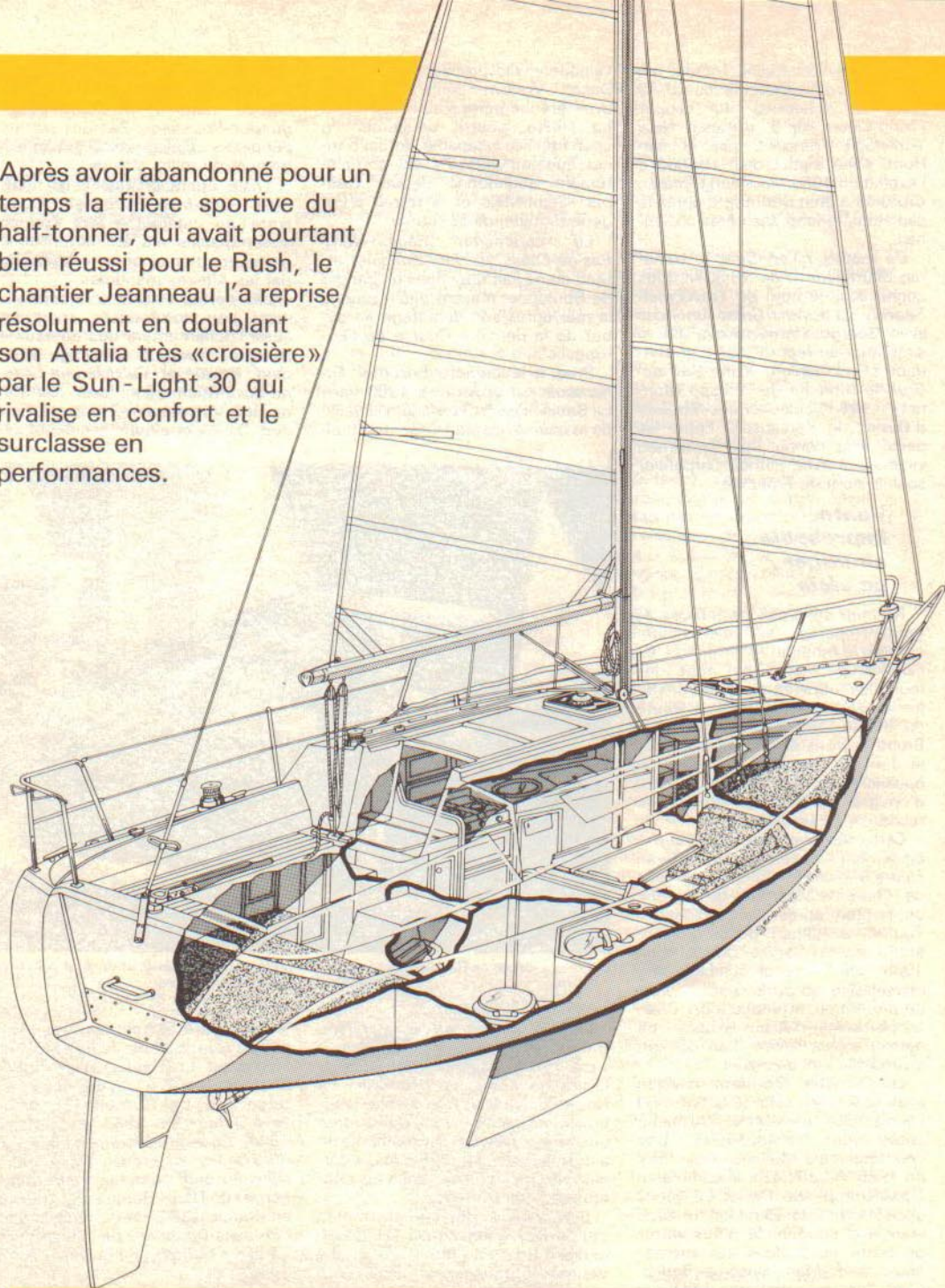


Après avoir abandonné pour un temps la filière sportive du half-tonner, qui avait pourtant bien réussi pour le Rush, le chantier Jeanneau l'a reprise résolument en doublant son Attalia très «croisière» par le Sun-Light 30 qui rivalise en confort et le surclasse en performances.



Sun-Light 30

Architecte : Daniel Andrieu.

Constructeur : Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex. Tél. : 51 91 06 10

Prix départ chantier, TVA comprise, avec grand-voile, génois médium et tourmentin ; version quillard hors-bord : 260 870 F ; **quillard avec moteur Volvo 2002 R ou Yanmar 2GM :** 299 775 F ; **supplément version « propriétaire » :** 5 500 F ; **lest plomb :** 10 130 F ; **mât et voilure rallongée :** 3 190 F ; **tangon de spi et accastillage :** 2 277 F.

gissant au moyen d'un panneau coulisant. Il faut d'ailleurs tirer ce dernier pour découvrir le coffre de rangement, lequel, à notre grande surprise, s'est révélé entièrement doublé de bois. Ce raffinement, que nous saluons, marque le souci d'amélioration du chantier, mais aussi le changement survenu à l'occasion de la construction du Sun-Light 30 sur le plan des blocs d'emménagements complets rapportés.

Les dimensions de la table paraissent très justes dès que l'on met le couvert pour cinq personnes, et, au port, les violons assez hauts sont gênants tant pour s'accouder que pour poser les plats.

