



à la barre du Caprice

par jacques MONSAULT

BIEN que cela ne soit pas positivement mentionné sur le prospectus du constructeur de ce « Sloop de croisière très rapide », la compétition montre le bout de l'oreille dans la conception du Caprice.

Pour s'en convaincre, il suffit de voir le grand allongement du plan de voilure, la surface importante consacrée au triangle avant et le plan de dérive échancré où l'aileron de fonte n'offre qu'une base très courte aux échouages négligents.

Cette tendance, que l'on retrouve dans notre pays sur la plupart des croiseurs de dimensions voisines nous vaut, en tout cas, des essais bien attrayants tant il faut faire effort pour ne pas considérer seulement les performances au détriment des aspects pratiques de la vie à bord en croisière.

Il n'est pas douteux que cette conception « compétition » des voiliers de croisière moyens correspond en fait à leur utilisation. La plupart d'entre eux ne sont véritablement armés en croisière que pour les vacances d'été. Pendant le reste de la saison, ils participent en général

à des sorties de week-end comportant souvent des régates, l'équipage préférant alors le confort d'un logement à terre.

CONCEPTION GENERALE

Des élancements bien proportionnés, un roof qui s'harmonise avec l'ensemble, un franc-bord habilement masqué font du Caprice un bateau très élégant.

La carène, dessinée par Yves Maréchal, est moderne et agréable au regard. Elle est assez creuse sur l'avant où le pied des couples bien ouverts dans les hauts, forment un V marqué. Ils évoluent ensuite vers des formes plus rondes et plus ouvertes encore, avec un bouchain doux et haut placé dont de nombreux bateaux, rapides malgré un bau impressionnant, ont prouvé l'intérêt. La flottaison, fine à l'avant, promet un bon passage : elle s'équilibre avec la courte voûte évasée qui termine une coulée tendue. Les élancements qui représentent le quart de la flottaison n'ont pas été rétrécis pour réduire la longueur mesurée de telle sorte que la coque,

LE PROMOTEUR NOUS ECRIT...

Avec le Caprice, Yachting France a complété sa gamme de voiliers habitables, qui présente maintenant une continuité en dimension, programme et prix.

Le Caprice est un 18' IOR qui s'intercale entre le Calife et le Régent.

Pour le programme, son premier critère était les performances, ce qu'il a prouvé dans de nombreuses courses en France et à l'étranger, particulièrement en Angleterre où, en 1970, le Caprice a remporté 18 places de 1^{er} et 2^e sur 23 courses, et en Italie avec 7 places de 1^{er} et 2^e sur 12 courses.

Le deuxième critère était l'habitabilité; le Caprice devant permettre à 5 personnes de passer des vacances confortables à bord.

Un certain nombre d'éléments y contribuent :

— Système de capot de roof s'ouvrant complètement et mettant le carré à ciel ouvert, ou se soulevant de façon à donner jusqu'à 2 m de hauteur sous barrots;

— Cuisine de grandes dimensions avec réchaud escamotable;

— Carré de 2,10 m et cockpit de 2,30 m de longueur;

— Grands volumes de rangement;

— W.C. isolé.

Enfin, avec le Caprice, Yachting France présente un bateau très complet et dont les dernières améliorations, telles que doublage du plafond de carré et rideaux, en font un bateau fini.

YACHTING FRANCE



Le Caprice paraît aimer le petit temps.

avec son franc-bord important, est très spacieuse; il y a notamment un vaste coffre arrière jouxtant le tableau.

Les superstructures sont esthétiquement réussies. Le roof court, avec ses hublots latéraux anguleux et son large pare-brise incliné, rappelle celui du Régent. Il se prolonge en avant du mât où il est garni d'un grand capot transparent qui laissera passer les voiles, la lumière, l'air... et parfois les équipiers en manœuvre.

Une cassure du bouge en bordure du pont permet de réduire le franc-bord apparent sans empiéter sur le volume intérieur.

La construction en stratifié de polyester est simple et solide. Avec les surépaisseurs nécessaires aux points de fatigue, on arrive à une épaisseur moyenne de 12 mm pour la coque et de 7 mm pour l'ensemble pont-roof. L'aileron en fonte est boulonné à travers la coque sans retour de galbord.

