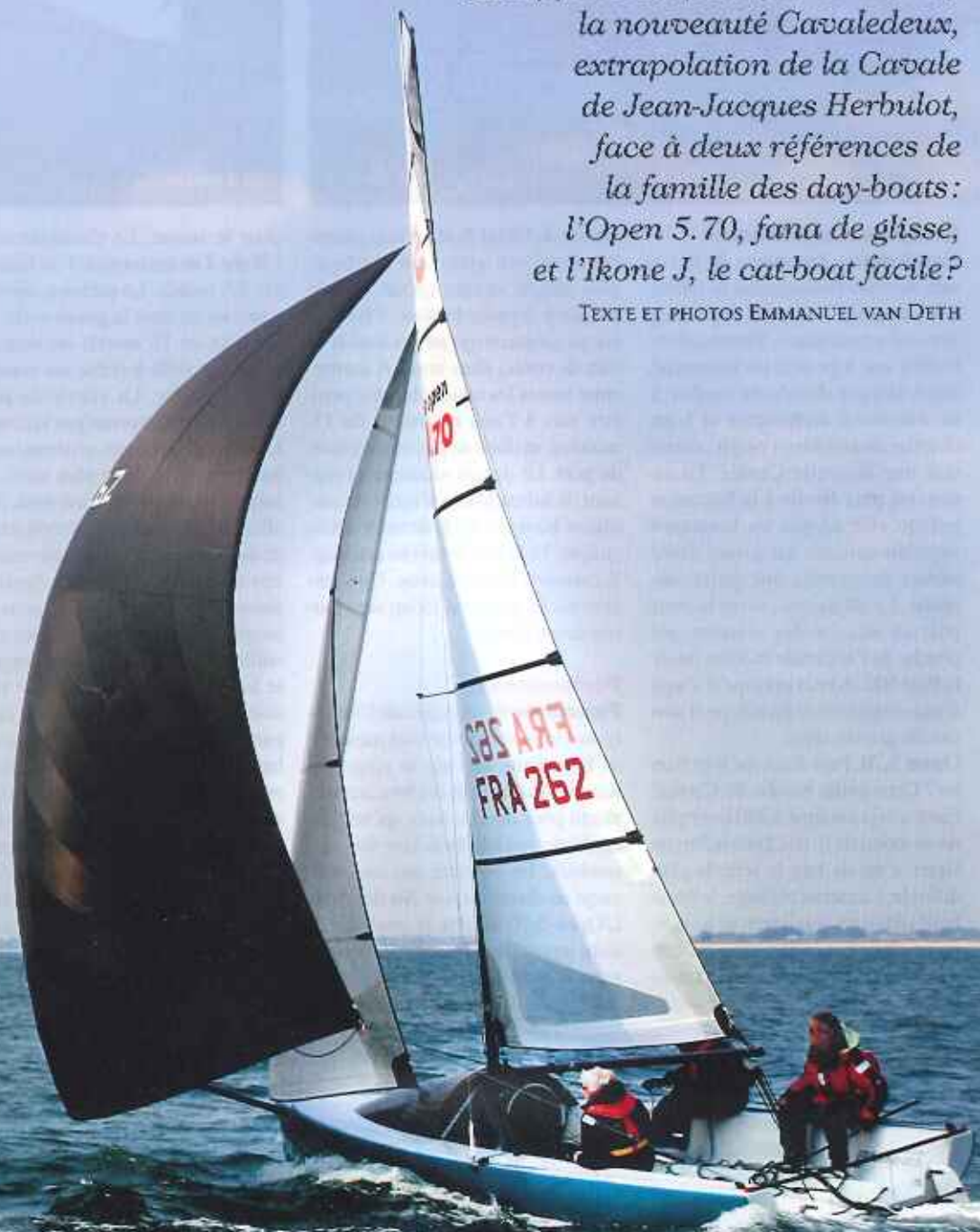


# TROIS PETITS VOILIERS POUR NAVIGUER SANS SOUCI

*Qu'apporte en plus (ou en moins) la nouveauté Cavaledeux, extrapolation de la Cavale de Jean-Jacques Herbulot, face à deux références de la famille des day-boats: l'Open 5.70, fana de glisse, et l'Ikone J, le cat-boat facile?*

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH



**OPEN 5.70**  
5,70 M - 22 200 €

## COMPARATIF DAY-BOATS



**CAVALEDEUX**  
5,50 M - 32 000 €



**IKONE J**  
5,50 M - 17 900 €



Open 5,70

## DOUBLES SAFRANS POUR TOUT LE MONDE, SEUL L'IKONE LES A RELEVABLES

La sortie du lendemain nous a permis de tester les deux autres voiliers dans des conditions plus musclées. La Cavaledeux avale le clapot en souplesse, sans taper. Le pare-lame remplit pour partie son office : on est mouillé, pas trempé... L'Ikone J se sort bien de l'exercice également. Sa capote est assez large pour que l'équipage échappe à la plupart des paquets de mer. **Motorisation.** A bord de l'Open 5,70, nous avons composé sans. Le bateau est suffisamment nerveux et évolutif pour tirer des bords très courts entre les traques. En option, le chantier propose une chaise pour un hors-bord. 2 à 4 ch suffisent largement. La Cavaledeux est équipée d'un vieux moteur monté sur chaise. Design rendez-vous suggère également la découpe d'un puits. Selon nous, cette formule ne présente pas d'intérêt à bord d'une petite unité. Plutôt de la trainée en plus et une maniabilité moindre... L'Ikone J est également pourvu d'un hors-bord positionné entre les deux safrans. Les commandes sont accessibles et a motricité toujours bonne grâce au moteur bien centré.

### Agrément de navigation

**À la barre.** Nos trois voiliers sont tous équipés d'un double safran. Seul l'Ikone a prévu un système de relevage, désormais pivotant. L'Open et la Cavaledeux adoptent

des profils démontables. La barre du 5,70 est très basse et coudée. On dirige le bateau grâce au stick. La précision est excellente, on place l'étrave où on le souhaite. La Cavaledeux offre une douceur de barre incomparable... trop même : les pelles sont tellement compensées qu'il est possible de bloquer la barre à 45° sans aucun effort. La pièce en bois passe sous la barre d'écoute et reste trop basse. Du coup, le barreur n'a d'autre choix

que de s'avancer. Ambiance plus rustique à bord de l'Ikone J. Deux barres en alu, deux sticks : on trouve sans difficulté la position idéale pour barrer, au vent ou sous le vent. Simple et fonctionnel. **Ergonomie du cockpit.** Nos trois voiliers ont tous misé sur le cockpit ! Celui de l'Open est long, avec un seul étage. Il rappelle celui d'un dériveur léger. On s'installe au rappel, les pieds calés dans les sangles, en appui sur un des deux cale-pieds. La Cavaledeux conserve l'esprit de son aînée : un seul étage, des assises très larges et une cuvette étroite pour se caler sur le banc opposé. L'Ikone J joue la carte de la longueur (2,37 m), tout en conservant une configuration « croisière côtière » avec un poste de veille moulé tout contre la descente, des hiloires protectrices et deux étages. Le cale-pieds central, absent sur les premiers modèles, a été rajouté. **Manœuvres.** Du simplissime au plus compliqué ! L'Ikone J, avec sa voile qui s'enroule sur le mât, est en effet on ne peut plus basique à gréer et à régler. Seul bémol : la latte jonc doit être retirée si on réduit la toile. Et l'écoute n'est pas si facile à reprendre ou à choquer par vent fort. Pour le spi, pas de risque de s'emmêler les écoutes ou le point d'amure avec le foc... Ça sort tout seul du sac. Pensez tout de même à saisir la bastaque pour soulager l'espar non haubanné. Les

**Au près par force 3/4, l'Open 5,70 marche à 6 nœuds alors que l'Ikone J et la Cavaledeux plafonnent à 5.**



## Ils ont embarqué



**Emeric, à bord du Cavaledeux**

« Elle est très maniable, rapide et ne gîte pas trop. La coque n'est pas arrondie comme les autres. Ses angles lui donnent un style ancien. À l'intérieur, il y a même trois couchettes. »



**Beaudoin, à bord de l'Ikone J**

« L'Ikone J est bien pour la famille. Quand on vire, on ne se fait pas mal car il n'y a pas de bôme. Sous la capote, j'étais bien à l'abri. La cabine est plutôt grande. Je pourrais rester dormir avec une autre personne. »



**François, à bord de l'Open 570**

« Ce bateau procure de belles sensations. On se rend compte de la vitesse en regardant

le sillage défilier. La quille sabre assure confort et sécurité. L'accès à la cabine n'est pas évident. Idem pour la plage avant. »

accastillages de l'Open et de la Cavaledeux sont très proches. Pas de winches, mais des écoutes de foc mouflées et un accastillage très proche de celui d'un dériveur léger. Foc monté sur emmagasineur pour ➤

## LA CVALEDEUX S'ACCOMMODERAIT D'UNE GRAND-VOILE MOINS PUISSANTE ET D'UN GRÉEMENT PLUS SIMPLE



CAVALEDEUX



OPEN 5.70



IKONE J

**CAVALEDEUX:** cockpit minimaliste: une simple cuvette dans le pont pour caser les pieds. On est bien calé mais on ne peut pratiquer le rappel bien à l'extérieur.

