

AB 100

## L'ARCHITECTE NOUS ÉCRIT :

La construction du Grand-Large, depuis quatre ans, nous a permis d'avoir un contact permanent avec une clientèle s'intéressant particulièrement aux croiseurs côtiers.

Nous avons pu constater que le dériveur lesté, loin de se démoder, représentait toujours la solution idéale pour un nombre important d'intéressés. Nous n'étions pas partisans de faire une version Grand-Large en dériveur lesté. Un dériveur lesté peu, par contre, s'envisager plus facilement en quillard.

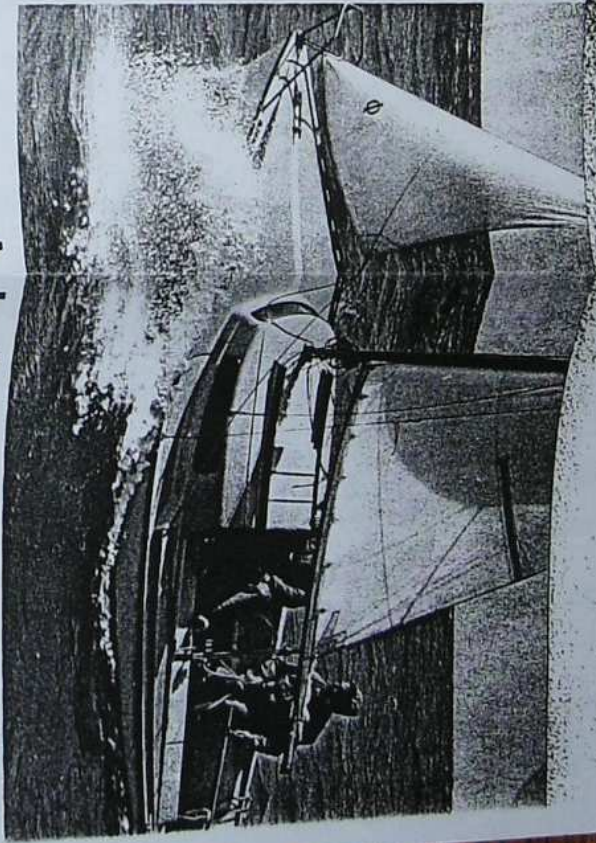
Les plans et la conception de l'EDDEL II se sont donc dégagés de multiples opinions ; notre travail étant d'en faire une synthèse. Nous avouons avoir rencontré certaines difficultés pour satisfaire toutes les exigences.

Que les clients qui ne trouveront pas à bord un W.C. marin, un réfrigérateur, une cuisine à deux feux avec hauteur sous barrots veuillent bien nous excuser. Nous envisageons sérieusement le problème, mais le bateau aura 2 m de plus.

Nous pouvons toutefois affirmer que les inquiétudes de l'échouage, de la mise à l'eau, du transport, du dressage du mât, de l'insubmersibilité, trouveront dans l'EDDEL II une solution à ces problèmes.

Le régatier a eu la primeur dans l'étude de ce bateau et le promeneur devrait y trouver son compte. Il le trouvera également dans un prix restant dans la norme des bateaux similaires construits en bois, détruisant ainsi la légende du plastique plus cher que le bois.

Maurice EDEL.



## A la barre de l'Edel II

par Jacques Monsault

**N**OUS avons présenté à nos lecteurs, il y a de cela fort longtemps, le Grand Large, petit croiseur côtier à quille, dessiné par Dervin. C'était à notre connaissance, le premier qui, dans notre pays, ait été conçu dès l'origine pour la construction en stratifié, en utilisant toutes les possibilités du matériau dans le dessin des superstructures.

Le Grand Large poursuit une carrière aussi honorable que méritée par ses qualités de marche et sa construction très soignée. Mais certains clients du chantier lui reprochaient les inconvénients de sa quille : transport et tirant d'eau. Les frères Edel ont donc créé l'Edel II, croiseur côtier un peu plus court et conçu cette fois comme un dériveur lesté.

### CONCEPTION GÉNÉRALE

C'est un petit bateau élargi de ligne, avec une tonure droite, un court allongement avant, un bouge marqué de la plage avant, qui est coïncide d'un petit balcon en

tube galvanisé, un roof trapu à pare-brise et un cockpit qui occupe une longueur respectable de la coque.

Il porte une volture assez élargie, dont le triangle avant part de l'étrave, alors que le bôme, assez courte, n'atteint pas le coulonnement.

La carène est jolie, assez évasée à l'avant où l'on trouve presque une emorose de tillage. Elle présente des sections au bouchain peu marqué et placées assez haut, de telle sorte que la largeur à la flottaison soit sensiblement inférieure aux 2,10 mètres que l'on trouve au pont.

Les entrées d'eau sont fines pour un modèle de cette taille. Le centre de carène avancé, surtout si l'on tient compte du fait que, comme tous les voiliers de ce type, il sera toujours chargé sur l'arrière où se trouvent coffres, cockpit, moteur et, au pied des couchettes, le fourre-tout habituel.