On touche là l'éternelle question de la frontière entre la recherche d'une meilleure prestation en fourniture et en présentation et le prix de revient, qui grimpe inexorablement même pour des petits détails comme les violons amovibles ou des encadrements en lamellé. Pourtant, le chantier n'hésite pas à encaster un ramasse-miettes dans le plancher, et les nombreuses pièces de finition en bois massif habillent très proprement les meubles et les cloisons en contreplaqué teck.

Probablement à cause de la disposition de la cuisine, le volume central de la version propriétaire fait beaucoup plus « meublé » que ne le sont généralement les voiliers de cette catégorie, dans laquelle il est également peu fréquent de trouver un meuble spécial bar-bibliothèque.

Dans un intérieur aussi orienté sur le confort à l'escale, Jeanneau aurait pu escamoter le coin navigation, d'autant plus qu'il offre une autre version plus classique pour les mangeurs de milles. Il n'en est rien, et la petite

table à cartes dans le sens de la marche reste utilisable, malgré ses dimensions restreintes, pour travailler sur une carte pliée en deux. Le navigateur dispose même de deux casiers pour les livres, jumelles et autres accessoires, tandis que les instruments prennent place sur un panneau le long du bordé. On est un peu étonné, en ouvrant la porte du socle, de tomber sur le réservoir à gazole, mais il se trouve bien placé pour le centrage des poids et le bol décanter situé sur la façade bénéficie d'une accessibilité peu courante.

En feuilletant les documents rangés dans la table à cartes, nous sommes tombés sur une notice d'entretien très détaillée ; elle nous a évité une fouille complète pour découvrir des agencements techniques élaborés, prévus aussi bien pour les installations existantes que pour celles à venir. On trouvera ainsi un faisceau électrique en place pour l'éclairage d'un compas de cockpit ou un conduit tout le long du bordé bâbord pour relier les instruments électroniques à leurs capteurs et leurs répéteurs.

Un des points forts de cette version propriétaire réside dans son vaste cabinet de toilette, suffisant pour pouvoir prendre une vraie douche. Le meuble lavabo contremoulé en polyester blanc ne craint pas l'eau et peut être arrosé sans vergogne. Il faut toutefois garder en tête que le réservoir ne contient que 100 litres, et que si le temps ne permet pas d'ouvrir le hublot, la douche ne bénéficie d'aucune aération fixe, ce qui est vraiment regrettable. Ce dernier point demande à être corrigé, alors que la capacité du réservoir est liée, elle, au déplacement relativement léger d'une

coque qu'il serait dommage de charger au détriment des performances.

Des versions multiples sur un thème cosmopolite

Ayant navigué sur le prototype et sur l'un des tout derniers bateaux sortis de chaîne, nous avons pu mesurer la rapidité de la mise au point (moins d'une saison). Il ne manque vraiment plus grand-chose pour que l'harmonie s'installe entre la présentation générale, plutôt flatteuse, et tous ces petits riens qui empoisonnent ou facilitent la vie à bord.

On aurait pu craindre que la superposition d'une coque sportive et d'un intérieur au confort bourgeois aboutissent à un curieux mélange. Notre séjour à bord nous a convaincu que ce cocktail correspondait parfaitement à l'utilisation faite de ce type de voiliers par de nombreux plaisanciers, qu'ils soient nordiques ou méditerranéens ou même américains. Profiter dans la journée d'une coque capable de courir à un bon niveau et qui ne lambine pas entre deux escales, et, le soir, au port, disposer d'un réel confort constituent un programme séduisant. On peut également remarquer que tous les efforts réalisés par le chantier Jeanneau en matière de qualité ne l'empêchent pas de proposer des tarifs toujours aussi attractifs.

Soutenu par d'excellents arguments commerciaux, le Sun-Light 30 est bien parti pour battre des records de diffusion, car il répond avec toutes ses versions aux exigences particulières de la plupart des plaisanciers du monde entier.

Jacques MONSAULT ■



Avec un excellent cap, le Sun-Light 30 passe en douceur dans le clapot.

SUN-LIGHT 30

Prévue au moment de création pour faire courir des modèles comme l'Arpège ou le Superchallenger, la catégorie des half-tonners correspond encore à une taille de voiliers très prisée des plaisanciers français, celle des 9 m. En outre, les progrès en performances n'ont pas empêché ceux en confort, et un half-tonner moderne comme le Sun-Light 30 dispose d'un volume habitable bien supérieur à celui d'un Rush, en particulier dans toute la partie arrière. Si l'on compare les mesures avec celles d'un Attalia, pourtant dessiné sans aucune contrainte de jauge, on constate que le Sun-Light 30, malgré sa coque plus courte, l'emporte dans de nombreux cas, surtout du côté du poste avant qui profite de l'avancée du rouf.

Par ailleurs, la concurrence a stimulé les chantiers, qui ne négligent plus aucun argument pour attirer la clientèle. L'esthétique du Sun-Light 30 est tout à fait réussie et montre que Daniel Andrieu n'est pas seulement un spécialiste des carènes, mais un architecte doué pour le design. En quelques années, des améliorations comme les bancs en teck dans le cockpit, ou la marche d'accès dans la jupe arrière, si pratique en croisière, apparaissent normalement dans l'inventaire standard au même titre que l'eau courante sous pression ou le gréement à deux étages de barres de flèches.

