

**NOUVEAUTÉS**  
**2007**  
A L'ESSAI



Photos: Pibou

**Indigo 5,70**

- Architecte : J-F Garry
- Constr. : Alexandre Genoud
- Longueur coque : 5,70 m
- Maître bau : 1,90 m
- Tirant d'eau : 0,30/1,20 m
- Poids/lest : 550/160 kg
- Voilure au près : 24 m<sup>2</sup>
- Prix : 32 000 €

Alexandre Genoud, constructeur du Camden Sloop et actuellement occupé par le chantier de l'Hermione, a mis tout son savoir-faire de charpentier de marine sur ce plan de Jean-François Garry. Construit avec des petits clins traditionnels en contreplaqué sipo collés à l'époxy, l'Indigo 5,70 a bien du charme. Sur le pont, le petit rouf se marie à l'ensemble latté de teck, tout comme l'accastillage qui se veut résolu-

ment moderne : barre d'écoute sur l'arrière, coinces Spinlock, génois sur enrouleur, spi asymétrique sur emmagasineur, pataras réglable... La puissante garde-robe en Mylar confère de la vitesse, une excellente aptitude à remonter au vent et beaucoup de plaisir à l'équipage. Conçu pour naviguer à deux, ce caboteur est équipé d'un petit cockpit confortable et d'un mini habitacle dans lequel on pénètre par le dessus du rouf pour passer la nuit à l'abri et stocker des affaires au sec. Son tirant d'eau variable permet de raser la côte de très près (0,30 m).



*Ci-dessus : le joli rouf cache un intérieur minimaliste avec deux couchettes.*

*A droite : grand-voile puissante et spi asymétrique monté sur un bout-dehors assurent d'étonnantes performances.*

*En haut : très bon capeur au près, l'Indigo se montre également raide à la toile et bien équilibré à la barre.*



*Cockpit esthétique et confortable, avec barre d'écoute sur l'arrière et coinces Spinlock.*



**Bilan ★★★★★**

Coup de cœur absolu pour ce magnifique quillard en bois vélocé, et généreux en sensations. De construction irréprochable, l'Indigo 5,70 est un mariage parfaitement réussi entre la réalisation à l'ancienne et l'utilisation d'un accastillage et d'une propulsion vélique moderne.



## Le plaisir de la voile

Gwendal Jaffry

Quelques heures de navigation dans le pertuis d'Antioche, par une très jolie brise, ont suffi à nous en convaincre: l'Indigo est né sous le signe du plaisir. Ce voilier de balade, d'une construction à clins de contre-plaqué irréprochable, a décidément tout – ou presque – pour plaire...

**"T**u vas pouvoir border du foc, me lance Alexandre depuis la barre de l'Indigo." Tandis que le bateau vient vent de travers, je ressens toute la puissance de la voile d'avant à mesure que je reprends son écoute. Il est vrai que la brise souffle à 20 nœuds établis du Nord-Est, passant à 25 dans les rafales. Avec un ris dans la grand voile, l'Indigo, va vite, très vite même, mais toujours en douceur. Cela fait tout juste dix minutes que nous avons appareillé du port des Minimes et nous voilà déjà par le travers de la pointe du Chay. En ce début du mois de novembre, l'eau n'est pas encore trop froide. Tant mieux, car si l'Indigo n'est pas à proprement parler un bateau qui mouille, il arrive néanmoins que l'étrave fende le clapot en soulevant de jolis embruns qui peuvent atteindre le cockpit.

Le projet de ce voilier de 5,70 mètres de long est né en mai 2005, soit une année après

qu'Alexandre Genoud, le constructeur du Camden (CM 168), un plan Crowninshield en bois classique dessiné en 1915, s'est installé à Fouras, notamment pour travailler autour du projet de l'*Hermione*. "Je souhaitais construire un voilier de balade à la journée qui ne soit ni une réplique, ni un bateau « à clins larges et joints-congés », comme les nombreux canots actuellement conçus pour la construction amateur. Ce voilier devait pouvoir être laissé indifféremment à terre ou sur l'eau, et être facile à déplacer sur remorque; il s'agirait donc d'une coque en bois moderne."

