

## A LA BARRE DU KELT 8M

ment tissu au-dessus du réchaud, portes de vaisselier inutiles et dangereuses pour les doigts, fargues de plan de travail symboliques, placard non aménagé. Sinon sa conception nous a plu ainsi que certains raffinements comme des casiers divisés pour les petites provisions courantes et un beau tiroir à couverts.

Nous avons noté en navigation que si la descente était munie de deux belles poignées en bois et de deux larges marches garnies de Treadmaster, en revanche le plancher verni de la cabine glisse facilement sous les pieds. Heureusement, le constructeur a prévu deux sérieuses mains courantes sous le rouf.

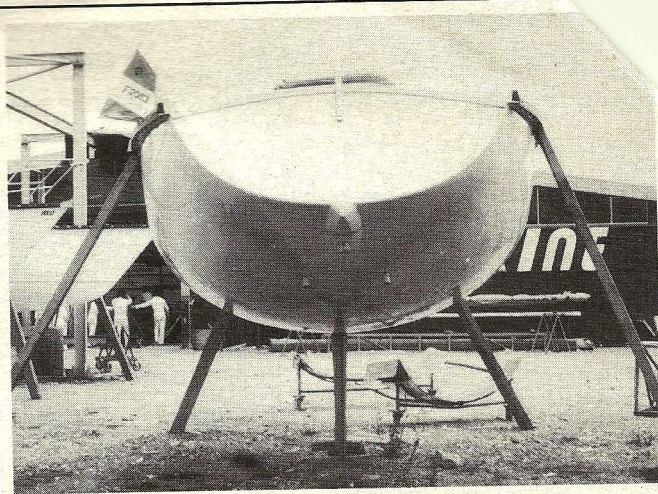
On accède au compartiment toilettes par une ouverture arrondie munie d'une porte. La hauteur sous-barrots atteint encore 1,62 m. Le volume général de ce local est réduit par suite de la présence des pieds de couchettes du carré. A l'usage, son confort s'avère satisfaisant avec un lavabo coulissant se vidant directement dans la directement dans la cuvette du w.c. marin pour éviter de multiplier les ouvertures de coque. La clarté est limitée par rapport au poste avant bien éclairé par un grand hublot.

La finesse de l'étrave se répercute sur la forme des couchettes de la cabine avant étroites aux pieds mais toutefois assez longues. Malgré la place comptée juste, le constructeur a installé deux bons équipements pour les occupants. La pente du rouf laisse encore 1,45 m de hauteur sous-barrots, ce qui permet de s'habiller sans trop de difficulté.

La présentation générale peut être qualifiée d'agréable par l'alliance entre des surfaces de plastique et de tissu à dominante claire et de nombreux panneaux de teck huilé.

### Performances et qualités nautiques

Avec son safran suspendu, le Kelt 8 m pivote littéralement autour de sa quille. Cette évolutivité se retrouve aussi bien à la voile qu'au moteur et même en marche arrière, malgré la présence d'une hélice à pales repliables. Ces qualités manoeuvrières permettent d'envi-



Une carène large à la flottaison - 2/5ème de la longueur

## Le point de vue du technicien

D'un déplacement relativement léger, moins de 3 tonnes en charge, par rapport à ce qui se pratique habituellement sur des croiseurs de cette taille. Le Kelt 8 m, dessiné par Gilles OLLIER, montre des formes douces et rondes. On pourra remarquer sur le plan de formes les lignes d'eau tracées très régulièrement et quasiment homothétiques l'une de l'autre. La carène, large à la flottaison (égale au 2/5<sup>e</sup> de la longueur de flottaison) et possédant un centre de gravité bien étudié, présente une très bonne stabilité à 15 et 30°. Ceci laisse penser que le Kelt 8 m en augmentant sa surface de voilure aurait pu améliorer ses performances dans toutes les conditions, sans trop nuire à la stabilité. Le rapport  $v-m$  (surface de voilure sur surface mouillée) reste toutefois bon et le Kelt 8 m devrait bien s'en sortir dans le petit temps. La pente de la voûte arrière, prononcée, et la cloison de cabine, assez reculée afin de ménager un plus vaste volume intérieur, amènent à ne pas concentrer trop de poids dans le cockpit pour garder le bateau dans ses lignes.

Daniel ANDRIEU

sager des manoeuvres de port délicates comme le louvoyage entre deux pontons de façon assez spectaculaire. Les coureurs préfèrent généralement le moteur hors-bord qui, plus léger, conserve à la carène toutes ses qualités.

Pour la croisière, le moteur à transmission saildrive, c'est-à-dire avec une embase en z sous la coque, monté habituellement fournit une vitesse maxi approchant six noeuds sur eau plate. La vitesse de croisière se situe autour de cinq noeuds, à condition de ne pas lutter vent debout contre les vagues.

Dans cette taille de bateau, on ne peut exiger d'avoir un diesel puissant tout en désirant un comportement brillant sous voiles. Une telle installation représente le poids de trois équipiers supplémentaires, il

suffit d'en faire l'expérience pour se rendre compte de la marge étroite laissée au constructeur en matière de moteur fixe. A la voile, le comportement est influencé par le plan de voilure et par la carène, mais aussi par le safran qui procure une barre toujours très douce en raison de sa compensation.

D'autre part, l'absence d'ailerons permet aux filets d'eau de s'échapper au vent à la gîte devant le safran de telle sorte que son efficacité diminue et que l'on est parfois obligé de donner un certain angle de barre sans réaction de direction. Nous serions partisans de réduire un peu la longueur de la barre pour gagner de la place dans le cockpit et augmenter sa sensibilité pour forcer le barreur peu averti à intervenir plus tôt sur les réglages.

A 15° de gîte, l'équilibre est par-