Pour le Sun-Light 30, Jeanneau a développé la politique commerciale des versions, aussi bien pour le gréement et les différents types de lest, que pour le plan d'emménagements proposé en version « team » ou « propriétaire ». L'acheteur peut effectuer un panachage complet et même choisir un mât long sur son dériveur lesté sans aucune incompatibilité technique, puisque sa stabilité équivaut à celle du lest fonte normal.

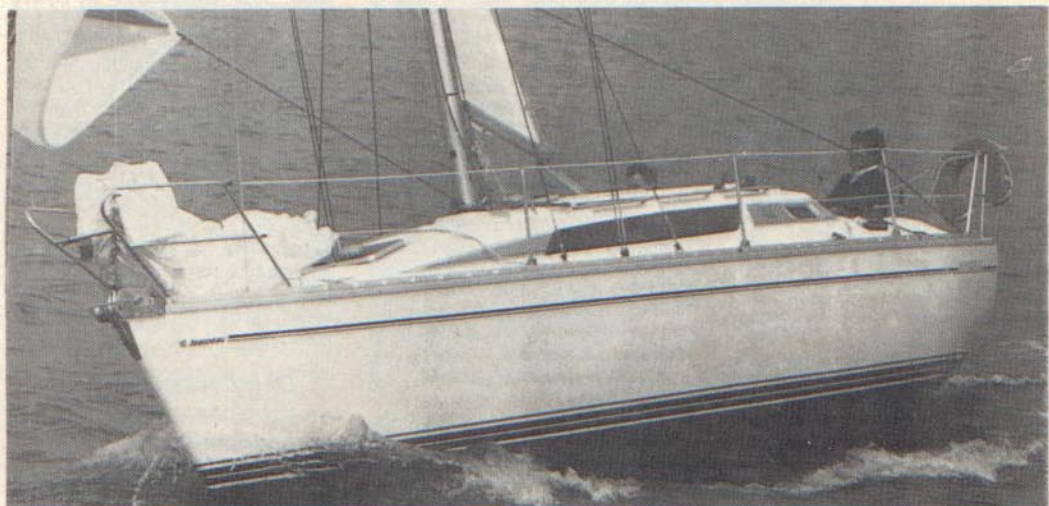
Une barre presque trop douce

Une première confrontation cet hiver (voir *Bateaux* N° 344 page 258) nous avait donné l'occasion de comparer bord à bord le modèle à quille fixe, en fonte équipé du grand mât « export », au dériveur lesté, avec mât standard et enrouleur. Nous avons alors constaté les excellentes performances du dériveur lesté dans des conditions difficiles où la possibilité d'ajuster instantanément la surface de voilure à la force du vent compensait pratiquement l'infériorité théorique du dériveur par rapport au quillard. Il faut également préciser que la dérive installée sur le Sun-Light 30 porte le tirant d'eau à 2 m en position basse, de telle sorte qu'elle continue à travailler correctement, même par mer agitée.

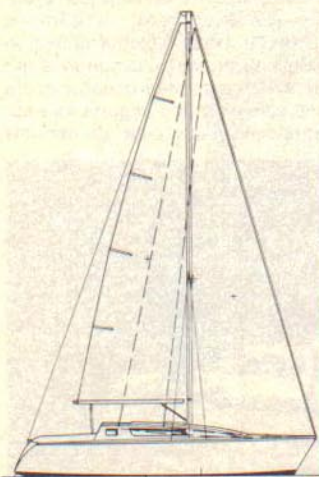
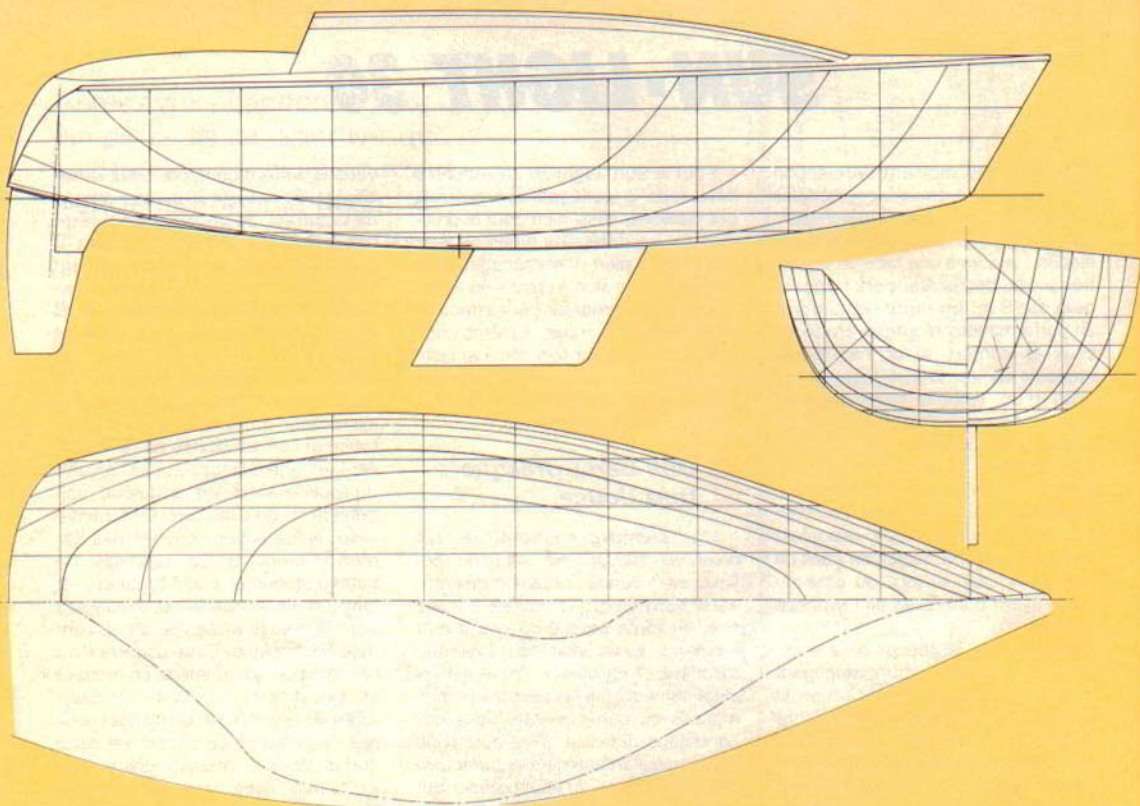
Notre essai récent, dans des conditions à la fois plus clémentes et plus

