

[Histoire des halfs](#) [Sommaire](#), [Histoire des ...](#): [Minis](#) - [Quarter Tonners](#) - [Half Tonners](#) - [Figaro](#) - [One Tonners](#) - [Class 40' Open](#) - [Formule 40](#) - [50' Monocoques](#) - [50' Multicoques](#) - [60' Monocoques](#) - [60' Multicoques et G Class](#)

Quelques infos sur les TROIS QUARTERS TONNERS: [Architectes](#) - [Numéros de voile](#) - [Liste Alphabétique](#) - [Quelques Photos de Trois Quarts Tonners](#) : **THREE QUARTERS TONNERS few informations**

Show 34, plan Doug Peterson,

1976 Septembre "*Les Cahiers du Yachting*",



Une belle coque rapide et sensible qui se montre efficace au près.

A l'école pour un banc d'essai

Course, croisière, école de croisière, ce bateau est-il le mouton à cinq pattes ? Jean-Marie Vidal qui a longuement navigué sur le Show 34 en l'utilisant comme bateau école nous confie ici ses impressions.

■ Les productions italiennes ne sont plus tout à fait des inconnues dans notre pays, celles du chantier Barberis en particulier,

présentes bien souvent dans nos eaux lors des « Semaine de la Rochelle ou de Marseille » avec notamment les Show 29. Désireux de sortir une unité plus importante, le créneau des « 3/4 de tonne » s'est imposé au chantier comme un de ceux présentant le plus d'avenir.

Cette catégorie de voiliers, qui dans la classe IV IOR permet les courses en temps réel du type Half Ton ou One Ton Cup, correspond à des bateaux de 9,5 à 10,5 mètres. Ces tailles permettent un gain de volume très net sur les classes V tout en gardant une facilité de manœuvres que n'ont déjà plus les classes III.