Les fonds restent toujours incurvés et rela-



La cabine est très claire. De part et d'autre de la descente des voiles couchettes reposent sur des selles étroites, équipées d'assises en mousse et recouvertes de l'orthomorphisme. Sous la descente, le dessous du cockpit est accessible.

tivement en V, laissant espérer un bateau qui ne soit pas trop sensible aux premiers degrés de gîte.

Quand on monte à bord, l'Edel II montre pourtant un inclinaison d'une dizaine de degrés, qu'il est assez léger. On apprécie aussitôt le fait que toutes les surfaces où l'on risque de poser le pied : biliaire poissée dont la surface supérieure fera siège au rappel, passavants, pontage avant, et même côté extérieur du dessus du roof, aient été revêtus d'un grain antidérapant efficace. C'est une attention au détail qui mérite d'être signalée.

La tableau incurvé est renforcé pour recevoir directement un petit propulseur dans un renfoncement des banquettes. Le gouvernail extérieur, à siffron relevable\*, est disposé de telle sorte qu'il ne peut être engagé — ou délogé — de ses ferrures que selon un certain angle, ce qui est très judicieux. Il est muni d'un stick articulé.

La pièce moulée qui constitue pontage, cockpit et roof, est collée sur toute la surface du tableau; l'arrière du plancher de cockpit forme une cuvette où s'écoulera l'eau embarquée qui s'évacuera ensuite par des drains disposés à chaque angle.

Les bancs de cockpit sont lisses. L'habitacle large, très inclinée vers l'extérieur et de faible hauteur, ne sera jamais douteuse et permettra un rappel plus sportif, aidé par des sangliers amovibles\* disposés dans le cockpit. Elle est bordée par une nervure

arrondie, évitant les ruissellements d'eau dans le cockpit.

Celui-ci est coupé en deux par une barre d'écoule heureusement disposée au niveau des sièges, dont elle n'interrompt pas la continuité pour le navigateur couché au soleil. Deux coffres importants occupent la partie arrière des banquettes. On y accède par des panneaux articulés qu'on peut fermer au cadenas et dont les lèvres profondes et inclinées vers l'intérieur, assurent l'étanchéité. Un moteur hors-bord 5 ch et beaucoup de matériel peuvent s'y ranger.

La barre d'écoule porte aussi, sur sa face avant et dans l'axe, un winch à levier auquel les écoutes de lac aboutissent après passage sur des poulies de renvoi encastées dans l'habitacle. Les floirs de lac, sur rails, sont placés en biais, sur le rebord antérieur de l'habitacle.

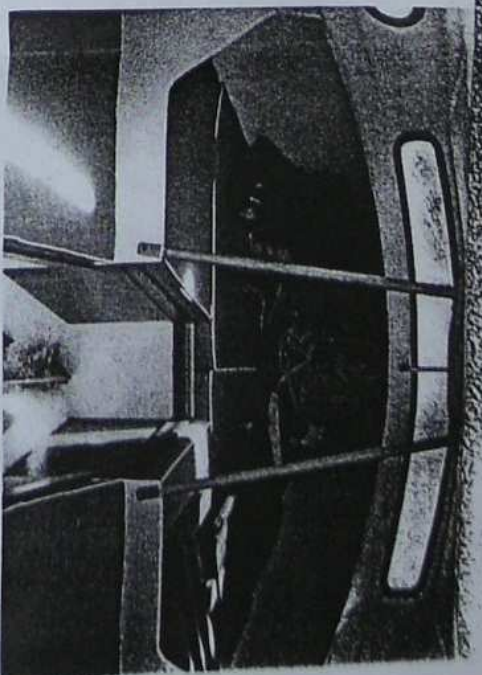
L'écoule de grand-voile fait retour sur une poulie à taquet coincé. Le curseur est contrôlé par deux brins aboutissant à des taquets tubulaires, placés dans l'axe du rail creux qui reçoit le curseur.

Au pied de la descente, la poignée de relevage de la drisse et sa chaine sortent en arrière d'un petit marche-pied.

Un petit capot coulissant, en stratifié, circule entre deux profils de bois non échantés, qui peuvent servir de main courante, bien que cette absence d'échancrures ne les rende pas très commodes.

Le mât en alliage léger est posé sur le roof, un peu en retrait de sa face avant, les taquets de drisses étant placés à son

Deux banquettes tubulaires soulignent l'importance du mât. Au-delà, les couchettes cherchent longueur et largeur dans l'échancrure avant et les formes évasées de la coque.



pied, un peu haut. Il est soutenu par l'étrave avant, deux galubans avec barres de flèche, dont les cadènes sont posées sur la lisse à la jointure pont-coque, et deux bas-habans dont les cadènes sont prises sur l'habitacle de roof. Les drisses, acier et textile, sont extérieures.

La plage avant est bordée de petits cales-pieds\*, sa surface d'une seule voile est très suffisante pour le bain de soleil.

