

PRIVILEGE 43

DE JEANTOT MARINE :

LA DOLCE VITA



Comptez-vous huit et laissez-vous vivre ! Jeantot Marine connaît admirablement le marché du charter et du catamara de propriétaire, soucieux de confort et de sécurité. Performances moyennes, mais au travers, par 35 nds de tramontane, on est aussi bien dans la cabine arrière que dans une chambre d'hôtel.

Jacques Perrin, qui a créé la société SUN Med à Port-Argelès, nous attendait de pied ferme avec le Privilege 43 numéro 5, aménagé en version charter : cinq cabines, quatre pour les passagers dans les coques, avec chacune leur douche, et une cabine équipage en avant du carré, accessible par le pont. De pied ferme et avec un bulletin météo bien alléchant : 25 à 30 noeuds de tramontane pour tout le week-end. On faisait déjà des châteaux en Espagne, ou plutôt des escales, mais évidemment, Jacques Perrin n'est pas Gillot-Pétré, quoique...et le samedi, le ciel est resté "bas et lourd comme un couvercle", et la mer bien peu agitée. Une visite approfondie du bateau nous permit d'apprécier le merisier qui étale son vernis soyeux de placards en portes et de coursives en cuisine, les belles proportions des cabines, un premier punch dans le carré nous a convaincu du sans-faute réalisé par Patrick Roséo au niveau du confort. Partout, on est bien, on a de la place, on se tient debout, (1,94 m de hauteur sous barrots), les mains-courantes omniprésentes jouant pleinement leur rôle

après l'extinction du Trois Rivières 55°, ou quand la mer s'agite. Restait à faire un tour dehors, où le vent s'amusait à basculer de 20° toutes les cinq minutes, paresseux et obstinément calé en-dessous de 10 noeuds.