variées, nous a confirmé cette sensibilité du Sun-Light 30 au bon dosage de la surface de voilure, particulièrement avec le mât long qui porte la surface au près avec génois à 56 m² contre 40 m² avec le mât court. Avec cette importante voilure, le Sun-Light 30 est capable d'exploiter la moindre brise et il faut vraiment arriver au calme blanc pour avoir envie de mettre le moteur. Une coque aussi toilee réclame un certain temps d'adaptation et l'on est surpris de se retrouver bien gité à force 2, mais l'aiguille du speedomètre suit et marque rapidement 6 nœuds dès la moindre risée. Nous avons convoyé des Sables-d'Olonne à La Rochelle un bateau standard, quille fonte et mât long, mais accastillé spécialement pour la course et équipé d'une centrale électronique. Cette dernière s'est révélée d'un grand intérêt en mettant en évidence la sensibilité du Sun-Light 30 aux différents réglages ainsi que le potentiel de vitesse de cette coque dont le passage dans l'eau s'effectue avec une remarquable aisance.

Les amateurs de barre un peu ferme seront déçus, car ici elle reste d'une douceur étonnante dans toutes les conditions, y compris lorsqu'on laisse volontairement le bateau se vautrer au large sous spi. Généralement, cette douceur due à une compensation importante s'accompagne d'une perte de contrôle



Une esthétique travaillée a permis de dissimuler l'importance du rouf.



→ dès que le barreur tire un peu sur le manche pour redresser la situation. Dans le cas du Sun-Light 30, l'efficacité du safran n'est que très rarement prise en défaut. Il faut également dire que cette coque fait preuve d'un équilibre sous voiles simplifiant beaucoup le travail du barreur,

à tel point que pour régater, il souhaiterait que la barre lui transmette un peu plus d'informations pour maintenir sa vigilance plutôt que cette neutralité trop bienveillante.

C'est ainsi qu'on ne peut pas compter sur le fait que la barre devient dure pour indiquer que la coque est trop voilée. Il vaut mieux regarder l'indicateur de gîte ou, mieux, celui de rendement, qui confirme une baisse à partir de 25°.

Comme sur tous les voiliers à vocation sportive d'origine, le poids d'un équipage complet au rappel transforme radicalement la raideur à la toile. Encore faut-il que ce lest mobile soit bien disposé dans le sens longitudinal. Au près, les équipiers ne doivent pas trop charger l'arrière et nous avons remarqué qu'avec le canot de survie dans son logement et un coffre à voiles plein, le tableau arrière pouvait traîner un peu d'eau lorsque plusieurs personnes séjournent dans le cockpit.

Avec un équipage réduit, seule se pose la question de la puissance sous voiles ; en fait, elle n'est pas difficile à régler, car cette coque fine n'exige pas beaucoup de force propulsive