Une ferrure placée à l'étrave reçoit l'étai et amure, un petit balcon trapu vient assurer la sécurité des équipiers en manœuvre. En arrière de la ferrure, un conduit permet le passage de la chaîne d'ancre, l'ancre elle-même devant s'amarrer au pied du balcon. Nous avons regretté l'absence du petit coffre qui existe sur le Grand Large.

Dans la cabine, très claire, on trouve de part et d'autre de la descente deux très vastes couchettes reposant sur des volumes clos étanches, bordés d'équipets en contre-plaqué verni qui en réduisent l'impact.

Une planchette coulisse sur les élongs des couchettes et peut servir soit de marche, soit de siège. On trouve sur ces couchettes une très bonne position assise, adossé à l'habitacle et aux équipets. Deux personnes y tiennent très largement côte à côte. Le dessous du cockpit est accessible sous la descente; godille, gaffe et tangon y trouvent place.

A la tête des couchettes de la cabine, une cloison partielle supporte les deux épaulettes tubulaires sur lesquelles repose l'implantation du mât.

A l'avant, deux autres couchettes se rejoignent dans l'étrave, leur niveau est légèrement plus élevé pour rechercher largeur et longueur dans les formes évasées de la coque et l'échancrure avant.

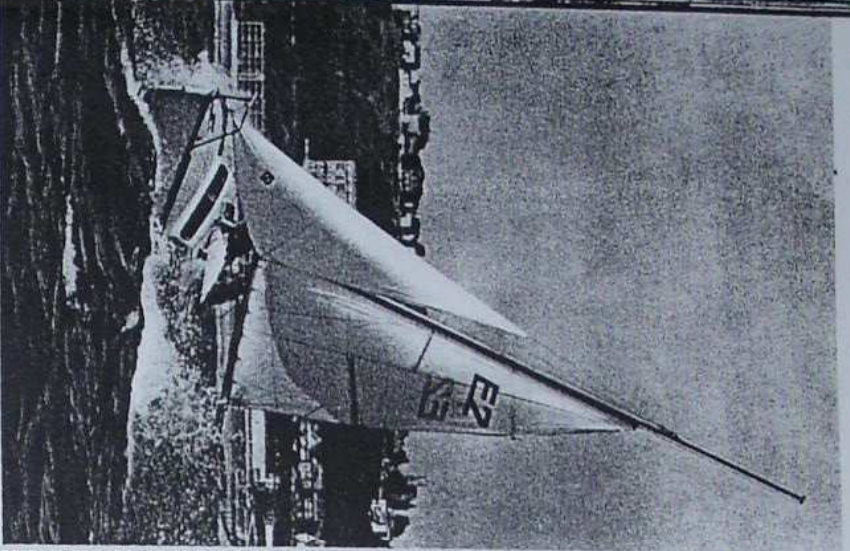
Elles sont échancrées sur une quarantaine de centimètres et l'on remarque qu'elles posent sur une plate-forme formée à l'arrière par une cloison transversale, qui constitue un troisième volume de flottabilité. Dans l'échancrure peut se placer un petit W.C. planté avec sac papier\*.

Entre cette plate-forme et les couchettes arrière, deux cloisons bariolées délimitent des volumes de rangement sous les têtes des couchettes avant. Ils sont accessibles en soulevant un coussin complétant le matelas, et un panneau en contre-plaqué. Un matériel de cuisine, type camping, peut y trouver sa place avec quelques vitres. Il n'y a pas de dispositif de ventilation, le passage de la chaîne ne pouvant être considéré comme suffisant pour aérer la cabine.

#### PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Notre première sortie d'essai a eu lieu au Havre, par une belle brise d'W. NW qui avait transformé le plan d'eau en mamelle, où un clapet court et hoché se combinait de façon aussi désordonnée et désagréable que possible avec une boue d'Ouest courte et creuse.

La brise fraîche, de force 5 atteignant 8 dans les rafales, justifiait une réduction de voile et nous avons pris deux fois l'un sur l'autre. Ceci fait, sous foc n° 1, nous avons



REPORTAGE-PHOTO LA NOUVE-BATEAUX

L'edel II se fait admirablement comporter dans un plog d'eau transforme en mortelle par un clapot détonnant.

temps, aucune protubérance ne gêne les amateurs de bain de soleil.

Sous petit foc et deux ris, l'Edel II était beaucoup plus à l'aise. Correcement équilibré, il continuait de passer sans effort, grimpaient très allègrement au vent dans les pires conditions de mer pour un bateau de sa taille, et viraient sans difficulté. Bref, son comportement marin nous a pleinement satisfait.

Par contre, le système de contrôle du curseur d'écoute de grand-voile est à revoir complètement. Les brins de nylon courent

du curseur à des taquets coincés tubulaires fixés dans l'axe du rail. A plusieurs reprises le curseur, emmené brutalement par la voile après virament, s'est coincé sur le brin tombé au fond de la gorge. Quelques coups de pied suffisaient généralement à dégager le curseur, mais nous avons eu à prendre un matras... Il y en avait un à bord ! Un dispositif où le curseur serait rattaché au centre par un brin unique passé par un œil axial et faisant palan sur un autre œil placé sur le curseur, nous paraît être préférable.

