

Mallard 9m

Source revue Bateaux n° 225

à la barre du Mallard 9 m

“ un half tonner
de série ”





à la barre du Mallard 9 m

Jacques
Monsault

On oppose souvent le voilier de course exigeant et rapide au voilier de croisière tranquille et confortable. Pourtant de nombreux plaisanciers avertis ont envie d'un bateau polyvalent leur permettant aussi bien de participer à des courses locales en week-end que de partir en croisière familiale pendant leur mois de vacances.

C'est ce programme ambitieux que le constructeur Roger Mallard a fixé à son compatriote rochelais Philippe Harlé, en le chargeant de dessiner le Mallard 9 mètres. Beaucoup se sont étonnés qu'un chantier lance à un intervalle très court deux modèles de dimensions voisines, le Fleur de Mer mesurant 9,60 m hors tout. En fait, ce dernier nettement plus volumineux présente un déplacement beaucoup plus important qui se répercute sur son prix. En raison des circonstances économiques de l'année 1975, le constructeur n'a pas hésité à le doubler d'un modèle étudié spécialement, les efforts pour diminuer le coût de fabrication du Fleur de Mer s'étant révélés peu fructueux en raison même de sa conception.

CONCEPTION-CONSTRUCTION

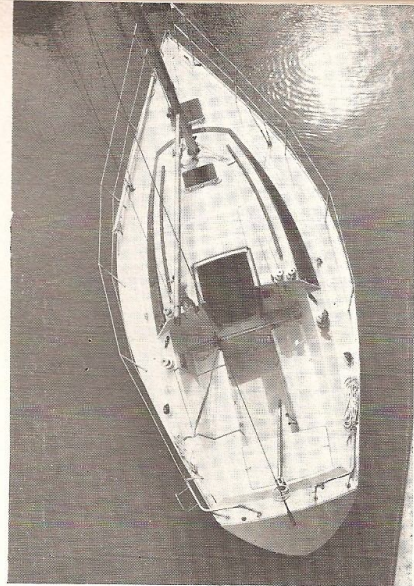
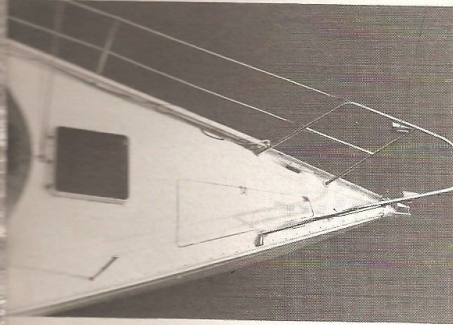
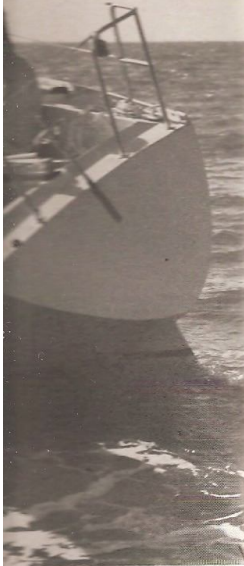
Conçu en un temps record, le Mallard 9 M appartient à la catégorie des half-tonners. Son dessin synthétise d'ailleurs les tendances des unités les plus représentatives de cette classe, tout en gardant la simplicité fonctionnelle caractéristique de son architecte.

Sans aucun doute, le dessin de la carène aux lignes très nettes est influencé largement par la jauge. On retrouve en effet sur des sections assez rondes ces aplatissements des fonds destinés à augmenter la surface théorique des sections immergées. Comme on peut le voir sur la perspective des formes, la flottaison à l'allure d'un losange avec une coulée pratiquement aussi fine que les entrées d'eau à l'étrave. L'avantage de cette disposition consiste surtout à diminuer le tangage pour la bonne marche au près. Dans le même ordre d'idées, le dessin de l'aileron de lest est plus orienté vers la recherche de la meilleure inclinaison du bord d'at-

L'accastillage du Mallard 9 m

Un plan de pont net et fonctionnel contribue à l'élégance du Mallard 9 M.

