

tourné leurs micros et caméras...

Entre temps, le brouillard stagne avec parfois quelques éclaircies, surtout sur les monocoques, mais rien sur les bateaux de tête. Sans Argos, sans vacances radio obligatoires et techniquement possibles, les organisateurs se sont rendus compte qu'il n'était pas possible de faire vivre une course d'autant plus que très peu d'informations avaient été diffusées auparavant. En principe, un bateau suiveur *Saint Marc ex-Neptune*, devait faire vivre la course à Radio France Internationale. Mais, très vite, ce monocoque juste assez rapide quand des half tonners s'envolent par petit temps à la course du Figaro, s'est trouvé d'autant plus à l'écart qu'il était obligé de couper au plus court et de faire escale aux Canaris pour avitailler. Il est d'ailleurs piquant de noter que Radio France Internationale, une station d'Etat, s'associe dans cette opération à une marque de lessive alors que le passage du film du record de l'Atlantique d'Eric Tabarly a déclenché questions écrites et foudres de certain membres du Parlement.

Organisée avec le concours d'une association régie par la loi de 1901 créée à cet effet et de bénévoles, la course des Almadies qui vivra à un rythme quadriennal a le mérite d'exister mais ainsi menée sur le plan de l'information, elle ne pourra pas prétendre réunir des bateaux disposants de budgets conséquents. De même, on peut s'étonner que plusieurs bateaux dans cette course comme *Les Menuires* ou *Ville de Saint-Nazaire* aient sollicité des commanditaires pour participer à la première partie d'une croisière océanique sans prétention réelle de compétition.

Les avaries

Le premier abandon est celui du *prao Funambule* qui a des problèmes de gréement et une voie d'eau. Le 23 octobre, à environ 350 milles des Açores, le trimaran d'Eugène Riguidel démâte (une quatrième fois en moins d'un an) à la suite de la rupture du sertissage d'un hauban. Le mât casse au dessus du premier étage de barres de flèche : « A ce moment nous étions bord à bord avec Marc Pajot qui est passé troisième aux Açores. Et après, notre bateau était le plus rapide au portant », explique Riguidel qui pensait donc pouvoir arriver à Dakar avant *Elf-Aquitaine*.

Autre démâtage, celui de *Sénégal Tours* de Claire Marty qui n'est autre que le two tonner *Dugenou* appartenant à Yves Pajot

et Pierre English. Le mât s'est d'abord fissuré avant de tomber. Avec un gréement de fortune fait avec les tangons, l'équipage féminin a gagné Lisbonne. Le port portugais a aussi vu *Cutlass* faire escale pour des problèmes de gréement. Ce plan Colin Archer de 1893 devait changer ses boules de raguage qui l'empêchaient de réduire la voilure. Il devait aussi s'arrêter aux Açores. *L'Echo de la presqu'île* fera une double escale dans l'archipel portugais : d'abord pour changer les drisses de grand-voile puis il y reviendra après une rupture de la bôme, ce qui lui a fait quitter définitivement le peloton de tête avec les multicoques.

Le Lof Burtinovic, le trimaran de Michel Horeau, déplorait la même avarie.

Parmi les incidents moins importants, signalons une fuite de fuel sur *Les Menuires* de Jean-Jacques Jaouen, l'eau douce polluée sur *Charles Heidsieck Magnum* de Jean-Claude Parisis qui s'arrêtera aux Açores le temps de faire le plein. Les pannes électriques se développent comme une véritable épidémie : *Radio France Internationale*, *Miss Dubonnet*, entre autres en sont les victimes, ce qui arriverait moins souvent si, par exemple, on se préoccupait du fonctionnement d'un alternateur un peu avant la veille du départ.

Thierry VIGOUREUX ■



Le monocoque de Florence Arthaud, premier des bateaux à équipage féminin aux Açores, devance Laurence Desmasures sur *Reine Claude*

Passage aux Açores : 1. Tabarly, le 26 octobre à 4 h 35. 2. Eric Loizeau à 9 h 04. 3. Marc Pajot à 12 h 17. 4. Daniel Gilard à 12 h 22. 5. Yves Pajot à 15 h 20, reparti à 17 h 50 puis revenu le 28 pour réparer la bôme. 6. Loïc Caradec à 19 h 30. 7. Michel Horeau le 27/10 à 15 h 05. 8. Jean-Claude Parisis à 15 h 10 reparti le 28/10 à 0 h 20. 9. Jean-Bernard Leonardi le 28/10 à 1 h 01. 10. Denis Gliksman à 1 h 06 reparti à 10 h. 11. Florence Arthaud à 3 h 20. 12. Herman Brinks à 6 h 45. 13. Laurence Desmasures à 6 h 58. 14. Denis Horeau à 7 h 07. 15. Dominique Conin. 16. Patrice Carpentier.

CLASSEMENT A DAKAR

1. Marc Pajot, *Elf Aquitaine*, arrivé le 2 novembre à 3 h 11'12" G.M.T. en 13 jours 13 h 01'12".
2. Loïc Caradec-Philippe Facque, *Royale* arrivé à 20 h 16'45" en 14 jours 9 h 06'45".
3. Eric Tabarly, *Paul Ricard*, en 14 j. 10 h 52".
4. Daniel Gilard-Michaël Birch, *Olympus photo*, en 14 j. 18 h 24". (Premier des voiliers de 12-15 m)
5. Eric Loizeau, *Gaulois IV*, en 14 j. 22 h 28".
6. Jean-Claude Parisis, *Charles Heidsieck Magnum* arrivé le 6/11 à 4 h 45.
7. Michel Horeau *Le Lof Burtinovic* arrivé le 6/11 à 8 h 05.
8. Denis Horeau, *Muscadet*, (Le 6 à 18 h 16. Premier des voiliers de moins de 12 m).
9. Yves Pajot-Pierre English, *Echo de la presqu'île*, (Le 6 à 18 h 57).
10. Jean-Bernard Leonardi, *Rana II*, le 6 à 22 h 57.
11. Denis Gliksman, *Radio-France Internationale*, le 7 à 11 h 13.
12. Dominique Conin, *Beg-Rohu*, le 7 à 13 h 24.
13. Florence Arthaud, *Miss Dubonnet*, le 7 à 14 h 17.
14. Laurence Desmasures, *Reine Claude*, le 7 à 16 h 17.
15. Herman Brinks, *Goodwin Sailomat*, le 7 à 20 h 57.
16. Patrice Carpentier, *Sun Fizz*, le 7 à 22 h 37.
17. Philippe Hass, *As Eco*.
18. Olivier Moussy, *Odette Yacht Ithaf*.
19. Sylvain Vergnot, *Editions Maritimes*.
20. Christian Colin, *Chimère Yachting*.

EPREUVE-BATEAUX



Réunir la plupart des voiliers mixtes de tailles et de conceptions différentes, tel est le but de l'Epreuve-Bateaux.

15 FIFTIES ET VOILIERS MIXTES

Pour la première fois en France, 15 fifties et voiliers mixtes, représentant un large éventail de conceptions, ont été invités par notre revue, à se mesurer au cours de différentes épreuves permettant de déterminer leurs performances exactes dans tous les domaines : vitesses au moteur et à la voile, mais aussi consommation, autonomie, maniabilité, « freinage ».

Par ailleurs, chaque bateau s'est vu entièrement ausculté de la pomme du mât à la pompe de cale afin d'établir le « constat des lieux », que ce soit au niveau des emmèagements, du confort, du gréement, du plan de voilure ou du compartiment moteur.

Toutes ces données ont été dépouillées, analysées, en voici les résultats.

Dans notre numéro 254 de juillet 1979, nous vous présentions le compte rendu de l'Épreuve Bateaux consacrée à 29 voiliers de croisière rapide. Dès cette époque, devant l'intérêt porté par nos lecteurs pour ce genre de confrontation, nous avons pensé : « et pourquoi pas les croiseurs mixtes ? » En effet, les voiliers mixtes (en français fifties) ont longtemps été considérés en France comme les parents pauvres, les batards de la plaisance alors qu'en Angleterre et dans les pays nordiques, ils font partie d'une tradition bien établie qui n'attire ni sourires, ni mépris de la part des marins embarqués sur

de purs voiliers.

Mais les mentalités évoluent et, en France, les voiliers mixtes sont en train de sortir de leur ghetto. Une clientèle de plus en plus vaste s'oriente désormais vers ce genre d'unités qui, à un confort et un espace généralement supérieurs aux voiliers purs, allient des performances véliques souvent honorables et une motorisation permettant d'effectuer de longs parcours à bonne vitesse.

Cet élargissement de la clientèle est allée de pair avec une diversification des modèles et des programmes et le terme « voilier mixte » recouvre désormais une grande

variété de conceptions. Aux fifties classiques proches des « trawlers » britanniques tels les Fisher s'opposent désormais des voiliers mixtes plus légers et rapides mais disposant d'atouts différents en ce qui concernent le confort et la conception générale de la navigation tels les Southerly, avec bien entendu toute une gamme intermédiaire ne voulant sacrifier à aucune des deux tendances et où l'on retrouve par exemple les Evasion Bénétteau. C'est pourquoi la comparaison entre des voiliers de conceptions en réalité assez différentes, s'avère en fait pleine de dangers que nous tâcherons d'éviter.

Des voiliers très différents

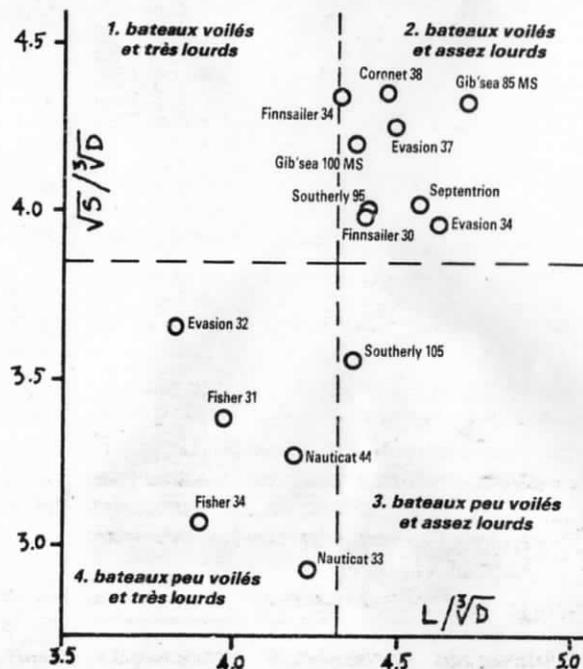
L'Épreuve Bateaux s'est déroulée à La Rochelle dans la semaine qui a suivi le Grand Pavois au mois de septembre, 15 fifties et voiliers mixtes s'étaient inscrits, étant entendu que chaque constructeur ou importateur ne pouvait engager qu'un modèle par série. Les plus grands chantiers français et étrangers avaient envoyé à La Rochelle des unités rentrant dans les critères que nous avons indiqués. Il était naturellement nécessaire de posséder un moteur fixe, mais nous n'avions pas retenu le critère de l'administration qui consiste grosso modo à comparer la surface de voile à la puissance du moteur et à considérer qu'à partir d'un certain seuil, un voilier devient mixte avec la nécessité de posséder le permis de conduire. En effet, beaucoup de constructeurs désireux d'éviter à leur clientèle la possession du permis moteur s'arrangent pour que le rapport puissance/voilure reste en dessous de la barre fatidique. Le critère, qui a nos yeux et par-delà les différentes conceptions, réunit l'ensemble des voiliers mixtes est l'existence d'une timonerie bien abritée. Ainsi ont été rassemblés sur la base de ce critère 15 voiliers qui nous le verrons présentaient bien des différences dans d'autres domaines.

La production française était représentée par 6 voiliers : Les Evasion 32, 34 et 37 de chez Bénétteau, le Septentrion de chez Mallard qui a repris la carène du 10,40 m et transformé le pont et les emménagements, et les Gib'Sea MS 85 et MS 100 de chez Gibert Marine. Les importations, au nombre de 9, étaient issues de 5 chantiers différents. Les Fisher 31 et 34 de chez Fairways Marine (Angleterre), les

Finnsailer 30 et 34 construit chez Fiskars (Finlande), les Southerly 95 et 105 provenant des chantiers Northshore (Angleterre), les Nauticat 33 et 44 produits par Siitla (Finlande), enfin le Coronet/Elvström 38 de chez Nelson Marine (Danemark). L'Espace 1000, le premier modèle de la nouvelle gamme de voiliers mixtes Jeanneau, n'a pu participer à cette confrontation.

N'existant qu'à un seul exemplaire au moment du Grand-Pavois, il devait être présenté dans une foire internationale la semaine même des épreuves. Nous avons également regretté l'absence des fifties Kiriri qui ont leur place sur le marché. Mais des divergences de vue nous ont opposé sur la manière de mener ces essais.

Tableau 1. Répartition des bateaux en fonction du déplacement, de la longueur de flottaison et de la surface de voileure.



En se promenant dans un salon nautique ou sur les pontons d'un port, il est aisé de constater que sous l'appellation 'voiliers mixtes' on regroupe de fait des voiliers de conceptions souvent fort éloignées comme par exemple le Septentrion qui a une allure de croiseur classique et le Fisher 31 qui est plus apparenté aux chalutiers anglais de la mer du Nord avec son arrière rond, sa haute timonerie, son absence d'élanement et sa petite surface de voileure.

De même entre le Southerly 95, voilier mixte-dériveur intégral conçu par Dick Carter et le Nauticat 33 avec sa timonerie - salon de pont quasiment digne d'un petit paquebot, il est difficile d'établir des comparaisons directes sans prendre un certain nombre de précautions. Les seuls critères objectifs et quantifiables qui permettent de comparer entre eux ces différents voiliers mixtes, en dehors du volume intérieur, du niveau de confort et de services qui sont étudiés par ailleurs, se situent au niveau du degré de voileure et du rapport de déplacement. Le degré de voileure mesure le rapport entre la surface de voileure et le poids d'un bateau. C'est le paramètre le plus sûr pour déterminer si un voilier est peu, moyennement ou très toilé. Le rapport de déplacement, quotient de la longueur à la flottaison par le poids du bateau en charge, est un bon indicateur pour déterminer si l'on a affaire à un voilier de déplacement lourd, très lourd ou léger.

Si l'on conjugue le degré de voileure et le rapport de déplacement (Tableau 1) on va pouvoir caractériser, par leur emplacement géographique sur le tableau, l'ensemble de nos 15 concurrents. Sur le tableau 1 l'intersection des axes verticaux et horizontaux en pointillés correspond à la moyenne des degrés de voileure et de déplacement de l'ensemble de notre



Le Nauticat 33 avec son arrière rond et sa haute timonerie est d'une conception bien différente de celle de l'Evasion 34.

échantillon (15 bateaux). Par rapport à ces axes, on peut dire qu'au-dessus de l'axe horizontal on a affaire à des voiliers plutôt toilés et en-dessous plutôt peu toilés, avec toutes les nuances dues au plus ou moins grand éloignement du bateau considéré par rapport à cet axe. De même si l'on s'en tient à l'axe vertical, à gauche se regroupent des carènes à déplacement très lourd et à droite à déplacement lourd ou moyennement lourd.

• Fifties et voiliers mixtes

Il est possible de définir quatre secteurs possédant chacun une dominante. Le secteur 1 est celui des voiliers très lourds et toilés, aucun de nos 15 fifties ne figurent dans cette catégorie. Le secteur 2 englobe les bateaux plutôt toilés et moyennement lourds. Y figurent les voiliers mixtes qui tentent de privilégier les performances sous voiles. Le secteur 3 circonscrit les voiliers moyennement lourds et peu voilés, un seul voilier mixte, le Southerly 95 y prend place, enfin le secteur 4 comprend les bateaux lourds à très lourds et peu voilés. Par une subtile distinction de vocabulaire on peut dire que se retrouvent dans le secteur 4 ceux que les anglais dénomment des fifty-fifties et que nous appelons fifties par opposition aux voiliers du secteur 2

que l'on peut caractériser de voiliers-mixtes.

Ce tableau permet de visualiser de façon très nette les deux catégories de bateaux auxquelles nous avons à faire. D'une part, les deux Nauticat 33 et 34, les Fisher 31 et 34, d'autre part les deux Finnsailer, les deux Gib'Sea, les Evasion 34 et 37, le Septentrion, le Southerly 95 et le Coronet 38. Au confluent de ces deux groupes, on trouve l'Evasion 32 et le Southerly 95 qui bien qu'étant dans le secteur 4 sont plus proches dans leurs conceptions du groupe des voiliers mixtes que de celui des fifties.