Le mât faisait souvent vent vers l'arrière ; à notre avis les barres de flèche étaient un peu courtes.

Après nous être bien dégagés de terre, nous avons pris des allures plus arrivées où le comportement de l'Edel II est resté sans reproche. Le bateau accélérât franchement, allant vite sans cesseur d'être docile et maniable.

Rentrant au vent arrière, retenue de bôme bien raidie, solidement cramponnés car la mer restait dure et nous secouait sérieusement, il nous est fréquemment arrivé de partir sur les crétes, conservant toujours l'Edel II sous contrôle, tandis qu'il se relevait sans peine sur les lames.

Par ce gros temps, le passage dans l'eau était bon, ainsi que la vitesse et le gain au vent. La manibilité, compte tenu de la force du vent et de l'état de la mer, était très satisfaisante. Pourtant, il nous a semblé que les romans de l'arrière étaient bien forts et souvent l'eau barbotait dans la petite cuvette arrière par les dolois du tableau.

Effectivement, le tableau engageait de plusieurs centimètres malgré un arrière peu chargé. Les coffres étaient pratiquement vides alors que beaucoup de matériel vient normalement s'y accumuler : moteur, que nous avions calé sous la descente, jerrycans, amarrés, ancre sans doute possible. Il n'y avait presque rien non plus dans le cockpit. Les pieds des couchettes arrière ne calentient pas grand chose. Les coffres des îles de couchettes avant étaient vides aussi mis, soyons honnêtes, ils ne sont pas grands et ne sont pas très loin en avant du centre de carène. Il n'y avait pas non plus de chaîne dans le coquebord et on ne pouvait ainsi corriger suffisamment l'assiette du bateau.

Nous en avons conclu qu'il y avait une erreur, soit de conception — nous avons remarqué que le centre de carène était assez avancé pour ce genre de bateau — soit probablement de fabrication pour celle toute la longueur de l'aleron au lieu d'être concentrée très en avant comme il aurait dû l'être.

Quoi qu'il en soit, pour tirer le meilleur parti de cette jolie coque, qui a de très intéressantes possibilités de vitesse, il faut être très attentif à la répartition de poids sur l'avant. Du fait de l'importance du coque, situé sous les couchettes, il y a assez peu de volume de rangement à cet endroit et l'on sera amené à placer le maximum de matériel et de bagages sur les couchettes mêmes et ne les dégager qu'au mouillage pour dormir.

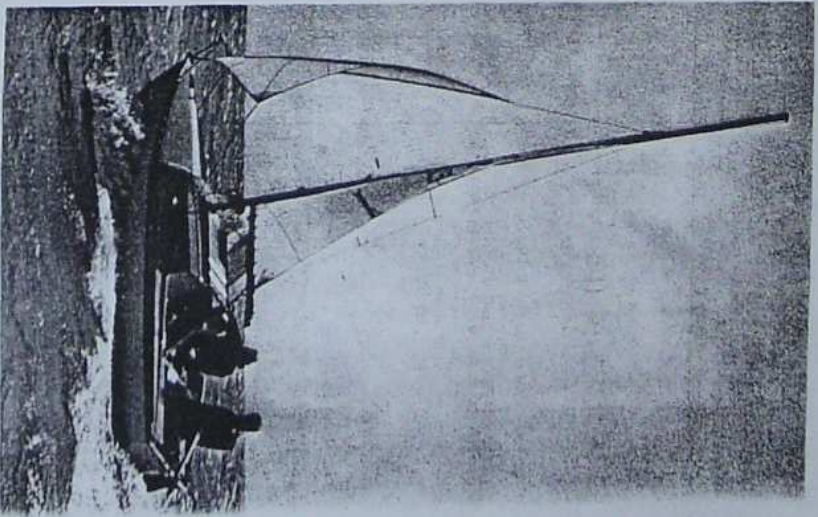
Il faut, en tout cas, éviter de charger l'arrière (coffres vides ou chargés de matériel volumineux et léger comme les voiles, dessous de cockpit dégagés) et utiliser au maximum les équipements latéraux et les coffres placés en avant du mât.

Il n'en reste pas moins qu'une modification de la répartition ou de la constitution du lest serait encore préférable.

Nous avons donc essayé de remédier à ce défaut au cours d'une autre sortie par petit temps. Après avoir très soigneusement corrigé l'assiette du bateau, nous avons beaucoup apprécié la marche de l'Edel II qui, à toutes les allures, se révèle docile, rapide, et très agréable à mener. Par mer plus calme, la disposition du cockpit et la position de rappel sont très agréables et n'appellent plus aucune critique.

L'équipier supplémentaire accoude à la descente est très à l'aise et la présence d'une boigneuse prenant le soleil sur l'avant ne fait qu'embellir les choses, sans influencer indirectement sur le comportement à la barre.