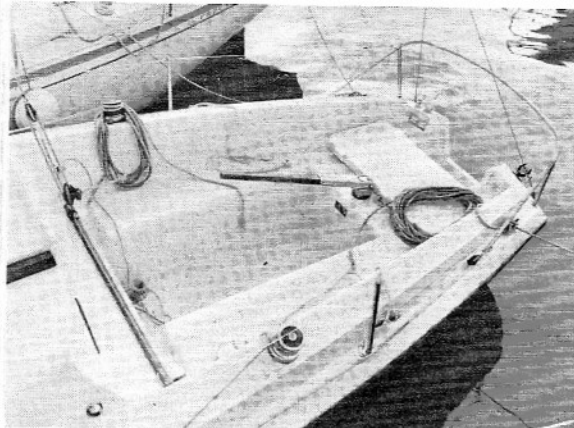
Trois cloisons transversales en contre-plaqué soudé à la coque viennent la raidir en arrière du coqueron avant, au niveau du mât, et à l'arrière du cockpit. Quelques éléments d'em-

ménagement sont réalisés en polyester et soudés à la coque, tels les coffrages sur lesquels reposent les couchettes avant et les sièges de la dinette; mais il reste de nombreux éléments en contre-plaqué qui devraient être remplacés prochainement par des pièces moulées plus propres à une production en série.

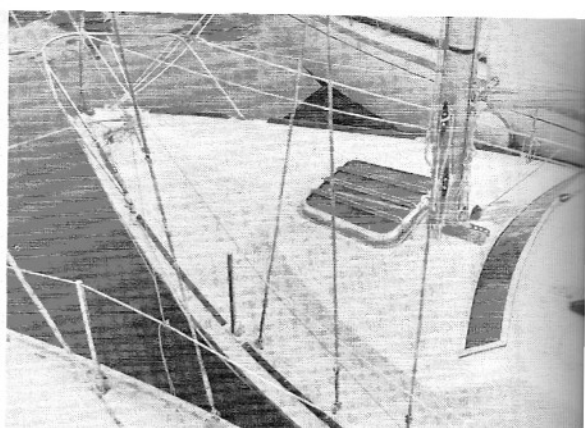
Le gréement de sloop en tête de mât est classique, quatre bas-haubans assurant une excellente tenue à mi-hauteur du mât en alliage léger de bonne section posé sur le roof. La tête est tenue par deux galhaubans sur barres de flèche assez longues, l'étai avant et un pataras terminé par une patte d'oie ancrée aux deux coins du tableau et qui forme palan. Cette disposition permet de bien raidir l'étai avec un seul ridoir dont elle double la puissance.

DISPOSITION GENERALE ET EMMENAGEMENTS

Le pont est net. Une belle plage avant est protégée par de petits cale-pieds, un balcon et des filières. En dehors de la bitte d'amarrage



Un cockpit accueillant.



Une plage avant vaste et bien dégagée.

qui sert aussi d'écubier, elle est libre de toute obstruction jusqu'au roof qui facilitera la manœuvre au pied du mât. Mais il faudra y installer l'ancre, car on ne dispose que d'un puits à chaînes.

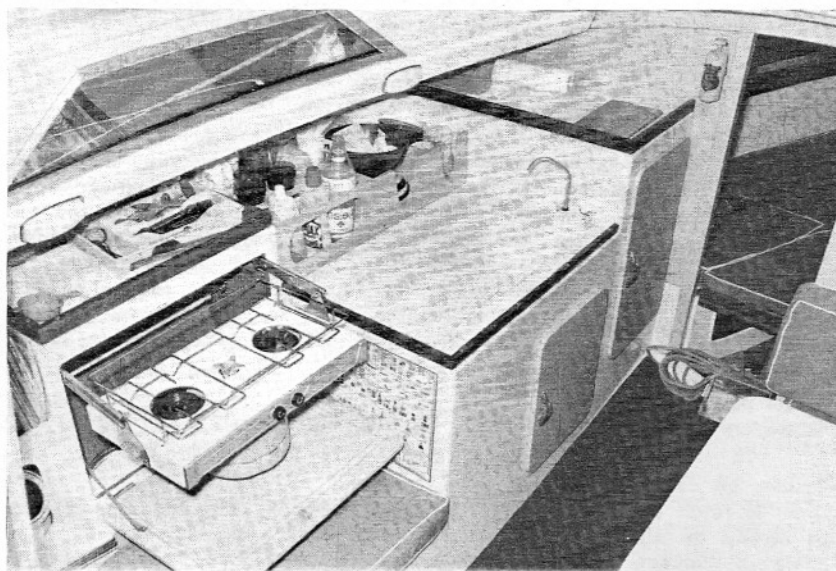
Le cockpit, prolongé jusqu'au couronnement par le capot du coffre arrière, est accueillant. Les hiloires larges ne portent que les winches, les taquets d'amarrage étant placés sur leur face extérieure. Deux dalots de taille respectable assurent son assèchement ; ils sont placés au pied d'un petit élément de pontage qui le sépare de la descente et porte un court rail de grande écoute. Le roof est garni en abord de mains courantes bien placées qui faciliteront la circulation vers l'avant sur des passavants un peu rétrécis par les chandeliers inclinés vers l'intérieur et la cassure « esthétique » du bord du pontage.