A ce propos, il est possible de noter l'évolution d'André Bénétteau, l'architecte des Evasion, qui a conçu l'Evasion 32 (le premier des Evasion) comme un déplacement lourd avec une surface de voileure plus importante que les fifties traditionnels, et a depuis évolué vers des déplacements moins lourds et plus voilés comme l'Evasion 37 sorti au début de l'année et le 34, nouveauté du Grand-Pavois 80. On remarque cependant que le 34 est relativement moins voilé que le 37, mais, à la suite de l'Épreuve Bateaux et comme pour corroborer notre analyse, les chantiers Bénétteau viennent d'augmenter la surface de voileure en allongeant la bôme de 50 cm et en agrandissant la taille du génois...

Les épreuves au moteur

Afin de connaître avec précision le potentiel de vitesse au moteur de nos 15 bateaux, nous leur avons fait parcourir une base de vitesse dont la longueur était parfaitement déterminée. Chaque voilier l'a effectué dans un sens puis dans l'autre à différents régimes de moteur (de 500 à 500 tours/minute) jusqu'au régime maximum. Le tableau 2 regroupe tous les résultats que nous avons obtenus. On peut y voir - en trait

plein - la courbe représentant la vitesse du bateau en fonction du régime du moteur et - en trait pointillé - la consommation de gazole aux mêmes régimes. Plusieurs remarques s'imposent :

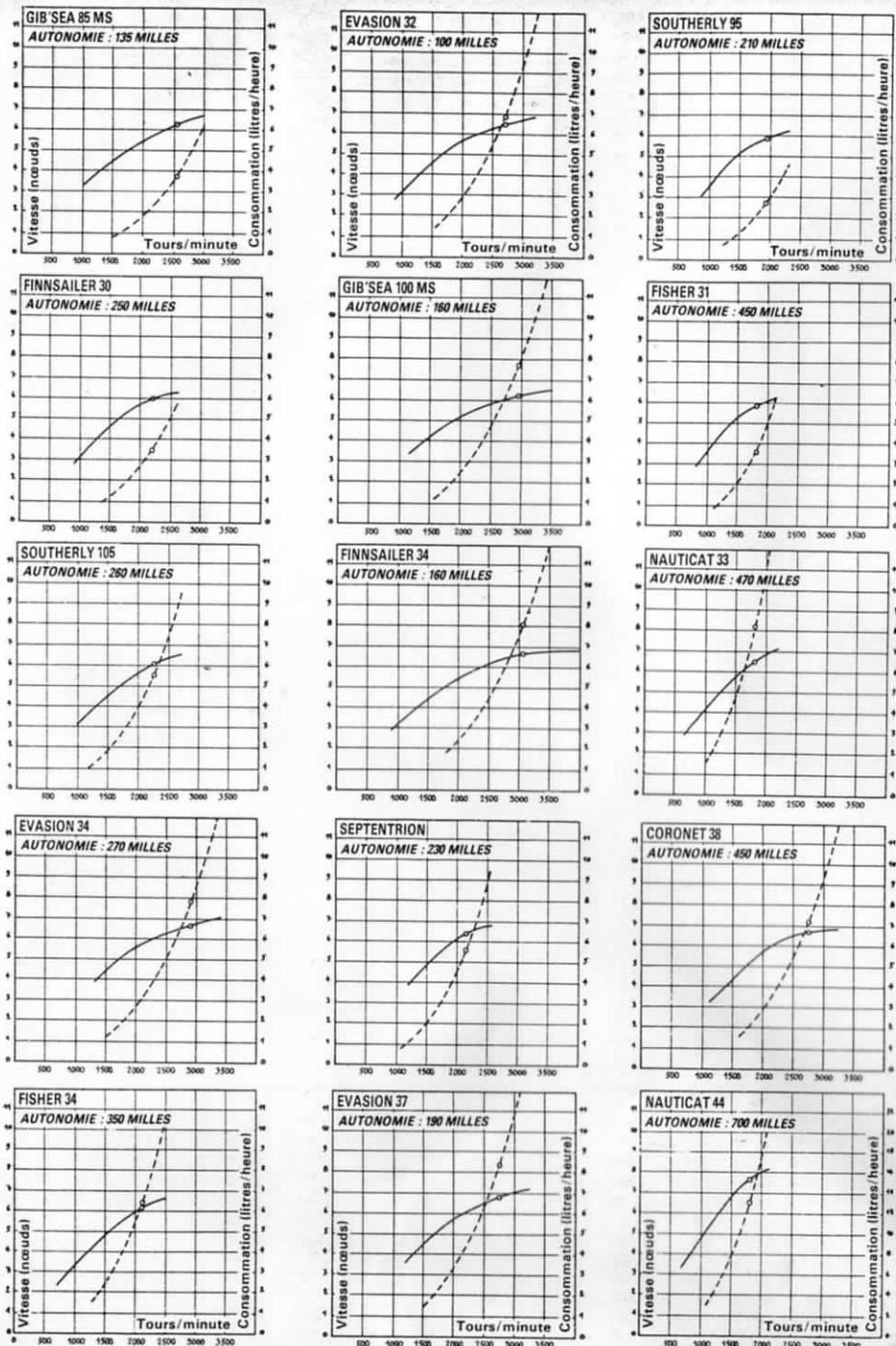
• L'ensemble de propulsion

Il comprend le moteur proprement dit, le réducteur (sorte de boîte de vitesse à une seule vitesse !) et l'hélice, l'ensemble devant être calculé en fonction de la carène et des deux principaux

paramètres, la longueur à la flottaison et le poids en charge. La modification d'un des éléments détruisant l'harmonie, ou l'équilibre de l'ensemble. Le remplacement par exemple d'une hélice par un modèle différent, même proche, peut diminuer considérablement les possibilités d'un moteur. Nous verrons plus loin que curieusement beaucoup de constructeurs se soucient assez peu de respecter cet équilibre.

Voir les caractéristiques en pages 82 et 83

Tableau 2. Vitesse au moteur (trait plein) et consommation (pointillé)



Les points sur les courbes correspondent aux valeurs retenues pour calculer l'autonomie de chaque bateau.

● La consommation.

En ce qui concerne la consommation, il convient de rester extrêmement prudent dans la lecture et l'exploitation que l'on peut faire des courbes que nous avons calculées. En effet, ces courbes représentent la consommation à un état de charge donné de la carène (celui des essais) et surtout dans des conditions météorologiques parfaites : mer et vent calme. Une mer ou un vent de face, un bateau lourdement chargé, peuvent augmenter dans des proportions importantes la consommation pour obtenir les mêmes vitesses. Il convient alors de lier plus la consommation au nombre de tours/minute du moteur qu'à la vitesse réellement obtenue. D'autre part, on remarque qu'aux régimes élevés la consommation croît dans des proportions quasiment vertigineuses alors que la vitesse du bateau, n'augmente plus, elle, que très lentement. Pour un moteur tournant à plein régime à 3.000 t/m la consommation de gazole est divisée par deux lorsqu'on diminue de 600 t/m le régime moteur (2.400 t/m) alors que la vitesse n'aura diminué que d'à peine plus d'un demi-nœud. On voit quelle incidence a, sur l'autonomie, un tel phénomène : En diminuant sa vitesse de 0,5 nœuds (6 nœuds par exemple contre 6,5) on n'est pas loin de doubler le rayon d'action du bateau ! Le rayon d'action que nous publions (tableau 2) est calculé sur la base d'un régime de croisière correspondant au nombre de tours/minute maximum moins 15 % et ce, par des conditions de mer et vent calme.

● la vitesse maximum.

L'ensemble des voiliers mixtes possèdent des carènes dites « à déplacement » c'est-à-dire qu'elles sont trop lourdes pour pouvoir passer au « planing » et ainsi rentrer dans la zone de survitesse. Ne pouvant partir au surf, la vitesse maximum des bateaux est limitée par la longueur à la flottaison. Plus le bateau sera long, plus il pourra aller vite si l'ensemble de propulsion le permet. Une carène donnée atteint sa vitesse limite lorsque la longueur de la vague engendrée par le déplacement de la coque est égale à la longueur de flottaison (une crête à l'avant, une crête à l'arrière). A ce moment là la vitesse maxi est égale à : $V \text{ (nœuds)} = 2,43 \sqrt{L}$ (mètres), 2,43 représentant le degré de vitesse. Les constructeurs calculent évidemment dans la mesure du possible la motorisation nécessaire pour atteindre ce degré de vitesse,

Voir les caractéristiques en pages 82 et 83

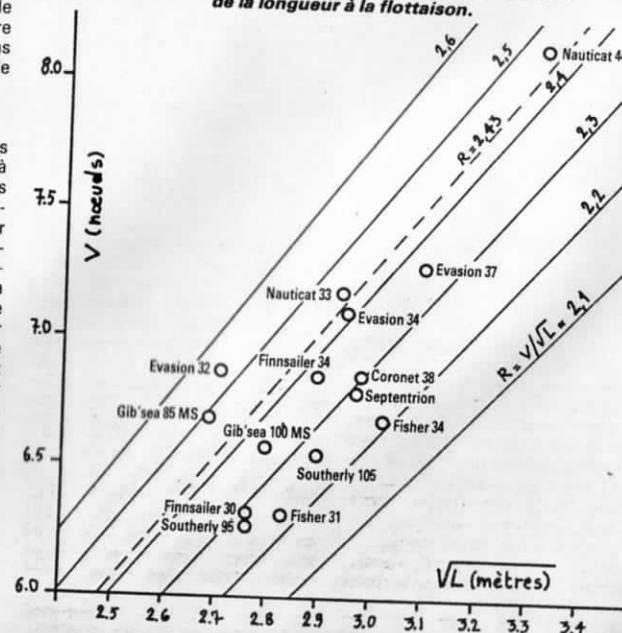


Le bulbe du Coronet 38 diminue de façon significative la vague d'étrave.

étant entendu que vouloir aller au-delà nécessite une très grosse augmentation de puissance. Pour un fifty, une fois atteint la vitesse « maxi-carène » ($R = 2,43$) vouloir la dépasser de 10 % oblige à doubler la puissance du moteur, quant à la consommation mieux vaut ne pas en parler !

Un bon ensemble de propulsion (moteur/réducteur/hélice) devrait donc permettre d'atteindre la vitesse maxi correspondant à $R = 2,43$. On peut voir sur le tableau 3

Tableau 3. Vitesse maximum au moteur en fonction de la longueur à la flottaison.



que la plupart des bateaux sont en dessous, de cette limite, exceptés l'Evasion 34 et les Nauticat 33 et 44 qui se trouvent juste de part et d'autre de la limite, ainsi que le Gib'Sea MS 85 et l'Evasion 32 qui possèdent une vitesse maximum légèrement supérieure à cette barrière théorique. Tous les autres se placent en dessous de cette vitesse théorique. Cela peut-être dû à 3 principaux facteurs :

1) La propulsion par hélice ayant tendance à cabrer le bateau (environ 3°), la poussée s'appliquant sous l'eau, si la partie arrière de la carène n'est pas assez volumineuse, la coque aura tendance à s'acculer dans l'eau, augmentant notablement la résistance à l'avancement. C'était notamment le cas du Septentrion et des Southerly. En règle générale les voiliers mixtes qui avaient une orientation voile plus marqué avaient tendance à se cabrer et voyaient donc leurs performances au moteur diminuer.

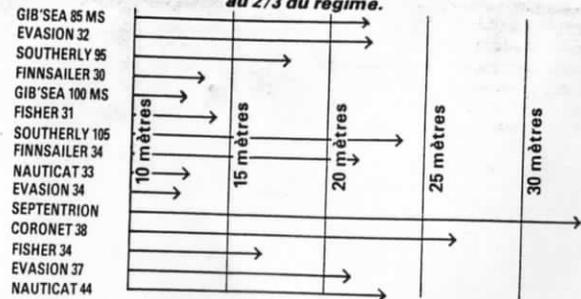
2) Un moteur pas assez puissant, limite évidemment la vitesse maximum. Dans l'ensemble la puissance des moteurs était suffisante, si ce n'est satisfaisante, excepté pour le Fisher 34 auquel apparemment il manquait une dizaine de chevaux. Les calculs concernant la puissance des moteurs et l'effica-

citée des hélices n'ont été rendu possible que grâce à l'aimable obligation de Jacques Arati du Bureau d'Etudes de Renault Marine qui a mis à notre disposition les programmes informatiques permettant de tels calculs. Les Southerly 95 et 105, le Fisher 31 et le Finnsailer 30 possédaient des moteurs juste suffisants, sans réserve de puissance. Les autres avaient quelques chevaux de plus et notamment le Nauticat 33 qui était équipé d'un moteur Ford développant 74 ch alors qu'un 50 ch aurait été suffisant.

3) La puissance de l'hélice entre aussi en ligne de compte pour obtenir la meilleure vitesse, et là il faut bien reconnaître qu'il n'y avait que peu de bateaux (trois) à posséder l'hélice adaptée à la fois au moteur et à la carène. Seuls les deux Gib'Sea et le Finnsailer 30 rentrent dans cette catégorie. Pour tous les autres l'hélice était soit trop faible (le moteur a tendance à tourner dans le vide) : Evasion 32, Finnsailer 34 et Southerly 105, soit trop forte (le moteur peine et ne peut prendre tous ses tours) : Fisher 31 et 44, Southerly 95, Nauticat 33 et 34, Coronet 38, Evasion 34 et 37, et Septentrion.

La grande majorité des 15 voiliers mixtes était équipée d'hélices tripales qui sont plus efficaces que les bipales en marche avant et surtout en marche arrière, mais qui présentent l'inconvénient d'engendrer une traînée plus importante lorsqu'elle est immobilisée pour la marche à la voile. Seul, avec les Southerly, le Finnsailer 34 était équipé d'une hélice bipale fixe, d'ailleurs trop faible pour le moteur qui tournait à sa puissance maximum en super-régime. Trois voiliers mixtes qui s'avèreront être parmi les plus rapides à la voile possédaient des hélices repliables (dite « bec de canard ») : le Finnsailer 30, le Coronet 38 et le Septentrion. Si, en marche avant, la perte peut être considérée comme faible par rapport à une hélice tripale classique, la marche arrière devient beaucoup plus délicate et principalement le passage entre les marches avant et arrière qui n'est pas aussi instantané et peut même être très long et devenir dangereux si il faut impérativement s'arrêter. Son grand avantage étant naturellement la faible traînée qu'elle occasionne à la voile. La solution idéale, compromis entre les manœuvres au moteur et la navigation à voile, semble être les hélices à pales orientables en drapeau — très efficaces en marche arrière — et à

Tableau 4. Distances d'arrêt minimum, le moteur tournant au 2/3 du régime.



peine plus perturbatrices à la voile que les « becs de canard ». Le seul inconvénient de ces hélices orientables en drapeau est la fragilité du mécanisme d'orientation et... leurs prix.

● **le freinage.**

Afin justement de tester la possibilité de s'arrêter rapidement (en embrayant la marche arrière) lors d'une manœuvre de port, nous avons mesuré la distance de freinage entre le moment où l'homme de barre enclenche la marche arrière et le moment où le bateau s'immobilise. Tous les bateaux étaient lancés en marche avant au 2/3 du régime maximum, ce qui correspondait à une vitesse d'environ 5,5 nœuds excepté pour les Evasion 34 et 37 (6,0 nœuds), le Nauticat 44 (6,5 nœuds) et le Coronet 38 (6,6 nœuds).

Le tableau 4 qui regroupe les résultats montre que le Septentrion et le Coronet 38, tous deux équipés d'hélice « bec de canard » ont eu le plus de difficulté à s'arrêter (33 et 27,5 mètres). Les plus performants, s'arrêtant sur 14 mètres ou moins, sont le Gib'Sea MS 100, le Finnsailer 30, le Fisher 31, le Nauticat 33 et l'Evasion 34. On peut d'autre part, remarquer que ce sont les voiliers possédant les hélices les plus « fortes » (pas ou diamètre important) qui s'arrêtent le plus rapidement, et que dans le groupe des bateaux qui mettent 20 à 24 mètres pour s'immobiliser se retrouvent les bateaux équipés d'hélice de pas ou de diamètre trop faible (Southerly 105, Evasion 32, Finnsailer 34).

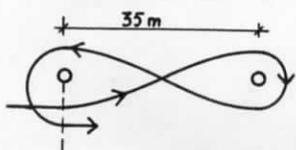
● **L'évolutivité**

Pour mesurer les aptitudes à manœuvrer, les voiliers effectuaient un huit autour de poteaux espacés de 35 mètres comprenant un virage à droite et un virage à gauche, ce qui permettait de voir si certains bateaux n'étaient pas soumis à des effets de giration trop

important. Le même huit devait ensuite être négocié en marche arrière !... Les résultats regroupés dans le tableau 5 montrent bien qu'en règle générale, il y a eu peu de problème en marche avant. Alors qu'en marche arrière l'importance des pas d'hélice et le fait que l'on ne puisse effectuer des « coups de fouet », comme en marche avant, (le safran se trouvant alors placé en avant de l'hélice), ont diminué considérablement l'évolutivité de beaucoup de voiliers mixtes.