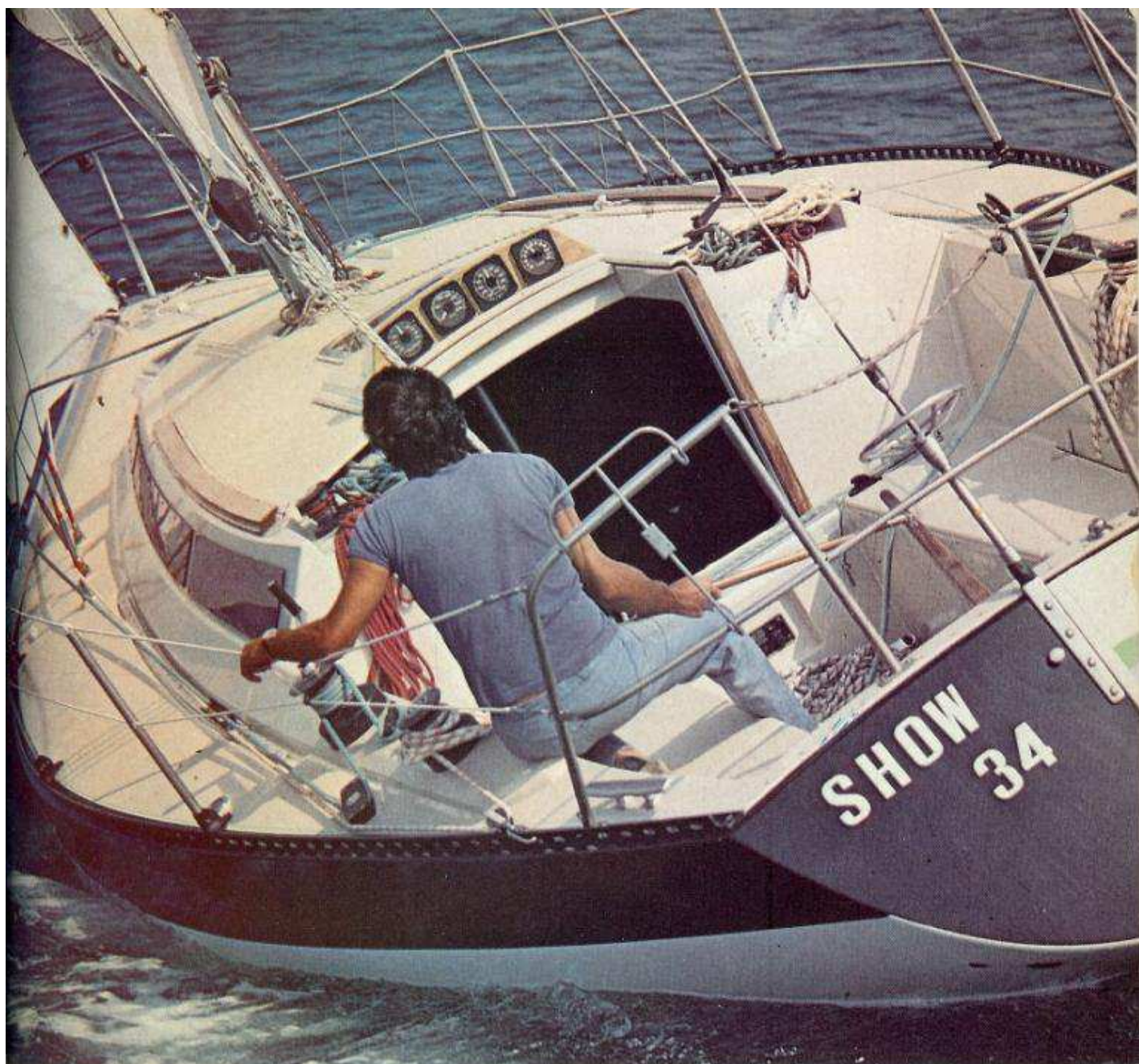
Les séries les plus marquantes dans les « 3/4 » sont, pour la France, le Delph 32, le Romanée, le Chance 32, en Angleterre le Nicholson 33, en Italie le Grand Soleil et maintenant le Show 34.

Il est à noter que pour les deux plus récents 3/4, Nicholson et Barberis ont fait appel aux deux nouveaux maîtres de l'architecture IOR, Ron Holland pour le 33, Douglas Peterson pour le Show.

Le palmarès des bateaux de Peterson n'est plus à présenter, et à travers ce choix de l'architecte se dégage l'option prise par le chantier : « une unité rapide capable de briller par ses performances en course-croisière ». Comme par ailleurs les volumes intérieurs sont importants, possibilité d'avoir des aménagements spacieux et confortables.

CONCEPTION- CONSTRUCTION

De tous ses concurrents, c'est sûrement le plus grand. Et la maîtrise de Peterson dans le domaine des calculs de jauge est telle que



Photos Frédéric ALAIN

le plaisir du
yachting
à bord de

SHOW 34

c'est aussi l'un des plus voilé. Nous n'avons pas affaire ici à une grosse carrosserie équipée d'un petit moteur. Les chevaux sont là, et même bien présents. Pour un déplacement moyen de 4900 kg le lest est de 2280 kg de plomb avec un tirant d'eau de 1,86 m. La longueur à la flottaison importante (8,5 mètres), des lignes d'eau tendues, profondes et conduites très loin à l'arrière, un discret frégatage, tout cela tend à faire du Show le bel engin que même le profane prend plaisir à contempler. Il s'arrête et

admire tel le spectateur de rallye devant la Porsche ou l'Alpine.

La ligne générale avec le roof profilé et très discret est encore allégée par la présence d'une bande noire.

La coque en polyester comporte six renforts longitudinaux et des cloisons soudées au bordé qui participent à la rigidité de l'ensemble. Des varangues répartissent correctement les efforts de traction de la quille.