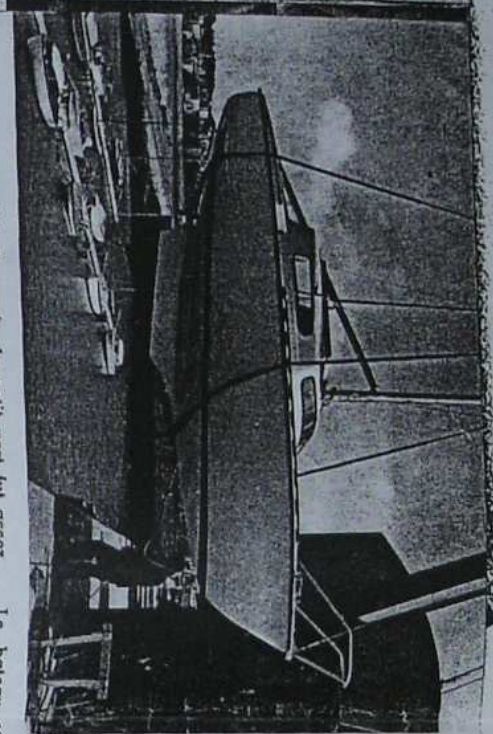
En résumé, l'Edel II est un excellent petit croiseur côtier, particulièrement sensible toutefois à une surcharge de l'arrière. Tenu dans ses lignes, il offre la possibilité d'excellentes performances. Un comportement marin et sein lui confère une bonne sécurité d'itinéraire. Quelques améliorations de détails peuvent être apportées en ce qui concerne celle de l'équipage.



Sous petit foc et grand-voile à deux ris le bateau se fait très bien équiper, mais il faut rester attentif à ne pas trop charger l'arrière.

Ses aménagements, compte tenu des trois volumes de sécurité qui occupent beaucoup de place dans la cabine, sont très réussis. Ils permettent de coucher effectivement quatre adultes si besoin est. Toutefois un équipage de trois personnes nous paraît le maximum permettant des croisières côtières un peu prolongées.

Le bateau est fort bien construit, bien fini, bien accueillant. Son prix, compte tenu de ce qui est offert, est très modéré et ses nombreux plaisanciers établissent pour leurs vacances.



Un petit bateau élégant de ligne avec une toniture droite, un court étagement avant, un roof tropu à pare-brise bien incliné...

appareillé. La sortie du petit port fut assez facile et nous avons apprécié la docilité de l'Edel II, même à faible vitesse. Quelques claques vicieuses tombant de la jette ayant provoqué de grands coups de gîte, nous avons gréé les saingles de rappel et choqué avec difficulté l'écoute de grand-voile, car le taquet de poule, à dégageement par le bas, n'est pas très commode.

Pour gagner l'entrée de l'avant-port, il fallait longer la jette dans des remous d'air totalement imprévisibles. Nous avons repris l'écoute de grand-voile en paquet à la main, pour amortir les claques.

Ne disposant que d'une stabilité initiale assez faible, l'Edel II gîte donc assez facilement au départ, mais refuse absolument de mettre, son hublot dans l'eau. Il réagit bien tôt en jolant de façon irrésistible et se comporte de façon saine et rassurante.

Après avoir jolité, nous avons bordé vigoureusement le foc et la grand-voile sur son curseur filé loin sous le vent, puis nous avons commencé à gagner au vent.