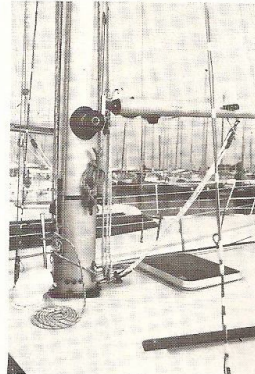
La plage avant bien dégagée comporte un coffre à mouillage dont l'ouverture est décalée sur tribord.



Les focs se maillent sur deux crocs munis d'un ressort d'arrêt un peu fragile.

Les drisses de foc et de grand-voile passent à l'intérieur du mât.

Le rail d'écoute de grand-voile fixé sur le bridge-deck dégage complètement le cockpit.



Jacques Monsault

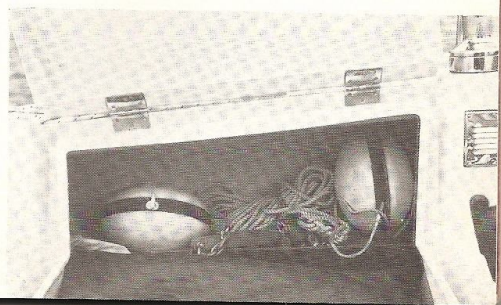
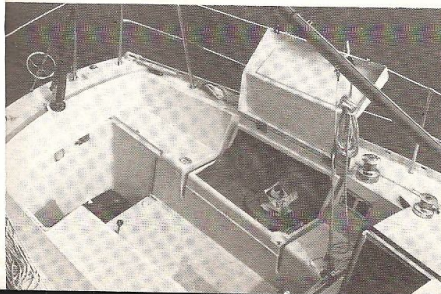
CONSTRUCTION

ard, le Mallard 9 M appar-
half-tonners. Son dessin
tendances des unités les
cette classe, tout en gar-
annelle caractéristique de

dessin de la carène aux
influencé largement par la
fret sur des sections assez
nts des fonds destinés à
néorique des sections im-
at le voir sur la perspective
à l'allure d'un losange avec
aussi fine que les entrées
ttage de cette disposition
muier le tangage pour la
ans le même ordre d'idées,
est est plus orienté vers la
e inclinaison du bord d'at-

Sous la barre, un logement spécial pour le canot de survie un peu lourd en course pour l'assiette du bateau.

Le grand coffre à voiles bâbord comporte une étagère très pratique pour ranger séparément les pare-battages et les bouts.



taque par rapport à l'allongement du plan que vers celle de l'abaissement du centre de gravité considérée autrefois comme primordiale.

Les formes de carène et particulièrement le raccord de l'aileron et du safran sur la coque ont été étudiés au bassin de carène de l'École nationale supérieure d'hydraulique de Nantes. Le résultat satisfait autant l'efficacité que l'esthétique et malgré ses élancements réduits la coque du Mallard 9 M dégage une impression d'élégance et de rapidité très tentante.

Deux versions d'aileron, course ou croisière, portent le tirant d'eau respectivement à 1,80 m ou 1,53 m en ordre de marche.

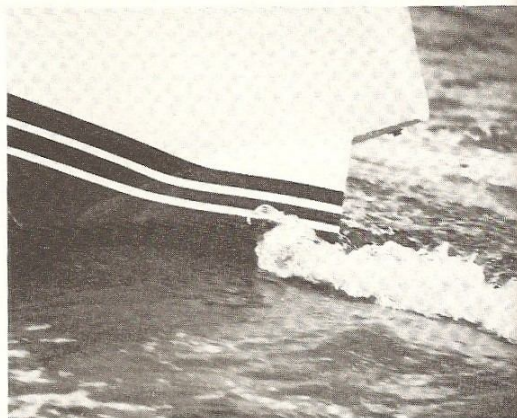
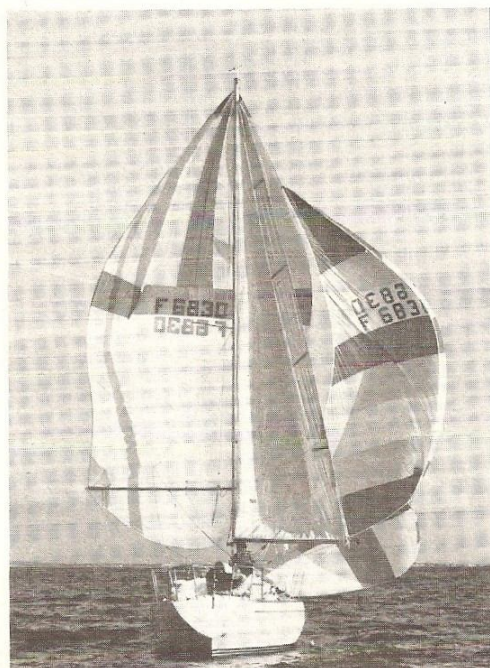
La différence de rendement entre les deux profils ne peut se faire sentir qu'au près serré, l'aileron croisière ne créant pas un handicap plus important qu'un génois mal réglé. En revanche, il autorise un échouage tout à fait correct avec sa semelle horizontale longue.

