



Les styles diffèrent mais les performances des cinq bateaux sont très proches.

## CINQ FAÇONS DE BIEN MARCHER

Une valeur sûre, quatre nouveautés et cinq visages pour ces 8,50 m qui sont aussi différents dans leur présentation que proches en performances.

Les constructeurs auraient-ils un faible pour le rythme olympique ? On peut se le demander en constatant que quatre ans auparavant — jour pour jour — Bouteux essayait une flottille de 8,50 m, sous fraîchement sortis des moules. Le temps d'une olympiade, et tout est différent : l'Arcadia a fait place au Sun Dream, le First 29 au 285 et le Feeling 800 au 280. Pour corser le tout, un autre chantier — Etap — est venu se mêler au jeu avec son 28 à l'exception qui confirme la règle vient de La Rochelle, où le Dufour 28, après une carrière à éclipses, se décide enfin — et c'est une première ! — à apparaître sous les feux de la rampe.



Cockpit quatre étoiles et lignes élégantes pour le First 285.



Chef de l'équipe, le Dufour 28 affiche une sagesse de bon aloi en croisière.

Au cours de ces quatre années, la plaisance n'a cessé d'évoluer, même si cela ne se traduit pas par un bouleversement évident de l'agencement des bateaux. Le nombre de cabines reste identique (en général deux doubles par bateau), mais les centimètres s'ajoutent un peu partout. Davantage de franc-bord, une utilisation encore plus systématique de l'espace disponible ; pas de doute : le confort est plus que jamais à l'ordre du jour et la course au volume continue.

Hormis cette tendance générale, quelques points de détail ont également changé. La jupe — intégrée ou non au tableau — s'est généralisée à l'arrière et deux des modèles pré-

sentent de l'équipement de base, mais ce gain n'est pas à négliger. Le Sun Dream 800, par exemple, est équipé d'un système de ventilation contre le vent.

Le Dufour 28 est bien sûr de taille et ses petits nouveaux font partie de leurs gémissements. Sur le plan des performances, n'attendez pas de révolution : sous voiles, les progrès seront bien du mal à venir. Les moteurs, Est-ce à dire que l'architecture change ? Heureusement non, car on ne peut pas perdre le gain inconcevable de volume habitable à bord sans en payer le prix. Et que cela soit préféré à la course, le progrès ira en priorité aux performances régionales à l'arrière ! La plaisance des années 80 a pris un autre chemin.

### Louvoage ou portant ? Choisissez le bateau en fonction de votre allure de prédilection

Tous les mêmes, pourrait-on penser après un coup d'œil rapide aux plans d'aménagements. Dieu merci, à l'image de leurs silhouettes remarquablement différentes, nos cinq à six m affichent tous un caractère bien singulier. Quelques nuits à bord,



Le grand volume ne semble pas limiter les belles capacités du Sun Dream 800.



De la silhouette au moteur central, le Feeling 280 brille par son originalité.



Un plan de pont super et un accostage élaboré sur l'Etap 280.

des milieux pénoués dans la brise et le vent médium ainsi qu'un examen minutieux des vélos et mètres de chaque roue ont permis de faire plus qu'une comparaison avec eux.

Il attendait pas d'écart significatif dans les vitesses moyennes. Le vent de l'arrière nous recoupe sur ce point les conclusions de nos journaux d'essai. Si l'un des modèles, pour l'instant, a le plus dans la brise, il est dépassé par un autre quand un choc se présente, tan-

dis qu'un troisième larron prendra la poudre d'escampette dès que le vent fait mine de mollir. Résultat : un bilan vitesses très serré, mais des tempéraments bien distincts qui sont déterminants dans le choix d'appréhender la navigation. Prenez le barm, par exemple. A l'issue de ces essais, un bonjour avers aurait pu, les yeux bandés, identifier instantanément n'importe quel bateau, rien qu'en prenant le stick en main. De la conduite forme du Dufour à la barre « re-

voise » du Feeling en passant celle, parfaitement neutre, de l'Etap 280 qui ne les empêchera d'ailleurs d'arriver bien groupés au bout d'une journée de navigation.

Allons-y pour les préférences pour commencer — ordre aléatoire — le Dufour 28 qui s'incontestable doyen de la bar n'a rien de plus à observer le ligne plus précisément, le franc-bord délé, pour deviner l'âge du bateau. D'un poids supérieur à la moyenne, il profite de qualités que l'on a tendance à oublier : maintien d'une stabilité de route et sa grande courbe de mouvements en tout sens. La contrepartie logique est un taine indolence : les accélérations instantanées ne sont pas si faciles à obtenir. L'arrière est en disposition intérieure invocabiles doublés à l'arrière le grand par rapport à la coque et la finition très agréable. A l'ion d'accepter un cabine de t réduit à la portion congrue l'étrave, la formule ne manque d'intérêt. L'ensemble de l'avant est ment conseillé (il y en avait d'

## ÉLÉMENTS DE COMPARAISONS

	Dufour 28	Etap 28 i	Feeling spéciale	First 28S	Sun Dream
Prix	209 000 F	250 000 F	232 000 F	230 000 F	260 035 F (quasi)
Quille	1,50 m	1,60 m	1,60 m ou courte	1,60 m	1,50 m
Moteur	Volvo 2001 9 ch	Volvo SD 9 ch	Volvo 2001 9 ch	Volvo 2001 9 ch	Volvo 2002 18 ch
Boîte	50 l avec jauge	35 l	32 l avec jauge	27 l	27 l
Batterie	90 A/h	70 A/h	75 A/h	60 A/h	70 A/h
Fusée	100 l	85 l (pression)	100 l	100 l (pression)	100 l (pression)
Propulseur	2 feux	2 feux (gaz/alcool)	2 feux	2 feux	2 feux
Voiles	GV (2 ris) + géniec + TMT	GV (3 ris) + solet + TMT	GV (2 ris) + médium	GV (2 ris) + fac 1	GV (2 ris) + géniec + TMT

La barre est précise, le cockpit confortable; bref, un croiseur sans hésiter qui fait passer l'efficacité dans le brio de la silhouette. Il est équipé en quille fixe ou en dériveur. Précédons au passage que tous les

modèles essayés étaient munis d'une quille fixe à grand tirant d'eau et d'une hélice bec de canard. Et, avant d'entrer dans les détails, parlons un peu argent pour bien situer les choses. Les prix de base des

modèles décrits ici vont de 232 000 à 280 000 F TTC avec moteur. Au sommet de l'échelle, le Dufour 28 en bas, le Feeling et le First et au milieu le Sun Dream et l'Éta

O. L. C. ■

## L'ADDITION S'IL VOUS PLAÎT

Il y a un point sur lequel la comparaison est vite faite, c'est bien celui du moteur. A une exception près, tous les 8,50 m sont munis en version de base, avec un moteur monocylindre de 9 ch, le Volvo 2001. Seul le Sun Dream fait un peu plus que le prix indiqué mentionné le bicyclette 2002 18 ch. Sur les autres modèles, il faut prévoir une rallonge de 3 000 F pour passer de 9 à 18 ch. Quelques différences surabondantes apparaissent sur le ratio d'équipement (voir tableau ci-dessous). Mais dans les cas, le cuisinier devra prévoir ses treize pour s'offrir des pizzas; le mécanicien deux feux (version à dériveur possible sur l'Étap) pour faire du rigueur. Les feux de navigation sont systématiquement présents, mais les z

Quel que soit le bord choisi, d'ouest fait sont à prévoir. Une automobile ne se vend jamais sans compteur, mais un bateau livré sans compas de route (obligatoire dès la 5<sup>e</sup> catégorie) est dans la norme. Compter un peu moins de 1 000 F pour un bon compas de précision posé. Ne nous étendons pas sur le matériel de sécurité et l'armement divers qui varie en fonction du programme et de la catégorie choisie. Notons juste qu'il faut prévoir un minimum obligatoire voisin de 15 000 F pour un bateau de cette taille évoluant en 4<sup>e</sup> catégorie. Un détail qui peut compter, la version de base du Feeling 28S, grâce à sa longueur tout juste inférieure à 8 m (7,99 m) se contente d'embarquer un radar de classe V en 3<sup>e</sup> catégorie à la place du coûteux classe II (économie voisine de 7 000 F).

Penser également que les prix sont indiqués et départ chantier, il faut rajouter le coût du transport jusqu'au lieu de mise à l'eau. Ce qui représente une somme de 1 500 à 1 750 F le chantier est immédiatement voisin de votre part d'apport à plus de 3 000 F pour un projet Le Rochelle-Méditerranée. À prévoir également les frais de mise en main à l'eau, le ballast, le démarrage administratif, etc.) qui peuvent dépasser 4 000 F.

Quelques indications sur les options essentielles: il faut compter, en moyenne, 17 000 F pour l'installation de spi complète de spi, le sautoir, l'accostillage et toutes les manœuvres, 6 000 F une prise électrique de quai et 2 000 F pour une hélice repliable, et 11 000 F pas la vaisselle!

O. L. C. ■



Le baly à mouline est efficace. Réponse: un bon croiseur.

trains... Une version à deux cabines arrière est également proposée.

Avec le First 28S, priorité à l'équilibre. Pas d'innovation transcendante, mais une recette éprouvée qui donne un voilier très élégant. Par rapport à certaines créations antérieures, Jean-Marie Finot a davantage insisté sur les capacités dans les petits airs et le vent médium. Conséquence logique, il faut savoir forcer dessus pour en tirer le maximum dans la brise. D'autant plus que la configuration de grément (en 9/10) rend plus pointu le contrôle de la raideur de l'étai. L'équipage apprécie particulièrement les mensurations du cockpit et la netteté du plan de pont. A l'intérieur, le cabine arrière mérite une visite et l'ensemble se révèle sobre et accueillant. Attention à l'embaras du choix pour les appendices: le 28S peut recevoir une quille profonde avec un petit saumon, une quille à ailettes ou une dérive (assortie dans ce cas de deux saumons). Normalement, le 8,50 m Bénéteau apparaît tout en son affaire aux allures portantes.