Seuls les deux Gib'Sea, les Finnsailer 30 et 39, le Septentrion, le Nauticat 33, le Coronet et le Southerly 95 ont montré une aisance en marche arrière presque grande qu'en marche avant. Pour les autres, les manœuvres en marche arrière exigent du barreur du doigté et de la patience.

Tableau 5. Mesure de l'évolutivité.



	Temps en minutes et secondes	Marche avant	Marche arrière
Gib'Sea MS 85	0.48	1.30	
Evasion 32	0.41	5.20	
Southerly 95	0.40	1.49	
Finnsailer 30	0.36	1.00	
Gib'Sea MS 100	0.34	0.57	
Fisher 31	1.03	2.24	
Southerly 105	0.47	3.29	
Finnsailer 34	0.39	1.11	
Septentrion	0.46	1.18	
Coronet 38	0.55	1.42	
Fisher 34	1.06	3.46	
Evasion 37	0.39	2.41	
Nauticat 44	0.49	6.21	

Les épreuves à la voile

Elles ont été dominés, non par un bateau particulier, mais par l'anticyclone des Açores qui a régné sur la France au mois de septembre et nous a donc valu un très beau temps, malheureusement accompagné de vents faibles. Il aurait certainement été intéressant de pouvoir juger tous les voiliers mixtes dans la « brafougne », et de pouvoir faire la décision par K.O. Cela nous aurait permis de pouvoir vérifier le bien fondé des déclarations de certains nous assurant que dans le petit temps « ce n'était pas tout à fait ça » alors que dans la piaule... Cela eut été un test intéressant, mais il fait bien reconnaître également que la majorité des plaisanciers, adeptes des voiliers mixtes, comme les autres d'ailleurs, sont plus souvent en mer par « beau temps, belle mer » que lorsque les drisses se mettent à hurler.

Les épreuves à la voile comprennent : deux courses sur des triangles olympiques où tous les voiliers mixtes régataient ensemble, et deux parcours au vent de travers « contre la montre », les voiliers partaient alors successivement, espacés d'une distance nécessaire à ne pas se gêner les uns les autres par les sillages.

● **Triangles olympiques**

Ils ont tout deux été disputés par des vents faibles compris entre 3 et 5 nœuds (force 1 à 2 à l'échelle de Beaufort). Les triangles étaient inscrits dans un cercle, d'un peu moins d'1 mille de diamètre de manière à obtenir des bords relativement courts limitant ainsi les possibilités tactiques. Celles-ci étaient d'autant plus restreintes que le départ et l'arrivée avaient lieu au centre du cercle et que les voiliers devaient obligatoirement, dans le 2^e bord de près et le vent arrière, passer dans la « porte » formée par la bouée de départ et le bateau du comité de course.

Débuté à force 1, le 1^{er} triangle olympique a vu se détacher au près des voiliers comme le Coronet 38, le Southerly 95, le Septentrion. Tout au long de ce parcours le Coronet 38 est resté le plus rapide à toutes les allures et ce malgré le retour, dès que le vent est monté à force 2, du Gib'Sea MS 100, du Finnsailer 30 et de l'Evasion 37 auquel, il faut apparemment un minimum de 5 nœuds de vent pour qu'il prenne son envol. Etant un

des voiliers les plus petits, le Southerly 95 très rapide dans la toute petite brise s'est vu ensuite dépassé par des voiliers profitant de leur plus grande longueur de flottaion. Il n'en a pas moins continué à lutter avec beaucoup plus gros que lui. Curieusement l'Eva-

sion 34, une des nouveautés dont on aurait pu penser que ces conditions de vent lui était plus favorable, est resté dans le bas du peloton. Nous avons vu précédemment que ses caractéristiques démontraient un manque de surface de voilure, mis en évidence ici. Deux



Le comité de course a contrôlé avec précision toutes les épreuves. Ici L'Evasion 37 coupe la ligne d'arrivée.

Tableau 6. Temps en minutes et secondes sur les parcours olympiques.

1 ^{er} OLYMPIQUE	1 ^{er} PRES	LARGUE	2 ^e PRES	V.A.	3 ^e PRES	TOTAL
Coronet 38	19.10	26.09	18.18	15.17	8.56	1.27.50
Septentrion	29.10	22.35	18.47	14.54	10.33	1.35.57
Gib'Sea 100 MS	34.23	20.39	19.31	14.25	8.12	1.37.10
Finnsailer 30	35.46	20.28	20.20	13.56	9.10	1.39.40
Southerly 95	25.10	28.48	21.27	16.34	8.26	1.40.25
Evasion 37	35.12	21.44	20.54	15.30	8.18	1.41.38
Finnsailer 34	33.31	22.33	22.27	15.02	10.08	1.43.40
Southerly 105	30.10	24.14	24.05	16.30	10.47	1.45.46
Evasion 34	32.20	22.56	24.22	16.06	10.31	1.45.47
Gib'Sea 85 MS	38.25	20.57	22.33	14.51	10.10	1.46.56
Evasion 32	39.52	20.17	26.54	17.05	13.07	1.56.55
Fisher 31	-	22.05	37.21	22.00	18.03	2.16.49
Fisher 34	-	27.30	-	-	-	-
Nauticat 33	-	27.21	46.53	-	-	-
Nauticat 44	-	24.52	43.00	-	-	-

2 ^e OLYMPIQUE	1 ^{er} PRES	LARGUE	2 ^e PRES	V.A.	3 ^e PRES	TOTAL
Evasion 37	14.38	14.38	20.12	13.17	3.05	1.05.55
Gib'Sea 100 MS	13.40	14.37	21.41	13.12	3.12	1.06.22
Finnsailer 30	16.55	16.03	20.03	12.29	2.29	1.08.54
Southerly 105	16.21	15.18	29.03	11.23	2.11	1.14.16
Southerly 95	15.58	16.42	29.35	11.46	2.05	1.16.06
Finnsailer 34	21.34	16.01	23.39	11.34	3.00	1.16.38
Septentrion	18.01	16.24	31.21	10.34	2.06	1.18.26
Evasion 32	20.25	15.50	33.50	10.12	2.09	1.22.26
Gib'Sea 85 MS	17.53	18.02	34.35	10.35	2.15	1.23.20
Nauticat 44	38.01	27.50	-	-	-	-
Nauticat 33	57.18	27.32	-	-	-	-

Voir les caractéristiques en pages 82 et 83

voiliers nous ont un peu déçu dans cette petite brise, le Gib'Sea MS 85 et le Finnsailer 34 pourtant situés sur le tableau 1 parmi les plus voilés. Les voiliers mixtes situés dans le secteur 4 (peu voilé et lourd à très lourd) du tableau 1 se retrouvent dans le bas du classement.

Seuls, dans ce groupe, le Southerly 105 et l'Evasion 32 sont restés au contact du reste de la flotte. Outre des caractéristiques intrinsèques de poids et de surface de voile, la forme des carènes et principalement des ailerons ou quilles entre en ligne de compte. On remarque en effet que tous les voiliers de ce groupe (Tableau 1, groupe 4) possèdent des quilles longues (exception faite pour le Southerly 105) qui procurent de nombreuses qualités en croisière (stabilité de route, échouage, faible tirant d'eau) mais pas celle de pouvoir efficacement remonter au vent principalement par vent faible. C'est ainsi que les quatre plus typés de ce groupe, les Fisher 31 et 34 et les Nauticat 33 et 44, dans un vent de force 1 à 2 avec un courant contraire d'environ 1 nœuds ne possédaient pas les ressources nécessaires pour lutter contre le vent et le courant.

Le 2^e parcours olympique confirme l'analyse que nous avons pu faire à propos du 1^{er}, en l'affinant. Le vent y était un peu plus soutenu et les trois voiliers qui, dans la régata précédente avaient manifesté un « plus » dès que la brise s'était établie à force 2, ont dominé la course à toutes les allures. Il s'agit de l'Evasion 37, du Gib'Sea MS 100 et du Finnsailer 30. Le Southerly 95 a confirmé que malgré sa petite taille, il se sentait capable de se maintenir avec les « grands » et son frère aîné, le 105 a retrouvé une

vitalité qu'il n'avait pas dans un vent plus faible.

En conclusion de ces parcours olympiques, on peut dire que la confrontation sur le terrain a montré, l'existence de deux groupes bien distincts - mise en évidence au début de l'article (tableau 1), et confirmée par les formes de carène : tous les voiliers du secteur 2 (lourd et voilé) sont équipés d'un aileron porte lest (fixe ou rétractable) et tous ceux du groupe 4 (très lourd et peu voilé) exception faite du Southerly 105, possèdent une quille traditionnelle, longue.

● **Parcours vent de travers**

Le premier parcours s'est disputé par une petite brise d'environ 6 nœuds tandis que le vent était monté à 8 nœuds pour le second. Nous verrons que ce faible accroissement du vent va en fait permettre à nos voiliers mixtes de prendre leur envol, leur vitesse n'étant pas loin de doubler pour une augmentation de 2 nœuds du vent réel. Non partant dans le 2^e parcours, le Coronet 38 a montré dans le premier qu'il possédait des possibilités très supérieures aux autres : 0,4 nœuds sur le Finnsailer 34 et 0,6/0,7 nœuds sur les six suivants. La hiérarchie établie dans les parcours olympique n'a pas été bouleversée par ses épreuves contre la montre. Bien au contraire, elle confirme que dès que le vent a permis aux bateaux de profiter de leur longueur de flottaison, les plus longs (dans le groupe de ceux que nous avons dénommés, voiliers mixtes par opposition aux fifties classiques) sont devenus les plus rapides et se sont installés en tête de liste. On peut remarquer la lutte que se sont livrés les frères ennemis, les Southerly 105 et 95, avec le plus souvent l'avantage au plus petit des deux. Le Fisher 34 a montré à ces

allures, où la portance de la quille est de moindre importance, qu'il pouvait rivaliser avec des unités que l'on aurait pu penser largement supérieures (0,2 nœuds sur l'Evasion 37 et le Septentrion) devantant même les Evasion 34 et 32. A l'inverse, même par 8 nœuds de vent réel, les Nauticat ne prennent pas encore leur essor et il faudrait certainement beaucoup plus de vent pour que le 44 atteigne une vitesse en rapport avec sa longueur de flottaison (11 mètres).

Tableau 7. Vitesse (nœuds) au vent de travers. Vent réel 6 nœuds

3.7	Coronet 38
3.3	Finnsailer 34
3.1	Gib'Sea 100, Septentrion, Evasion 37
3.0	Southerly 95, Southerly 105, Finnsailer 30
2.9	Fisher 34
2.8	Evasion 34
2.6	Evasion 32
2.5	Gib'Sea MS 85
2.4	Nauticat 44
2.1	Fisher 31
2.0	Nauticat 33

Vent réel 8 nœuds

5.5	Evasion 37, Finnsailer 34, Gib'Sea MS 100
5.3	Finnsailer 30, Southerly 95
5.2	Septentrion, Southerly 105
5.0	Evasion 32
4.6	Gib'Sea MS 85
4.1	Nauticat 44
4.0	Nauticat 33

Voiles et moteurs

Nous voulions conclure cette série de différentes épreuves par un parcours à la voile appuyée par le moteur. Compte tenu des conditions météorologiques, c'est à un parcours au moteur appuyé par les voiles auquel nous avons assisté... Le parcours était orienté perpendiculairement au vent et il fallait effectuer un aller-retour d'environ 4 milles (2+2). Le tableau 8 rassemble les résultats obtenus. La vitesse figurant sur le tableau n'est pas la moyenne des deux parcours mais celle du retour. En effet, de nombreux moteurs poussés à fond à l'aller n'auraient pas pu tenir les 4 milles, les régimes au retour s'en sont trouvés diminués et correspondaient mieux à la vitesse maximum obtenue en utilisation permanente. Ce tableau recoupe parfaitement les tableaux 2 et 3 (moteur seul) compte tenu du fait que les vitesses en régime continu sont un peu plus faible (environ 0,5 nœud qu'au régime maximum). Sans apporter un gain net de vitesse, il était manifeste que les voiles soulageaient l'action du moteur, permettant aux bateaux de tenir le régime maximum sans sur-

Tableau 8. Vitesse (nœuds) voile et moteur.

8.0	Nauticat 44
7.1	Evasion 37
7.0	Gib'sea MS 100, Septentrion
6.8	Nauticat 33, Southerly 105
6.6	Finnsailer 30
6.5	Finnsailer 34, Evasion 32, Gib'sea 85, Southerly 95

chauffe excessive. Le Nauticat 33, le Finnsailer 34, l'Evasion 37, le Gib'Sea MS 85 sont dans ce cas là. Le Nauticat 33, vu la puissance de son moteur, pourra sans inconvénient tourner avec quelques tours de moins ; quand au Finnsailer 34, c'est son hélice trop faible qui entraîne un sur-régime et il demande donc à être conduit avec attention.

● **Conclusion**

L'Epreuve Bateaux consacrée aux voiliers mixtes, nous a permis de mettre en évidence deux faits : il existe sur le marché deux groupes bien distincts de voiliers mixtes que l'on pourrait définir comme étant les modernes et les traditionnels. Les uns étant plutôt dérivés de purs voiliers avec les inconvénients que nous avons pu mettre en évidence : carènes pas nécessairement adaptées à la marche au moteur, recherche d'hélices ayant une faible trainée mais pas toujours adaptées à la marche au moteur et l'avantage de bien marcher à la voile. Les autres, les traditionnels, possédaient une bonne aisance du moteur grâce notamment à des hélices mieux adaptées ; leurs performances à la voile, limitées dans le petit temps, devraient en général se rapprocher de celles des voiliers mixtes de l'autre groupe quand le vent force un peu. Mais il restera qu'à la voile pure, notamment à cause de leurs plans de dérive, le louvoyage sera toujours leur point noir.

Le deuxième point que nous avons pu mettre en évidence est en règle générale la mauvaise adaptation du système de propulsion au

bateau, soit par manque de puissance des moteurs, soit par des hélices trop fortes ou trop faibles. C'est dommage, car une meilleure coordination entre l'architecte, le chantier et le motoriste permettrait certainement d'éviter aisément ces problèmes. Daniel ANDRIEU ■

avec la participation de :
Olivier LE CARRER
Didier MAUPAS
Alain RONDEAU et
Thierry VIGOUREUX

CONSTRUCTEURS ET IMPORTATEURS

Coronet/Elvström 38. Construit par Nelson Marine (Danemark) importé par South Marine. Port de plaisance de Mandelieu - La Napoule, 06210 Mandelieu.

Evasion 32, 34 et 37. Chantier Beneteau, 18, quai des Greniers 85800 St-Gilles Croix-de-Vie.

Finnsailer 30 et 34. Construits par Fiskars (Finlande) importé par SOFFCO-France, 91, av. de la République, 75540 Paris Cedex 11.

Agence Atlantique : Catala La Trinité Sur Mer.

Fisher 31 et 34. Construits par Fairways Marine (Angleterre) importé par la S.N.I.P., Port de Plaisance BP 65, 14150 Quistreum.

Gib'sea MS 85 et 100. Gibert Marine BP 32, 17230 Marans.

Nauticat 33 et 44. Construit par Siltala Yachts (Finlande), importé par la Compagnie Française West Marine, 21, bd des Nations-Unis, 92199 Meudon.

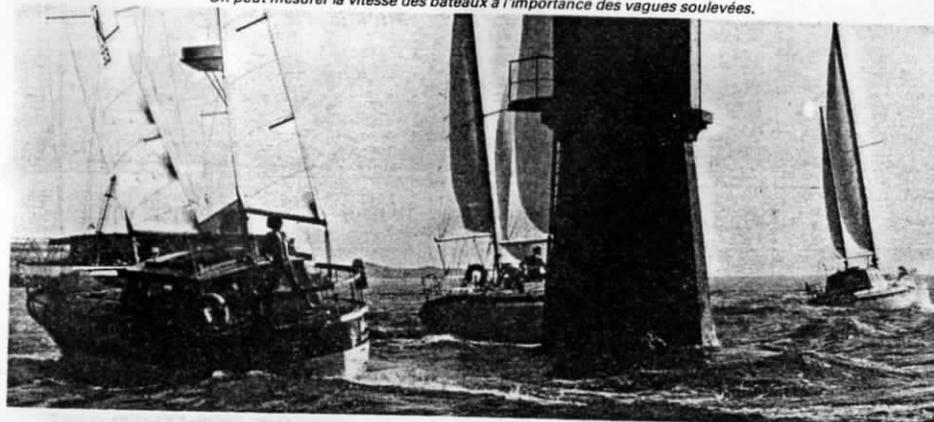
Septentrion : Chantier Mallard, Z.I. Perigny, 17000 La Rochelle.

