

DÉRIVES ET DÉRIVEURS, UNE VIEILLE HISTOIRE

Appendice indispensable pour remonter au vent sur les petites embarcations à fond plat, la dérive a probablement une histoire plusieurs fois millénaire. Dérive latérale ou centrale, elle permet de contrecarrer l'effet du vent sur la coque empêchant le bateau de déraiper sous le vent ou, en tout cas, diminuant la dérive de façon efficace. Venant de l'Asie du Sud-Est, les premiers habitants ont peuplé les îles du Pacifique en remontant les vents dominants avec des embarcations munies de dérives. Les jangadas du Brésil sont un autre témoignage de l'utilisation de cet appendice sur des esquifs formés de simples troncs liés entre eux.

En Europe, les Hollandais ont développé très tôt (XVI^e siècle) la navigation avec des dérives latérales, pour s'adapter aux eaux peu profondes de leur mer intérieure, de leurs chenaux et de leurs canaux. Ces dérives équipaient des bateaux de travail mais aussi leurs yachts. Ils ont été d'ailleurs un des premiers peuples à inventer la navigation de plaisance (cf no 64 de la Lettre des Amis).

La dérive centrale, telle que nous la connaissons, installée dans un puits et traversant la quille a été inventée à la fin du XVIII^e siècle. Elle a probablement eu plusieurs inventeurs simultanés. L'idée était dans l'air.

Le premier, un Anglais, le capitaine John Schanck (qui deviendra amiral), construisit en 1771 un bateau à dérive centrale à Boston (Massachusetts) pour le duc de Northumberland. Cette dérive coulissante s'étendait sur les deux tiers de la longueur de la quille et était peu profonde. Plusieurs bateaux seront munis de dérives en 1774 et seront utilisés sur les grands lacs américains pendant la guerre d'Indépendance.

A partir de 1792, des essais sont faits sur trois cotres, le Trial, la Cynthia et la Lady Nelson. Ils avaient chacun trois quilles «glissantes» descendant de deux mètres et dont on usait selon les besoins de la route. En 1800, un brick de 60 tonneaux, muni de dérives centrales, fait le voyage en Australie. Mais l'Amirauté britannique abandonne la dérive à cause de fréquentes avaries, d'une étanchéité mal assurée et de plus les dérives se bloquent fréquemment du fait des sables et graviers qui s'introduisent dans le puits à l'échouage.

Mais l'idée continue de faire son chemin. En 1809, le capitaine anglais Molineux Schuldam, prisonnier de Napoléon à Verdun, invente une quille centrale mobile pivotant autour d'un axe, durant ses loisirs forcés. Deux ans après, trois Américains déposent un brevet de quille pivotante. La dérive de Schuldam est en plomb, d'autres sont en bois ou en métal, de forme triangulaire, semi-circulaire, rectangulaire ou trapézoïdale. Le système de relevage se fait soit avec un bout reliant la dérive à une poulie placée à l'extrémité du puits, soit avec un petit treuil à cliquet.

Henri Mott, auteur en 1894 d'une histoire du yachting aux Etats-Unis, a noté le dépôt de 117 brevets de dérive centrale depuis 1811. L'utilisation massive de la dérive dans ce pays commence en 1829 après l'exposition d'un des modèles de Schuldam à la galerie Adélaïde à Londres. Le succès de la dérive s'explique par l'existence de ports et de plans d'eau peu profonds dont elle facilite l'accès. De nombreux bateaux traditionnels américains sont issus de bateaux hollandais à dérives latérales. Et les esprits sont plus ouverts aux nouveautés que sur le vieux continent.

Lucien More, yachtman français du XIX^e siècle écrit : «Et bientôt l'on vit d'énormes bâtiments, munis d'une dérive centrale portant, à cause de leur largeur, des cargaisons de 400 à 500 tonneaux, n'ayant qu'un faible tirant d'eau par leur coque même, manœuvrer et naviguer comme des navires d'un grand tirant d'eau, et résister à la mer, au point de traverser l'Atlantique».

