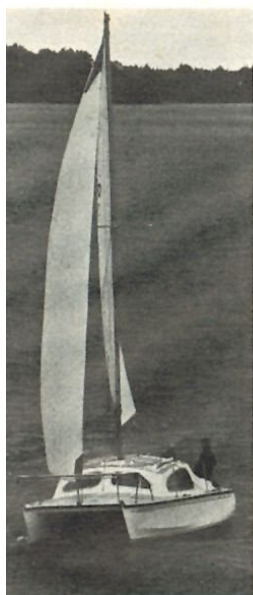


L'hirondelle



neptune a barré

L'HIRONDELLE

La marée de vive-eau d'équinoxe engendre un fort courant montant dans le golfe du Morbihan par cette matinée de mars. Le ciel entrecoupé de brèves éclaircies charrie de lourds nuages noirs. Le vent de nord souffle frais, un vent de terre ponctué de fortes risées. Dérives levées, le mât droit comme un I, fuyant tout dessus, nous sortons du Golfe en remontant le « tapis roulant » qui

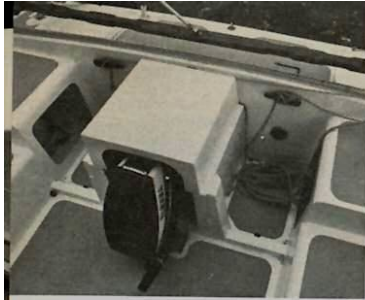
coule à près de 7 nœuds entre les îles. Attaquant le courant au ras des cailloux après nous être abrité de lui au hasard des pointes de terre qui lui barrent la route, nous marchons allègrement. Le vent apparent forçait d'un seul coup alors que l'on pénètre dans la branche principale du flot. Avec ses quarante centimètres de tirant d'eau, son excellente raideur à la toile, l'Hirondelle

au large, se joue de la situation.

DEUX COQUES : UN BATEAU

Les Français, curieusement, boudent encore les multicoques. Tradition, sécurité, esthétique? Peut-être un peu des trois. Il est certain que ce type d'unité ne comporte pas uniquement des avantages. Pourtant, au





L'arrière du cockpit avec au centre le puits moteur dont le couvercle devrait pouvoir être saisi. Une barre relie les deux gouvernails.

La partie avant du cockpit et les deux entrées de la cabine. Le coffre contient la réserve de gaz, un équipement ainsi qu'une glacière.



moment d'un choix, on peut s'étonner que le plaisancier amateur de croisière ne pense pas plus souvent à ce type d'unité. Une chose est facilement vérifiable : le volume d'une seule coque ne peut être aussi important que celui de deux.

Avec une longueur inférieure à 7 mètres, l'Hirondelle surprend les habitués des monocokes. Aussi bien à l'intérieur que sur le pont, la place et l'espace sont incomparables. Le cockpit est tout simplement démesuré, et la plage avant énorme. Quant à l'intérieur, en plus du carré situé entre les deux coques, le couchage est confortablement assuré pour au moins trois personnes. Et sans exagération, le compartiment toilettes est digne de celui d'un classe III...

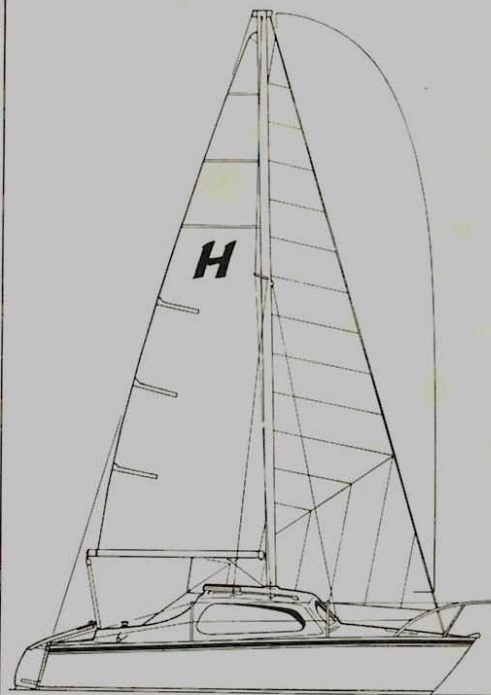
Ce petit voilier habitable a été conçu en vue d'honorables performances. Le poids a été allégé au maximum, et les coques, dessinées par Hammond avec le plus grand soin. Faible à la flottaison, pour réduire la surface mouillée, chaque flotteur possède à l'avant une amorce de bouchain de manière à accroître la flottabilité dès que le bateau gîte légèrement, et augmente ainsi la stabilité. Les coques sur lesquelles sont fixés les deux gouvernails se terminent à l'arrière par un tableau légèrement inversé. Vu de côté, le roof est assez proéminent ceci afin de donner la hauteur sous barrots dans le carré. Les côtés du roof se prolongent sur l'arrière et ceinturent le cockpit.