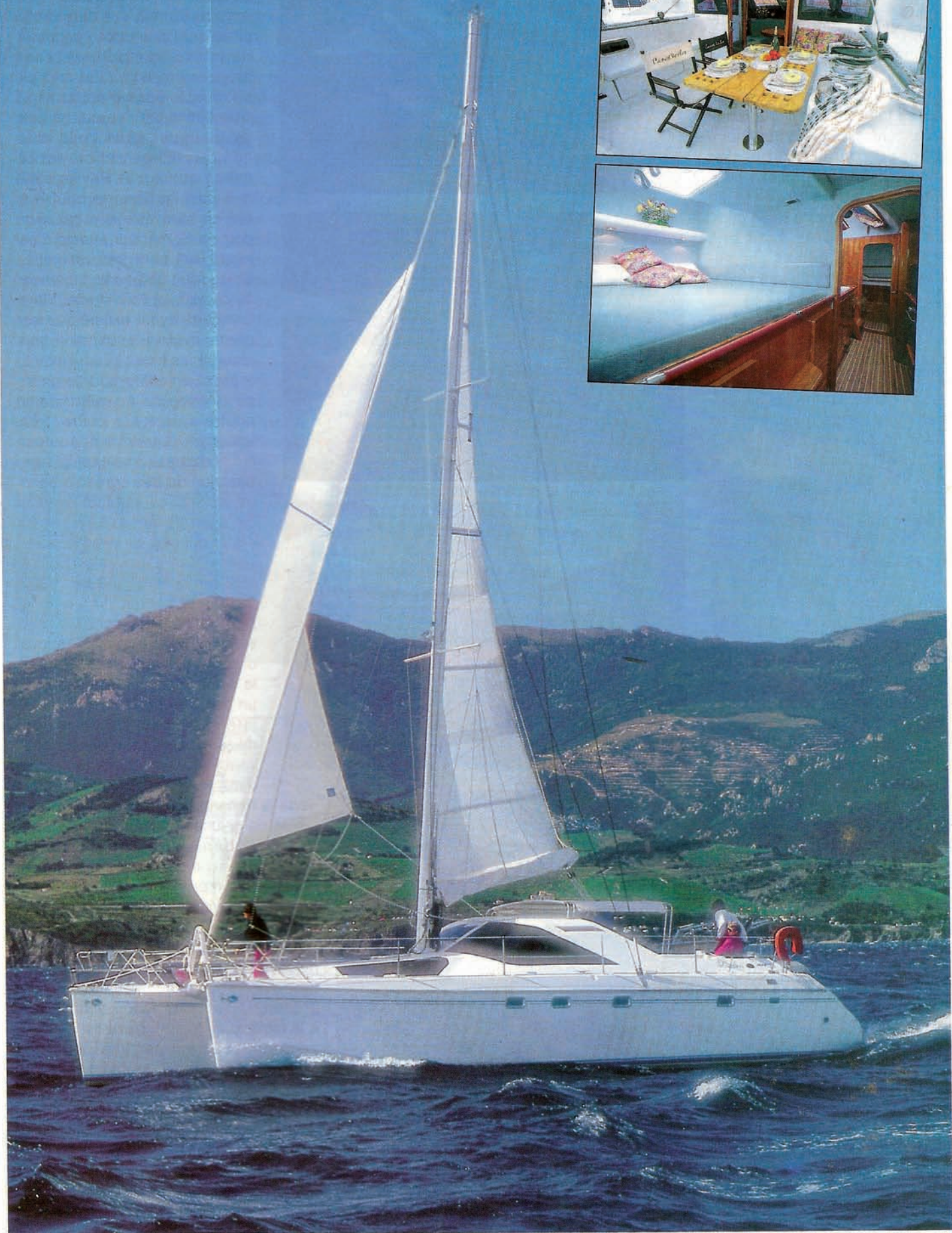
NAVIGUER

Deux autres catas : un chalutier et un motor-yacht nous serrent de près dans le port où nous sommes amarrés en longueur. Le poste de barre est installé à tribord. Un autre poste et une colonne d'instruments peuvent être installés à bâbord en option. En jouant sur les deux Yanmar de 27 ch, se dégager du quai est un jeu d'enfant, et nous voilà hors du port, à hisser la grand'voile latée et à dérouler tout le génois. Au grand large, dans le petit temps, on flâne à 3 noeuds. Tant pis : nous irons pas à Collioure, sinon ce soir pour manger une paella d'enfer et boire du Banyuls 1975 ! Lofons, lofons, pour monter à 5 noeuds, alors que le vent shifte sans arrêt, avec de petites risées à dix, voire douze noeuds. Nous lofons à nouveau, pour en fin de compte faire au près un bord de 5 milles à 6

noeuds, avec un cap très satisfaisant. La barre, dans ces conditions est évidemment douce et précise. Dimanche matin, des coulis d'air frais se glissent sur les quais, les rafales font écumer la mer. L'anémomètre du bateau s'affole. De 14 noeuds, il grimpe à 25, voire 30, et nous sommes toujours à quai ! Deux tours de génois, un ris dans la grand'voile, nous respectons le tableau de réduction conseillé par Sun Med (voir notre encadré), même si je ne suis pas toujours entièrement d'accord avec lui, et si je préfère de beaucoup réduire d'abord plus devant. Avant d'abattre en grand, nous faisons un petit bord de près serré. Les rafales sont plus fortes que nous, la dérive importante, la vitesse faible : 4 nds. Au bon plein, puis travers, le speedo nous fait plaisir : 7,43n 7,60, 8, puis 9 noeuds. On s'installe à 8,5 nds à cette belle allure. Un virement de bord per-

TABLEAU DE RÉDUCTION de Sun-Med pour le Privilege 43

- 23 noeuds de vent apparent : tout dessus.
- 23/26 nds app. 2 tours de génois, 1 ris.
- 30 nds app. 5 tours de génois, 2 ris.
- 35 nds app. 7 tours, 3 ris.