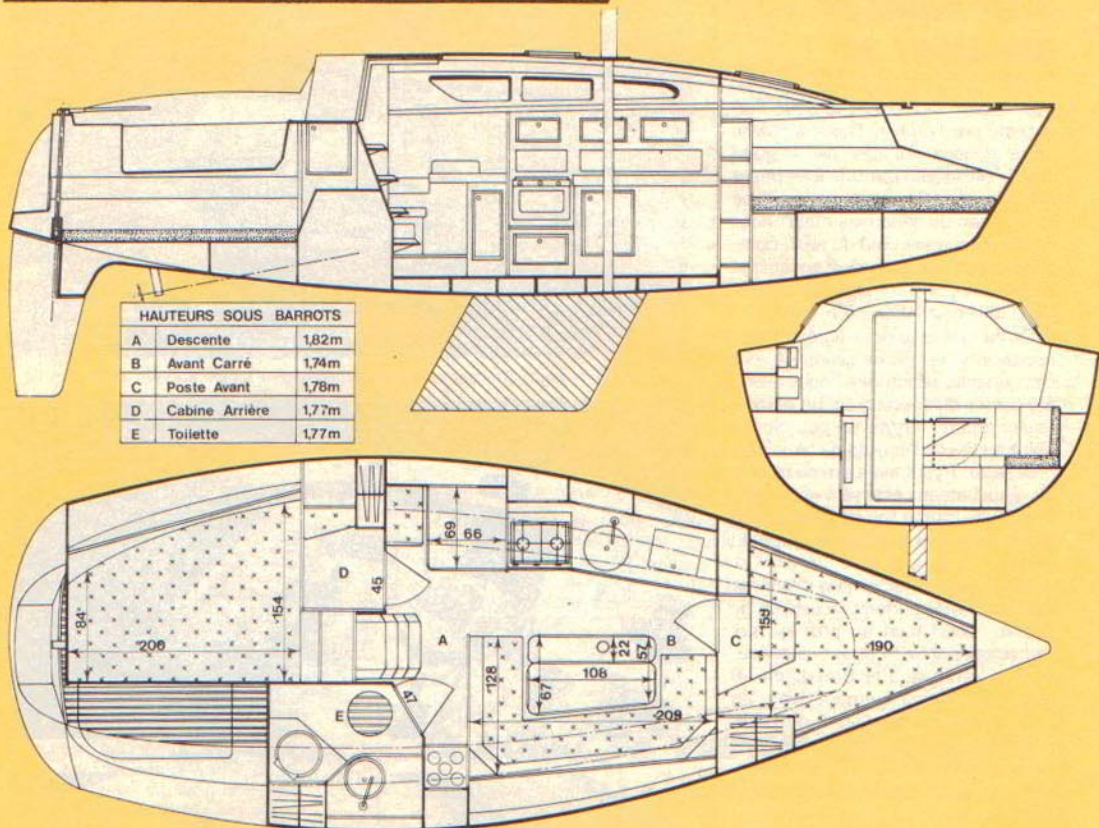
pour avancer à une bonne vitesse. Il suffit donc de porter un peu moins de voilure pour naviguer confortablement avec des performances satisfaisantes.

De plus cette facilité de marche s'accompagne d'une grande manœuvrabilité, aussi intéressante en course qu'en croisière où il est bien confortable de savoir que son bateau est capable de pivoter pratiquement sur place en cas d'imprévu, et ne risque pas de manquer à virer, même à vitesse très réduite. Par ailleurs, grâce au bon équilibre, cette évolutivité ne se transforme pas en instabilité de route et il suffit de garder la barre en ligne pour maintenir le cap. On peut logiquement penser que, compte tenu de tous ces éléments favorables, le Sun-Light 30 ne donnera pas beaucoup de travail à son pilote automatique.

Des contraintes de prix pèsent sur l'accastillage

Nous avons eu l'occasion de sortir également sur un bateau de client, tel que livré par le constructeur, et de

PLANS DES EMMÉNAGEMENTS



constater à quel point la sophistication apparente de l'accastillage monté par les coureurs ne doit pas être prise pour du simple snobisme. Entre un palan de grande écoute à huit brins monté sur un chariot roulant facilement, même sous tension, et le palan de série à quatre brins qui exige de bons biceps pour être bordé dans la brise et des coups de botte pour déplacer son chariot maintenu par des curseurs à piston, c'est vraiment le jour et la nuit. Il en est de même pour les winches auto-enrouleurs ou les bloqueurs à cames que l'on peut larguer sans avoir à reprendre d'abord les drisses sur un winch.

Sur une coque aussi affûtée, on a envie de disposer du meilleur accastillage possible afin d'obtenir le meilleur rendement, mais les nécessités de la concurrence commandent, et le chantier ne dépasse pas les limites d'une bonne qualité courante pour ce qui concerne l'accastillage. Toutefois, nous avons apprécié le stick télescopique et sa poignée, les renvois d'écoutes de foc avec bloqueurs, qui font l'économie de winches spéciaux pour les écoutes de spi, ainsi que le balcon « à la suédoise » permettant de



Au large serré sous spi, le contrôle du safran reste efficace.

À LA BARRE DE SUN-LIGHT 30

passer plus facilement lorsque l'on accoste par l'étrave. Dans le même ordre d'idées, l'accès par la jupe arrière est facilité par une jolie petite marche en teck posée sur un tube inox. Avec de sérieuses mains courantes de chaque côté du rouf, complétées par des poignées encadrant la descente, le Sun-Light 30 bénéficie d'une circulation bien étudiée.

Du fait de la largeur agréable des passavants, les rails de génois ne sont pas gênants, néanmoins, nous avons été surpris de devoir gréer un barber-hauler afin de rentrer un peu plus le point de tire de l'écoute de génois au près serré. Ayant constaté ce fait sur les deux bateaux essayés, nous pensons qu'il y aurait lieu de déplacer un peu le rail ou de modifier la coupe du génois.

Si l'on peut difficilement s'étonner des excellentes performances d'un tel bateau, aussi bien au près qu'aux allures portantes, nous avons découvert en outre que le Sun-Light 30 marchait particulièrement bien au vent arrière par rapport à de nombreux voiliers. La surface importante de la grand-voile, liée à la faible résistance de la carène, explique ce comportement.

Cette impression d'une coque posée sur l'eau et qui ne demande qu'à avancer se confirme au cours des manœuvres de port, et que ce soit sous foc ou sous grand-voile seule, on acquiert rapidement une erre suffisante pour évoluer. Au moteur, les évolutions sont aussi faciles grâce à l'efficacité du safran. Néanmoins, il faut se méfier de la prise au vent de la coque à basse vitesse et plus encore, naturellement, au moment où l'on est stoppé. Pour la même raison, il est souhaitable de ferler correctement la grand-voile avant l'abordage du ponton. Disposition pratique, le tableau de bord sous la barre se trouve à portée de main du barreur et bien abrité des coups de pied accidentels, une petite plaque en Plexiglass le protégeant partiellement des intempéries.