Jean-François Garry (CM 175), dont Alexandre apprécie "le coup de crayon", est chargé du dessin. Mais le constructeur fait quand même part de ses desiderata à l'architecte. "Je tenais à une excellente stabilité de formes et un très bon équilibre à la barre. Je souhaitais que ce soit un bon bateau de près, doté d'une étrave

droite et pincée pour trancher le clapot, mais qui s'évase rapidement pour être porteuse. Je voulais une bonne tonture, un rouf arrondi..." Le bateau, baptisé Indigo, est construit à clin sur mannequin avec une quille en lamellé de sipo et une étrave en chêne. Le bordé est en contre-plaqué d'acajou. "C'est un matériau qui coûte plus cher que l'okoumé, très utilisé aujourd'hui, mais il ne nécessite pas une stratification comme ce dernier. C'est un contre-plaqué très dur qui vieillit bien, sans nécessiter des couches et des couches d'époxy. Je préfère cette école à l'autre."

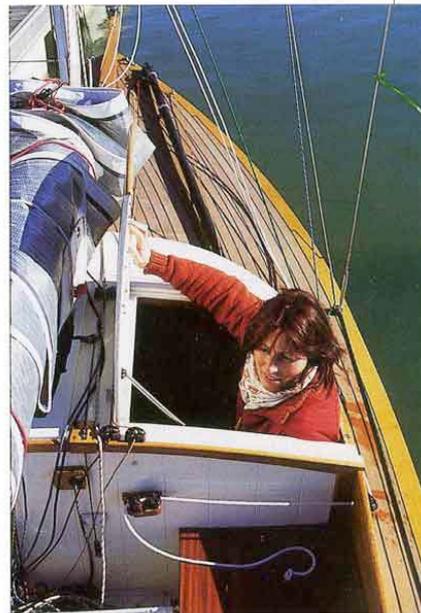
### Un bateau qui satisfera les amateurs de voile en quête de sensations fines

Depuis mon poste d'équipier, tandis que nous filons vers la pointe de Châtelailon, j'ai tout loisir pour analyser en détail l'Indigo. Si le travail du bois est irréprochable, on sent que le charpentier qui a construit ce bateau-là se double d'un marin attaché à la performance. En atteste par exemple l'écoute de foc. Son circuit permet un très bon réglage de la voile d'avant, et son taquet – fixé à la cloison qui sépare le rouf du cockpit – est idéalement placé. "Encore qu'il faudrait l'angler d'un ou deux degrés supplémentaires pour qu'il soit aussi facile d'engager le bout dans les mâchoires que de l'en sortir." Ce constructeur-là est un perfectionniste! L'accastillage, de très bonne facture, est ainsi particulièrement bien disposé et le nouvel équipier s'y fait rapidement. A chaque extrémité du cockpit, deux bailles servent à stocker les dormants des manœuvres pour éviter qu'ils ne traînent dans les pieds. Seul le taquet d'amarrage situé en avant du mât pose problème, car l'écoute de foc s'y prend au virement de bord; il faudra donc le déplacer ou le remplacer par une pièce escamotable. La mésaventure me vaudra d'ailleurs

une promenade sur le pont, certes à genoux, mais en toute sécurité.

Le pont justement, et son drôle de rouf... Car l'Indigo présente un mystère à toute personne qui le découvre: il y a un rouf, donc une cabine, mais comment y accède-t-on? Autant l'avouer, j'ai dû cogiter quelques secondes avant de trouver l'astuce: de part et d'autre du puits de dérive, le toit de rouf peut s'ouvrir pour donner accès à l'intérieur, qui se résume à une grande couchette divisée par le puits et l'épontille de mât. Cette bannette, sous laquelle sont ménagés des coffres, est prolongée de part et d'autre, sur l'arrière, par des équipets profonds nichés sous les bancs de cockpit. Une fois allongé dans cette cabine "cercueil", le confort est au rendez-vous; deux hublots amènent la lumière... et rassurent les claustrophobes. Si cette disposition originale et sympathique est suffisante pour "passer la nuit aux îles", elle n'est pas idéale pour accéder à l'intérieur lors d'une navigation "humide".