La possibilité de remonter

complètement dérives et safrans, réduit le tirant d'eau minimum à celui des coques. De plus, leurs formes assez rondes permet d'échouer en toute sécurité.

L'Hirondelle est un petit multicoque léger et vivant dont l'habitabilité est surprenante pour sa longueur. Un bateau, deux coques, une formule pour passer des vacances en croisière. Gardons cependant toujours à l'esprit que sous des dehors de bateau important, vous n'avez que 1 300 kg sous les pieds.

L'HIRONDELLE



FICHE TECHNIQUE

Constructeur : Pennington Yachts Ltd (GB)
 Importateur : Chatenay et Cie
 Architecte : Chris Hammond
 Longueur hors tout : 6,93 m
 Longueur à la flottaison : 6,10 m
 Largeur : 3,05 m
 Tirant d'eau : 0,40/1,20 m

Déplacement : 1 225 kg
 Surface de voilure : 23,25 m²
 Grand voile : 11 m²
 Foc N° 1 : 12,25 m²
 Tourmentin : 4,15 m²
 Construction : Polyester
 Prix : 79 850 F TTC (avec grand voile, foc I et tourmentin ; sans moteur, départ chantier Grande Bretagne)

21 MÈTRES CARRÉS DE SURFACE AU PONT

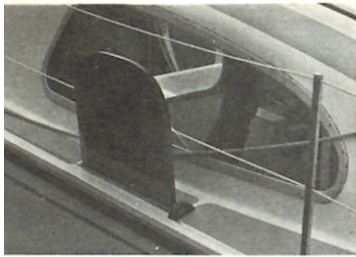
Par beau temps, une surface impressionnante est disponible à l'extérieur pour le bien-être de l'équipage. Un confort d'autant plus agréable que le pont reste toujours horizontal ou presque.

La plage avant est l'endroit idéal pour les bains de soleil ; le cockpit est suffisamment important pour que l'on puisse y tenir à quatre ou cinq sans aucune difficulté.

Cette importante surface permet de tenir parfaitement le mât et écartant à volonté les points d'ancrage de haubans, étai et patacas. Les cadènes de haubans sont néanmoins relativement près du mât, pour permettre de border le génois correctement pour les allures de près serré. Les deux coffres situés sous la plage avant permettent de loger aussi des mouillages ainsi que les ballons. Il n'est pas recommandé de trop charger à cet endroit sous peine de voir les performances altérées par l'enfoncement de l'avant.

L'accastillage est simple : les winches de drisse sont placés sur le roof près du cockpit et les winches d'écoutes sur les hiloires. Le rail d'écoute de grand-voile est situé tout à fait à l'arrière et permet de travailler son réglage. Cet accastillage est particulièrement indispensable sur un multicoque.

Les deux dérives font partie de l'équipement du bord.



La dérive en position haute sur la coque tribord.

POUR :

- Volume et disposition des emménagements.
- Excellentes performances.
- Bonne maniabilité.
- Faible tirant d'eau.

CONTRE :

- Montage des safrans.
- Position du barreur inconfortable.
- Montage du moteur hors-bord.
- Chavirage non exclu.

rapidement. La méthode qui consiste à porter un safran articulé exige une manœuvre de plus pour le placer en position basse, mais l'avantage dans ce cas est de le voir se relever automatiquement lorsqu'il rencontre un obstacle.

Le safran de l'Hirondelle est donc délicat et il faudra veiller à lui éviter les chocs. Dans la plupart des cas, la dérive touchera avant, mais dans le cas où elle est plus relevée que le safran (allures portantes), c'est elle qui encaissera le coup. Bien que légèrement inclinée, la dérive peut également beaucoup souffrir au cours d'un échouage brutal.

