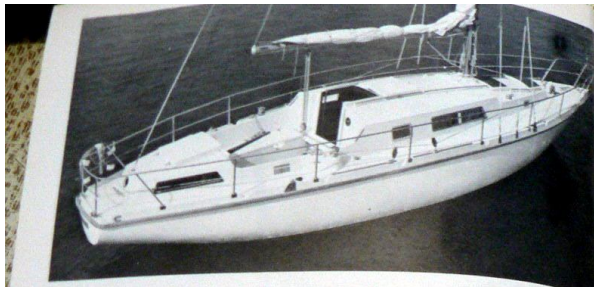


KIRK

# à la barre du Kirk

sloop tri-cabine  
de grande croisière





## à la barre du Kirk

Jacques MONSAU

DEUX années se sont déjà écoulées depuis notre promenade courte mais agréable à bord d'un Kirk à La Rochelle. Pourtant, en gagnant le bord du bateau mis à notre disposition pour un essai plus poussé, nous avions l'impression de retrouver une vieille connaissance. En effet, à bord d'un Kirk, chaque chose est à sa place et depuis deux ans Henri Amel n'a pas apporté de modifications profondes à



La plage avant est ceinturée par des filières en tube inox qui prolongent le balcon jusqu'à l'arrière.

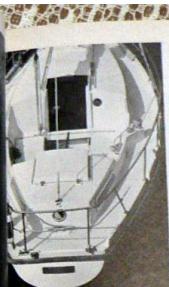
ce modèle qui connaît un succès très mérité tant auprès des croiseurs propriétaires qu'auprès des loueurs professionnels. Notre bateau d'essai appartenait à une société de location et son livre de bord, soigneusement tenu par dix skippers différents, montrait qu'il n'avait

pas chôme pendant ses premiers cinq mois de navigation et ceci sans aucun signe de fatigue, ni du plastique, ni de l'accastillage.

Grâce à une conception très sage, le Kirk donne pas l'impression de vieillir. Sa coupe, sa silhouette extrêmement classique par rapport à certaines réalisations récentes qui, pour la même taille, ont des francs-bords et un maître-bau sensiblement plus étroits.

Les lignes de carène sont assez tendues et très équilibrées avec des sections avant et arrière relativement plates.

En dehors du bouchain nettement marqué au niveau de la flottaison on note l'épave inhabituelle de l'ailleron porte-vent. D'un point de vue puriste, cette dernière caractéristique est pour inconvénient d'influer de manière négative sur la stabilité en déplaçant la position du centre de carène à la gîte. Par contre, le croiseur ne peut qu'apprécier le volume disponible pour un réservoir d'eau douce de 250 litres évitant ainsi d'occuper les coffres sous les chétoies comme on est obligé de le faire sur les bateaux sans retour de galbords. La position sur l'arrière du saumon du lest en inox assure une bonne stabilité à l'échouage. L'hélice est logée dans une échancre importante de la surface qui relie la quille au pont. L'ailleron qui précède ce dernier ne le protège pas sur toute sa hauteur, une petite partie est pensée se trouvant juste en dessous de l'hélice. Il y a là deux pièges à amener l'efficacité de la barre dans les manœuvres au port au moteur aussi bien en avant qu'en



Le roof de la cabine arrière n'est pas trop encombrant et laisse de chaque bord de bons passages.

ports de plaisance pour voir le triste état de la plupart des coques plastiques bleues, rouges ou autres après trois ou quatre années au soleil.

Le lest en fonte est rapporté et boulonné sur des varangues massives qui, avec les lisses et les chaînes sur lesquelles sont fixés les blocs d'emménagement forment une armature qui, en mer, ne donne aucun signe de souplesse.

La liaison du pont et de la coque est masquée par une calature en adhésif un peu rustique, mais très pratique, habillant un peu la blancheur de la coque atténuée cependant par la peinture sous-marine bleue prolongée au-dessus de la flottaison. Les utilisateurs de bateaux plastique entretiennent rarement leurs vernis. La seule pièce en bois conservée sur le pont par le chantier est la barre qu'une housse en skai, prévue d'origine, protège des intempéries au mouillage.

Naturellement, ce parti-pris se ressent un

arrière ne permet pas de condamner cette disposition.