Le pont en sandwich mousse et contreplaqué marine est boulonné par l'intermédiaire

d'un liston en aluminium.

Les cadènes des bas haubans avant sont prises sur une cloison tandis que celles des galhaubans et bas haubans arrière reprises par une ferrure inox voient leurs efforts reportés très bas sur la coque.

Le mât, posé sur le pont, est soutenu par une épontille inox qui dans le carré gêne l'accès à l'un des côtés de la table. Le dessous du pont est habillé par des panneaux avec tissus, vissés, sûrement plus légers qu'un contre-moulage.

SUITE PAGE 48

SHOW 34

GRÉEMENT ACCASTILLAGE

Dessiné pour la vitesse, ce bateau ne saurait se contenter d'un accastillage médiocre, et dans l'ensemble il répond à des impératifs sévères. Les winches d'écoutes, de génois et de spi sont correctement échantillonnés et positionnés. De chaque côté du roof, un winch permet de travailler les drisses de génois et de spi ainsi que la balancine de tangon. Sur notre bateau nous avons un mât France-Espar, curieusement manchonné par le milieu, et vraiment très très souple. Une telle souplesse nécessite une surveillance attentive pour pouvoir en tirer le maximum. Tenu par étai et pataras réglable puis galhaubans et deux paires de bas haubans il faut travailler avec un palan entre chaque paire de bas haubans pour pouvoir soit maintenir le mât très droit, soit le faire cintrer sur l'avant. Les deux drisses de spi, deux drisses de foc, les balancines de tangon, le tout intérieur au mât, sont renvoyées sur l'arrière et courent sur le roof à l'abri d'un panneau qu'il est facile de déposer pour toute intervention.

La drisse de grand voile se hisse sur un enrouleur Barbarossa avec gorge séparée pour étarquage. Même si l'on évite ainsi l'écrasement du câble, l'enrouleur, qui par ailleurs permet de conserver un pied de mât très net, est un peu long et nous lui préférons le winch.

Qualités :

- Performances
- Habitabilité
- Rangements multiples

Défauts :

- Fragilité des fermetures placards
- Sensibilité à la répartition des poids
- Réservoir essence insuffisant

La bôme, fixe sur le mât, l'étarquage du guindant se faisant avec un palan de cunningham, est équipée pour les prises de ris avec un winch par dessous et des clam en amont.

Sur le bridge deck, le rail d'ouverture de l'écoute de grand voile avec chariot réglable à distance, et en dessous le tableau du moteur.

Dans le cockpit, sur babord un très grand coffre à voiles, et sur tribord, un coffre étanché baptisé coffre à bib mais incapable de recevoir même un MP4...

Sous la barre, un coffre tout à fait à l'arrière qu'il faut prendre garde en course de ne pas trop charger, ainsi que la baille à mouillage accessible sur le pont à l'extrême avant. Pour celle-ci, très bizarrement une double fermeture qui impose l'usage des deux mains pour libérer les cliquets.

MOTEUR

Le Show 34 est équipé d'un diesel Buck de 20 ch placé sous la descente. Cette descente amovible, un peu lourde cependant, permet un accès correct au

moteur. Deux batteries 12 V de 60 amp. avec sélecteur fournissent l'électricité. L'hélice bec de canard est fournie en option. Le réservoir de fuel se trouve dans le coque-ron arrière. Il ne contient qu'une trentaine de litres, quantité suffisante pour le coureur, mais insuffisante en croisière, or le Show, de par son intérieur, se sent aussi une vocation croisière.

AMÉNAGEMENTS

Du volume, du luxe, telle est l'impression ressentie par le visiteur. Le chantier n'a pas pris pour thème majeur « l'ennemi c'est le poids ». Il y a dans ce bateau une finition presque gênante pour une utilisation école, mais c'est le régal du marin maniaque et fier de son bijou.