Ayant quitté l'Angleterre, les dériveurs vont y revenir, mais par la France. Dans notre pays, deux milieux s'intéressent à la dérive, les ostréiculteurs et les plaisanciers. Pour les premiers, la nécessité de récolter les huîtres sur des plans d'eau peu profonds fait de la dérive une aubaine. Pour les seconds, l'apparition en 1847 du premier dériveur américain va révolutionner les régates au Havre et à Argenteuil.

M. Cor se présente au Havre avec la Margot, un catboat importé de New York et gagne toutes les régates de 1847 et 1849. La Margot ressemble à un fer à repasser, formes fines et pointues à l'avant, arrière large, fond plat ou presque. Sa dérive en bois fait 2 m sur 1 m de large. Ses concurrents sont de lourds quillards inspirés des bateaux de pêche.

En 1853, Lucien More achète le New York, un autre catboat importé des Etats-Unis et construit par David Kirby à Rye. Ce bateau de 4,60 m gagne à son tour toutes les régates. Ce succès donne une grande impulsion à la construction navale sur le plan d'eau d'Argenteuil.

Les ostréiculteurs américains du Sound de Long Island vont naviguer sur des sharpies dès 1848. Le sharpie, bateau plat, pointu à l'avant, carré à l'arrière, étroit, est équipé de deux mâts portant des voiles triangulaires à balestron. Par vent faible à moyen, les deux mâts sont utilisés, par vent fort, un seul mât implanté au milieu avec sa voile permet de faire route. Ces bateaux sont inspirés, eux aussi, par les dériveurs hollandais.

Le premier sharpie pour la plaisance apparaît sur le plan d'eau d'Argenteuil en 1881. Il est construit par Texier Fils Aîné au Petit Gennevilliers pour le compte de Bardi. Il mesure 6,60 m. Lucien More évoque les premières régates de ce dériveur qui bat, sous toutes les allures, l'Inès, un quillard de 5 m.

Les ostréiculteurs français naviguent, eux aussi, au tournant du XIX^e et du XX^e siècle, sur des bateaux à fond plat et à dérive. Sont-ils inspirés des sharpies américains, des bateaux plats hollandais ou de traditions locales ? La question reste à creuser. Les baes ostréicoles d'Arcachon sont des chalands avec un fond en V très ouvert et une dérive centrale. Leur large pont a une bonne capacité de chargement.

En Charente-Maritime et en Vendée, les lasses sont des embarcations creuses, à fond plat, relativement étroites, avec une dérive centrale. Ils portent une voilure de sloop ou une grand'voile au tiers et un foc. Ces voiliers utilisés par les

ostréiculteurs jusqu'à la deuxième guerre mondiale connaissent aujourd'hui une nouvelle vie à la plaisance grâce aux passionnés et aux associations qui les ont restaurés ou reconstruits. Et les lasses continuent leur carrière à l'ostréiculture, mais avec de puissants moteurs hors-bord

Les sharpies de plaisance se sont perpétués en France avec, par exemple, le Sharpie de 9 m² de Staempfli (1938) et après-guerre, le Vaurien de Jean-Jacques Herbulot, le Bélouga de Jacques Lebrun sans compter tous les dériveurs à coque en forme qui ont vu le jour presque chaque année depuis le milieu du XXe siècle et qu'il serait trop long de citer.

[Yves Gaubert](#)

Dessins :

1 - Le New York, catboat américain acheté en 1853 par Lucien More

2 - Sharpie américain sous voile

Photos :

3 - Charpie de 6,50 m sous voile, construit par Texier Fils Aîné sur la Seine à Argenteuil (photo Molteni)

4 - Lasse ostréicole restaurée pour la plaisance naviguant sur la Seudre (photo Y G)