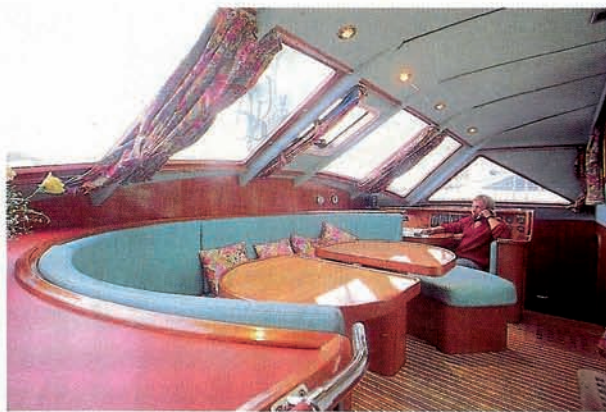


met de reprendre la vitesse initiale en 1 minute exactement, génois bien laissé à contre. On descend d'abord à 6 nds, puis 3,84, 3,20, 2,70, 2,08, 1,80, le tout prend 20 secondes, et à une minute pile du début de la manoeuvre, nous remontons à 8,14 nds. le vent monte, le clapot se fait plus dur, il faut réduire encore. Michel Rochat, notre skipper, grand habitué des monocoques, a le réflexe classique : d'abord prendre un second ris. La barre reste dure, ce n'est qu'après avoir pris trois tours de génois supplémentaires qu'il redevient soulagé et facile.

Tout essai de lof, dans cette brise, est sanctionné par une chute du speedo à 5,6 nds. Alors, abattons, pour notre plus grand plaisir. Le travers est évidemment l'allure reine, mais on tient un cap petit largue à 7 nds, et grand largue à 6 noeuds, ce qui nous permettrait de faire une route très confortable, sur les Baléares par exemple. Le bateau donne l'agréable sensation d'aller vite, mais on reste secs à bord, à part quelques gifles d'embruns renvoyées par l'avant des coques. Nous testerons la barre franche de secours : plus dure que la barre à roue, mais très maniable et très précise, elle s'installe en un clin d'oeil, et une fois le bateau bien sur son cap, on n'est pas obligé de brancher le pilote : le bon vieux système d'amarrage au chandelier marche très bien. A l'intérieur, si la nacelle bouscule un peu dans cette mer vraiment désordonnée, dans les lits des cabines (je n'ose plus appeler cela des couchettes), on est "royal". Lire, dormir, écouter de la musique : le silence est impressionnant. Nous rentrerons au port sous barre franche, jouant avec les moteurs pour réintégrer notre place.

LA VIE A BORD

Ce bateau, comme tous les Privilège, sera parfait en charter. Les clients disposeront de beaucoup de place, permettant sans gêne une location à la cabine. Chacune de celle-ci possède son W-C, son lavabo et sa douche. Dehors, on retrouve les deux grands



bains de soleil, de chaque côté du cockpit, qui ont fait le succès de la série, dès l'apparition du premier modèle. Le pont mesure 85 m², il y aura de la place sur l'avant des coques et dans les trampolines pour bronzer en route ! Le cockpit du modèle essayé est protégé d'un bimini-top fixe qui permet de naviguer sous voile et à l'ombre. L'implantation est la même que sur le Privilège 12 m. à part l'arrière. la poutre a été en effet avancée par rapport au 12 m. pour agrandir les jupes, qui sont très réussies. Cela réduit un peu la superficie du cockpit, et l'architecte, Marc Lombard, ayant estimé que les clients avaient tendance à trop charger les bateaux sur l'avant, a prévu un coffre pour le groupe électrogène au milieu de la poutre arrière. Ce coffre, très important et très haut, au dessin compliqué, implique la suppression du très agréable banc de teck qui courait tout au long de la poutre AR du 12 m, et du 48, et qui donnait avec le plancher et les bancs latéraux de teck (en option), une très belle allure à ce cockpit. Il n'y a donc plus de siège de barre. A côté du winch, on est mal, debout on fatigue, il faut en passer par le siège réglable, en option, et un peu cher : 3 700 FF. Il serait intéressant de proposer les deux versions aux clients suivant leur programme. On entre dans le carré par une double

porte à battants, facile à manier. deux tables demi-lunes, en merisier, comme toute l'ébénisterie du bateau, accueillent au moins huit personnes, en laissant un passage entre elles. Sur tribord, le navigateur dispose d'un très grand espace avec table à cartes en demi-lune, banquette et grand panneau d'instruments face à lui, les tableaux de contrôle trouvant place sur la cloison à sa droite. Il pourra travailler à la lumière du jour, le carré est éclairé panoramiquement par une série de grands hublots, dont un capot ouvrant