Deux options sont offertes en ce qui concerne le moteur auxiliaire : il est possible de placer

un BDI Couach à démarreur électrique au pied de la descente ; on peut choisir aussi un propulseur hors-bord pour lequel un bac d'accrochage est découpé dans le tableau et le pontage arrière, le moteur pouvant se ranger dans le coffre du cockpit.

Les emménagements sont originaux et intelligemment conçus. Si le poste avant, très clair, est classique avec ses deux couchettes en V sur coffres, aux pieds surmontés d'équipets, le carré mérite une mention spéciale. On y trouve, en effet, une heureuse répartition des espaces qui permet en peu d'instant de passer d'une disposition dinette-couchette-double, fort agréable au mouillage, à un arrangement-mer où l'on trouve deux couchettes cercueils, une table à cartes et des sièges permettant de s'asseoir confortablement quel que soit le côté où l'on gîte.

Par ailleurs on a trouvé une disposition astucieuse pour le petit coin si malcommode quand



Le coin cuisine : le rechaud est escamotable.

il est placé dans l'étrave ou sous le pont et si encombrant quand il est entièrement clos. Ceci est obtenu en plaçant à tribord, d'arrière en avant, une couchette-cercueil dont la tête fait partie de la banquette arrière de la dinette et qui se libère en démontant le dossier de cette dernière. La table double contient les cartes et petits instruments de navigation, le dossier de la banquette avant isole la toilette qui peut se fermer presque complètement en relevant jusqu'au roof une cloison coulissante.

A bâbord, la couchette-cercueil se prolonge par un élément de siège placé sous le placard qui contient un réchaud deux feux escamotable.

Elle vient contre le bloc qui renferme évier à pompe, rangement et une petite glacière; le bloc est suivi lui-même d'une petite penderie. Tout cela est surmonté d'une étagère bien protégée qui peut recevoir tout le matériel nécessaire à cuisiner en croisière.

Deux coffres volumineux occupent l'espace

situé sous les sièges et permettent de loger très bas les vivres et boissons.

Sous la descente, un robuste coffrage est destiné à dissimuler le moteur fixe optionnel. On y avait rangé les béquilles et autre matériel sur le bateau que nous avons essayé.

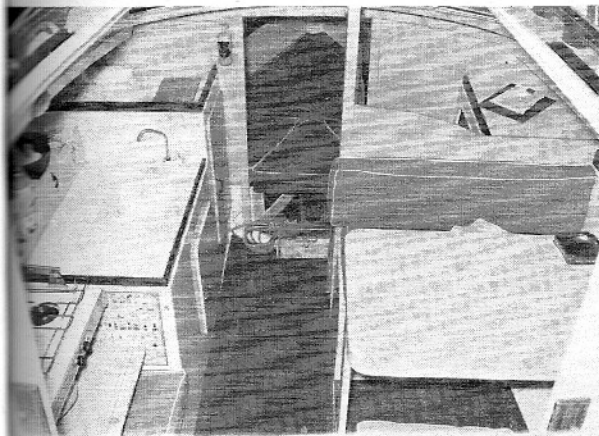
La finition, l'absence de contre-moulage notamment, n'était malheureusement pas partout à la hauteur de la conception de ces emménagements clairs et confortables où les femmes disposent de la hauteur sous barrots.

