqueur de la course Le Cap-Rio à bord de *Stria-*





Adèle, «un bateau pour prendre son pied»

## À MARIN D'EXPÉRIENCE, VOILIER D'EXCEPTION

«DES GENS M'ONT DIT :  
"IL FAUT EN FAIRE UNE SÉRIE",  
MAIS CE N'EST PAS LE BUT.» ALAIN MAUPAS,  
SKIPPER D'ADELE

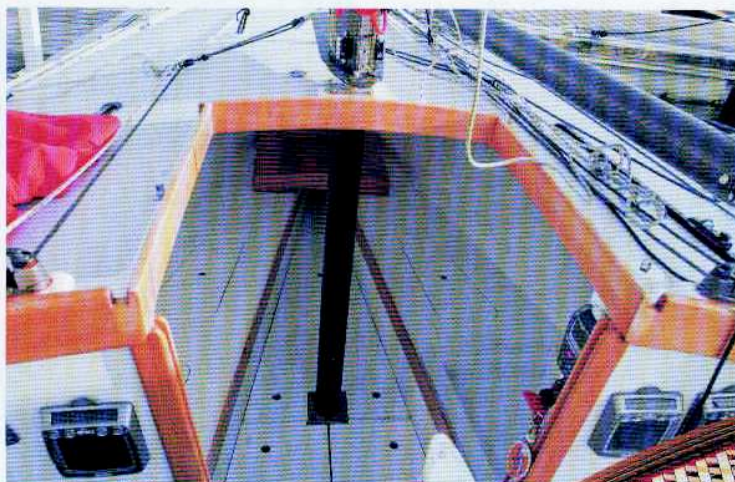
te. C'est ce dernier qui l'orienta vers l'architecte Patrick Balta pour la prise en main du projet. «Avec Balta, on va au-delà de l'architecture, explique Charlie Capelle, car il est aussi constructeur de bateaux. On parle le même langage, le message passe bien et on bosse dans de très bonnes conditions.» Alain Maupas n'a qu'une exigence : pouvoir venir tous les jours au chantier suivre la construction de cette carène en bois moulé-époxy de 8,50 mètres.

L'aboutissement de cette colla-

d'avant, à la rotation du mât, aux envois de spi et à l'orientation du targon dispose d'un vaste espace libre sur toute la largeur du cockpit. En arrière du poste de barre, écoute de grand-voile, barre d'écoute et bastaques occupent l'équipier arrière.

«C'EST UN BATEAU EXTRAORDINAIRE PAR PETIT TEMPS où j'adore barrer sous le vent, commente Alain Maupas. Avec des vents de moins de 8 nœuds, on est imbattable. Jusqu'à 15 nœuds,

ce de bois verni, reste effectivement dans l'axe, oscillant à peine. Coup d'œil en arrière : le bateau file sans beaucoup de sillage et témoigne d'une coulée tout en douceur. «Lorsque je dessine une carène, j'insiste sur le fait d'avoir des diagonales sans rupture qui donnent une idée de la stabilité aux angles de gîte, confie Patrick Balta, promu équipier le temps d'une sortie. Il faut faire le tour du bateau et, s'il plaît moins sous un certain angle, c'est qu'il y a quelque chose qui cloche quelque part.»