*Vues intérieures du Privilège 43,
de haut en bas :*

- > Carré
- > Cuisine
- > Table à carte
- > Salle de bain avant

au centre. Les deux descentes permettent de garder la tête haute et sont munies, comme la cuisine, les toilettes et le bord des lits, de mains-courantes d'innox gainées d'Alcantara. Les cour-sives reçoivent sur leur arrière, côté coque, la douche et le WC de la cabine arrière, le lavabo et sa grande glace étant situés à l'intérieur de celle-ci. A tribord, la coursive se poursuit par une série de placards, aux façades et aux portes de merisier du plus bel effet. A bâbord, se trouve la cuisine, qui manque de rangements pour l'épicerie et les provisions, que l'on place sous les bancs du carré. Solution classique, mais peu commode. Plusieurs propriétaires ont demandé la suppression de la douche AR et transformé cet espace tout proche de la cuisine en office de rangement pour les vivres. Les lits sont transversaux, munis de deux halogènes de lecture. Les cabines sont bien ventilées, les marches pour accéder aux lits pratiques, et les rangements, sans être immenses, suffiront à une garde-robe de croisière.



JE REGRETTE

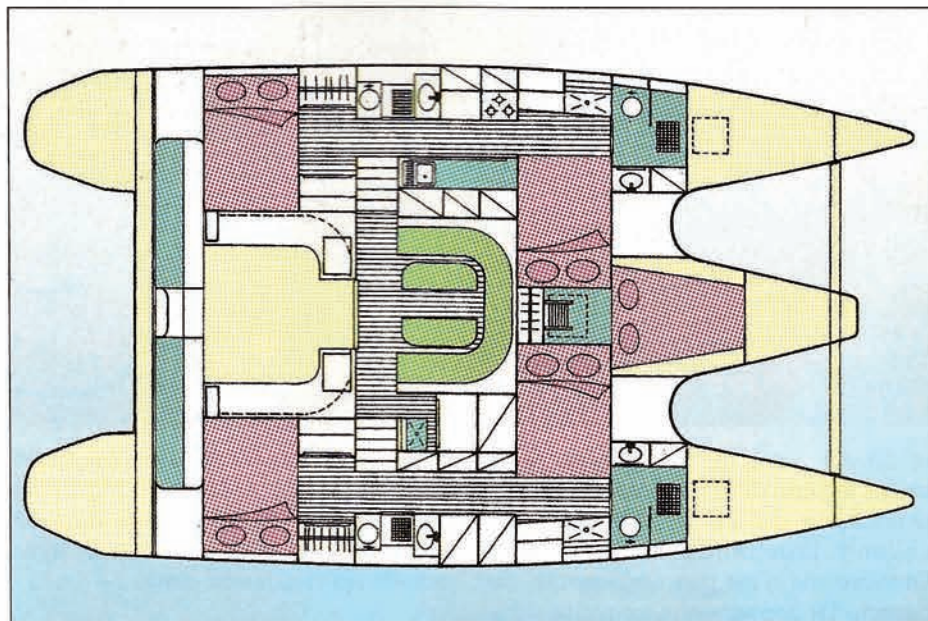
Côté finition et ébénisterie, le chantier a fait d'incontestables progrès. Il reste peut-être à améliorer encore la qualité des vernis, ou à être moins pressé pour les terminer, afin qu'ils sèchent lentement. Les fermetures des coffres de cockpit sont compliquées...et parfois douloureuses ! Enfin, les éclairages sont vraiment trop discrets : il manque deux belles lampes dans le carré, une lampe de plus dans le cockpit au-dessus de la table, et deux lampes dans la cuisine pour renforcer les sinistres néons qui donnent au meilleur saumon la couleur de la morue avant dessalage. Dans les cabines, il faudra aussi renforcer la puissance de la lampe de lavabo. L'accès latéral au bateau est encore acrobatique. Heureusement, les cadènes sont reprises à l'extérieur des coques, permettant de s'accrocher, et sur la coque tribord, les nables forment des marches imprévues mais bienvenues. Le siège du navigateur est trop bas...sauf pour les gens de la taille de Philippe Jeantot ! C'est l'essentiel des reproches que je ferai au bateau. Des défauts faciles à corriger dans l'ensemble, inhérents à tout nouveau modèle.