**OPEN 5,70:** les bancs sont confortables. Les pieds dans les sangles, l'équipage peut facilement tenir le bateau à plat.

**IKONE J:** deux niveaux d'assises, mais surtout un moulage près du rouf qui permet à un équipier de se reposer en travers, bien à l'abri de la coque.

deux coffres extérieurs. Même chose pour l'Ikone J, mais il s'agit là aussi d'une option.

### Confort

**Volumes.** Les apparences sont trompeuses... C'est le bateau dépourvu de rouf qui en donne le plus ! A l'intérieur du Cavaledoux, la hauteur sous barrots n'atteint pas un mètre, mais c'est bien une vraie cabine qu'a concoctée Design rendez-vous. L'accès par le panneau horizontal basculant est relativement aisé. L'Ikone J propose un petit volume habitable et deux immenses coffres sous les banquettes du cockpit. La hauteur sous barrots atteint 1,08 m. Le panneau de pont, rond ou carré, a le mérite d'être sûr et étanche. Mais la circulation n'est pas évidente. Même constat pour pénétrer dans la petite cabine de l'Open. Humide, pas aéré... l'espace est plutôt dédié au stockage. Hauteur sous barrots : 1,05 m. **Couchettes.** On en compte trois à bord de la Cavaledoux, une de moins dans l'Ikone J, et aucune sur l'Open. Mais rien ne vous empêche d'emmener un matelas gonflable. **Finitions.** Seule la Cavaledoux affiche un net effort, en présentant un intérieur clair, net et bien aéré. L'Ikone J donne dans le rustique, avec stratification et boulonnerie apparente. L'Open

**LE BILAN.** Pas de vrai vainqueur. Chaque voilier brille dans sa spécialité. La Cavaledoux est incontestablement la plus élégante, raffinée et confortable. Mais elle devra encore se roder et s'assagir un peu sur l'eau. Quant à sa construction en CP époxy, elle est flatteuse mais se traduit par un prix élevé. L'Open 5,70 fait la loi sur le plan d'eau : il est toujours le plus rapide et

### ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

	CAVALEDEUX	IKONE J	OPEN 5,70
Longueur de coque	5,50 m	5,50 m	5,70 m
Longueur à la flottaison	4,70 m	5,40 m	5,70 m
Maître bau	2,10 m	2,30 m	2,53 m
Tirant d'eau	0,60-1,40 m	0,20-1,20 m	0,35-1,40-1,75 m
Poids lège	650 kg	430 kg	520 kg
Lest	150 kg	130 kg	180 kg
Voilure au près	21 m <sup>2</sup>	15 m <sup>2</sup>	26 m <sup>2</sup>
Grand-voile	14 m <sup>2</sup>	15 m <sup>2</sup>	18 m <sup>2</sup>
Foc	7 m <sup>2</sup>	-	8 m <sup>2</sup>
Spinnaker	25 m <sup>2</sup>	17 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
Hauteur sous barrots	0,97 m	1,08 m	1,05 m
Couchettes	3	2	-
Matériaux	CP époxy	polyester	polyester
Architecte	DW Yacht Design	Julien Marin	Groupe Finot
Constructeur	Design RV	Espace Yag	Philéas
Date de lancement	2009	2006	2001
Essai dans Bateaux		589-591	527

fait dans le brut de démoulage avec ses manœuvres et son bout-dehors qui encombrant l'intérieur. **Construction.** Le 570 est réalisé en polyester. La coque est renforcée par une structure longitudinale qui relie les fonds au pont. Ce dernier est en sandwich PVC/mousse de 15 mm d'épaisseur. Pour l'Ikone J, priorité à la solidité. On n'a pas lésiné sur l'épaisseur de polyester, tout particulièrement dans les fonds, de façon à ce que le bateau supporte aisément l'échouage, mais aussi le dur traitement que peut ré-

server le transport sur route. La Cavaledoux a fait l'objet d'une construction en contreplaqué époxy à bouchain très soignée. Le bois, saturé d'époxy, ne réclame pas d'entretien particulier. Ce type de construction est gourmand en main-d'œuvre, d'où un coût élevé. ↘

*Remerciements à Jean-Marc Blancho pour son accueil dans son école de voile du Rohu, et à l'équipe du port du Crouesty, qui nous a aidés à mettre en place ce comparatif.*

grise son équipage... qui sera copieusement mouillé. La quille s'escamote pour le transport, mais il est compliqué de remonter l'appendice pour beacher. A ce jeu-là, c'est l'Ikone J qui s'impose avec seulement 20 cm de tirant d'eau. Le cat-boat remporte également la palme de la simplicité pour les manœuvres. Et il en surprendra plus d'un sous spi !