**Abri du marin.**  
La petite cabine sans emménagement peut abriter quatre adultes pour une nuit.

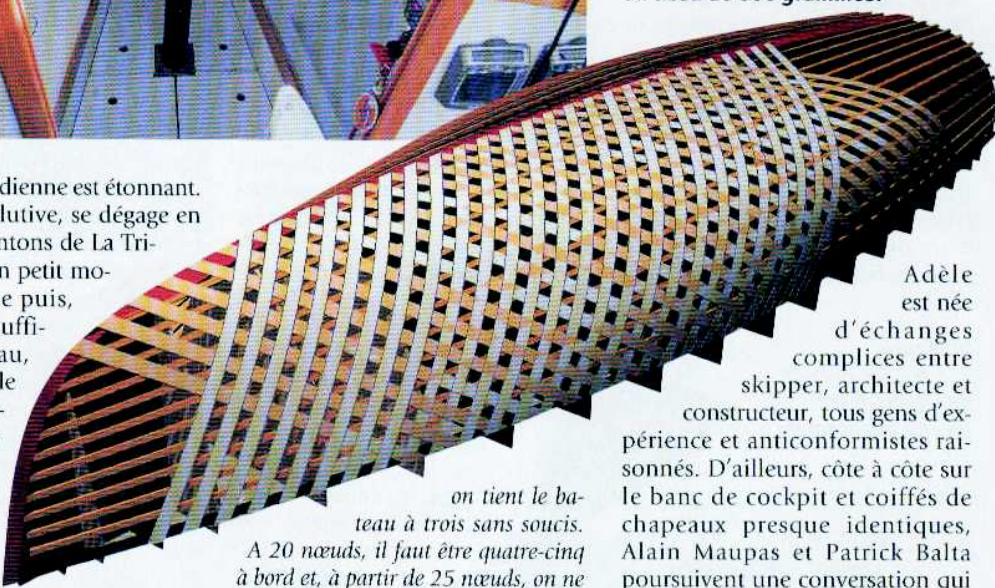
**Soin extrême.** En trois plis d'épicéa de 4,2 millimètres, le bordé est renforcé de part et d'autre par un tissu de 600 grammes.

son expérience nautique est considérable (voir son portrait, VV 416).

«J'APPRECIÉ PEU LES BATEAUX TRÈS LÉGERES DE L'ARRIÈRE que je trouve confortables, poursuit Alain Maupas. A leur bord, on prend des coups de raquette terribles. Au près, dans le pot, ces carènes de formes plates deviennent de vrais marteaux-pilons et n'est plus de mon âge. Pour ma part, je désirais un bateau de compromis. Un voilier de lignes classiques, mais moderne dans sa conception, léger et concentré en poids, qui fasse bon près mais parte très tôt au plang car j'aime faire du près et j'adore mener. J'ai donc commencé par faire croquis et une petite maquette.»

Sa petite coque sous le bras, Alain Maupas est allé rencontrer son voisin Charlie Capelle, maître constructions en bois composi-

boration quotidienne est étonnant. Adèle, très évolutive, se dégage en silence des pontons de La Trinité grâce à son petit moteur électrique puis, dès qu'il y a suffisamment d'eau, le voile de quille est abaissé totalement pour placer le bulbe profilé du lest à 2,10 mètres de profondeur. Grand-voile à corne à grand élanement hissée, le bateau se déhale élégamment. Peu de temps après, hors du chenal par 10 à 15 nœuds de vent, Adèle file grand train avec trois personnes à bord... et toutes ont de quoi s'occuper ! Devant le barreur, l'équipier qui veille aux voiles



on tient le bateau à trois sans soucis. A 20 nœuds, il faut être quatre-cinq à bord et, à partir de 25 nœuds, on ne le tient plus. Tout cela sans prendre de ris évidemment. Je n'en prends jamais ! Je ne suis pas en croisière ! Et regardez l'équilibre sous voiles, pont quasiment dans l'eau, je peux lâcher la barre...»

Joignant le geste à la parole, Alain Maupas lève la main et la jolie barre en col-de-cygne, belle piè-

Adèle est née d'échanges complices entre skipper, architecte et constructeur, tous gens d'expérience et anticonformistes raisonnés. D'ailleurs, côte à côte sur le banc de cockpit et coiffés de chapeaux presque identiques, Alain Maupas et Patrick Balta poursuivent une conversation qui n'a jamais cessé depuis deux ans : «La coque est en trois plis d'épicéa de 4,2 millimètres, tu es d'accord qu'on pourrait descendre à trois plis de 3 millimètres ?», interroge le barreur. «Sans soucis. On pourrait gagner une centaine de kilos sur le devis de poids.» «Rien que le safran pèse aujourd'hui 35 kilos. Avec une pelle et

une mèche carbone, on gagnerait 20 kilos!»