PERFORMANCES ET COMPORTEMENT MARIN

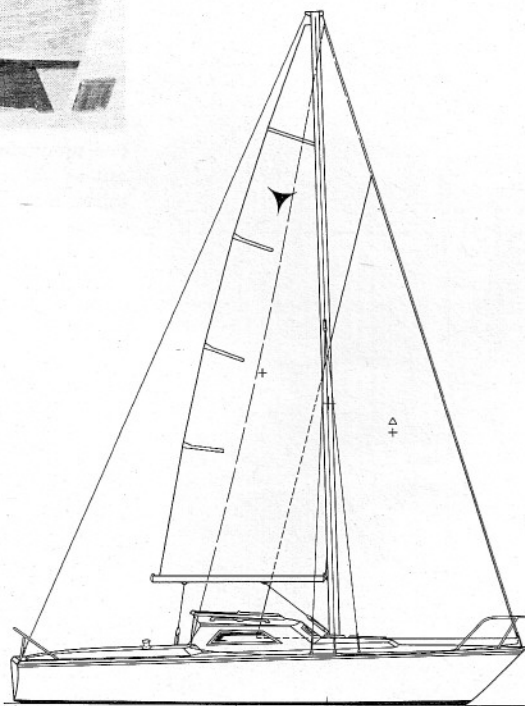
Dès sa prise en main, le Caprice se révèle de bonne compagnie. L'appareillage sous voiles, à partir d'une panne du port de La Rochelle par les vents fous qui régnaient ce jour-là, nous a permis d'apprécier une bonne maniabilité et une résistance correcte à la dérive lors des nombreux virements de bords effectués à faible vitesse dans le chenal.

Le Caprice paraît aimer le petit temps. Sa voilure élancée, son grand géniois, sa surface mouillée réduite et la finesse de ses formes avant lui permettent en l'occurrence de marcher très vite sans se laisser arrêter par le clapot dans lequel il passe remarquablement.

Ce passage se fait toujours sans choc, ni mouvement sensible tant que le clapot est de



A droite : la dinette transformable en couchette double. Au fond, le poste avant.



faible amplitude, avec un petit coup de tangage dès qu'il se creuse.

Malgré un tirant d'eau modéré et un rapport de lest modeste, le Caprice tient sa toile et se révèle bien équilibré, demandant peu de barre même avec une gîte plus importante que celle qui paraît convenir le mieux à sa vitesse et à son gain au vent.

Sur ce point, le Caprice demande une certaine attention : surchargé de toile il continue de paraître à l'aise mais ralentit sensiblement et dérive un peu. Il ne faut pas hésiter à réduire sa toile pour l'ajuster à la force du vent. Chose agréable à notre avis, il ne paraît pas indispensable de conserver longtemps le grand géniois et l'on restera très proche de l'optimum des performances sous le foc n° 1 et la grand'voile par vent de force 4 à 5. On réduira ensuite la grand'voile après l'avoir ouverte et l'on pourra conserver le n° 1 jusqu'à près de la force 6. Une partie de l'ajustement de la voilure paraît s'imposer, moins pour équilibrer le bateau et diminuer l'angle de barre qui restera très faible, que pour diminuer l'effort à déployer pour la tenir presque à zéro.

Il nous semble donc que le safran, de surface suffisante, soit mal dessiné. A notre avis, il faut incriminer la longue crosse qui, au-delà du petit

aileron, est tout entière située en arrière de la mèche et pèse beaucoup. Il faudrait donc prolonger l'aileron vers le bas et y accoler le safran sur toute sa longueur. Quoi qu'il en soit, ce défaut rend le Caprice assez fatigant à mener longtemps au plus près dans la brise et fausse l'impression que donne le bateau.

En ce qui concerne la manœuvre sur le pont, il faut signaler que les chandeliers curieusement inclinés vers l'intérieur viennent encore réduire le passage vers l'avant et que les cale-pieds qui ceinturent l'étrave gagneraient à être un peu plus élevés. Le reste du matériel n'appelle pas de commentaires, et paraît aussi correctement dimensionné que commodément placé.

Le cockpit est d'un confort exceptionnel : bon espacement des bancs, dossiers judicieusement inclinés, formes agréables au corps. On regrette seulement encore une fois que les filières trop proches ne permettent pas l'utilisation confortable des dessus d'hiloires pour s'asseoir au vent.

Si l'on navigue sans chercher les performances maximales, le Caprice est tolérant, mais courant bord à bord avec un bateau de dimension comparable nous avons constaté qu'il était assez sensible à la répartition des poids à bord. Il faut se garder d'utiliser le vaste coffre arrière pour loger trop de matériel lourd. Le hors-bord et des réserves d'essence s'y logent facilement mais obligent à avancer un peu l'équipage. De même, le Caprice se met à tanguer de façon beaucoup plus marquée s'il est trop chargé sur l'avant. En course, il y aura intérêt à ce que les manœuvres des focs et spi se fassent rapidement car la finesse des lignes avant, le V marqué des fonds et l'élanement assez important rendent la carène sensible à l'assiette.