CINQ PETITS RANDONNEURS SUR UNE, DEUX OU TROIS PATTES

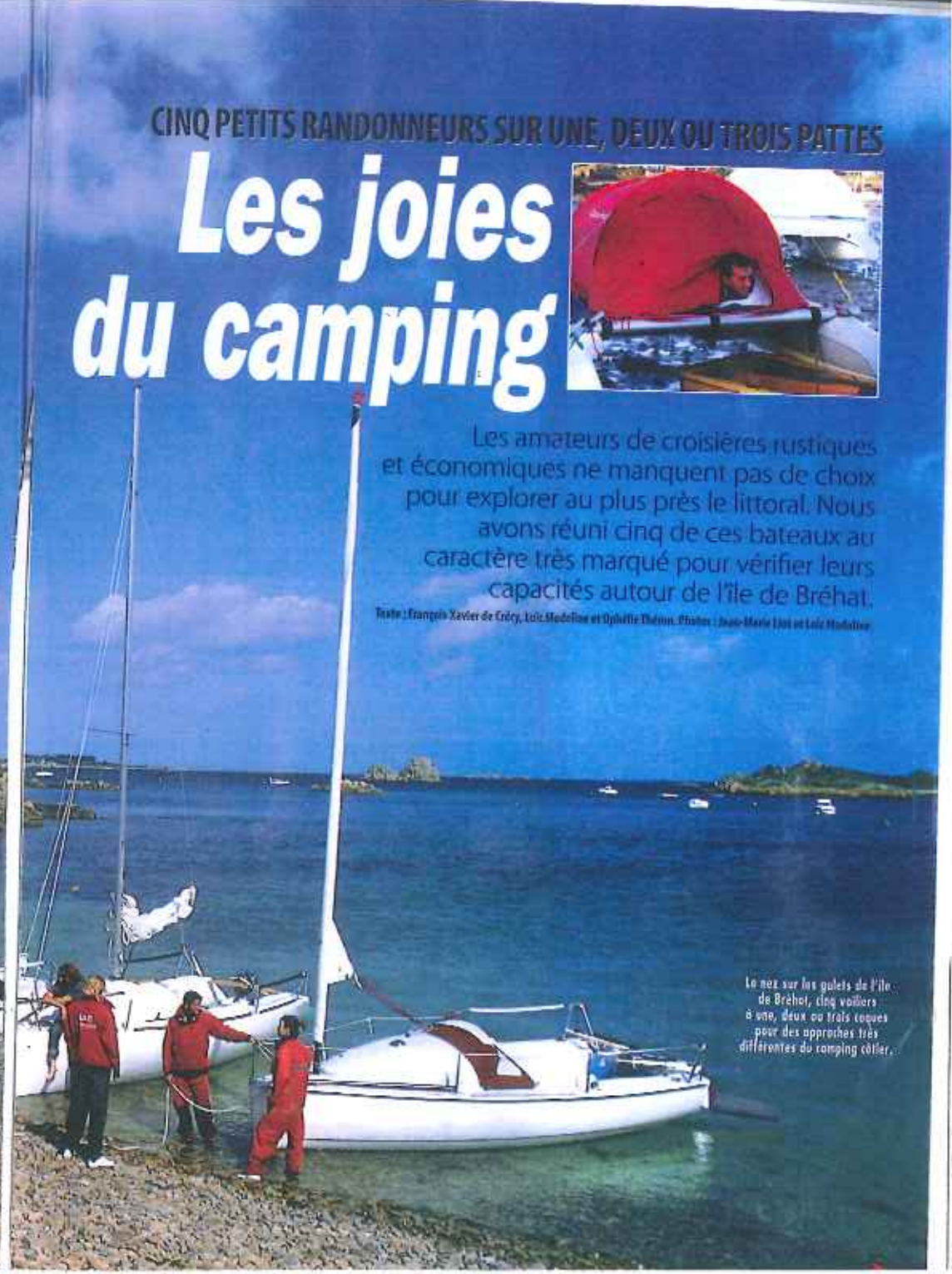
# Les joies du camping



Les amateurs de croisières rustiques et économiques ne manquent pas de choix pour explorer au plus près le littoral. Nous avons réuni cinq de ces bateaux au caractère très marqué pour vérifier leurs capacités autour de l'île de Bréhat.

Texte : François Xavier de Crécy, Loïc Madeline et Olyvia Thémis. Photos : Jean-Marie Liot et Loïc Madeline

Le nez sur les gulets de l'île de Bréhat, cinq voiliers à une, deux ou trois coques pour des approches très différentes du camping côtier.



**D**rôle de mois de juin. L'approche de l'été est marquée par le passage de nombreuses dépressions. Le Mini-Fastnet, d'abord reporté, est finalement annulé. Au point que les constructeurs que nous avions conviés en Bretagne Nord s'interrogent : ces deux jours de navigation autour de Bréhat, est-ce bien raisonnable ? A priori, nous devrions avoir pas mal de pluie et beaucoup de vent. Mais nous croyons dur comme fer à l'existence de ce microclimat côtier tempéré par le Gulf-Stream. Et c'est ainsi que nous nous retrouvons, journalistes, constructeurs et lecteurs-équipiers, avec cinq bateaux et autant de remorques sur le parking de Loguivy-de-la-Mer. Et il y en a pour tous les goûts. Jugez plutôt : deux monocoques, un catamaran et deux trimarans. Le plus petit, l'I-Kone J, ne mesure que 5,50 m et affiche une belle carène de luge avec un tableau arrière très large qui supporte deux safrans. Son gréement de cat boat est original avec sa voile qui s'enroule autour du mât. Le Cap Vert, plus long (6,10 m), présente un gréement plus classique. Tous deux sont des dériveurs intégraux et se posent sur leur fond une fois dérivée et safran(s) relevés. Notre catamaran est une sorte de revenant : le Twist, construit par Naval Force 3, souffle en effet ses vingt bougies cette année et une nouvelle version sera présentée au Grand Pavois de La Rochelle. Côté tris, nous disposons d'un côté du Magnum 21 S, référence incontestable d'une catégorie qu'il a imposée, et de l'autre de l'Astus 21.1, a priori plus sage mais surtout équipé d'une vraie cabine avec couchette. La présence de tous ces

bateaux et la facilité avec laquelle ils sont mis à l'eau constituent déjà une confirmation rassurante. Tous nos invités voyagent facilement par la route et se gréent sans trop de soucis à une ou deux personnes. Les équipiers sont rapidement répartis – trois personnes par bateau –, mais aussi un avitaillement complet pour deux jours et l'indispensable lot de sacs de couchage et de vêtements secs soigneusement emballés. Tout rentre sans problème avec une mention spéciale au Twist dont le volume accueille généreusement les tentes surnuméraires et la cave collective.

## Louvoyage à contre-courant

Après avoir essuyé un orage plus spectaculaire que méchant, c'est finalement sous une belle lumière que nous pénétrons la rivière du Trieux. Une entrée facile, au portant, et nos bateaux ne tardent pas à déployer leur spi et leur gennaker. Optimistes, nous nous voyons déjà sous le pont de Lézardrieux mais le courant qui s'est inversé et le vent qui bascule changent sensiblement la donne. Nous voilà à tirer des bords contre le courant, au plus près de la rive. A ce petit jeu William, qui mène le Virus, est un expert. Son beau jeu de voiles en Pentex lui permet de gagner au vent. A l'inverse, le Twist est un peu à la peine dans ces petits airs. Il a besoin de vitesse pour que ses ailerons soient efficaces mais abatte dans le courant coûte cher. L'I-Kone est sans doute un peu juste en toile alors que le Cap Vert est manifestement à son aise. Un bon sujet de conversation pour la pose déjeuner dans un bras de la rivière fermé par un moulin à marée, juste en face de Coz Castel.



L'Astus propose le confort d'une grande cabine, le Magnum mise sur les performances avec sa version Sport. Deux philosophies pour un budget comparable.

Entre deux barges d'ostréiculteur, une première occasion pour passer d'un bord sur l'autre. Mais il ne faut pas tarder si l'on veut éviter le piège de la marée. Nous repartons au portant en direction de Bréhat où nous mettons le cap sur La Chambre. Ce mouillage bien abrité au sud-est est encore libre de places en avant-saison. Nous y attendrons la marée basse en nous promenant sur l'île. On se répète sans doute, mais dieu que ce coin de Bretagne est joli ! Dans le groupe, ceux qui connaissent déjà l'île Jardin ne sont pas moins admiratifs que ceux qui y mettent les pieds pour la première fois. Entre la couleur de la roche, la richesse des perspectives ou le charme des maisons, il y a de quoi faire le plein d'images. Et ce n'est

qu'un début. Nous réembarquons en effet pour rallier l'anse de la Corderie. Pour rejoindre notre bivouac, un parcours exceptionnel : nous laissons à tribord le sud de Bréhat et le Port-Clos pour embouquer le Kerpont.

## Jouer avec la marée

Ce fameux passage entre l'île mère et celle de Béniguet n'est praticable qu'à certaines heures et, de préférence, le courant de marée avec soi. C'est qu'il y en a des cailloux par ici, et du courant également. Le vent de sud va nous permettre de l'étaler. Nous laissons par le travers ici la station du canot de sauvetage, là le moulin à marée au pied de la chapelle St-Michel pour enfin pénétrer dans la Corderie. Nous nous glissons au plus profond, à un jet de pierre du pont Vauban qui marque la séparation entre les deux Bréhat, l'île sauvage du nord et celle plus fleurie du sud. Un simple pont de pierre. Mais un pont qui relie deux mondes. Nous profiterons des deux, avantage de notre position maritime. En revanche les horaires de marées nous contraignent à choisir la vase plutôt que les cailloux. Le sable est réservé à la marée haute que nous ne voulons pas attendre : minuit, c'est tard et surtout nous ne voulons pas rester bloqués le

## Nos cinq bateaux de raid en chiffres

	I-Kone J	Cap Vert	Astus 20.1	Magnum 21 S	Twist Eco
Longueur	5,50 m	6,10 m	6,13 m	6,30 m	6,50 m
Largeur	2,30 m	2,49 m	3,88-2,53 m	4,88-2,20 m	3,40 m
Tirants d'eau	0,25-1,20 m	0,30-1,70 m	0,30-1,10 m	0,20-1 m	0,48 m
Lest	130 kg				
Déplacement	430 kg	750 kg	375 kg	300 kg	400 kg
SV au près	15 m <sup>2</sup>	25 m <sup>2</sup>	23 m <sup>2</sup>	23 m <sup>2</sup>	23 m <sup>2</sup>
Grand-voile	15 m <sup>2</sup>	16 m <sup>2</sup>	16,50 m <sup>2</sup>	16 m <sup>2</sup>	19 m <sup>2</sup>
Foc		9 m <sup>2</sup>	6,50 m <sup>2</sup>	7 m <sup>2</sup>	4 m <sup>2</sup>
Spi	16 m <sup>2</sup>	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	29 m <sup>2</sup>	16 m <sup>2</sup>
Matériau	stratiifié de verre	strip-planking	stratiifié de verre	stratiifié de verre	stratiifié de verre
Architecte(s)	Julien Marin	René Colleno/Cap Vert	J.-H. Pommois	Saillard/Louvet	Samuel Boudon
Constructeur	Espace YAG	Cap Vert	Astus Boats	Virus	Naval Force 3
Prix	17 200 €	23 900 €	19 800 €	19 500 €	22 000 €

lendemain matin. Une fois en place, les bateaux se préparent pour la nuit. Sur le Twist, de grands arceaux permettent de déployer une tente immense qui va jusqu'à couvrir les deux coques en arrière du mât : il y a même la hauteur sous barrots ! Le changement est plus rapide sur le Magnum 21, mais plus sommaire aussi. Deux tentes sont déployées en un clin d'œil avant d'être fixées sur le trampoline. Sur l'I-Kone, on met en place un taud sur arceau mais on le démonte aussitôt car il n'a pas l'air très au point.