En valeur absolue, le Mallard 9 M peut être considéré comme bien voilé, sans plus, de telle sorte que l'utilisation croisière ne sera pas gênée par des manœuvres incessantes de voilure comme sur un bateau de course axé vers les petits airs.

Dans la construction du Mallard 9 M, on retrouve de nombreux points communs avec les autres modèles du chantier. Toutefois, la structure du Mallard 9 M diffère nettement dans sa conception. Dans le sens longitudinal, la rigidité de la coque est assurée par les blocs d'emménagements dans lesquels sont inclus des raidisseurs. Son raccordement au pont s'effectue par l'intermédiaire d'un cale-pied en profilé léger qui crée lui-même un effet de poutre. Dans le sens transversal, l'aileron de lest est tenu par trois varangues seulement, les constructeurs semblant attacher moins d'importance qu'autrefois au problème du varangage.

Le pont est doublé de balsa, puis entièrement

Avec le big-boy, près de 110 m² de voilure au vent arrière.



La fente supérieure du safran aurait gagné à se trouver plus haut pour éviter ce genre de turbulence.

contre moulé de telle sorte que la finition intérieure parfaitement nette n'appelle aucune critique. Toutes les menuiseries des emménagements sont exécutées en contreplaqué sapelli, tandis qu'à l'extérieur les mains courantes de roof, la porte et la barre, seules pièces de bois à entretenir, sont taillées dans du teck.

Dans l'ensemble, la construction dégage une impression de simplicité et de qualité sans critique possible et il faut vraiment chercher sous les mate-las quelques verrous fixés un peu faiblement pour prendre en défaut un chantier qui doit sa réputation à une finition de premier ordre.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Au démarrage, le moteur diesel de 12 ch monté en série se révèle assez bruyant, malgré les efforts d'insonorisation. Nous découvrons toutefois que le panneau du coffre moteur qui porte les deux marches de descente ne va pas tout à fait jusqu'en haut, laissant passer le bruit par sa partie supérieure. En matière d'insonorisation, la moindre fente suffit à rendre inutile les meilleures intentions. Nous n'apprécions pas beaucoup non plus le système d'arrêt du moteur en coupant les gaz. Avec cette disposition, on risque de caler au moment le plus inopportun entre deux manœuvres. En contrepartie, la puissance suffit largement pour propulser un bateau qui ne demande qu'à avancer et la vitesse de croisière soutenue se situe aux environs de 5,5 nœuds. Avec un peu d'habitude, le Mallard 9 M se manœuvre sans problème particulier, d'autant plus que le fardage de la coque reste très modéré.

Sur un tel bateau, on est tenté d'envoyer les voiles le plus vite possible et nous l'avons fait aussitôt largué du ponton. Démarrant rapidement, le Mallard 9 M évolue un peu plus lentement que ne le ferait croire son aileron court, le safran étant placé tout à fait à l'arrière. Très rapidement, on découvre une stabilité de route étonnante qui permet au barreur d'aller ramasser les amarres et les pare-battages et de reprendre sa place à la barre tranquillement aussi bien au près qu'aux allures portantes. Par tout petit temps, les performances sont satisfaisantes en comparaison de certains half tonners prototypes qui bénéficient d'emménage-

(Suite p. 95)