Le Sun Dream 28 peut sans doute se vanter d'être le plus logeable du lot. Rien que de très logique d'ailleurs, à voir ses dimensions. On doit le créditer en même temps d'une sacrée santé au près dans la brise. Plus décrit en dessous de 15 mètres de vent, il faut parler sa puissance elle que l'aiguille de l'anémomètre. La raideur à la toile idéal, l'équipage n'est pas surchargé de travail. Par rapport aux marches joliment intégrées de l'Étap, la jupe rapportée du Sun Dream fait un peu bricolage. Elle n'en est pas moins fonctionnelle, elle même plus accueillante, grâce à sa taille. La carène est une valeur sûre, puisqu'il s'agit — à trois décimètres près — de celle de l'Arcadie, dessinée il y a quatre ans par Tony Cass. Un rouf à la fois plus volumineux et plus court (autorisant ainsi la vue sur l'avant) est venu compléter le tout.

ou à son bannier; la barre reste en effet parfaitement équilibrée, quel que soit l'angle de gîte. A propos de gîte, il faut rapidement penser à réduire lui à ouvrir largement la grand-voile, l'architecte — Philippe Harlé — ayant généralement volé son bateau en prévision des petites brises estivales. Finition claire et très nette à l'intérieur (voire le contre-moutage II), avec de la place et une disposition plaisante (en particulier la très belle cabine arrière), même s'il ne faut guère espérer caser deux adultes dans le « lit breton » à l'avant. La qualité de l'accostillage est nettement au-dessus de la moyenne.

### Un petit effort financier pour un gros bonas de plaisir

La silhouette la plus attendrissante, c'est bien le Feeling 28S que nous le devons. Pas tant à cause de la légendaire étrave Vaton (troupe rondie) que de ses formes taillées à coups de serpe, pour le port comme pour la coque. Points forts à l'intérieur: un carni au volume phénoménal et une réalisation très réussie dans l'ensemble. Le moteur sous la table (bon pour le centrage des poids) a ses avantages et ses inconvénients. Question de goût. A l'extérieur, on peut trouver à redire sur l'agencement du plan de pont, mais on ne peut manquer d'apprécier la sensibilité de la barre. Le mangué d'écoutes achamé prendra beaucoup de plaisir à peaufiner les réglages sur un tel bateau. Avis aux amateurs de spi dans la brise: le Feeling ne demande qu'à démontrer ses vagues au portant. Pour profiter des traits de la jupe, il faut choisir le modèle « spécial » (celui qui a été essayé par Bénéteau). La version de base fait économiser 5 000 F au prix d'une perte en esthétique et en fonctionnel. A ce tarif, cela vaut tout de même le coup de faire les fonds de

Leur meilleurs atouts...

Voiliers	Côté voile	Côté confort
Dufour 28	La souplesse des mouvements à la mer.	Une finition qui sort de l'ordinaire.
Etap 28 i	L'accostillage, digne d'un bateau de course.	Le plan de pont « vacances ».
Feeling 28S	Le plaisir de barre.	Le volume du carni.

jeune en 3<sup>e</sup> catégorie. Le seul élément à profiter d'un antidérapant (spati type TBS) dont l'efficacité est incomparable par rapport aux moquettes mouillées. Outre le fait qu'il offre une très belle vue de l'intérieur, le rouf qui s'élève avant le mât permet de dégager entièrement la ligne avant, ce qui est fort agréable

en 1988

ni le tableau d'essai, car les cofres de cockpit n'ont pas été de côté de cette configuration.

L'Étap 28 s distingue à plus d'un titre. Sou véritablement fracassant de la flotte, il est aussi, fidèle à la tradition maison, le seul à être entièrement incombustible (pas assés d'embarquer de radar de

## LES SUCCES DE L'ANNÉE

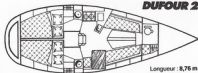
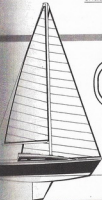
Le Top 50 de la plaisance, le lutté est évidemment inégale, la diffusion dépendant pour une bonne part de la puissance commerciale du constructeur. Parmi les 8,50 m, l'Étap 28 n'est, bien sûr, pas en compétition, sa production commençant tout juste. Le Dufour 28 affiche pour sa part 10 unités vendues depuis 1983. Un modèle moderne, mais le créateur a connu bien des déboires depuis cette date avant de repartir sereinement.

La flotte de Feeling 28S (modèle lancé à la fin de l'année 1985) est maintenant forte de 110 bateaux. Le 28S est construit à une cadence voisine de 12 unités par mois, en France et en Europe, on recense actuellement 130 First 28S construits en Vendée. Un chiffre qui ne reflète pas la totalité de la flotte mondiale, d'autres 28S étant construits dans l'usine Bénéteau de Mavières aux États-Unis. Le Sun Dream 28 enfin, dont la production a démarré début 1987, n'atteint pas les 200 exemplaires.

Voilà pour le physionomie d'une flotte qui se bagarne tant bien que mal dans un marché qui n'est pas tendre en ce moment pour les voiliers de taille moyenne. Il suffit pour s'en convaincre de noter que certains modèles mesurant 3 mètres de plus et coûtant deux à trois fois plus cher font actuellement des séries plus nombreuses... Un corvée! O. L. C. ■

# CINQ REDOUTABLES CONCURRENTS

Voici les silhouettes et les plans qui d'un coup d'œil permettent de comparer nos cinq voiliers de 8,50 m. Des caractéristiques naturellement très voisines, mais chacun garde sa personnalité.



**DUFOUR 28**

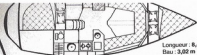
Longueur : 8,76 m  
Bau : 3,96 m  
Franc-bord : 1,06 m  
Tirant d'eau : 1,53 m  
Déplacement : 3 210 kg  
Poids du lest : 920 kg

Constructeur : Dufour, 21 de Périgny, 17000 La Rochelle; Tél. : 46.44.01.77. Architecte : Jacques Fauzouk. Deux cabines doubles avec lavabo conditionnent une disposition originale. Favorable à l'esthétique et aux performances, le franc-bord modéré de la coque limite un peu la hauteur sous barrots. Lest stratifié court ou long.

**ETAP 28**

Longueur : 8,58 m  
Bau : 3,13 m  
Franc-bord : 1,21 m  
Tirant d'eau : 1,63 m  
Déplacement : 3 220 kg  
Poids du lest : 820 kg

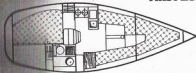
Constructeur : Etap Yachting, 2 Steenvoerstraat, B-2150 Malde (Belgique); Tél. : 32.33.324.461. Architectes : Philippe Harlé - Alain Mortain. Malgré son volume consacré à l'insubmersibilité, l'Etap 28 dispose des mêmes atouts que ses concurrents en matière d'habitabilité, avec une présentation moderne et soignée. Lest court ou long.



Longueur : 8,40 m  
Bau : 3,62 m  
Franc-bord : 1,34 m  
Tirant d'eau : 1,72 m  
Déplacement : 2 760 kg  
Poids du lest : 790 kg

Constructeur : Kiné, route de La Rochelle, 85100 Les Sables-d'Olonne; Tél. : 51.21.33.83. Architectes : Gilles Vasson - Eric Cadou. Moteur dans le carré et descente décimale assurent une largeur exceptionnelle à la cabine arrière de la version propriétaire. Le Foiling 285 est également proposé en version bicabine arrière. Lest court à ailettes sur option.

**FIRST 285**



Longueur : 8,30 m  
Bau : 3,89 m  
Franc-bord : 1,14 m  
Tirant d'eau : 1,53 m  
Déplacement : 3 910 kg  
Poids du lest : 930 kg

Constructeur : Bénéteau, 21 Les Marais, BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez; Tél. : 51.55.53.82. Architecte : Groupe Finot. Pas moins de trois perduries dans cet intérieur traité de façon classique et qui profite d'une bonne hauteur sous barrots y compris dans le poste avant séparé. Lest court à ailettes sur option.

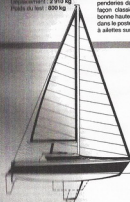


**SUN DREAM 28**



Longueur : 8,75 m  
Bau : 3,35 m  
Franc-bord : 1,14 m  
Tirant d'eau : 1,64 m  
Déplacement : 3 140 kg  
Poids du lest : 1 140 kg

Constructeur : Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex; Tél. : 51.91.06.10. Architecte : Tony Castro. Dans cette vaste coque, les aménagements ferment à l'aise, y compris la table à cartes dans le bon sens. Toutefois, le rouf court limite la hauteur dans le poste avant. Option dérivier lesté.



