

6,9	Suspens
6,7	Aphrodite 101 - Surprise - J24
6,4	First 30 - Gib'Sea Plus - Manzanita
6,3	First 30 S
6,2	Gib'Sea 28DL - Dufour 1800
6,1	Yamaha 30 - Dufour 2800 IB - Dufour 2800 HB - Jouët 24
6,0	First 22 - Jouët 680D - Start 6
5,9	Sauvignon - Challenger Europe - Edel 660 GTE
5,8	First 27 HB - Jouët 680 Q
5,7	First 27 IB - Start 7
5,5	Kelt 6,2 m - Jouët 600
5,4	Tiki 21
5,1	Leisure 27 BQ - Leisure 23 BQ

réglage qui libère « les chevaux ». L'autre Dufour, le 1800 dessiné par Laurent Cordelle, équipé d'un moteur H.B. fait jeu égal avec le Yamaha 30 muni d'un moteur fixe (3,5 m.p.h.). Surprenant First 22 (3,5 m.p.h.) aussi qui se retrouve avec les grands et devant deux dériveurs lestés : le Gib'Sea 28 DL (3,4 m.p.h.) que l'on peut considérer comme étant à son niveau pour la remontée au vent compte tenu de sa dérive en tôle ; l'autre dériveur le Challenger Europe DL (3,4 m.p.h.) est par contre un peu décevant pour un voilier qui se veut half-tonner, le First 30, half-tonner faisant 0,3 m.p.h. de mieux.

A 3,4 m.p.h. on trouve aussi le First 27 HB, mais cette fois-ci la logique est respectée, il termine 0,1 m.p.h. devant le First 27 à moteur fixe. Les performances des First 27 qui peuvent au premier abord sembler limitées vu la catégorie du bateau (celle des 8 m) doivent être corrigées du fait que la carène possède une longueur à la flottaison assez réduite (tableau VIII). Chez Yachting France le Jouët 680 quillard (3,4 m.p.h.) termine devant le 680 dériveur (3,3 m.p.h.) mais ils sont tous deux distancés, de peu, par le First 22. Rien d'étonnant à ce que le quillard, plus léger et possédant un bien meilleur profil de quille, finisse devant le Jouët 680 D dont la dérive est une plaque de tôle galvanisée.

6,3	Suspens.
6,2	J24
6,1	Aphrodite - First 30 - Surprise
6,0	Dufour 2800 IB - Gib'Sea Plus - Manzanita
5,9	Yamaha 30 - Dufour 1800
5,8	Gib'Sea 28 DL - Dufour 2800 HB
5,7	First 30 S - Jouët 24 - Start 6
5,6	First 27 IB - First 27 HB - Edel 660 GTE
5,5	First 22 - Tiki 21
5,4	Jouët 680 Q - Jouët 680 D - Jouët 600
5,3	Start 7
5,1	Sauvignon - Challenger Europe DL. Leisure 23 BQ - Kelt 6,2 m
4,7	Leisure 27 BQ

Lourd et puissant, entouré par le Start 7 et le Tiki 21 (3,1 m.p.h.), le Sauvignon fait un peu figure d'éléphant dans un magasin de porcelaine. Il n'a pas trouvé ici les conditions lui convenant.

La longueur de flottaison étant le facteur pouvant résumer les possibilités de vitesse d'une carène, nous l'avons comparée au gain en milles par heure (tableau VIII). La vitesse d'un bateau étant proportionnelle à la racine carrée de la longueur à la flottaison, nous avons porté sur l'axe horizontal la racine carrée de la longueur de flottaison et sur l'axe vertical le gain au vent

en m.p.h. L'indice de gain au vent étant le rapport VMG/VL, les lignes diagonales représentent différentes valeurs de cet indice.

On remarque que les voiliers ayant le meilleur indice de gain au vent sont 7 des 8 bateaux dits de « course-croisière » : Gib'Sea Plus, J 24, Manzanita, Surprise, First 30 S, Suspens et Aphrodite étant entre 1,5 et 1,6, Surprise et Suspens étant à la limite inférieure de la fourchette, et, petit poucet parmi les grands, le First 22 se place lui aussi au dessus de 1,5. Un cran en-dessous l'Edel 660 GTE, le First 30, le Start 6, le Jouët 680 Q et le Jouët

Depuis le Mikado du comité de course, les voiliers ont été suivis au radar

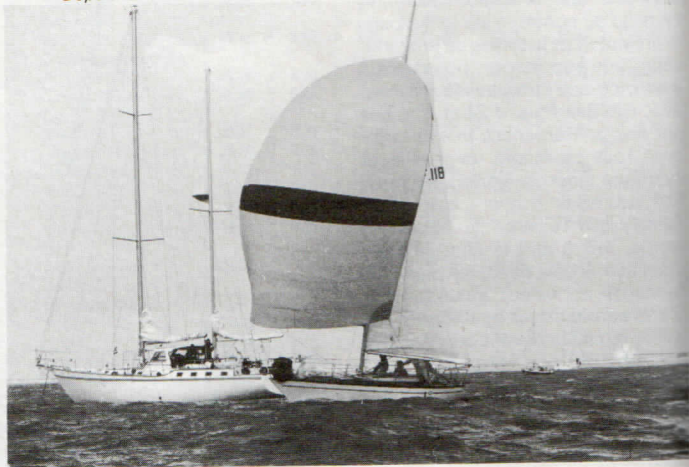


TABLEAU VIII Gain au vent en fonction de la longueur à la flottaison

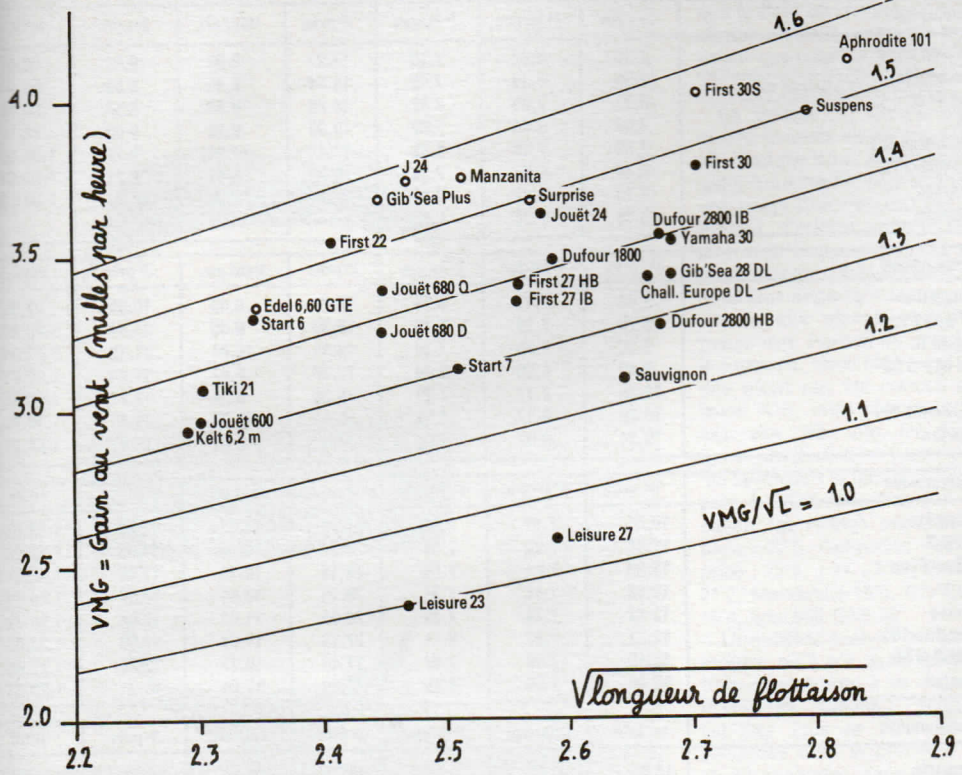


TABLEAU IX Vitesse au vent arrière en fonction de la longueur à la flottaison

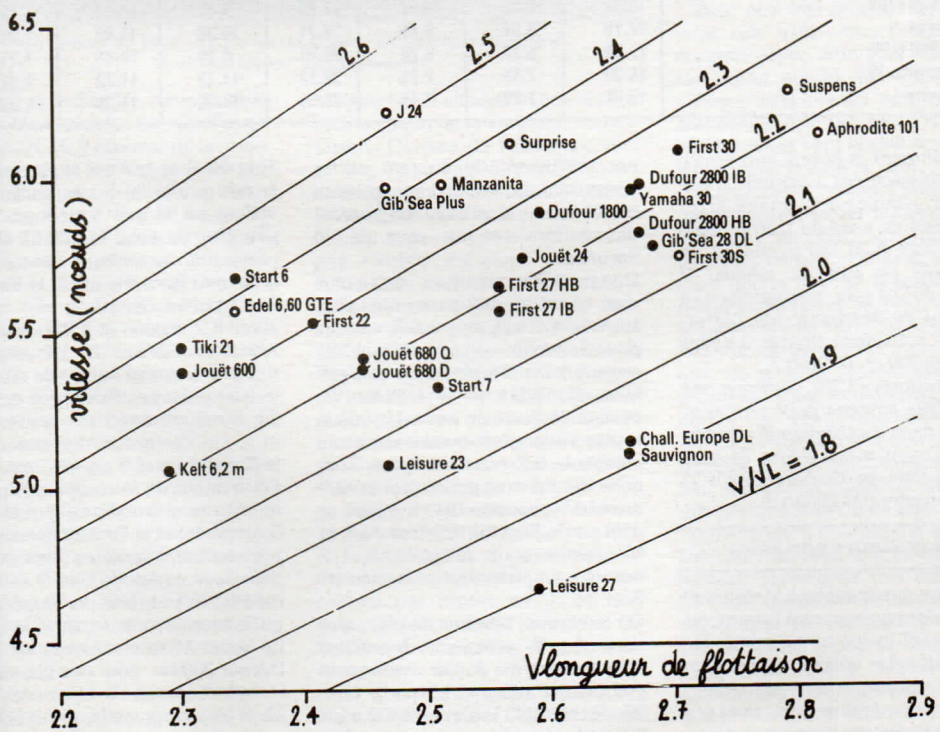


TABLEAU XI Temps compensés en minutes et secondes sur chaque bord

1 ^{er} olympique	1 ^{er} près	1 ^{er} large	2 ^e large	2 ^e près	Vent arr.	3 ^e près	total
Gib' Sea Plus	7.16	6.32	7.19	17.27	8.37	9.31	56.42
Manzanita	6.59	6.26	7.49	16.54	8.45	9.55	56.48
First 30 S	6.37	7.05	8.02	16.20	9.54	8.53	56.51
J 24	7.52	6.44	7.02	18.30	9.22	9.50	59.19
Aphrodite 101	7.20	7.15	8.33	17.41	10.24	9.27	1.00.40
Edel 660 GTE	8.44	6.57	7.38	19.29	9.41	9.24	1.01.53
Surprise	8.10	6.42	7.41	19.54	9.28	10.34	1.02.28
Suspens	8.15	7.30	8.22	-	-	-	-

2 ^{em} olympique	1 ^{er} près	1 ^{er} large	2 ^e large	2 ^e près	Vent arr.	3 ^e près	total
Manzanita	8.43	7.19	6.39	15.20	8.43	10.51	57.36
Gib' Sea Plus	9.28	7.29	7.18	15.37	8.59	11.54	1.00.45
First 30 S	9.58	7.58	7.34	14.31	10.01	11.12	1.01.14
Edel 660 GTE	9.45	6.59	8.04	17.37	8.42	11.24	1.02.31
J 24	10.35	7.17	7.22	16.36	8.38	12.27	1.02.55
Aphrodite 101	10.29	8.17	8.17	15.49	10.25	10.43	1.04.00
Surprise	10.34	8.07	8.02	17.54	9.33	14.07	1.08.22

3 ^{em} olympique	1 ^{er} près	1 ^{er} large	2 ^e large	2 ^e près	Vent arr.	3 ^e près	total
Manzanita	10.51	7.11	7.19	24.20	10.53	11.59	1.12.09
First 30 S	11.14	7.22	7.44	23.20	10.56	11.48	1.12.23
Gib' Sea Plus	11.32	7.01	7.09	25.15	10.30	11.05	1.12.31
J 24	11.59	7.16	7.35	26.15	10.51	12.39	1.16.34
Surprise	12.18	7.24	7.38	26.05	11.42	13.06	1.18.12
Aphrodite 101	12.27	7.57	8.11	27.33	11.51	14.09	1.22.07
Edel 660 GTE	13.48	7.08	7.09	31.46	10.17	12.36	1.22.43
Suspens	15.00	7.58	8.19	27.39	12.04	18.31	1.29.31

4 ^{em} olympique	1 ^{er} près	1 ^{er} large	2 ^e large	2 ^e près	Vent arr.	3 ^e près	total
Manzanita	13.35	6.42	6.42	25.31	10.02	10.44	1.13.17
First 30 S	16.28	6.41	7.04	25.20	10.37	9.44	1.15.54
Gib' Sea Plus	15.13	6.22	6.37	27.26	9.57	10.21	1.15.57
surprise	17.19	6.54	6.45	28.21	10.38	11.07	1.21.03
Edel 660 GTE	17.52	6.32	6.26	30.41	9.28	10.43	1.21.42
Aphrodite 101	16.20	7.12	7.25	28.12	11.22	11.22	1.21.52
Suspens	15.58	7.29	7.45	28.51	11.20	11.39	1.23.00

24 confirment la bonne impression que le classement « scratch » laissait voir. L'indice du Yamaha 30 est très voisin de celui du Dufour 2800 IB. Le Kelt 6,20 qui paraissait un peu isolé en bas du tableau V prouve en fait que, comparées à sa longueur de flottaison, ses performances sont équivalentes à celles du Jouët 600 et du Start 7.

Le Sauvignon (1,23) confirme ses possibilités limitées pour remonter au vent dans les conditions rencontrées. Quant aux Leisure ils sont loin derrière, particulièrement le 23 qui se montre très distancé.

Les allures portantes

De même que le tableau V résumait les performances contre le vent, les tableaux VI et VII sont l'image des possibilités des voiliers, respectivement au large et au vent arrière. Les mêmes méthodes de calcul ont été employées de manière à élimi-

ner l'influence du courant et les variations de vent. Les tableaux représentent la vitesse (en nœuds) des voiliers par un vent de 15 nœuds.

Une première remarque ; ça va plus vite, et même nettement plus vite, surtout au large — 6,9 nœuds pour Suspens —. Il est vrai que l'on mesure ici la vitesse réelle des voiliers. Considérons le tableau VI, celui du large : on peut voir que la foulée s'allonge et que les écarts se creusent, 0,2 nœuds sépare Suspens de ses trois poursuivants (6,7 nœuds) Aphrodite 101, Surprise et J 24 ; et le First 30, Gib' Sea Plus et Manzanita sont relégués à 1/2 nœud, tout juste devant le First 30 S.

