

lure presque équitable entre la grand-voile et le triangle avant. Sur l'eau, le Charleston est très sensible aux déplacements de poids. Rapidement trop chargé dans le cockpit, il aura tendance à traîner de l'eau et sera conséquent pour une meilleure répartition. D'une bonne stabilité de route, il se montre très équilibré dans les remontées au vent où il affiche un rapport cap-vitesse honorable, bien qu'il ait tendance à gîter très vite. Aux allures portantes, il se révèle rapide et très évolutif en soulageant très bien à la lame.

En bref, le Charleston est un bon petit bateau à la silhouette agréable, rapide et confortable pour sa taille, qui aura eu le grand mérite de tester une des applications modernes des plastiques thermoformés.

Fiche technique :
longueur, 6,12 m ;
largeur, 2,30 m ;
tirant d'eau, 1 m ;
poids, 800 kg ;
lest, 250 kg ;
S. voilure, 21 m² ;
architecte, J.-M. L'Herminier.

Le Super Odet

Robert Craff, connu comme le magicien du bois du chantier de Benodet, présente, à soixante dix ans, peut-être la dernière de ses créations, un beau et bon petit bateau au salon de janvier 1978, le Super Odet.

Construit en bois comme tous les bateaux de cet architecte, c'est-à-dire avec quille en lamellé-collé, lisses en sapin du nord, membrures et barrutage en acajou, bordé en contre-plaqué marine, la coque présente un franc-bord généreux, une étrave bien défendue à la mer, un tableau assez large "pour pouvoir écrire le nom dessus". La carène montre des sections en V avec un bouchain marqué légèrement rehaussé aux extrémités au-dessus de la ligne de flottaison. Les fonds sont relativement plats et le plan de dérive comprend une petite quille lestée de 500 kg et d'un tirant d'eau de 1,10 m.

Sur le pont, des passavants généreux ceinturent le roof surbaissé et anguleux laissant sur l'avant une plage bien dégagée pour la manœuvre, et sur l'arrière un cockpit étroit mais confortable avec ses petites contre-hiloires à cheval entre les bancs et le plat-bord qui se réunissent au niveau du tableau. Traversé par une barre d'écoute, le cockpit est conçu profond et étroit de manière à préserver un bon appui à la gîte.

La petite cabine, réservant un

volume important pour un si petit bateau, abrite deux couchettes cerceaux qui s'engagent sous les bancs du cockpit laissant entre les deux une grande place de rangement pour les béquilles et les avirons.

Le carré, avec une hauteur sous barrots de 1,65 m, est aménagé sur bâbord d'une table à cartes avec un grand tiroir, et sur tribord d'une cuisine équipée de rangements. Un rideau sépare ce petit carré du poste-avant où sont disposées deux couchettes latérales pouvant faire un lit double.

Le gréement de sloop en tête, posé sur le pont et tenu par un étai, un étage de barres de flèche, bas-haubans et pataras, porte une grand-voile de 11,40 m² pour un génôis de 16,40 m².

Sur l'eau, le Super Odet s'anime à la moindre brise avec une douceur de barre remarquable, avec les entrées fines de son étrave, il passe très bien dans le clapot, soulage à la vague sans freiner, et garde une stabilité de route très franche.

Dès que le vent force, il se cale sur son bouchain et remonte allègrement dans le vent avec un comportement de bateau plus grand que sa taille.

Aux allures portantes, la faible surface mouillée de sa carène lui donne des envolées de vitesse impressionnantes avec un passage tout en finesse.

Les virements qui s'effectuent sur place et le doigté de la barre qui reste doux à toutes les allures, rendent la conduite du bateau extrêmement vivante et précise.

En bref, le Super Odet est un beau petit bateau de croisière côtière d'une agréable silhouette "bois". Sa carène fine, marquée d'un bouchain bien tendu, lui donne la vitesse, la douceur, et la stabilité de route d'un croiseur marin, sûr et confortable.

Fiche technique :
longueur, 6,80 m ;
largeur, 2,46 m ;
tirant d'eau, 1,10 m ;
poids, 1.200 kg ;
lest, 500 kg ;
S. voilure, 17,80 m² ;
architecte, R. Craff.

Etap 22

La jeune société belge "Etap Yachting" fit appel au célèbre architecte hollandais, Van de Stadt, pour présenter au salon de Paris 1974 son premier et séduisant modèle : l'Etap 22.

L'allure générale du bateau porte à la marque de l'architecte : une bonne hauteur de franc-bord, une étrave fine, une largeur généreuse

et de belles rondeurs sur l'arrière terminé par un tableau droit et étroit.