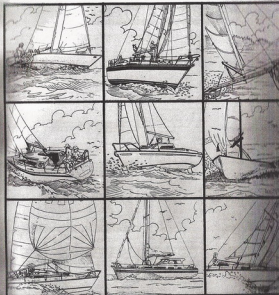
## ELEMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Dufour 28	Feeling 286 « spécial »	First 285	Sun Dream	Etap 28i
Longueur de la coque	8,76 m	8,40 m	8,30 m	8,75 m	8,58 m
Longueur à la flottaison (L)	7,20 m	7,52 m	7,40 m	7,46 m	7,45 m
Bau maximal	3,16 m	3,02 m	2,99 m	3,15 m	3,13 m
Bau à la flottaison	2,50 m	2,48 m	2,23 m	2,46 m	2,47 m
Franc-bord avant	1,08 m	1,14 m	1,14 m	1,14 m	1,21 m
Franc-bord milieu	0,91 m	0,97 m	1,01 m	0,99 m	1,19 m
Tirant d'eau minimal	—	—	—	—	—
Tirant d'eau maximal	1,63 m	1,72 m	1,62 m	1,66 m	1,63 m
Tirant d'air	12,35 m	12,14 m	12,16 m	12,62 m	13,45 m
Déplacement en charge (L)	3213 kg	2700 kg	2700 kg	3180 kg	3220 kg
Poids en ordre de marche	2720 kg	2500 kg	2460 kg	2700 kg	2750 kg
Poids du lest	920 kg	790 kg	800 kg	1070 kg	820 kg
Nature du lest	Fonte	Fonte	Fonte	Fonte	Fonte
Nature de la dérive	—	—	—	—	—
Nature de la dérive	—	—	—	—	—
Largeur des passavents	0,42 m	0,30 m	0,40 m	0,40 m	0,35 m
Catégorie de navigation	2 <sup>e</sup> N° 2265	2 <sup>e</sup> N° 2765	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
Jauge en douane (tonneaux)	6,8 tx	7,70 tx	—	—	—
Surface du triangle AV (1)	19,95 m <sup>2</sup>	16,86 m <sup>2</sup>	15,48 m <sup>2</sup>	19,30 m <sup>2</sup>	14,55 m <sup>2</sup>
Surface maxi du géniois (2)	20,40 m <sup>2</sup>	27,00 m <sup>2</sup>	23,78 m <sup>2</sup>	27,83 m <sup>2</sup>	23,00 m <sup>2</sup>
Surface du foc n° 1	10,00 m <sup>2</sup>	16,90 m <sup>2</sup>	13,40 m <sup>2</sup>	14,60 m <sup>2</sup>	15,35 m <sup>2</sup>
Surface de la grand-voile (3)	15,40 m <sup>2</sup>	16,00 m <sup>2</sup>	18,60 m <sup>2</sup>	17,10 m <sup>2</sup>	20,57 m <sup>2</sup>
Surface maxi (2 + 3) (V)	43,80 m <sup>2</sup>	43,00 m <sup>2</sup>	42,28 m <sup>2</sup>	44,93 m <sup>2</sup>	43,57 m <sup>2</sup>
Surface pour la jauge	36,35 m <sup>2</sup>	32,86 m <sup>2</sup>	33,98 m <sup>2</sup>	37,00 m <sup>2</sup>	35,12 m <sup>2</sup>
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0,93 m <sup>2</sup>	0,77 m <sup>2</sup>	0,77 m <sup>2</sup>	0,94 m <sup>2</sup>	0,90 m <sup>2</sup>
Surface de dérive totale	4,01 m <sup>2</sup>	4,42 m <sup>2</sup>	4,17 m <sup>2</sup>	4,20 m <sup>2</sup>	4,16 m <sup>2</sup>
Surface mouillée totale (M)	16,66 m <sup>2</sup>	16,32 m <sup>2</sup>	16,43 m <sup>2</sup>	17,06 m <sup>2</sup>	17,05 m <sup>2</sup>
Position du centre de dérive et du centre de carène CD par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	5,8%	6,5%	6,6%	6,1%	6,8%
CC Exact entre CV et CD en % de L	4,4%	3,1%	5,3%	4,8%	4,7%
Stabilité initiale MR par degré	18,2%	16,3%	15,1%	18,4%	16,8%
Stabilité initiale MR par degré	55,13 kgm	54,28 kgm	40,67 kgm	62,80 kgm	50,70 kgm
Raidier à la toile					
15°	3,39	3,51	2,94	3,54	3,05
30°	6,13	5,98	5,66	6,58	5,44

### 20 MILLES SUR ORDINATEUR

Sur échelle des Dufour 4000 (Vitesse en Nœuds)

ALLURE	Sénet de vent	Vitesse en vent réel																	
		Dufour 28			Feeling 286 « spécial »			First 285			Sun Dream			Etap 28i					
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n			
Louvoilage	0°	2,40	3,85	3,97	2,24	3,62	3,89	2,24	3,64	3,82	2,35	3,73	4,11	2,31	3,51	3,75			
Bon plein	45°	3,39	5,16	5,81	3,17	5,11	5,50	3,15	4,99	5,40	3,31	5,29	5,78	3,27	4,98	5,30			
Large	90°	4,41	6,22	6,77	4,18	6,27	6,96	4,24	6,17	6,77	4,36	6,27	6,89	4,24	6,10	6,58			
Grand Large	135°	3,10	5,51	7,39	2,93	5,37	7,90	2,99	5,42	7,40	3,00	5,49	7,42	2,95	5,32	7,23			



## VOILIERS

LES DERIVEURS DE SPORT

LES QUILLARDS

LES MULTICOQUES DE CROISIERE

LES VOILIERS DE PECHE-PROMENADE

LES VOILIERS TRADITIONNELS

LES VOILIERS DE CROISIERE  
TRANSPORTABLES

LES VOILIERS MIXTES

Illustration réalisée par:  
Hélène Maupas,  
Hélène Le Carrer,  
Bernadette Bourgeois,  
Jean-Noël Tristan.



Les propriétaires de Sun Dream, comme les autres, ont déjà pu apprécier leur bateau dans la brise l'été dernier.

## LE POINT DE VUE DES PROPRIETAIRES

Ils ont déjà craqué pour l'un des modèles présentés ici. Nous leur avons demandé les raisons de leur choix et les conclusions d'une première saison de navigation. Bilan : des détails crispants, mais surtout beaucoup d'éloges.

Nos lecteurs naviguent. C'est le moins que l'on puisse dire en voyant leur programme de l'été dernier. Certains se sont déjà baladés en Italie avec leur 8,50 m flambant neuf, d'autres ont écumé les côtes britanniques ou anglaises pendant la moitié d'août, mais aussi durant les weekends d'avant et d'arrière-saison. Majoritairement, ils naviguent en famille, plus rarement avec des amis.

Presque tous ont choisi un de ces bateaux pour avoir plus de confort. Une conclusion unanime : ces bateaux sont fort plaisants à vivre.

Dans le détail, chacun a sa vision des choses... et ses petits problèmes. Ainsi, M. Delmas, qui a « plongé » en janvier dernier pour un First 285, il a éliminé d'entrée le Feeling 286 à cause du moteur central, trouvant cette formule encombrante

et craignant les problèmes de bruit. En revanche, il a longtemps hésité pour le Sun Dream. Ses goûts l'ont finalement porté sur le First, dont il trouve l'intérieur plus chaud et plus agréable.

Après quatre semaines de croisière en Méditerranée, il est conquis par le comportement du bateau et particulièrement par la barre « douce et équilibrée ». Il a affronté les mauvais temps à deux reprises 140 nœuds au près sans problème, avec la grand-voile au bas ris et le génie très étouffé. Seule véritable déception : la gîte constante sur tribord au mouillage. Après avoir vérifié que ce n'était pas seulement dû à la position du radeau mais plutôt à une répartition inégale des poids fixes, il a fait intervenir le chantier qui est venu stratifier 80 kg de gueuses sur bâbord (nous avons nous-même remarqué cette gîte, faible mais permanente, sur notre bateau d'essai et deux autres First 285 auraient été ainsi modifiés dans le Midi). M. Delmas regrette par ailleurs de ne pas avoir de trappe de visite dans le réservoir d'eau douce et émet quel-

ques réserves sur ses propres termes — très positif avec, au passage, une bonne appréciation pour l'installation électrique.

### Des odeurs de gazole en guise d'air marin

Le Feeling 286 a, pour sa part, un avantage convaincant en la personne de M. Lachvén. Après 700 miles de navigation cet été, il est tout aussi enthousiasmé des qualités de son Feeling que lorsqu'il l'a acheté au dernier hiver. Cet ancien propriétaire de l'ancien lignage sur un Feeling 500 et il s'est laissé séduire par tout ce qu'offrait le 286 en si peu de longueur. En dehors des performances, il apprécie particulièrement la bonne répartition du bateau (ce n'est bien sûr pas l'œuvre d'un architecte névrosé !). Après avoir tremblé pour ses vacances (son bateau lui a été livré in extremis avec un mois de retard), il n'a eu qu'à se féliciter de son choix... à un point près qui a définitivement imposé son été : le réservoir de gazole, qui se vidait très vite mais surtout dans le fond du bateau (problème de nettoyage de l'évent, semble-t-il), et à toutes les peines du monde à faire régler ce problème, les chantiers étant, comme on le sait, sous le charme éternel au cœur de l'été. Nous ne sommes pas encore, à cette heure, le fin mot de l'affaire, l'équipage (tout de même que les livrés de notre Feeling d'essai balayèrent dans la gazole.

Chac. Jeanneau, on a manifesté une bien fâcheuse tendance à rajouter au Sun Dream une jupe qui ne figurait pas dans la dernière présentation du bateau.

En ce qui a déclaré M. Fayard et il est évident que... à apparaitre sur le plan. L'air, qui ne paraît pas vraiment gênant que la location d'un lieu à acheter « parce que j'ai aimé » et ce qui s'est fait dans le bateau. Après deux mois de navigation en Méditerranée, il est très satisfait de son bateau, pour le moment.

Il nous raconte que les performances du bateau lui ont surpris un peu mais qu'il n'a pas le vent temps. Il a aussi apprécié l'absence dans le réservoir de carburant.