## Des cabines et des tentes

Aucune manipulation de ce type à bord de l'Astus ou du Cap Vert, qui disposent d'une vraie cabine. Un peu étroite sur l'Astus, mais on peut quand même y dormir à deux. Beaucoup plus cosy sur le Cap Vert qui offre l'esthétique flatteuse de sa construction en strip-planking. Au réveil nos embarcations sont immobiles sur une mer de vase. L'occasion de constater que tout le monde s'est posé bien à plat. Avantage au monocoque et au cata, les tris marquent une petite gîte. Reste un autre critère pour mesurer la qualité de la nuit : l'heure du réveil, et c'est l'équipage de l'I-Kone qui est le dernier à sortir de son bateau !

Mais depuis hier, le tableau a bien changé : les 6-10 nœuds sont devenus 20-25. Et comme le courant rentre dans le Trieux, le vent apparent est encore plus fort. Nous optons donc pour un retour direct sur Loguivy sous voilure réduite. Sauf à bord du Magnum, où l'on préfère garder la grand-voile haute quitte à la laisser déventer dans les surventes. Dans la brise, les monocoques gîtent franchement et les multicoques mouillent généreusement. Côté comportement, le Magnum 21 S montre son aisance. Parti avec une voilure largement réduite, le Twist s'en sort également bien. La bonne surprise vient de l'I-Kone. Le plus court de nos bateaux fait un cap tout à fait correct eu égard aux conditions. Et sa voile roulée, avec ses lattes verticales, reste propre. Le double safran constitue ici un avantage pour maintenir le bateau sur son cap quand il veut monter sur la tranche. Pas de problème de gîte excessive sur l'Astus mais plus personne n'est sec à

bord du trimaran. Le flotteur sous le vent engage et il aurait sans doute fallu réduire davantage. La remontée est laborieuse avec un cap médiocre. A la peine aussi, le Cap Vert 6,10 qui paie ici son unique safran, son lest limité et son absence de barre d'écoute.

## Brise musclée pour tous !

Mais tous les bateaux sont arrivés à bon port et sans aucune casse à déplorer. Qu'est-ce qu'il en reste ? Un goût de trop peu bien évidemment. Mais aussi des leçons. Le camping reste un loisir à pratiquer par beau temps : la nuit aurait sans doute été moins confortable sous la pluie. Et il s'agit de petits bateaux dont les limites sont rapidement atteintes. Mais en contrepoint de ces caractères, eux seuls peuvent offrir un accès aussi facile à tout le littoral. Et voyager sur de grandes distances derrière une cylindrée moyenne. Alors, chacun pourra choisir entre les accélérations du cata, la polyvalence et la stabilité du tri ou la facilité et la finesse du monocoque. Le volume des coques du Twist et sa tente de cockpit géante en font une référence en matière de camping côtier. Les adeptes du tri ont le choix entre les performances et les qualités marines du Magnum et le confort de l'Astus. Quant aux monocoques, la décision se fera entre la simplicité réussie de l'I-Kone et le charme ainsi que les performances dans le petit temps du Cap Vert 6,10.

Vue depuis la chapelle Saint-Michel, l'île Béniguet et l'îlot C'hrou Ezen séparés de Bréhat par le passage du Kerpont.



La tente sur mesure du Twist offre une surface et une hauteur sous barrots très confortables. On peut y dormir très facilement à quatre.

La brise évanescence suffit à la flotte pour étaler le flot en remontant le Kerpont en direction de la Corderie.

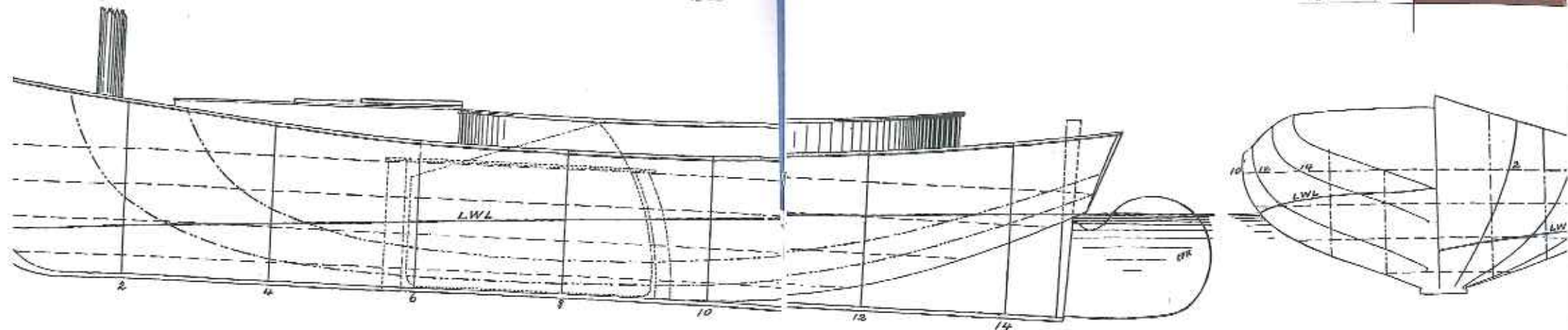


# CATBOATS Éloge de la simplicité

C'est le grand retour du catboat. Une voile, un mât, une écoute, difficile de faire plus simple. Autrefois réservé aux dériveurs légers, le catboat a évolué, s'est fait ludique et moderne pour mieux offrir les joies de la balade et de la petite croisière. En réunissant six catboats dans le golfe du Morbihan, nous sommes partis à la découverte de ces bateaux à la simplicité assumée. Voilier sans souci, le catboat n'est pas un bateau au rabais. Subtil et référencé, c'est bath le cat...







**I**iens, y'a pas de fou ts s'exclament les visiteurs du Salon nautique, nez en l'air. Cent leur chemin pendant tres, plantés là, posent LA qui vient immédiatement. Mais alors, comment ça remonte ? Et les exposants de dans d'inimitables démons: non, le catboat n'est toujours auquel il manque chose, mais un concept se; oul, un catboat remonte. Un petit triangle de toile anque sur l'avant et nous moussolés, comme si nous oublié que nous avions tous accompli nos premisses à bord d'un catboat: it, Europe, Laser... qui ne lent pas au vent peut-être ? ce photo: un jour, un jour américain demanda au gouvernail North: «Maitre, quel grément le plus rapide ? Sa è sortit de son mutisme livres un oracle tranchant ans sa manière: «Un grément de Laser, bien sûr.» ce grément a été maintes isé. Aux Etats-Unis, un certain Wylie, architecte naval, écialisé depuis vingt ans 'accidents appliqué aux de course-croisière et de hantier. L'un des plus aboats actuels, mât 100% sur une coque fine et ultrasi aujourd'hui le Wyliecat agnifique plan de voilure à ne, 120 mètres carrés de ne, une seule voile manœuvré par une seule personne (wyliecat.com). ateaux que nous avons rassont certes plus modestes us ambitions, mais parta-

gent le même idéal d'agrément et de simplicité de manœuvre sans oublier la notion de vitesse. L'un des constructeurs nous a même confié de manière révélatrice avoir conçu un bateau «sans simple et rapide à mettre en œuvre qu'un semi-rigide.» Le catboat entrainera-t-il le déclin d'une voile grignotée par l'invasion d'une meute pétaradante? Voire... mais il est symptomatique qu'il ressurgisse sous des formes modernisées à l'heure où tout le monde s'efforce de proposer des formules de voile facile.