Southerly 95 et 105. Construits par Northshore (Angleterre) importé par International Boat Service, 6, rue des Chantiers, 75005 Paris.

Dans l'attente du vent les équipages ont pu profiter du confort offert par leurs embarcations.



Passage disputé à la tour Richelieu dans l'épreuve voile et moteur. On peut mesurer la vitesse des bateaux à l'importance des vagues soulevées.



Voir les caractéristiques en pages 82 et 83

Caractéristiques des Fifties et voiliers mixtes de nos essais

CARACTERISTIQUES	GIB'SEAMS 85	FINNSAILER 30	EVASION 32	FISHER 31	SOUTHERLY 95	GIB'SEAM 100	NAUTICAT 33
Longueur de coque :	8,50 m	9,10 m	9 m	9,20 m	9,10 m	9,90 m	10,30 m
Longueur à la flottaison :	7,20 m	7,65 m	7,30 m	8,00 m	7,62 m	7,80 m	8,60 m
Largeur :	3,00 m	3,10 m	3 m	3,15 m	3,05 m	3,45 m	3,25 m
Tirant d'eau :	1,25 m	1,20 m	1,40 m	1,30 m	0,55/1,77 m	1,55 m	1,25 m
Hauteur franc bord avant :	-	1,16 m	-	1,70 m	1,30 m	-	1,52 m
Hauteur franc bord arrière :	-	0,97 m	-	1,20 m	0,95 m	-	1,48 m
Déplacement :	3 000 kg	4 400 kg	5 750 kg	6 750 kg	4 300 kg	4 700 kg	7 000 kg
Lest :	1 100 kg	1 200 kg	1 800 kg	3 000 kg	620 + 1 220 kg	1 950 kg	2 600 kg
Surface de voile standard :	-	-	-	-	-	-	-
Grand-voile :	16 m ²	18 m ²	14,20 m ²	19,95 m ²	14,80 m ²	16,80 m ²	13,00 m ²
Génois :	26 m ²	30 m ²	28 m ²	31 m ²	32,40 m ²	39,10 m ²	22,00 m ²
Foc :	Inter : 19,50 m ² Route : 11,70 m ²	12 m ²	13,80 m ²	23 m ²	14 m ²	Inter : 31,70 m ² route : 16,50 m ²	11,00 m ²
Artimon :	-	-	6,50 m ²	-	-	-	-
Spinnaker :	58,00 m ²	65 m ²	56 m ²	-	-	7,10 m ²	7,00 m ²
Hauteur du rouf :	-	32/43	-	0,35 m	0,53 m	1,00 m	0,40 m
Largeur des passavants :	-	-	-	0,33 m	0,30 m	0,30 - 0,55 m	0,40 m
Puissance du moteur :	25 ch	23 ch	43 ch	35 ch	23 ch	49 ch	74 ch
Nbr. de batteries et capacité :	1	2 x 105 Ah	-	3 x 95 Ah	1 x 90 Ah	2 x 115 Ah	2 x 150 Ah
Capacité du réservoir gazole :	80 l	170 l	120 l	300 l	90 l	200 l	2 x 300 l
Capacité réservoir eau douce :	150 l	190 l	200 l	225 l	120 l	210 l	250 l
Dimensions du cockpit :	-	-	-	-	-	-	-
Longueur, largeur, creux :	-	1,82 x 1,70 x 0,85	2,25 x 1,48	2 x 1,70 x 0,76	-	2,05 x 2,05 x 0,40	-
Hauteur sous barrot :	-	-	-	-	2,07 x 1,50 x 0,7	-	-
Cabine avant :	1,58 m	-	1,56 m	1,90 m	-	1,60 m	1,88 m
Carré :	1,75 m	1,80 m	1,81 m	1,85 m	1,88 m	1,82	1,90 m
Cabine arrière :	-	-	-	-	1,83 m	-	1,80 m
Timonerie :	1,90 m	ss. capote 1,70 m	1,81 m	1,90 m	-	1,82 m	1,90 m
Dimensions des couchettes :	-	-	-	-	1,92 m	-	-
Cabine avant :	1,80 x 1,80	1,90 x 1,65	2,00 x 1,86	1,90 x 2,50	-	2,05 x 2,15	1,65 x 1,90
Double carré :	-	2,10 x 0,7	-	1,90 x 1,05	1,94 x 0,6	-	1,94 x 1,17
Divan :	-	-	-	-	-	-	-
Cabine arrière :	-	2,10 x 0,7	-	-	2,00 x 0,90	1,90 x 0,81-1,19	2 x 0,80
Table du carré :	1,27 x 0,88 (0,15 rep.)	110 x 0,95 x 0,43	1,07 x 0,75	1 x 0,80	1,15 x 0,9	0,92 x 1,03 (0,40 re.)	1,17 x 0,70
Compartment toilettes :	-	-	-	-	-	-	-
Longueur, largeur, hauteur :	- 1,71	1,07 x 0,78 x 1,67	-	1,00 - 0,58 - 1,90	1,11 x 1,00 x 2,07	1,71	0,93 x 0,73 x 1,88
Accessoires :	-	-	-	-	-	-	-
Pompe de cale :	-	1 main-1 élect.	moteur	70 l/m E/M	1 main	-	E/M
Eau froide sous pression :	oui	(chaude) option	oui	-	option	oui	-
Réfrigérateur :	non	-	-	glacière	option	-	42 l
Douche :	-	Froide	oui	-	option	oui	-
Eau de mer à l'évier :	non	non	non	non	non	oui	-
Eau chaude :	non	non	non	oui	non	non	oui
Prix :	178.250 F	291.276 F	240.668 F	340.000 F	234.965 F	268.900 F	396.150 F

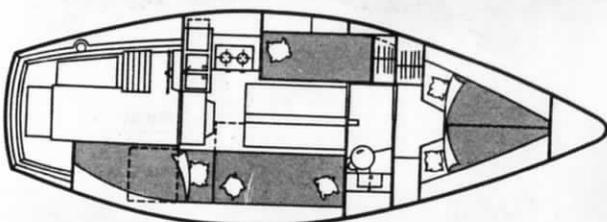
Une description détaillée de chaque bateau

EVASION 34	FINNSAILER 34	FISHER 34	SEPTENTRION	SOUTHERLY 105	EVASION 37	CORONET 38	NAUTICAT 44
10,34 m	10,40 m	10,46 m	10,80 m	9,99 m	11,33 m	11,42 m	13,30 m
-	8,36 m	9,10 m	8,80 m	8,38 m	9,54 m	8,81 m	11 m
3,48 m	3,45 m	3,43 m	3,45 m	3,60 m	3,65 m	3,50 m	3,70 m
-	1,58 m	1,45 m	1,05 m/2,16 m	0,58/2,03 m	1,24/2,30 m	1,65 m	1,80 m
-	1,22 m	1,70 m	1,30 m	1,25 m	1,40 m	1,50 m	1,80 m
-	1,04 m	1,20 m	1,05 m	1,02 m	1,30 m	1,40 m	1,80 m
5 500 kg	6 200 kg	10 000 kg	6 000 kg	5 900 kg	8 000 kg	6 500 kg	18 000 kg
2 200 kg	2 450 kg	4 750 kg	2 000 kg	2 420 kg	-	2 900 kg	5 500 kg
-	-	-	-	46,36 m ²	81,00 m ²	-	74,50 m ²
-	24 m ²	20,43 m ²	21,7 m ²	19,23 m ²	25,90 m ²	25 m ²	-
-	39 m ²	31 m ²	38 m ²	36,23 m ²	46,30 m ²	50 m ²	-
-	14 m ²	-	inter : 28,50 m ²	15,98 m ²	35,00 m ²	28,50 m ²	13 + 15,5 m ²
-	-	-	route : 17,70 m ²	-	-	-	-
-	-	5,57 m ²	8,30 m ²	(option) 5,20 m ²	8,80 m ²	-	misaine : 28 m ²
-	-	-	80,00 m ²	-	-	105 m ²	-
0,41 m	-	0,50 m	0,50 m	0,50 m	0,75 m	0,45 m	0,45 m
0,29-0,35 m	0,31 - 0,58 m	0,33 m	0,40 m	-0,33 m	0,45 m	0,36 m	0,50 m
45 ch	45 ch	50 ch	45 ch	35 ch	60 ch	61 ch	115 ch
1 x 124 Ah	2 x 105 Ah	3 x 95 Ah	1 x 90 Ah	2 x 25 Ah	2 x 165 Ah	3 x 105 Ah	2 x 200 Ah
250 l	220 l	346 l	200 l	239 l	250 l	250 l	1 200 l
2 x 200 l	250 l	450 l	300 l	250 l	230 l	400 l	850 l
1,78 x 3,75 x 0,45	1,87 x 2,08 x 0,93	2,05 x 1,80 x 0,90	2,0 x 1,45 x 0,7	1,65 x 1,68 x 0,40	1,36 x 0,91 x 0,48	-	3,05 x 3,4
1,72 m	1,68 m	1,90 m	1,68 m	1,87 m	-	1,80 m	1,90 m
1,83 m	1,86 m	1,87 m	1,92 m	1,84 m	1,93 m	1,85 m	2,00 m
1,89 m	1,43 m	-	1,88 m	1,62 m	1,65 m	1,85 m	2,00 m
1,83 m	1,80 sans capote	1,90 m	1,75 m	1,95 m	1,82 m	1,90 m	2,00 m
-	-	-	-	-	-	-	-
2,05 x 1,92	2,10 x 0,55	1,80 x 0,65	1,90 x 1,90/0,20	2,03 x 0,59	2,10 x 1,30	1,90 x 1,80	1,90 x 1,80
2,27 x 0,60	2,05 x 1,37	1,80 x 1,15	-	1,90 x 1,25	2,40 x 0,60	-	-
-	-	1,80 x 0,57	-	1,90 x 0,55	2,20 x 0,60	-	-
1,91 x 0,97 x 1,20	2,00 x 0,90 x 0,50	1,85 x 1,20	1,90 x 1,40/0,9	1,93 x 1,06	1,95 x 1,40	1,94 x 1,17	1,90 x 1,7/1,2
1,21 x 0,83 (0,22 repliée)	1,34 x 1,00	1,10 x 0,93	1,00 x 0,60	1,17 x 0,95	1,25 x 0,88	1,17 x 0,70	1,90 x 0,80
-	-	-	-	-	-	-	-
1,25 x 0,98 x 1,78	1,00 x 0,87 x 1,73	1,00 x 0,70 x 1,90	1,00 x 1,00 x 1,80	1,12 x 1,15 x 2,10	0,85 x 1,66 x 1,84	-	0,90 x 1,40 x 2,00
-	1 main - 1 élect.	70 l/m E/M	électrique	manuelle	électrique	E/M	1 main-1 élect.
oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
82 l	option	glacière	glacière	option	oui	42 l	90 l
oui	oui	oui	oui	option	oui	oui	oui
non	non	non	non	non	non	non	oui
non	non	non	non	non	non	non	oui
329.139 F	386.815 F	430.000 F	332.500 F	312.580 F	424.995 F	600.000 F	766.310 F

est donnée dans les pages suivantes.

GIB'SEA MS 85

8,50 m

**Conception et coque :**

Présenté au Salon de Paris 1979, le MS 85 n'affirme son caractère de voilier mixte que par le cockpit protégé par un pare-brise et une capote. Elle protège une barre à roue et un siège pour le pilote. La carène dessinée par Michel Joubert pourrait être celle d'un voilier de croisière à francs-bords importants. Le tirant d'eau modéré et la forme du lest facilitent l'échouage, mais ne permettent pas d'attendre des performances exceptionnelles au louvoyage où le moteur de 25 ch prendra le relais.

Pont : Devant le puits à mouillage, on trouve un guindeau méca-

nique encastré, accessoire proposé en série, intéressant pour manœuvrer un bateau, même de cette taille, en famille. Passavants larges, mains courantes et nouvel arceau de capote permettent de circuler en sécurité. Les cale-pieds comme l'antidérapant sortent du moule de pont. Rien à craindre avec la bôme qui est à 2,25 m du cockpit.

Grément : Sur ce sloop à foc en tête est monté en série un enrouleur de foc qui vise aussi à faciliter les manœuvres. Une paire de winches sur le mât aident à étarquer des drisses mixtes câble et textile. La grand-voile contrôlée par un hale-bas à quatre brins porte

deux bandes de ris. Pas de winch pour les bosses. Les écoutes de foc reviennent par des avale-tout sur des winches à deux vitesses dans le cockpit.

Timonerie-cockpit : Un pare-brise et une capote protègent 75 % de la surface du cockpit. Signalons que, depuis le Grand Pavois 1980, la capote glisse dans un arceau en alliage léger qui doit améliorer sa tenue. A babord de la descente, le cloison supporte la barre à roue et le tableau de bord. Le radeau de sauvetage trouve sa place sous le siège non réglable du pilote. Le reste du cockpit est ceinturé de bancs s'ouvrant de deux côtés sur des coffres.

Emménagements : Ils correspondent à l'ordonnement traditionnel d'un voilier avec une particularité agréable : la ceinture de hublots et les banquettes assez hautes donnent assis une excellente « vue sur la mer », ce qui permet presque de considérer ce carré classique comme un salon de pont, mais le barreur se tient à l'extérieur. Au moins six personnes peuvent prendre place sur les banquettes, qui dissimulent de nombreux rangements et coffres. A tribord, une couchette double se déplie jusqu'à la table. La table à cartes coulisse et s'escamote dans le logement de la couchette-cerceuil sous le cockpit. Un évier inox à deux bacs, un réchaud à deux feux avec bouteille suspendue, une glacière et de nombreux rangements équipent la cuisine en L, à tribord au pied de la descente. Mais ses plans de travail sont limités. Vers l'avant, W-C et lavabo face à une penderie sont indépendants du passage vers le poste avant desservi par une porte coulissante. Une deuxième penderie est aménagée sur babord tandis que la couchette double triangulaire est entourée d'équipets. La

Une capote fixée sur le pare-brise assure ainsi une bonne protection du cockpit qui reste toutefois exposé par l'arrière.

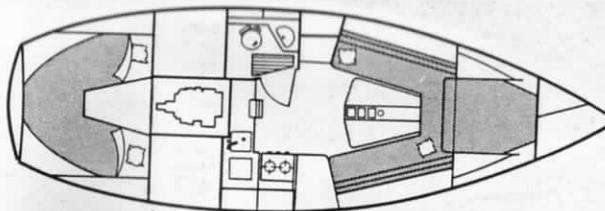


La table de repas au premier plan et la table à cartes au fond à gauche qui coulisse au-dessus de la couchette-cerceuil.



FINNSAILER 30

9,10 m



Coque : Après avoir longtemps construit de véritables fifties à quille longue et déplacement lourd, le chantier finlandais Oy Fiskars AB a opté pour la formule du voilier confortable, beaucoup plus performant sous voiles bien que se déplaçant honorablement au moteur, grâce à une carène relativement fine. La voûte assez pentue semble plus prévue pour l'équilibre sous voiles que pour la propulsion mécanique. Toutefois, des volumes arrière importants permettent la présence d'une cabine derrière le cockpit. La coque du Finnsailer 30 se présente donc comme celle d'un croiseur moderne doté d'un aileron de lest séparé, avec une semelle horizontale permettant l'échouage. L'habitabilité est augmentée par un pont surélevé par rapport à la liaison pont-coque habillée d'un liston en néoprène. On aboutit ainsi à un franc bord relativement haut si l'on tient compte du pavois, mais un

décoration fait appel aux tissus, au skaï et aux plaquages de bois sur les cloisons et les planchers, constituant un ensemble propre que l'on peut chercher à personnaliser. **Moteur :** Le Renault 4 130 de 25 chevaux est placé sous la descente. Il est alimenté par un réservoir de

80 l d'accès aisé sur l'avant, ce moteur est correctement insonorisé. Sur le tableau de bord, le barreur peut consulter le compteur, la jauge de carburant, un thermomètre de température d'eau et des témoins de pression d'huile et de charge de l'alternateur. Au

dessus de la table à cartes, le tableau électrique comporte six interrupteurs, six fusibles cylindriques et un indicateur de charge. La capacité de la batterie unique est de 105 Ah. L'éclairage intérieur comporte sept plafonniers et un lecteur de cartes.