Toujours dans le domaine de la construction, le puits moteur n'est pas d'une forme idéale et le couvercle devrait au moins pouvoir être maintenu en position fermée par l'intermédiaire d'attaches. L'emplacement des aérateurs au niveau du mât les rend vulnérables et les écoutes s'y accrochent vo-

lontiers. L'échantillonnage des deux panneaux ouvrants de roof est un peu léger à notre sens.

L'Hirondelle présente une excellente structure de base et la construction est des plus sérieuses. Les 219 unités qui naviguent en apportent la preuve. Il reste néanmoins de légers détails à mettre au point, ce qui sera aisé, avec pour résultat de rendre d'autant plus agréable la vie à bord de cette unité déjà confortable.

EMMÉNAGEMENTS RECHERCHÉS INHABITUELS

Recoins, marches, différences de niveau composent le labyrinthe intérieur des emménagements de l'Hirondelle. Nous sommes loin du traditionnel « carré ». Les deux coques ont permis d'emménager deux véritables petites cabines offrant la hauteur sous barrots. Celle sur tribord possède une cou-

chette à l'avant et une arrière, le milieu étant occupé par l'évier de la cuisine avec eau courante. Celle sur bâbord comporte une couchette à l'arrière et un compartiment toilettes à l'avant avec WC marin, évier escamotable et eau courante. La porte des toilettes, médiocrement ajustée, supporterait une amélioration. Entre les deux coques, au-dessus de l'eau se trouve le carré largement éclairé dont la table entourée d'une banquette peut descendre et se transformer en couchette double. La cuisine, placée entre les deux descentes, est assez succincte : réchaud deux-feux, volumes de rangements. La bouteille de gaz trouve place dans l'un des bancs de cockpit. Cet intérieur, dont le volume est assez surprenant compte tenu de la dimension du bateau, est sans doute un peu « tarabiscoté » mais il présente l'avantage d'offrir deux cabines totalement indépendantes l'une de l'autre.

VITESSE ET ACCÉLÉRATION

Plus de trois mètres de large, un peu plus d'une tonne, vingt-trois mètres carrés de surface de voilure : ce sont là des caractéristiques pour aller très vite. La gîte quasi inexistante ne permet pas de se faire une idée de la force du vent et des risées comme c'est le cas sur un monocoque qui, lui, accuse les coups des éléments. En tout état de cause, un anémomètre n'est pas inutile sur ce type de bateau. En effet, il est possible de conserver tout dessus jusqu'à des forces de vent importantes, tout au moins de naviguer encore sous génois et grand-voile haute dans des conditions où un monocoque de longueur identique marchera, lui, sous foc 2 et bas ris. C'est un avantage dans la mesure où la coque reste droite, mais qui devient un inconvénient lorsqu'elle chavire... Nous n'avons pas expérimenté cette dernière situation, mais, à deux ou trois occasions, nous nous sommes senti obligé de larguer les écoutes alors que le flotteur sous le vent

enfournait et que celui au vent avait une fâcheuse tendance à sortir de l'eau. En conséquence, par vent frais, il faut s'efforcer de réduire la voilure et c'est petit à petit que l'on prend la vraie mesure des possibilités de son multicoque.

Cette mise au point étant faite, l'Hirondelle possède tous les avantages du dériveur. Vivant à la barre, accélérant à la moindre risée, les allures portantes sont passionnantes à vivre et les réactions au près très correctes bien que le cap soit inférieur à celui d'un monocoque de mêmes dimensions.

Dans la mer, le bateau progresse par soubresauts assez déconcertants au premier abord. Ceci est dû au fait que les deux flotteurs n'attaquent pas toujours la même vague. Le roulis est pratiquement inexistant, le tangage subsiste et le bateau se « dandine » de droite à gauche au hasard des vagues.

L'Hirondelle est, pour un catamaran, extrêmement évolutif, à condition bien sûr de naviguer dérive basse. Même sous génois seul, il navigue correctement et vire sans difficulté à condition d'avoir de l'erre. Bien que la barre soit assez dure et le bateau ardent, il reste très amusant et extrêmement vivant. Au large par force 5 à 6, c'est un véritable plaisir. Encore une fois, gardons présent à l'esprit qu'il ne mesure que 6,90 mètres et qu'il n'a pas été conçu pour affronter la grosse mer.