Gagner du poids est la religion nautique d'Alain Maupas, 81 ans, qui, au temps du GCL, n'autorisait qu'une seule brosse à dents à bord pour éviter toute surcharge. Affaire de principe. «Pour faire un bon bateau, il faut gratter partout», résume-t-il.

«Tu sais quoi? poursuit-il à l'adresse de l'architecte, je crois que je vais rajouter 20 centimètres de longueur au voile de quille. Et puis le plomb... le plomb... j'aimerais mettre du cobalt!»

La quille est le domaine sur lequel Alain Maupas est intervenu par prédilection, privilégiant l'emploi du carbone plutôt que de la tôle pour la réalisation du voile de quille et reculant l'emplacement du puits d'une dizaine de centimètres par rapport à l'implantation initialement prévue par l'architecte. «Ce qui m'intéresse, lance Alain Maupas, c'est de savoir pourquoi un bateau marche et essayer des solutions.»

**ASYMÉTRIQUE JAUNE ÉCLATANT** envoyé sous un ciel d'un bleu pur, le bateau file à belle allure. Avec une coque en bois moulé autoporteuse (240 kilos, sortie de moule), uniquement raidie par des varangues et les éléments de cockpit, le tout surmonté d'un pont en composite (34 kilos, brut de démoulage!), Adèle ne demande qu'à galoper. «L'autre jour, je suis entré dans la passe de Port-Navalo en planant à 15 nœuds. Je suis l'arrière-grand-père le plus rapide du Golfe!» triomphe le skipper.

Réalisée en épicea «musical», choisi de préférence au red cedar pour son module d'élasticité supérieur par rapport sa densité, Adèle relève d'une construction d'orfèvre, d'autant plus que ce bois dont on fait les tables de

#### Jouvence.

«Ce bateau m'évite de vieillir. C'est un vrai médicament!»

**Tonique et racé. Au près, Adèle est un bateau rapide et facile qui passe admirablement dans le clapot. Voilure bien réglée, sa barre reste dans l'axe. Relevez le peu de sillage.**

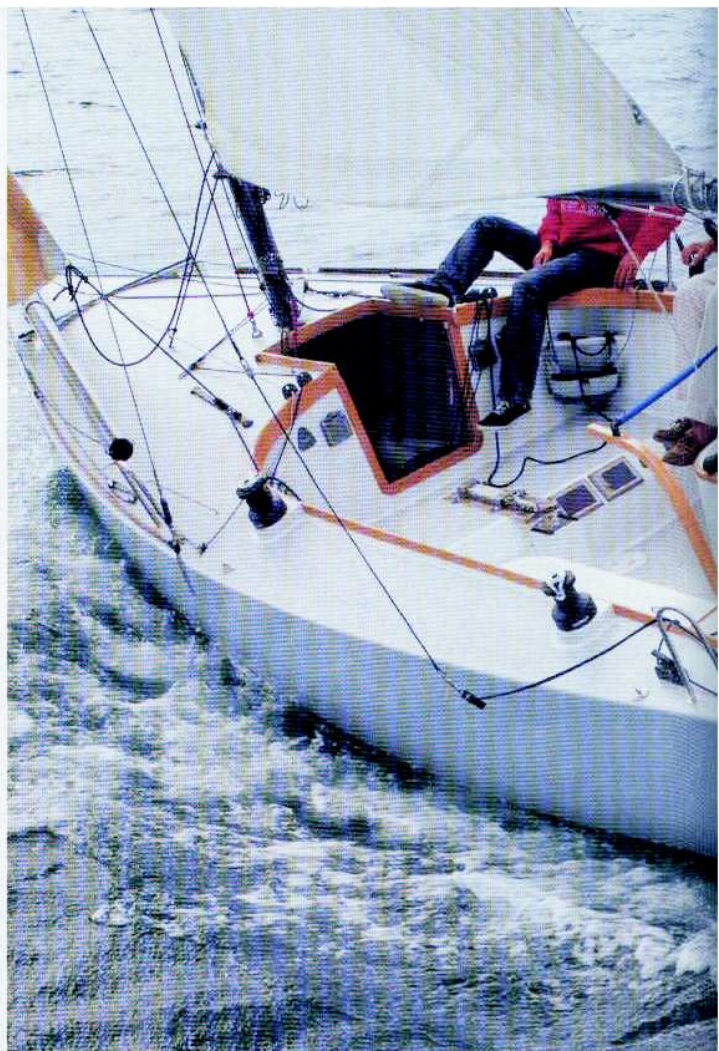
guitares et de violons n'est pas du tout destiné à la construction navale. «Mais dès l'instant où il est mis en œuvre avec de l'époxy et de bonnes précautions, ça ne pose pas de souci», précise Charlie Capelle.

