

N° 383 - AVRIL 1990

146 F.B. - 6,50 F.S. - 565 Pes. - 8300 L. - Can. 5,50 \$ - 20 F

bateaux

PORTS DE PLAISANCE

**LE RETOUR
A L'EXPANSION**

**80 PROJETS
DE LA MER DU NORD
A LA CORSE**

TEMPETES:

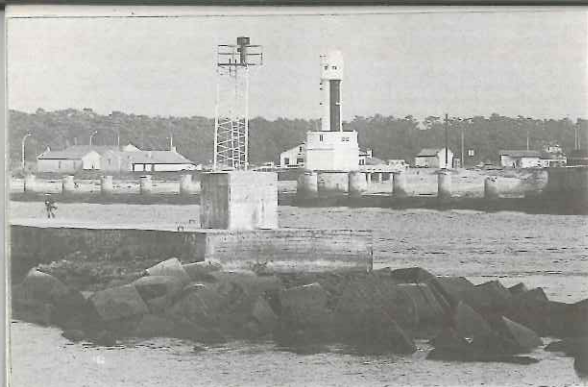
**PREVISIONS ET TECHNIQUES
POUR S'EN SORTIR**

M 1200 - 383 - 20,00 F



3791200020000 03830

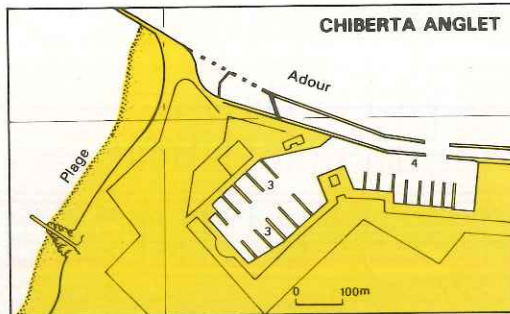
DUEL: SUN LIBERTY 34 - GIB'SEA 352
LOCATION: LES ALEAS DES BALEARES
TEST: LES JUMELLES



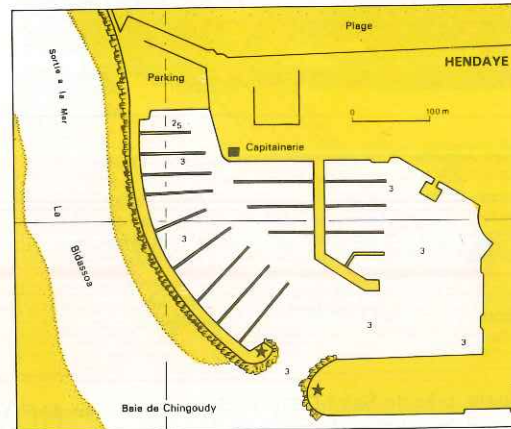
CHIBERTA



UTXIN-SOCCA



Chiberta. Un peu en amont de la tour aux signaux, une brèche dans la rive sud donnerait accès au nouveau port creusé à sec. **Utxin.** Près de l'ancien port, quelques travaux ont été amorcés pour créer un port de plaisance dans la baie de Saint-Jean-de-Luz.



ANGLET-CHIBERTA

Il y a une dizaine d'années, un bassin pour 400 bateaux a été aménagé le long de la rive sud de d'Adour, à un mille de l'entrée du fleuve que protègent d'imposants ouvrages. Ils s'efforcent de casser la houle qui, en s'opposant aux courants du fleuve, peut lever une barre très dangereuse. Un peu en arrière de la tourelle dont les signaux commandent les mouvements des navires dans la passe, à la hauteur du petit bâtiment carré de la capitainerie, une brèche dans l'estacade bordant la rive sud donnerait accès à un bassin creusé dans les terrains plats et sableux actuellement inoccupés. Une entreprise qui ne pose donc pas de problèmes techniques, les quais et pontons pouvant être construits à sec, ce qui représente toujours une économie. La décision de lancer les travaux est imminente et le choix définitif du plan des deux bassins sera alors arrêté.

ce lieu d'une belle plage de sable dominée par des bois de pins, un site très touristique.