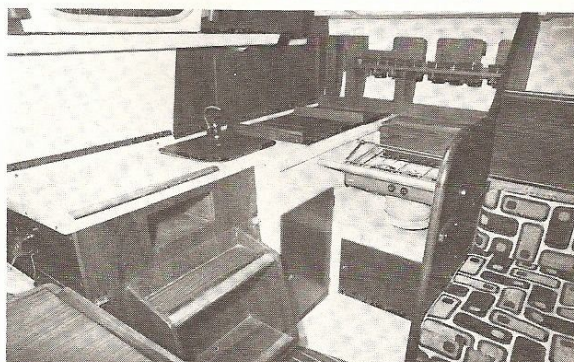
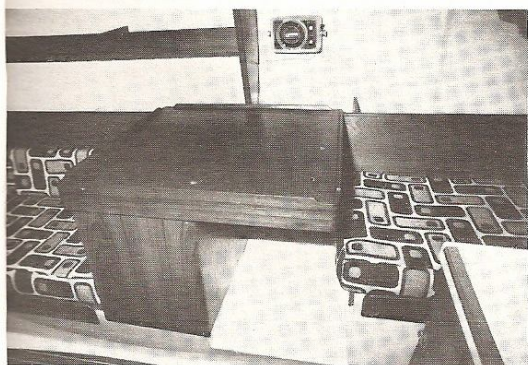
Les emménagements du Mallard 9 m

Très classique, le carré comporte trois couchettes utilisables en mer. Le nouveau modèle possède des équipets fermés au-dessus de la couchette tribord. ▶

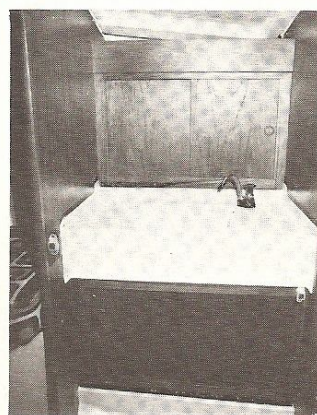
Le carré vu vers l'arrière; l'architecte a cherché à procurer une sensation d'espace en limitant les cloisons au strict minimum. ▼



A tribord, une table à cartes carrée dont le couvercle en plusieurs morceaux, sans charnière, joue parfois des tours au navigateur. ▼

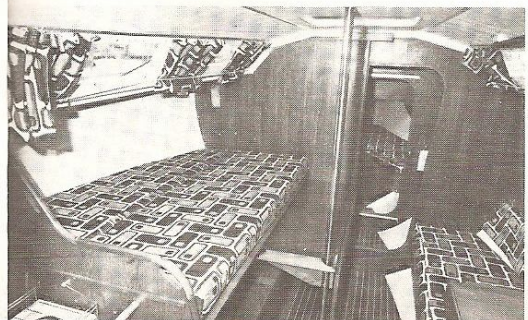


Une cuisine pratique qui manque toutefois d'un peu de volume pour le rangement des provisions pour une longue croisière. ▲

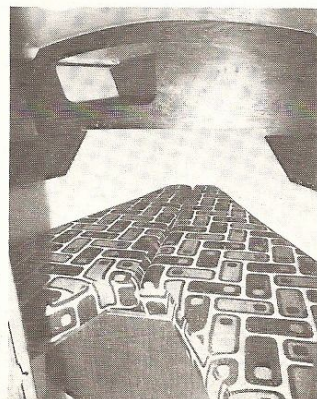


La finition du cabinet de toilette donne une bonne idée de la qualité générale de la menuiserie. ▶

Au mouillage, la couchette supérieure bâbord du carré se déplie pour donner une couchette double. ▼