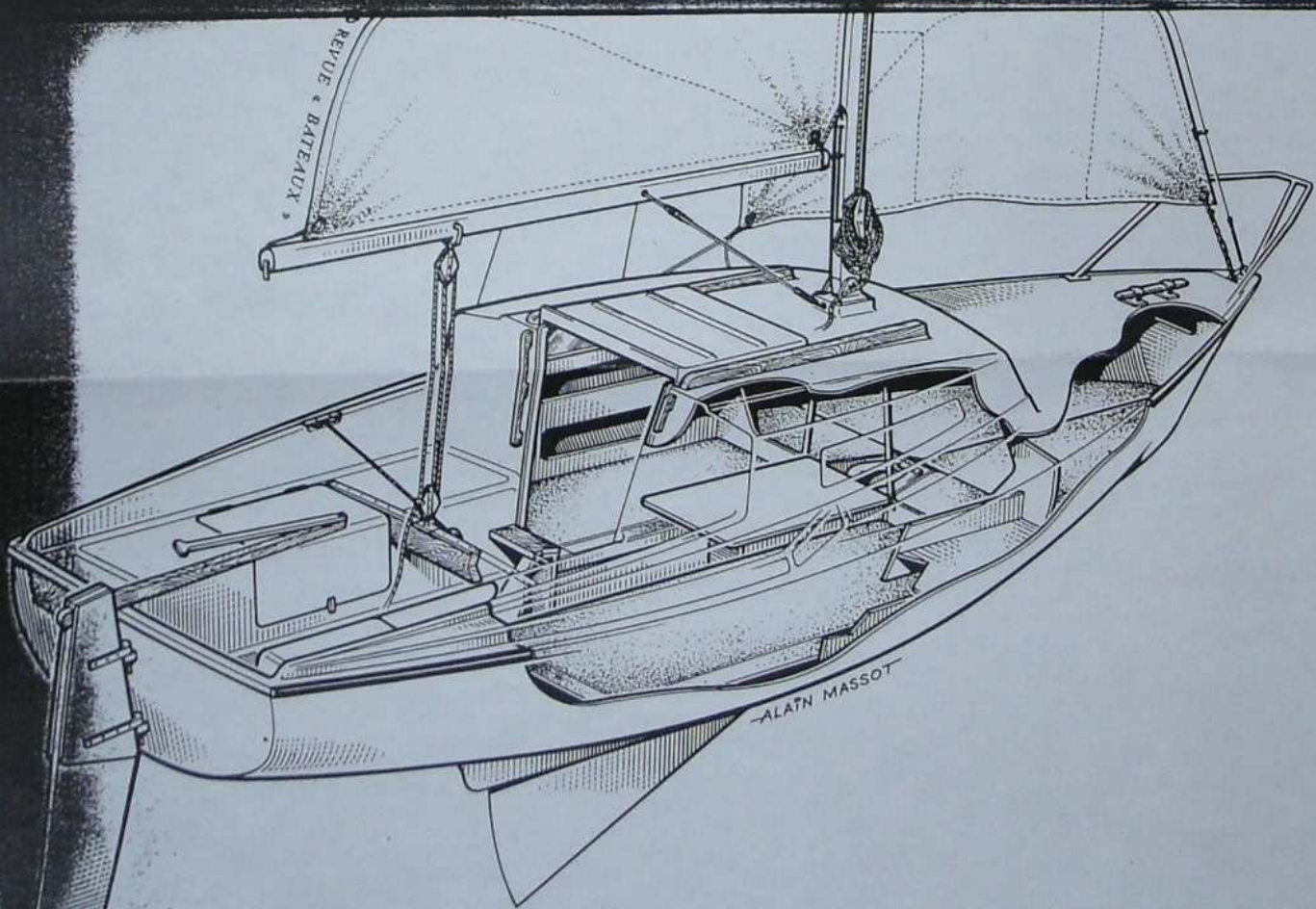
Le bateau se comportait admirablement dans la mer confuse, hachée, courte, odieuse, que nous affrontions, passant bien et tapant très peu en nous aspergeant à peine. Mais, nous nous sommes rendu bientôt compte que nous étions trop souvent surchargés de toile et que, sous n° 1 et grand-voile à deux ris, le bateau était mou quand la gîte était inférieure à 20°.

Nous avons voulu monter en rappel sur l'hiloite, pieds dans les saingles mais, avec le clapot déordonné où notre monture sautait et se trémoussait comme un cabri, nous avons regretté l'absence de toute prise solide pour l'équipage.

Pour l'équipage, il est prévu en option des matras courants, à l'entrée du roof, mais notre bateau n'en était pas pourvu et il faut bien reconnaître que, par un temps pareil, cet accessoire n'aurait pas été un luxe. De même, on aurait pu prévoir pour faciliter les changements de foc une prise pour l'équipage dans l'axe de la plage avant, et ménagée en creux afin que, par beau



Le cockpit occupe une bonne longueur. Le plage avant n'est pas moins vaste et agréable. Le tableau incurvé peut recevoir directement un petit propulseur dans un renforcement des bordures.





# Et Edel créa le plastique

**Au début des années soixante, alors que le bois règne sur les mers, Maurice Edel, associé à son frère Pierre, lance une vraie révolution : un habitable tout en plastique ! Nous avons reconstitué avec son initiateur ce tournant de la plaisance.**

PAR OLIVIER LE CARRER

**D**écines, juin 1961. Tout se passe dans un atelier long et bas de plafond ; une quarantaine de mètres de long sur sept de large. Murs en parpaings montés à la hâte, éclairage incertain, mais activité fébrile attestée par les chutes de tissus et la poussière de ponçage qui jonchent le sol. Au centre, installés dans le cockpit d'un bateau tout blanc, brut de décoffrage, deux hommes pensifs. L'idée de l'annexe rigide qui s'emboîte dans le cockpit fonctionne exactement comme prévu, mais il reste à rendre l'ensemble autovideur et donc aménager au fond de ladite annexe un nable de vidange qui corresponde au circuit d'évacuation du cockpit. Typique de la famille, ce goût de la difficulté !

Le plus mince des deux, c'est Pierre, entrepreneur-né, qui met toutes ses ambitions dans ce premier voilier habitable. Un peu plus trapu, Maurice est un vrai maniaque du détail, toujours à la recherche d'une solution neuve ; sa formation de dessinateur industriel, sans doute. Et ce Grand Large, ce n'est pas seulement le pari d'un matériau neuf – personne en France n'a encore lancé un croiseur pensé à 100 % pour le polyester –, c'est aussi la volonté d'un bateau différent, bourré d'innovations.