Les travaux seraient facilités par la présence d'une digue déjà ancienne qui délimite un plan d'eau de soixante hectares, accessible par une passe orientée vers le sud. Le balisage très complet de l'entrée de la Gironde empruntée par de grands navires faciliterait l'accès de ce nouveau port, à l'écart des courants et soumis à un faible marnage. Mais Port-Médoc est très lié à la construction d'un viaduc qui enjambrerait l'entrée de la Gironde et il est à craindre que, pour le moment, aucun financement ne soit assuré.

UTXIN

Au sud de la vaste baie de Saint-Jean-de-Luz, près du vieux port de Socca que domine une forteresse, de vastes terrains autrefois industriels bordent le rivage. La construction d'un grand port de plaisance de près de 1 000 places a débuté par quelques quais. L'entreprise a connu des difficultés et les travaux ont été suspendus, mais le projet n'est pas abandonné. Il faudrait édifier sur la baie une digue pour casser le clapot du nord. Il est incontestable que ce port de plaisance serait le bienvenu dans une région sous-équipée pour la plaisance.

Alain RONDEAU ■

HENDAYE

Les ports de plaisance, peu nombreux au Pays basque, sont tous saturés et la construction d'un nouveau port dans cette zone très touristique est donc attendue avec impatience par bon nombre de plaisanciers amoureux de cette région. Les premiers travaux d'infrastructure du port d'Hendaye, annoncés pour 1987, n'ont malheureusement pas encore débuté ; mais on peut espérer que la construction de ce nouveau port ne sera pas abandonnée.

Son implantation devrait se faire dans l'estuaire de la Bidassoa, exactement dans l'anse qui creuse la rive française, entre le port de pêche actuel et l'enracinement de la longue jetée en enrochements qui, en bout de la grande plage d'Hendaye, protège l'entrée du fleuve de la houle du golfe de Gascogne. Une digue dans le fleuve délimiterait un bassin dont la passe sera orientée vers le sud, mettant ainsi bien à l'abri de la houle, mais également du sillage des chalutiers, les bateaux amarrés de long de cinq pontons s'appuyant sur les terre-pleins. Ce port s'inscrit dans l'aménagement du sud de la station d'Hendaye.

COUP D'ŒIL

BAVARIA



La silhouette est élégante et, fait rare pour une unité de cette taille, le pont en teck, si agréable à vivre, fait partie de l'inventaire standard.

BAVARIA 340 : un bateau sécurisant

Très bien construit, simple à faire marcher, ce bateau allemand ne devrait pas tarder à se faire une petite place chez nous, malgré la forte concurrence.

C'est dans le nouveau port de Saint-Raphaël que nous avons pu découvrir ce bateau, pour la première fois importé en France. Le Bavaria 340 attendait sagement au ponton alors qu'une jolie brise d'est-sud-est de 15-20 nœuds incitait à un départ immédiat. La silhouette est classique, avec un long rouf en sifflet, un cockpit spacieux, une petite jupe arrière...

Toutes les manœuvres (drisses, hale-bas, prises de ris automatiques, balancine et hale-bas de targon) reviennent au cockpit où l'on découvre un détail fort intéres-

sant : le haut de l'hiloire, recouvert de teck comme le reste du pont, s'ouvre pour accueillir les manœuvres venant des dix coinces Easy-Lock situés de part et d'autre de la descente.

Si le passage du bout d'enrouleur de génois semble critiquable, avec de nombreux points de ragage possibles, le winch pour le manœuvrer est fort bien placé, près du barreur, alors que le point de tire du génois se règle facilement grâce à un puissant renvoi à trois brins. Le gréement est 7/8° sans bastingage, cela étant rendu

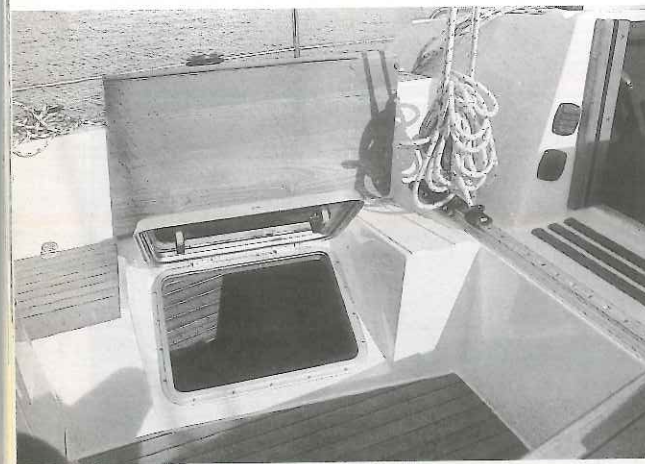
possible par un tube de forte section et par des fausses bastingages, grées entre les deux étages de barres de flèche, et prises sur des cadènes éloignées de 30 cm sur l'arrière du gréement latéral. Le pataras, gréé sur une patte d'oie munie d'un fort palan, permet de bien jouer en longitudinal et de raidir l'étau.