**C'est bien d'une résurgence** dont il est question, car le catboat traditionnel, d'origine nord-américaine, possède sa généalogie et ses quartiers de noblesse. Ses caractéristiques se fixent vers 1850 au Sud de la Nouvelle Angleterre. C'est à l'époque un bateau de travail non leaté, excédant rarement 25 pieds au pont, employé pour la pêche, la drague des coquillages et les petits transports. Un au-

n'exède pas le tirant d'eau de la coque dérive haute. Enfin et surtout, implanté juste en arrière de l'étrave, un mât unique porte une voile à corne au centre de poussée très bas. Ce catboat trénaire qui s'est illustré aux alentours du cap Cod et des haucs de Nantucket est un tout, tirant son caractère autant de son grément que de sa coque aux lignes reproduites de génération en génération à partir de simples blocs-modèles taillés au ciseau de bois. Bateau de tradition orale, de vieux charpentiers bougonnaient, il n'y a encore pas si longtemps, que la largeur de la coque devait correspondre à la moitié de la longueur à la flottaison, précisant entre deux jets de chique que le safran devait quant à lui mesurer le sixième de cette même flottaison. Autant dire que manœuvrer une telle «porte de grange» vous privait à jamais de toute sensibilité de barre... exigence relativement moderne. Et tous, charpentiers ou marins, connaissaient les avantages et les limites du catboat. L'em-

ward Hopper, mais garda une réputation justifiée de piètre bateau de près. Mais ce qui était vrai pour un bateau de charge à coque ronde sans beaucoup de tirant d'eau ne se vérifie plus pour des unités éphémères à déplacement léger, dont les carènes aux lignes tendues supportent des appendices profilés. La capacité à remonter au près se détermine par l'association d'un plan de voilure et d'un plan antidérive et, à cet égard, les catboats modernes, affranchis de leurs origines, n'ont pas grand-chose à envier aux sloops classiques. Les possibilités de réglages ne sont plus limitées à une seule voile basse, plutôt creuse, en relation avec une dérive. Des espaces souples, nervus, assurent une bonne synergie avec des voiles qui se travaillent bien – pour autant qu'elles soient coupées correctement – et assurent des performances honorables et du plaisir sous voile.

«Au près, la voilure d'un catboat est assimilable à une aile d'avion en vol, volets rentrés, alors que celle d'un sloop s'apparente à l'aile lors de l'at-

terressage, volets déployés, rappelle Bertrand Gêchert dans sa bible "Voiles légères, technique et sensations". Pour un catboat, l'évolution de l'incidence détermine une grande partie des performances en cap et vitesse et la qualité du cap débute tous jours par une recherche de vitesse.» Il n'y a pas à se sentir handicapé à

offrir de nombreux atouts. D'ailleurs, les chantiers jouent à merveille la carte du compromis: offrir un bateau sensible et vivant à celui qui le manœuvre, du volume et de la stabilité à ceux qui préfèrent regarder le paysage, et une réelle spontanéité d'emploi pour tous. Cela ne colle-t-il pas avec

en catboat. pouvoir.

offrir de nombreux atouts. D'ailleurs, les chantiers jouent à merveille la carte du compromis: offrir un bateau sensible et vivant à celui qui le manœuvre, du volume et de la stabilité à ceux qui préfèrent regarder le paysage, et une réelle spontanéité d'emploi pour tous. Cela ne colle-t-il pas avec



**Modernité.** Carène étroite lestée à 65%, grément élané, le Wyliecat 44 est entièrement dédié à la performance facile.

80% des programmes de qui part en mer pour passer le temps?

La formule étant donnée, tout semble permis: voilure à corne traditionnelle, voile au tiers, voile lattée, mât rotatif autoputé... pourquoi pas demain une voile à wishbone (comme les catboats de Tom Wylie), une voile de jonque ou une voile Lungstrom, où deux grand-voiles plaquées l'une sur l'autre au près s'aventurent comme les pages d'un livre pour doubler leur surface au vent arrière. Le catboat, c'est l'imagination au pouvoir!

Mais au fait, d'où vient le terme catboat? Bien malin qui saura

répondre. Les tentatives de cation, techniques un poé n'ont pas manqué sans cune soit convaincante. Ci ont suggéré que ces bi avaient la souplesse et la v du chat, d'autres que leur provenait de l'étrouitesse d passavants – catwalks – où à y marcher en croisant s comme un félin! «Kat-bou rait au XVIII<sup>e</sup> siècle le désiq petits navires de charge au Bas d'où est déjà originale «yachs ou sjaks». Mais l n'étaient pas tous munis d' mât! Pire, certains kat-be disposaient de plusieurs ments et, selon les saisons emploi, portaient une seul ou plusieurs.

**LE TERME CATBOAT SE CATALY 1850** lorsque se fixent les tères des petits dérivés de américains à coque ronde e seule voile au mât emplat l'étrave. A ce titre, le catboat invention purement améric toute tentative pour remon haut dans les origines s'av sardesse. C'est déjà mieux notable, peu de bateaux d sance peuvent faire remonr origines jusqu'au milieu d siècle! Voici donc, buldques grénois, six catboats d'ajout pour naviguer en liberté.

**Tradition. Carène appendices ram les catboats de Est américaine, au du XX<sup>e</sup> siècle, n'a pas des foudres a**

# 5 catboats en liberté

COMPARATIF



Texte Eric Vibart.  
Photos Pierre-Marie Bourguinat.

Diversité  
milieu des Skis  
Dinghy +  
Nantucket  
Boat, l'IKone J  
presque fit  
d'Intr

Trois jours de beau temps dans le golfe du Morbihan et six catboats profitent de l'occasion pour se retrouver le temps de quelques bords. Familiaux, sportifs, traditionnels ou créatifs, il y en a pour tous les goûts avec une même maxime : un maximum de plaisir pour le minimum de contraintes. Joyeux portrait de groupe.

t venus, ponctuels, sur la Anradon, non pas décidés. Écouter mais attirés par sion de comparer leurs mes et leurs solutions s. Difficile en effet d'ima- te plus disparate allant du 2, véritable dérivé spor- apia, appartenant à la ca- les croiseurs présumés tables en passant par le mac, l'élégant Nantucket , le rustique Skellig ou le IKone J qui se demande e grimper les chiffres du joint commun, tous sont

des catboats dont les gréements ponctuent près d'un siècle de variations autour d'un thème commun.

**AUX PREMIERS MÂTS... TOP CHRONO!** L'IKone J comme le Hamac, arçivés safrans à poste, sont mâtés à même leurs remorques. Le temps d'ôter les sangles, de mettre les bouts clairs, il ne faut guère plus d'un quart d'heure pour que leur mât soit en place. Celui du Hamac pivote sur un axe dans une jumelle spécialement étudiée, haute ferrure de pied de mât. Non loin, la longue perche carbone-époxy de

l'IKone J (12 kilos) est engagée dans son pied de mât garni d'une bague Téflon permettant le pivotement. L'Espar porte sa voile déjà enroulée sur le profil. Une personne pleine d'assurance peut se coller à la manœuvre, mais on n'est vraiment assuré qu'à deux. Même chose pour le petit mât en bois massif du Nantucket Cat Boat dont l'arrivée, toute hiloire vernie dehors, fait sensation. Une main secourable n'est pas de trop et on n'aurait pas voulu abimer la petite merveille créée en 1920 par John Beette, seul pur catboat américain

de notre comparatif avec son gouvernail en porte de grange, touche finale d'un look d'enfer. Nous n'aurons pas eu le plaisir d'assister au mâtage du Tilapia, venu par mer, mais dont l'équipage nous a honnêtement confié qu'il fallut deux personnes pour mettre le mât enrouleur en place. A l'inverse, dans le style «regardez, je le fais d'une seule main!», le Dinghy 12 et le Skellig 1 décrochent la palme de la simplicité, particulièrement ce dernier dont le tube alu portant sa voile au tiers se place en un clin d'œil.

Du côté des mises à l'eau, rien de bien particulier à signaler, sinon une mention spéciale pour le Hamac, dont la remorque a troqué les traditionnels galets pour deux glissières revêtues de polyéthylène. Du coup, on casse le timon, on libère l'étrave, un coup d'épaule et «wizzzzzz...» le petit biquille file à l'eau sans que les moyeux de la remorque touchent l'eau. L'IKone J rejoint lui aussi l'eau salée sans autre forme de procès et, mis à part le Tilapia, tous les bateaux de notre petite famille peuvent être manipulés par une seule personne.