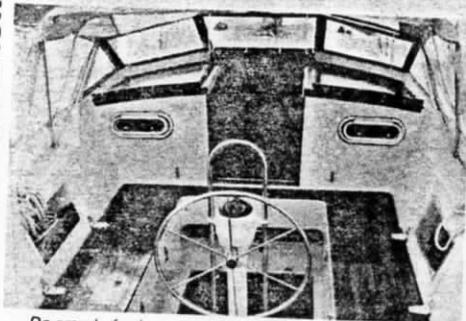
Grément : Mi-sloop, mi-cotre, le 30 est en effet prévu pour naviguer normalement avec son foc autovireur amuré sur l'étrave. L'étai avant montant en tête de mât permet d'entraîner un génois par petit temps. Mais l'intervalle entre ces deux étais est trop réduit pour une combinaison foc et trinquette au près. L'accastillage est d'excellente qualité avec des embouts de haubans sertis d'inox. La prise de ris se fait par deux palans intérieurs mais sans winch spécial. On peut à la rigueur utiliser un des deux winches de drisses sur le mât, aucune manœuvre ne revenant au cockpit.

Timonerie : Il s'agit en fait plutôt d'un cockpit abrité à l'avant par un pare-brise à cinq faces avec un encadrement en alliage léger. Une capote avec rallonge permet d'en couvrir la totalité, ce qui sera surtout pratique pour le mouillage, le barreur assis à l'arrière n'ayant pas une bonne visibilité à travers le pare-brise par temps humide. Il peut toutefois facilement barrer en regardant sur le côté comme sur un voilier normal. D'excellente qualité, la barre à roue montée sur colonne est à la fois douce et précise. Les bancs de cockpit sont recouverts de teck.

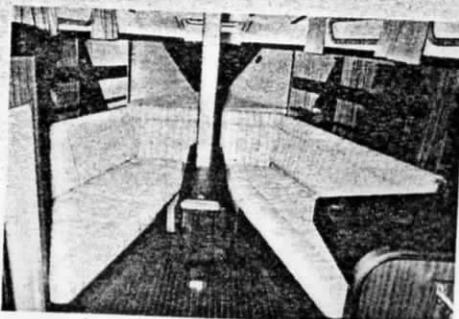
Emménagements : Dans sa version actuelle, le Finnsailer 30 comporte une cabine arrière plutôt vaste pour la taille de la coque, avec deux longues couchettes se rejoignant le long du tableau. Le petit lavabo escamotable sera utilement remplacé par une penderie. Avec son lit clos surélevé à l'avant et son compartiment toilettes à babord près de la descente, la cabine principale ressemble un peu à celle d'une vedette à moteur, et

Une bonne hauteur en se tenant debout sous la capote.





De grands équipets encadrent la descente bien protégée par le pare-brise muni d'une capote relevable.



Un carré en forme de V de style day-boat qui domine la couchette double dans l'étrave.

ne manque pas d'agrément pour recevoir des amis à l'apéritif. Sur le plan pratique, le système d'abatant pour installer la couchette avant et la forme de la table à cartes manquent de fonctionnel. Sinon la présentation est très soignée pour un bateau de cette taille

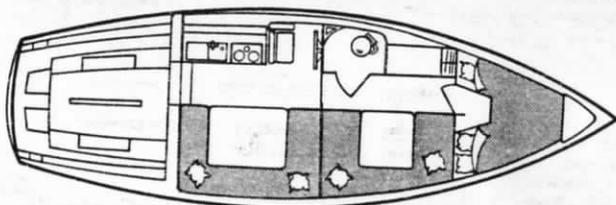
avec de jolies menuiseries, et un nombre de tiroirs impressionnant. Un bon point également pour l'aération.

Moteur : L'accès du moteur se fait par une trappe assez étroite dans le cockpit ou par le coffre à voiles bâbord. Dans les deux cas

l'opération n'est pas aisée. Nous avons noté l'absence de décanter, par contre la présence de deux batteries puissantes et bien ventilées dans un coffre extérieur. Parfaitement insonorisé, le compartiment moteur est ventilé électriquement.

EVASION 32

9 m



Conception et coque : Né en 1972 du crayon d'André Bénéteau, l'Evasion 32 a été produit à plus de 500 exemplaires. Ce croiseur mixte de 9,00 m propose dans sa coque volumineuse à fort déplacement trois cabines dont un salon de pont complètement fermé. La quille longue forme un plan de dérive important tandis que le gréement en ketch permet de disposer d'une

belle surface de voilure divisée.

Pont : Les mains courantes encastrées dans le rouf, comme les taquets de bonnes dimensions, font appel au bois ce qui permet de combiner efficacité et esthétique. En revanche, l'antidérapant venu au moulage manque d'agressivité surtout dans le sens longitudinal. Les passavants de 0,30 m et les nombreuses possibilités de prises

sur les mains courantes ou les haubans permettent de se rendre aisément à l'avant. Le bout-dehors en bois est ceinturé par le balcon ce qui facilite les manœuvres de foc comme les prises de mouillage. Tout à l'arrière, le cockpit est très large (2,25 m) et un cale-pied central y a été judicieusement posé. Les bancs en U recouverts d'un-caillebotis en bois servent de coffres. De la barre franche qui est relevable, la visibilité vers l'avant est limitée par le rouf à moins de se tenir debout.

Gréement : Gréé en ketch, l'Evasion 32 possède tout l'accastillage nécessaire mais rien de surflu. Le grand mât n'est équipé que d'un seul winche mais possède la platine pour un deuxième et un rail de tangon. Les drisses sont tout textile. Les voiles sont équipées de deux ris et on frappe les bosses directement sur les taquets. Rien à craindre de la bôme d'artimon qui est à 2,06 m du plancher du cockpit. Avale-tout sur rail et winches à deux vitesses sont prévus pour les écoutes de foc.

Emménagements : L'ensemble timonerie-carré-cuisine-coin navigation sur 2,00 x 2,25 m forme un très beau salon de pont avec vue panoramique tous azimuts, ce qui est appréciable autant pour le séjour que pour le pilotage. Un évier inox, un réchaud trois feux avec four et de nombreux range-

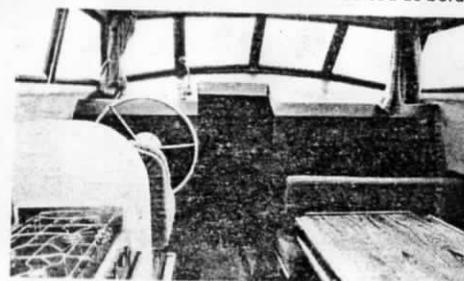
ments équipent la cuisine à bâbord. Sous le siège fixe de barre fait d'un coussin moulé, une glacière de 42 litres se transforme facilement en réfrigérateur en ajoutant un compresseur. Cinq personnes prennent place autour de la table affectée également à la navigation avec un rangement pour les cartes et les documents dans son épaisseur ou dans l'équipet-bibliothèque. La nuit, cette table peut s'abaisser pour combiner avec la banquette une couchette double. A tribord dans la cloison de descente, un bar est prévu pour six verres et cinq bouteilles de deux diamètres différents.

Dans le second carré, on retrouve une autre table autour de laquelle quatre personnes peuvent s'asseoir confortablement. Elle peut se transformer en couchette double. Selon les programmes de navigation, ce deuxième carré sera une cabine propriétaire ou un lieu réservé, par exemple, aux enfants. En face, un compartiment toilette possède un ensemble lavabo-tablette-miroir en plastique moulé et un cosy. La douchette est alimentée uniquement en eau froide sous pression. Enfin, le poste avant offre une couchette double triangulaire, des équipets et un coffre.

Moteur : Un Perkins 4108 ou un Volvo MD 17 situé sous le plancher de la timonerie équipe l'Evasion 32 pour le même prix. Quel que soit le montage d'origine, on trouve un réservoir de 120 litres et une seule batterie de 120 Ah. Le tableau électrique comporte six fusibles magnéto-thermiques et des voyants-témoins pour les feux. Pas d'indicateur de charge. On trouve six points d'éclairage et deux prises 12V (tableau et toilette) dans le bateau. Compte-tours, compte-heures, témoins de charge, manomètre de pression d'huile, thermomètre de température d'eau et jauge carburant au tableau de bord.



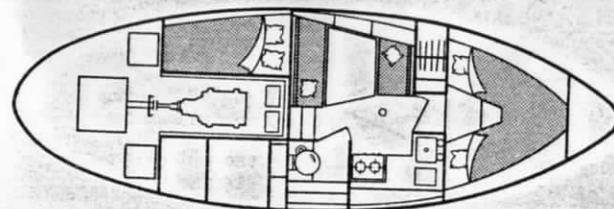
Un toit coulissant pour bien aérer le carré ouvrant par deux portes sur le cockpit



Une timonerie qui rappelle le salon de pont d'une grande vedette sedan

FISHER 31

9,20 m



Conception et coque : Les chalutiers traditionnels de la mer du nord et de la Scandinavie, qui bénéficient de l'expérience acquise par des générations de marins, ont largement inspiré les architectes des Fisher. Avec son pavois en bois verni, sa timonerie haute et droite, sa coque venue à quille longue commode à échouer, il présente une silhouette originale aujourd'hui bien connue. Sa construction se veut également très robuste, le chantier britannique ne lésinant pas sur l'épaisseur du bois et du polyester même si le déplacement atteint un poids assez élevé et que les performances à la voile s'en ressentent.

Le pont : Les nombreuses plaques antidérapantes qui constellent le rouf facilitent les déplacements, de même que les larges passavants ; toutefois, l'accès du petit cockpit en pointe sur l'arrière est gêné par un hiloire relevé, destiné à le protéger contre les paquets de mer. Il est clair que toute cette disposition est faite plus pour les mauvais temps que pour les bains de soleil.

Le gréement : Robuste, avec de

EPEUVE-BATEAUX

nombreuses pièces en inox, il est du type sloop. Un foc bomé et un système de prise de ris automatique au pied de mât permettent la manœuvre par un homme seul d'autant mieux qu'un foc à rouleau est proposé en option.

La timonerie : Un volume important (2,10 x 1,93 m) permettant de loger deux banquettes latérales, (1,88 m) de larges surfaces vitrées donnant une vue bien dégagée sur tout l'horizon, un parebrise avant inversé, balayé par des essuie-glaces à déplacement horizontal, constituent les atouts majeurs de la timonerie du Fisher 31. Elle s'ouvre par une double porte sur le cockpit, un surbau rabattable interdisant toute entrée d'eau. Un coffre à voile sous une banquette descend jusqu'à fond de cale et la barre à roue sur un pupitre

dissimulant le tableau électrique entraîne le gouvernail par cardans et pignons. Les deux glaces coulissantes ne suffisent pas sous le soleil, à supprimer l'effet de serre dû à la grande surface vitrée du roof, il faut ouvrir les portes pour assurer une bonne aération.

Les aménagements : Une dinette avec deux banquettes face à face, transformable en couchette double (1,90 m x 1,24 x 0,90 m), occupe tout le côté babord d'un carré dont les ouvertures hautes ne donnent qu'une vue très limitée sur la mer. La large cuisine en L, située à l'écart du passage, dissimule dans un meuble un évier inox, une cuisinière et un réfrigérateur (en option). Les rangements ne manquant pas dans les nombreux tiroirs, placards et équipets. Dans la cabine avant, les deux couchet-

tes en pointe très relevées recouvrent également de grands coffres. A noter dans le compartiment toilette, le lavabo basculant qui dégage la place pour le W.C. Une couchette alcôve de 2 m par 0,90 m se glisse à l'arrière sous la banquette, mais la hauteur est réduite à 0,70 m.

Le moteur : Logé sous le plancher de la timonerie, le Volvo 35 ch est aisément accessible de même que le presse étoupe graissé par l'eau grasse d'échappement, et le filtre d'eau sur la crépine. La pompe de cale automatique ou à main aspire les eaux usées, rassemblées dans un puisard fermé, évitant ainsi les mauvaises odeurs. Le tableau de commande comporte un témoin d'huile et de charge, un indicateur de température d'eau, et une jauge.

une légère surélévation ne gêne ni les manœuvres, ni le bain de soleil. Une cuvette dans l'étrave est prévue pour ranger le mouillage ou abriter un foc ferlé, mais elle n'est pas fermée. Les passavants ne sont pas larges, mais bien dégagés et revêtus d'un antidérapant - grains de riz - d'efficacité médiocre.

Grément : Le Southerly 95 est gréé en tête avec un triangle avant important. Un bas étai évite que l'écoute de foc ne se prenne dans les taquets du pied de mât. La bôme est munie d'un puissant halebas rigide et de trois palans intérieurs pour les prises de ris et la bordure, mais sans winch. Sur le mât, deux winches de drisses, aucune manœuvre ne revenant au cockpit. Les cadènes de haubans rentrées permettent de border correctement le génois au près. A noter la bôme très haute au-dessus du cockpit et de la timonerie.

Timonerie : Un véritable poste de pilotage intérieur avec un marchepied en bois. La visibilité est excellente derrière les grands hublots à condition de disposer d'un essuie-glace (en option). Le siège du barreur donne l'impression d'être perché, sans calage pour la gîte. On peut sur option également disposer d'une double commande d'inverseur qui semble souhaitable.

Emménagements : Avec une hauteur sous barrots impressionnante, les emménagements comportent deux niveaux. Dans l'entrée, le cuisinier profite d'une visibilité totale et d'une cuisine bien agencée avec de nombreux rangements et tiroirs. Une couchette de navigateur - très accessible - s'enfonce sous l'arrière à tribord, le cabinet de toilette est réellement utilisable. Le puits de quille près de la descente est un peu encombrant. En contrebas, mais toujours



Grâce à ses propres hublots le carré en contrebas offre lui aussi, une bonne vue sur la mer.



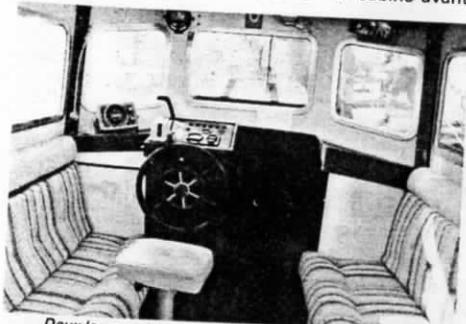
Le pilote se sent un peu perché sur le siège aussi haut que la barre.

A babord, dans l'entrée, une cuisine parfaitement aménagée.

avec une belle hauteur, le carré comprend une dinette en U se transformant en couchette double et une couchette simple, toutes deux munies de dossiers capitonnés. Une rangée de hublots dans la coque procure à nouveau la vue sur la mer. Le poste avant abrite deux couchettes décalées en hauteur pour que leurs pieds se croisent. Cela permet un grand placard sous la couchette la plus haute. L'ensemble est très clair, agréablement habillé par de nombreuses menuiseries en teck.

avec de grosses plaques de bois intercalées. Le compartiment moteur ne dispose que d'une ventilation statique, son accessibilité moyenne s'effectue soit par la descente, soit par un coffre à voiles latéral. L'insonorisation paraît sérieuse (3 cm de mousse avec plaque isolante). Le coffre à batteries est prévu pour en recevoir une deuxième en option. Le montage est classique : inverseur mécanique, hélice et arbre en bronze, avec lubrification par eau sous pression. Le tableau de bord standard du MD11C est monté soit à l'arrière du cockpit soit, sur demande, dans la timonerie.

Moteur : Le moteur est boulonné sur son berceau en polyester moulé



Deux longues banquettes latérales dans la timonerie ouvrant par deux portes sur le cockpit.



Une cuisine en L à l'écart du passage central et face à la dinette transformable en couchette double.

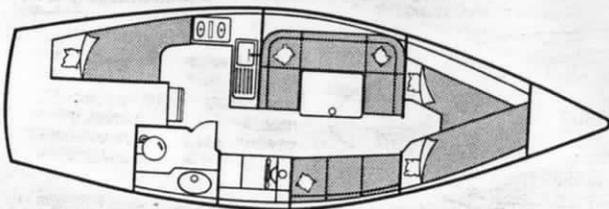
SOUTHERLY 95

9,10 m



Coque : Une coque de dériveur intégral inattendue pour un voilier de ce programme. Dick Carter est passé par là, avec des options originales mais bien adaptées. Grâce à sa quille hydraulique étroite et profonde, le Southerly 95 compense, par une faible surface mouillée et un bon couple de redressement, le fardage de sa coque volumineuse que coiffe un rouf généreux. 63 coups de pompe permettent de relever complètement la quille pivotante pour aller à la plage. Le safran extérieur se remonte à l'aide d'un palan. Un talon moulé en protège la partie inférieure ainsi que l'hélice. La coque est construite en polyester mat et roving, le pont en sandwich-balsa.