Les passagers du poste avant ne manquent pas d'équipets. ▶



over

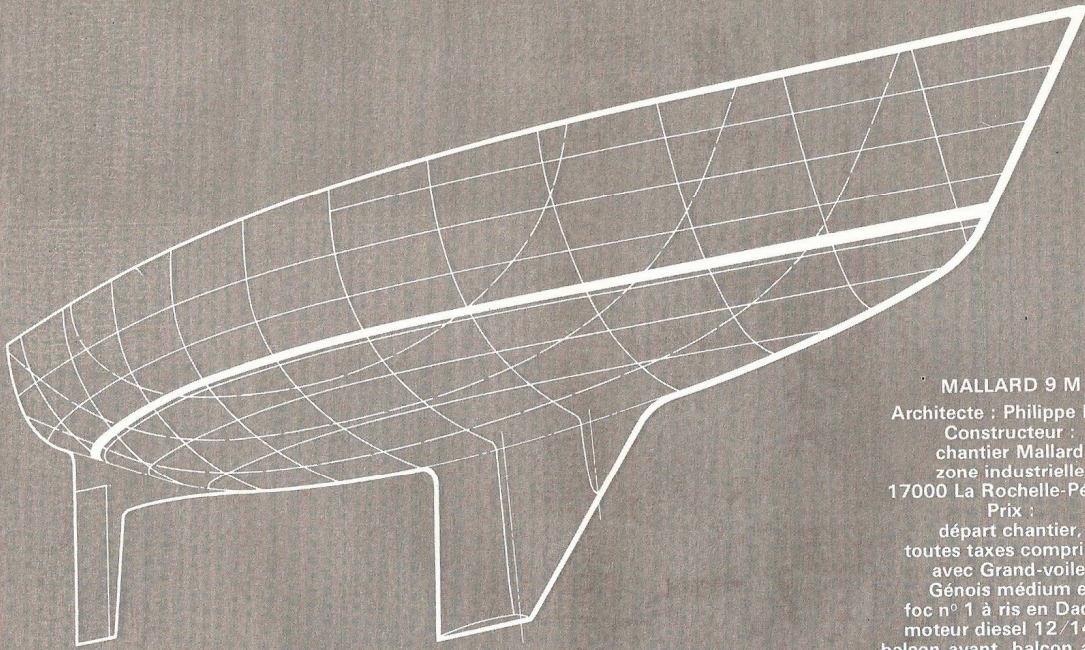
ure
ou-
ont
ex-
la
tail-

une
que
ste-
our
ita-

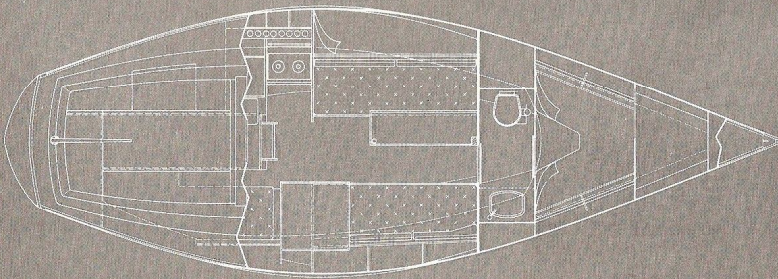
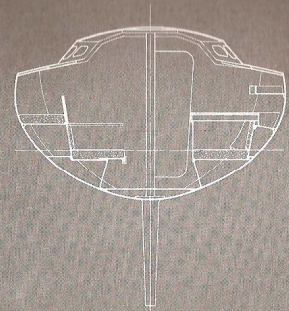
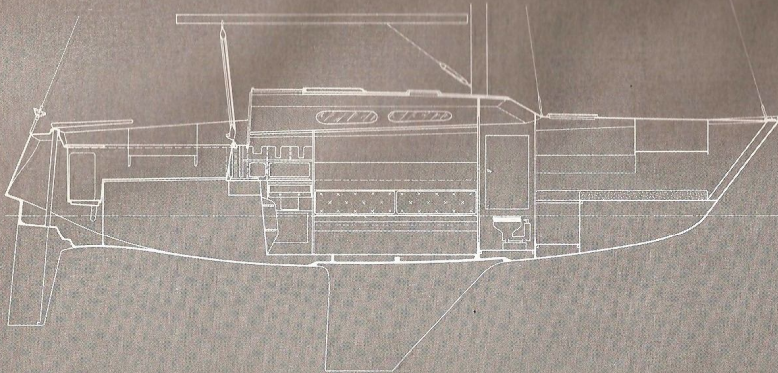
ES