La symétrie des lignes se traduit par un arrière modérément porteur doté d'un élanement presque aussi important que celui de l'étrave, se terminant par un petit tableau vertical légèrement bombé.

Il apparaît nettement que la coque du Kirk a été dessinée autour des emménagements qui utilisent à plein chaque volume. C'est ainsi qu'un tableau inversé aurait supprimé les coffres arrière et empiété sur la surface de pont indispensible pour circuler autour de la cabine arrière lorsque l'embarquement se fait l'arrière au quai par une passerelle.

### CONSTRUCTION

L'architecte-construteur qu'est Henri Amel accorde toute son attention à la concordance de la conception et de la construction avec le programme d'utilisation. Toute la structure du bateau semble particulièrement robuste et rigide, que ce soit la coque moulée uniquement avec des tissus de verre unidirectionnels d'un grammage élevé ou le pont réalisé par un sandwich de stratifié polyester et de balsa en bois debout.

En plus du soin apporté à la mise en œuvre des matériaux, la générosité des spécifications assure une marge de sécurité plus que confortable qui permet de tabler sur une grande longévité de l'ensemble. Il en est de même pour le choix d'un gel-coat blanc pour la coque et bleu ou gris très clair pour les superstructures qui a été dicté au constructeur par l'expérience. Il propose aujourd'hui différents coloris en option mais il suffit de faire le tour de quelques



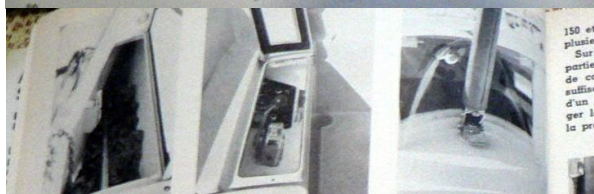
A l'abri du Cap d'Antibes, la houle du large commence à se faire sentir.

peu sur l'aspect extérieur, mais l'avantage principal de la construction plastique n'est-il pas de consacrer à la navigation une partie du temps utilisé autrefois pour l'entretien ?

### PONT - COCKPIT - SUPERSTRUCTURES

Le pont du Kirk relève du même classicisme que la coque. Les côtés des roofs avant et arrière sont réunis par les hiloires de cockpit, évitant ainsi l'aspect massif qui pourrait engendrer les superstructures assez importantes que le franc-bord modéré rend nécessaires.

Tout autour de ce bloc, la circulation se fait aisément; les passavants atteignant toujours une largeur minimale de 35 cm, sont libres de tout accastillage. En effet, la rambarde tubulaire en inox qui entoure tout le bateau, les cadènes de haubans et d'élingage et les rails



L'étrave comporte un double puits à recyclage de grande capacité dont les couvercles sont rotatifs.

A portée de main du barreur, les commandes et le tableau de bord du moteur, protégés en cas de besoin par un couvercle étanche.

Une housse protège le vernis de la barre. (Ph. D. Maupas)

d'écoutes de bloc sont tous boulonnés sur les inter-calle-pieds en plastique autour du pont. L'inter-calle-pieds en divers points permet la fixation rapide de l'eau qui court sur le pont.

Le dessus du roof avant est muni de deux minis courantes en tube inox sur lesquelles coulisent les trois capots. Mais sur la surface partiellement dégauchée et placée derrière le pont, on peut sans difficulté amarrer une amaine pour une bonne visibilité. Le cockpit est profond, mais les hiloires sont un peu trop droites et notre goût. Il est vrai qu'il aurait été dommage de réduire l'ouverture des immenses collages de pont et d'autre où l'on peut ranger avec ordre tout le matériel de croisière encombrant. Le coffre bâbord renferme également les batteries, soigneusement amarrées sous un plancher, et la glacière accessible au-dessus de la cuisine.

Le fond du cockpit est en partie constitué par un panneau étanche fixé par quatre boulons qui, une fois démonté, donne un accès total au moteur.

### INSTALLATION MECANIQUE

En série, le constructeur propose le 25 ch Renault pêche à essence avec un inverseur hydraulique. Le montage en est très soigné, particulièrement en ce qui concerne l'isolation phonique et la filtration de l'eau de refroidissement et la filtration de l'eau de refroidissement et la filtration de l'eau de refroidissement et la filtration de l'eau de refroidissement.