On remarque, une fois de plus, que dans les 8 premiers, 7 voiliers appartiennent à la catégorie « course-croisière », et que le First 30, décidément imbattable dans les 9 mètres, distance cette fois-ci le

First 30 S ce qui est explicable par le fait que le 30 a une surface de voilure au large supérieure d'un peu plus de 4 m² et qu'aux allures portantes, le meilleur contrôle de gréement dont bénéficie le First 30 S n'est guère décisif.

Avec 6,2 nœuds et à 0,7 nœud du leader le Gib' Sea 28 DL retrouve une place que sa nature de dériveur laissait présager. Tout près de First 30 S, il devance les autres « 9 m » : le Yamaha 30 (6,1 nœuds) et le Sauvignon (5,9 nœuds) qui, profitant mieux de sa carène très plate, recolle au peloton. Le Jouët 24 (6,1 nœuds) et le First 22 (6 nœuds), tout en étant toujours bien placés dans leur catégorie, les 8 et les 6 mètres, n'ont plus la supériorité qu'ils manifestaient contre le vent. Le Jouët 24 se place avec les deux Dufour 2800 — pour une fois réunis — et le Yamaha 30. Quant au First 22, il bagarre avec le Jouët 680 D, qui profitant de sa dérive, distance

chaque bord

3 ^e près	total
9.31	56.42
9.55	56.48
8.53	56.51
9.50	59.19
9.27	1.00.40
9.24	1.01.53
10.34	1.02.28
--	

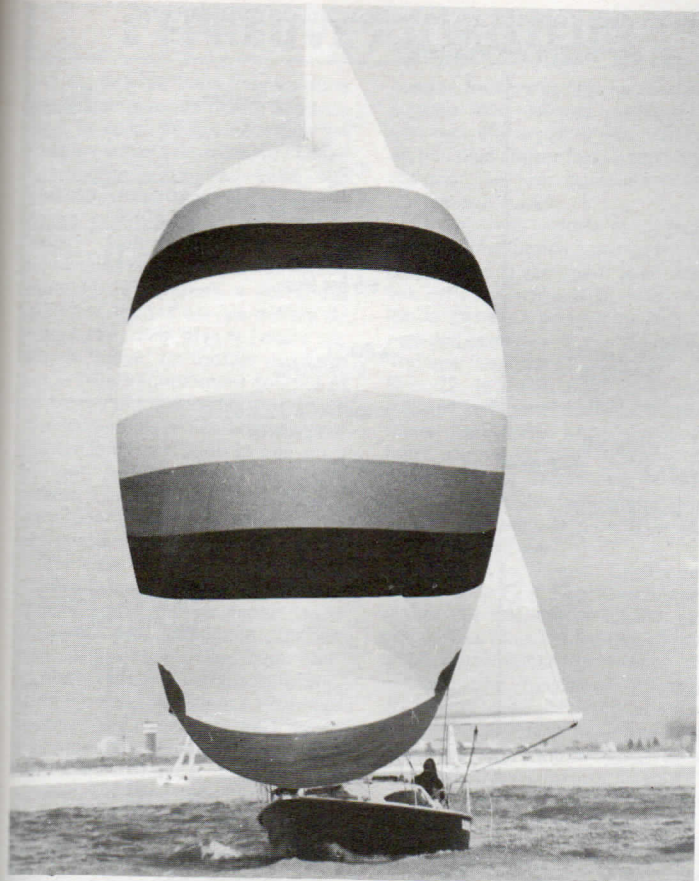
3 ^e près	total
10.51	57.36
11.54	1.00.45
11.12	1.01.14
11.24	1.02.31
12.27	1.02.55
10.43	1.04.00
14.07	1.08.22

3 ^e près	total
11.59	1.12.09
11.48	1.12.23
11.05	1.12.31
12.39	1.16.34
13.06	1.18.12
14.09	1.22.07
12.36	1.22.43
18.31	1.29.31

3 ^e près	total
10.44	1.13.17
9.44	1.15.54
10.21	1.15.57
11.07	1.21.03
10.43	1.21.42
11.22	1.21.52
11.39	1.23.00

qui est explicable par le First 30 a une surface de voilure supérieure d'un m² et qu'aux allures meilleur contrôle de la dérive bénéficie le First 30 décisif.

Le First 30 a une surface de voilure supérieure d'un m² et qu'aux allures meilleur contrôle de la dérive bénéficie le First 30 décisif. Le First 30 a une surface de voilure supérieure d'un m² et qu'aux allures meilleur contrôle de la dérive bénéficie le First 30 décisif. Le First 30 a une surface de voilure supérieure d'un m² et qu'aux allures meilleur contrôle de la dérive bénéficie le First 30 décisif.



En dehors de toute contrainte de jauge, l'architecte du Suspens l'a doté d'un spi impressionnant.

le 680 Q et le Start 6, remarquablement bien placé. Le Challenger Europe DL (5,9 nœuds) ne se montre pas plus à l'aise au portant qu'au plus près, il devance quand même le First 27 HB (5,8 nœuds) et First 27 IB (5,7 nœuds) qui semblent avoir quelques difficultés. Excepté le Start 6, les « 6 mètres » restent très groupés : Kelt 6,20 m et Jouët 600 (5,5 nœuds), Tiki 21 (5,4 nœuds). Une fois encore les Leisure sont distancés (5,1 nœuds). L'écart se creuse d'autant plus qu'ils n'ont pas toujours pu porter le spi au large.

Le tableau VII qui montre la vitesse des voiliers au vent arrière n'offre que peu de modification par rapport au tableau VI (vitesse au large) excepté le tassement des positions du First 30 S et du Jouët 24, la remontée du Dufour 2800 IB et du Tiki 21 ainsi que la médiocre prestation du Challenger Europe et du Sauvignon. De même qu'au plus près nous avons opposé les performances à la longueur de flottaison, nous comparons dans le

tableau IX la vitesse en nœuds à la racine carrée de la longueur de flottaison. L'indice de vitesse au vent arrière étant égal à V/\sqrt{L} , nous remarquons sur le tableau IX que le J 24 obtient un indice supérieur à 2,5, or pour un bateau ne planant pas l'indice théorique limite est 2,43. Cela veut dire que le J 24 a obligatoirement plané assez souvent pour obtenir un indice aussi élevé. Il en est de même pour le Gib'Sea Plus et le Start 6 qui, avec un indice supérieur à 2,4, prouvent qu'ils ont aussi plané. Très légèrement en retrait mais avec un niveau de performances comparables : Manzanita, Surprise, Edel 660 GTE et Tiki 21. Curieusement Suspens et Aphrodite 101 très performants en valeur absolue possèdent un indice moins favorable. Ils ne s'en sortent par rapport au J 24 que grâce à leur grande longueur de flottaison. On peut en effet constater que leur indice est équivalent à ceux du : Yamaha 30, Jouët 24, First 27 HB, Dufour 2800 IB, Jouët 680 Q et D, Kelt 6,20 m. Le First 30

S, plus lourd et moins toilé pour être dans la jauge des half-tonners que le First 30 obtient un indice de vitesse au vent arrière de la même valeur que celui du Start 7.

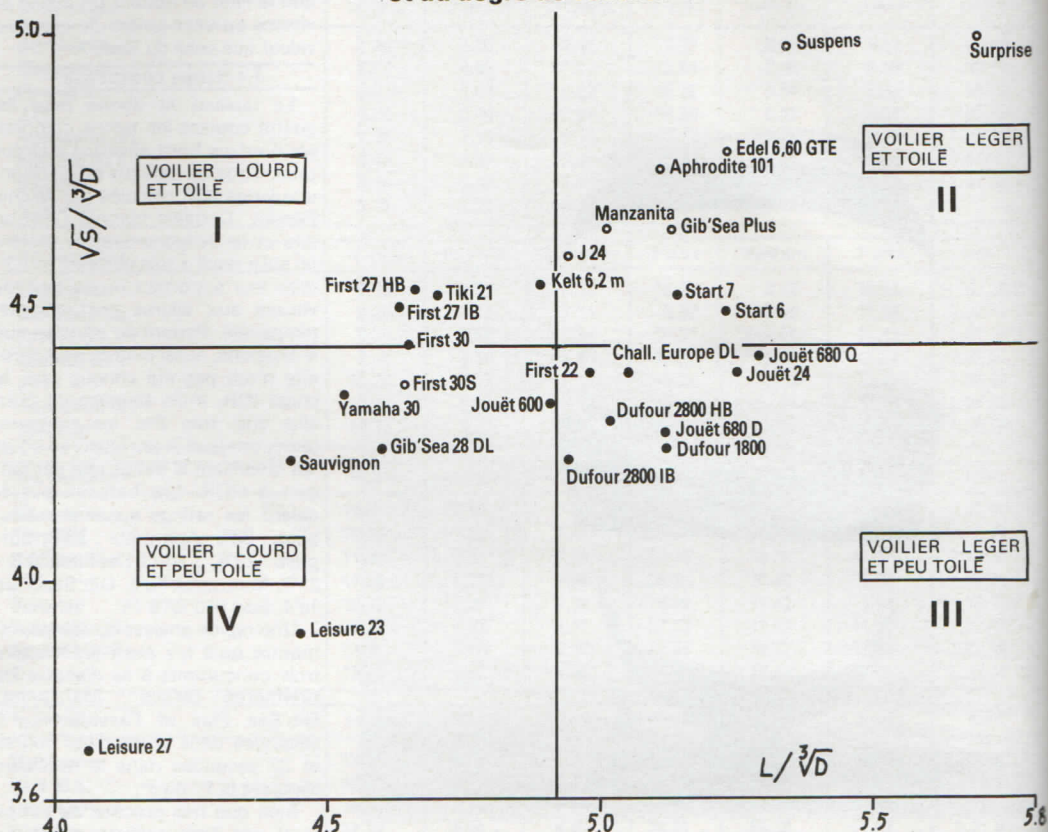
Le temps compensé

Le tableau XI donne pour les quatre courses les temps compensés bord par bord, ainsi que le temps total. Tous les bateaux possédaient une jauge IOR calculée par Michel Pessiot. Certains comme l'Aphrodite et le Suspens avaient préféré un spi « maxi » très pénalisé en IOR mais leur apportant un surcroît de vitesse aux allures portantes en temps réel. Partant du principe que le Suspens, aussi bien que l'Aphrodite n'ont pas été conçus pour la jauge IOR, mais simplement pour aller vite, très vite, les constructeurs, ont joué le jeu jusqu'au bout, en favorisant le temps réel par rapport à l'IOR. Les bateaux possédaient les ratings suivants : Suspens : 32'5, Aphrodite : 28'8, Surprise : 23'6, J 24 : 21'4, First 30 S : 21'2, Manzanita 18'6, Gib'Sea Plus 18'4, Edel 660 GTE 16'.

Une rapide analyse du tableau XI montre qu'il n'y avait en fait que trois concurrents à se disputer les premières places : Manzanita, Gib'Sea Plus et First 30 S ; 9 secondes dans la première course et 22 secondes dans la troisième séparent le 1^{er} du 3^e.

Bien que très proches au temps total ces trois voiliers usent de moyens assez différents. On peut remarquer que le First 30 S perd presque toujours du temps sur le Manzanita et le Gib'Sea Plus dans les largues et vent arrière alors qu'il en regagne contre le vent. Manzanita à un degré moindre perd généralement un peu au portant sur le Gib'Sea Plus pour reprendre dans les bords de près. On peut en conclure que le First 30 S possède un rating avantageux au près, ou que la remontée au vent est son allure favorite, ce qui revient au même et que, de tous les voiliers jaugés en présence, il est le plus performant contre le vent. Inversement le Gib'Sea Plus est celui que la jauge favorise le plus aux allures portantes, Manzanita quant à lui ayant des performances plus équilibrées : Toujours est-il que le First 30 S, le Gib'Sea Plus et le Manzanita apparaissent comme de très bons voiliers IOR qui seront le plus souvent départagés par la répartition des allures durant la course. Quant aux autres, qui n'ont d'ailleurs pas d'ambitions IOR, on peut retenir que le J 24, sans être aussi performant que le trio cité plus haut, a eu

TABLEAU X - Répartition des voiliers en fonction du déplacement et du degré de voilure.



un bon comportement, un cran en-dessous ; que ni Suspens, ni Aphrodite n'ont réussi, ne serait-ce qu'une fois, à sauver leur rating sur les bords qui leur sont favorables, le portant pour l'un, et le près pour l'autre. Mais, il paraît évident que ces voiliers : Suspens, Aphrodite, Surprise et J 24 sont faits pour courir en temps réel dans les courses de monotypes.

Conception générale

Afin de mieux situer les bateaux les uns par rapport aux autres, le tableau X classe et repère les voiliers par rapport à deux critères, l'un mesure le degré de voilure, l'autre l'importance relative du déplacement. Connaissant ces deux paramètres il est en effet possible de définir la conception générale d'un voilier. On dit d'un voilier que c'est un déplacement lourd ou léger en comparant sa longueur de flottaison à son poids. En l'espèce, nous avons pris le poids du bateau, indiqué par la pesée, auquel nous avons ajouté le poids de l'équipage afin d'obtenir une représentation du voilier tel qu'il était sur l'eau à La

Rochelle. Le degré de voilure est mesuré en comparant la surface de voilure au poids total du bateau. Sur le tableau X les axes verticaux et horizontaux se coupent en un point représentant la moyenne de tous les bateaux. Au-dessus de l'horizontale, les voiliers sont plutôt toilés, en-dessous, plutôt peu toilés. De même par rapport à la verticale, à gauche les voiliers sont plutôt lourds et à droite plutôt légers. On peut ainsi définir quatre classes de voiliers : 1) les voiliers lourds et toilés, 2) les voiliers légers et toilés, 3) les voiliers légers et peu toilés, 4) enfin ceux qui sont lourds et peu toilés.

On peut remarquer que tous les

voiliers dits de « course-croisière » font partie du groupe II, excepté le First 30 S (groupe IV). On note, de même, que les voiliers situés dans les groupes I et III sont assez peu excentrés. Dans les extrêmes, les deux Joubert : Suspens et Surprise sont en opposition radicale avec les deux Leisure, les performances aussi. On peut tout de même penser, en voyant la position du Leisure 27 en bas à gauche, que le fait de l'alléger améliorerait sensiblement ses performances. Il est à noter que les First dus à Mauric le 27 et le 30 se trouvent les uns au-dessus des autres, possédant le même degré de déplacement, probablement la griffe du Maître !

Un bon voilier va vite au moteur : exemple le J 24.



