

Un homme, un bateau | Steve Dashew et Wind Horse

La longue route des Dashew

Depuis 30 ans, Linda et Steve Dashew explorent la planète sur des yachts qu'ils ont conçus. Sur *Wind Horse*, leur motoryacht de 80 pieds, ces baroudeurs ont déjà parcouru 40 000 milles en quatre ans.

Texte Olivier Voituriez - Photos Dashew et DR



Lancé en 2005, *Wind Horse* est un prototype de plus de 25 mètres de long, entièrement construit en aluminium. Sa fine carène et son étrave percée-vague sont directement inspirées des précédents voiliers conçus par le couple Dashew.



En mer, on croise souvent de drôles d'oiseaux... migrateurs. Ainsi Steve et Linda Dashew, un couple de navigateurs américains qui passe la moitié de l'année sur terre – dans leur maison de Tucson, en Arizona – et l'autre moitié sur l'eau, à naviguer au long cours. Et pas sur n'importe quel bateau, puisque c'est sur *Wind Horse*, un 83 pieds (25 mètres) tout en aluminium que ces hardis globe-trotters sillonnent les océans. Depuis 2005, date du lancement de leur FPB 83 (pour Fast Pilot Boat), ces mordus ont déjà parcouru plus de 40 000 milles. Soit une bonne dizaine de transatlanti-

Wind Horse a été conçu par des marins chevronnés pour effectuer des navigations transocéaniques dans le confort et la sécurité maximum. Il est ici paisiblement au mouillage sur les côtes de Colombie Britannique.

Malgré ses 25 m de long, *Wind Horse* ne fait « que » 5,48 m de large. Une approche innovante du motonautisme, empruntée aux voiliers, mais à l'esthétisme étonnant.



ques, ou bien une fois et demi le tour du monde, en quatre ans. Pas mal pour des sexagénaires, non ? Connus et reconnus dans le milieu des circumnavigateurs anglosaxons, Linda et Steve Dashew sont à l'avant-garde de toutes les tendances et de toutes les innovations qui ont agité l'univers du voyage en haute mer depuis une trentaine d'années. Preuve à l'appui, il suffit de se pencher sur leur palmarès pour rester songeur. Ou admiratif. Ainsi, Steve et Linda Dashew ont-ils parcouru, tous les deux ou avec leurs deux enfants qui suivaient alors leurs cours par correspondance, à peu près tous les océans du globe sur leurs différents bateaux, des voiliers comme *Deerfoot*, *Sundeer* et *Beowulf*, ou dernièrement sur *Wind Horse*, leur premier yacht à moteur. Ils totalisent ainsi 250 000 milles de navigation. Plus qu'une belle expérience, une expertise dont ils ont publié une encyclopédie de la navigation hauturière, véritable pavé de plus de 1 200 pages. Mais le plus extraordinaire de l'histoire, c'est que ces papy au long cours ne se contentent pas de naviguer – beaucoup, longtemps et loin –, ce qui est déjà un exploit, mais qu'ils conçoivent et construisent eux-mêmes leurs unités. Ce sont

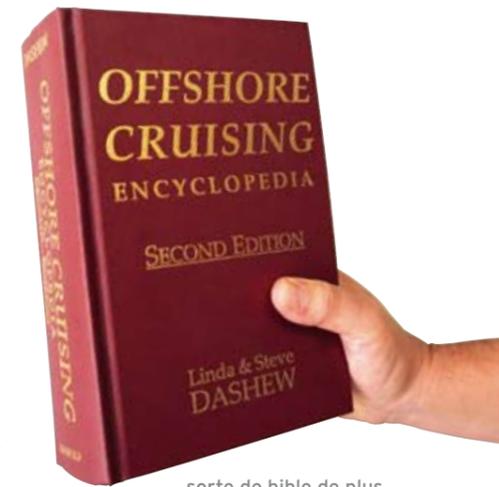
des yachts designers, qui ont la chance, ou le courage, de tester leur production. Chez Dashew Offshore, leur cabinet de design, on recherche avant tout la sécurité, le bon comportement marin et le confort, adaptés à chaque bateau. Ce qui donne de – grandes – unités, sûres et faciles à manœuvrer en couple, donc sans équipage, dans n'importe quelles conditions.