En conclusion de ces divers essais en mer, on ne peut transformer une coque comme celle du Sun-Light 30 en croiseur placide, car ses origines sportives apparaissent toujours par un côté ou par un autre. Toutefois, naviguer en croisière sur un bateau rapide, évolutif, facile à manœuvrer et doté d'une carène qui passe en douceur dans la plupart des conditions, correspond à une option tout à fait logique si l'on envisage des éta-



Le Sun-Light 30 s'est révélé particulièrement rapide au vent arrière.



Seule la profondeur est un peu limitée dans ce vaste cockpit.



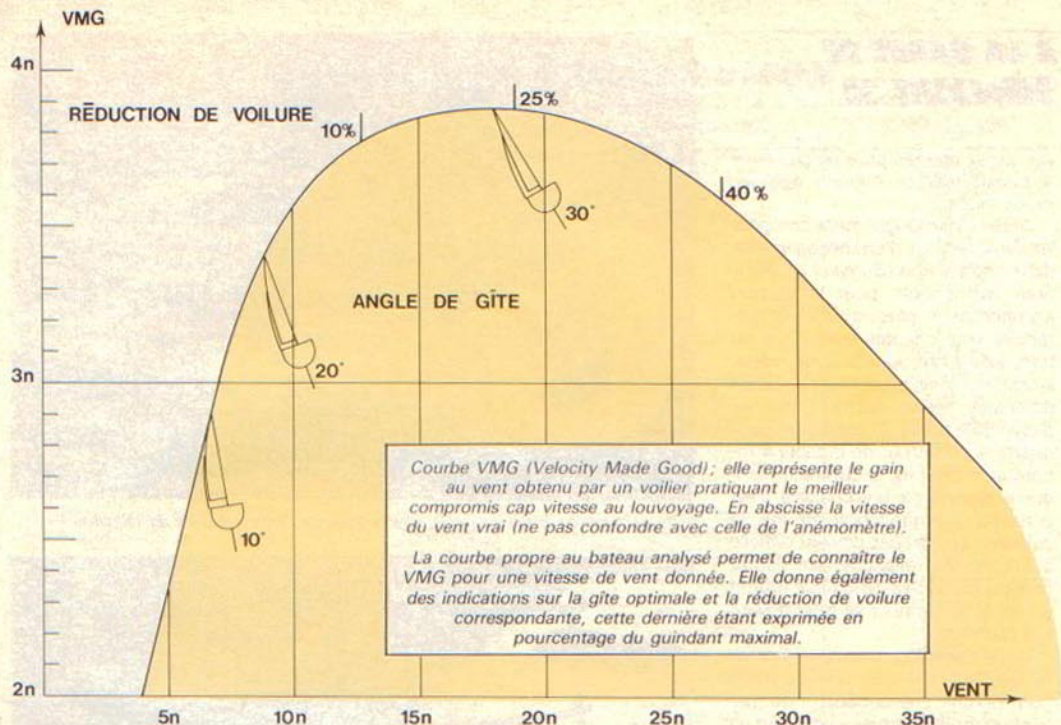
Le coffre à voiles comporte des cases pour ranger la porte et le « bib ».



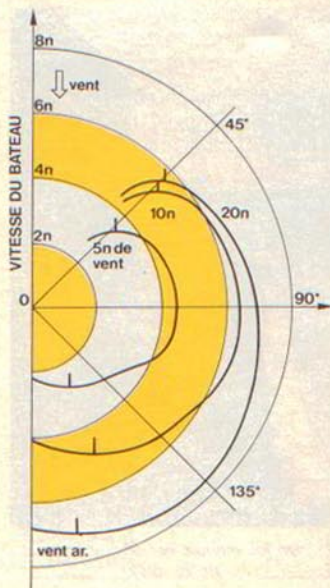
Avec le stick à poignée, le barreur est bien installé au vent.



Deux paires de mains courantes en teck garnissent le rouf.



Les trois polaires ci-dessous représentent la vitesse du Sun-Light en fonction du gisement et, pour trois vitesses différentes (5, 10 et 20 nœuds) du vent réel. Les tirets verticaux, placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires, représentent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue. La distance du point « O », pôle ou origine, au tiret représente alors la vitesse du bateau et sa projection verticale, la progression équivalente plein vent arrière, ou contre le vent (VMG).



LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Dessiné par Daniel Andrieu, architecte de nombreux et rapides half-tonners, le Sun-Light sacrifie peu à la jauge IOR. On retrouve quand même des entrées d'eau nettement en « U » et des fonds plutôt plats. Le maître bau est reculé sans que cela n'entraîne un volume exagéré des sections arrière.

L'examen de la diagonale confirme l'impression générale d'équilibre. Calculs et plans publiés correspondent à la quille courte en fonte et au mât le plus long, mais chacun, pour répondre au mieux à son programme, pourra composer son Sun-Light à sa guise. Une quille longue en plomb est prévue pour ceux qui veulent régater, une quille longue en fonte avec dérive en tôle pour ceux qui préfèrent béquiller. Bien tenu par deux étages de barres de flèches, le mât reçoit, dans ses deux longueurs, une grand-voile légèrement inférieure au triangle avant. La mèche de safran est légèrement inclinée vers l'arrière mais une partie appréciable du safran, en avant de son axe, permet une bonne compensation et une barre toujours douce malgré sa longueur relativement modeste.