Si le grand cockpit permet d'accueillir du monde pour des sorties en famille, Adèle reste d'abord un bateau expérimental. Récemment, Alain Maupas a associé à ses expériences Thomas Julien, frais émoulu de l'école de Southampton, pour collaborer à des campagnes de mesures. «Nous avons encore des petits travaux d'étalonnage à finaliser, mais les instruments du bord sont reliés à un ordinateur qui enregistre tous les paramètres. Pour l'instant, on ne touche pas au bateau, la grande difficulté consistant à ne faire bouger qu'une variable à la fois. Les polaires confirment nos constatations: c'est à 135 degrés du vent que le bateau atteint ses meilleures performances. Mais attention, précise

Alain Maupas, Adèle est un bateau pour la baie de Quiberon. Je n'ai nulle ambition d'aller ailleurs, cela me convient parfaitement pour des sorties à la journée. Comment dire...

C'est un bateau pour prendre son pied!»

**À LA BARRE, LE BATEAU EST D'UNE ÉTONNANTE LÉGÈRETÉ** et d'une grande précision. Au près, la position du barreur, au centre du bateau, est agréable et confortable. Avec une lar-



«POUR AVOIR FAIT UN BATEAU PAREIL, ALAIN MAUPAS MÉRITERAIT LA MÉDAILLE DU MÉRITE MARITIME.»

**CHARLIE CAPELLE,**  
CONSTRUCTEUR D'ADELE

geur à la flottaison étroite pour sa longueur, le bateau navigue en souplesse. On ricanerait presque de voir s'éloigner à vue d'œil les croiseurs aperçus à notre hauteur quelques instants plus tôt.