Il nous dit aussi que... le bateau est un peu plus... le bateau est un peu plus...

8,50 m - ESSAIS COMPA



Affaire à suivre pour l'été dont la diffusion commence tout juste avant le début de la croisière et les premiers « clients » ne seront pas au début de l'année 1988.



Au sixième : les nouveaux 8,50 m sont faciles à manœuvrer et à vivre.

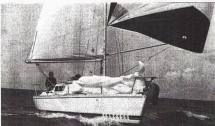
à propos de nouveaux peut que souhaiter au client — qui met en ce moment main à son Glis Sea 3, accueillir dans un des salons aussi élégants que nous a adressés M. Verriant son Glis Sea 84. Il a bateau vient de terminer commerciale l'assurance que le sujet, l'achat coup de cœur servit de plaisance à une maison beaux jours devant soi.

### EXOTISME : MA CARÈNE AU CANADA

Si vous rêvez de déplacement, vous aimez peut-être ce Laser 28, né dans le Grand Nord américain, et qui ne ressemble à aucun de nos 8,50 m. Conçu par Bruce Farr dans une optique plutôt sportive, il se caractérise par un intérieur simple et fonctionnel ; les équipements en bois sont remplacés par des poches de toile bien étudiées et, plutôt que de cabine arrière, il vaut mieux parler d'un « poste arrière » pouvant abriter une couchette de mer et les toilettes.

Résultat, l'embarcadere que 2200 kg pour 8,60 m et 40 m<sup>2</sup> de volume (intérieur fermé). Pour les amateurs de vitesse, une quinzaine (0,87 m de tirant) et seul le séle en option.

Sauf obstacle : il faut la Manche pour y faire un 8,50 m maintenant qu'il est Grande-Bretagne (prix 12 avec moteur et deux voiles 28 Canon, Port Harlow 503 5NW, 0-1).



# LA DEUXIEME CABINE ARRIERE?

Rien n'arrête nos constructeurs de voiliers.  
En 1984, le grand débat en matière d'emménagements  
se situait dans le choix entre un poste avant isolé et un lit breton.  
La question reste d'actualité sur les modèles 88.

Il y a quatre ans, l'unanimité était remarquablement faite autour de la mise arrière; seul l'Élap 26 menait combat rétrospectif, qui s'est enfin réglé par la conversion de ce char-nou standard français.

Cette fois, on en est à la deuxième mise arrière, apparue déjà depuis deux années sur le Dufour 28.

cabine supplémentaire justifie largement quelques autres restrictions de confort.

Il faut reconnaître toutefois que dans cette taille de bateau, si habilement exploitée que chaque centimètre en plus ou en moins influe sur la qualité de la vie à bord, la recherche du détail prend autant d'importance

que la conception générale. C'est d'ailleurs plus sur des points comme la finition, la hauteur sous barrots, l'aération ou même l'eau sous pression que nos cinq nouveaux 8,50 m testés se battent, que sur l'originalité de leurs plans ou de leurs performances, très voisines.

Dans cette taille de voilier où les dimensions du poste avant restent limitées, la cabine arrière revient de droit au skipper et son confort se révèle un argument primordial. En matière de hauteur sous barrots, le Sun Dream 28 marque le premier point: on y tient debout à l'aise puisqu'il dépasse 1,80 m tandis que trois autres modèles ont opté pour 1,78 m. On se rend compte que les architectes hésitent encore à réhausser les roufs, tenus par des questions de fardage et d'esthétique. Très sensible à ces éléments, Jacques Fauour, l'architecte du Dufour 28, n'a pas voulu dépasser 1,65 m, mais la deuxième cabine qu'il propose est bien plus volumineuse qu'un poste avant.

## La deuxième cabine arrière

En réalisant les mesures relevées au cours de notre essai comparatif de janvier 1984, on constate, qu'en moyenne, les modèles 88 offrent au moins cinq à six centimètres de plus en hauteur que leurs aînés. C'est à la fois peu et beaucoup, car cela fait une grande différence de pouvoir vivre dans un bateau sans avoir à courber la tête en permanence. Tous les constructeurs ont adopté 1,90 m comme longueur de couchette double amovible, mais les largeurs diffèrent sensiblement.

En 1984, le Kait 8,50 m offrait déjà une couchette presque aussi large que longue. Cette fois, c'est encore sur un plan Vaton que l'on découvre la couchette la plus large, celle du Feeling 286 mesurant 1,65 m. Pour obtenir un tel résultat, il fallait utiliser un



Photo d'équipiers à l'intérieur de la couchette, dans la cabine arrière du Feeling.



Avec ses voitrages contre-mouls, la cabine arrière de l'Élap est très claire.



Après 280, hauteur sous barrots et pont dans le Sun Dream à l'entrée de la cabine arrière.



Dans le Sun Dream, on retrouve avec plaisir les tabourets inclinés Joazeux.

voilier. En fait, le constructeur en a beaucoup vu. D'une part, la destination est devenue sur tribord, ce qui aggrave l'encombre de la cabine arrière dans la version propriétaire et laisse le plaisir à un cabinet de toilette dans la version bicabine. D'autre part, le poste a été avancé jusque sous la table du carré, dégageant un volume précieux sous le descente tout en laissant le centrage des poids. On se croirait dans la version propriétaire sans voir de près de dix mètres, hauteur sous barrots mis à part, l'eau par la place disponible, le chantier a installé plusieurs casses et ventilateurs pratiques près de la tête de la couchette. L'absence d'équipot latéral le long du bordé augmente encore le volume et permet de s'adosser de façon tout à fait confortable.

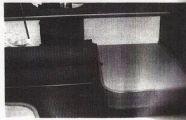
On ne saurait prendre une telle installation comme référence et d'ailleurs, dans la Feeling bicabine, les architectes ont dû ne mesurer que 1,60 m de large, tout comme sur le Dufour 28. Dans cette catégorie de voilier, la largeur de la couchette ne suffit pas pour assurer un véritable confort: il faut encore pouvoir se retourner. L'orientation occupe la place résiduelle sous le cockpit. Élap, First et Sun Dream garantissent une hauteur suffisante. Le Dufour 28 présente certains détails basiques gênants pour un dormeur de fort gabarit. En matière de largueurs, nous avons retrouvé avec plaisir le modèle fonctionnel du

Sun Dream avec sa penderie, mais aussi des étagères inclinées antigivre. Dans le First, pas de tabourets, mais l'équipot latéral est assez vaste pour accueillir des sacs marins et le constructeur a disposé un cassier fourre-tout en bout de couchette sous le hublot rond du tableau arrière.

Joazeux a également adopté un hublot fixe dans le tableau pour compléter son éclairage, tandis que le Feeling est pourvu d'un hublot de coque. Avec leurs contre-moullages, les cabines arrière du Dufour et de l'Élap sont pratiquement aussi claires que leurs concurrents. Trois bateaux sur cinq sont équipés de deux hublots ouvrants. Le Sun Dream ajoute néan-

moins à son hublot ouvrant de rouf une grille d'aération nette, tandis que le hublot ou Feeling, placé sur le rouf, peut entrer sous le plus, ce qui peut faire avec deux hublots. Pour cela, les hublots «de l'Élap» sont fort bien conçus: ils sont une vraie balle qu'on soit obligé de les fermer.

Disposer d'un lavabo d'appoint est généralement réservé à des unités beaucoup plus grandes que le Dufour 28, il pouvait difficilement faire au cas le local WC devant la n pas assez haut pour installer net de toilette. La proximité d'



La table à cartes de l'Élap peut aussi servir de table de nuit.

Le poste avant du First 285 est agrémenté de mesureries planétaires.

les difficultés de la marque à l'ère du lancement de ce modèle ont recouvert son aspect fortement bleu. En reprenant la formule sur lewing 286 présentée l'an dernier, Michel Kiré l'a encore améliorée. Net, leur plan réussit à conserver l'équilibre en avant du caré, comme à la version à une seule cabine.

Il peut regretter de ne pas avoir épousé de cette version bicabine notre essai, le constructeur nous offre la comparaison de ces éléments comme la taille du lit de toilette ou du coin navigable sur le désavantage. Il est évident que, même dans des cas plus grandes, le fait de réduire la cabine arrière oblige à récupérer le volume ainsi emmenagé; si l'on navigue avec un équipage de nombreux, l'intérêt d'une



Chaque cabine arrière du Dufour 28 possède son lavabo particulier.



First 265 : carcé classique mais soigné avec une table bien étudiée.



saccage de volume et de lumière dans le grand carcé du Sun Dream.

xché évidemment de se abilités complètes. Nous du même réussi à nous sur le petit banc tout pro- à fait reconnaître que ce lation ne saurait concou- sonitaires d'une manna

## Dream tefing : les grands carrés

risque, avec deux ban- à-Vis, ou carré en U à l'Élap et le Feeling, du bierzo en deux groupes litige en deux groupes si l'ait encore introduit éreños. Dans l'Élap et on a résolument écarté du darrin dans le carcé, des banquettes permet- de coucher des enfants, y comme sur le Dufour, l privilège un côté avec

en convives assis autour de la table.

Sans discussion, les carrés les plus volumineux appartiennent au Sun Dream et au Feeling, ce dernier ayant même supprimé les équipets derrière les dossiers pour gagner en largeur. Heureusement, l'architecte a pensé à remplacer ces rangements de dossiers d'angles à l'avant. Si l'on compte la capacité d'accueil, on doit pouvoir prendre un repas à huit dans le Feeling, à sept dans le Sun Dream et à six dans les trois autres modèles, nombre tout à fait respectable et qui dépasse l'équipage normal d'un tel bateau.