La courbe représentant le VMG au près nous montre que la meilleure progression contre le vent est obtenue pour environ 18 nœuds de vent réel. La gîte atteint alors 30°, et le premier ris est déjà pris. On peut encore remarquer sur le tableau « Éléments de comparaison » une raideur à la toile un peu inférieure à celle de ses concurrents ; cela se traduit sur la courbe par une gîte de 10 et 20° rapidement atteinte. La surface de voilure étant généreuse sur cette version et la surface mouillée modérée, l'ordinateur va prédire des performances favorables par petit temps. Par brise plus fraîche, la vitesse va rester bonne au portant, mais le Sun-Light, alors, se verra devancé au louvoyage par le Feeling 920. Toutefois, les calculs ont été effectués avec une quille longue pour le Feeling 920, et il paraît logique de penser que le Sun-Light, quille longue en plomb, obtiendrait un meilleur rendement à cette allure. A l'examen des polaires, la plus grande vitesse pour 5 et 10 nœuds de vent sera obtenue au vent de travers, alors que pour 20 nœuds de vent le grand large sous spi sera l'allure la plus favorable, la vitesse approchant alors 8 nœuds.

Rémi TRISTAN ■

À LA BARRE DE SUN-LIGHT 30

pes assez courtes pour ne pas avoir à transformer ce coureur agile en poids lourd.

Après avoir longuement comparé les deux versions d'emménagements dans notre étude (*Bateaux n° 344*), nous avons opté pour la version « propriétaire », plus novatrice et nettement plus orientée vers la vie au port, justement pour pouvoir mieux la tester en navigation. La principale différence réside surtout dans la dissymétrie totale du carré avec banquette en U autour de la table à tribord et, à bâbord, la cuisine en longueur, séparée par une coursive. Il est certain qu'à la gîte tribord amures, la cuisine en contrebas devient difficile à utiliser. En revanche, sur l'autre bord, la partie fixe de la table fournit un appui stable pour se caler devant ses fourneaux.

Nous conseillons vivement d'installer dans le carré une toile de roulis pour obtenir une couchette de mer permettant de dormir au vent tout en participant au rappel. La cabine arrière, quant à elle, reste utilisable sur les deux bords, mais le dormeur est beaucoup mieux installé dans l'arrondi du bordé que coincé sous le cockpit où la place est mesurée pour les grands gabarits.

On s'aperçoit également à l'usage que la circulation dans la coursive se complique aussitôt que quelqu'un travaille devant la cuisine. En effet, le cuisinier n'est pas bien rangé dans son coin, comme dans la version team.

Un « propriétaire » qui n'accueille pas les équipages nombreux

Tout cela mis bout à bout, la version propriétaire suppose un équipage nettement moins nombreux que le team, et le meilleur confort s'obtient lorsque personne n'est obligé d'utiliser le carré pour dormir, c'est-à-dire à quatre personnes au maximum. Pour une utilisation sportive ou familiale, le plan intérieur team s'impose sans hésitation.

Dormant dans la cabine arrière, nous avons apprécié l'excellente aération permanente et avons pu dormir tout fermé sous la pluie battante. Heureusement, d'ailleurs, car l'ouverture du hublot dans l'hiloire de rouf déclenche une gentille cascade qui atterrit directement sur la moquette. Il faut penser à vider la cuvette qu'il forme du fait de son inclinaison en



Un joli coup de crayon a relié la ligne de l'hiloire à celle du tableau.



Le balcon ouvert à la suédoise facilite l'accès par l'étrave.



Pas un centimètre de trop,
mais le navigateur peut travailler.



Un joli meuble bar-bibliothèque.
Et les cirés?

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Sun-Light	Gib' Sea 92	Feeling 920
Longueur de la coque.....	8,89 m	9,10 m	9,25 m
Longueur à la flottaison (L) ..	7,75 m	7,99 m	7,78 m
Bau maximal.....	3,18 m	3,20 m	3,23 m
Bau à la flottaison.....	2,55 m	2,74 m	2,74 m
Franc-bord avant.....	1,17 m	1,04 m	1,19 m
Franc-bord milieu.....	1,03 m	0,90 m	0,96 m
Tirant d'eau minimal.....	—	—	—
Tirant d'eau maximal.....	1,45 m	1,44 m	1,73 m
Tirant d'air.....	13,07 m	12,85 m	13,03 m
Déplacement en charge (D) ..	4120 kg	4590 kg	4250 kg
Poids en ordre de marche.....	3480 kg	3750 kg	3430 kg
Poids du lest.....	1180 kg	1150 kg	1330 kg
Nature du lest.....	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive.....	—	—	—
Nature de la dérive.....	—	—	—
Largeur des passavants.....	0,42 m	0,42 m	—
Catégorie de navigation.....	2 ^e n° 2722	2 ^e n° 2573	2 ^e
Jauge en douane (tonneaux)	8,12 tx	8,33 tx	8,5 tx
Surface du triangle AV (1) ..	22,90 m ²	21,01 m ²	21,70 m ²
Surface maxi du génois (2) ..	35,31 m ²	33,82 m ²	32,82 m ²
Surface du foc n° 1.....	24,36 m ²	19,60 m ²	14,02 m ²
Surface de la grand-voile.....	20,58 m ²	19,73 m ²	19,85 m ²
Surface maxi (2 + 3).....	55,89 m ²	53,55 m ²	52,67 m ²
Surface pour la jauge.....	43,48 m ²	40,74 m ²	41,55 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B).....	1,03 m ²	1,135 m ²	1,04 m ²
Surface de dérive: totale.....	4,86 m ²	4,93 m ²	5,00 m ²
Surface mouillée totale (M) ..	19,43 m ²	20,48 m ²	20,22 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD.....	6 %	4,6 %	5,04 %
Par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : CC	5,6 %	1,5 %	7,6 %
Ecart entre CV et CD en % de L.....	20,6 %	14,6 %	18,3 %
Stabilité initiale MR par degré.....	62,07 kgm	74,46 kgm	65,45 kgm
Raideur à la toile 15°.....	2,74	3,41	2,94
30°.....	5,05	6,13	5,37