Un réservoir de 100 litres permet de faire entre



Cette vue du cockpit montre la bonne accessibilité au moteur une fois le panneau étanche démonté.



250 et 200 milles sans compter la possibilité de plusieurs jerrycans de secours.

Sur un bateau de cette taille, l'électricité fait partie du confort et, pour maintenir un bilan de consommation positif, il faut un empilage de puissance suffisant. En série, le moteur 25 ch est équipé d'un alternateur de 35 A/h capable de charger la batterie standard en trois heures, mais la présence d'une batterie supplémentaire avec

un inverseur, prévue dans la courte liste des suppléments, semble une sage précaution. Dans le cas d'un réfrigérateur électrique, le constructeur prévoit la pose d'un deuxième alternateur de 50 A/h et d'un groupe de deux batteries 12 V - 190 A/h. Le prix de cette installation fera reculer de nombreux amateurs, d'autant que l'isolation de la glacière permet une autonomie de glace de près de trois jours.

### EMMENAGEMENTS

Le Kirk comprend trois vraies cabines séparées, disposition agréable pour de longs sé-

jours à bord. Pratiquement les occupants d'une cabine ne peuvent être jaloux de ceux de l'autre car elles se valent sensiblement sur le plan du confort.

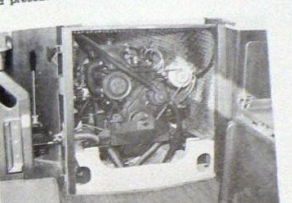
Partout, on trouve la place pour ranger ses affaires personnelles et même dans la cabine arrière, souvent exigüe dans ce type de bateau, les couchettes atteignent la longueur respectable de 2,10 m pour une largeur de 85 centimètres.

Bien sûr les hôtes du carré ou du poste avant disposent d'un grand compartiment toilettes. Par contre les places de la cabine arrière sont certainement les plus confortables à la mer.

Le roof principal se prolonge assez loin sur l'avant, bien au-delà du mât, de telle façon que la hauteur sous barrots qui atteint 1,93 m dans

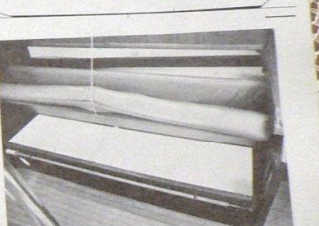
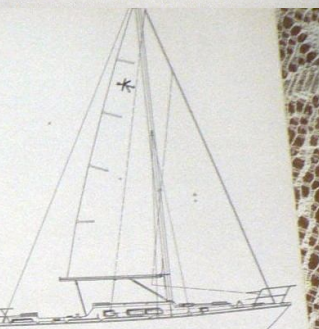
A côté du winch de foc, un taquet en inox simple et solide. (Ph. Le Noue-Bateaux)

150 et 200 milles sans compter la possibilité de plusieurs jerrycans de secours.



Le 25 ch Renault à essence est particulièrement silencieux. Le constructeur s'est soigné à insensibiliser avec soin son compartiment. (Ph. D. Maupas)

un inverseur, prévue dans la courte liste des suppléments, semble une sage précaution. Dans le cas d'un réfrigérateur électrique, le constructeur prévoit la pose d'un deuxième alternateur de 50 A/h et d'un groupe de deux batteries 12 V - 190 A/h. Le prix de cette installation fera reculer de nombreux amateurs, d'autant que l'isolation de la glacière permet une autonomie de glace de près de trois jours.