Le Dufour 28 et le First réalisent en matière d'équipement de table en offrant à la fois un bar et un caïser ou un tiroir à couverts; mais le First l'emporte grâce à ses violiers amovibles que l'on démonte au port pour manger plus confortablement. Dans le Feeling, les équipiers aux grands pieds doivent éviter les places latérales. ce

## D comme Descente

Le grand capot en Plexi du Sun Dream est lourd à pousser. Celui du Feeling recouvre largement la porte qui peut rester ouverte sous la pluie. Dans l'Élap, l'escalier abrite un grand équipet pratique tout près du cockpit.

## E comme Eclairage

Le fin de fin, nous l'avons rencontré sur l'Élap avec des lampes doublées de ventilateurs rouges. Sur tous les modèles, rentrer à bord la nuit sans lampe de poche est une aventure avant de trouver les coupe-batteries.

## M comme Moteur

Sur le First, tout est groupé près du banc qui peut décaler ou arrêter le moteur sans bouger de sa place. Sur le Feeling, tout est en bas y compris le tableau de bord, sauf heureusement l'inventeur mais c'est le champion en accessibilité moteur, capot entré.

## P comme Plancher

Ils ne grincent pas sur le Dufour car ils sont posés sur un double fond. Ceux du Sun Dream sont vissés. Sur le First, ils sont bien divisés avec même des prises de doigts pour les soulever, mais le volume est limité dans le caré par les fonds plats.

## P comme Puitsard

Le même mot désigne le petit creux où se loge tout juste la pompe de cale électrique du Sun Dream ou l'important volume de 75 litres qui sert de conduit technique au moteur central du Feeling.

## T comme Toilette

Élégant dans le First, le cabinet de toilette le plus vaste se trouve dans le Sun Dream. En progrès, l'accessibilité des vannes de WC marin accessibles sur tous les modèles. Seul le Dufour n'a pas

assis est confortables, mais pour passer une longue soirée, la hauteur des dossiers du Sun Dream est appréciée tandis que le First nécessite des petits créneaux pour éviter le contact avec le rebord des équipets latéraux. Les dossiers de dossiers sont un peu trop courts.

À son tour, lorsqu'on soulève les banquettes de ce genre de voler, de tomber sur le réservoir d'eau. First et Élap sont pourvus de réservoirs rigides, les progrès par rapport à la poche souple du Sun Dream. Cette position n'est pas prévisible, pour l'assise supplémentaire, à celle du Dufour et du Feeling où les réservoirs sont logés respectivement dans une cabine arrière et à l'avant; mais naturellement, le volume des coffres de carcé qui trouve réduit. En utilisant le volume laissé entre le passavant et le carcé moulage de coque qui abrite la trussée d'insubmersibilité, le constructeur de l'Élap a débarrassé l'espace avant. Malheureusement, la présence de dossiers courts de portillons et de banquettes à portée de main lorsqu'on est assis dans le carcé représente un tel agacement que l'on imagine mal leur suppression. D'ailleurs, sur les modèles aménagés avec des bancs, l'impression de volume n'est pas un problème, la vue se prolonge jusqu'à l'horizon.

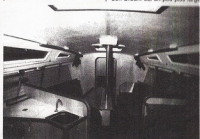
Dans le Sun Dream comme dans l'Élap, le pare-brise à l'avant du rouf constitue un élément très positif pour la qualité de vie. Toutefois, cet afflux de lumière augmente la température du carcé lorsque le soleil cogne et le banc garni ou avant au-dessus de la table du Sun Dream nous a paru souffrir pour évacuer la chaleur. C'est l'absence, ici, de moyens d'absorption, avec ses hublots amovibles sur les hivers de rouf qui maintient un courant d'air avec le grand capot rond de l'avant.

## Poste avant isolé contre lit breton

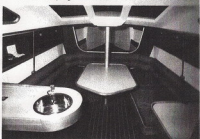
Le problème de trouver une longueur suffisante pour une couchette double est plus résolu par les dimensions du Sun Dream de l'Élap et du Feeling que par celles du First. Le Sun Dream est plus long et plus large (pas 1,50 m de long mais 1,60 m) et permet pas d'y faire deux couchettes (à moins de bonne taille). Il est possible sur l'Élap 26 l'essayé de monter deux personnes; sur le Sun Dream qui tendra compte de ces nouvelles en cinq personnes, le constructeur a prévu deux tables un d'été

chète descend vers l'avant pour suivre la pente du pont. Heureusement, pour la circulation sanguine, cette pente reste faible.

Les constructeurs du Sun Dream du First ont choisi un vrai poste isolé séparé avec porte. Le couchette Sun Dream est un peu plus large



Une cloison oblique agrandit astucieusement le carcé du Dufour sur l'Élap.



Finition moderne et soignée et équipets pratiques pour l'Élap 28.



sariée dans ce dernier, également doté d'une hauteur sous barrots plus élevée. Nous avons remarqué par ailleurs l'aspect très soigné du porte-avant du First, habillé de nombreuses boiserie. En plus des coffres sous couchettes, ce modèle comporte un équipet transversal derrière la baïe à mouillage. A ce rangement, le Sun Dream ajoute des équipets latéraux placés très hauts pour ne pas gêner les dormeurs, mais il est difficile d'aller chercher ses affaires autrement qu'à tâtons.

### Cuisine : four en option

Disposant d'une trancher- de cope de épaisseur limitée pour organiser leurs cuisines, tous nos architectes ont été adoptés la disposition en L. Mais au lieu de s'en tenir au classique moule-évier perpendiculaire au bord, le concepteur du Dufour a choisi un angle plus fermé, de telle sorte que le cuisinier se trouve mieux calé pour travailler, l'accès du côté étant facilité par ailleurs.

Tradition ancienne chez Dufour, le bateau est livré avec une gangue qui permet au cuisinier de se maintenir devant son four à la gîte. A noter qu'il s'agit en standard d'un simple réchaud, comme sur nos autres 6,50 m. Mais, sauf dans le Sun



Sangle et meuble-évier pour sa cabine, une cuisine de mer sur le Dufour.



Équipet avec son meuble-évier, la cuisine de l'Étap est aussi bien armée.

Dream, tous les bateaux sont prévus pour recevoir un four en option. Sur le First, nous avons apprécié le tube de protection et ses caillots pour accrocher une sangle. Mais la position du réchaud entre deux cloisons de bois verni demanderait une protection latérale anti-feu. Afin d'éviter cet inconvénient, Eric Cadro, qui a aménagé l'intérieur du Feeling, a intégré un petit élément de rangement très pratique entre le réchaud et la cloison. Autre bon point sur le Feeling comme sur l'Étap : la proximité d'un hublot ouvrant juste au-dessus de la cuisine, un vrai luxe que l'on ne s'attend pas à trouver sur des voiliers au budget serré. Mais l'eau sous pression constitue

encore une option sur le Dufour et le Feeling.

Très soignée d'aspect, la cuisine du First comporte des rangements fort pratiques, avec son placard bien aménagé sous l'évier et des paniers superposés dans sa grande glacière. L'aspect de la présentation revient à l'Étap, doté d'un superbe meuble-évier amoné avec une porte aménagée en bar. Seul le Dufour n'a pas adopté l'évier-évacuateur, très à la mode, mais son bac rectangulaire étroit et profond reste ce que l'on fait de plus fonctionnel pour économiser l'eau. Par ailleurs, son constructeur est aussi le seul à avoir prévu une poubelle.



Sous la table du First, on a aménagé deux tablettes de rangement.



Dans la version propositionnelle, le Feeling offre un coin navigation tout confort.

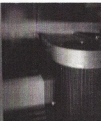
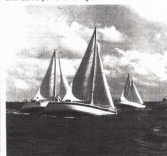


Table pratique et esthétique protège la cloison l'évier du réchaud du Sun Dream.

### Table à cockpit, une idée belge !

Quand on compare les rangements de la cuisine sur des voiliers de cette taille comme les Feeling, il faut penser aux possibilités offertes par les éléments proches, comme le socle de la table à cartes. Sur le Dufour, ce bloc comprend en effet deux tiroirs en fil plastifié qui peuvent être utilisés avantageusement pour les vivres. En contrepartie, la table pour les genoux est trop juste et un système d'équipet ouvert comme celui du Sun Dream, ou des

autres modèles, permet de faire glisser quelques papiers p n'est pas prêt de retrouver d'autres modèles permet des casiers le pour les petits accessoires navigatoires se sont convertie du table pas monté sur charne peut être utilisé ne codé grâce au rapa laire. On pense qu'au près d'Anvers !