Pont : Le cockpit arrière avec des banquettes latérales et une barre franche est celui d'un voilier pur avec une visibilité réduite par le rouf très haut, mais bien vitré et qui va jusqu'au mât. Devant ce dernier,



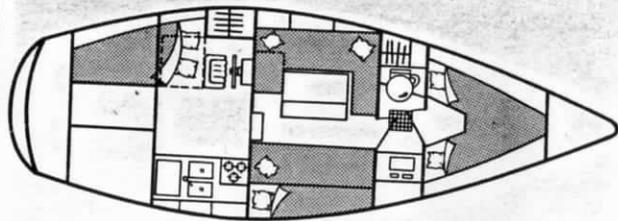
GIB'SEA MS 100

9,90 m



Conception et coque : Dessinée par Philippe Harlé, la carène du Gib'sea MS 100 est dérivée du Gib'sea 33 auquel a été ajouté un abri de navigation. Le lest assez long permet d'échouer aisément et le safran est suspendu. Dans le cockpit, tout à l'arrière et bien protégé, on trouve une barre franche sur la mèche de safran commandée par ailleurs par une barre à roue intérieure.

Pont : Les passavants facilitent la circulation sur le pont ainsi que les mains courantes en tube d'inox. L'antidérapant de moulage est



assez efficace. Un banc à l'arrière et deux bancs latéraux agencent le cockpit. On y trouve un coffre double à l'arrière avec emplacement pour bouteille de gaz et une soute à voile à babord. Assis à la barre franche, la visibilité reste suffisante à travers les glaces de la timonerie ou, en se plaçant au vent, appuyé dans les filières.

Grément : Le grément de ketch est bien échantillonné avec winches de drisses sur le grand mât et de prise de ris sur la bôme. La barre d'écoute de la grand-voile revient sur le rouf de la timonerie et elle est aidée dans sa fonction par un hale-bas à quatre brins. A moins de mesurer plus de 2 mètres de haut, votre cuir chevelu ne craindra pas la bôme du mât d'artimon. Sur le banc au fond du cockpit, la barre ne gêne pas. Une paire de winches

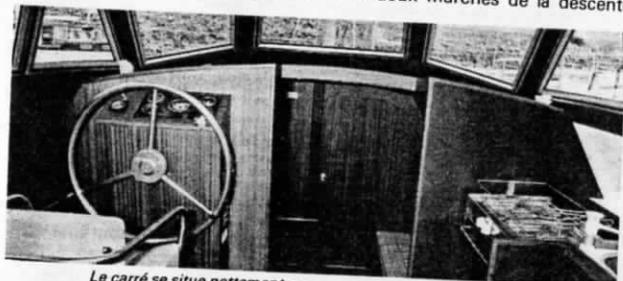
MG 43 à deux vitesses reçoit les écoutes de foc qui passent auparavant dans un avale-tout sur rail.

Timonerie : Ce n'est pas à proprement parler un salon de pont mais on y trouve la cuisine, le coin navigation et une couchette double cerceuil. De vastes baies offrent une vue panoramique mais aucune ne s'ouvre, même devant la cuisine. Le réchaud propose deux feux et un four, tandis que la glacière contient 50 litres. Les deux bacs de l'évier inox sont alimentés par un robinet d'eau froide sous pression. L'eau de mer par pompe manuelle alimente un autre robinet. Outre une grande pailasse-plan de travail, on trouve de nombreux équipements et, en particulier, un placard mobile pratique qui, contenant les produits courants et amené près des deux marches de la descente

vers le carré, évitera de se déplacer trop souvent. A babord, près de la barre à roue, la table à carte peut coulisser sur une tige en inox et lorsqu'elle coiffe le siège de barre, elle dégage la tête de la couchette double installée à même le sol. La table à cartes est également rabattable : on y range dans son épaisseur les documents de navigation ce qui ne facilite pas leur recherche ultérieure.

Emménagements : Le poste avant propose une couchette double traditionnelle en forme de triangle sur quatre coffres et surmontée d'équipets ouverts. Puis le lavabo à tribord fait face aux W-C derrière lesquels se trouve une penderie. Pas de main courante. Sur le caillbotis de douche (eau froide sous pression), on relève 1,71 m de hauteur sous barrots. Dans le carré, la dinette en U autour de laquelle 8 personnes peuvent prendre place est convertible en couchette double. Sur l'autre bord, on trouve une couchette-banquette et une couchette superposée. Le bar dans la table peut accueillir 4 bouteilles et 9 verres par deux accès. Pas de sophistication dans la décoration qui fait appel au tissu, au placage de sapelli, à la moquette et au tapis pastillé.

Moteur : Sous le plancher de la timonerie, le moteur Perkins 4108 de 30 ch peut être commandé du cockpit ou de la console de pilotage. Sous le siège du pilote, le réservoir de fuel contient 200 l. On accède facilement par la descente aux deux batteries de 115 amp/h. Le tableau de bord comporte un compte-tours, manomètre de pression d'huile, thermomètre d'eau, jauge de carburant, témoin de charge et le tableau électrique, six interrupteurs, avec fusibles incorporés ainsi qu'un indicateur de charge.



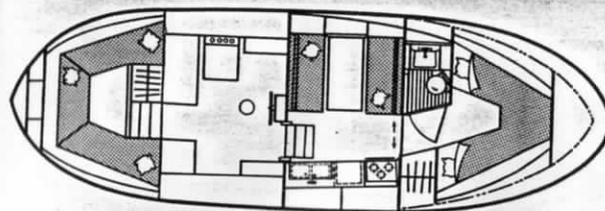
Le carré se situe nettement en contrebas de la timonerie qui dispose d'une belle vue panoramique.

NAUTICAT 33



10,10 m

Conception et coque : Pour donner du volume à la cabine, l'architecte du Nauticat 33 a dessiné une coque large et d'un franc bord très relevé sur l'arrière qui, sous certains angles, manque un peu de finesse. Mais, le salon timonerie centrale avec ses deux portes latérales coulissantes est fort bien proportionné et constitue l'atout majeur de ce spacieux et confortable fifty-fifty. La quille longue protégeant bien l'hélice, permet d'échouer sans crainte mais la coque très ventrue, bien lestée,



mériterait de supporter une plus grande surface de voilure.

Le pont : La vaste plage arrière bien plate, qui occupe toute la largeur de la coque et que ceinture une lisse, les surfaces de teck sur tout le pont, permettent de profiter pleinement du soleil, d'autant qu'une seconde barre à roue est installée sur l'arrière de la timonerie. La circulation est facilitée par les larges passavants et les lisses en teck.

Le grément : Il est du type ketch avec deux mâts sensiblement d'égale hauteur, mais qui supporte une surface de voilure un peu trop réduite pour le poids de la coque. A

noter : deux winches sur le grand mât, une bôme coulissante et un rail d'écoute sur le rouf de la timonerie.

La timonerie : Elle constitue presque à elle seule un véritable salon de pont d'où le pilote et les passagers disposent d'une vue haute et parfaitement dégagée sur tout l'horizon. Les deux portes latérales coulissantes et le toit ouvrant assurent en outre une excellente ventilation. La barre à roue, en arrière d'une vaste plage pour les cartes, est installée bien au centre du bateau. Un tableau regroupe tous les cadrans moteur et navigation au-dessus du pare-brise que balaient deux essuie-glaces. La banquette transversale sur l'arrière

est coupée par la descente de la cabine, mais elle peut se raccorder pour former une couchette navigation. Une tablette sur babord s'appuie contre un petit bar.

Les emménagements : Bien que la timonerie soit déjà un vaste salon, on trouve en contrebas sur l'avant un spacieux carré aménagé un peu comme sur les vedettes à moteur. Nous trouvons une dinette transformable en couchette double face à un large meuble de cuisine dissimulant sous des panneaux en bois verni, évier inox, cuisinière sur cardans et réfrigérateur. L'eau chaude est fournie par un chauffe-eau mural au gaz. Un rideau coulissant peut isoler la couchette double tandis qu'une porte coulissante sépare le carré de la cabine avant et du compartiment toilette doté d'un grand lavabo avec flexible de douche alimenté en eau chaude ; à noter la grande glace sur la porte.

Dans la cabine arrière, fermée par une porte coulissante éclairée par 4 hublots et aérée par un panneau de pont, les deux couchettes sont disposées en U (2m x 0,80 m). A la penderie basse s'ajoute un meuble à 5 tiroirs. Des revêtements de bois sur toutes les parois à l'exception du vaigrage blanc des plafonds, des rideaux sous cantonnière, des poignées de cuivre, de nombreuses appliques et deux lampes à cordons créent une ambiance très feutrée et intime, sans aucun doute fort plaisante à vivre.

Le moteur : Il est logé avec les deux réservoirs latéraux et les batteries sous le plancher du salon. Les filtres décanteur, et à eau de mer, sont aisément accessibles de même que le presse étoupe avec graisseur sous pression, logé sous le plancher de la cabine arrière

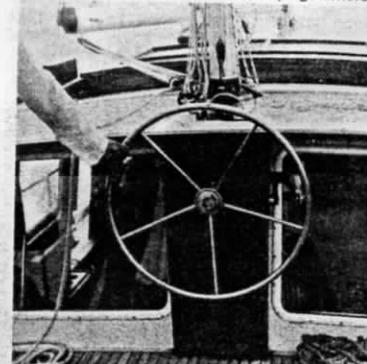


La couchette double du carré peut s'isoler par un rideau.

Une timonerie digne d'une grande vedette de 15 mètres.

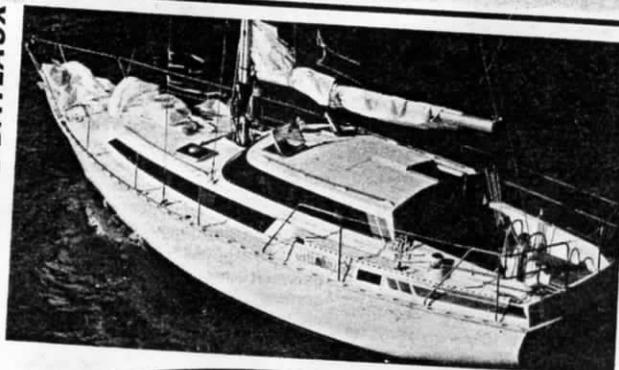


On peut également barrer de la plage arrière.



EVASION 34

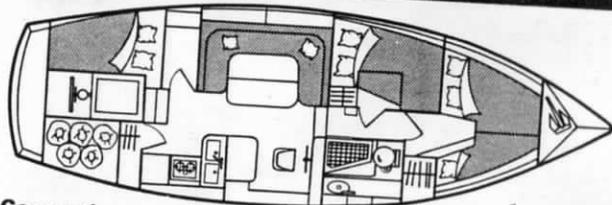
EPEUVE-BATEAUX



10,34 m



La cuisine voisine avec la table à cartes.



Conception et coque : Une silhouette moderne, signée André Beneteau, un gréement de cotre assez élancé, caractérisent l'Evasion 34 que le chantier Beneteau présentait pour la première fois au Grand Pavois de La Rochelle 1980. Ce bateau existe en deux versions : quillard ou dériveur lesté. L'unité que nous avons essayée était un prototype : des modifications sont susceptibles d'intervenir en particulier sur les options où il est prévu un gréement de ketch.

Pont : Le pont à teugue avec de larges passavants ne pose pas de problème de circulation si ce n'est lorsqu'il faut prendre un ris sur le rouf à l'antidérapant sommaire ; heureusement, les mains courantes deviennent d'utiles cale-pieds. Tout à fait à l'arrière, le cockpit possède des bancs avec caillebotis en bois qui s'ouvrent sur une sou-

à voiles et un coffre arrière. Debout derrière la barre à roue de Ø : 0,60 m, la visibilité est bonne sauf à bord du côté de la cabine arrière.

Gréement : La version dont nous disposions était grée en cotre. L'accastillage est bien dimensionné avec trois winches sur le mât et un quatrième pour les prises de ris avec bloqueurs. On compte deux bandes dans la grand-voile. Le hale-bas à quatre brins est monté sur un mousqueton à ouverture rapide. La barre d'écoute de grand-voile située au fond du cockpit (tapissé de caillebotis) gêne quelque peu et devrait logiquement être fixée sur le rouf. Cette modification est prévue. La bôme laisse une hauteur de 1,91 m.

Emménagements : Au centre du bateau, le salon de pont abrite la timonerie, le coin navigation, le carré et la cuisine. Le siège de barre

est réglable sur un pied coulissant pneumatique. Si le pilote pivote de 180°, il se trouve face à la table à cartes avec à portée de main des tiroirs, un placard et une bibliothèque, bien agencés. Un réchaud à trois feux avec four, un évier inox à deux bacs, un réfrigérateur de 82 litres et de nombreux rangements équipent la cuisine qui n'est pas riche en plans de travail. Pas d'aérateur non plus, mais la porte avec capot coulissant du salon de pont est proche. Six personnes peuvent prendre place sur la banquette de la dinette ; on ne s'y glisse toutefois pas facilement. A bord des deux marches de la descente du cockpit s'ouvre la cabine arrière avec couchette double, penderie et cosy. Vers l'avant à bord, dans la coursive, donne la deuxième cabine à couchette double avec penderie. Cette porte s'ouvre vers l'extérieur mais celle du cabinet de toilette coulisse. On y trouve un bloc moulé en polyester avec lavabo-miroir-porte-serviettes-rangement. La douche est alimentée par l'eau douce froide sous pression du bord. Une penderie avec vide-poche est aussi incluse dans le poste avant à couchette double.

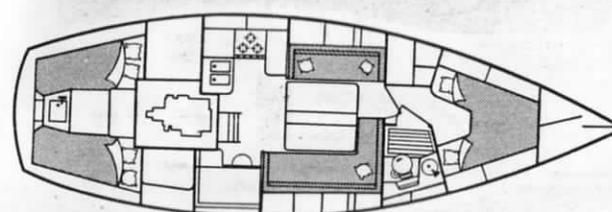
Moteur : L'insonorisation du moteur Perkins 4 108 a été soignée. Il est contrôlé au tableau de bord par un compte-tours, un compte-heures, des témoins d'huile et de charge, un thermomètre de température d'eau et deux indicateurs de jauge pour chaque réservoir de 160 l, qui devraient être remplacés par un seul de 250 l. Au tableau électrique : un indicateur de charge, six disjoncteurs et une prise 12 Volts. La batterie de 124 amp/h est d'un accès facile sous la descente.



Le salon de pont agréablement décoré et éclairé par une ceinture vitrée

FINNSAILER 34

10,40 m



Coque : La coque du Finnsailer 34 présente de nombreuses analogies avec celle du 30. Egalement assez volumineuse pour contenir des emménagements confortables, elle n'en reste pas moins conçue principalement pour une utilisation sous voiles. Elle comporte le même type d'aile de lest - assez étroite - et d'un tirant d'eau raisonnable pour la longueur de la coque. A noter que le lest en plomb est recouvert d'une plastification qui simplifie l'entretien. Le retour de galbord est assez creux pour loger en partie le réservoir d'eau ce qui, comme le bossage destiné à abriter l'arbre d'hélice, augmente un peu la surface mouillée. La

construction aux normes du Lloyd's est réalisée avec des tissus de verre mat et roving, la coque étant raidie par d'importants renforts longitudinaux. Avec un pont en sandwich-balsa et un varangage sérieux, il s'agit sans aucun doute d'une construction robuste et durable.

Pont : Avec un rouf long et sa cabine arrière, le Finn sailer 34 ne propose comme surface de pont que des passavants de largeur néanmoins suffisante pour la circulation et la manœuvre, sans oublier une gentille plage avant où l'on peut installer un ou deux coussins pour le bain de soleil. Ces surfaces sont revêtues de teck en option,

Un carré en semi-dinette où sept personnes tiennent confortablement.



Voir les caractéristiques en pages 74 et 75

sinon l'antidérapant moulé se présente sous l'aspect de grains de riz assez efficaces. De hauteur discrète, le rouf, plutôt plat, est relativement encombré par le hard-top et le rail de foc autovireur. La sortie de cockpit est facile, même à la gîte. Dans le cockpit profond, la grande largeur entre banquettes est occupée par la colonne de barre à roue devant laquelle est accrochée une table pliante. Le barreur est assis sur un banc transversal en dos d'âne, et depuis peu, la grande écoute qui lui balayait le dos a été remplacée par un double palan moins gênant.

Gréement : Le bateau est livré en sloop ou en ketch, cette dernière version ayant l'inconvénient d'encombrer le toit de la cabine arrière. Le plan de voilure se présente avec un gréement en tête, plutôt élargi, dont le triangle avant est agrandi par un bout-dehors, qui permet de gréer un grand génois en plus de la trinquette amurée sur l'étrave. Le mât comporte un étage de barre de flèches profilées et articulées, ainsi qu'une bôme équipée de deux bosses de ris avec palan intérieur et bloqueur. Il est muni de trois winches, aucune manœuvre ne revenant au cockpit.