Le confort et la sécurité avant tout

Le design de la carène est essentiel pour que celle-ci soit efficace et puisse permettre d'atteindre une vitesse de croisière raisonnable, malgré une motorisation modeste. Sur *Wind Horse*, l'influence du voilier est évidente. Ou plutôt celle d'un voilier – *Beowulf* –, leur dernier ketch de 80 pieds, également tout en aluminium. C'est sa carène qui a directement inspiré celle de *Wind Horse*. Et pourtant, Steve et Linda ont cherché, sur le marché du motorboat, un bateau susceptible de répondre à leurs attentes. Ils ont été déçus car, pour eux, rien n'égalait en confort et douceur la forme étroite et ronde de *Beowulf*. Ils ont donc décidé de l'adapter aux besoins d'un bateau à moteur, en utilisant au mieux ▶

Au fait...

Chez les Dashew, la navigation hauturière est une histoire de famille. À la fin des années 1940, Stanley Dashew, le père de Steve, prit le parti d'installer sa petite famille sur *Constellation*, une goélette trois-mâts de 70 pieds, pour remonter les rives du Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs, puis descendre la Côte est des États-Unis jusqu'aux Caraïbes. Cette aventure exceptionnelle va pousser Steve à renouveler l'expérience quelques années plus tard avec Linda, son épouse, et leurs deux enfants. En 1976, il cède son entreprise et largue les amarres sur *Intermezzo*, un voilier de 50 pieds (15,40 m). Prévu pour durer un an, le tour du monde va en faire six ! Ses filles, Elyse (7 ans à l'époque) et Sarah (4 ans) suivront leur scolarité par correspondance. Au retour, les Dashew s'installent en Californie et profitent de leur expérience pour concevoir des voiliers pour la navigation au long cours (voir l'interview de Steve en p. 116). En parallèle, Linda et Steve publient, en 1989, *Offshore Cruising Encyclopedia*,



sorte de bible de plus de 1 200 pages expliquant tout ce qu'il faut savoir sur la navigation hauturière en bateau à voile. Une seconde édition verra le jour en 1997. Trente-deux ans après leur première grande navigation, les Dashew parcourent toujours les océans du globe six mois de l'année. Les filles ont grandi, ont aussi fondé une famille, mais continuent à naviguer avec leurs parents au moins une fois par an.



En 1977, les Dashew décident de parcourir le monde en famille. On voit sur cette photo – prise à Bora Bora – Steve et Linda ainsi que leurs deux filles, Elyse (7 ans) et Sarah (4 ans). Les enfants suivaient leurs cours par correspondance. Leur tour du monde va durer six ans !

Une longue nav' de 40 000 milles. Depuis 2005, Linda et Steve Dashew effectuent chaque année une longue navigation de six mois. Depuis la Nouvelle-Zélande, où ils ont pris possession de leur bateau, ils ont déjà traversé le Pacifique et l'Atlantique, l'océan Indien étant au programme l'an prochain. En Europe du Nord cet été, ils sont aujourd'hui entre Spitzberg et l'Écosse, avec 4 274 heures au moteur.





Les espaces intérieurs communs offrent une vue à 360° à tous les passagers. Leur confort soigné tranche avec l'aspect extérieur du bateau.

► le principe du perce-vague. Mais au fait, pourquoi passe-t-on au moteur quand on est depuis toujours des «voileux» pur jus ? La maturité, tout simplement. Les manœuvres et les contraintes liées à la voile paraissent nettement plus difficiles l'âge venant. Alors, même si Steve n'avait pas passé plus d'une heure sur un bateau à moteur avant de se lancer dans la construction d'une unité de ce type, son expérience chevronnée lui a permis de mener à bien son projet.

Un bateau tout en aluminium

Des centaines d'heures passées sur la planche à dessin plus tard, la construction du prototype du FPB 83 est lancé en Nouvelle-Zélande, au chantier Circa Marine. Avec toujours l'efficacité en ligne directrice. La carène et les superstructures sont réalisées avec des plaques de 6 mm d'aluminium. Ce matériau particulièrement malléable permet de positionner les gigantesques réservoirs d'eau et de carburant dans les fonds de la coque, impliquant donc une carène à double fond et des cloisons étanches. Les aménagements intérieurs sont sur le principe d'une grande pièce d'un seul tenant, avec cuisine, salon et timonerie dans un même espace ouvert. Une approche qui apporte un certain nombre d'avantages : tout le monde profite de la même vue, et



Parmi les trois cabines doubles du bord, celle de Steve et Linda est située sur l'avant du bateau.