Au près, les différences de marche proviennent plus des régions qu'

CARACTERISTIQUES	Dufour 36	Étap 28 I	Feeling 286	First 285
<b>Hauteur sous barrots</b>				
Picote avant	140 cm	(1)	(1)	166 cm
Avant du carré	150 cm	147 cm	154 cm	163 cm
Avant du carré	173 cm	180 cm	178,5 cm	184,5 cm
Capot de descente	182 cm	186 cm	185 cm	191 cm
Couchette	165 cm	176 cm	176 cm	175 cm
Cabine arrière - 1	165 cm	178 cm	178,5 cm	178 cm
2	165 cm			
<b>Table de repas (2)</b>	144 x 94 x 60 cm	96 x 80 x 69 cm	102 x 115 x 68 cm	67 x 90 x 65 cm
<b>Table à cartes</b>	56 x 76,5 cm	58 x 78 cm	58,5 x 77 cm (+10)	52 x 60 cm
<b>Couchettes</b>				
Picote avant - 1		175 x 124 x 25 cm	178 x 150 cm	210 x 160 cm
Cabine (3) Couchette - 1	191,5 x 52 cm	168 x 52 cm	178,5 x 55 cm	159 x 50 cm
Couchette - 2	164 x 52 cm	168 x 52 cm	198 x 55 cm	159 x 50 cm
Cabine arrière (4)	190 x 130 x 73 cm	190 x 148 x 80 cm	190 x 166 x 113 cm	190 x 140 x 94 cm
<b>Intérieur</b>				
Superficie habitable	40 x 29 / 70 / 1	37 x 30 / 45 / 1	25 x 23,5 / 85 / 1	40 x 32 / 60 / 1
Fou	100 / 1	85 / 1	100 / 1	100 / 1
<b>Portée (5)</b> Cab AV	151,5 x 39 cm	164 x 40,5 cm	152 x 40 cm	150 x 40 cm
WC	151,5 x 39 cm	164 x 40,5 cm	152 x 40 cm	150 x 35 cm
Picote AV	151,5 x 39 cm	164 x 40,5 cm	152 x 40 cm	135 x 39,5 cm
<b>Année du carré</b>	66 cm	66 cm	69 cm	78,2 cm

(1) Pas de mesure de hauteur sous barrots à cause du fil breton. (2) Longueur x plus grande largeur. (3) Longueur x largeur. (4) Longueur x largeur à la tête x largeur au pied. (5) Hauteur x largeur.



Dormage, les genoux du navigateur outent sur le socle générique du Dufour.





Cinq manières différentes de traiter le plan de pont d'un 8,50 m rochelle.

## LES PONTS... DE LA ROCHELLE

**Navigation ou confort, que privilégier sur un plan de pont? Les constructeurs des cinq croiseurs de 8,50 m testés ont su réaliser un agrèable compromis entre les deux, en particulier pour l'aménagement des cockpits.**

Si chaque chantier apporte sa touche personnelle à l'esthétique, aux aménagements intérieurs, aux performances, il en est de même au niveau des plans de pont. La conception des manœuvres, l'agencement des cockpits révèlent les efforts accomplis pour offrir une bonne position au barreur et une facilité de déplacement sur le pont, au port comme à la gîte. Et si l'Étap 28 se démarque par sa volonté de privilégier la facilité de manœuvres en équipage réduit, les quatre voiliers français se montrent extrêmement attentifs au confort du cockpit et à la perception de la barre.

### Manœuvres au port : amarage, mouillage

Les chantiers ont bien compris que la tendance actuelle de la plaisance fait autant la part belle aux performances qu'à la vie au port ou au mouillage. Cette évolution se retrouve dans la conception des accessoires nécessaires pour s'amarer, mouiller ou profiler des bords, de soleil ou de mer. Ainsi trouve-t-on sur les cinq voiliers testés une jupe arrière qui est devenue un impératif pour profiter des plaisirs de la mer, mais qui se révèle aussi un élément supplémentaire de sécurité. Les dramatiques cas d'hommes à la mer, impossibles à remonter à bord, ne doivent plus se produire dorénavant. Sans compter que ces jupes arrière facilitent les embarquements dans les canots pneumatiques pour aller à la plage, lorsque le bateau est au mouillage.

« Si le chantier Jeanneau conçoit

la jupe comme une option sur le Sun Dream 28, la pièce étant rapportée sur le tableau arrière où est fixé le safran. Notons qu'elle est assez spacieuse et dotée d'une marche et d'une échelle de bain repliable. Sur le Dufour 28, le pont est particulièrement long et se prolonge agréablement la longueur à la flottaison au vent portant, lui procurant une bonne assise. Toutefois, le bateau est doté d'un callebois et d'une

échelle de bain, en option seulement. Sur les trois croiseurs restants, la jupe est intégrée dans le moule de coque et reste donc de taille modeste et de surface d'appoint réduite. Elle se conçoit plutôt comme une large marche que comme une véritable zone d'invent-baignade. Si le Feeling 28 et l'Étap 28 sont équipés d'une marche intermédiaire et d'une échelle de bain, il n'en est pas de même du First 28.



Le long saut en atterrisse occupe pas mal de place sur le pont du Dufour 28.

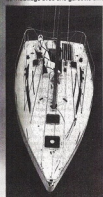


Grande plage avant et anti-dérive avant, un vrai pont de croisière sur l'Étap 28.

l'Étap 28, soit le Jeanneau serrano ou le Dufour 28, il est possible, en marche, son balcon arrière, qui est fixé à l'étrave, ne gêne pas le passage de l'ancre; il est même sur le voilier Dufour. Mais, si ce n'est pas nécessaire, il n'est pas nécessaire d'équiper ces croiseurs côtiers de deux dérivés dans la mesure où les bords ont mouillé deux mètres dans l'eau du bateau... Dans ces conditions, peut-être serait-il plus pratique de doter ces unités d'une pièce d'étrave robuste mais simple, qui permettrait à la ligne de mouillage de travailler sans ragage et à avancerait aisément à un taquet. Notons que la fixation des balcons avant semble solide, mais la position des tubes par rapport à l'étrave n'est pas toujours bien pensée. Ainsi, sur le First 28S, l'espace manque pour qu'un équipier se cale à l'avant. De même, seul l'Étap 28 n'oublie pas que le plaisancier aime parfois à rêver dans l'étrave et son petit banc de bois sur le balcon est une idée bien à propos.

Pour les balles à mouillage, le plan n'est pas compatible pour y glisser chaîne, ancre et orin, mais nous n'avons pas souvent trouvé une petite ferrure pour fixer une étauque. Rappelons qu'il est souhaitable de capeler le bout d'une aussière de mouillage avec une garette afin

grâce en cas de coup de vent, mais aussi pour empêcher la ligne de partir dans le cas où elle échapperait au contrôle de l'équipier durant la manœuvre. Les fermetures des bails de mouillage sont réellement bien conçues sur le Sun Dream 28 et le Dufour 28, alors qu'il ne faut pas avoir les doigts gourds pour ouvrir celle de l'Étap 28, trop près du rail de fermetures. Que dire des chaudières, ces pièces de plus en plus utilisées sur ces voiliers qui affectent les pontons. En effet, il semble qu'une évolution conceptuelle soit nécessaire pour s'adapter car — et les derniers tempêtes le confirment — les amarrés souffrent beaucoup au ponton. Et s'il est possible de fournir les principes pour les protéger du ragage, peut-être faudrait-il revoir le principe du chaudière. En effet, ce dernier est un point d'inflexion brusque du cordage qui s'use rapidement dès que l'angle est prononcé. Le First 28S apporte déjà une première solution à ce problème en dotant ses chaudières de « rollers », le bout sous les tractions alternatives fatigant moins. La démarche de l'Étap 28 nous paraît originale et fort intelligente : au lieu de faire passer l'amarré par un chaudière, celle-ci vient directement sur le taquet. Mais il faut, bien entendu, que le bout ne puisse pas raper sur un rail



Le tirant voilure avant profite à la plage avant du Feeling 28.



La finesse de l'étrave du First 28S laisse peu de place pour



Dominic Bourgeois étudie les plans de pont et à l'ac

de fargue, un balcon ou coin du liston. Cette jupe devait se développer si elle sont attentifs aux divers billets de passage qui devaient, côté dérivé, même pour les chaudières ou seul le Dufour 28 concept. Dans l'ensemble et la fixation des taquets sont excellentes. Enfin, que tout de même à se rangers n'imaginent p



Grâce à un saut assez en du Sun Dream 28 en li

## les surfaces des passavents en pâtissent,

croiseurs puissent mouler par l'arrière. Pourtant, cette technique se développe de plus en plus et un dévior serait peut-être le bienvenu.

Qui dit mouillage ou amorce, dit en général manœuvre au moteur et il faut reconnaître que chacun voit méé à sa portée. Certes, la manette gaz-embayage placée sur l'hélice du



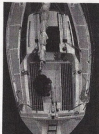
Attention à la longue queue du Dufour 28 pendant les manœuvres.

Dufour 28 est pratique à marier, à portée immédiate de la main, mais quel encombrement et quel piège à cordage, aux pieds et au dos du barreur ! Tous les autres voiliers ont adopté l'emplacement classique au fond du cockpit, mais seul le Sun Dream 28 l'a bien positionné sous la banquette.

Sur ces unités vouées à la croisière côtière, les manœuvres ne sont pas exigeantes physiquement, surtout lorsque le voilier est équipé d'un enveloppeur de foc. La gamme des voiles d'avant utilisée étant restreinte, l'équipage a peu d'occasion de se déplacer sur la plage avant et celle-ci est souvent plus agréable lorsqu'elle est dégagée. C'est le cas de l'Étap 28 i qui, avec son rouf « rapporté » sur le pont, offre un espace pratique pour les bêtes de

se révèle prédominant et casse cette surface plane. Il en est de même du Sun Dream 28 qui a réussi à bien dégager le piége avant et dont le capot surélevé restreint l'espace. Un nouveau système d'ouverture serait le bienvenu pour que les capots s'inclinent bien à la surface du pont. Les trois autres voiliers ont adopté le rouf en affileté doté à l'avant de deux capots ouvrants. Notons que le Dufour 28 place derrière la baïe à mouillage un grand coffre qui peut être utilisé soit pour stocker le bib de survie, soit pour y ranger les voiles d'avant. Cette option permet de libérer les rampings du cockpit tout en offrant une facilité d'utilisation intéressante.