L'

Il est interdit de plaisance à la voile, tous les voiliers de plaisance d'un mètre hors-bord, soit en calme plat, soit en calme plat, p... L'épreuve porte donc un moteur. Le par vent de fa... calme plat, c'est sur un voilier, est le plus fréquent se trouve plac... d'utilisation le... particulièrement... moteur hors-chaise, l'hélice gage ayant te... sortant partiell...

Sur le parc... 1370m (aller e... étaient chron... avec, à bord... des épreuves... courants, le G... prise n'ont pu... moteur, les c... pas jugé utile... sur ces voili... course, les dé... ports se faisa... godille.

Si l'on ne ré... bruts, on cons... avec une vite... réalise la meill... que le Start 7... est le plus len... deux extrêmes... fois qu'un peu... exactement C...



L'Epreuve-Bate...

o Surprise

VOILIER LEGER
ET TOILÉ

II

VOILIER LEGER
ET PEU TOILÉ

III

« course-croisière »
groupe II, excepté le
de IV). On note, de
voiliers situés dans
III sont assez peu
les extrêmes, les
Suspens et Surprise
on radicale avec les
les performances
out de même pen-
la position du Lei-
gauche, que le fait
éliorerait sensible-
rmances. Il est à
est dus à Mauric le
ouvent les uns au-
res, possédant le
déplacement, pro-
fe du Maître !

J 24.



L'ÉPREUVE AU MOTEUR

Il est interdit, dans tous les ports de plaisance modernes, d'appareiller à la voile, ce qui nécessite sur tous les voiliers de croisière l'installation d'un moteur auxiliaire, soit hors-bord, soit fixe, qui, en cas de calme plat, peut se révéler précieux. L'épreuve-Bateaux comporte donc un test de navigation au moteur. Le parcours a été choisi par vent de face car, en dehors du calme plat, c'est bien là l'allure où, sur un voilier, un moteur auxiliaire est le plus fréquemment sollicité et se trouve placé dans les conditions d'utilisation les moins bonnes, tout particulièrement dans le cas d'un moteur hors-bord fixé sur une chaise, l'hélice sous l'effet du tangage ayant tendance à ventiler en sortant partiellement de l'eau.

Sur le parcours de 0,74 mille, soit 1370m (aller et retour), les voiliers étaient chronométrés départ lancé avec, à bord, l'équipage complet des épreuves de voile. Deux concurrents, le Gib Sea Plus et le Surprise n'ont pu participer à l'épreuve moteur, les constructeurs n'ayant pas jugé utile d'installer une chaise sur ces voiliers à vocation de course, les déplacements dans les ports se faisant sportivement à la godille.

Si l'on ne retient que les chiffres bruts, on constate que le First 30, avec une vitesse de 6,24 nœuds, réalise la meilleure performance et que le Start 7, avec 5,29 nœuds, est le plus lent. L'écart entre ces deux extrêmes ne représente toutefois qu'un peu moins d'un nœud : exactement 0,95 nœuds. Mais,

comme tous les voiliers ne sont pas équipés des mêmes moteurs, il convient d'analyser d'une manière un peu plus approfondie ces vitesses pour en tirer quelques enseignements.

Si l'on tient compte de la puissance développée par chaque moteur, en la ramenant à un cheval, on s'aperçoit que le J 24 réalise la meilleure performance (5,87 nœuds) avec un 6 ch hors-bord Yamaha. Le Jouët 24, l'Edel 660, le First 22, le Jouët 600, le Dufour 1800 et le First 27 réalisent également des scores très voisins. A bord de tous ces voiliers, la dépense en carburant est la plus faible pour la distance parcourue, donc l'autonomie la plus large sur un même réservoir.

Inversement, le Challenger Europe et le First 30 présentent un rendement inférieur de moitié, car ces voiliers réalisent les deux meilleures performances en vitesse, en utilisant une puissance presque double de celle de leurs concurrents (15,5 ch). Il en est à peu près de même pour le Sauvignon et le Gib'Sea 28 DL.

Les voiliers en version hors-bord bénéficiant d'une poussée rigoureusement identique, il est possible de comparer, à partir des vitesses, le déplacement des carènes. Le J 24 obtient le meilleur résultat avec 5,87 nœuds, ce qui n'a rien d'inattendu : un voilier, très rapide à la voile, l'est également au moteur. Mais, si l'on pondère les vitesses en fonction de la longueur de coque à la flottaison — ces deux éléments

6 CH YAMAHA POUR TOUS LES CONCURRENTS

Afin d'appliquer, sur tous les voiliers hors-bord, une même poussée permettant de comparer les carènes et non la puissance des moteurs, nous avons fourni à chaque concurrent un moteur Yamaha de 6 ch parfaitement neuf, et doté d'une même hélice 9 x 5. Rappelons les caractéristiques de ce bi-cylindre, un des plus utilisés dans la propulsion des voiliers : cylindrée 164 cm³, alésage 50 mm, course 42 mm, poids 25 kg ; refroidissement par eau, inverseur de marche. Ce 6 ch peut être équipé d'un kit de commandes verticales ainsi que d'un arbre ultra-long de 61 cm.

étant, on le sait, étroitement liés — on remarque que le Jouët 600 présente, avec une vitesse de 5,50 nœuds pour une longueur de flottaison de 5,10 m, le meilleur coefficient. Sa coque offre donc le moindre frein à l'avancement. Viennent ensuite dans l'ordre : l'Edel 660, le Start 6, le First 22, le Tiki 21, le J 24, le Jouët 680 D, le Jouët 680 Q,

Epreuve Moteur		
noms	Temps	vitesse (nœuds)
Aphrodite 101	7.23	6.01
Suspens	8.13	5.40
First 30	7.07	6.24
First 30 S	8.12	5.41
Yamaha 30	7.23	6.01
Sauvignon	7.36	5.84
Gib'Sea 28 DL	7.29	5.93
First 27 HB	7.55	5.61
First 27 IB	7.57	5.58
Challenger Europe DL	7.09	6.21
Dufour 2800 HB	8.05	5.49
Dufour 2800 IB	8.00	5.55
Leisure 27	8.06	5.48
Gib'Sea Plus	-	-
Dufour 1800	7.59	5.56
Manzanita	7.40	5.79
Surprise	-	-
J24	7.34	5.87
Jouët 24	7.46	5.72
Start 7	8.24	5.29
Leisure 23 BQ	8.20	5.33
Edel 660 GTE	7.47	5.70
First 22	7.51	5.66
Jouët 680 D	8.06	5.48
Jouët 680 Q	8.09	5.46
Tiki 21	8.07	5.47
Kelt 6,2 M	8.11	5.43
Start 6	8.21	5.32
Jouët 600	8.00	5.55

le Jouët 24, le Leisure 23, le First 27, le Start 7, le Dufour 1800 et le Leisure 27. Le poids entre toutefois en ligne de compte dans ce classement, l'Edel 6,60 étant un des voiliers les plus légers, et le Leisure 27, un des plus lourds.

Dans les voiliers à moteur fixe d'une puissance de 7 ch, il convient de souligner la bonne performance du First 27 (5,58 nœuds) pour une longueur à la flottaison de 6,55 m. Il est talonné par le Dufour 2800. Le Suspens et le First 30 S réalisent sensiblement les mêmes scores, ce qui est un bon point pour ce dernier.

Si maintenant on établit une comparaison entre moteur fixe et hors-bord, on remarquera que le First 27 en version hors-bord distance légèrement le même modèle dans sa version in-bord bien que la puissance du diesel soit légèrement plus forte. Cela peut s'expliquer par les différences de poids. Mais l'écart inverse dans le cas du Dufour 2800, 5,49 nœuds avec un hors-bord 6 ch et 5,55 nœuds avec un diesel 7 ch, est plus logique.

Enfin, on notera qu'entre un voilier à dérive relevable et un voilier à quille comme le Jouët 680, l'écart des vitesses reste très limité. ■



L'Epreuve-Bateaux a été réalisée par : Daniel Andrieu, Olivier Le Carrer, Gilbert Le Cossec, Didier Maupas et Alain Rondeau.

APHRODITE 101

emménagements

Dans ce monotype de course au large, l'architecte a délibérément sacrifié la hauteur sous barrots pour ne pas nuire à l'élégance et aux performances de la coque. Une fois cette option admise, l'Aphrodite peut être considéré comme un bateau plutôt confortable grâce à certains raffinements. Ainsi dans le carré, les couchettes se règlent grâce à un gros tube à deux positions, de grands coussins en velours montent jusqu'au livet de pont, servant de dossier. La menuiserie en teck traitée de façon cosue comporte même des tiroirs mais il faut choisir entre la navigation et la cuisine, la table à cartes abritant le réchaud. Entre le carré très long avec ses quatre couchettes et le poste avant un peu étroit pour deux personnes, un compartiment toilettes assez vaste est isolé par des rideaux.

Bien : la belle menuiserie - le carré confortable - la finition plaisante.

Moins bien : le manque de hauteur sous-barrots, l'absence d'aérateurs, et de mains courantes.

plan de pont

De l'étrave au tableau arrière, le pont court sur le même niveau, autorisant une circulation d'autant plus facile qu'il est entièrement recouvert de treadmaster. Bas et étroit, le rouf offre de bonnes mains courantes dont un « balcon » de descente et constitue en même temps un véritable calepieds. Les banquettes de cockpit, légèrement surbaissées, permettent au barreur et aux équipiers de s'adosser. L'équipement de pont, très soigné, comprend balcons avant et arrière, échelle amovible sur le tableau et rail de fargue en aluminium.

gréement

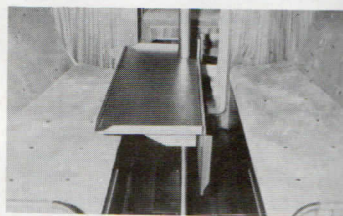
C'est le plan de voilure le plus élané et le plus caractéristique de la flotte : une énorme grand-voile

associée à un petit foc haut et étroit, sans recouvrement. Etant donné la nécessité de pouvoir adapter au mieux une telle voile, le mâât gréé aux 7/8 est bien sûr souple, avec un profil Isomat de section trapézoïdale, il est maintenu latéralement par un seul étage de barres de flèche et deux bastaques permettent de raidir correctement l'étau avant. Le pataras est réglable par un palan dont le brin courant débouche à la place du barreur. Un rail transversal en avant du mâât élimine toute manipulation d'écoute au virement de bord, le foc passant automatiquement d'une amure à l'autre.

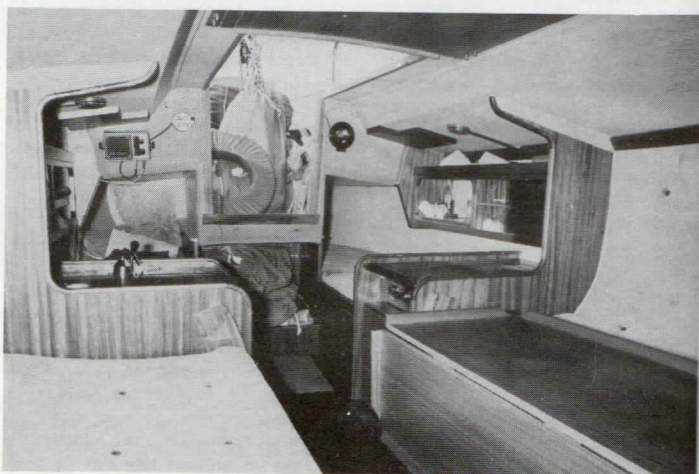
moteur

Le diesel Yanmar YS 8 de 10 ch à un cylindre à plat, est logé dans un coffre bas et large qui, par un capot ouvrant, donne un accès commode à tout l'avant du moteur mais le panneau boulonné sous le plancher du cockpit doit être déposé pour accéder au presse-étoupe. Un petit panneau latéral, dans le fond d'une couchette cercueil, n'aurait pas été inutile. L'intervention sur la tête du cylindre et, en particulier les soupapes, peut poser également quelques problèmes. L'installation sur un bâti moulé est très soignée.

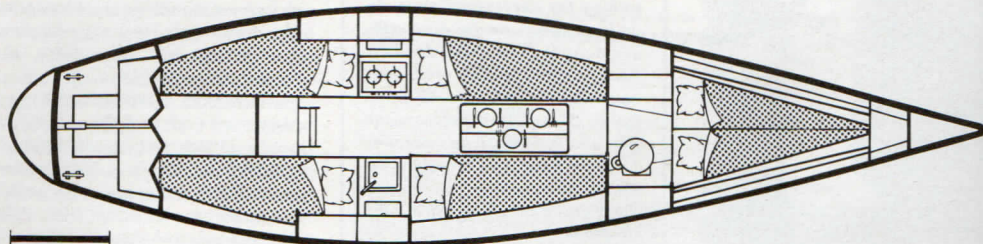
Hauteur sous-barrots :	
– descente :	1,47 m
– pied de mâât :	1,39 m
– toilettes :	1,30 m
– poste avant :	1,30 m
Largeur du plancher :	
Largeur de la descente : 0,50 - 0,55	
Largeur des toilettes : 0,60 m	
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	2 x 0,69
N°2 :	2 x 0,69
N°3 :	2 x 0,72
N°4 :	2 x 0,72
N°5 et 6 :	1,94 x 1,20 m
Épaisseur des matelas : 0,10 m	
Dimensions de la table à cartes :	
0,83 x 0,51 m	
Dimensions de la table repas : 1,09 x 0,58 m	
Réservoir de carburant : 40 litres	
Réservoir d'eau douce : 40 litres	
Nombre de points d'éclairage : 4	
Nombre d'aérateurs : 1 capot ouvrant	



Des couchettes de carré sur tubes.



Un intérieur capitonné dans cet élégant quillard.



Barrots :
 1,47 m
 1,39 m
 1,30 m
 1,30 m

Cher :
 descente : 0,50 - 0,55
 couchettes : 0,60 m

Couchettes :
 2 x 0,69
 2 x 0,69
 2 x 0,72
 2 x 0,72
 1,94 x 1,20 m

Matelas : 0,10 m

Table à cartes : 0,83 x 0,51 m

Table repas : 1,09 x 0,58 m

Carburant : 40 litres

Eau douce : 40 litres

Points d'éclairage : 4

Équipement : 1 capot ouvrant

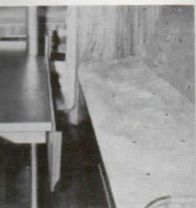
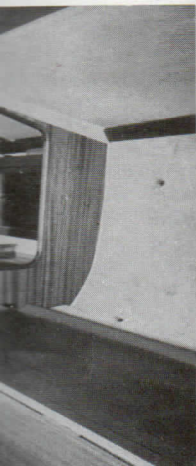
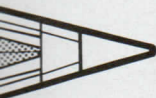


Table de carré sur tubes.



Quillard.