Un voilier nommé Beowulf

Dernier prototype d'une longue série de grands voiliers conçus par les Dashew, Beowulf est un ketch de 80 pieds construit en aluminium. Il est sans doute leur bateau à voile le plus célèbre et le plus accompli. C'est aussi leur favori... avant Wind Horse, dont la carène s'inspire directement de celle de Beowulf.

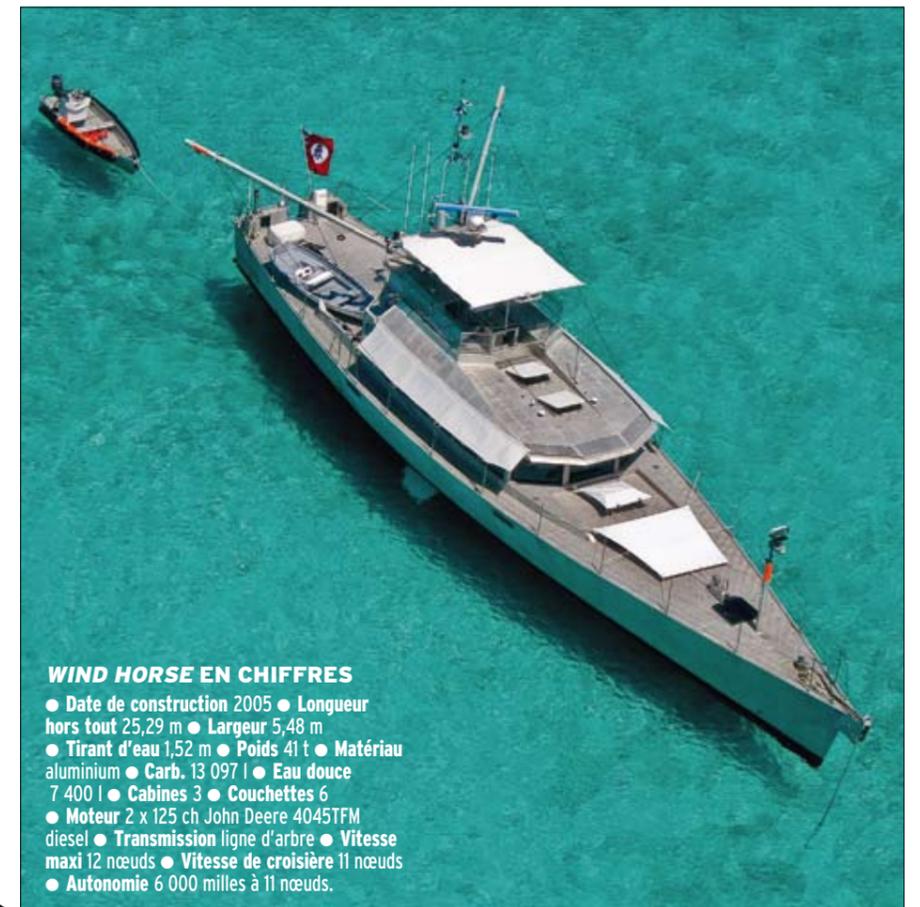


Sur ce bateau aux aménagements extérieurs plutôt spartiates, le fly est le seul endroit confortable pour profiter du plaisir des navigations tropicales, ici aux Îles Fidji, en 2005.

celle du pilote est à 360°. Si celui-ci veut se faire un en-cas pendant le quart de nuit, il peut garder un œil sur les écrans de contrôle. Relativement basse sur l'eau, comme toutes les infrastructures de ce bateau au fardage peu imposant, cette grande timonerie est au centre du navire, ce qui réduit les effets de tangage.