Au niveau de la circulation à bord, les cinq voiliers sont dotés de rails



Pas de carot de survie pour réduire le volume du cockpit de l'Étap 28 i, insubmersible.

courantes bien positionnées, mais seul le Feeling 288 ne conviendrait pas avec ses passavents. En voulant augmenter le volume intérieur, le chantier a « torturé » les surfaces du pont et réduit considérablement la zone de passage vers l'avant. Ce décrochement, cette petite « marche », sur laquelle viennent se positionner les rails de géniois le long du rouf, se prolonge au-delà du mât et se révèle esthétique et à tout le moins peu agréable pour les chevilles lors des déplacements. Les quatre autres unités sont équipées de larges passavents bien conçus. Au niveau des manœuvres de voilure, ces cinq croiseurs ont adopté le renvoi de toutes les drisses au cockpit,

est particulièrement pratique en équipage réduit, elle possède tout de même quelques inconvénients si elle n'est pas réalisée dans son ensemble. Ainsi, seul l'Étap 28 i est réellement pensé pour manœuvrer du cockpit : le grand-voile est doté de coulisseurs, avec un système actualieux d'engagement dans la gorge, qui permet la prise de ris sans aller au pied de mât puisque la bosse et un cunningham sont renvoyés au cockpit sur des bloqueurs. Il n'en est pas de même des quatre croiseurs puisque l'équipier doit se positionner au pied de mât pour cocher le point



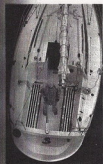
Le dessin des hélices à deux étages du Feeling 288 ne nous a pas séduits.

d'amarrage et reprendre la bosse sur un winch, lorsqu'il y en a : le Feeling 288 et le Sun Dream 28 n'ont pas jugé cet accostillage nécessaire...

Sur le rouf, à côté de la descente, prend place un winch de drisses — le second étant livré avec l'accostillage de printemps sauf sur l'Étap 28 i. Ce dernier est équipé de très efficaces bloqueurs Barton et de deux winches Lewmar 16 à deux vitesses, un matériel parfaitement dimensionné pour la taille du voilier. Sur le Feeling 288 aussi, l'accostillage est bien conçu, avec un winch Lewmar 16 deux vitesses et des bloqueurs Spiritlock, de même que sur le Sun Dream 28 (S) 16 deux vitesses, bloqueurs Francespari, tandis que le Dufour 28 et le First 285 ne fournissent qu'un Lewmar 8 à une vitesse. Les manœuvres enfin, qui ne peuvent se concevoir sans déplacements sur le pont, et l'Étap 28 i reste

de préférence à l'arrière.

Faire marcher un voilier, c'est pouvoir le régler. Et sur ce point, chaque chantier envisage le problème sous un angle différent. Tout dépend du niveau du gréement. Les deux croiseurs, le First 285 et l'Étap 28 i, ont adopté le gréement à l'arrière. Ce type de répartition de voilure respecterait bien adapté à la taille du bateau en permettant de réduire les surfaces des focs, de diminuer les manœuvres à l'avant et de jouer sur le forme du mât. Si l'équipage s'adapte pes le géniois à enrouler, le gréement le fatiguera moins et lui assurera plus de satisfaction au niveau des réglages. Dans le cas contraire, et comme pour les trois autres concurrents, il serait obsolète de se fier strictement aux performances comparées établies dans cet essai : en effet, le handicap d'un foc



Les bancs du First 285 sont bien adaptés pour le confort et la sécurité.

à pressuriser — et le cap du Dufour 28 l'a montré — est important au réglage. Le Sun Dream 28 possède un mât Z-spar à un étage de barres de flèche légèrement poussantes avec un bas étai. L'unique ancrage des haubans libère les passavents, mais le piége avant est encombré. Le Feeling 288 est également équipé d'un profil Z-spar, avec un étage de barres de flèche légèrement poussantes, mais le bas étai est remplacé par deux haubans avant. Sur le Dufour 28, le mât Z-spar est doté de bas haubans avant et arrière, ce qui offre une bonne tenue du mât

ouverts ou recouvrant tout à

tion du cockpit. Pour les

bateaux, le décalage de v  
passerait fait mal travail  
au réglage. Les winches  
dimensionnés pour la vo  
mar 24 deux vitesses po  
i et le First 285. Lewm  
vitesse pour le Sun Dre  
Dufour 28 et S 16 30 de  
pour le Sun Dream 28.

Pour le réglage de la ç  
l'Étap 28 i offre un accés  
de garnie très bien dir  
super-plans quatre bri  
mais il faut reprocher l'a  
de la barre d'écoute, 150  
rouf et qui fait regretter  
grand-voile. De même,  
plémentaire sur le réglage  
d'écoute rendrait ce syst  
plaire par son efficacité e  
Les quatre autres croiseu  
quent moins par la qualit  
tillage fourni sur un voi  
taille. Difficile à border d  
les palans sont mainte  
bloqueurs à leur limite de  
Seul le voilier Jeanneau  
système archaïque de b  
la barre d'écoute par pi  
que ses concurrents ont  
par palan et bloqueur.



Un grand couvercle abrite le bib à l'arrière du cockpit du Sun Dream 28.

voiliers nous laisse sceptiques, celui du First 285 n'ayant même pas résisté à l'essai.

Sur ces trois voiliers, seuls le Dufour 28 et le Feeling 288 sont équipés de ridoux-régales sur un câble unique. Bénévoles va dorénavant doter le First 285 d'un ridou-régale, mais sur une piste d'essai, pour dégager le cockpit. Quant au palan de l'Étap 28 i, il est nettement sous-dimensionné par rapport à la puissance du gréement, tandis que le système adopté sur le Sun Dream 28 — palan entre deux parats en tête — apparaît totalement archaïque.

Centrer le mât est une chose, régler les voiles une autre. Aussi, il n'y a rien à redire sur les rails de rotler de géniois, tous réglables par ploton. En revanche, la position des winches d'écoute ne semble réellement bien pensée que sur l'Étap 28 i et, dans

## A la barre : coût et comportement

Le confort dans le cockpit, tant en mer qu'en grands progrès ont été pour concilier ces deux pas toujours concorder. First 285 sont remarquables voiliers testés, non seule dimension au port (pûl seul à ne pas avoir de cût mais aussi par sa concept les bateaux sont dotés i bois pour éviter l'eau et concurrent Bénévoles offre calage du barreau assis, banquette que sur le First 285, même latte fournit en eff d'après. De même, l'Inverdi laisse un passe large pour que le barreur ne se torde pas le dos des res. Il n'en est pas de l'Étap 28 i où la position très inconfortable et où il faut hauffer sur l'arrière. Quant au Feeling 288 pit est assez réduit et la qui assure l'hélice du pa dégrable pour le bi au vent. Enfin, le Sun D Dufour 28 offrent u



Le boisseau du rail de foc réduit la largeur de passavert du Feeling 286.

confort pour l'équipier assis sur l'hiloire, assez éloigné des filènes et offrant un bon calage. Ce dernier est le seul à proposer des coffres arrière de dimensions raisonnables, tandis qu'il faut plonger dans les entrailles

autres voiliers. Le Feeling 286 et le Sun Dream 28 offrent un rangement spécifique pour le tableau de survie, à l'arrière du cockpit, où se niche aussi la bouteille de gaz. Sur l'Étap 28 i, cette dernière est placée dans un petit coffre, tandis que le Dufour 28 propose un astucieux système sur glissières dans un coffre armé.

Tous les voiliers proposent un stick, mais tous ne sont pas télescopiques et celui du Dufour 28 semble avoir oublié que l'accostillage s'est modernisé depuis une décade. A contrario, le chantier belge renouvelle son astucieux système de blocage de la barre grâce à deux petits engots placés sur l'hiloire et sur lesquels vient s'enclencher le stick. Le barreux peut ainsi se libérer pour manœuvrer pendant que l'Étap 28 i fait route. Une idée simple, peu onéreuse et à développer sur les voiliers français.

En ce qui concerne le comportement à la barre, les cinq bateaux testés sont dans l'ensemble agréables et faciles à contrôler. Toutefois, la bonne marche du voilier dépend aussi de la douceur de la barre et de sa sensibilité. Les carènes torturées sont en général délicates à border pour conserver leur puissance maximale. Ainsi en est-il du Feeling 286, très agréable à border au port, offrant une excellente douceur de barre ; cependant, la coque à « faux bouchain » demande beaucoup

de vouloir remonter au près. Sur le Sun Dream 28, le bateau prend sa mesure au-dessus de dix nœuds devient un peu comportement, sa douceur de barre et sa raideur à la toile procurent d'excellentes réactions. La dimension du safran et son rapport sur le tableau arrière lui donnent un bon contrôle à la barre au port.

Avec le Dufour 28, on retrouve les sensations des carènes équilibrées des Anjole, avec un très bon passage dans le clapot. Le comportement à la barre est excellent, mais seule la hauteur de la barre, trop basse, devrait être reaperçue. Comme toujours, les plans Finot sont équilibrés et le First 285 se montre agréable à border, tant dans le petit tempo que dans le clapot. Enfin, sur l'Étap 28 i, les mouvements sont particulièrement doux en mer et le bateau est facile à border, pardonnant les fautes d'attention. La barre est toutefois un peu ferme au près et le contrôle légèrement insuffisant dans la brise sous spinnaker.

Hors des performances, les cinq voiliers testés offrent ainsi un ensemble cohérent pour manœuvrer au port ou en mer. Seuls quelques détails d'accostillage sont à revoir sur les voiliers français, de même que le confort à la barre sur le bateau belge. Ce dernier offre toutefois de nombreuses astuces qui rendent l'Étap 28 i extrêmement facile à naviguer en équipage réduit.

**Dominic BOURGEOIS ■**



Feeling, Dufour, First, Sun Dream et Etap au départ d'un bord de près : vitesses proches mais comportements différents.