CONCLUSION

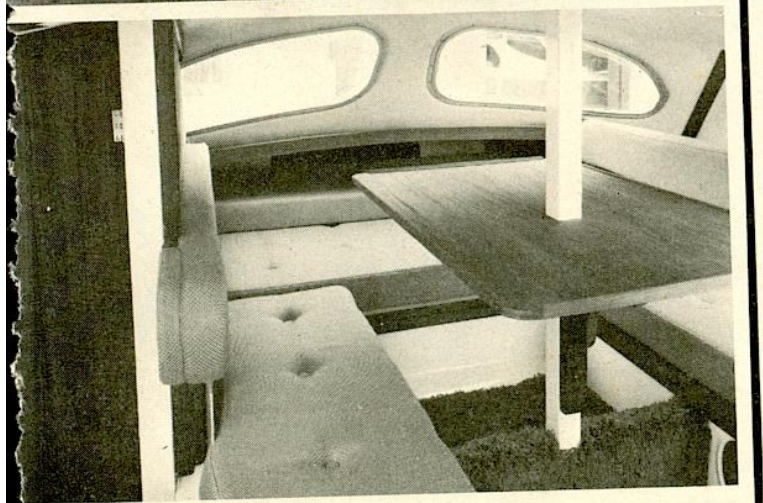
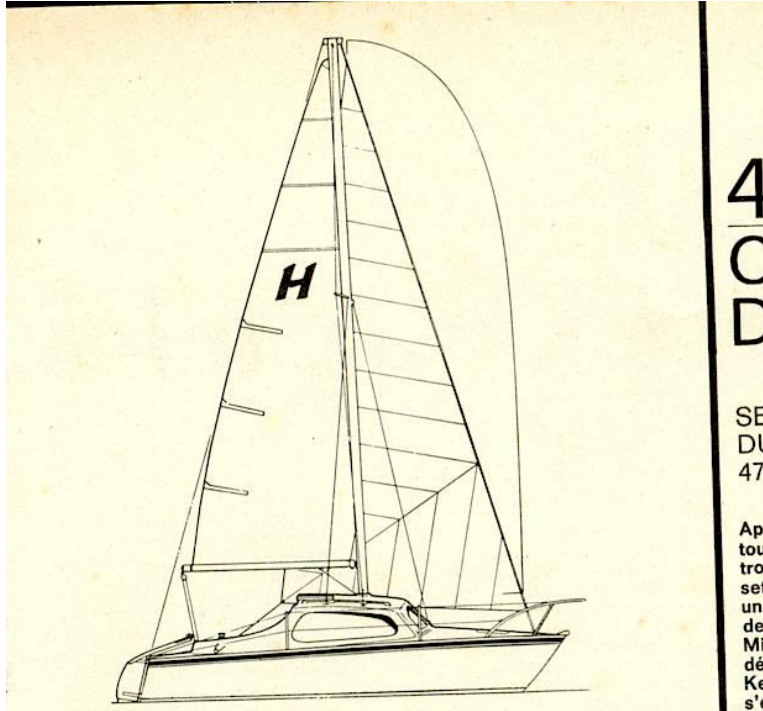
L'Hirondelle est l'un des rares multicoques de série construits à un aussi grand nombre d'unités. C'est une preuve de réussite. Ayant vécu pendant quatre jours à bord avec des enfants, nous avons apprécié la disposition des emménagements. Par trente nœuds de vent, nous nous sommes vraiment amusé. Un programme intéressant, à condition de rester prudent quant à la surface de voilure à porter et le temps à affronter.

Daniel GILLES

(Photos Jean-Marie B. ROBERT)

La plage avant se prête particulièrement bien au farniente.





4 C D

SE
DU
47

Ap
tou
tro
set
un
de
Mi
de
Ke
s'e
la
vo
la
pe
sa
er
de
te
du

C
l'
c
l
r
c
q
a
r
S
V
t
P
r
e
t
:

multicoques

HIRONDELLE CATAMARAN DE CROISIÈRE



L'Hironnelle est un petit catamaran de croisière dont les aménagements, comparés à ce que l'on peut trouver sur un monocoque de même longueur, présentent une grande surface habitable, ce qui favorise son utilisation en croisière familiale. Il fit son apparition dans les eaux anglaises dans le courant de l'année 1968 où il surprit bien des observateurs durant la régate « Round the Island » à Lynton. Ce séduisant prototype fut par la suite construit en série et le nombre de bateaux à flot dépasse actuellement les 100 unités.