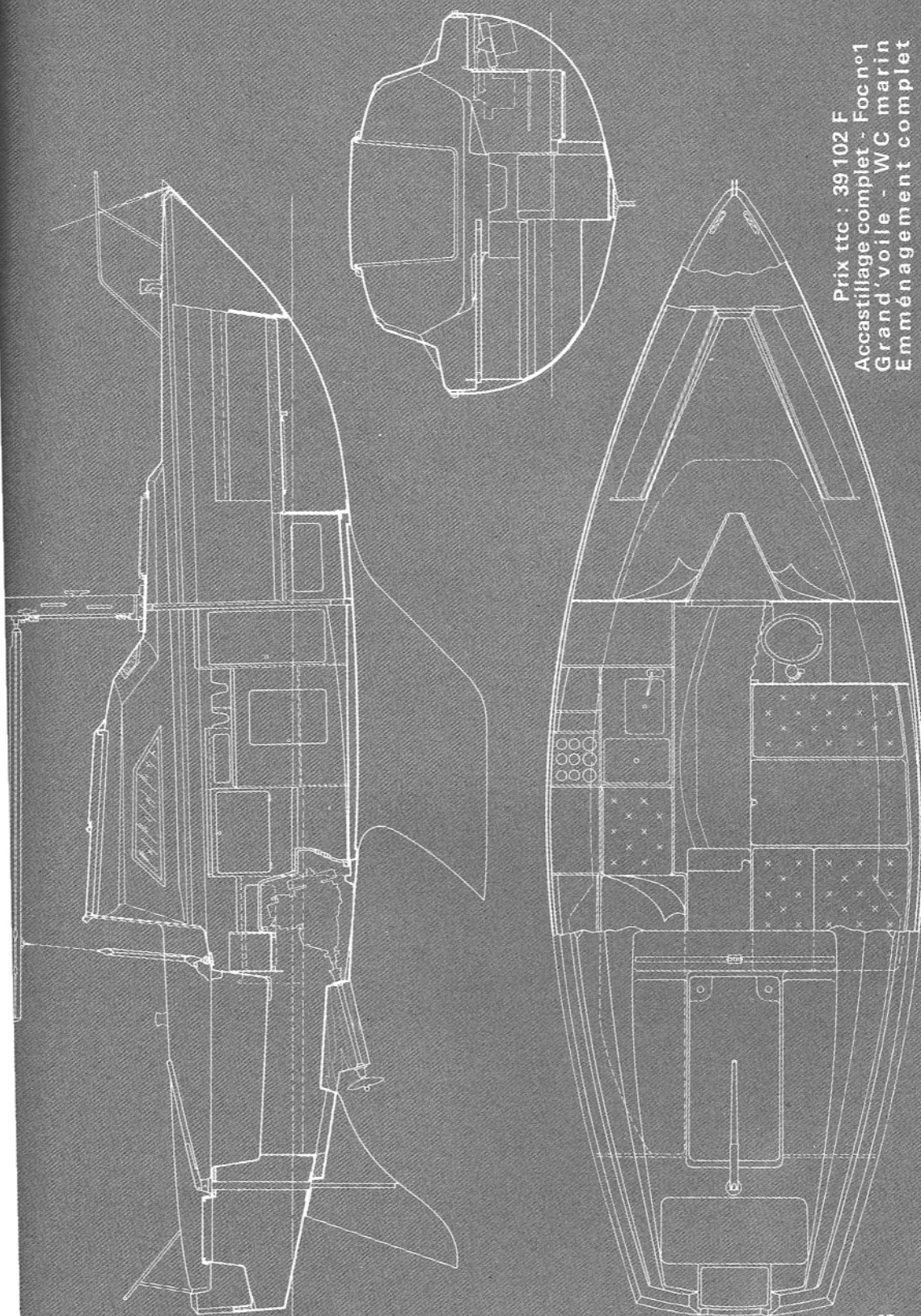
Cela dit, bien réglé et correctement chargé, le Caprice grimpe remarquablement au vent avec des mouvements qui trompent sur sa taille. Aux autres allures, il n'appelle que des commentaires flatteurs ; toutefois la barre demande des efforts importants pour corriger les inévitables embardées des allures portantes.