## PERFORMANCES ET COMPORTEMENTS

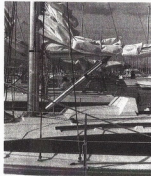
Trois jours d'essais nous ont montré que les efforts déployés par architectes constructeurs pour améliorer sans cesse les modèles portent leurs fruits : devient bien difficile aux journalistes essayeurs, à l'affût de la moindre défaillance pour déceler des écarts de vitesse significatifs.

L'analyse précise des plans de forme et de la voilure que nous réalisons et les prévisions de vitesse calculées grâce au programme VPP sur les ordinateurs du CRAN sont alors précieuses, dans la mesure où elles

conforment ou infirment les impressions recueillies sur l'eau. Des comparaisons en mer sont en effet toujours très délicates à établir entre des voiliers au potentiel équivalent, car le moindre incident, admettant, bannir

plus inspiré, voiles mieux réglées, suffit alors à propulser de la flotte un concurrent devant pas sortir du rang.

C'est par exemple le Dufour 28 qui présente seul, équipé de leur. Un temps perforant grâce à un vent variable et son de vingt à quelques nœuds lui donner la possibilité de à son avantage le premier rouler lui permettant, au page réduit, d'adapter son voilure instantanément, et concourir soit en près sous ou sur-cote. Le avec un vent stable, en et une brise soutenue, il son génio et n'arrive plus flotte. Chute et bordure : volume est trop important : enroulé montre ses limites, qui ignore l'enroulement uniquement du p chaque plan, via, au contraire de très bonnes petites petit temps en s'appuyant face mouillée réduite et : voilure généreuse. Dans la vingt nœuds de vent, ses ces restent bonnes, mais devancé par le Feeling 28 tant et par le Sun Dream :



Le hâloire rigide du Dufour 28 permet des réglages précis.



Embarquement facile à bord de l'Étap 28 i au port ou après le bain.



Un bord de largue vers le futur port de Ré : le First attaque sous spi au vent de la flotte.

offrir ses possibilités par vent véritablement observées sur l'eau (la simulation logarithme et l'onde qui est la plus long, la plus et la plus volée des cinq en présence.

## DERNIÈRE HEURE : LES RÉSERVOIRS NE PUENT PLUS !

Une bonne nouvelle en provenance de chez Kow : les réservoirs hydrodynamiques nous ont été abandonnés sans nous être même aperçus. Les réservoirs ne sont plus des réservoirs, ils ont été remplacés par le tourbillon de l'air. La construction nous a assuré que les réservoirs de Feeling 285 n'ont plus à redouter de futures améliorations. D'ort etc.

à la barre de forme laissent apparaître des divergences plus nettes des performances et, alors que les autres ont été en V sur le Feeling et, à un degré moindre l'Élap, ils sont nettement sur le Dufour et le Sun Dream, ce qui se pratique sur les voi-

loutres presque semi-circulaire, ce qui permet d'obtenir une surface mouillée minimale, sauf pour le Feeling qui présente un bouchain immergé très net et est flanqué par des sections verticales. Les sections arrière, enfin, restent arrondies sur le First et le Dufour, alors que le bouchain se marque sur le Sun Dream et l'Élap et continue jusqu'à l'arrière du Feeling.

Nous avons noté pour nos essais les quilles les plus profondes et les calculs correspondent à ces options. La plupart des constructeurs proposent des tirants d'eau réduits ou des versions dérivées qui ne peuvent prétendre aux mêmes performances contre le vent, sauf peut-être le First 285, équipé en option d'une quille à ailettes que nous n'avons pas essayée. La quille classique, longue, en fonte, se retrouve partout sauf sur le First 285, équipé d'une quille avec fente elliptique et bulbe en forme de torpille à son extrémité. Une disposition qui permet d'abaisser le centre de gravité, mais avait disparu sous l'influence de la jauge IOR qui taxe la hauteur à la toile.

Un safran avec fuite elliptique est suspendu sous la voûte de l'Élap et du First. Le safran du Dufour est également suspendu, mais sa fuite est

et du Feeling sont équipés d'un safran partiel et d'une crapaudine, une disposition qui permet de soulager le tirant de la mieche.

Le gréement en tête garde de bien peu sa suprématie et équipe Dufour, Feeling et Sun Dream, alors qu'originellement tracé à 45° est retenu pour le First et, surtout, pour l'Élap, dont le mâle domine nettement la flûte. Avec un capelage descendu au 5/10 du mâle, ce dernier reçoit une grande voile sur la surface approche celle du géniois. L'arbre arrière constitue tout de même, à elle seule, une telle que le plan du Feeling est signé Gilles Vaton, peut faire douter de ses possibilités à passer le clapet. En fait, il n'y a rien et le bameu, oubliant vite cette étrave camuse qu'il ne voit pas, est séduit par une barre très douce et un déplacement léger. Il s'empresse à placer au mieux sa cambre qui se révèle très vivante et obtient ses meilleurs résultats par vent ébloui, surtout au portant.

## Des manœuvres aisées même en équipage réduit

La barre de l'Élap est également très douce et le gréement fractionné ouvre de nombreuses possibilités de réglage qu'il faudra toutefois parfaitement maîtriser avant de trouver le meilleur compromis pour remonter au grès par vent sans sans trop glisser. Plus petit bateau de la flotte, et surtout plus étroit à la flottaison, le First, un peu moins raide, va souffrir pour louver avec vingt nœuds de vent, mais se montre beaucoup plus à l'aise par petit temps au portant. La carène du Dufour 28, dessinée par Jacques Fauveau, passe bien sans taper dans la mer, mais l'inscurteur dont il était seul équipé et des bague trop serrées sur la mieche de safran tendant la barre lourde, nous ont empêché de vérifier les performances prévues par l'ordinateur et son agrément à la barre. Puissant, le Sun Dream monte facilement au vent de la flûte dès que le vent fort, faisant aisément un meilleur cap avec une vitesse au moins équivalente. Cet avantage va toutefois diminuant avec la force du vent et au fur et à mesure qu'il abat. Tous équipés d'un diesel, ces 8,50 m se mouvent très facilement, même au sein de la marina la plus encombrée, grâce à leur faible taille et à leur grande facilité d'évolution. Vivant pratiquement sur place, les manœuvres sont aisées, même avec un équipage réduit, à la seule condition toutefois

de ne pas de volume au-dessus de la surface de l'eau. Les facilités de manœuvres au mouet et à la barre passent en revanche dans les manœuvres lentes mais sûres, où les courtes carènes rattrapent tout de même que des unités plus importantes. Également concurrents, nos cinq croiseurs de 8,50 m ont des vitesses élevées proches que vouloir établir une hiérarchie basée uniquement sur les performances sentent bien hasardeux. En fait, tous les bateaux que nous avons essayés marchent fort

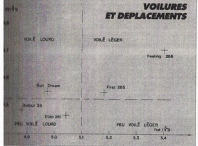
et de mise au point, de la part des architectes comme des charniers.

Ces bateaux étant destinés à la croisière, l'argument des performances ne nous semble pas devoir être le principal critère qui permette de choisir l'un plutôt que l'autre au moment de la décision finale.

Il est encourageant de constater que nous n'avons décélé aucune tendance au cours de nos essais, ce qui montre bien que la production de croiseurs monocoques de série arrive

Le seul bateau qui avait porcos du mal à suivre la flûte était le Dufour 28, mais nous avons vu que cet handicap trouve entièrement son origine dans la présence d'un emroulet et, comme les équipiers - quand il y a - ne rechignent de plus en plus à enlever les focs, on peut penser que c'est cette solution, même si elle est d'origine performante, qui fera le plus d'adeptes.

Rémi TRISTAN



Mieux permet de comparer les différents types de bateaux en présence. En tête à tête par rapport entre racine carrée de la surface de voûte au 10<sup>ème</sup> du déplacement. En abscisse, le rapport entre longueur de flottaison et le cube de la racine cubique du déplacement. Les catégories indiquées, par « voile lourde » ou « peu voile léger », ont un caractère relatif et non absolu. On voit que Feeling est bien voilé pour un déplacement faible, alors que l'Élap et le Dufour nécessitent moins de voile pour un déplacement un peu plus lourd. Il est difficile de ne pas mentionner avant l'enseignement de ce graphique et les performances observées (souvent) parce que ces bateaux sont trop proches et que, le graphique s'appuie sur des caractéristiques, il ne tient pas compte en particulier de la surface de voile et de la hauteur à la toile, éléments déterminants pour prévoir les performances de chaque bateau.

## LE SECRET DES POLAIRES

Chaque des polaires représente la vitesse des cinq voiliers (en fonction du gisement, exprimé en degrés) et pour trois vitesses : 5, 10 et 20 nœuds du vent réel. Les traits verticaux placés au sommet inférieurs et supérieurs des courbes précisent le gisement, pour lequel la meilleure progression du vent arrière, ou au louvage, est obtenue. La distance du point 0 au trait représente alors la vitesse du bateau et sa projection verticale, la progression équivalente plus vent arrière, ou contre le vent (VMG).

On peut observer que c'est aux alentours du vent de travers que nos croiseurs atteignent la plus grande vitesse pour 5 ou 10 nœuds de vent réel, alors que pour 20 nœuds, la vitesse maximale est obtenue au grand large sous spi. On peut également noter que la vitesse augmente plus vite de 5 à 10 nœuds qu'entre 10 et 20 nœuds pour ce qui concerne les autres les plus arrières.

La simple comparaison des courbes polaires ne permet guère de distinguer des écarts de vitesse, ce qui illustre parfaitement nos observations.