Et ce ne sont pas des soucis de finition qui vont les arrêter ; ils en ont vu d'autres ! Le moulage des superstructures, par exemple,

Partant du principe qu'avec ce matériau miracle, ils vont pouvoir s'en donner à cœur joie en oubliant les contraintes de flexion du bois, ils se sont dessinés un petit bijou de rouf. Bon, d'accord, il a fallu faire un moule démontable en quatre parties pour sortir une pièce pareille. Mais il est pas beau le résultat ? Des déflecteurs partout, et même une vraie « casquette » sur l'avant qui intègre le système de ventilation. Quand on pense que, 35 ans plus tard, d'autres constructeurs se chamailleront pour s'attribuer la paternité de cette forme !

Pour l'heure, la réflexion des inventeurs est interrompue par un remue-ménage au dehors. C'est le camion de chez Convert, le chimiste, qui vient livrer la résine. Comme d'habitude, un fût de deux cents litres que l'on va débarquer selon un rituel bien rodé : on installe un lit de pneus en guise d'amortisseur avant de balancer le fût du haut de la plate-forme... Il ne reste plus qu'à le dresser sous un auvent dans la cour où l'on viendra se servir en fonction des besoins. Le camion peut repartir, semant au passage la panique dans le troupeau de bovins qui descend la rue pour s'abreuver au lac du Grand Large. Parce que Décines, même à une petite demi-heure des bouchons lyonnais, c'est encore la campagne ; avec, en prime, un fort joli plan d'eau.

C'est même une des raisons qui ont poussé le clan Edel à s'installer ici, en achetant ce bout de terrain rue de la Vacherie à un certain monsieur Bordel (ça ne s'invente

pas !) et en construisant de leurs mains un, puis deux ateliers. Parce qu'en attendant de conquérir le monde, Pierre et Maurice se sont dit que la clientèle des navigateurs du cru serait déjà une belle base pour démarrer. Bien vu : en plus de leur donner un nom de bateau (il devait à l'origine s'appeler Calanque), le lac du Grand Large fera à l'usage une superbe base de démonstration et un vivier important de fidèles supporters.

## Cancer du poumon ou incendie ? Entre deux maux...

En voilà un justement : Jean Ronchard, qui vient en voisin surveiller l'avancement de son futur bateau. Ancien propriétaire d'un Mistral en bois – un des tout premiers Amel –, il est devenu copain avec la famille au point de se proposer comme cobaye pour le premier Grand Large. Si les Edel pensent surtout à l'échéance du salon nautique de septembre, sur les berges de la Seine, lui aimerait bien aussi ne pas rater ses vacances. Les premiers bords en juillet, il y tient ! Ça devrait coller : même le moteur fixe – un Sotecma 7 ch refroidi par air – est déjà installé. Étonnant pour un voilier de 5,75 m ? N'oubliez pas que nous sommes encore à la préhistoire du hors-bord et que la présence malgré tout d'un moteur constituait un superbe argument de vente pour un petit croiseur.

Avec une moyenne hebdomadaire de 54 heures de boulot, la quinzaine d'employés a en tout cas autre chose à faire qu'à écouter les rumeurs. En effet, matériau mal connu, le polyester inquiète : on dit qu'il provoquerait le cancer du poumon... A vrai dire, si un tel cancer devait se produire ici, il faudrait sans doute davantage en chercher la cause dans la consommation de tabac. Car, aussi incroyable que cela puisse sembler, on fume beaucoup autour des moules ; cigarette aux lèvres et bidon de trichloréthylène à la main... La conscience du vrai danger de ces produits instables viendra plus tard.

Une seule certitude, les principales galères sont derrière eux. La longue préparation de l'outillage, surtout. Entre le report des



Première mise à l'eau. Notez la quille longue et les hublots panoramiques (encore une nouveauté !).

ARCHIVES M. EDEL

Il va devenir courant d'installer une douc



Né au bord d'un lac, le Grand Large ne craignait pas l'eau salée et s'est même illustré en course dans Cowes-Dinard.

plans en taille réelle sur de grandes feuilles de papier kraft étalées sur le sol de l'atelier, la découpe des gabarits, le figelage de la forme en plâtre dont on a tiré le moule de coque en deux parties, quatre mois ont ainsi filé; harassants pour les deux frères qui ne laissaient à personne le soin de poncer et polir leur bébé. Encore heureux qu'ils aient eu le temps, avant, de se familiariser avec les subtilités de la stratification.

Ni l'un ni l'autre n'étaient pourtant tombés dans le polyester dès l'enfance. Originaires de la région de Pau, ils ont plus vite connu le rabot que l'éboueur. Maurice a même passé un an à Arcaehon, chez Matonnat, une référence en bateaux bois. Et puis, il y a eu le départ vers les bords du Rhône. Important, Lyon, car tout près, il y a Oyonnax et son industrie chimique; et les soyeux lyonnais en pleine reconversion qui explorent les débouchés possibles du verre.