La barre franche, vite gréée, supplée en un clin d'oeil aux défaillances de la barre à roue.

J'AIME

Avant tout, la beauté du bateau sous voiles. Le nouveau roof surbaissé, malgré des coques et une nacelle plus hautes, est dû à un très beau coup de crayon de Marc Lombard. Le plan de pont, sauf l'arrière du cockpit. Les nouvelles jupes, où nos équipiers ont dormi, par 25 noeuds de vent. Le confort intérieur et l'unité qui se dégage de tout le bateau. L'aération et la lumière naturelles, bien distribuées. La simplicité de manoeuvres, l'écoute de grand'voile étant à portée de main du barreur, facile à libérer de son bloqueur et à passer au winch. Le chariot d'écoute de GV, facile à manier lui aussi, permettant des empannages sans danger, même dans la brise, grâce aussi aux dimensions modérées de la GV. Le confort à la mer, l'aptitude du bateau à répondre et à accélérer dans la moindre risée. Les performances sont moyennes, mais Jeantot Marine n'a jamais prétendu faire des catas rapides. Priorité au confort en croisière, où l'on ne navigue guère plus de deux ou trois heures par jour. Un produit parfaitement ciblé, qui répond aux besoins du marché (la bonne santé du chantier en témoigne). Jeantot Marine vient en effet d'embaucher 40 personnes, ce qui porte l'effectif du chantier sablais en ce mois d'août 92 à cent quatre-vingt personnes pour un CA cette année de 94 KF (contre 75 KF en 91). La France ne représentant que 14% environ du CA du chantier.

Noëlle Duck
Photos Patrick Blanc



VERSIONS

LIGHT : coques pontées, gréement posé, accastillé, mais intérieur nu. Le client peut faire les emménagements lui-même, ou les confier à tout chantier de son choix, y compris Jeantot Marine.
STANDARD et CHARTER : 5 cabines, 5 toilettes. Les types de finitions et d'aménagements différents. 2 105 000 FF.
OPEN : trois cabines, un cockpit plus grand. Pour la navigation au soleil, le day-charter ou la plongée : 2 105 000 FF.
PRESTIGE : Trois cabines, dont une de propriétaire à l'avant, qui occupe toute la largeur du bateau, coques et nacelle. Modification des emménagements à la demande. Tarif : 2 270 000 FF.

FICHE TECHNIQUE

Longueur HT :	13 m.
Floitation :	12,60 m.
Maître bau :	7,30 m.
Déplacement léger :	8,5 tonnes.
Surface de pont :	85 m ² .
Tirant d'eau en charge :	1,20 m.
Tirant d'air :	19,20 m.
Motorisation standard :	2xYanmar 3GM30 27 ch
Capacité eau :	2 x 800 l
Fuel :	2 x 200 l.
Mât Sparcraft	17,20 m
GV :	57 m ²
Génois :	45 m ² .
Trinquette :	13 m ²
<i>Tourmentin et spi en option.</i>	

Architecte : Marc Lombard
 Design intérieur : Patrick Roséo.
 Construction : les lignes de quilles sont renforcées de Kevlar sur les points de contact et d'échouage. Coques et nacelle en sandwich verre polyester sur mousse PVC. Réalisation au contact sur moules femelles. Liaison pont-coque par stratification intérieure et couvre-joint extérieur en aluminium.