Un bateau simple

Grâce à la transmission sail-drive du Volvo de 28 ch, le Bavaria se conduit comme un « vélo ». Aucun

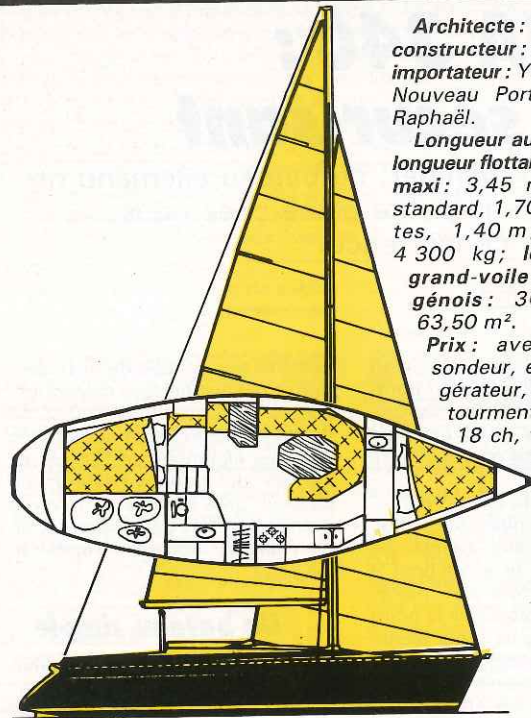


Grâce à cet astucieux coffre en haut de l'hiloire, les bouts ne traînent pas dans le cockpit.



Une aération maximale pour la couchette arrière. Par temps de pluie, le panneau peut rester partiellement ouvert, protégé par la banquette du cockpit.

CARACTÉRISTIQUES



Architecte: Axel Monhaupt; **constructeur:** Bavaria Yachts; **importateur:** Yachting Sélection, Nouveau Port, 83700 Saint-Raphaël.

Longueur au pont: 10,25 m; **longueur flottaison:** 8,70 m; **bau maxi:** 3,45 m; **tirant d'eau:** standard, 1,70 m, quille à ailettes, 1,40 m; **déplacement:** 4 300 kg; **lest:** 1 650 kg; **grand-voile:** 28,10 m²; **généis:** 30,90 m²; **spi:** 63,50 m².

Prix: avec loch-speedo, sondeur, eau chaude, réfrigérateur, GV, généis, foc, tourmentin, moteur Volvo 18 ch, transmission sail-drive, 649 588 F.

pas d'hélice ne se faisant sentir, on peut lâcher la barre à tous moments. Les pare-battages se rangent dans un grand coffre à l'avant, alors que les amarres trouveront place dans un petit coffre sous la banquette en teck bâbord. Une fois la grand-voile entièrement lattée envoyée et le généis déroulé (ces deux voiles sont très bien coupées par la voilerie North Allemagne, un fournisseur que l'on voit peu sur nos voiliers), le 340 se montre d'une docilité exemplaire, saluant sans broncher les claques de vent au près, abattant sur place à la moindre sollicitation et cela sans avoir besoin de choquer les voiles.

Toujours bien positionné à la barre, assis ou debout (les équipiers trouvant naturellement leurs places le dos à la filière grâce à la bonne inclinaison du retour d'hiloire), il fait bon tailler la route au près, le speedo affichant un glorieux 6,8 nœuds pour 25 nœuds de vent apparent. La barre est douce et sera facilement confiée à un pilote automatique tellement l'équilibre semble parfait.

Facile à régler, le Bavaria 340 demande peu d'attention et se révèle bon marcheur à toutes les allures. La GV lattée permet de contrôler aisément l'assiette du bateau et, s'il faut faire du près dans la forte brise, vous pouvez gréer un foc de route sur un étai libre que vous fixerez sans problème à l'étrave grâce à un mousqueton pélican.