A la hauteur du plateau d'Angoulins, nous décidons de virer lof pour lof pour mettre le cap sur la pointe de Chancharдон située à l'extrémité de l'île de Ré. La manœuvre s'effectue sans problème et, une fois l'Indigo lancé au grand largue tribord amures, Alexandre me confie la barre. Toutes les manœuvres nécessaires au barreur sont bien placées et très fonctionnelles. En jouant sur le chariot d'écoute et le fort palan du pataras, on règle facilement la puissance de la grand voile. L'étai reste néanmoins difficile à raidir, comme nous le verrons plus tard au près.



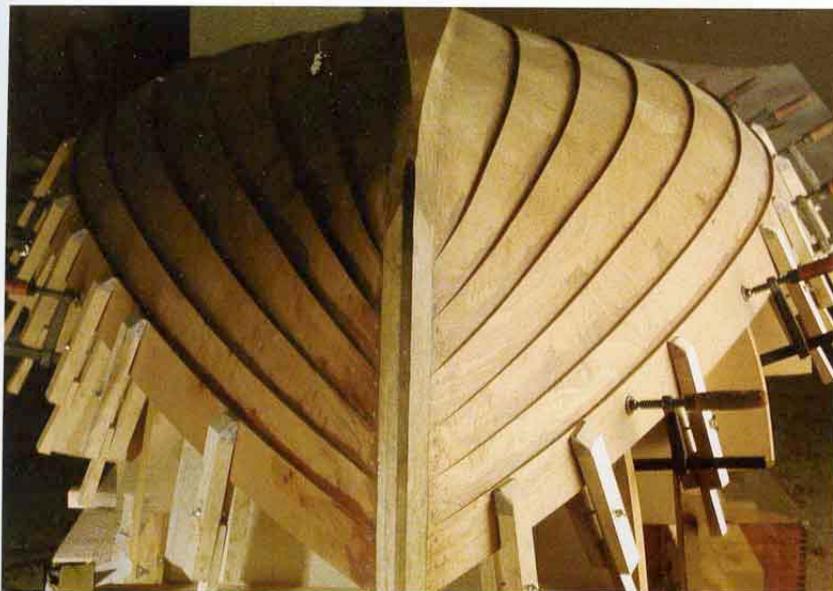
Le confort du barreur est équivalent à celui de l'équipier. Selon la gîte, on reste bien calé dans le cockpit ou on s'assoit sur le pont et l'hiloire en chêne... et on constate qu'il serait bien difficile d'accueillir un troisième équipier. La petite taille du cockpit est actuellement le point faible de l'Indigo. D'ailleurs, pourquoi avoir prolongé autant le pontage arrière? Cela contribue à diminuer la baignoire et va compliquer très certainement l'entretien de cette zone pleine de recoins.

Page de gauche: l'Indigo, un ris dans la grand voile, navigue au plus près bâbord amures. Malgré une brise assez forte, la barre reste très équilibrée.

Ci-dessus: de part et d'autre du puits de dérive, le toit du rouf s'ouvre pour permettre l'accès à la cabine. Sur la cloison du cockpit, remarquer le taquet de l'écoute de foc ainsi que la sortie du courant du palan de la dérive.

Ci-contre: une carène de qualité et un puissant plan de voilure permettent à l'Indigo de partir au planning.





La coque à clins en contre-plaqué d'acajou a été construite sur un mannequin, un travail réalisé par Alexandre Genoud et François David.