Timonerie : La solution retenue pour abriter l'équipage est celle d'un pare-brise en quatre parties, incliné à 45° et coiffé par un embryon de hard-top en plastique. Cela évite d'être enfermé par beau temps et, contre le soleil ou la pluie, cet ensemble se prolonge par une capote en toile sur arceau. Il est même possible de clore tout le cockpit avec une rallonge de capote et de bavolets, solution classique sur des bateaux des pays froids.

Emménagements : Le Finn sailer 34 se présente comme un tricarabine classique à cabine arrière accessible par le cockpit. Cette cabine claire et bien aérée abrite deux couchettes larges, mais séparées par un meuble lavabo. On accède au carré par une échelle en bois verni à trois marches, protégées par un petit profil antidérapant, pour déboucher dans une entrée spacieuse. Le coin navigation et le coin cuisine avec four à cardan sont à la fois de bonne taille et bien agencés comportant de nombreux équipements et même des tiroirs. De même, une belle rangée d'équipets surplombe les couchettes du carré où sept personnes tien-

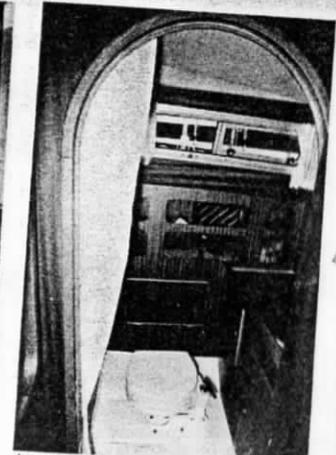
EPREUVE-BATEAUX

nent assises à table. Une porte arrondie conduit au poste avant séparé du carré par une vaste toilette avec douche chaude et froide, et une grande penderie. La présentation générale est plutôt soignée avec des menuiseries en contreplaqué sapelli et même beaucoup de pièces en bois massif. On peut lui reprocher de manquer de gaieté, non de sérieux.

Moteur : Facilement accessible par une grande trappe dans le fond du cockpit et par un panneau dans la descente, le vaste compartiment moteur est entièrement insonorisé avec une feuille de plomb et de la mousse antifeu. Le montage mécanique est soigné, le moteur étant boulonné sur un berceau en inox scellé à la coque par stratification. La ventilation est électrique. Un tableau de bord très complet dans l'hiloire de cockpit est abrité par un plexi.



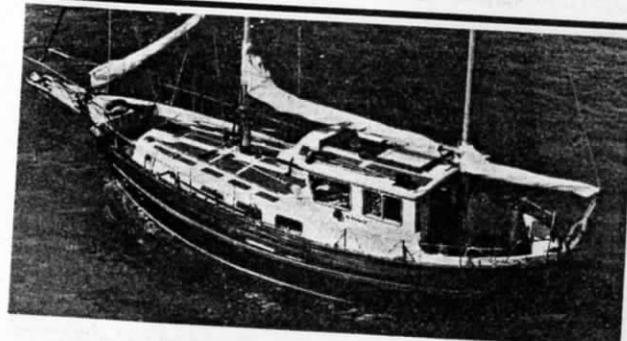
A la table à cartes, montée dans le sens longitudinal, est associé un tabouret fixé au sol. On notera la courbure de la fargue



Le compartiment toilette est équipé de nombreux rangements pas forcément à l'abri des projections dus à la douche

FISHER 34

10,46 m



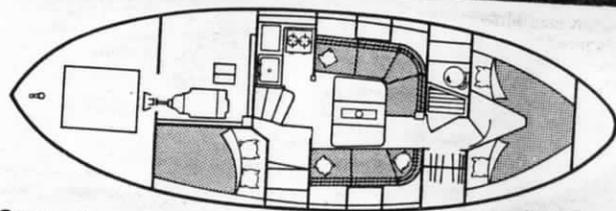
est bien positionné par rapport au puits à chaîne.

Le gréement : Il est du type ketch mais avec une voile d'artimon assez réduite dont le retour d'écoute se fait sur le balcon. Le mât est en alliage léger avec des pièces inox largement dimensionnées avec trois winches et un dispositif de prise de ris automatique. Un bout dehors est proposé en option. Il permet d'avancer le centre de voilure et de porter 9 m2 supplémentaires. Au yankee à enrouleur, s'ajoute une trinquette bomée.

La timonerie : Disposant de larges glaces donnant une vue bien dégagée sur tout l'horizon et d'un toit coulissant, elle s'apparente à un véritable salon de pont avec sa confortable banquette double sur tribord, sous laquelle est logé le tiroir des cartes.

En arrière de la barre à roue à cardans et pignons, commode à asservir par un pilote automatique, le tableau de bord est impressionnant et la place ne manque pas pour installer divers équipements de navigation. Comme sur le 31, les glaces inclinées avec de puissants essuie-glaces à balayage horizontal, maintiennent une vue assez dégagée par mauvais temps.

Les emménagements : Un carré assez traditionnel, bien enfoncé dans la coque avec autour d'une table centrale à panneaux



Conception et coque : La silhouette est rigoureusement la même que celle du Fisher 31. La différence ne se remarque qu'à des points de détail : une petite porte de timonerie sur l'arrière et un grand toit coulissant. La construction répond à la classification 100 A du Lloyd's, quatre cloisons transversales jouant un rôle de raidisseur. Mais cette coque ventrue, à quille longue, attend un poids respectable et en dépit d'une bonne surface de voilure, réclame de la

brise pour se déhaler. En revanche, l'inertie en navigation ou moteur, permet de passer en force dans une mer déjà bien formée en maintenant une vitesse régulière de longue croisière.

Le pont : Même disposition que sur le Fisher 31 avec de robustes filières, de nombreuses plaques antidérapantes et des mains courantes bien réparties. Les ouvertures vitrées sont en polycarbonate à haute résistance. Sur la petite plage avant, le guindeau manuel

rabattables, fixée sur l'épontille, une belle couchette en L et un divan. Mais concession au modernisme, une cabine arrière indépendante à lit double (1,85 x 1,20 m) se glisse en partie sous la timonerie. Le coin cuisine près de la descente s'intègre bien dans le carré et dispose d'une véritable cuisinière sur cardans, d'un réfrigérateur bitempérature 12 et 220 volts à vibreur, et de nombreux placards et équipets.

L'eau chaude sur l'évier comme dans le compartiment toilette provient d'un calorifère branché sur le moteur avec résistance 220 volts. Les réservoirs d'eau en inox sont logés sous le carré et les couchettes. La scellerie des banquettes, les bois vernis mat et massif, les planchers en marqueterie, les rideaux, les nombreuses appliques témoignent de la qualité de la finition.

Le moteur : La propulsion est

confiée à un Thornycroft 154 de 58 ch, robuste moteur britannique à 4 cylindres, mais un modèle Volvo est également proposé au choix du client. L'installation ne souffre aucun reproche. On retrouve exactement le même équipement que sur le Fisher 31 : crêpine, filtre accessible dans la cale, pompe dans puisard, pot de harbotage inox de grand volume et presse étoupe lubrifié l'échappement.



Une vaste timonerie calquée sur celle d'un chalutier, la visibilité reste bonne par mauvais temps.



Une cuisine un peu compacte mais bien équipée qui s'intègre dans le carré.

SEPTENTRION

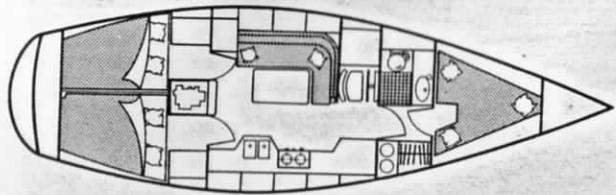
10,80 m



L'arrière est volumineux et abrite désormais le cockpit et deux cabines doubles. Le passage du cockpit central (Mallard 10,40 m) ou cockpit arrière (Septentrion) a permis de retenir des solutions d'emménagements plus intéressantes mais le poids de l'équipage plus reculé risque d'accentuer le cabrage naturel, procuré par la marche au moteur.

Pont-cockpit : Le cockpit est vaste, bien abrité, sa longueur (2 mètres) permet de s'allonger complètement sur les banquettes. La barre à roue est située en arrière de l'artimon et l'homme de barre devra garder à l'esprit que la bôme d'artimon n'est qu'à 1,4 m au-dessus du fond de cockpit. Le rouf, esthétique, se termine par un vaste pare-brise juste en arrière du grand mât, laissant toute la plage avant dégagée. L'antidérapant est formé de très classiques « pointes de diamant » venant de moule.

Gréement : Le modèle présent à l'Epreuve-Bateaux possédait un gréement de ketch, identique à celui du Mallard 10,40 m. La solution ketch sur un voilier de cette taille, fut-il mixte, n'est pas nécessairement la plus appropriée d'autant plus qu'il en coûte 3 500 F de supplément. La solution sloop présente évidemment un mât un peu plus haut mais les systèmes



Conception - coque : Dessiné par le groupe Finot pour les chantiers Mallard, le Septentrion possède la carène du Mallard 10,40 m rallongée à l'arrière d'une jupe de 50 cm où vient se loger le conte-

neur du radeau de sauvetage. La coque est dans la ligne désormais classique des productions de Jean-Marie Finot : une étrave relativement pincée précède un maître bau frégaté aux forme arrondies.

Voir les caractéristiques en pages 74 et 75

modernes d'enrouleur de foc permettent de résoudre aisément l'inconvénient d'un génois un peu plus vaste.

Emménagements - timonerie

La descente située au-dessus et en arrière du capot moteur est munie d'un vaste capot coulissant ce qui crée une espèce de plateforme intérieure. De part et d'autre se trouvent deux cabines doubles équipées de penderies. La hauteur sous barrots y est tout à fait satisfaisante grâce à une cloison de rouf très reculée sur l'arrière.

La cuisine se trouve sur tribord et est disposée longitudinalement, on y trouve de vastes plans de travail, une glacière munie de bacs très pratiques et des rangements sous les passavants.

La timonerie à l'avant du carré est un peu exigüe et le parebrise incliné limite singulièrement la hauteur sous barrots si l'on veut barrer debout. Une petite table à cartes se trouve sur la gauche de l'homme de barre.

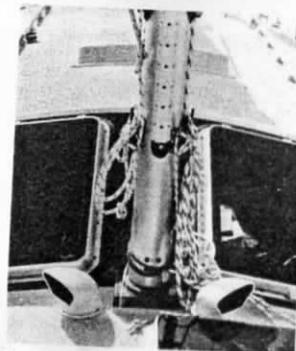
Le passage vers la partie avant comprenant une cabine double, des toilettes et rangements, oblige

à descendre une marche accompagnée d'une brutale variation de hauteur sous barrots qui certainement surprendra plus d'un crâne !

Le moteur : Le Septentrion est équipé d'un Perkins 4 108 développant 40 ch. Son insonorisation reste acceptable et l'accès au compartiment moteur s'effectue à la fois par le capot moteur situé dans la descente et par le flanc des cabines arrière. Le réservoir de gazole situé sous le plancher du carré contribue à centrer les poids et donc à améliorer les performances du bateau.



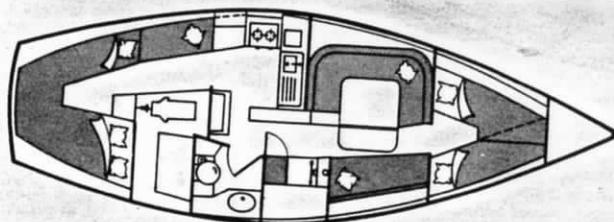
Deux sièges tabourets se fixant entre la cuisine et le carré permettent de travailler à l'une et de manger à l'autre.



Deux manches à air ventilent les toilettes et le passage vers la cabine avant.

SOUTHERLY 105

9,99 m

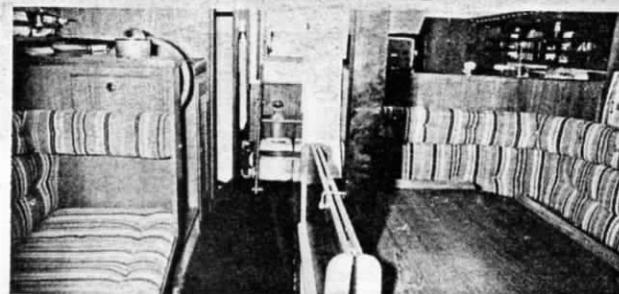


Coque : La conception est originale pour un voilier mixte, avec des solutions techniques très élaborées ; la carène dessinée par l'Américain Dick Carter - célèbre pour ses unités de course - présente des lignes assez tendues qui évoquent davantage un voilier moderne qu'un « fifty » à fort déplacement. Le point le plus intéressant est constitué par le système de quille relevable qui permet de ramener le tirant d'eau à 58 cm, le bateau pouvant alors s'échouer droit directement sur sa coque. Cette quille mobile a une forme trapézoïdale et son profil se révèle particulièrement performant. L'aileron lui-même pèse 620 kg, la partie fixe du lest (1 800 kg) étant répartie dans le fond du bateau. Le relevage se fait au moyen d'un vérin hydraulique et réclame 68 coups de pompe ce qui représente un temps de manœuvre d'approximativement 1 mn30 sec. La descente de la quille dure environ 15 secondes. Un détail pratique : la face arrière du puits de dérive, qui débouche à côté de la cuisine, est recouverte d'un pan-

neau transparent qui permet à l'utilisateur de la pompe (placée près de la descente) de suivre la position de l'aileron de fonte. S'il demande une certaine dépense d'énergie au « pompeur », le système se révèle en tout cas très efficace à l'usage. Le safran, placé derrière le tableau, se relève verticalement le long de son axe au moyen d'un palan.

Pont - Cockpit : Le pont est nettement rehaussé par rapport au niveau du liston. Le rouf assez court s'arrête derrière le mât et laisse libre une grande surface de circulation presque plane. Il est ainsi possible de marcher de l'avant jusqu'au tableau arrière sur un même niveau sans avoir à enjamber aucun obstacle. En revanche, l'antidérapant moulé au relief arrondi est d'une efficacité moyenne. Le cockpit offre des dimensions confortables mais la hauteur du rouf gêne la vue du barreur en position assise. On compte dans ce cockpit deux équipements pratiques et un grand coffre à deux niveaux de rangements. Le couvercle frotte toutefois un peu contre la barre à roue, à l'ouverture. A l'avant, la fosse à taquets et à mouillage s'avère bien conçue et d'emploi agréable.

Grément : Sloop en tête de



L'absence de cloison entre le carré et la cuisine augmente l'impression d'espace.

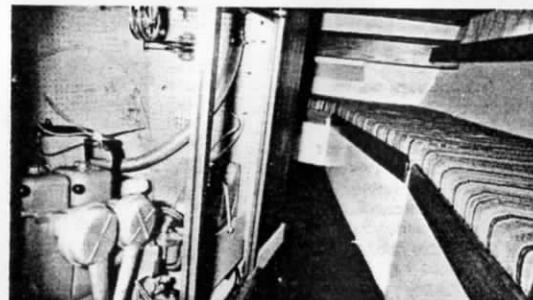
mât pour la version standard, ketch en option. L'ensemble du grément et de l'accastillage mérite une mention particulière pour sa qualité : nombreux winches largement dimensionnés, système de prise de ris efficace, enrouleur de foc, halebans rigide etc...

Timonerie : Placée au centre des emménagements, la timonerie est bien adaptée pour barrer en position debout, l'exiguïté de l'endroit rendant la position assise moins confortable. Bonne visibilité sur l'avant et sur les côtés, mais pas sur l'arrière.

Emménagements : Très divisés, les emménagements du 105 laissent tout de même une bonne

impression d'espace grâce à l'absence de cloison entre la cuisine et le carré. Les points forts : une cuisine vaste et bien équipée avec vue sur la mer, un carré accueillant, un intérieur clair.

Moteur : Accès facile au moteur par de grands panneaux dans la coursive menant à la cabine arrière. Bon accès également au presse-étoupe à eau sous pression. L'insonorisation est assurée par des panneaux de bois avec mousse alvéolée. Le tableau de bord comprend un compte tours, un témoin d'huile, un témoin de charge, un indicateur de température d'eau et une jauge de réservoir. Le Volvo MD 11 C de ch peut être remplacé en option par un Volvo de 35 ch.