Une construction en béton

Encore peu connu en France (voir encadré), le Bavaria est très soigneusement construit et reçoit individuellement un certificat du Germanischer Lloyd. Un sandwich polyester est utilisé pour les œuvres mortes, ce qui augmente la résistance au choc et réduit l'effet de condensation à l'intérieur. Le Kevlar intervient sur le tiers avant, tandis que des fibres de carbone renforcent les varanques qui supportent les quatorze boulons de quille. On ne sait si les Allemands sont les rois de l'échouement mais ce secteur est particulièrement soigné puisque tous les Bavaria sont équipés d'un « sabot de talonage » qui multiplie par trois le coefficient d'absorption.

La qualité de la pose de l'accastillage montre à elle seule le soin porté à la construction. Les plaques d'aluminium servant de renfort sont encastées dans le pont



Le Bavaria demande peu d'attention et atteint rapidement une bonne vitesse moyenne.

avant d'être stratifiées. Il ne reste plus qu'à les tarauder, l'accastillage étant monté uniquement avec des vis. Aucune fuite possible et un bon vieillissement garanti!

Un intérieur classique

À l'intérieur, toutes les fermetures des portes, des équipets ou des parois amovibles qui ceinturent le moteur sont intelligemment conçues puisque légèrement mises en pression une fois fermées, ce qui exclut les vibrations habituellement rencontrées lorsque l'on fait route au moteur ou au près dans la brise. L'aération est bien pensée, avec quatre hublots de rouf et cinq panneaux ouvrants (dont quatre pour le seul carré) et

LE DEUXIÈME CHANTIER ALLEMAND

Situé à une centaine de kilomètres dans l'est-sud-est de Frankfort, en pleine Bavière, le chantier a acquis sur le territoire allemand une solide réputation de robustesse en treize années d'activité. Mais les Bavaria traînaient alors une réputation de bateaux lourds et lents. Aussi, il y a maintenant quatre ans, le patron, M. Meltl, ébéniste de formation, décida-t-il de changer d'architecte pour fabriquer des voiliers plus modernes. Mission remplie puisque Axel Monhaupt, un Berlinois de 45 ans, a déjà dessiné cinq bateaux — les Bavaria 300, 320, 340, 390 et 410 — et prépare actuellement un fifty de 43 pieds qui devrait naviguer dans les prochains mois.

Avec 300 bateaux construits en 1988, Bavaria reste un petit chantier mais est quand même le numéro deux allemand, derrière le chantier Dehler. Cent soixante-dix personnes y travaillent dans des locaux modernes équipés d'appareils informatiques qui gèrent la découpe de tous les panneaux de bois. Avec un chiffre d'affaires de 112 millions de francs en 1988, le chantier continue à se développer. Une nouvelle usine est en construction et 35 personnes supplémentaires ont été embauchées fin 1989 afin de satisfaire la demande. La carte d'importateur exclusif a été confiée à Alain Bannwarth et à son réseau de sept franchisés (sous le nom de Yachting Sélection).



À l'image de la cuisine en long sur bâbord, l'aménagement du Bavaria 340 est des plus classiques.

gement de l'annexe, du spi et de tous les accessoires indispensables à une vraie croisière.

Un bateau de propriétaire

Plus cher à l'achat que ses principaux concurrents du marché français, ce bateau vise une clientèle exigeante et aisée. Avec un pont en teck et un intérieur cossu, tout en velours bleu marine, le Bavaria est équipé en série de matériel haut de gamme. Simple à manœuvrer, remarquablement construit, il possède tous les arguments pour sécuriser le propriétaire souhaitant profiter de ses vacances pour partir en famille le long des côtes.

Nicolas RAYNAUD ■

Bien construit, facile à faire marcher, ce bateau allemand n'a rien à envier à ses concurrents

une astuce simple à la clé: deux de ces panneaux, placés derrière le mât de part et d'autre du halebas, ne s'ouvrent pas dans le même sens. De la sorte, quelle que soit la direction du vent, une ventilation maximale est assurée.

Le Bavaria est proposé en deux versions: « Lagon » avec deux cabines ou « Caraïbe » avec trois cabines. La première, celle que nous avons essayée, dispose d'un immense coffre qui facilite le ran-