Au milieu des années 50, deux commerciaux chargés d'échantillons et de brochures techniques frappent à la porte des CNGE-Edel qui produisent alors des

### Les chiffres du Grand Large

**Plans** Edel-Dervin  
**Longueur coque** 5,75 m  
**Flottaison** 4,80 m  
**Bau maxi** 2,08 m  
**Bau flottaison** 1,76 m  
**Tirant d'eau** 0,65 m  
**Déplacement léger** 900 kg, dont lest en plomb 220 kg  
**Coques** de plomb accés dans la quille

moulée et bloquées par du béton)  
**Grand-voile** 11 m<sup>2</sup>  
**Foc n° 1** 5,50 m<sup>2</sup>  
**Génois** 7,70 m<sup>2</sup>  
**Épaisseur de la coque** 8 mm en moyenne (comprenant quatre couches de roving serré de 900 g/m<sup>2</sup> et un mat de 300 g/m<sup>2</sup>)

Vaurien et des 505 en bois. Résumé rapide de l'entretien : « Ça ne vous tenterait pas de construire des voiliers en polyester... » Des coques en plastique? On sait qu'il se passe des choses dans ce domaine aux Etats-Unis, surtout dans le motonautisme, mais l'information est difficile à obtenir. Maurice file à l'ambassade américaine où il déniche des documentations sur des péniches de débarquement en stratifié.

### "On dirait du carton bouilli, est-ce que ça risque de ramollir à l'eau?"

La mise en pratique sera laborieuse : ce qui tient alors lieu de tissu de verre n'est qu'un assemblage de grosses fibres torsadées, au relief et à la raideur décourageants. Idem pour les mats (sorte « d'agglô » à base de fibres coupées), terriblement durs à mettre en forme et à imprégner. Quant à la résine, parlons-en... Les produits thixotropiques n'existent pas encore, alors ça ne tient pas sur les parois : tout part directement dans le fond du moule. Il faut s'acharner pendant deux heures avec les rouleaux à faire remonter cette gelée liquide sur les bords, jusqu'à ce que ça commence à prendre... Et l'on connaît encore mal l'usage de la cire; tout le quartier a dû s'y mettre pour démouler la première coque. Il s'agit d'un youyou de moins de 2 m qui fait sensation à la Foire de Lyon, les visiteurs se demandant s'il s'agit de carton bouilli et si ça risque de ramollir à l'eau. Ils n'ont pas complètement tort : les grosses chaleurs de l'après-midi voient la petite coque se déformer sur son ber!

Bien loin, tout cela. Pas en années, mais en maîtrise du produit. De l'eau et beaucoup de résine ont coulé depuis le laboratoire youyou. Il y a eu ensuite les commandes de canots pour la Marine nationale, et le tour d'un grand dériveur lauréat d'un concours de la

revue *Le Yacht*. Et les conseils précieux des techniciens de Chomarat pour qui le chantier fait office de laboratoire grandeur nature. Ensemble, ils ont mis au point la machine à projeter pour stratifier le rouf. Et le résultat mérite le détour! Le Grand Large n° 1 qui illumine aujourd'hui l'atelier de sa blancheur paraît nickel. Jusqu'à la liaison coque-pont qui, malgré l'absence de mastics adaptés (on ne connaît pas encore la « choucroute », ce mélange de résine chargée qui fera plus tard un providentiel bouche-trous), présente bien. Il y a même un contremoulage, qui forme la base des couchettes, fait un plancher net et participe à la rigidité. Maurice est très fier de sa dernière trouvaille : du talc mélangé à la résine et projeté sous le rouf avec un pistolet basse pression pour donner un aspect plus chic à l'intérieur.

Le chapitre nable de cockpit étant clos, tout le monde peut souffler un instant. En passant la main sur l'étrave très pincée (une des contributions de l'architecte Dervin, qui a conseillé les Edel pour le dessin de carène), Jean Ronchard se voit déjà en mer. Maurice Edel est ailleurs; il ne sait pas grand-chose de ses éventuels concurrents. Il y a bien le Polysson de Costantini, le Diable de la Sicca, ou encore le nouveau Super Mistral. Mais ce sont des unités plutôt traditionnelles, encore structurées comme des bateaux bois, et qui en utilisent d'ailleurs beaucoup. Son Grand Large, c'est autre chose!



En 1961, devant le Grand Large en cours de finition.

### Epilogue

Le Grand Large sera bien au rendez-vous du Salon nautique 1961, devant de quelques mois le fameux Golif de Jouët. Il atteindra vite les 200 exemplaires vendus... dont très peu avec l'annexe intégrée, conservatisme quand tu nous tiens. Ce succès ne l'empêchera pas d'être vite remplacé par l'Edel II, qui dépassera les 1000 unités. Tout compris, ce sont plus de 10000 voiliers habitables qui sortiront ainsi des chantiers Edel, du spartiate Grand Large au confortable Edel Cat 43.