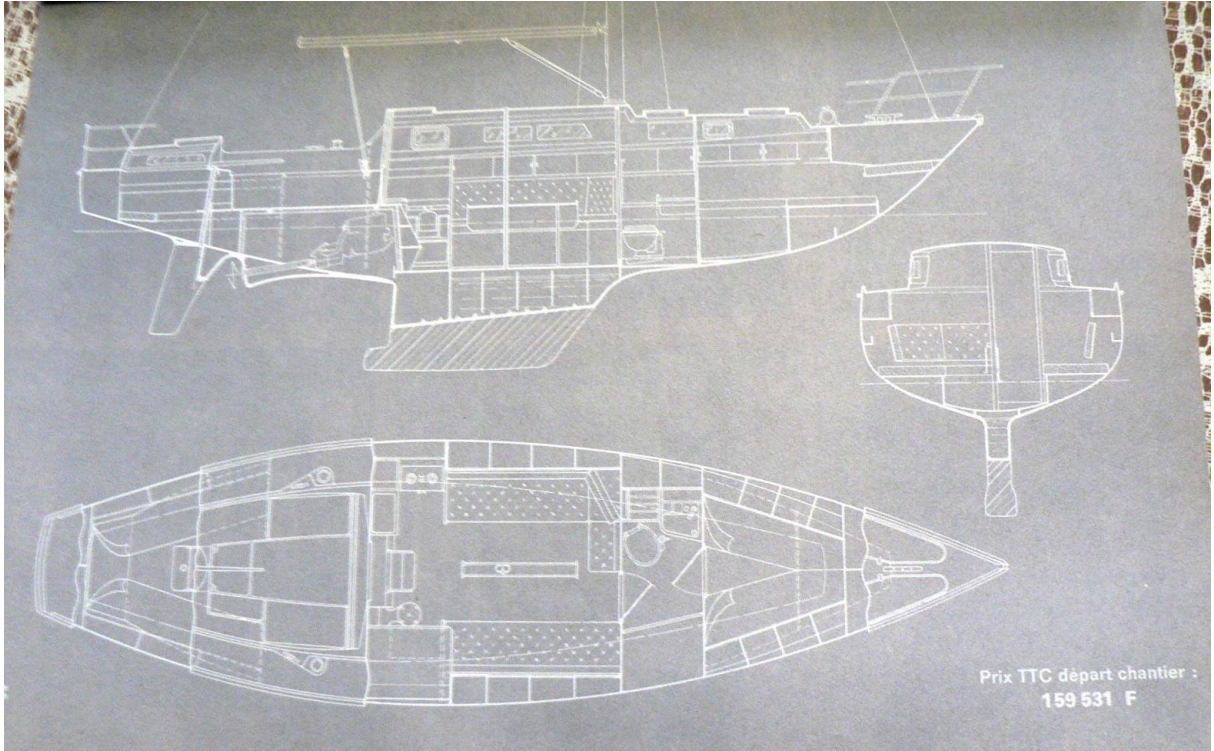
Sous les banquettes du carré, un grand coffre; un bout est prévu pour le tenir ouvert; on remarque la fixation de la gâfle. (Ph. D. Maupas)

jours à bord. Pratiquement les occupants d'une cabine ne peuvent être jaloux de ceux de l'autre car elles se valent sensiblement sur le plan du confort.

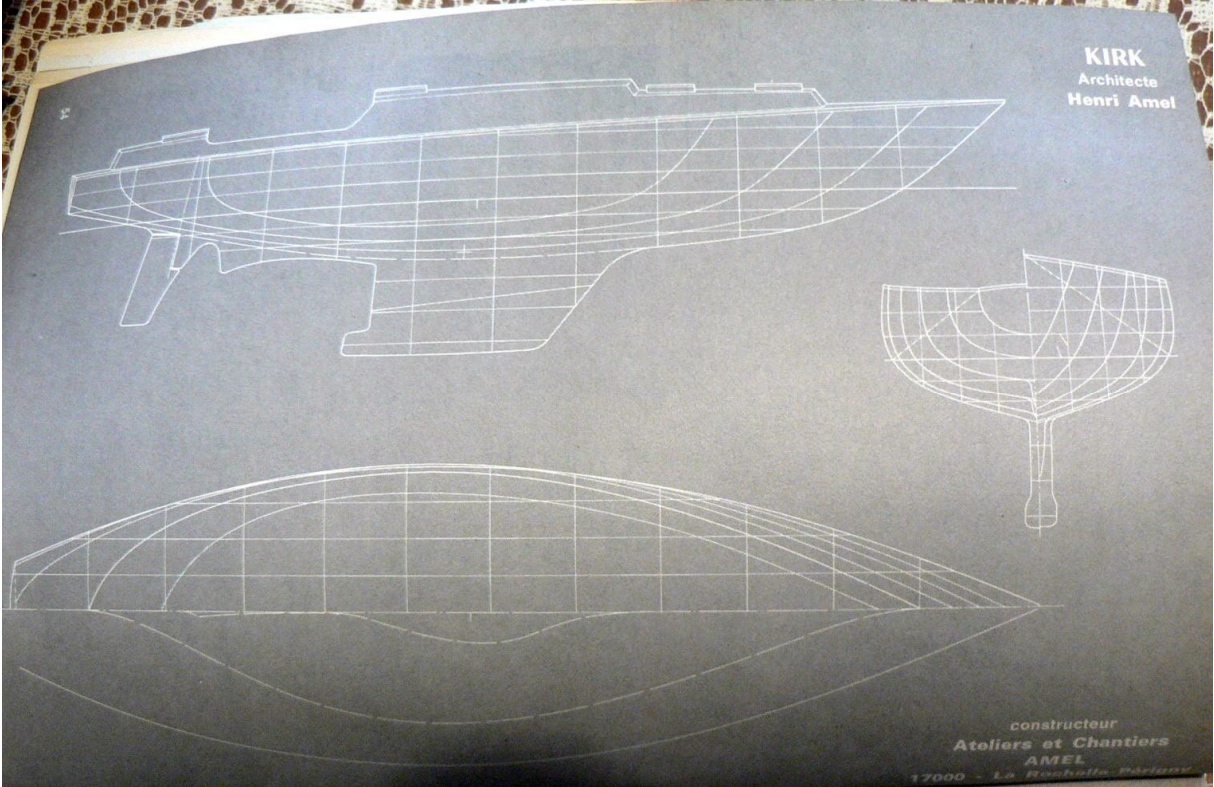
Partout, on trouve la place pour ranger ses affaires personnelles et même dans la cabine arrière, souvent exigüe dans ce type de bateau, les couchettes atteignent la longueur respectable de 2,10 m pour une largeur de 85 centimètres.