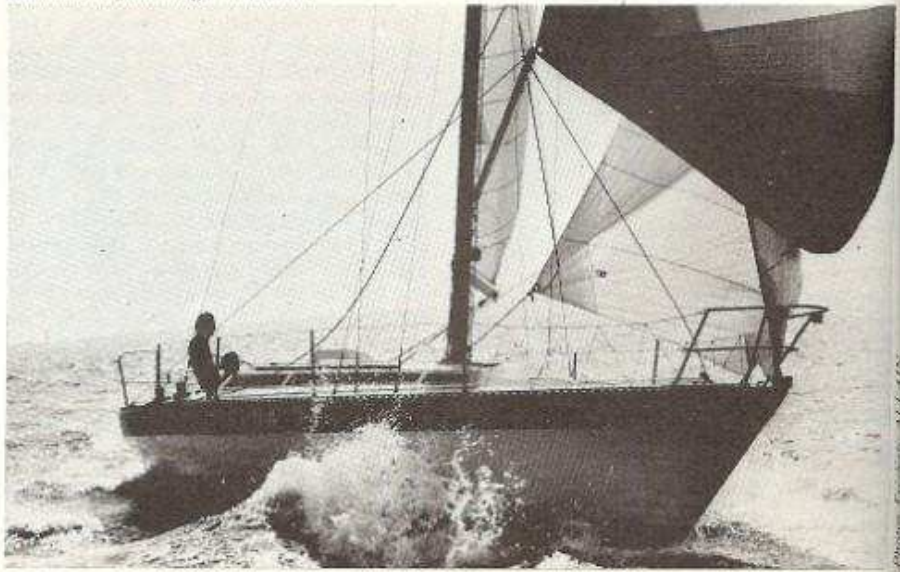
Les astuces de rangement sont multiples et le cordon bleu n'a aucune peine à faire disparaître les innombrables nécessaires à satisfaire les plus solides appétits.

Sur babord, la cuisine est équipée d'un réchaud deux feux, d'une très grande glacière fort bien isolée. Une table de travail et

A gauche de la descente le coin cuisine.



En course il faut alléger le bateau.



un évier, un bac inox, évier alimenté par un réservoir souple de 150 l sous la couchette gauche du carré.

De placards en tiroirs, de portes basculantes avec poubelle en coffre cave, cette cuisine est un modèle de rangement. On y trouve même une porte coulissante avec clayettes pour les fruits et légumes.

Sur tribord, une couchette cerceuil avec un placard à cirés. Le poste navigation avec une très grande table à cartes et le siège du navigateur sous lequel se trouvent les batteries. Dans le carré, quatre couchettes, deux superposées sur babord, une transformable en double après abaissement de la table sur l'autre bord.

Entre le carré et le poste avant, un passage avec une très grande penderie à gauche, et en face le compartiment toilette qui, utilisé, ne condamne pas l'accès à la cabine avant. On y trouve un WC, un lavabo, une douche, sur réservoir de 150 litres, et des équipements de rangement. Il manque une glace, les Italiennes ne navigueraient-elles jamais ?

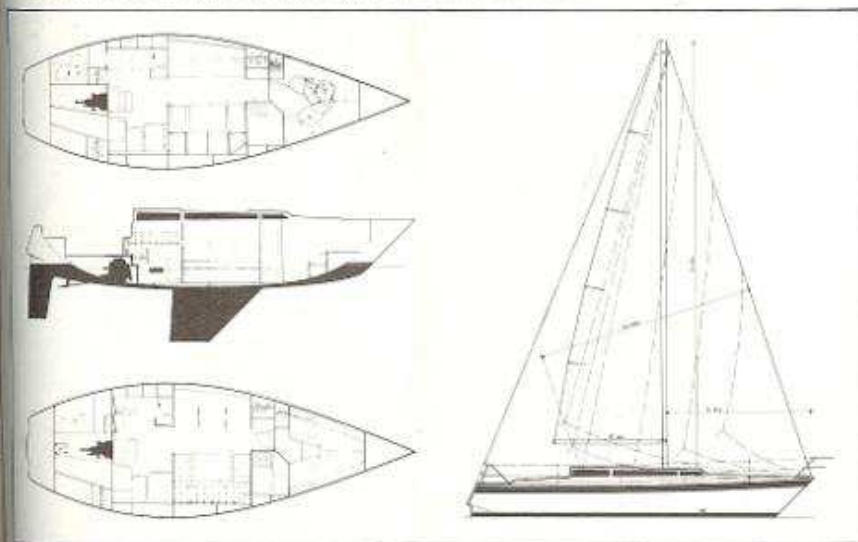
A l'avant, deux couchettes en V, un peu hautes, mais avec d'importants volumes en