20 MILLES SUR ORDINATEUR

ALLURE	Gisement du vent	Sun-Light quillard			Gib' Sea 92			Feeling 920		
		Vitesse en vent réel								
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoyage	0°	2,36	3,58	3,87	2,16	3,48	3,82	2,31	3,59	3,92
Bon plein	45°	3,32	5,03	5,45	3,03	4,88	5,34	3,27	5,08	5,53
Largue	90°	4,47	6,35	6,91	4,15	6,23	6,90	4,26	6,14	6,68
Grand Largue	135°	3,14	5,62	7,57	2,98	5,38	7,39	3,01	5,40	7,24
Vent arrière	180°	+ 2,46	4,53	6,97	2,34	4,34	6,77	2,37	4,37	6,71
Temps du parcours	—	6h17'33"	3h55'17"	3h18'22"	6h45'31"	4h03'03"	3h21'40"	6h30'03"	3h59'34"	3h21'12"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317: « L'informatique prend la relève » page 75.

À LA BARRE DE SUN-LIGHT 30

l'épongeant de l'extérieur avant d'ouvrir. La cabine arrière n'est équipée que d'un seul hublot ouvrant, mais les pieds des dormeurs profitent d'une vue directe sur la mer, à travers un large hublot fixe dans le tableau arrière. Sans ironie, cet éclairage supplémentaire agrmente beaucoup ce local en mettant en valeur son volume.

En rognant un peu sur le volume du coffre moteur qui laisse un peu de place libre à l'arrière, le constructeur aurait probablement pu offrir un dossier pour la lecture. En revanche, il est difficile d'envisager un réhaussement du cockpit pour permettre à un dormeur un peu corpulent de se retourner sans se coincer l'épaule. Dans un ménage, le plus étoffé se réservera la place de droite près du bordé. Le skipper propriétaire peut également se réserver le poste avant où la couchette double offre autant de largeur à la tête et ne souffre d'aucune gêne en hauteur.

A l'arrière comme à l'avant, chaque cabine abrite de grands équipets en longueur servant également de rai- disseur aux bordés, une penderie et — progrès de détail, mais considérable — un petit meuble à étagères inclinées de telle sorte que les vêtements usuels peuvent rester à portée de main en dehors du sac marin sans tomber à la gîte.

Pas de liseuses à la tête des couchettes, néanmoins le plafonnier central est situé assez sur l'arrière pour ne pas éblouir quand on veut lire le soir dans son lit, aussi bien dans le poste avant que dans la cabine arrière.

Le carré de la version propriétaire ne donne pas la même impression de volume que celui de la version team, pour plusieurs raisons. La principale est que pour agrandir le poste avant et le cabinet de toilette, il a fallu déplacer les cloisons et réduire l'espace disponible dans la partie centrale de la coque. Par ailleurs, la présence d'un long bloc-cuisine avec son meuble haut et la rangée d'équipets supérieurs créent beaucoup plus un barrage pour la vue qu'une couchette avec ses dossiers.

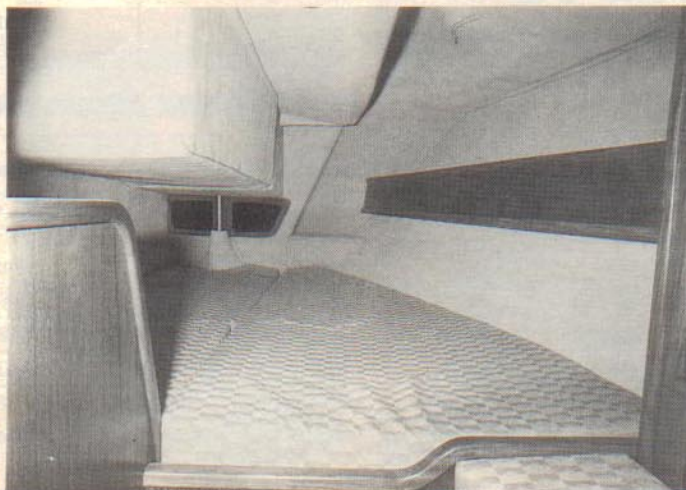
En contrepartie, cette banquette en U décalée apporte une certaine intimité au coin repos, bien isolé de la circulation générale. La banquette atteint presque 2,10 m, ce qui permet de s'asseoir à cinq tout à fait confortablement autour de la table, mais aussi de l'utiliser en couchette, s'élar-



Une formule de carré réservée, jusque-là, aux voiliers mixtes.



On aimerait qu'un des équipets soit aménagé en vaisselier.



Une hauteur limitée entre le fond de cockpit et la couchette arrière.