nté
rts
e le
ar-
en
pé-
dre
en-
s le
ec
le
re-
ser
sse
5,5
se
ilus

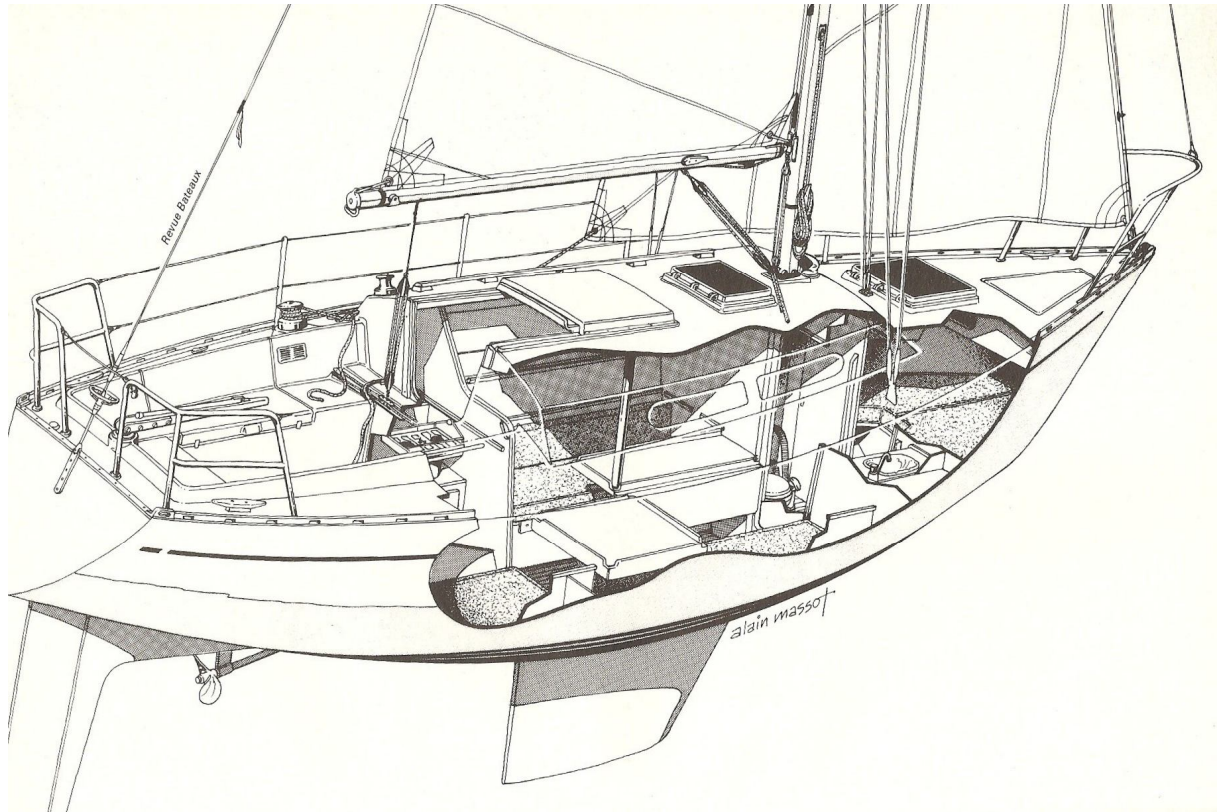
voi-
ssi-
le
ne
tant
dé-
met
re-
an-
por-
ont
half
age-
(95)

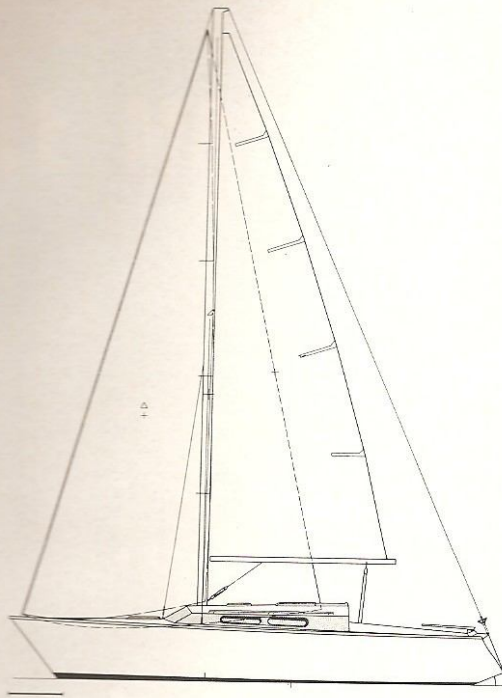


MALLARD 9 M
 Architecte : Philippe Harlé
 Constructeur :
 chantier Mallard
 zone industrielle
 17000 La Rochelle-Périgny
 Prix :
 départ chantier,
 toutes taxes comprises,
 avec Grand-voile,
 Génois médium et
 foc n° 1 à ris en Dacron
 moteur diesel 12/14 cv
 balcon avant, balcon arrière,
 3 winchies, etc. :
 144.000 Frs



