



Conception et construction d'Omoo

Efficacité, simplicité : pas de winches, éclairage et cuisine au pétrole, un minimum d'électricité. La navigation se fera au moyen d'instruments de bord simples (on ne parlait pas encore d'électronique) : un loch, un sextant, une montre de torpilleur comme chronomètre, un poste de radio récepteur.

Ketch aurique, sur plans de Fritz Mulder (Louis ne pouvant pas encore signer de plans).

Chantier naval Meyntjens situé rive gauche à Anvers.

Coque en acier pour la solidité, la rigidité, l'étanchéité et le gain de volume.

Cockpit étanche en tôle galvanisée.

Moteur diesel 27 chevaux (qui a donné pas mal de soucis).

Voiles de forte toile de coton américain, cousues main.

En 1947, après-guerre, les matériaux disponibles sont limités.

OMOO a été construit spécialement sur instructions des propriétaires et pour une croisière autour du monde. L'accent a été mis sur la solidité, le confort et la bonne tenue à la mer plutôt que sur la vitesse, mais ce n'était certainement pas un bateau lent. La ligne et la répartition du lest procuraient un roulis lent et doux, qualité appréciable pour ce genre de voyage.

Le gréement en ketch permet une réduction aisée et rapide de la voilure.

Il fallait que ce voilier soit équipé de voiles pour le vent arrière. Le système de trinquettes conçu pour l'OMOO a été longuement étudié en tenant compte des systèmes existants, de leurs qualités et de leurs inconvénients. Il a donné la plus entière satisfaction.

D'après Marin-Marie, une action corrective des tangons sur la barre était indispensable pour permettre la gouverne automatique. OMOO a conservé admirablement son cap, barre amarrée, sous toutes les allures de l'arrière. Ce serait le premier voilier à s'être servi de trinquettes jumelles sur de longues distances sans action corrective sur la barre.