L'intérieur est cosu et confortable.



La table à cartes et le coin de navigateur placés à droite de la descente.



dessous. Et à nouveau un très grand placard deux tiroirs.

Pour l'éclairage et l'aération, deux panneaux ouvrants et un aérateur pour les toilettes.

Tous ces aménagements jouent sur le déplacement et l'on ne peut qualifier le Show de bateau léger.

COMPORTEMENT EN MER

Très voilé, 21 m² de grand-voile, 45 m² de génois, le Show va vite, très vite, et ceci très tôt dans le petit temps, que ce soit au près ou nous avons plus qu'accolé des bateaux de trois pieds de rating de plus que nous, ou aux allures portantes où le spi de plus de 100 m² tire très fort.

Cette voilure importante nécessite d'être travaillée mais n'est-ce pas en école le but recherché ?

Il faut savoir réduire assez vite pour permettre à la carène de donner son maximum autour de 20 à 25° de gîte.

Dans le clapot court méditerranéen, le bateau remonte sans taper, le cap est excellent, et la coque passe très bien. Suivant l'état de la mer, plus ou moins formée, on a intérêt à garder un peu plus de toile devant pour forcer la vague, ou au contraire réduire à l'inter ou au foc 1 pour faire du cap.

Le Show aime aussi le portant et accélère tout de suite à l'abattée. Sa barre est ferme, mais point trop dure et permet de maîtriser le bateau au large avec de la mer. Très vivant quel que soit le temps, il remplit d'aise l'équipage avide de sentir son bateau.

CONCLUSION

Le Show 34 est un bateau que l'on a envie de posséder. Peut-être le chantier n'a-t-il pas assez marqué la construction du sceaun de la sobriété, il est sûrement nécessaire de débarquer du poids pour les grandes courses. Par ailleurs il est agréable de faire des croisières confortables sur un bateau rapide. Les défauts du bateau proviennent d'un excès de ses qualités. Pour nous en école, sûrement trop de luxe, trop de gadgets à l'italienne (ouverture des portes par cliquets à pousser !), trop d'électricité (pompes d'évier, lavabo, douche...). Il attirera le croiseur amoureux de belles coques, rapides et sensibles, ses qualités de confort et d'habitabilité lui valant l'intérêt de la famille du coureur enragé.

Jean-Marie VIDAL
Photos Frédéric ALLAIN

FICHE TECHNIQUE

Longueur hors tout : 10,30 m, longueur à la flottaison : 8,30 m, largeur : 3,40 m, poids : 4 900 kg, lest plomb : 2 280 kg, tirant d'eau : 1,86 m, surface de voilure : grand voile : 20,60 m², génois : 45 m², foc n° 1 : 23 m², inter : 30 m², foc n° 2 : 16 m², spinnaker : 102 m², hauteur sous barrots : 1,85/1,90 m, nombre de couchettes : 7.

Architecte : D. Peterson.

Prix : version croisière : 220 000 F comprenant voilure et équipement de spinnaker, mouillage, moteur Buek, etc.

Importateur : Sport et Marine, 53, quai La Sinsse, 83100 Toulon. Téléphone : 94/42-23-68.