Deux moteurs de 125 ch John Deere

Les moteurs – 2 x 125 ch John Deere – sont positionnés sur l'arrière, pour réduire les vibrations et les nuisances sonores (57 dB à 11 nœuds). Bois verni, matériel électronique dernier cri, trois cabines doubles et deux salles d'eau : comment imaginer un tel confort luxueux à bord quand on jette pour la première fois un œil sur la silhouette métallique de cette unité qui se fit souvent prendre pour un bâtiment militaire de la Royal Navy ? Et ce n'est pas le moindre des paradoxes de Wind Horse. En mer très formée, le bateau tangue plus qu'il ne roule – ce qui est plus agréable pour les passagers – et fait preuve d'une incroyable stabilité. Dans la timonerie, on reste de-



WIND HORSE EN CHIFFRES

- Date de construction 2005 ● Longueur hors tout 25,29 m ● Largeur 5,48 m
- Tirant d'eau 1,52 m ● Poids 41 t ● Matériau aluminium ● Carb. 13 097 l ● Eau douce 7 400 l ● Cabines 3 ● Couchettes 6
- Moteur 2 x 125 ch John Deere 4045TFM diesel ● Transmission ligne d'arbre ● Vitesse maxi 12 nœuds ● Vitesse de croisière 11 nœuds
- Autonomie 6 000 milles à 11 nœuds.

Un homme, un bateau Steve Dashew et Wind Horse

► bout, libre de ses mouvements, sans avoir besoin de s'accrocher désespérément à une main courante ou à un point fixe, alors qu'au dehors, c'est le déluge. Et comme l'explique Steve, «Wind Horse est vraiment taillé pour la très forte mer, lorsque le bateau s'offre des départs en surf sur des vagues énormes, et prend alors jusqu'à 22 nœuds de vitesse.

Tout confort dans la mer formée

En fait, plus on va vite dans la mer formée, plus l'allure est confortable. Et, au final, Wind Horse est plus doux à la mer que mes précédents voiliers. Il est susceptible d'aller dans des lieux où il était impossible de se rendre en bateau à voile, et il est aussi capable de naviguer dans presque toutes les conditions d'orientations des vents, tels ces 4 500 milles parcourus entre les Fidji et la Californie avec le vent de face.» Et la comparaison ne s'arrête pas là, puisque Steve estime même qu'il est financièrement plus avantageux de naviguer sur son FPB 83 que sur son précédent yacht à voile. En effet, si on compte le coût de l'entretien du gréement et du changement de celui-ci, l'addition est 40 % moins élevée sur Wind Horse que sur Beowulf. Avec la foi du converti, Steve avoue même aujourd'hui sa préférence pour le moteur. À 11 nœuds de moyenne, le bateau s'offre 6 000 milles d'autonomie. ►



Lorsqu'ils sont en navigation, au Groenland comme ailleurs, les Dashew se relaient par quart de quatre heures pour surveiller leur route. Un équipement électronique pointu leur est d'une aide précieuse, particulièrement de nuit ou par brouillard.

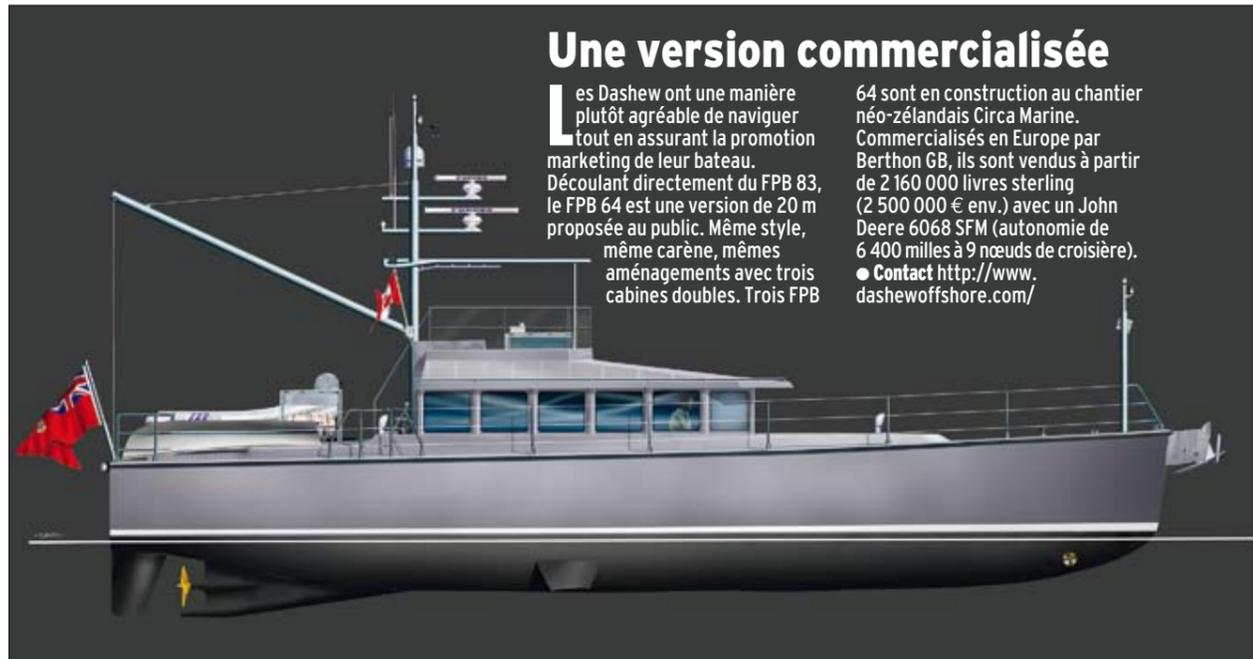
Les premiers tests à Auckland ont permis d'envoyer la voile de secours, utilisée en cas d'avarie des moteurs.