SUSPENS

emménagements

Du volume, encore du volume, toujours le volume, telle est la devise qui convient aux emménagements du Suspens, bateau de 9 m traité en day-boat avec une seule cabine à quatre couchettes. En regardant de plus près, les couchettes cerceuil arrière accueillent chacune deux personnes ce qui fait tout de même six places. Utilisant à profusion un bois clair, les menuiseries ne sont pas exemptes d'une certaine coquetterie avec des dossiers arrondis et capitonnés pour le carré. Cuisine et tables à carte, toutes deux de bonne taille se font face au milieu de cette « pièce commune » qui ne l'est pas. Les amateurs de croisière hauturière n'y trouveront pas leur compte et chercheront en vain des mains courantes. En fait le Suspens abat très vite son jeu avec un programme attrayant : du sport en mer, du confort au port. Cependant le petit coin relégué dans l'étrave fera préférer les installations des marinas.

Moins bien : l'absence de mains courantes, l'accès et l'isolation des toilettes.

plan de pont

En tous points, un gros Surprise ! Avec un cockpit plus grand et un rouf plus volumineux ; du même coup, les passavants deviennent nettement plus larges et la plage avant plus praticable quoique les cadènes, implantées au milieu du passage, gênent la circulation. A la gîte, les hiloires de cockpit offrent à l'équipage des sièges remarquablement confortables qui permettent, grâce à la largeur arrière du bateau, un rappel efficace. Le cockpit comporte un rangement autovideur pour le canot de sauvetage et deux coffres à voiles.

gréement

Sur ce bateau plus voilé que la moyenne, le gréement est très élancé avec un mât Maréchal qui est bien sûr rétreint en tête, au-dessus du capelage de l'étai aux 7/8. Les deux bastaques se prennent à l'arrière du cockpit sur des palans avec poulies coincideuses et le pataras se règle au moyen d'un palan, monté sur une patte d'oie ; il y a un seul étage de barres de flèche, et les haubans et bas-haubans viennent nettement sur l'arrière de façon à appuyer l'action des bastaques et à soutenir le mât lorsque ces dernières ne sont pas raidies. Sur la bôme sont montées deux bosses, passant chacune par un bloqueur à came bien pratique pour les manoeuvres de prise de ris.

moteur

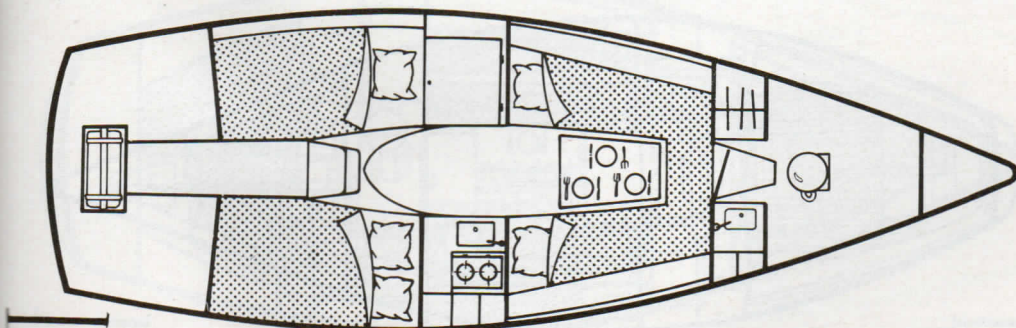
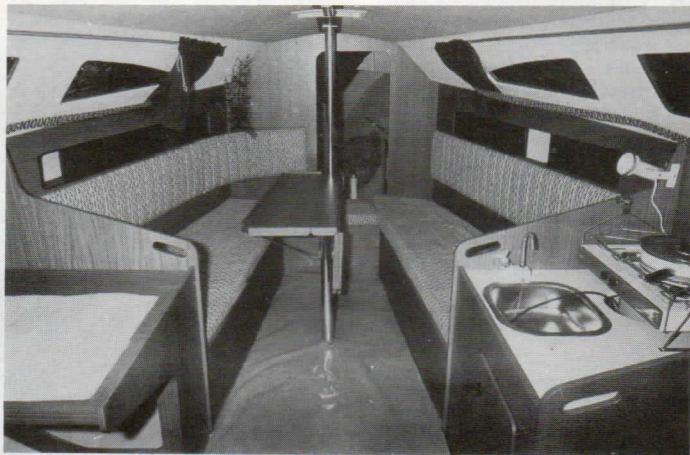
Le diesel monocylindre Renault Marine RC8D de 7 ch, est logé entièrement sous le cockpit, ce qui ne facilite pas l'accessibilité générale, toutefois un panneau latéral dans un coffre donne accès au presse étoupe.

Hauteur sous-barrots :	
- descente :	1,42 m
- pied de mât :	1,36 m
Largeur du plancher :	0,53 m
Largeur de la descente : 0,43 - 0,59 m	
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	2,20 x 0,55
N°2 :	2,20 x 0,55
N°3 et 4 :	2 x 1,50 m
Épaisseur des matelas : 0,10 m	
Table à cartes : 0,55 x 0,65 m	
Table repas : 0,55 x 0,65 m	
Nombre de points d'éclairage : 2	
Nombre d'aérateur : 1	



Deux couchettes doubles en cerceuil s'enfoncent sous le cockpit.

Cette coque sportive recèle un excellent confort.



FIRST 30

emménagements

Un intérieur fonctionnel pour la mer avec ses quatre couchettes superposées dans le carré précédées dans la descente par une cuisine moulée et une table à cartes fixe devant une couchette de navigateur. La base des emménagements est constituée par un contremoulage marron dont la couleur semblerait indigeste sans les grandes surfaces de vaigrage en skaï presque blanc qui capitonne la coque et le rouf. Toutes les menuiseries sont en teck et en particulier la table fixe du carré aménagée avec un casier à bouteilles en fil d'innox. L'isolement du poste avant s'effectue par les deux portes coulissantes fermant le compartiment toilettes. Ce dernier est plutôt vaste et doté d'un grand lavabo. Le côté sportif de ces emménagements est illustré par la possibilité de transformer le poste avant en soute à voiles grâce à une structure en tube inox. Un des rares plans modernes dessinés pour naviguer sous voiles en mer !

Bien : les emménagements fonctionnels, les couchettes de mer, les vastes toilettes.

Moins bien : une teinte marron un peu agressive, des rangements un peu limités.

plan de pont

De taille limitée, le cockpit présente des dimensions plaisantes à la mer, permettant au barreur de se caler aisément ; on note la présence sur les banquettes de lattes de bois, plus agréables que les surfaces en plastique. L'é étroitesse des formes arrière ne laisse pas un espace suffisant pour s'asseoir au vent contre les filières. Qu'il s'agisse du rouf, des passavants ou de la plage avant, toutes les zones du bateau sont d'un accès facile pour la manœuvre. Le canot de

sauvetage dispose d'un logement à l'arrière du cockpit, juste devant un vaste coffre. Les seules différences avec le First 30 « S » sur le pont concernent le gréement et l'accastillage.

gréement

La version standard du First est dotée d'un gréement en tête classique avec étau et bas étau, un étage de barres de flèche, haubans dans l'axe et un pataras ; à l'image de la section du mât, bien dimensionnée, l'ensemble du gréement est solidement conçu avec un accastillage approprié. Les haubans, bien rentrés à l'intérieur autorisent un réglage de génois efficace. Le plan de voilure est le même pour le First 30 S, mais la recherche de la performance apparaît nettement dans la conception de gréement : section plus fine, double étage de barres de flèche, bastaques à mi-hauteur, et bien sûr, tous les moyens de réglage et l'accastillage utile pour « travailler » ce mât.

moteur

Comme sur le 27, l'escalier de la descente forme un capot avant et

Hauteur sous-barrots :

– descente :	1,84 m
– pied de mât :	1,73 m
– toilettes :	1,64 m
– poste avant :	1,52 m
Largeur du plancher :	0,85 m
Largeur de la descente :	0,43 - 0,58
Largeur des toilettes :	0,75 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	1,89 x 0,57
N°2 :	1,89 x 0,61
N°3 :	1,89 x 0,57
N°4 :	1,89 x 0,61
N°5 :	1,80 x 0,90
N°6 et 7 :	2,18 x 1,87
Epaisseur des matelas :	0,12 m

Table à cartes : 0,84 x 0,55 m

Table repas : 1,07 x 0,78 m

Réservoir de carburant : 30 litres

Réservoir d'eau douce : 90 litres

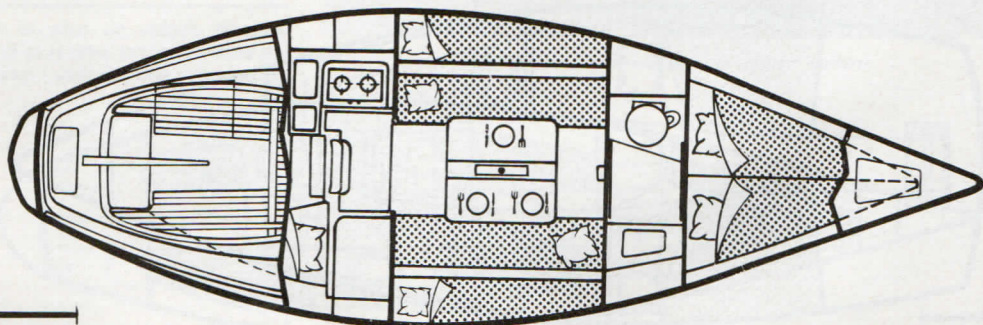
Nombre de points d'éclairage : 6

Nombre d'aérateurs : 2 + 1 capot

donne un accès très dégagé au mono diesel Renault Marine de 15,4 ch RC 16 D. Pas de capitonnage pour améliorer l'insonorisation mais l'accès au presse-étoupe est très commode, par le panneau latéral dans le coffre bâbord



Quatre couchettes de mer dans ce carré sympathique.



YAMAHA

emménagements

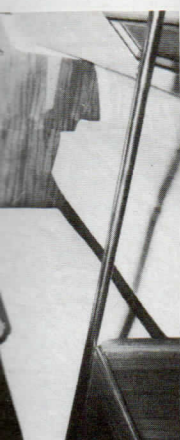
Si on accuse parfois de s'inspirer des réalisations faut reconnaître Yamaha 30 le Yamaha semble retenir toutes les l'on peut trouver un bateau de sous barrots est plaisanciers normaux deux mètres à la cente et parmi astuces, nous avons vu le montage chettes du carré ainsi de toiles de nagements du blent particulière à la vie de mer, cirés dans la descente courantes « confort plus » sous les h moteur fixe dispo chette du poste avant fort n'est pas ou douche munie d' toilettes des plus **Bien :** la vie en mer **Moins bien :** la fonde.

plan de

Une silhouette ce rouf en sifflet gnes, ménageant vants de chaque passionnant, dans ception a été visée et qui fourmille de Bien que de forme le cockpit peut être un instant en co pour faciliter l'usage d'écoutes en réglage le cockpit, on trouve puisard, muni de pompe. Grâce à un

Barrots :	1,84 m
	1,73 m
	1,64 m
	1,52 m
Mer :	0,85 m
Descente :	0,43 - 0,58
Toilettes :	0,75 m
Couchettes :	
	1,89 x 0,57
	1,89 x 0,61
	1,89 x 0,57
	1,89 x 0,61
	1,80 x 0,90
	2,18 x 1,87
Matelas :	0,12 m
	0,84 x 0,55 m
	1,07 x 0,78 m
Carburant :	30 litres
Douche :	90 litres
Éclairage :	6
Capots :	2 + 1 capot

très dégagé au Renault Marine de D. Pas de capiton-lier l'insonorisation au presse-étoupe de, par le panneau offre bâbord



YAMAHA 30

emménagements

Si on accuse souvent les japonais de s'inspirer trop fidèlement des réalisations européennes, il faut reconnaître que pour le Yamaha 30 le bureau d'études Yamaha semble s'être ingénié à retenir toutes les bonnes idées que l'on peut trouver pour emménager un bateau de mer. La hauteur sous barrots est calculée pour les plaisanciers nordique avec plus de deux mètres à l'endroit de la descente et parmi les nombreuses astuces, nous avons surtout apprécié le montage sur tubes des couchettes du carré qui se passent ainsi de toiles de roulis. Les emménagements du Yamaha 30 semblent particulièrement bien adaptés à la vie de mer, avec un placard à cirés dans la descente et des mains courantes « comme on n'en fait plus » sous les hublots de rouf. Le moteur fixe disparaît sous la couchette du poste avant. Mais le confort n'est pas oublié avec une vraie douche munie d'un rideau dans les toilettes des plus confortables. **Bien** : la vie en mer, la finition. **Moins bien** : la descente très profonde.

plan de pont

Une silhouette surprenante avec ce rouf en sifflet, aux pans rectilignes, ménageant d'énormes passavants de chaque côté ; un bateau passionnant, dans lequel la conception a été visiblement figolée, et qui fourmille de petites astuces. Bien que de forme conventionnelle, le cockpit peut être transformé en un instant en cockpit en « T », pour faciliter l'usage des winches d'écoutes en régate. Toujours dans le cockpit, on trouve à l'avant un puisard, muni de grilles et d'une pompe. Grâce à un petit rail d'alu-

minium sur les banquettes, on se cale les pieds en position assise sur l'hiloire ; seul inconvénient : ce rail est un peu désagréable pour les cuisses, dès que l'on n'est plus assis de façon « rigide ».

gréement

L'ensemble du gréement, aussi bien le mât que la bôme, est fabriqué par Yamaha. L'un et l'autre sont de bonne section et ce gréement en tête semble robuste et bien équipé. On y trouve en particulier un chariot de tangon, monté sur rail à l'avant du mât et muni d'un système de montée et descente par palan, utilisable même en route. Les barres de flèche - un seul étage - sont bien profilées. Les retours de drisses au cockpit sont correctement installés, avec un winch de chaque côté du rouf, précédé chacun d'une batterie de bloqueurs à comes. Autres belles pièces d'accastillage : une grande barre d'écoute dans le cockpit et un double croc pratique pour l'amure des focs sur l'étrave.