### Une coque rapide mais stable dotée d'un très grand équilibre à la barre

Une coque à clins, des voiles en Pentex confectionnées par la voilerie Tarot... Autant dire que le choix de ce dernier matériau n'a pas manqué d'attirer les commentaires. "C'est un peu de la provocation, avoue Alexandre. J'aurais pu trouver des voiles blanches qui aient les mêmes qualités, mais j'ai voulu ça pour mieux mettre en évidence l'idée qui a prévalu à la conception du bateau: je n'aime pas le faux vieux; l'Indigo a été dessiné selon une certaine esthétique classique, mais également dans une optique de performances." D'accord pour la provocation. Mais alors, pourquoi avoir rainuré la cloison du rouf, pourquoi avoir "rempli" le cockpit d'acajou, pourquoi avoir rapporté des membrures ployées en acacia qui ne sont pas structurelles? "C'est vrai que ça ne va pas dans le sens de la modernité que je recherche, rétorque Alexandre. Il faut considérer que l'Indigo est encore à la frontière de deux univers. Sur les prochaines unités, je conserverai du bois mais en le traitant de manière plus contemporaine."

Alors que le phare du Bout du monde est par notre travers, nous décidons de remonter vers La Rochelle. Car, si nous avons pensé un temps envoyer le spi asymétrique, le vent de terre qui forçait sérieusement nous incite

à la prudence. "Cette voile présente une jolie surface: 32 mètres carrés! Je tenais au spi asymétrique, car il est rare de naviguer plein vent arrière. Et c'est pratique en solitaire. Il me reste juste à trouver un système d'aval-

Je serre progressivement le vent jusqu'à venir au près serré. L'Indigo continue à marcher très fort dans ces 25 nœuds établis avec rafales, même s'il a une certaine tendance à traîner un peu d'eau. Trente centimètres de flottaison dynamique en plus ne seraient sans doute pas inutiles. S'il eut été préférable de prendre le second ris et de hisser une voile d'avant plus petite, il n'empêche que la coque continue à faire montre d'une étonnante stabilité. On se sent parfaitement en sécurité malgré le franc-bord relativement faible. Et les sensations sont superbes. "J'entends trop souvent les gens dire qu'il y a trop de vent pour naviguer. Je ne voulais pas de ça; donc il fallait un bateau raide." Enfin, à cette allure comme aux autres, la barre est toujours équilibrée... Pas si courant à notre époque!

Sur ce bord de près, il n'est pas forcément utile de choquer l'écoute de grand voile à la risée. Il est préférable de lofer davantage jusqu'à ce que les deux voiles se dévientent en partie; on remonte alors mieux sans que la vitesse diminue. Les virements vent devant se passent le plus facilement du monde... une fois les marques prises. A deux reprises,

je commets en effet l'erreur d'abattre exagérément en sortie de virement sur la nouvelle amure. Verdict: le coup de gîte est franc et l'eau verte passe par-dessus l'hioloire de cockpit.

Rapide et capable d'un très bon cap au plus près, l'Indigo remonte vite vers le port des Minimes, dont nous franchissons bientôt la passe d'entrée. Le foc est rapidement emmagasiné pour accoster au ponton sous grand voile seule. Là, nous découvrons que les deux coffres du cockpit – qui abritent les aussières, les défenses et la boîte à outils – ont chargé un peu d'eau lors des deux immersions que je leur ai fait subir... Leur étanchéité devra être revue.

Une fois le bateau rangé, nous larguons à nouveau les amarres, cette fois-ci pour parcourir la demi-encablure qui nous sépare de l'emplacement que nous avons quitté ce matin... à la pagaie, à défaut de godille! Nous regagnons le ponton sous foc seul au plus près, sans aucune difficulté. Une fois le bateau amarré, Alexandre relève tranquillement la dérive en inox à l'aide de son palan – il envisage d'installer un treuil "pour ceux qui auraient à la remonter plusieurs fois par jour".