**A HISSER LA TOILE ! ENFIN...** à dérouler pour ceux, Tilapia et IKoneJ, qui ont opté pour le mât-enrouleur. Dès les premiers bords par vent moyen, les vraies natures se révèlent. L'IKone J part en tête, démanie à la moindre risée, gîte parfois en faisant partiellement émerger l'un de ses safrans. La volure, adaptée à l'enroulement, est dotée de lattes verticales parallèles au guindant. Le long de la bordure, pas de brôme, mais un jonc de fibre de verre s'enfilant comme une latte lui lisse le creux dans les petits aîrs et au portant. Difficile

néanmoins d'absorber tout le volume quand le vent monte un peu. Le plus remarquable est le passage de la carène du bateau, véritable luge assagie par son gréement. A bord, la barre est ferme, les deux safrans demandant à être crampés, modification que le chantier met au point pour ses prochains modèles. Sinon, tout se règle avec l'unique écoute... une grande économie de moyen.

Plus bonhomme, le Tilapia trotte juste derrière. Le volume est là et les réactions plus amorties de cette large carène haute sur l'eau

habissent une nature de petit seur familial. La manœuvre roulement du mât est un peu et, comme sur l'IKone de adopte le même principe, le de la voile pas toujours id ment placé avec ses lattes ve les. Le mât est d'ailleurs assa- siblement incliné sur l'ai pour donner un bateau un p dents», précise le co-architecte Iij Shapiro, «cela permet de un meilleur près et évite que la devienne molle quand un roule toile.» Les deux quilles longuc mettent au bateau de faire un

e pour le programme. Le Tilapia est bien équipé, barre agréablement, sagement assis sur les cockpit dont les bossages bien les lombaires. On y barre fesses calées sur la femme le cockpit et s'effamilles. A l'intérieur, son cloisonné paraît inouïement bien traité, clair, s'agit d'accueillir pour envier plusieurs nuits. oint pendant toute une quelque 900 milles de n, repris, corrigé comme tantiers s'attachent à le tilapia est l'aboutissement script original, proposé on, tout équipé avec une e coque unique.

du Hamac, l'ambiance me humeur et, question nce, le petit e laisse pas ce nouvel nes» du

contemporain. seul à être doté d'un voiture «classique» avec réglage de bordure ou de pour une voile sans pli, té gré de la force du vent, té saine transmet de bonations de barre via son afra et remonte très corit au vent avec ses doubles e stick est inutile car il est air à se jucher ailleurs que aux de cockpit au dessin ut plus simple, mais où ve une bonne assise voire ilité de s'allonger, comme ne J et même le petit Skelle allure, ce biquille garde ularité de soulever deux l'étrave successives, l'une ravé, l'autre au niveau des

racines de quilles, marque de fabrication qui n'entrave pas la marche du fier navire.

**EN ARRIÈRE, UN DEUXIÈME GROUPE DE BATEAUX RASSEMBLE LES «PETITS»** qui se tiennent dans un mouchoir : Nantucket Cat Boat et Dinghy 12 en tête. Il suffit que le Dinghy 12 dispose d'une voile bien coupée, ce qui était loin d'être le cas sur notre bateau d'essai, prototype de la série d'importation, pour qu'il laisse son demi-groupe sur place. Vernis comme une boîte à musique, sa coque à clins clapotant agréablement en passant dans l'eau, ce bateau est un bonheur pour qui ne craint pas de se mouiller un peu. Ce ne sera certainement pas le choix des baladeurs forcés car il maintient les sens en éveil et, exactement comme le dériveur léger qu'il est, oblige, écoute en main, à des réglages permanents tout en ajustant l'équilibre du bord avec le corps. Il

peu de mise au point devrait suffire pour livrer ce bateau très agréable au pilotage.

Toute autre philosophie à bord du Nantucket Cat Boat. Là, un seul mot d'ordre : assis! Barre en main, assez ferme d'ailleurs, nez levé vers la corne du gréement houari très étalé pour contrôler qu'il n'y ait pas de plis disgracieux, le bateau avance allègre ma non troppo. L'étrave bien défendue livre passage à une carène qui s'évase très vite, très stable et beaucoup plus sensible qu'on ne l'imagine à la position latérale du barreur. Attention à ne pas se «tanker» à l'arrière du bateau sous peine de trainer de l'eau. Gare à ne pas s'avancer trop non plus par réaction sous peine de se mettre alors à en pousser! Il y a un subtil équilibre à trouver entre les deux à bord de ce «plat à lattes» à l'importante surface mouillée. Au vent arrière, relever la dérive et contre giter améliore la performance. L'empannage est impressionnant, nécessite de baisser la tête si

boat, le Nantucket est favori, même s'il n'est pas toujours le plus rapide avec ses 3,55 mètres à la flottaison.

Avec une certaine indépendance de trajectoire par rapport à l'ensemble de la flotte, le Skellig 1 taille le brèvement sa route. Ce bateau, tout simple, voile cachou au tiers, nous a vraiment étonnés. Dévoilé, il semble sortir d'une boîte Playmobil, mais on aurait tort de le juger légitimement. Avec une carène pas vilaine du tout qui peut accueillir du moule dans son large cockpit, ce canot traditionnel revisité et insubmersible est très tolérant sur les déplacements de poids. Son étrave droite, ses formes évassées à l'avant lui permettent de passer très bien dans les vagues soudaines... L'architecte vient du kayak de mer et les astucieux filets de rangement le long du puits ne doivent pas grand-chose au hasard! La glorieuse, elle, pourra trouver place dans l'imposant coffre arrière (bravo!) à côté duquel trône un éventuel petit hors-

boni, la voile au tiers traditionnelle, «façon sinagots», mérite une mention particulière. Avec un bord d'attaque bien raide, c'est un plaisir de régler au centimètre d'écarte près ce plan porteur en jouant sur le gauchissement de sa surface. Le près que l'on fait ainsi n'est pas du tout approximatif, mais il y a un mauvais bord lorsque la voile se trouve au vent du mât, la disposition de la vergue ne permettant pas de gambeyer. Modestement toilé, ce qui correspond à son programme, le Skellig est inspiré dans les petits airs, mais affirme un caractère de passe-par-

on est à genoux et d'embrancher l'étrave consciencieusement. Cette voile au centre de poussée très basse n'est d'ailleurs pas si facile à établir correctement. Une petite habitude s'impose pour équilibrer les tensions de drisses et de bordure laccé au bout de la bôme pas facile à atteindre une fois embarqué. Sur l'eau, le bateau semble sortir d'une gravure du XIX<sup>e</sup>, étonnamment bien intégré au paysage du Golfe, tout comme le Dinghy 12, des silhouettes sans agressivité qui inspirent une permanence esthétique. Pour l'élection de «miss Cat-



Assiette. Très sensible, le Nantucket Cat Boat n'en est pas moins marin.

tout bien trempé et très à l'aise dans le médium comme nous le verrons le lendemain.

Place à un tour de l'île d'Arz avec échouage obligatoire pour tout le monde, le temps de dévorer les sandwiches de la boulangerie d'Arzadon! Comme la veille, l'Kone J et Tilapia prennent la tête de la flotte, l'Kone envoyant même son bel asymétrique rouge, mât soutenu par une bastingue volante et marchant alors à toute vapeur. Hamar et Tilapia suivent à bonne allure, Nantucket Cat Boat et Dinghy 12 s'accrochant. Seul le Skellig régional de l'étape et distrait de service, valse un peu à sa guise, histoire de narguer le photographe qui tient à sa photo de groupe.

**CAP SUR LA PLAGE!** Randonneurs par nature, nos catboats vont révéler atouts et handicaps de leurs appendices. Pour les dériveurs purs et plutôt légers de surcroît, pas de souci, Nantucket, Dinghy 12 et Skellig se posent comme des fleurs. Il suffit de les haler de quelques centimètres sur le sable pour qu'ils restent en place. L'Kone,



Echouage. Inégaux devant la plage, les six catboats se prêtent tous néanmoins très bien à l'exercice.

dérive remontée au winch avec un système de bout très simple, ne garde que 20 centimètres de tirant d'eau et se pose lui aussi en douceur. Voile mouillée en un clin d'œil, ce voilier tonique se fait oublier pour de nouveaux plaisirs à terre. Il en va un peu différemment du Tilapia et du Hamac que leurs appendices fixes empêchent de rejoindre tout à fait le bord. En clair, si vous voulez déjeuner à terre, il

faudra vous mouiller un peu! Et prendre garde à la marée. Pour une partie de nuit par exemple, le mouillage à proximité du rivage peut être une solution préférable. D'autant que l'un et l'autre disposent de suffisamment de volumes de rangement pour accueillir une petite annexe.