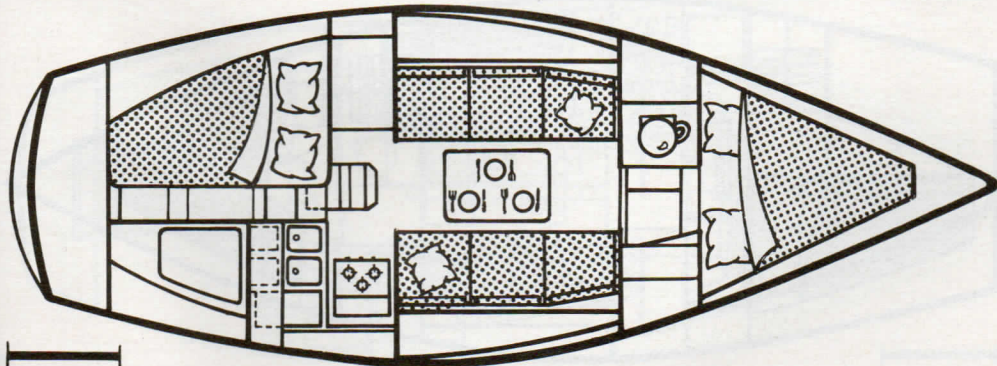
moteur

Disposition peu courante mais cependant excellente pour répartir les poids, le diesel Yanmar Y S 12

Hauteur sous-barrots :	
- descente :	2,03 m
- pied de mât :	1,89 m
- toilettes :	1,79 m
- poste avant :	1,02 m
Largeur du plancher :	0,82 m
Largeur de la descente :	0,50 - 0,60 m
Largeur des toilettes :	0,71 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	2 x 0,48
N°2 :	2 x 0,48
N°3 :	2 x 0,60
N°4 :	2 x 0,60
N°5 et 6 :	1,98 x 1,30 x 0,70
N°7 et 8 :	1,95 x 1,91 x 0,40
Épaisseur des matelas :	0,10 m
Table à cartes :	0,80 x 0,59 m
Table repas :	0,94 x 0,64 m
Réservoir de carburant :	58 litres
Réservoir d'eau douce :	155 litres
Nombre de points d'éclairage :	8
Nombre d'aérateurs :	3 + 2 capots

de 10 ch à cylindre horizontal est logé dans le poste avant, le tube d'étambot traversant la quille. Le presse-étoupe est accessible sous le plancher et deux panneaux relevables dégagent complètement le moteur. Un capitonnage de mousse assure une bonne insonorisation.

Un carré à transformation avec quatre couchettes de mer.



SAUVIGNON

emménagements

Dans ce dériveur de croisière du cabinet Harlé tout semble avoir été mis en œuvre pour l'utilisation la plus « rentable » possible du volume intérieur. Ainsi le moteur décalé libère la place pour une couchette arrière double et le bordé de fonds servant de plancher augmente sérieusement la hauteur sous « barrots », terme d'autant plus impropre dans ce cas puisqu'un pont en plastique habille cette coque en contreplaqué. Les trois couchettes du carré sont utilisables en mer et la cuisine a été dotée d'une rangée de tiroirs à paniers très pratique. Une certaine recherche de décoration pour habiller le mobilier en contreplaqué a permis de supprimer cet aspect un peu « militaire » résultant en général de la prédominance de grands panneaux peints. Toutefois, l'absence de portes aux nombreux équipets conserve un côté un peu rustique qui ne devrait pas déranger la clientèle de ce genre de bateau plus attachée au fonctionnel qu'aux apparences.

Bien : le volume, le confort en mer.

Moins bien : l'absence de cale pour recueillir l'eau des fonds.

plan de pont

L'ensemble pont-roof-cockpit est moulé en polyester et rapporté sur la coque en contreplaqué. Le pont du Sauvignon est typique de la production habituelle du chantier avec son pavois, allant de l'étrave au niveau du mât ; davantage qu'un cale-pieds, voilà une protection efficace pour les manœuvres sur l'avant. Une autre attention méritoire : les véritables mains courantes, tout au long du roof. Le

pont est recouvert de treadmaster et les cadènes laissent un passage suffisant. Une échelle de sécurité est prévue sur le tableau arrière qui reçoit également le safran extérieur.

gréement

Gréement en tête et largement dimensionné pour le Sauvignon. Pour tenir le mât on trouve un étai, un bas étai, deux haubans et bas haubans avec un étage de barres de flèche et deux pataras fixés aux coins du tableau arrière. Un palan placé entre ces deux pataras permet de raidir l'étai. Tout le haubanage est en câble inox monotonon. Sur la face avant du mât, un rail avec chariot à piston reçoit le tangon. Un winch de drisse prend place sur le mât à côté de plusieurs taquets, un second winch placé à l'arrière du roof pouvant recevoir les autres drisses. La hauteur de la barre au-dessus du pont permet d'avoir un hale-bas efficace travaillant avec un angle correct.

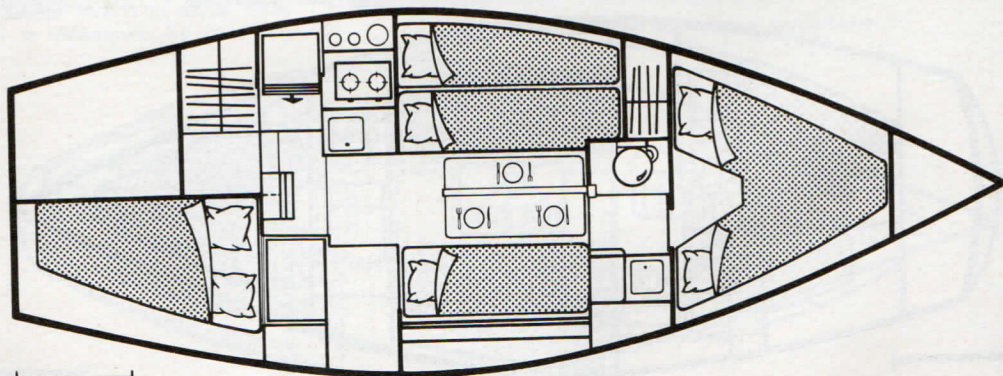
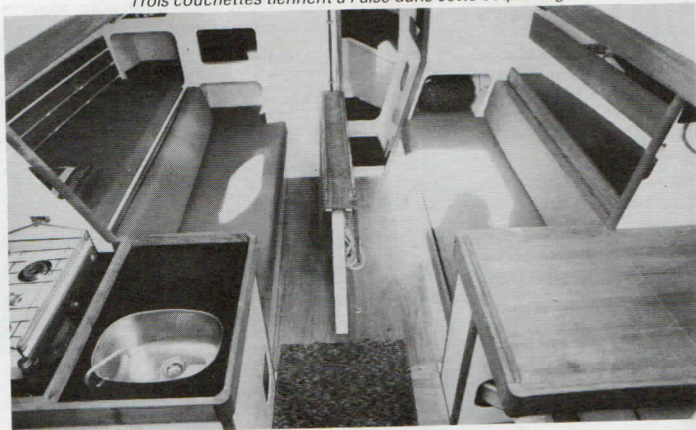
moteur

Le diesel Renault Marine RC 12 D

Hauteur sous-barrots :	
– descente :	1,88 m
– pied de mât :	1,80 m
– toilettes :	1,72 m
– poste avant :	1,61 m
Largeur du plancher :	0,75 m
Largeur de la descente :	0,65 m
Largeur des toilettes :	0,68 m
Dimensions des couchettes :	
N° 1 :	1,90 x 0,55
N° 2 :	1,90 x 0,55
N° 3 :	1,90 x 0,60
N° 4 et 5 :	1,95 x 1,15 x 0,60
N° 6 et 7 :	2,10 x 1,83 x 0,36
Epaisseur des matelas :	0,10 m
Table à cartes :	1,05 x 0,62 m
Table repas :	1,22 x 0,67 m
Réservoir de carburant :	25 litres
Réservoir d'eau douce :	90 litres
Nombre de points d'éclairage :	7
Nombre d'aérateur :	2 + 2 capots

de 11 ch, logé en arrière de la descente, est nettement déporté sur bâbord pour dégager la couchette cercueil. Il est enfermé dans un coffre très compact dont les parois capitonnées de mousse sont en grande partie démontables pour faciliter l'accès à tous les organes mécaniques, y compris le presse-étoupe.

Trois couchettes tiennent à l'aise dans cette coque large.



GIB

em

Grâce à l'partition to descente, le Sea 28 offre avec un bon chettes et ce de ce nor moquettes pontage av le carré, bea couchettes puits de dér la table de r ne fallait le pour s'asseo gements e chacun des un poste pr table à car engendre c lorsque de nent près d poignée du de la porte précieuse l cher verni es **Bien :** le p series. **Moins** le lavabo pe

La faible entre le rou dit rend ais l'autre, c manœuvres rantes en in pourraient rangements le cockpit a voiles, un o ouvertures tage, logé e tion. Le p l'étrave, es une ouvert fargue per ceinture ent

GIB SEA 28 DL

emménagements

Grâce à l'emplacement du compartiment toilettes à tribord dans la descente, le poste avant du Gib Sea 28 offre une cabine agréable avec un bon espace devant les couchettes et des rangements dignes de ce nom. Les amateurs de moquettes sont gâtés, bordés et pontage avant sont doublés. Dans le carré, beaucoup de bois et trois couchettes dont une double. Le puits de dérive qui sert de support à la table de repas se ferait oublier s'il ne fallait le contourner par l'avant pour s'asseoir. Ce type d'emménagements est très agréable lorsque chacun des équipiers est installé à un poste précis, cuisine, carré, ou table à cartes par exemple, mais engendre des « embouteillages » lorsque deux personnes stationnent près de la descente. La seule poignée du bord se trouve le long de la porte d'entrée. Elle s'avère précieuse lorsque la superbe plancher verni est humide.

Bien : le poste avant et les menuiseries. **Moins bien :** la circulation, le lavabo peu pratique.

plan de pont

La faible différence de niveau entre le rouf et le pont proprement dit rend aisé le passage de l'un à l'autre, ce qui simplifie les manœuvres. Les deux mains courantes en inox, pratiques d'emploi, pourraient être plus longues. Les rangements ne manquent pas dans le cockpit avec un grand coffre à voiles, un coqueron arrière à deux ouvertures et un canot de sauvetage, logé en dehors de la circulation. Le puits à mouillage, sur l'étrave, est de bonne taille avec une ouverture bien conçue. Une fargue perforée, en aluminium, ceinture entièrement le bateau.

gréement

Le capelage de l'étai et des haubans se trouve à une trentaine de centimètres au dessous de la tête de mât : avec son mât de section importante, le gréement du Gib'Sea 28 peut cependant être considéré comme « en tête ». Deux patacas terminés par des ridoirs classiques viennent se prendre aux coins du tableau arrière. Il y a un étage de barres de flèche, et les haubans sont dans l'axe. Pour les bas-haubans, a été retenue une solution de moins en moins utilisée maintenant mais très robuste : quatre bas-haubans, deux vers l'arrière et deux vers l'avant tiennent le mât sous les barres de flèche. Le mât reçoit un winch pour la drisse de grand-voile.

moteur

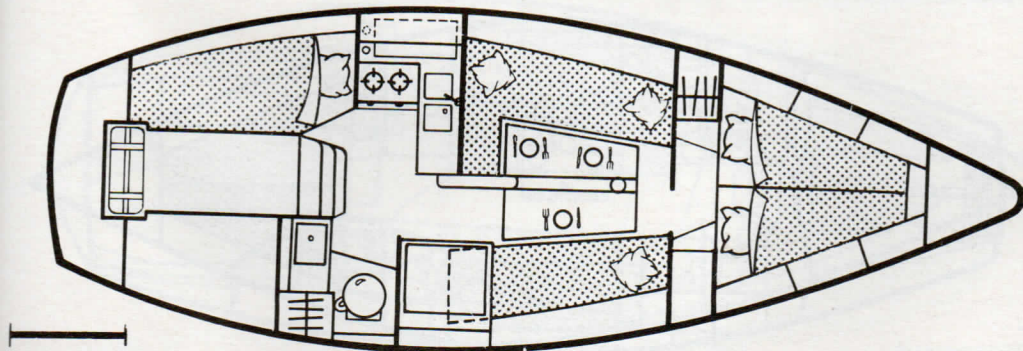
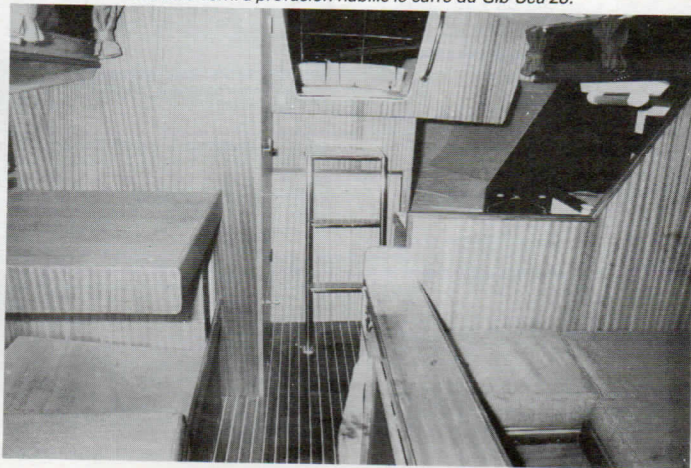
La propulsion est assurée par un diesel 11 ch Renault Marine RC12D, monocylindre, léger et compact. L'accès est commode à tous les organes mécaniques et au presse-étoupe par le capot, derrière

Hauteur sous-barrots :

– descente :	1,83 m
– pied de mât :	1,63 m
– toilettes :	1,61 m
– poste avant :	1,67 m
Largeur du plancher :	0,48m (à droite du puits)
Largeur de la descente :	0,58-0,75 m
Largeur des toilettes :	0,55 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	1,95 x 0,60
N°2 :	1,88 x 0,91
N°3 et 4 :	1,91 x 0,98
N°5 et 6 :	1,98 x 1,88 x 0,40 m
Épaisseur des matelas :	0,11 m
Table à cartes :	0,77 x 0,74 m
Table repas :	20,80 x 1 m
Réservoir de carburant :	50 litres
Réservoir d'eau douce :	90 + 40 litres
Nombre de points d'éclairage :	9
Nombre d'aérateurs :	2 + 2 capots

l'échelle de descente, et un panneau latéral dans un coffre. Le moteur est fixé sur deux longerons, moulés avec le double fond. Le volume important du compartiment qui est, en outre, bien capitonné donne, avec deux prises d'air, une aération convenable.

Du bois verni à profusion habille le carré du Gib'Sea 28.



CHALLENGER EUROPE DL

emménagements

La technique particulière de fabrication des emménagements du Challenger Europe avec l'emploi intensif de « menuiseries » en plastique armé influe considérablement sur l'aspect intérieur en lui donnant une apparence très moderne accentuée par une certaine recherche dans le dessin et le coloris des coussins. Même l'escalier de descente vient de moulage avec la porte du coffre moteur. Dans la version dériveur, le puits de l'aéron coulissant trouve sa place devant l'épontille sous la forme d'une sorte d'aile étroite entre la quille et le rouf. En-dehors de la place pour s'asseoir à la table à cartes un peu limitée, le carré est spacieux, la table de repas pouvant s'escamoter au plafond du rouf. L'impression de clarté est encore plus nette dans le poste avant bien isolé par les deux portes des toilettes. Le rouf plat et long procure une hauteur sous barrots convenable sur une grande longueur. Le sol moulé lui aussi est un peu glissant malgré ses pastilles en relief.