L'étrave, dont l'élanement plonge sous la flottaison en rejoignant les lignes de carène pour une cassure, est assez ronde à la hauteur du pont avec un pincement au bas de la section en V.

Les lignes d'eau sont très tendues jusqu'au niveau du maître-bau à partir duquel elles s'arrondissent beaucoup pour garder un creux maximum à la hauteur du cockpit et remonter brusquement vers le tableau arrière dont la base décolle à peine de la flottaison.

Le plan de dérive de la carène relativement profonde porte un aileron lesté d'un bulbe en L rétractable par une vis sans fin manœuvrable du pont, au pied du mât.

Le safran est suspendu par deux aiguiots au tableau arrière. Le pont, pratiquement flush deck, offre, par la présence d'un petit roof à la "hollandaise", relevé avec une porte coquille, une large surface de manœuvre sur l'avant.

Les passavants sont suffisamment larges jusqu'au niveau du cockpit particulièrement confortable par sa profondeur, la longueur de ses bancs renfermant de vastes coffres, et ses hiloires épaisses et à pan coupé au niveau du pont.

Par deux petits panneaux de porte amovibles, on accède dans la petite cabine judicieusement aménagée de deux couchettes tête à tête surmontées d'équipets sur tribord, d'une couchette pouvant se dédoubler sur bâbord, d'un bloc cuisine transversal qui vient s'appuyer sur le puits de dérive, et d'une quatrième couchette surélevée utilisant la largeur de l'avant.

Une petite table rangée sous le cockpit peut se monter dans le carré sur un support coulissant entre le bloc cuisine et le puits de dérive.

Le gréement de sloop est équipé d'un mât basculant, prévu pour la navigation dans les canaux, grâce à un système simple de crochet au niveau de l'étai et de barres de flèche coudées dont les haubans et galhaubans rejoignent les cadènes un peu en arrière du mât.

Sur l'eau, avec une carène signée Van de Stadt, l'Etap 22 se révèle très raide à la voile avec un cap excellent au près. Son étrave très vivante passe silencieusement dans le clapot. La barre reste douce et très précise à toutes les allures. Au portant, il accélère très vite, spécialement au vent arrière où la stabilité latérale légèrement compromise à cause des formes pleines de la coque, lui confère un comportement extrêmement doux.

En bref, par ses qualités évolutives, sa tenue au près et l'extrême douceur de sa carène, l'Etap 22 est un excellent petit voilier aux sensations séduisantes et au confort réel

d'un cockpit et d'une petite cabine bien adaptés pour la croisière familiale.

Fiche technique :
longueur, 6,60 m ;
largeur, 2,40 m ;
tirant d'eau, 0,80/1,50 m ;
poids, 1.250 kg ;
lest, 550 kg ;
S. voilure, 23 m² ;
architecte, Van de Stadt.

Le Biniou

Le Biniou, lancé en 1967 par les frères Constantini, est un petit bateau à bouchain vif qui se veut, selon la tradition du chantier, capable d'assurer une vaste plage d'utilisation à son propriétaire.

Conçu pour une réalisation bon marché en contre-plaqué, la coque à simple bouchain présente des lignes de carène moyennement tendues avec une étrave à peine marquée et un arrière tronqué qui se termine par un petit tableau inversé.

Avec une étrave en V légèrement tulipée, un maître-bau relativement avancé, et des fonds très ouverts et très plats sur l'arrière lui assurant une bonne surface mouillée, il propose un bon passage, une excellente aptitude aux allures portantes et une bonne stabilité de formes.

Le plan de dérive porte un aileron profilé fortement lesté permettant, malgré le tirant d'eau réduit, un rapport de 50 % au déplacement.

Le pont, entouré d'un bon pavois pratique à la gîte, laisse, grâce à un roof de petite dimension, une plage avant bien dégagée pour la manœuvre et un long cockpit arrière, traversé d'une barre d'écoute, et dont les bancs protégés par de hautes hiloires avec bossoirs de winches sont au même niveau que le pontage du coque.

L'intérieur présente une disposition d'aménagements assez classique, très ouverts, avec deux couchettes latérales surmontées d'équipets et engagées sous les bancs au pied de la descente, un bloc cuisine et une table à cartes de part et d'autre du centre du bateau, et une grande couchette double dans le poste avant terminé par une petite soute. Le gréement de sloop posé sur le pont et tenu par un étai, faux étai, un étage de barres de flèche, bas-haubans et doubles pataras, porte une grand-voile assez haute de 10 m² pour un génôis de 15, avec un accastillage relativement simple mais robuste.

Sur l'eau, d'aspect peu agressif, le Biniou, par sa carène assez plate a tendance à se comporter comme un dériveur. Au près appuyé sur