Options :
 quille profonde : 1.800 Frs,
 gréement de spi : 2.454 Frs,
 spi médium : 2.820 Frs,
 ber de transport
 quille croisière : 1.374 Frs.
 Couleur de coque
 hors standard :
 rouge, jaune :
 1.620 Frs, etc...





ments réduits au minimum. Par rapport aux quelques bateaux de série que l'on peut trouver sur un plan d'eau comme La Rochelle, l'écart est vite creusé.

Comme tous les nouveaux modèles conçus pour la jauge IOR, la stabilité initiale est faible et dès la force 2, le Mallard 9 M se cale sur son bouchain haut placé avec une gîte qui peut paraître suspecte vue de l'extérieur. Pour ceux qui sont à bord l'habitude est vite prise de voir le bateau s'appuyer sur un bord ou sur l'autre d'autant plus que cette inclinaison varie avec la force du vent. En effet, si le Mallard 9 M prend sa gîte beaucoup plus tôt qu'un voilier de croisière comparable, à force 5 il sera probablement moins gité que lui.

Au près dans la brise, les mouvements de la coque sont réduits au minimum et le Mallard 9 M passe imperturbablement dans le clapot, accélérant à la risée en laissant au barreur la possibilité de se concentrer sur son cap et sa vitesse. Pour conserver à la barre assez courte toute sa douceur, on prendra un ris dès la force 4, un foc de près très allongé dans le style Soling permettant les louvoyages rapides dans la brise. Pour ceux qui aiment barrer assis au vent avec un stick, la position n'est pas très confortable à cause de la double filière. Il vaut mieux rester assis sur les banquettes de cockpit dont le dessin anatomique convient à la position assise prolongée.

Aux allures portantes, la stabilité de route joue un rôle très favorable et le barreur arrive à maintenir un cap précis sous spi sans presque bouger la barre. Le largue sous spi n'offre pas de difficulté et il faut vraiment beaucoup de vent pour que le bateau parte au lof. La seule allure qui demande une certaine dextérité au barreur est le vent arrière avec de la mer, car l'étroitesse de la largeur à la flottai-

son se fait sentir, le bateau ayant une certaine tendance à penduler plus qu'une coque à arrière plat.

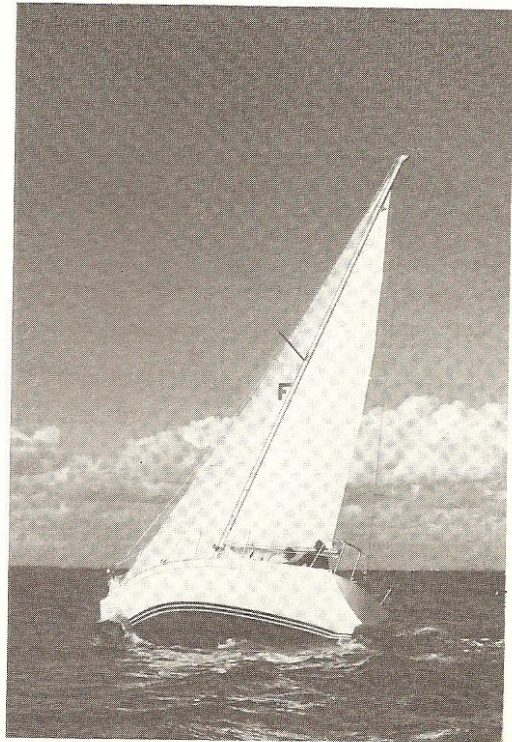
Les départs en survitesses se font avec une grande facilité, bien que le poids des emménagements constitue, là encore, un handicap par rapport aux prototypes de course pure. A vrai dire, la différence est minime, mais demeure sensible si l'on se réfère aux premières épreuves auxquelles le bateau a participé.

Dans l'ensemble, les performances sous voiles dépassent nettement la moyenne et, mené par un bon équipage, le Mallard 9 M doit permettre à son propriétaire de faire des résultats sans avoir à sortir de la construction de série. Un des premiers buts visés par le constructeur se trouve donc atteint.

