

LE BELUGA



Après l'hiver 1943, je consultai toutes les collections de plans du C. V. P. et en particulier l'ancien monotype du C.V.P. de 1910 dont tous les anciens propriétaires avaient fait de multiples éloges.

N'ayant plus de bateau de croisière et ne pouvant, vu les événements, ni trouver d'occasion, ni construire un gros bateau, l'idée me vint de moderniser l'ancien monotype, en modifiant particulièrement le poids, qui serait d'environ 7 à 800 kg au lieu de 2.500.

J'allai trouver l'architecte naval Cornu qui comprit immédiatement mon idée, et me dessina le bateau que je désirais.

Il me restait à obtenir l'autorisation de construire. J'obtins celle-ci grâce à des amis de la Fédération et du Commissariat aux Sports.

Un prototype devait servir d'expérience. Il fut mis à l'eau en février 1944. Les essais furent très bons, et quelques camarades, se servant de mon autorisation, se firent construire le même bateau. Jusqu'à la Libération, ce fut toujours, dans les chantiers « mon » bateau que l'on construisit.

Les Allemands partis, le Béluga était né. Une vingtaine de bateaux flottaient. Des régates et des croisières étaient possibles.

Le succès du Beluga fut uniquement dû à ses qualités et en deux ans, plus de 200 unités furent construites.

Le règlement de construction était fort simple : coque monotype construite sur mon gabarit ; intérieur et aménagements libres, à condition d'avoir deux lits, une penderie, deux placards, une cloison étanche séparant le cockpit de la cabine, un évier. La voilure était standard.

La simplicité du dessin de la coque permit à plusieurs amateurs de construire eux-mêmes leur bateau. Certains chantiers en firent une spécialité. Des séries de 50 bateaux furent mises en chantier et immédiatement vendues, parce que c'était un bateau peu onéreux, que l'on pouvait le transporter facilement par train ou en remorque dans une 10 CV, que son confort était suffisant pour le week-end et la croisière d'été, que son coffre arrière était prévu pour un moteur hors-bord de 2 à 7 CV, et parce qu'il nécessitait peu de frais d'entretien.

Chaque dimanche, des régates intéressantes eurent lieu. Puis, ce fut la première année à la mer, et les qualités du Béluga, se révélèrent. Il ne mouillait pas, montait à la lame sans s'arrêter, faisait un bon cap, raide à la toile ; son intérieur confortable et la visibilité très bonne grâce à de larges fenêtres permettaient de barrer par temps de pluie sans être mouillé. Par gros temps, la dérive à moitié relevée, le bateau tenait bien la cape.

En peu de temps, le Béluga apparut sur toutes les côtes, tant en France, qu'en Afrique du Nord.

Ce résultat fut acquis sans publicité et sans efforts des premières propriétaires qui se contentèrent de faire visiter leur bateau et de faire faire un petit tour aux futurs propriétaires.

De belles croisières ont été faites. Mon Béluga a visité la Manche, l'Océan, la Bretagne nord et sud, Arcachon, la Méditerranée. Il a fait plus de 3.000 milles et, sur sa remorque, 4.000 km. Il ne fait toujours pas d'eau et c'est une référence...

Il faut avoir lu dans le « Yacht » le récit de la croisière faite par Pierre Garnier et sa femme : 2.000 milles en deux mois, pour apprécier la robustesse du Béluga.

Cette année, le spinnaker va être autorisé, ce qui renouvellera l'intérêt des régates.

Malgré des temps plus difficiles, et alors que de nombreuses séries de bateaux voient leur développement arrêté, les constructions des Bélugas se poursuivent régulièrement. Au reste leur renommée a déjà passé les frontières. Peut-être un jour le Béluga sera-t-il international. Nous aurions beaucoup de plaisir à paresser sur les lacs suisses, entre deux matches.

JACQUES LEBRUN.

Photo Cl. Bory