### L'Indigo, une source d'inspiration pour concevoir de futurs voiliers

L'Indigo plaira aux amoureux de jolis bateaux, comme il séduira les amateurs de voiliers performants. Cette sortie dans des conditions relativement musclées pour un voilier de cette taille n'a mis en lumière que de rares défauts aisément rectifiables. Les qualités sont en revanche nombreuses: un bateau vivant, très bon marcheur, sécurisant, stable, toujours équilibré à la barre. Seules auront manqué à cet essai les manutentions sur remorque, simples et faciles aux dires du constructeur.

"Pour l'instant, nos navigations nous ont montré qu'il est toujours relativement rapide, mais avec un réel potentiel dans le médium et de bonnes dispositions au plus près." L'Indigo peut également être gréé en houari très apiqué, ce qui a l'avantage de réduire la longueur du mât et de s'accorder à merveille avec le style architectural du bateau, tout en conservant un fort allongement. "Mais le bermudien est indiscutable à partir du moment où on veut un bateau performant en régaté."

## Indigo 5,70

Longueur de coque: 5,70 m; longueur à la flottaison: 4,85 m;  
largeur: 1,85 m; Tirant d'eau: 0,25/1,05 m;  
déplacement: 550 kg;  
lest: 160 kg; surface de voilure: 24 m<sup>2</sup>.



L'Indigo n'est pas une formule définitive. "C'est une étape". Il pourra donner naissance à des bateaux différents selon les désirs du client. Deux "fils d'Indigo" sont d'ores et déjà en construction. "Ils déclinent des options différentes. Ce qui est très intéressant car cela me force à chercher. *Nola Darling*, long de 7,70 mètres, présente un cockpit

très ergonomique, bien que son profil reste classique. Le deuxième est un peu plus court, 7 mètres; il revient vers une apparence et une simplicité plus traditionnelles. Ces deux bateaux ont en commun une carène relativement large dotée d'un profil de quille moderne, un appendice qui cette fois pivote et remonte complètement dans le puits. Le

troisième enfin sera quant à lui plus radical, avec une carène capable de planer; ce voilier de 7,50 mètres de long aura néanmoins une esthétique et des finitions identiques aux autres." Et les trois seront assurément de bons marcheurs très bien construits! ■

L'Indigo est commercialisé entre 30000 et 38000 euros (version essayée) selon les options.



Une fois doublé le phare du Bout du monde, l'Indigo à la voilure "lookée tendance" met le cap sur l'île d'Oléron.

SPÉCIAL  
SALON  
2007

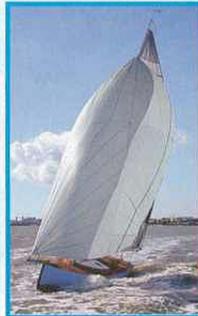
VOILIERS DE  
PROMENADE  
de 5,50 à 5,90 m



Photos Pflou

5,70 m **Indigo 5,70**

Coup de cœur absolu pour ce magnifique quillard construit avec des petits clins traditionnels en contreplaqué sipo collés à l'époxy. Alexandre Genoud a réalisé sur l'Indigo un beau travail de charpente marine. Mais l'Indigo n'est pas que joli... Avec sa carène moderne et sa garde-robe en Mylar marquée par une généreuse grand-voile, le bougre ne demande qu'à avancer. Le plaisir à la barre est immense sur ce bateau qui fait des lumières au près comme au portant. Equipé d'une petite



cabine pour dormir à deux, l'Indigo 5,70 est idéal pour le petit cabotage.

**Bien vu**

- Travail du bois
- Performances

**Mal vu**

- Cabine et cockpit petits



*Quel plaisir de naviguer sur un joli bateau véloce... Comme quoi, les deux caractères sont compatibles!*

*Au milieu du rouf, le puits de la quille relevable et le piano sur lequel reviennent drisses et manœuvres de spi.*

**Indigo 5,70**

- Architecte: Jean-François Garry
- Constructeur: Alexandre Genoud
- Largeur: 1,90 m
- Tirant d'eau: 0,30/1,20 m
- Poids/lest: 550/160 kg
- Voilure au près: 24 m<sup>2</sup>
- Prix de base: 32000 €