Sur le plan de l'habitabilité, le Mallard 9 M présente l'originalité d'être un des rares voiliers de croisière de cette taille de conception récente à être doté d'emménagements adaptés aussi bien à la vie en mer qu'au port. Sur la version 1977, un certain effort du constructeur a porté sur les volumes de rangements un peu réduits dans le carré. Avec sa hauteur sous barrots importante et ses six couchettes dont quatre utilisables en mer ce bateau doit satisfaire les amateurs de croisière hauturière qui apprécieront également sa grande stabilité de route.

Son seul handicap commercial réside dans la rapidité avec laquelle il se place sur son bouchain même par faible brise. Nous avons interrogé plusieurs utilisateurs qui nous ont affirmé qu'en croisière, cela ne les gênait absolument pas et après cet essai, nous sommes disposés à accepter cette formule de carène compte-tenu du plaisir procuré par ses performances.

A force 4, la barre se tient entre deux doigts avec le génois médium et un ris (photos G. Le Cossec)



Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

Caractéristiques	MALLARD 9 M	ALOA 29	ARPÈGE
Longueur de la coque	9 m	8 m 72	9 m 26
Longueur de flottaison (L)	7 m 55	7 m 05	7 m 05
Bau maximum	3 m 14	3 m 11	3 m 02
Bau flottaison	2 m 57	2 m 67	2 m 54
Franc-bord avant	1 m 10	1 m 26	1 m 12
Franc-bord milieu	0 m 93	0 m 98	0 m 91
Tirant d'eau maximum	1 m 53/1 m 80	1 m 77	1 m 50
Tirant d'air	12 m 40	11 m 86	11 m 50
Déplacement en charge (D)	4 455 kg	4 000 kg	3 700 kg
Poids en ordre de marche	3 725 kg	3 430 kg	3 150 kg
Poids du lest	1 420 kg	1 100 kg	1 200 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Hauteur sous barrots	1 m 85	1 m 80	1 m 80
Largeur entre couchettes	0 m 77	—	0 m 72
Largeur moyenne des passavants	0 m 47	0 m 54	0 m 36
Catégorie de navigation	2° - N° 726 - 6/8	2° - N° 467 - 6/9	2° - N° 8 - 6/10
Jauge en douane (tonneaux)	7,57 Tx	8,25 Tx	7,62 Tx
Jauge I.O.R.	6 m 52 (21,4')	6 m 47 (21,2')	6 m 40 (21')
Surface du triangle AV (1)	18 m ² 27	18 m ² 83	16 m ² 99
Surface maximum du génois (2) ..	30 m ² 42	31 m ² 32	24 m ² 75
Surface du foc n° 1	18 m ² 10	16 m ² 60	18 m ² 80
Surface de la grand-voile (3)	17 m ² 92	16 m ² 70	18 m ² 43
Surface maximum (2 + 3) (V)	48 m ² 34	48 m ² 02	43 m ² 18
Surface pour la jauge (1 + 3) (v) ..	36 m ² 19	35 m ² 53	35 m ² 42
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1 m ² 20	1 m ² 13	0 m ² 99
Surface de dérive : coque seule ...	3 m ² 42	2 m ² 87	2 m ² 97
aileron	1 m ² 63	1 m ² 53	1 m ² 49
aileron AR ...	0 m ² 44	0 m ² 20	0 m ² 20
safran	0 m ² 39	0 m ² 40	0 m ² 32
totale	5 m ² 88	5 m ² 00	4 m ² 98
Surface mouillée totale (M)	19 m ² 66	17 m ² 09	17 m ² 98
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 8,34 % CC 3,44 %	3,12 % 3,40 %	3,12 % 2,20 %
Écart entre CV et CD en % de L.	18,3 %	18,2 %	18,7 %
Coefficients	MALLARD 9 M	ALOA 29	ARPÈGE
Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$	2,46	2,81	2,43
Vitesse moyenne $\frac{v}{B}$	30,16	31,4	35,8
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$	0,49	0,50	0,53
Raideur à la voile 5° 30°	3,16 6,99	3,72 7,28	3,87 7,73

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 185, page 91)