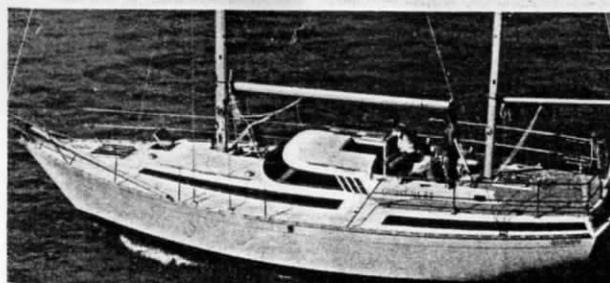
En enlevant deux panneaux dans la coursive arrière, on accède aisément au moteur



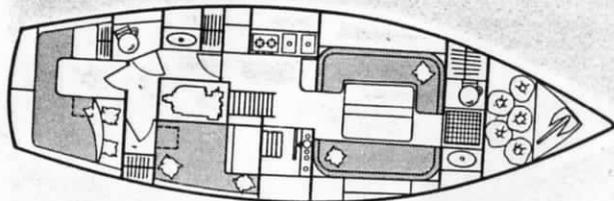
A droite de la cuisine, très complète, le panneau de contrôle de la position de la quille

EVASION 37

11,33 m



Coque : Une carène classique, mais à laquelle certains détails comme l'étrave droite donnent une allure résolument moderne. André Bénétteau a su jouer avec la forme du rouf pour garder à l'Evasion 37 une ligne élégante malgré l'importance des volumes. La largeur du bateau reste raisonnable par rapport à la longueur de la coque. Cette dernière ne présente pas de frégatage. Il faut noter que le franc bord-proprement dit reste modéré, l'essentiel du volume étant donné



par les superstructures et le château arrière. Pour la petite note traditionnelle, on remarque la tonture classique de la coque et le volumineux tableau arrière incliné, à l'inverse de la mode actuelle. L'architecte a adopté la solution du dériveur lesté classique avec une dérive en tôle et une quille peu profonde-mais très longue-autorisant un échouage stable. Le safran, monté sur aileron, est un peu moins profond que cette quille ce qui permet de ne pas s'en occuper à l'échouage. Un arceau protège l'hélice placée juste en avant du safran.

Pont - Cockpit : Le cockpit est nettement surélevé ce qui donne à ses occupants une bonne vision d'ensemble. Même assis, le barreur profite d'une bonne visibilité dans toutes les directions. En revanche, il risque d'être gêné par la grande écoute placée derrière son dos. Le passage de la marche entre le cockpit ou la belle plage arrière et l'avant se fait en sécurité grâce à la haute rembarde en inox. Les passavants sont larges avec toutefois un passage serré au niveau des bas-haubans ; il est plus facile à cet endroit de passer carrément sur la vaste surface plane qui entoure le grand mât. L'antidérapant en pointe de diamant n'est pas très efficace sur les passavants. Le dessus du rouf est strié dans le sens

Sur une plateforme surélevée, à tribord, la timonerie et la table à cartes. Devant les instruments un vaste fourre-tout, bien pratique en croisière.



longitudinal ; cela donne un antidérapant efficace dans un sens, mais très glissant dans l'autre. Toute la partie arrière est couverte de lattes de teck.

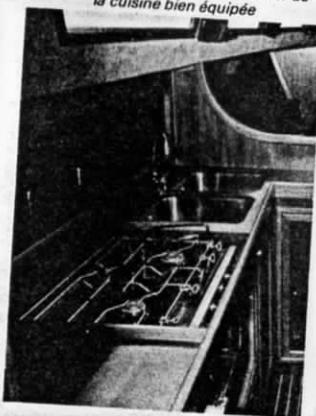
Gréement : Il s'agit d'un gréement de ketch avec un grand mât élançant portant de grands génois et un artimon de petite taille. Les deux mâts sont reliés par un maroquin et l'artimon est tenu sur l'arrière par deux haubans très reculés avec barres de flèche poussantes et deux pataras largables avec palans ; le haubannage du grand mât est plus classique. L'accastillage est suffisant et de bonne qualité.

Timonerie : Bien équipée et confortable pour le barreur en position debout comme en position assise. Les barreurs aux longues jambes auront toutefois du mal à placer leurs genoux pour s'asseoir. Bonne visibilité frontale et latérale.

Emménagements : Comme points forts à l'intérieur, on retiendra essentiellement les confortables cabines doubles, les vastes dimensions et l'agrément du carré, la qualité de l'équipement intérieur (eau chaude sous pression, réfrigérateur, etc...). La partie avant manque un peu de clarté (les superbes coussins en cuir montés sur ce modèle accentuaient sans doute cette impression) et les planchers

Moteur : Très bonne accessibilité du moteur, la taille du compartiment permettant d'intervenir dessus par tous les côtés ; le ballon d'eau chaude est placé sur le circuit de refroidissement moteur. Le tableau de bord comporte compte-tours, témoin de charge, indicateur de pression d'huile et de température d'eau. La jauge du réservoir se trouve sur le tableau électrique. Le bateau d'essai était équipé d'un Ford 60 ch ; des Perkins 40 ou 50 ch peuvent également être montés.

Un volume impressionnant autour de la cuisine bien équipée

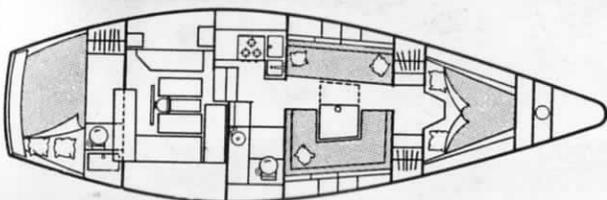


Le pont arrière recouvert de teck fait office de siège pour le barreur.

gagneraient à être moins bruyants. La descente dans le bateau laisse au visiteur une impression saisissante de volume. Entre la timonerie et la cuisine, l'espace n'est en effet pas compté, avec une hauteur sous barrots importante. Cet espace se prolonge par la vue plongeante sur le carré situé très judicieusement une marche plus bas. Les dimensions de cette pièce centrale, véritable centre nerveux du bateau, sont d'ailleurs telles que l'escalier de descente mériterait de recevoir une petite rambarde.

CORONET ELVSTROM 38

11,42 m



Conception et coque : Le célèbre barreur-voilier-architecte danois Paul Elvström, a placé sous l'étrave du Coronet 38 un bulbe très proéminent comme sur les super pétroliers. Cet appendice permet d'augmenter, d'après les essais en bassin, la vitesse d'environ 15 % tout en améliorant la stabilité de route. Mais au-dessus de la flottaison, la silhouette reste celle d'un fin voilier, à l'étrave élançante, avec un cockpit central protégé sur l'avant par un rouf à visière. La voilure est importante par rapport à la surface et au poids de la quille mais il ne faut pas oublier que les formes étroites de la carène, prolongées par le bulbe, forment un plan important de dérive. En revanche, il ne faut pas espérer béquiller sur cette quille en aileron de requin.

Le pont : La cabine arrière occupant toute la largeur de coque, les passavants rejoignent depuis le cockpit seulement la plage avant en pointe, où la fosse à mouillage contenait également la bouteille de gaz. Le pavois déjà important est encore relevé par un rail de fargue. Si la surface du rouf de la cabine est assez limitée, les passagers peuvent s'allonger sur la plage arrière de 2,35 m x 1,70 m, ceinturée par une lisse.

Le gréement : Le verrin à volant du hale bas de bôme montre bien que le gréement du type sloop est celui d'un fin voilier. Le mât est

d'ailleurs équipé de trois winches, et d'un rail pour un tangon de spi tandis que la bôme présente une prise de ris automatique. Le rail d'écoute de grand voile est boulonné sur le pont de la cabine arrière.

La timonerie : Seule la demipartie avant du cockpit est protégée par un rouf, le barreur se tient à l'extérieur derrière une grande barre à roue montée sur une console mais, grâce à un arceau en plastique moulé avec le pontage, toute la partie arrière du cockpit peut se fermer par un capot de toile qui transforme le cockpit en une timonerie bien abritée. Si cette capote limite la vue sur l'arrière, le barreur dispose en revanche d'une vue bien dégagée au travers des larges glaces du pare-brise que balayent 3 essuie-glaces. En arrière de ce pare-brise, le dessus du rouf carré présente une large surface plane avec une table à cartes légèrement inclinée. La banquette qui entoure le cockpit et la table centrale (1 m x 0,80 m) rabattable permettent à 5 ou 6 personnes de déjeuner au grand air dans le cockpit.

Les emménagements : Dans le carré en contrebas du cockpit, pas de vue sur la mer par les hublots étroits, comme dans un voilier, mais la disposition est confortable avec une grande banquette en U autour d'une table qui

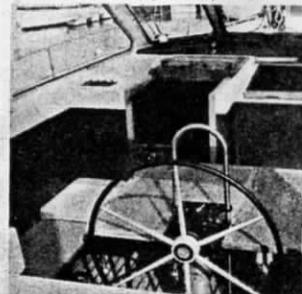
s'abaisse pour former une couchette double. Elle fait face à un divan. La place pour déjeuner dans le carré est donc aussi grande que dans le cockpit. La cuisine est dotée d'un évier inox et d'une cuisinière sur cardans avec interrupteur électrique de sécurité pour le gaz, le réfrigérateur trouvant sa place sur la droite de la descente. Dans la cabine avant, un panneau ouvrant permet de monter sur le pont et assure à la fois l'éclairage et la ventilation.

La menuiserie est soignée avec des angles en bois massif à toutes les portes et du teck vernis ; les stratifiés mats, chers aux Scandinaves, s'harmonisent bien avec les tissus de velours vert. Même décoration dans la cabine arrière à grand lit double transversal (2,60 x 1,25) et coin toilette avec lavabo inox.

Le moteur : Le seul bateau de nos essais équipé d'un moteur Volvo Sail-drive, c'est-à-dire à transmission en Z passant au travers de la coque. La suspension souple, un alignement parfait du moteur et de la transmission suppriment remarquablement bien les vibrations. Comme le compartiment moteur est bien capitonné, le moteur se fait presque oublier. Le montage est soigné avec des vannes à chaque prise de coque, un filtre décanteur, à eau de mer. La pompe à main à 3 voies témoigne du réel cloisonnement de la coque.

Tous ces accessoires sont aisément accessibles par les panneaux ouvrants dans le fond du cockpit et dans la cabine arrière. Le tableau de bord comporte un compte-tours, un témoin à huile et de charge, un indicateur de température et une jauge de carburant dans le cockpit tandis que le tableau électrique, logé au-dessus du réfrigérateur, est doté d'un indicateur de charge.

Une table centrale de cockpit entourée de larges banquettes.

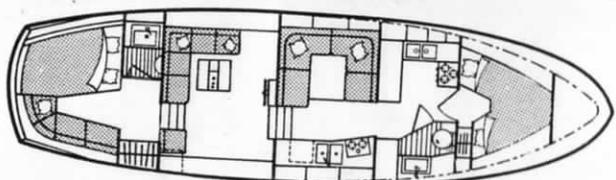


NAUTICAT 44

www.schnaps.fr

13,30 m

EPREUVE-BATEAUX



Conception-Coque : la conception et l'aspect général du Nauticat 44 trouvent leur origine à la fois dans le fifty et les goélettes de jadis. C'est une carène en polyester puissante, haute sur l'eau, possédant une quille longue au tirant d'eau modéré pour une unité de cette taille. Le Nauticat 44 se remarque au premier coup d'oeil par son chateau arrière abritant une immense cabine de propriétaire.

Pont : Il est entièrement recouvert de lattes de teck et est surtout remarquable par l'absence d'un cockpit classique, en effet l'homme de barre se trouve sur la plateforme arrière, extrêmement vaste qui satisfera évidemment les adeptes

Une finition soignée qui fait largement appel aux placages et au bois massif.



92 Voir les caractéristiques en pages 74 et 75

de la chaise longue par beaux temps. Les passavants qui longent la haute timonerie sont d'une largeur peut-être un peu juste mais tout à fait sécurisant, l'équipier pouvant prendre appui à la fois sur le bastingage et la timonerie.

Le gréement : Il était de type goélette sur le Nauticat 44 présenté à la Rochelle avec un bout dehors permettant de gréer focs et trinquettes.

La surface de voilure est plus réduite que sur la version en ketch et autorise des manœuvres avec un équipage extrêmement réduit. L'efficacité à la voile est évidemment en raison inverse de cette facilité de manœuvres. Le gréement et son accastillage sont bien

dimensionnés avec de nombreux winches.

Timonerie : Elle est en tout point comparable à celle du Nauticat 33. Même confort, large visibilité sur tout l'horizon et bonne aération par les portes latérales. Mais la banquette arrière en L, 1,25 m et 1,45 m, permet de prendre un repas à 4 ou 5 personnes sur la table de 0,80 x 0,67. La barre est centrale mais se trouve un peu gênée par l'épontille du mât.

Les emménagements : Ils sont naturellement aux dimensions de cette coque de 13 m assez volumineuse. Le carré est doté d'une grande banquette en U transformable en une spacieuse couchette double qui fait face à un divan couchette.

Le carré n'est séparé de la cuisine que par une demi cloison ce qui augmente encore l'impression d'espace. Cette cuisine en U est équipée d'une glacière, d'une cuisinière sans cardan, de deux éviers inox alimentés en eau chaude sous pression par un chauffe-eau au gaz mural.

Le réfrigérateur de 92 l est logé sur tribord entre le divan et le compartiment toilette. La cabine avant reste classique avec ses deux couchettes en pointe.

Les revêtements de teck jusqu'au plafond, les épontilles en bois tournés, les panneaux rabattables dissimulant tous les éléments de la cuisine créent un décor chaud et raffiné. La cabine arrière forme une chambre de propriétaire avec sa vaste couchette double. Au petit divan qui lui fait face et qui peut servir de couchette d'appoint pour un enfant (1,30 m x 0,44) s'ajoute une véritable salle d'eau avec lavabo encastré et WC logé d'une manière originale dans une petite niche pour laisser un bon mètre carré de caillebotis à la douche. La décoration est la même que dans le carré.

Le moteur : Le Ford 6 cylindres de 120 ch est logé sous le plancher de la timonerie dans un véritable coqueron matelassé de laine de verre pour assurer la meilleure insonorisation. Le filtre décanteur est doublé par deux filtres papier et la pompe de cale attelée au moteur.

Une installation très sérieuse qui n'appelle aucune critique, les deux réservoirs en acier de 600 l sont logés de chaque côté du compartiment moteur.

ENQUETE



Diorama de la seconde moitié du 19^e siècle : une pièce de collection intéressante et particulièrement décorative.

LES ANTIQUITES DE MARINE

Qui n'a jamais rêvé, devant les merveilles des musées ou les vitrines d'antiquaires spécialisés, d'avoir chez soi une belle maquette ou un instrument de marine ? Voici quelques conseils pour savoir à qui s'adresser et comment réaliser un « bon » achat. car, dans le domaine des antiquités de marine, les belles pièces sont toujours très disputées.

La chasse aux objets de marine et aux instruments scientifiques est une activité passionnante qui demande d'abord des connaissances, puis du flair et beaucoup de chance, enfin de la patience et du temps. Le collectionneur chevronné comme l'amateur peuvent la pratiquer, avec un investissement qui n'est pas très important. Qu'appelle-t-on une « antiquité de marine » ? Cette définition, très vague en elle-même, comprend en gros l'armement d'un navire, les instruments dits scientifiques, de navigation ou non, enfin ce qu'on dénomme les souvenirs de marine. Enumérer tout ce que l'on pourrait récupérer de l'armement d'un navire serait fastidieux. Citons rapidement les poulies et caps de mou-

ton, les chaumards, taquets, dames de nage, fers de gaffe, hélices et hublots, les cloches de quart, les safrans (étagères originales quand ils sont petits, bancs de jardin pour les grands !), les fanaux et lampes de course ou de carré, sans oublier les figures de proue ni le classique chadburn ou transmetteur d'ordres. Cet inventaire à la Prévert est loin d'être exhaustif bien sûr, et beaucoup d'autres objets peuvent constituer un bel élément de décoration, ou le début d'une collection.

Le mot « antiquité » s'applique aussi bien à une pièce ayant « plus de cent ans d'âge », suivant la savoureuse définition de l'administration, qu'à des pièces plus récentes, datant d'avant la dernière

guerre par exemple. Ne pas oublier non plus qu'une collection est souvent affaire d'imagination, ou de mode, comme les cartes postales qui connaissent depuis quelques temps un engouement spectaculaire.

Les instruments scientifiques comprennent d'abord ceux de navigation proprement dits : sextants, compas de route, de relèvement ou d'embarcation, règles, rapporteurs et compas à pointes sèches, chronomètres et montres de pont ou de cloison, baromètres et barographe, lochs, sabliers, longues-vues et jumelles, etc... sans oublier les « ancêtres » ! octants, quartiers de Davis, arbalétrilles et renards. Mais on trouvait aussi à bord des anciens navires toutes sortes