Bien : l'intérieur moderne, la clarté, l'espace, l'aération de la cuisine.

Moins bien : la porte très inclinée en cas de pluie.

plan de pont

Le cockpit de l'Europe n'est pas vraiment enthousiasmant car peu utilisable dans sa partie arrière ; surtout, la hauteur du rouf limite singulièrement la vision du barreur sur l'avant. En revanche, le pont comporte des caractéristiques plus intéressantes, malgré des formes un peu compliquées ; on remarque, en particulier, une sorte de fosse dans la plage avant où l'on s'installe plus confortablement, bien

calé pour changer un foc. L'ancre vient s'encaster, avec la ligne de mouillage, dans une empreinte située au milieu de ce renforcement du pont.

gréement

Le gréement est ici "presqu'en tête", avec un étai montant très près de la tête de mât, cette dernière n'a pas de rétreint. Le mât est tenu sur l'arrière par deux patacas ; un palan vient se placer entre eux-ci de façon à raidir l'ensemble. Il y a un étage de barres de flèche avec des haubans dans l'axe ; en revanche les bas haubans tirent légèrement sur l'arrière. Le mât est posé sur le pont, soutenu en dessous par une importante cloison et une épontille. L'accastillage est en quantité et bien disposé.

moteur

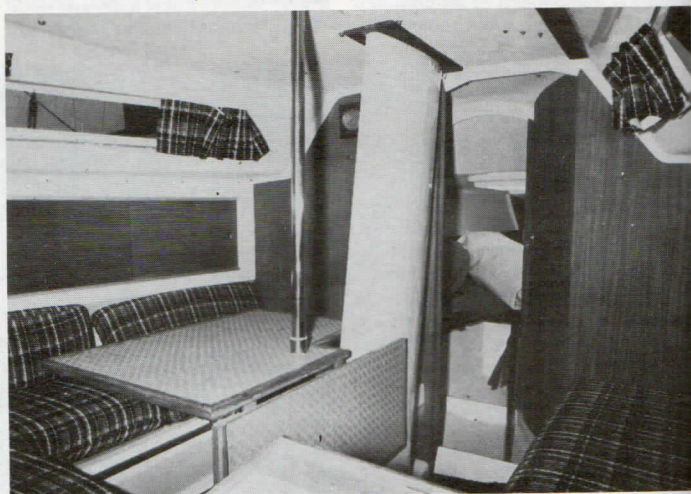
Le diesel Renault Marine RC 16 D d'une puissance assez élevée (15,5 ch) est logé dans un compartiment étroit mais le capot, ouvrant sur l'avant, facilite l'accès aux pièces essentielles tandis que le presse-

Hauteur sous-barrots :

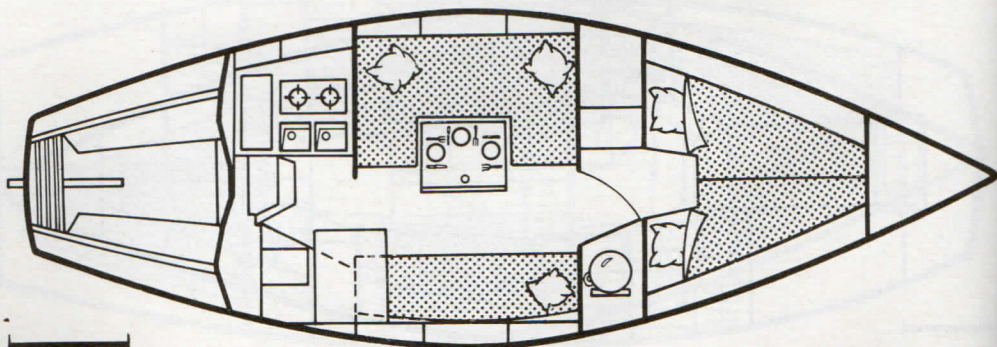
— descente :	1,92 m
— pied de mât :	1,85 m
— toilettes :	1,80 m
— poste avant :	1,50 m
Largeur du plancher :	0,78 m
Largeur de la descente :	0,60 m
Largeur des toilettes :	0,56 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 et 2 :	1,95 × 1,15
N°3 :	1,95 × 0,64
N°4 :	1,95 × 0,60
N°5 :	1,95 × 0,60

Épaisseur des matelas :	0,12 m
Dimensions de la table à cartes :	
	0,78 × 0,60 m
Dimensions de la table repas :	
	0,80 × 0,60 m
Réservoir de carburant :	90 litres
Réservoir d'eau douce :	25 litres
Nombre de points d'éclairage :	5
Nombre d'aérateurs :	2 hublots

étoupe est accessible, au travers d'une trappe latérale dans un coffre du cockpit. A noter le contremouillage sous le moteur qui forme une gatte aisément nettoyable, entre les longerons.

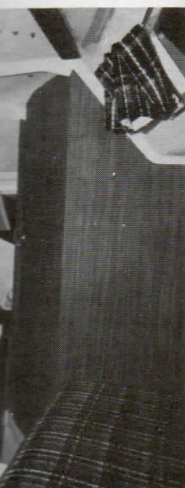


La présence du puits de dérive n'est pas du tout gênante



Barrots :	1,92 m
	1,85 m
	1,80 m
	1,50 m
Barrot :	0,78 m
Largeur de la descente :	0,60 m
Largeur des toilettes :	0,56 m
Couchettes :	
N°1 :	1,95 × 1,15
N°2 :	1,95 × 0,64
N°3 et 4 :	1,95 × 0,60
N°5 :	1,95 × 0,60
Épaisseur des matelas :	0,12 m
Table à cartes :	0,78 × 0,60 m
Table repas :	0,80 × 0,60 m
Réservoir de carburant :	90 litres
Réservoir d'eau douce :	25 litres
Points d'éclairage :	5
Hublots :	2 hublots

accessible, au travers
générale dans un coffre
moteur le contremou-
moteur qui forme une
nettoyable, entre



général

DUFOUR 2800

emménagements

Pour réussir de tels emménagements dans un bateau de cette taille, il faut dessiner la coque autour, solution adoptée par le bureau d'études Dufour qui a résumé là toute son expérience. Deux cabines bien séparées par un compartiment toilettes, hauteur sous barrots, des emménagements fixes ou presque avec une table à cartes coulissante et malgré tout une bonne surface pour la circulation, le Dufour 2800 peut satisfaire le croiseur le plus exigeant. Son plancher abrite même un puisard pour recueillir l'eau embarquée, ou mettre les bouteilles au frais. Peut-on lui reprocher de rester fidèle au style Dufour avec ses panneaux de Sapelli verni et ses contremoula- ges parfaitement lisses. Tout juste critiquerons-nous le plancher trop bien verni et glissant lorsqu'il est humide. Deux points forts : la cuisine et le compartiment toilettes s'ajoutent aux intérieurs très « bon genre ».

Bien : la finition, la circulation, les dispositions fonctionnelles et les nombreux rangements.

Moins bien : le plancher glissant.

plan de pont

Pas de différence entre les versions H-B et I-B, si ce n'est que la partie arrière du cockpit du modèle H-B est encombrée par le puits moteur. Se prolongeant jusqu'au tableau arrière, le cockpit est long et confortable. Les hiloires offrent de bonnes places pour s'asseoir au vent, sauf au niveau du barreur qui, étant donné le rétrécissement de ce plat-bord, sera plus à l'aise sur les banquettes intérieures. La circulation est facile sur les passavants, entourés de cale-pieds et de mains

courantes. On manœuvre en toute quiétude sur la surface plane du large rouf.

gréement

Un gréement en tête très classique et commun aux versions « moteur fixe » et « hors-bord ». Le mât Briand, de section sérieuse, est tenu par deux haubans et bas-haubans placés dans l'axe, un pata- ras et un étai. Un ridoir à volant permet le réglage du pata- ras à l'arrière du cockpit. Le mât est muni d'un rail de bonne dimension avec chariot et anneau pour le positionnement du tangon. De toute évidence, il s'agit d'un gréement simple et solide qui ne demande pas à être travaillé comme un gréement souple. Les drisses et balancines sont bien placées et distribuées sur un accastillage suffisant.

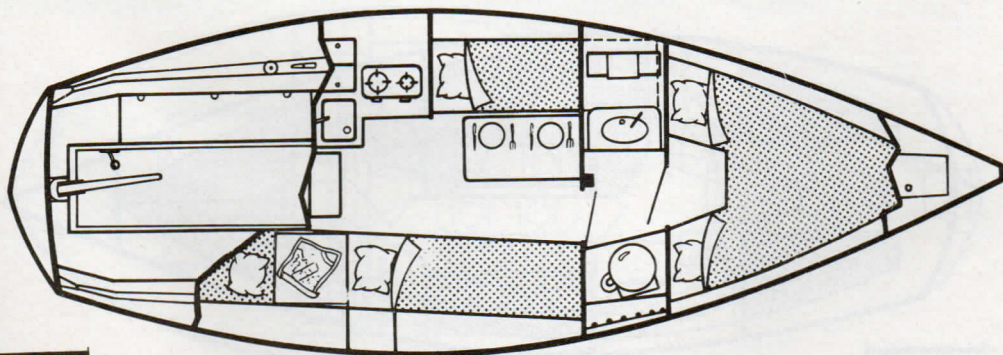
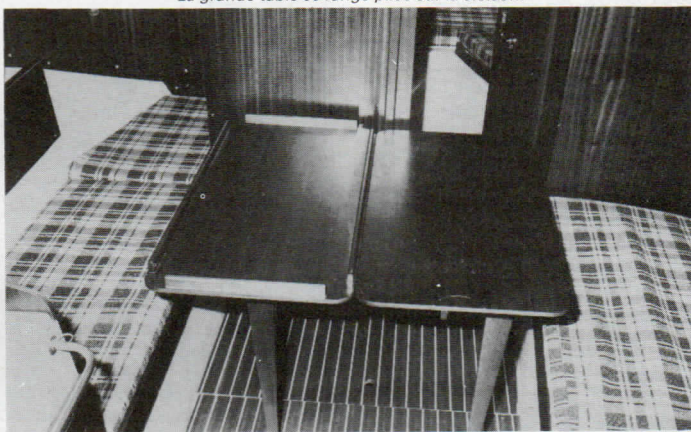
moteur

L'avant du compartiment moteur, bien capitonné, sert de descente et la marche supérieure relevable permet un coup d'œil rapide sur les pièces essentielles du

Hauteur sous-barrots :	
- descente :	1,84 m
- pied de mât :	1,79 m
- toilettes :	1,77 m
- poste avant :	1,72 m
Largeur du plancher :	1,03 m
Largeur de la descente :	0,60 m
Largeur des toilettes :	0,69 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	1,84 × 0,60
N°2 :	1,84 × 0,60
N°3 et 4 :	2 × 2 × 0,25
N°5 :	1,91 × 0,58 m
Épaisseur des matelas :	0,10 m
Table à cartes :	0,86 × 0,64 m
Table repas :	0,95 × 0,90 m
Réservoir de carburant :	40 litres (moteur fixe)
Réservoir d'eau douce :	130 litres
Nombre de points d'éclairage :	5
Nombre d'aérateurs :	1 + 2 capots

moteur. La descente est naturelle- ment démontable et un panneau dans un coffre donne accès au presse-étoupe. Un ventilateur électrique assure en marche l'aération du diesel Renault Marine RC 12 D de 11 ch. Le tableau de bord, très complet, est logé en tête de la cou- chette arrière.

La grande table se range pliée sur la cloison.



LEISURE 27

emménagements

Dès la descente assez verticale, mais bien aménagée avec des marches antidérapantes formant des équipets très pratiques, le Leisure 27 reflète l'esprit marin de sa conception. On trouve par exemple une zone humide dans l'entrée avec de bonnes épontilles pour se tenir. La cuisine avec son four inox et ses nombreux rangements remet en question l'infériorité supposée de nos voisins britanniques dans ce domaine. Le dossier capitonné de la couchette tribord se transforme en planche de roulis et si nous ne sommes pas des inconditionnels de la dînette, il faut dire que le côté « bar anglais » du carré où le teck règne en maître doit séduire le plaisancier épris de confort. Grâce à un franc-bord élevé, la hauteur sous barrots se prolonge jusque dans les toilettes. Le poste avant très clair ne comprend que deux équipets de dimensions modestes mais ses coffres sous couchettes sont très profonds.

Bien : la présentation, la hauteur sous barrots, les rangements.

Moins bien : la circulation intérieure.

plan de pont

Avec le large rouf, les passavants sont réduits à une dimension bien faible pour un voilier de cette taille ; en revanche de bonnes mains courantes sont fixées sur toute la longueur du rouf, de chaque côté. Profond, mais pas très vaste, le cockpit est bien abrité par de hautes hiloires, au point que l'accès sur le pont est un peu difficile. Un point bien pratique : les deux poignées de chaque côté de la descente qui facilitent le passage. Un petit coffre ovale dans la banquette bâbord reçoit la bouteille de gaz en service

et une bouteille de rechange. Les taquets d'amarrage sont nombreux avec des chaumards bien placés.

gréement

Le gréement en tête de ce biquille est plutôt allongé, il comprend un mât de forte section tenu par des haubans et bas haubans ayant un léger pied sur l'arrière. On note également un bas étai et deux pata-ras. C'était le seul voilier engagé à La Rochelle à être muni d'un double étai à l'avant ; l'ensemble paraît monté correctement, aussi bien en tête de mât que sur la ferrure d'étrave ; en revanche, les barres de flèche en tube présentent une installation douteuse sur un mât de cette taille.

moteur

Le diesel Volvo de 7,5 ch, dont le cylindre est incliné pour réduire la hauteur se loge sous le plancher du cockpit et entraîne une transmission fixe en Z, un ensemble très bien suspendu et qui supprime tout

Hauteur sous-barrots :	
– descente :	1,97 m
– pied de mât :	1,81 m
– toilettes :	1,78 m
– poste avant :	1,70 m
Largeur du plancher :	0,52 m
Largeur de la descente :	0,46 - 0,56 m

Largeur des toilettes : 0,77 m

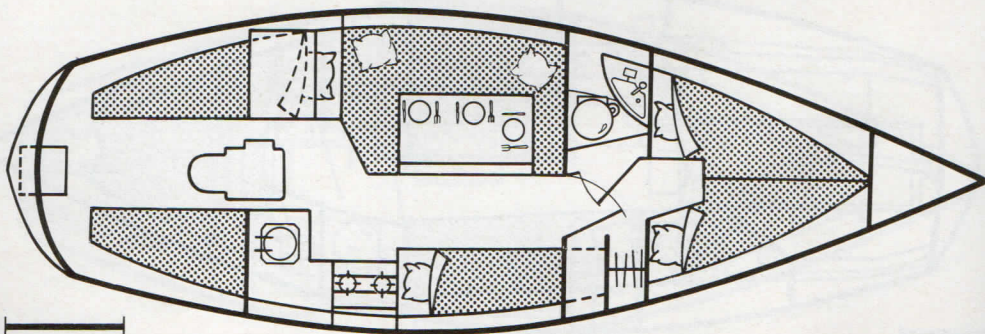
Dimensions des couchettes :

N°1 :	1,92 × 0,65
N°2 :	1,90 × 0,60
N°3 et 4 :	2 × 1,20
N°5 et 6 :	1,95 × 1,92 m
Épaisseur des matelas :	0,10 m
Table à cartes :	0,60 × 0,60 m
Table repas :	1,01 × 0,58 m
Réservoir de carburant :	54 litres
Réservoir d'eau douce :	124 litres
Nombre de points d'éclairage :	7
Nombre d'aérateurs :	3 + 1 capot

problème d'étanchéité au niveau du presse-étoupe. Seule, la partie avant du moteur a besoin d'être accessible.