Une version commercialisée

Les Dashew ont une manière plutôt agréable de naviguer tout en assurant la promotion marketing de leur bateau. Découlant directement du FPB 83, le FPB 64 est une version de 20 m proposée au public. Même style, même carène, mêmes aménagements avec trois cabines doubles. Trois FPB

64 sont en construction au chantier néo-zélandais Circa Marine. Commercialisés en Europe par Berthon GB, ils sont vendus à partir de 2 160 000 livres sterling (2 500 000 € env.) avec un John Deere 6068 SFM (autonomie de 6 400 milles à 9 nœuds de croisière).
● Contact <http://www.dashewoffshore.com/>



Un voyage extraordinaire, entre les splendeurs glacées du Groenland et les baleines de la mer de Cortez.

"L'an prochain, aux Marquises..."

Contacté par *Neptune* alors qu'il navigue actuellement entre le Spitzberg et l'Écosse, Steve Dashew revient sur ses expériences multiples, ses projets à venir et ses meilleurs souvenirs. Témoignage vécu d'une véritable légende vivante du petit monde de la croisière transocéanique.

Neptune Quelles ont été votre formation et votre expérience professionnelle avant de concevoir des bateaux ?

Steve Dashew J'avais un petit business de réparation de bateaux quand j'étais étudiant, mais j'ai dû quitter la faculté pour gagner ma vie. J'y étudiais l'histoire et la philosophie, qui sont d'excellentes disciplines pour concevoir des yachts !

Pourquoi avez-vous décidé de devenir designer de yachts ? Est-ce votre principale activité ?

Mon entreprise de petits bateaux a évolué vers l'industrie du bâtiment, à qui je fournissais des moules en fibre de verre pour réaliser des formes en béton armé. Et comme hobby, je construisais des séries de catamarans de class C et D pour mon usage personnel. En 1970, l'un d'eux, *Beowulf V*, fut le premier

voilier à dépasser la barrière des 30 nœuds. En 1976, nous avons vendu notre entreprise de construction et nous sommes partis naviguer dans le Pacifique Sud. Nous avons alors décidé de concevoir un yacht de croisière « parfait ». L'idée était d'en construire un pour nous et un autre pour mon père. Un ami a voulu le même, puis un autre ami... et 31 ans après, nous continuons à

vouloir réaliser le yacht « parfait » (et nous en approchons). À l'issue de notre croisière d'un an, six ans plus tard, nous avons débarqué en Californie avec l'idée de revenir à la construction. Mais les gens ont continué à nous demander de leur faire des bateaux, ce qui est toujours le cas 32 ans plus tard (et une soixantaine d'unités à notre actif).

Quatre ans après le lancement de *Wind Horse*, quelles modifications ont été apportées ?

Nous avons ajouté un sondeur Furuno CH270 searchlight (formidable lorsque les cartes ne sont pas précises) et remplacé le convertisseur d'énergie (12/220 V) Mastervolt par un Victron.

Et que voudriez-vous changer ?

Ma femme et moi nous nous posons constamment cette question.