Repartis pour l'après-midi, nous avons eu beaucoup de plaisir à passer sans cesse d'un bord à l'autre, à virevolter pour se pourchasser, revenir en arrière pour récupérer les retardataires. C'est tout l'intérêt d'un «comparatif» réunissant des unités dissemblables! Par-

tenus à la pointe du Bilhéryv un peu après le flot, on s'engage avec prudence entre la pointe et l'île de Lerne, parés à rebrousse chemin à la première averse. Tout le monde passe, y compris le Hamac et ses 60 centimètres de tirant d'eau, pendant que le Skellig, qui a le plus petit tirant d'eau dériv haute, fait le tour de l'île. Prudence, prudence... quand tu nous tiens!

**DE RETOUR SUR LA CALE D'ARRIVÉE** les conclusions s'imposaient d'e-mêmes. Le catboat a de beaux jours devant lui, même si, globalement les plans de voiture demandera à être plus soigneusement travaillés. Mis à part la grand-voile la du Hamac, il est difficile d'obtenir de beaux plans de voiture, soit les voiles aient été mal taillées l'origine (Dinghy 12), soit à cause de la conception même des giments enroulés et de la paucité de leurs réglages. En l'occurrence c'est affaire de compromis et facilité de réduction et rendre optimum sur une plage d'utilisation étendue. Il n'est d'ailleurs certain que les programmes concurremment baladeurs de ces bateaux suggèrent des voitures de bati de régates. Les solutions proposées à quelques améliorations prévoyant l'agrément de barre et souplesse des manœuvres, sont convaincantes. Le programme mine : la majorité de ces bateaux (l'Kone, Tilapia, Hamac, Skellig) pourrait bien sauver la mise à mal de plaisanciers dont la faim navigue avec un enthousiasme suré. On peut y sortir à plusieurs restant marin plaisant et y (re)ver de vrais plaisirs de voile importuner son entourage. À l'égard, la croisière côtière est très envisageable à bord du Tilapia, du Hamac. Les amateurs de sensations choisiront sans être déçus l'Kone ou le Dinghy 12 et ceux veulent sortir quelques heures jour sur un vrai beau bateau trouvent leur bonheur avec le Nantucket Cat Boat. Pas de laurier, p. bonnet d'âne non plus, nous n'avons eu que du plaisir. Une le, une écoute, le catboat est idée qui a de l'avenir! E.

la famille. catboats t à la : la rivière au.



# Les six catboats à la loupe



**Dinghy 12 pieds**  
C'est le bateau des JO de 1928 ! Vrai dériveur solitaire avec lequel il n'est pas interdit de chavirer, ce Dinghy offre des sensations de barre jubilatoires.



**Nous avons aimé.**  
- Son comportement vif et ludique.  
- Son look traditionnel.  
- Son prix.

**Nous avons moins aimé.**  
- Des détails de finitions encore un peu jeunes.  
- Une voile qui demandait à être reprise... et l'a été depuis !



Le Dinghy 12 est également proposé aux alentours de 15 000 € (ou 6 000 € en kit) par le chantier Nouveau Canotage de France, tél. 02.40.13.25.33, [www.canotagedefrance.fr](http://www.canotagedefrance.fr)

## Caractéristiques

**Longueur:** 3,66 m  
**Largueur:** 1,45 m  
**Tirant d'eau:** 0,20-0,25 m  
**Voilure:** 9,50 m<sup>2</sup>  
**Poids:** 0,25 t  
**Homologation:** D, 2 personnes  
**Prix:** 7 150 € (mûlé), 50 800 € (spéllé)  
**Architecte:** George Coschelt  
**Chantier:** Valle et Aviran, 12 résidence de la Nouvelle, 56260 Larmor-Plage, tél. 06.77.46.71.87, [www.valle-aviran.com](http://www.valle-aviran.com)

## → Hamac

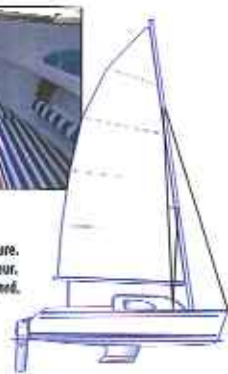


Le monospace de notre réunion, plus rapide que son allure rondoïllarde le laisserait croire, disponible en blquette ou dériveur intégral et même en motorisation in-board en version pêche-promenade.



**Nous avons aimé.**  
- Sa simplicité et son prix.  
- La qualité de son plan de voilure.  
- Son surprenant volume intérieur.  
- L'option possible moteur in-board.

**Nous avons moins aimé.**  
- Une finition sans finitions.  
- Une déco dépolignée (voir les coques de couleur).



## Caractéristi

**Longueur:** 3,66 m  
**Largueur:** 1,45 m  
**Tirant d'eau:** 0,20 m  
**Poids:** 0,25 t  
**Voilure:** 9,50 m<sup>2</sup>  
**Prix:** 7 150 € (mûlé), 50 800 € (spéllé)  
**Arch:** Jacques et Y  
**Chantier:** Es Marine du Pas-La Coul  
**Brain-110/17**  
tél. 02.41.51  
<http://escapodemarin.com>  
(essai W)



**Antucket Cat Boat**  
Vraie unité véritablement traditionnelle, c'est un jouet pour adulte au meilleur sens du terme, splendide, mais avec lequel on ne quittera pas les eaux abritées.



**Nous avons aimé.**  
- Son style de belle origine.  
- Sa facilité d'emploi et de maintenance.  
- Son aspect ludique.

**Nous avons moins aimé.**  
- Un agrément de barre limité.  
- Un confort un peu ralenti si la sortie se prolonge.  
- La difficulté de naviguer à plusieurs en raison de sa sensibilité au poids.



## Caractéristiques

**Longueur:** 3,74 m  
**Largueur:** 1,87 m  
**Tirant d'eau:** 0,12-0,63 m  
**Poids:** 0,21 t  
**Voilure:** 12 m<sup>2</sup>  
**Prix:** 14 500 €  
**Homologation:** C, 3 personnes  
**Architecte:** John Baello  
**Chantier:** Construction Navale Franck Roy, route de La Rochelle, 17230 Marans, tél./fax: 05.46.01.66.37, 06.81.88.01.07, [www.cnfrance.com](http://www.cnfrance.com), [contact@cnfr.fr](mailto:contact@cnfr.fr)

## → IKone J

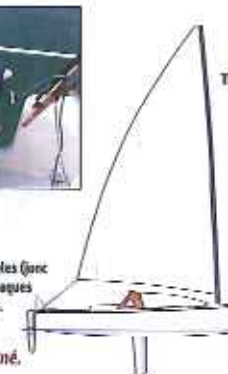


Le bateau de prédilection pour le régatier qui souhaite naviguer en famille sans renoncer aux plaisirs de la vitesse. Astucieux, ergonomique et marin, il réalise un quasi-sans-faute.



**Nous avons aimé.**  
- Son esthétique.  
- Sa vivacité de réaction.  
- Ses solutions techniques simples (joux en bordure de grand-voile, bastingages volantes sous spi asymétrique).  
- L'ergonomie du cockpit.

**Nous avons moins aimé.**  
- La fermeté de sa barre (corrigée sur les prochains modèles).  
- L'entrée de la cabine-abri qui oblige à la reptation.  
- La coupe de la voile limitée par le système d'amarage.



## Caractéristi

**Longueur:** 3,74 m  
**Largueur:** 1,87 m  
**Tirant d'eau:** 0,12-0,63 m  
**Poids:** 0,21 t  
**Voilure:** 12 m<sup>2</sup>  
**Prix:** 14 500 €  
**Arch:** Julien Vag, Dolin  
**Chantier:** Concarne 02.98.92  
[www.espace7.com](http://www.espace7.com)  
(essai W)



**ellig 1**  
Simplicité biblique, une stabilité à toute épreuve, des rangements astucieux et une bonne aptitude sous voiles dans le médium. On peut aussi le gréer en houri...