Bien sûr les hôtes du carré ou du poste avant disposent d'un grand compartiment toilettes. Par contre les places de la cabine arrière sont certainement les plus confortables à la mer.

Le roof principal se prolonge assez loin sur l'avant, bien au-delà du mât, de telle façon que la hauteur sous barrots qui atteint 1,93 m dans



Prix TTC départ chantier :  
159 531 F



**KIRK**  
Architecte  
Henri Amel

constructeur  
Ateliers et Chantiers  
AMEL  
17000 - La Rochelle - France



Les couchettes de la cabine arrière seraient, bien sûr, les plus confortables en mer, mais elles sont les seules à ne pas posséder de dispositif anti-roulis. (Ph. D. Maupas)

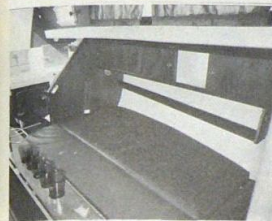
Le vaste carré à bâbord : la banquette est en mable en couchette double.

Les équipements du poste avant ont de quoi ranger leurs affaires et le coussin permet de récurer les deux couchettes et soigneusement rangé dans l'étrave.

Un compartiment toilette complet avec wc marin, lavabo et sèche-cheveux, y compris le séchoir tubulaire si pratique en croisière.

Cuisiner pour sept n'est pas une petite affaire, mais la batterie de cuisine et les couverts tiennent facilement dans les placards.

La table à cartes format grand aigle contient de nombreux rangements, tant pour les cartes et documents que pour du matériel divers.



La banquette bâbord du carré, en forme de L, se transforme en une vaste couchette double en utilisant son dossier.

le carré, est encore de 1,77 m dans le poste avant.

L'intérieur n'est pas contremoulé mais habillé de simili-cuir blanc sur le roof tandis que deux contre-hélices en contre-plaqué marine acacia vernis encadrent les hublots. L'utilisation intensive de contre-plaqué marine vernis mat depuis le Salon dernier a beaucoup contribué à réchauffer l'ambiance du carré, qui paraissait autrefois un peu froid, peut-être en raison de sa taille.