Le confort anglais avec une belle hauteur sous barrots



FIRST 27

emménagements

Après une descente facile d'accès avec ses marches contremoulées revêtues de Treadmaster et munie de deux bonnes poignées, le carré du First 27 se distingue par son aspect confortable dû en particulier à ses matelas arrondis dont le bord extérieur plus épais s'avère aussi agréable pour s'asseoir qu'utile pour dormir à la gîte. L'impression de largeur est renforcée par la position du carré sensiblement au maître bau. La longueur limitée de la coque par rapport au 30 ne se voit qu'à des détails comme le pied des deux couchettes tribord enfoncé dans la cloison des toilettes tribord enfoncé dans la cloison de la penderie gagnée sur le compartiment toilettes mais accessible par le carré grâce au lavabo pliant. A noter que la couchette bâbord se tire pour former une couchette double. Près de la descente, une cuisine pratique et une table à cartes sérieuse bien qu'un peu près de la porte pour les embruns. Malgré la forme trapézoïdale de la coque, le poste avant reste assez confortable.

Bien : la finition, l'agrément du carré, l'isolation du poste avant.

Moins bien : des poignées, mais pas de mains courantes.

plan de pont

Très large au centre (plus que le First 30), le First 27 a des extrémités pincées qui conditionnent évidemment la disposition de pont ; ainsi les vastes passavants, contournant les cadènes bien rentrées, laissent un passage suffisant vers une plage avant un peu étroite ; de même, le volume du cockpit se ressent de ce rétrécissement à l'arrière. Les dossiers présentent un angle destiné à mieux épouser la forme du dos et des reins. Le barreur est solidement

calé et dispose d'une excellente visibilité mais cette cassure est parfois désagréable pour s'adosser. Sous les banquettes recouvertes de lattes de bois, deux grands coffres peuvent accueillir sacs à voiles, bidons, chaise moteur et même moteur hors-bord.

gréement

Là encore il s'agit d'un gréement en tête sans complication : un étai, un pataras, une paire de bas-haubans et une de haubans dans l'axe du mât, voilà qui évitera les soucis de réglage d'innombrables bouts de câble. Au niveau de l'accastillage, des platines doubles à plat pont reçoivent les drisses sortant du pied de mât avant de les renvoyer sur des bloqueurs à cames sur l'arrière du rouf.

Un bon point pour le cap au près : les cadènes de haubans sont implantées sur le bord intérieur des passavants et ne risquent pas de gêner les voiles.

moteur

En version moteur fixe, l'escalier moulé sert de capot avant au coffre

Hauteur sous-barrots :

— descente :	1,81 m
— pied de mât :	1,66 m
— toilettes :	1,56 m
— poste avant :	1,42 m
Largeur du plancher :	0,89 m
Largeur de la descente :	0,49 - 0,59
Largeur des toilettes :	0,63 m

Dimensions des couchettes :

N°1 :	2,01 × 0,68
N°2 :	2,01 × 0,68
N°3 et 4 :	1,93 × 1,10
N°5 et 6 :	2,03 × 1,65

Épaisseur des matelas : 0,11 m

Table à cartes : 0,84 × 0,60 m

Table repas : 0,92 × 0,74 m

Réservoir de carburant : 25 litres (moteur fixe)

Réservoir d'eau douce : 90 litres

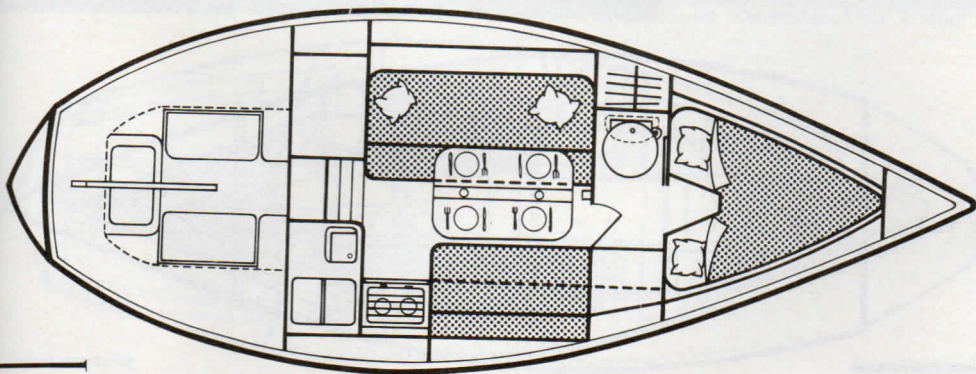
Nombre de points d'éclairage : 5

Nombre d'aérateurs : 2 + 1 capot

abritant un monodiesel Renault RC8D de 7 ch sans capitonnage. L'accès à la partie arrière se fait par un panneau dans le coffre tribord. Dans la version hors-bord, la chaise coulissante fixée sur le tableau inversé s'est révélé un peu trop haute avec des risques de désamorçage de la pompe à eau.



La couchette bâbord se dédouble en coulissant.



GIB SEA PLUS

emménagements

Des emménagements de prototypes dans un bateau de série, ainsi se présente le carré du Gib Sea Plus avec ses couchettes principales en toile montées sur tube. Il n'est pas question de cloison naturellement, mais l'intérieur comporte l'essentiel pour naviguer, à savoir une table à cartes sur bâbord à la hauteur du mât et en face un petit meuble cuisine muni d'un réchaud à cardan et d'une cuvette en plastique. La couchette double du poste avant repose sur un tube inox qui sert pour retenir les sacs à voiles une fois les planchers débarqués pour les courses. Les bateaux de course ne doivent pas être chargés de matériel superflu, mais de toutes façons les volumes de rangement sont très limités. On pourrait afficher promeneurs s'abstenir, mais en fait le Gib Sea Plus convient parfaitement pour un programme day-boat et la rusticité des emménagements n'enlève rien à leur agrément.

Bien : le volume, la circulation à bord, la légèreté des emménagements.

Moins bien : les couchettes peu confortables pour s'asseoir, l'absence de poignées.

plan de pont

Un régal pour le promeneur ou le régatier : le cockpit occupe la moitié de la longueur du bateau et le barreur a sa « baignoire » particulière. La vaste plage arrière en U permet le bain de soleil comme le rappel efficace à l'arrière. Aucun obstacle n'entrave la circulation sur ce pont, plat et dépouillé ; il manque néanmoins un peu partout mains courantes et cale-pieds, en particulier dans le cockpit du barreur, pour permettre à ce dernier de se « loger » confortablement au

vent. Le canot de sauvetage prend place sous les pieds du barreur, derrière une petite console à instruments.

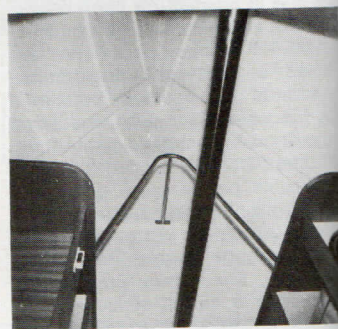
gréement

Le mât est posé sur le rouf, soutenu par une épontille en inox. Malgré la disposition en 7/8, le triangle avant reste important, avec un étai capelé assez haut sur le mât, ce qui autorise l'emploi de génois et de spis de bonne taille. Fixé sous le tableau arrière, le pataras se règle au moyen d'un palan. Les barres de flèches sont orientées vers l'arrière et il n'y a pas de bastaques. L'ensemble des manœuvres revient sur le dessus du rouf. Signalons que le Plus est l'un des rares voiliers de série à disposer d'un réglage complet de monotypie précisant l'échantillonnage du gréement, la position de l'accastillage et même le grammage des voiles.

moteur

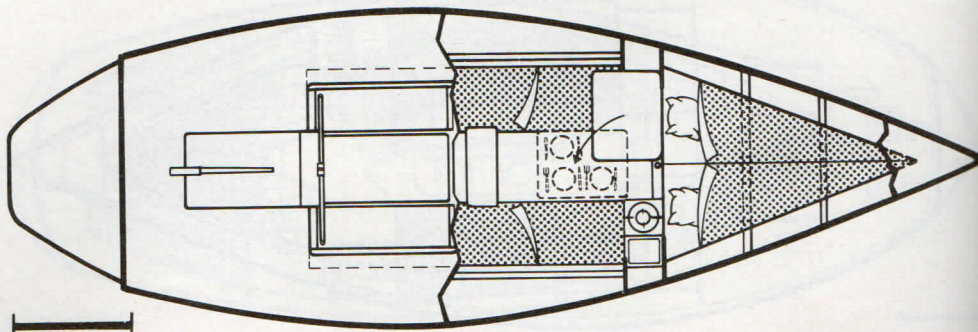
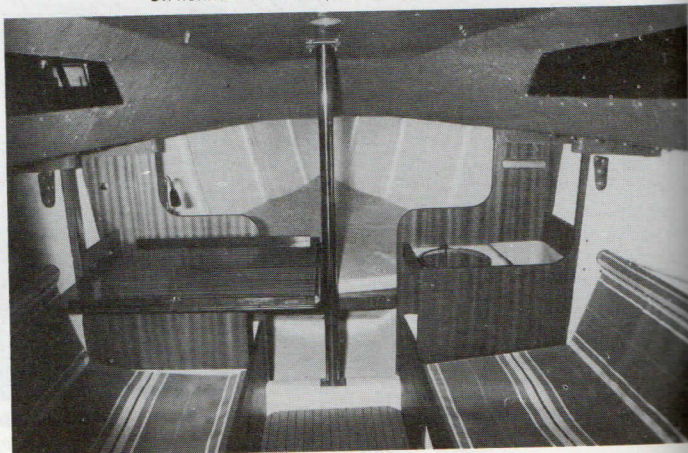
Le tableau incliné ne facilite pas la pose d'une chaise, pour un moteur hors bord. Les manœuvres de port se font généralement à la godille.

Hauteur sous-barrots :	
– descente :	1,42 m
– pied de mât :	1,36 m
Largeur du plancher :	0,53 m
Largeur de la descente	0,43 - 0,59 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	2,20 × 0,55
N°2 :	2,20 × 0,55
N°3 et 4 :	2 × 1,50 m
Épaisseur des matelas :	0,10 m
Table à cartes :	0,55 × 0,65 m
Table repas :	0,55 × 0,65 m
Nombre de points d'éclairage :	2
Nombre d'aérateur :	1

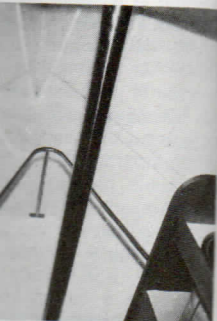


Le poste avant se transforme en soute à voiles.

Un honnête minimum pour la régates et la croisière.

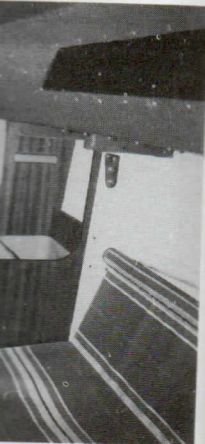


sous-barrots :	
te :	1,42 m
mât :	1,36 m
plancher :	0,53 m
la descente	0,43 - 0,59 m
s des couchettes :	
	2,20 x 0,55
	2,20 x 0,55
	2 x 1,50 m
les matelas :	0,10 m
tes :	0,55 x 0,65 m
:	0,55 x 0,65 m
points d'éclairage :	2
érateur :	1



avant se transforme
soute à voiles.

croisière.



DUFOUR 1800

emménagements

Les Dufour se suivent et se ressemblent. Toutefois les emménagements du 1800 font preuve d'une certaine originalité avec son poste avant dans le genre « lit clos » et sa table de repas pouvant occuper de multiples positions. Laurent Cordelle, son architecte, a traité de façon satisfaisante le programme très ambitieux du petit croiseur aménagé comme un grand. Malgré la présence d'une cuisine bien équipée et d'une table à cartes fixe, l'espace dans le carré reste satisfaisant et le plaisancier qui a fait ses armes sur une coque plus petite voit se matérialiser à bord la plupart de ses rêves : hauteur sous barrots dans la descente, cabines séparées, moteur fixe, cabinet de toilette. De quoi patienter quelque temps avant de passer au mètre de plus qui n'apportera en fait que des centimètres d'aisance un peu partout ou au mieux une couchette supplémentaire.

Bien : la finition, les cabines séparées, la table à cartes fixe, la zone humide.

Moins bien : l'évier dans la descente, la table à cartes humide par pluie.

plan de pont

Malgré l'étroitesse des formes arrière, le cockpit dispose de banquettes confortables avec des dossiers bien inclinés ; les hiloires, inclinées vers l'extérieur, ne sont cependant pas utilisables pour s'asseoir au vent. Le rouf n'est pas très haut et laisse une bonne visibilité au barreur. Deux winches d'écoute sont fournis en standard mais des blocs moulés sont prévus d'origine pour recevoir des winches supplémentaires. Les passavants sont de bonne taille mais il n'y a pas de mains courantes sur le rouf ;

une fargue en aluminium non perforée fait toute la longueur du bateau.

gréement

Le bateau est gréé en 7/8 avec une bôme et un mât Z Spars ; ce dernier n'est pas rétreint au-dessus du capelage de l'étau. Les haubans et bas-haubans ont beaucoup de pied sur l'arrière et les barres de flèches poussantes sont longues. Grâce à cette disposition, il n'y a pas de bastaques ; le pataras se règle au moyen d'un palan. Les sorties de drisses de ce mât, posé sur le pont, sont toutes intégrées dans une pièce unique et bien conçue. Un point agréable pour la manoeuvre : toutes les drisses sont en textile préétreint et donc sans câble métallique. La bôme est bien équipée, puisqu'elle dispose d'un système de prise de ris rapide avec bloqueur à came.