Le Caprice offre des possibilités de croisières prolongées avec des volumes de rangement suffisants pour deux ménages si l'on accepte de naviguer moteur à poste, disposant ainsi du coffre arrière, et si la garde-robe n'est pas trop abondante. Les couchettes sont confortables, la dinette sympathique et la cuisine très pratique. La descente constitue un emplacement agréable. Le grand capot coulissant et basculant serait plus agréable encore s'il existait un dispositif permettant de le tenir levé pour dégager presque complètement le carré par beau temps.

En dehors du reproche que nous faisons à son appareil à gouverner, défaut facile à corriger, et de quelques faiblesses sur la finition du carré, qui devraient disparaître elles aussi, le Caprice est un croiseur rapide très réussi.



Photos La Nouée-Bateaux



Prix ttc : 39 102 F
Accastillage complet - Foc n°1
Grand'voile - WC marin
Emménagement complet

Caractéristiques – éléments de comparaison – coefficients

Caractéristiques	CAPRICE	SANGRIA	ÉCUME de MER										
Longueur de la coque	7 m 36	7 m 62	7 m 87										
Longueur de flottaison (L)	6 m 25	5 m 80	5 m 85										
Bau maximum	2 m 50	2 m 70	2 m 68										
Bau flottaison	2 m 14	2 m 16	2 m 29										
Franc-bord avant	0 m 80	0 m 98	1 m 05										
Franc-bord milieu	0 m 66	0 m 89	0 m 83										
Tirant d'eau maximum	1 m 27	1 m 27	1 m 26										
Tirant d'air	9 m 90	10 m 30	9 m 83										
Déplacement en charge (D)	2,125 t	2,040 t	2,200 t										
Poids en ordre de marche	1,600 t	1,600 t	1,750 t										
Poids du lest	570 kg	700 kg	725 kg										
Nature du lest	fonte	fonte	fonte										
Hauteur sous barrots	1 m 65	1 m 72	1 m 70										
Largeur entre couchettes	—	0 m 66	—										
Largeur moyenne des passavants ...	0 m 25	0 m 40	0 m 36										
Jauge en douane (tonneaux)	4,24	5,20	5,26										
Jauge I.O.R.	5 m 76 (18'9)	5 m 48 (18')	5 m 48 (18')										
Surface du triangle AV (1)	11 m ² 50	12 m ² 60	14 m ² 90										
Surface maximum du génois (2)	20 m ² 10	19 m ² 10	21 m ² 90										
Surface du foc n° 1	12 m ² 30	14 m ² 90	17 m ² 00										
Surface de la grand-voile (3)	11 m ² 00	13 m ² 80	12 m ² 30										
Surface maximum (2 + 3) (V)	31 m ² 10	32 m ² 90	34 m ² 20										
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	22 m ² 50	26 m ² 40	27 m ² 20										
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 700	0 m ² 700	0 m ² 770										
Surface de dérive : coque seule	1 m ² 97	1 m ² 75	1 m ² 75										
aileron	1 m ² 19	1 m ² 20	1 m ² 10										
aileron AR	0 m ² 24	0 m ² 25	0 m ² 12										
safran	0 m ² 31	0 m ² 26	0 m ² 28										
totale	3 m ² 71	3 m ² 46	3 m ² 25										
Surface mouillée totale (M)	13 m ² 60	13 m ² 22	13 m ² 32										
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	<table style="border: none;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="vertical-align: middle;">CD</td> <td style="vertical-align: middle;">2,9</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="vertical-align: middle;">CC</td> <td style="vertical-align: middle;">0</td> </tr> </table>	}	CD	2,9	}	CC	0	<table style="border: none;"> <tr> <td style="vertical-align: middle;">8,30</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;">5,20</td> </tr> </table>	8,30	5,20	<table style="border: none;"> <tr> <td style="vertical-align: middle;">5,90</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;">2,65</td> </tr> </table>	5,90	2,65
}	CD	2,9											
}	CC	0											
8,30													
5,20													
5,90													
2,65													
Écart entre CV et CD en % de L	21,20	21,40	20,50										
Coefficients	CAPRICE	SANGRIA	ÉCUME de MER										
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	2,30	2,48	2,57										
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	32	37,7	35,3										
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,485	0,50	0,49										
Raideur à la voile { 15° 30°	4,26 7,59	3,66 6,59	4,00 7,56										

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 103, page 42.)