On ne peut visiter un Kirk sans noter les mille détails qui rendent la vie à bord facile : le porte-clefs à l'entrée, les porte-manteaux, les bouts pour tenir ouverts les planchers de couchette pour fouiller dans les coffres, la poignée de la cuisine, la jauge à eau dans l'épontille de remplissage du réservoir. La table à cartes est un véritable meuble où l'on peut stocker le matériel pyrotechnique, pharmacie, la boîte du loch et autres objets généralement difficiles à ranger. Un hublot ouvrant sur la cuisine évacue les fumées et, chose très impor-

Par temps calme, 54 m<sup>2</sup> de toile déplacent ce bateau fin avec une bonne aisance, mais il ne fait aucun doute que ce n'est pas la son temps favori.



tante pour un bateau, il n'y a pas moins de trois endroits prévus dans le carré pour mettre des bouteilles.

#### COMPORTEMENT MARIN

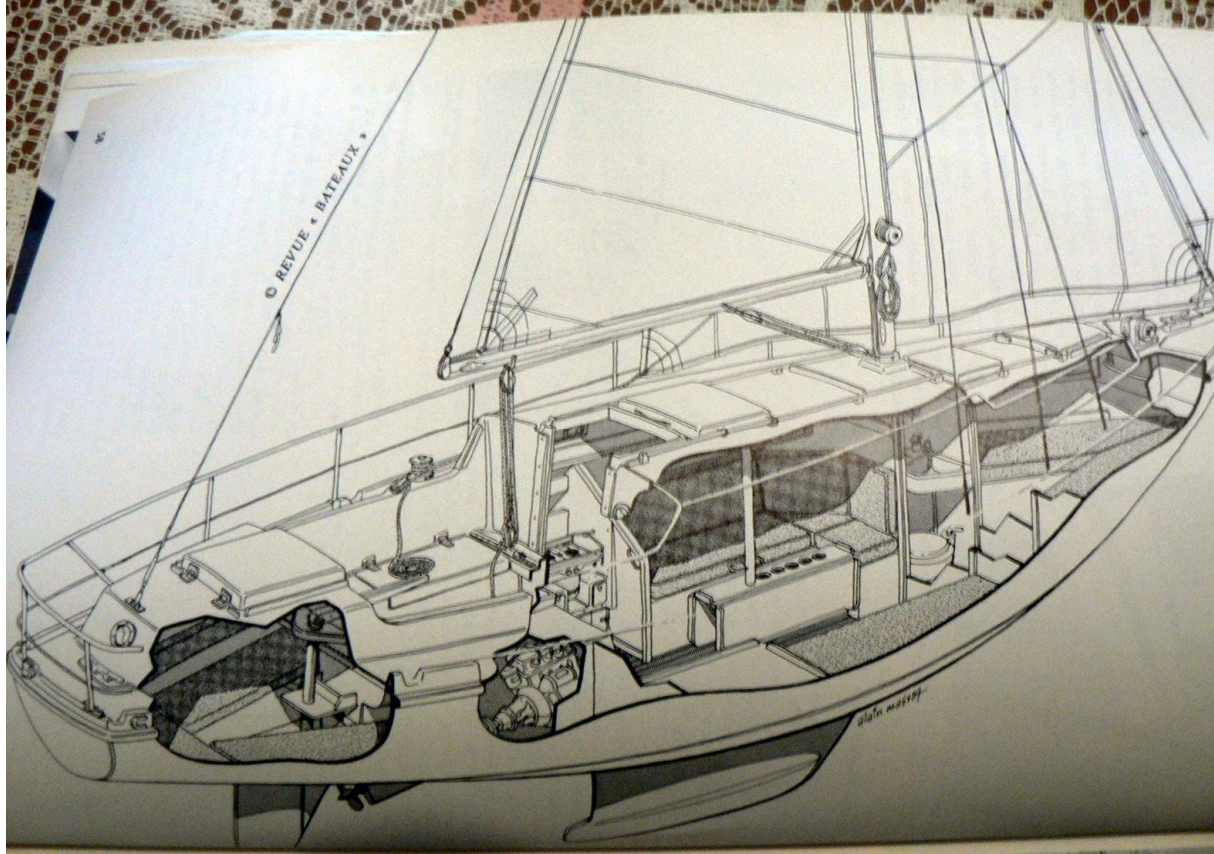
Quand la Méditerranée s'y met, ce n'est pas une plaisanterie et notre Kirk tangue violemment devant son ponton en nous attendant. Après avoir pris très facilement deux ris avec l'équipement normal de la bôme, nous nous dégageons de notre place au moteur avant d'envoyer le foc no 1. Le vent couvre entièrement le bruit faible du 25 ch dont l'accélération est impressionnante. Nous remarquons que notre loueur a supprimé le dispositif de blocage de l'arbre porte-hélice pour éviter une manœuvre intempestive. Nous notons aussi deux détails très méditerranéens : le pavillon national amarré dans le patacas pour éviter



Même par mer forte de l'arrière, le Kirk soulage bien, répondant immédiatement aux sollicitations du barreur.

que les visiteurs n'utilisent le mât comme poignée pour monter la passerelle, ainsi que la défense fixée à poste sur le tableau arrière. L'étiquette navale ne résiste pas toujours à la pratique.