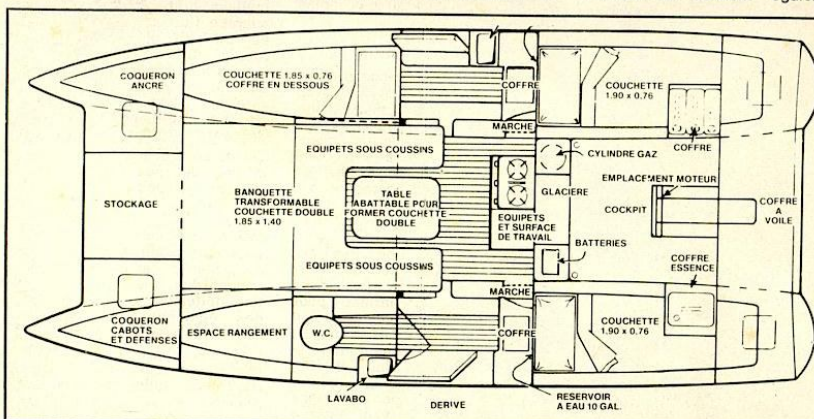
La particularité de construction de l'Hironnelle réside dans le fait que les deux coques sont moulées d'une seule pièce, contrairement à la plupart des multicoques dont chaque coque est moulée séparément. Pour l'Hironnelle, les coques sont donc moulées d'un côté, le pont et les superstructures de l'autre. Dans chacune d'elles, une cloison contre-moulée forme caisse étanche anti-collision rempli de mousse, garantissant avec d'autres compartiments étanches une parfaite insubmersibilité. En avant du cockpit, le pont et le roof sont doublés intérieurement de balsa, ce qui apporte une rigidité supplémentaire et un surplus d'isolation thermique. Deux compartiments moulés renforcés tiennent les deux dérives sabre en acajou laminé.

Le cockpit autovideur, d'une impressionnante surface (3,75 m²), communique avec les aménagements intérieurs par deux descentes latérales qui facilitent l'accès et donnent également

beaucoup de lumière, les panneaux à glissières pouvant être largement ouverts.

Les aménagements comprennent au centre un carré avec une table centrale entourée d'une banquette en U transformable en couchette double. Un coin cuisine fait face à cette table sur l'arrière du carré entre les deux descentes. Dans la coque de bâbord se trouvent à l'arrière une couchette et un compartiment toilettes séparé. Dans celle de tribord, deux autres couchettes, un petit évier avec pompe à eau douce et des équipets de rangement. Le bateau est équipé de réservoirs d'eau potable sous les couchettes arrière dans chacune des coques, soit 46 litres au total. Il s'agit là d'un bateau standard complet.

La place dans le cockpit, la surface du pontage avant donnent beaucoup d'aisance aux déplacements à bord. L'Hironnelle se présente comme un agréable bateau de croisière rapide pour trois ou quatre personnes, son tirant d'eau très faible, dérives et safrans relevés, lui permet d'accéder à la plupart des ports et de profiter des mouillages les plus agréables dans les criques ou le long des plages. D.G.



Importateur :
CHATENAY et Cie - 14, rue d'Amsterdam, 75009 Paris. Tél. 874-04-41
Constructeur :
PENNINGTON YACHTS Ltd
(Grande-Bretagne)
Architecte : Chris Hammond
Longueur hors tout : 6,93 m
Longueur flottaison : 6,10 m
Maitre-bau : 3,05 m
Tirant d'eau : 0,40 m / 1,20 m
Surface de voilure : 23,20 m²
Jauge : 5,22 tx
Poids : 1 225 kg
Construction : polyester
Moteur hors-bord 9,5 CV Evinrude (arbre extra-long)
Prix, version standard sans moteur avec pour voilure, une grand-voile, un foc N° 1 et un tourmentin : 56 240 F TTC.