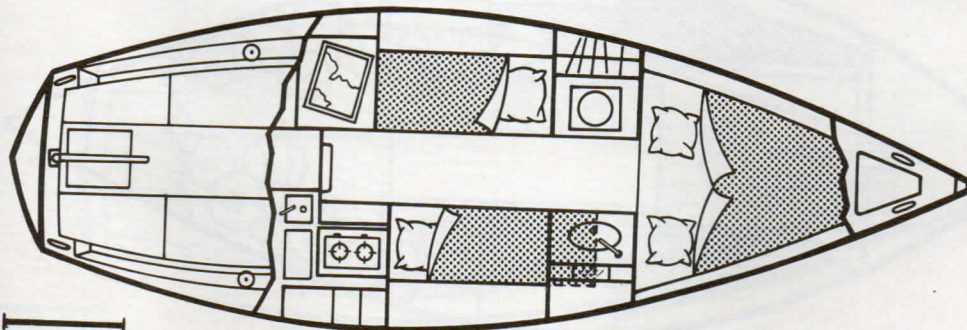
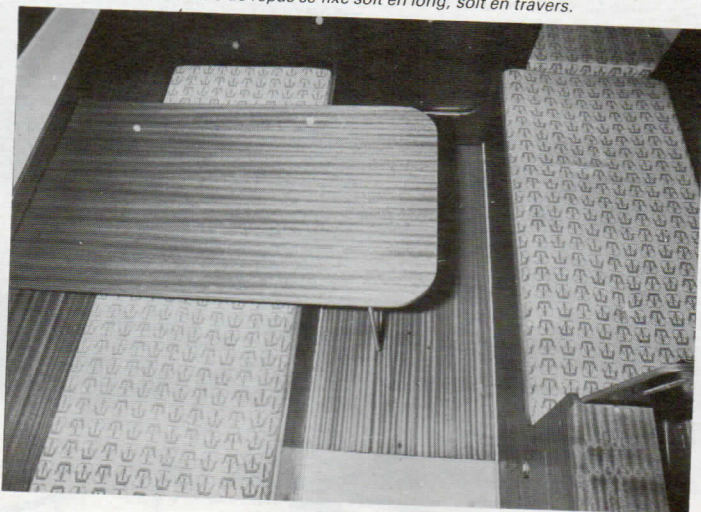
moteur

Un panneau, dans le fond et à l'arrière du cockpit, découvre un

Hauteur sous-barrots :	
— descente :	1,75 m
— pied de mât :	1,58 m
— poste avant :	1,55 m
Largeur du plancher :	0,60 m
Largeur de la descente :	0,50 - 0,83 m
Largeur des toilettes :	0,59 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	2,16 x 0,59
N°2 :	1,89 x 0,59
N°3 et 4 :	2 x 1,41 x 0,20 m
Épaisseur des matelas :	0,10 m
Table à cartes :	0,85 x 0,55 m
Table repas :	1 x 0,58 m
Réservoir d'eau douce :	95 litres
Nombre de points d'éclairage :	5
Nombre d'aérateurs :	1 + 1 capot

puits où le moteur se fixe sur une large et robuste traverse de bois. Le fond du puits est fermé par deux lèvres de caoutchouc pour limiter les remous sous la flottaison. Le moteur se trouve bien protégé contre les vagues par le tableau arrière, tout en présentant une bonne immersion de l'hélice.

La table de repas se fixe soit en long, soit en travers.



MANZANITA

emménagements

Pas de doute, le Manzanita est un bateau de course et ses emménagements ont été conçus principalement en fonction de la répartition des poids. La base est constituée par les deux couchettes du carré sur lesquelles il est préférable de s'asseoir en position décontractée, du fait de la hauteur limitée sous le retour du rouf. Elles sont précédées par deux meubles. Dans celui de tribord la cuisine comporte l'essentiel à savoir : réchaud à cardan, évier et jerrican d'eau. La cuisine dispose d'une selle montée sur un tube au milieu du passage qu'il peut utiliser également pour travailler à la table à cartes en face de ses « fourneaux ». Des cadres tubulaires amovibles se placent à volonté soit dans les cercueils arrière soit dans le poste avant, ce dernier étant habituellement utilisé comme soute à voiles. La descente se fait par une échelle en alu verticale devant le coffre moteur. Le capot coulissant sous cache-capot constitue la seule aération de la cabine.

Bien : l'intérieur vaste et clair - la table à cartes fixe - les larges surfaces en bois verni.

Moins bien : le manque de hauteur assise et d'aération.

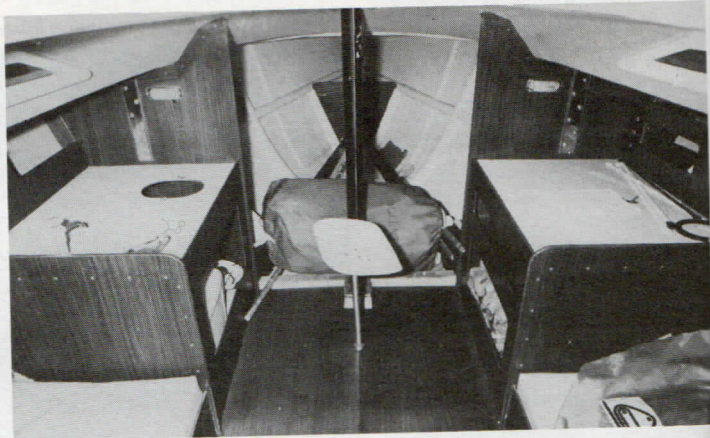
plan de pont

Ici, pas de banquettes intérieures pour le cockpit ; tout se passe au même niveau, le cockpit étant simplement constitué d'une fosse rectangulaire, juste devant le curieux tableau arrière bombé. Sa largeur nécessite la présence d'un tube transversal pour caler efficacement les pieds du barreur. Sur le pont, très peu de choses qui ne soient pas directement utiles au réglage des voiles où à la manœuvre ; on

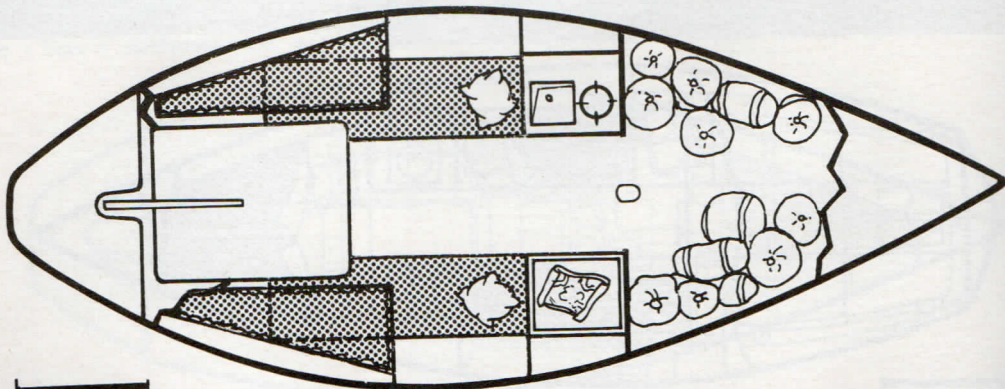
ne trouve pas à la jonction coque-pont la traditionnelle fargue en aluminium mais une liaison légèrement arrondie, plus confortable pour les jambes des équipiers au rappel.

gréement

Sur ce quarter-tonner, le gréement est très élané avec un étai montant aux 7/8 du mât. Le point d'ancrage des haubans se trouve légèrement au-dessus de celui de l'étai et ce mât, fabriqué par Isomat, dispose de deux bas-haubans pour la tenue latérale. En longitudinal deux bastaques, fixées au niveau de l'étai, reviennent à l'arrière du cockpit et sont munies d'un réglage rapide et d'un réglage fixe, tous deux aisément manipulables. La tête de mât, très fine grâce au rétreint important, est contrôlée par un pataras réglable sur palan. Il n'y a pas d'étai à gorge ; l'ensemble du gréement avec ses haubans bien rentrés, et de l'accastillage suffisamment puissant et bien disposé, sert au mieux cette belle carène.



Une petite selle pour la cuisine et la table à cartes.



Hauteur sous-barrots :	
— descente :	1,38 m
— Pied de mât :	1,23 m
Largeur du plancher :	0,93 m
Largeur de la descente :	0,65 m
Dimensions des couchettes :	
N°1 :	1,99 x 0,57
N°2 :	1,99 x 0,57
N°3 :	1,80 x 0,66
N°4 :	1,80 x 0,66
Épaisseur des matelas :	0,08 m (2 des couchettes sont sur cadre et toile)
Table à cartes :	0,87 x 0,61 m
Réservoir d'eau douce :	25 litres
Nombre de points d'éclairage :	2

moteur

La propulsion est confiée à un diesel 9 ch monocylindre à refroidissement par eau de la marque espagnole Solé, peu connue en France. Ce moteur, assez compact, est doté d'un démarreur électrique, mais peut démarrer également à la manivelle. Un large capot dégage toute la partie avant tandis qu'un panneau latéral donne accès au presse-étoupe. Bon capitonnage.

S
Emména
tenant, do
longueur
clarté. Les
sont assez
pour que la
le rouf en
très simpl
ment au p
deux couc
des deux
deux meu
table à car
ne faut pa
plan de
n'oublions
tie de l'a
vient de s
promise p
croiseur.
poste ava
ques, les
chetttes c
ment la g
limitée. L
sous la d
en contre
dié.
Bien : la
geur entr
Moins b
tés.

Malgré
performa
J24 ; le
confortab
coup d'a
rouf, r
donne t
Surprise
savants
sacrifiés
conséqu
équipier
lés dans
banquet
l'hiloire
cockpit

hauteur :	1,38 m
longueur :	1,23 m
largeur :	0,93 m
hauteur de pont :	0,65 m
Couchettes :	
N°1 :	1,99 x 0,57
N°2 :	1,99 x 0,57
N°3 :	1,80 x 0,66
N°4 :	1,80 x 0,66
Table :	
longueur :	0,08 m (2 sur cadre et toile)
largeur :	0,87 x 0,61 m
Capot :	
volume :	25 litres
éclairage :	2

SURPRISE

emménagements

Emménagements d'un seul tenant, donnant une impression de longueur d'espace ainsi que de clarté. Les dossiers de couchettes sont assez avancés et assez hauts pour que la tête ne bute pas contre le rouf en position assise. Le plan très simple correspond parfaitement au programme day-boat avec deux couchettes à l'avant séparées des deux couchettes du carré par deux meubles bas servant l'un de table à cartes et l'autre de cuisine. Il ne faut pas être trop exigeant sur le plan des rangements mais n'oublions pas qu'une grande partie de l'agrément de ce modèle vient de sa vivacité qui serait compromise par la « cargaison » d'un croiseur. Si les vide-poches du poste avant sont assez symboliques, les soutes au bout des couchettes cercueil accueillent facilement la garde-robe d'ailleurs assez limitée. Le canot de survie tient sous la descente derrière l'échelle en contreplaqué au dessin bien étudié.

Bien : la clarté, le volume, la largeur entre couchettes.

Moins bien : les rangements limités.

plan de pont

Malgré une même recherche de performance, c'est l'opposé du J24 ; le grand cockpit ouvert et confortable peut recevoir beaucoup d'amis en promenade et le rouf, relativement volumineux, donne une ligne inhabituelle au Surprise. La plage avant et les passavants se trouvent ainsi un peu sacrifiés ; cela ne prête guère à conséquence dans la mesure où les équipiers resteront toujours installés dans ce long cockpit, sur les banquettes intérieures ou sur l'hiloire au vent. Deux coffres de cockpit peuvent recevoir les voiles.

Dans la version quillard, présentée à l'Epreuve-Bateaux, le safran est monté sur mèche et la partie arrière offre ainsi une place de choix pour le farniente. Le modèle dériveur est muni d'un safran relevable fixé au tableau arrière. La place du barreur est confortable, avec la possibilité de se caler correctement les pieds contre la banquette sous le vent.

gréement

Aux dimensions près, c'est le même type de gréement que le Suspens avec un mât souple, et des barres de flèche poussantes. Une différence toutefois : avec ses haubans pris nettement sur l'arrière, le Surprise n'a pas besoin de bastaques et celles-ci ne sont pas prévues dans l'équipement habituel du bateau. Le modèle présenté à l'Epreuve Bateaux s'était cependant vu rajouter une paire de ces encombrantes manœuvres, il ne semble pas en avoir retiré un avantage et les meilleurs Surprise de la semaine de La Rochelle naviguaient sans bastaques ce qui

Hauteur sous-barrots :

- Descente :	1,45 m
- Pied de mât :	1,36 m
Largeur du plancher :	0,71 m
Largeur de la descente :	0,57 - 0,68

Dimensions des couchettes :

N°1 :	2 x 0,60
N°2 :	2 x 0,60
N°3 et 4 :	1,77 x 1,40 x 0,40 m
Epaisseur des matelas :	0,11 m

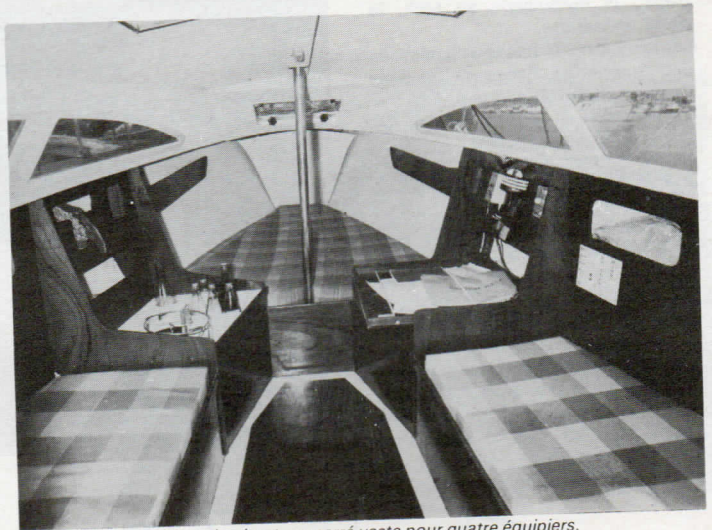
Dimensions de la table :

	0,59 x 0,63 m
Nombre de points d'éclairage :	2
Nombre d'aérateurs :	1 capot

montre bien que ce gréement simple n'a pas besoin d'accessoires.

moteur

Pas de moteur. La propulsion dans les manœuvres de port est assurée sportivement à la godille. Néanmoins, dans une optique de croisière côtière rien n'empêche de fixer une chaise sur le large tableau arrière facilement accessible avec son balcon en deux parties.



Dans ce day-boat, un carré vaste pour quatre équipiers.