En eau abritée, avec un vent de 25 à 30 nœuds, nous sortons au près serré très aisément, le cap nous surprend agréablement tandis que la barre reste stable dans les coups de gîte. En deux bords, nous quittons l'abri de la côte pour tomber dans une mer désordonnée détalant sur les hauts-fonds près de la côte. Il y a largement assez d'eau pour le Kirk qui ne cale qu'un mètre soixante et nous attaquons en confiance la succession des pentes abruptes. La finesse de la coque fait merveille et nous continuons à nous élever au vent sans peine. Le bateau est plutôt mou, étant presque entièrement déventé dans les creux et nous regret-





Dans des conditions d'essais assez sévères, notre Kirk de location n'a fait preuve d'aucune faiblesse ni de coque, ni d'accastillage.

tons parfois de ne pas porter un foc plus grand. L'écart de cap d'un bord sur l'autre ne dépasse pas 90°, ce qui est excellent dans ces conditions.

L'équipier de foc peine un peu dans les virements de bords car les winches sont à la limite de leur puissance, mais le barreur contrôle suffisamment le bateau pour rester dans le lit du vent quelques secondes supplémentaires avant d'envoyer sur l'autre amure. Le bateau mouille très peu et seules quelques crêtes vicieuses encensent le cockpit. On apprécie l'échantillonnage du gréement qui, d'après les conseils du chantier, doit être maintenu assez raide, ce qui paraît normal en l'absence d'un volant de réglage de pataras. Les équipiers sont très contents de la rambarde tubulaire qui donne une prise bien meilleure que les habituelles filières, ainsi que des cale-pieds placés au pied du mât.

Le bateau sort parfois de l'eau sur la moitié de sa longueur pour retomber violemment deux ou trois mètres plus bas. Malgré le poids des deux ancres et des 45 mètres de chaîne de  $\varnothing$  8 logés dans l'étrave, les cognements inévitables dans un pareil clapot sont rares, le Kirk semble fait pour ce temps, ce qui est un atout non négligeable pour un bateau de grande croisière appelé à des navigations souvent dures.

A l'intérieur, nous ne constatons aucune infiltration d'eau et le plancher incurvé du carré permet de compenser la gîte. Les deux mains courantes de l'entrée, l'époutille de la table et les poignées sur les cloisons de cuisine et de table à cartes sont bien disposées. Par contre, au niveau du carré, des mains courantes horizontales sous les hublots seraient les bienvenues. L'aération, parfaite au mouillage, pose également un problème par mauvais temps.

Mais le près dans le gros temps n'est pas l'allure favorite des croiseurs et nous laissons porter pour retrouver un calme relatif, démarquant en trombe sur les vagues sans que le barreur ne perde un instant le contrôle du bateau. Le retour aux allures portantes montre une bonne stabilité de route et la manière dont

le bateau manœuvre en marche arrière pour rentrer dans un mouillage exposé en plein vent nous stupéfait littéralement. Le bateau se pilote comme une vedette avec, en plus, la résistance à la dérive d'un voilier.

Par petit temps, un génois de 34 m<sup>2</sup> propulse assez facilement le Kirk qui perd un peu



Au près, dans une mer très hachée, le Kirk remonte à un cap excellent avec son foc n° 1 et deux ris. Entre les rafales qui atteignent 30 nœuds, il supporterait un « inter ». (Ph. La Nouë - Bateaux.)

de son aisance par rapport à son comportement dans la brise. On ne peut tout avoir et l'option choisie correspond parfaitement à l'utilisation faite par les propriétaires. En croisière, par force 1, il est vain de vouloir gagner un deminœud en changeant de génois. On met le moteur ou l'on mouille pour se baigner.