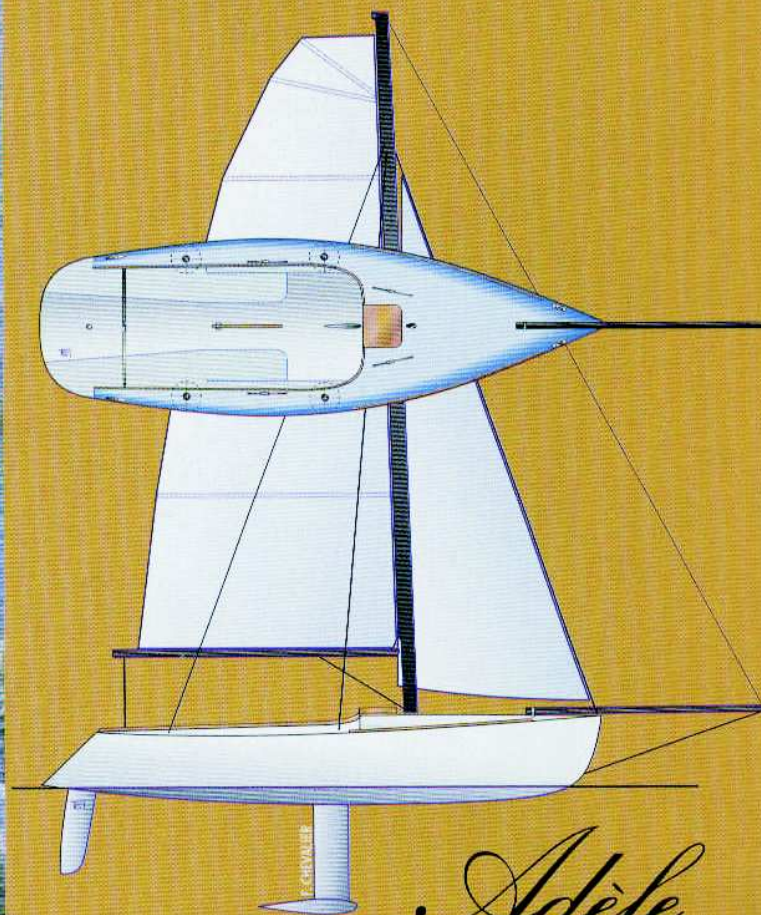
Préfigurant Adèle, la petite maquette réalisée par Alain Maupas repose aujourd'hui dans son salon, sur une étagère de bibliothèque jouxtant le piano à queue au clavier duquel, plus tard dans la soirée, Patrick Balta s'installera spontanément pour jouer quelques mesures classiques. Vous l'avez compris, cette sortie à bord

d'Adèle fut aussi l'occasion d'une rencontre de gens de talents et d'une belle sensibilité.

Lors de la mise à l'eau, Alain Maupas se déplaçait encore avec des béquilles. Lorsque nous l'avons rencontré, il trottaït comme un jeune homme sur les quais de La Trinité et ne cessait d'agiter des idées pour faire évoluer les performances, confiant tout un coup à son architecte: «Avec vingt ans de moins, je m'intéresserais aux foils.» Et Alain Maupas prétend qu'Adèle est son dernier bateau! On parie? E.V.



# À MARIN D'EXPÉRIENCE, VOILIER D'EXCEPTION



*Adèle*



Concepteur : Alain Maupas.  
Architecte : Patrick Balta,  
tél. 06.50.37.01.68.  
[www.balta.fr](http://www.balta.fr), [p.balta@balta.fr](mailto:p.balta@balta.fr)  
Constructeur : Technologie Marine,  
tél. 02.97.55.14.98.  
[technologie.marine@wanadoo.fr](mailto:technologie.marine@wanadoo.fr)

Caractéristiques. Longueur : 8,50 m.  
Flottaison : 7,90 m. Largeur : 2,67 m.  
Tirant d'eau : 1,60 à 2,10 m.  
Déplacement : 1,2 t. Lest : 330 kilos.  
Voilure au près : 38,88 m<sup>2</sup>  
(deux jeux dont un en 3 DL).  
Moteur : Torquedo 801 Travel  
batterie lithium-manganèse.  
Accastillage : Harken.

## LES RECETTES D'UN CLASSIQUE SPORTIF

Le fait de concentrer les poids a fait avancer le maître bau d'Adèle un peu sur l'avant, pas énormément mais un peu plus que la normale, explique Patrick Balta. Les entrées sont assez fines et l'arrière bien porteur. A bord, seul le système de relevage de la quille est encore complexe, mais une quille relevable reste néanmoins plus solide qu'une quille boulonnée. N'oublions pas qu'un balonnage, c'est au minimum 2 G de décélération ! Cela m'intéresse que mes bateaux aillent vite et la campagne de mesures lancée par Alain est précieuse pour nous tous. Il est certain qu'on pourrait gagner encore un peu sur la construction. C'est un combat amical entre skipper et architecte. Aux yeux d'Alain, je passe pour un maniaque de la solidité !»