Si notre programme de navigation reste axé sur les croisières transocéaniques et les

hautes latitudes, nous ne changeons rien. En ce qui concerne l'équipement, nous ne voulons plus utiliser les générateurs Northern Lights. Nous allons changer notre cuisinière au propane pour de l'induction électrique.

Comment marchent le lancement et la commercialisation du *FPB 64* ?



Pour Linda et Steve, leur croisière l'an dernier au Groenland reste l'une de leur navigation préférée.



Le couple - ici, Linda en Alaska - se considère comme « addict » aux rivages du Grand Nord.

Le programme marche pas mal, vu l'état actuel de l'économie. Trois unités sont déjà en construction en Nouvelle-Zélande, et un quatrième modèle débutera en septembre.

Quel est votre programme cette année. Et pour l'an prochain ?

Après la Grande-Bretagne et la Norvège, nous quittons Spitzberg et le 80° Nord pour l'Écosse. L'an prochain, nous retournerons peut-être dans le Pacifique Sud, que nous aimons beaucoup (et particulièrement les pamplemousses des îles Marquises).

Quel est votre meilleur souvenir sur *Wind Horse*. Et le pire ?

Question difficile ! Mais je pense que le meilleur souvenir, c'était il y a une semaine, lorsqu'un ours

polaire nageait autour du bateau. Ou peut-être l'année dernière, au Labrador (Canada), lorsque pendant notre dîner, trente baleines à bosse vinrent chasser autour de notre mouillage. Ou cela peut-être aussi en Alaska, lorsque nous avons vu huit grizzlis pêcher des saumons, à seulement 100 mètres de notre annexe. Le pire souvenir : traverser la Manche depuis l'île anglo-normande d'Aurigny pour gagner Lymington en Angleterre, avec vingt navires signalés sur les six milles du faisceau de notre radar.

Peut-on vous demander votre âge ?

Nous sommes tous les deux assez âgés pour profiter de la couverture sociale, ce qui, aux USA, veut dire que nous avons dépassé les 67 ans. À part cette indication, notre âge exact doit rester un secret d'État !

Lors de notre dîner, trente baleines sont venues chasser autour de notre mouillage.



Les deux moteurs de 125 ch John Deere trônent dans une salle des machines à la propreté exemplaire.



Avec 6 000 milles d'autonomie à 11 nœuds de croisière, *Wind Horse* peut sans problème longer la côte est du Groenland, comme il l'a fait en 2008.



La cuisine, l'espace repas, le salon et la timonerie sont judicieusement organisés en espace open, d'un seul tenant. Les très larges ouvertures ont des vitres de 18 mm d'épaisseur.



L'allure martiale de ce bateau en aluminium et ses superstructures compactes font penser à un bâtiment de guerre. En tout cas, c'est ce qu'en a déduit la marine mexicaine qui, lors d'un contrôle, l'a interpellé comme un navire de la Royal Navy.

De quoi envisager quelques jolies croisières. Pour Steve et Linda, un premier test en grandeur nature leur a été offert en 2005, juste après le lancement du bateau en Nouvelle-Zélande. Faisant route vers les Fidji, *Wind Horse* a essuyé sans dommages un fort coup de vent, avec des rafales à 50 nœuds et des lames dépassant les 30 pieds. Dans ces conditions sévères, le bateau est resté serein, démontrant toute la pertinence de sa carène perce-vague et l'incroyable robustesse de sa construction en aluminium. C'est dans un sentiment de confortable sécurité que la navigation s'est poursuivie vers les Samoa, Hawaï puis la Californie. En 2006, les Dashew ont remonté les côtes du Pacifique Nord, vers la Colombie Britannique puis l'Alaska. Une croisière tempérée l'année suivante par une descente vers les eaux turquoise de la Basse-Californie.

Toutes les beautés des mers glacées

En 2008, ils passent le canal de Panama, profitent des Caraïbes, remontent vers Terre-Neuve pour atteindre ensuite le Groenland, « l'endroit le plus extraordinaire », selon Linda, puis l'Irlande et enfin le Solent, où *Wind Horse* est hiverné à Lymington, à la marina du chantier Berthon. La campagne de cette année les a déjà menés en Scandinavie, et jusqu'au Spitzberg. Ils sont actuellement en route pour l'Écosse. ■