Présenté par son promoteur comme un pur sang de course-croisière, le Kirk est en réalité un excellent croiseur hauturier, pratiquement sans équivalent en raison de l'étendue de ses possibilités et de sa capacité.

C'est un bateau robuste et marin extrêmement homogène de conception. L'équipage qui a participé à la course Le Cap-Rio a montré jusqu'où il était possible de mener ce bateau mais sa meilleure référence est certainement l'intérêt que lui portent les professionnels de la location qui savent faire un bilan d'utilisation.

Caractéristiques		KIRK	SAGITTA 35	ALOA
Longueur de la coque	10 m 72	10 m 45	10 m 20	
Longueur de flottaison (L)	8 m 60	8 m 35	7 m 95	
Bau maximum	3 m	3 m 05	3 m 32	
Bau flottaison	2 m 85	2 m 78	2 m 80	
Franc-bord avant	1 m 13	1 m 19	1 m 10	
Franc-bord milieu	0 m 83	0 m 91	1 m 02	
Tirant d'eau maximum	1 m 72	1 m 98	1 m 88	
Tirant d'air	12 m 85	13 m 50	13 m	
Déplacement en charge (D)	6 550 kg	6 550 kg	5 800 kg	
Poids pour la jauge	5 525 kg	6 000 kg	4 885 kg	
Poids du lest	1 930 kg	2 585 kg	1 800 kg	
Nature du lest	fonte	fonte	fonte	
Hauteur sous barrots	1 m 93	1 m 88	1 m 75	
Largeur entre couchettes	1 m 10	0 m 82	0 m 50	
Largeur moyenne des passavants	0 m 45	0 m 64	7,74	
Jauge en douane (tonneaux)	9,09	8,25	7 m 22 (23'7")	
Jauge I.O.R.	7 m 75 (25'4")	7 m 82 (25'6")	II*	
Catégorie de navigation	I*	en cours	8/10	
Nombre de personnes embarquées	7/10	d'approbation		
Surface du triangle AV (1)	21 m <sup>2</sup> 80	26 m <sup>2</sup> 35	22 m <sup>2</sup> 20	
Surface maximum du génois (2)	33 m <sup>2</sup> 15	39 m <sup>2</sup> 50	36 m <sup>2</sup> 50	
Surface du foc n° 1	17 m <sup>2</sup> 10	26 m <sup>2</sup> 50	22 m <sup>2</sup>	
Surface de la grand'voile (3)	19 m <sup>2</sup> 85	22 m <sup>2</sup> 90	22 m <sup>2</sup> 20	
Surface maximum (2 + 3) (V)	53 m <sup>2</sup>	62 m <sup>2</sup> 40	58 m <sup>2</sup> 70	
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	41 m <sup>2</sup> 65	49 m <sup>2</sup> 25	44 m <sup>2</sup> 40	
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1 m <sup>2</sup> 55	1 m <sup>2</sup> 51	1 m <sup>2</sup> 47	
Surface de dérive : coque seule	4 m <sup>2</sup> 20	4 m <sup>2</sup> 35	4 m <sup>2</sup> 16	
aileron	2 m <sup>2</sup> 40	2 m <sup>2</sup> 27	2 m <sup>2</sup> 15	
aileron AR	0 m <sup>2</sup> 36	0 m <sup>2</sup> 51	0 m <sup>2</sup> 47	
safran	0 m <sup>2</sup> 43	0 m <sup>2</sup> 62	0 m <sup>2</sup> 40	
totale	7 m <sup>2</sup> 39	7 m <sup>2</sup> 75	7 m <sup>2</sup> 18	
Surface mouillée totale (M)	27 m <sup>2</sup> 52	25 m <sup>2</sup> 90	24 m <sup>2</sup> 04	
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 3,80 CC 2,40	7,40 3,80	3,65 3	
Écart entre CV et CD en % de L	19,1	12,6	18,8	
<b>Coefficients</b>	<b>KIRK</b>	<b>SAGITTA 35</b>	<b>ALOA</b>	
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	1,93	2,41	2,44	
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	26,8	32,6	30,2	
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,490	0,520	0,495	
Raideur à la toile 15°	4,79	4,85	4,91	
30°	8,95	9,76	10,39	

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