**Nous avons aimé.**  
- Sa stabilité initiale et son comportement.  
- Sa simplicité.  
- Sa ludique voile au tiers.  
- Son prix.

**Nous avons moins aimé.**  
- Des performances limitées par petit temps.



## Caractéristiques

**Longueur:** 3,28 m  
**Largueur:** 2,08 m  
**Tirant d'eau:** 0,15-1,00 m  
**Voilure:** 12 m<sup>2</sup>  
**Poids:** 0,22 t  
**Homologation:** D, 4 personnes; ou C, 4 personnes  
**Prix:** 7 150 €  
**Architecte:** Christophe Bailey  
**Chantier:** Plasmor, Saint-Léonard Nord, 56450 Theix, tél. 02.97.47.36.37, [www.plasmor.fr](http://www.plasmor.fr)

## → Tilapia

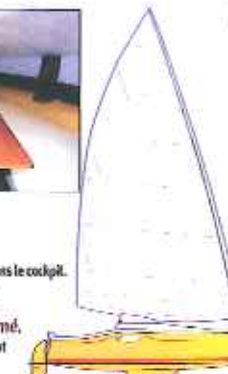


A la limite supérieure du transportable, le Tilapia est un vrai randonneur familial au redoutable volume intérieur et à l'esthétique originale. Et en plus, il marche !



**Nous avons aimé.**  
- Son esthétique originale.  
- La qualité de sa réalisation.  
- Son ergonomie, en particulier dans le cockpit.  
- Son programme très bien vu.

**Nous avons moins aimé.**  
- L'absence de prises sur le pont qui condamne à rester dans le cockpit en navigation.  
- La relative ducté d'enroulement sur notre bateau d'essai.  
- Un laïf un peu érivé, même si tout est inclus sans option.



## Caractéristi

**Longueur:** 3,28 m  
**Largueur:** 2,08 m  
**Tirant d'eau:** 0,15-1,00 m  
**Poids:** 0,22 t  
**Voilure:** 12 m<sup>2</sup>  
**Prix:** 7 150 €  
**Arch:** Bernard Phillipy S Ch Occquet  
**Le Cl d'Y**  
tél. 05.46.43  
[www.occquet.com](http://www.occquet.com)  
(essai W)



# IKONE J

## Avec un J comme judicieux !

Le chantier concarnois Espace Vag a renouvelé sa confiance à Julien Marin pour le dessin de cet Ikone J. « J comme junior », dit la documentation, non pas pour contenter le clientèle aux plaisanciers en culottes courtes mais pour traduire la recherche de la contrainte minimale. Ce dayboat est d'abord un vrai transportable, le plus simple possible, et surtout sa mise en œuvre est ultrarapide. D'où le choix d'une coque aux formes très plates pour glisser d'abord facilement de la remorque avant de planer sous voiles. D'où aussi l'option d'un gréement catboat à bordure libre et à mât autoporté pour sa simplicité de manœuvre. Le mariage d'une telle coque « luge » avec un gréement catboat fait de l'Ikone J un bateau assez atypique. Dans cette taille, on rencontre le plus souvent des bateaux au caractère sportif (Open 570) ou des randonneurs plus peïsibles (Narmac).

D'une simplicité déconcertante, ce petit voilier marie avec bonheur le modernisme d'une coque de glisse avec un gréement de catboat plus efficace qu'on pourrait le penser.



**Spacieux et dégagé.** Le cockpit, long de 2,57 mètres et bien dégagé, peut accueillir quatre personnes. Les bancs latéraux ne s'appuient pas sur le cloison du roof et laissent ainsi la place pour un aîni en forme de dos d'âne qui recouvre la petite capote. Une très agréable position de farniente.



**Deux couchettes en prime.** L'intérieur offre une hauteur sous barrots de 1,02 mètre. On y accède par un panneau étanche (diamètre 0,50 mètre). C'est un grand espace de rangement dans lequel on peut éventuellement dormir à deux. Le cloison avant qui supporte les efforts du pied de mât est ajouré.

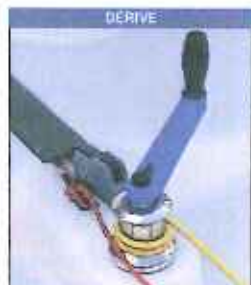
**Au près.** La mise à l'eau dans le port de Concarneau nous a permis de constater que la simplicité de mise en œuvre n'avait rien de théorique : en moins de dix minutes, l'Ikone J était à l'eau, prêt à naviguer. Le mât en carbone époxy sur lequel est enroulée la voile est mis en place très facilement par un seul équipier (il ne pèse que 12 kilos) : il suffit de le glisser dans l'emplanture dans laquelle il s'ajuste grâce à une bague en Teflon dans laquelle il pivote librement. Il ne reste alors qu'à fixer le palan d'écoute sur la voile et sur la poutre d'île de tableau, à faire pivoter les deux safrans et à descendre la dérive. Lorsqu'on navigue sur un catboat, on est toujours un peu inquiet sur l'équilibre au près.



**Perfectibles.** Les deux safrans coupés par une barre de liaison sont articulés sur l'arrière des ferrures en alu. Ils seront légèrement compensés pour supprimer le railleur que nous avons constaté et les barres seront allongées.



**Simple et efficace.** L'emplanture du mât est un puits cylindrique qui s'appuie sur le fond du bateau avec un feutre sphérique et une bague en Teflon permettant au mât de tourner facilement quand la voile n'est plus sous tension.



**Pivotante.** La dérive en fonte de 130 kilos est actionnée par un bout moufle que l'on reprend à l'aide d'un winch en arrière du roof. Une retenue de sécurité lui permet de ne pas revenir dans son puits en cas de chavirage.

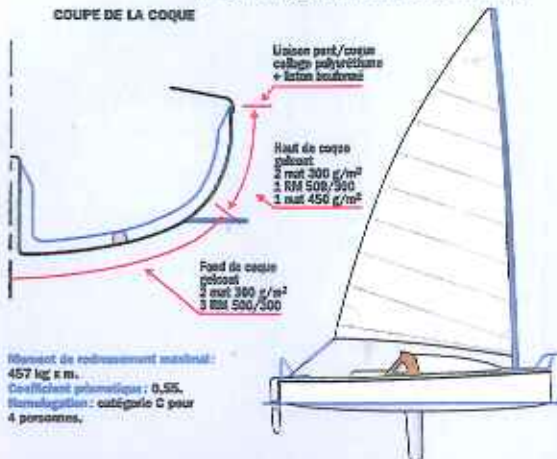
Texte et photos Jean Louis Guéry.  
Plans et infographie François Chevalier.

Lors de cette navigation, nous avions 15 nœuds de vent bien établis avec des rafales à 18, ce qui est sans doute la limite au-delà de laquelle il aurait fallu réduire en roulant la voile. Mais, même dans ces conditions, l'Ikone J reste parfaitement équilibré, avec une barre relativement neutre. Le bateau est stable sur sa route, présente une bonne raideur à la voile et fait un près très honorable. Le seul problème que nous avons constaté est la dureté des barres qui est due d'une part à l'absence de compensation des safrans et d'autre part à des barres un peu courtes. Un problème qui n'a pas échappé aux responsables du chantier et qui fera l'objet de modifications sur les premiers modèles de la série.

**As Poutre.** Si le choix d'une voile à bordure fibre permet d'enrouler facilement autour du mât pour réduire, il a l'inconvénient, dans le petit temps, de ne pas permettre d'ajuster au mieux la forme de celle-ci (et ce, malgré les deux lattes verticales autorisant un peu de rand de chute). Pour y remédier, il est prévu à bord de l'Ikone J un jonc en fibre de verre que l'on enfila dans un gousset sur toute la longueur de la bordure. La voile retrouve ainsi une certaine rigidité et un meilleur profil et, surtout, ne se referme plus sur elle-même dès que l'on donne un peu de mou dans l'écoute. Mais le vrai plus de ce petit bateau est son spi asymétrique. Grâce à un bout-dehors rétractable, il impose d'utiliser un mât renforcé que l'on maintient avec un jeu de deux petites bastingues mobiles. On raidit celle au vent à l'aide d'un coinzeur situé sur le côté du rouf. Elle permet de reprendre l'effort qui s'exerce sur le haut du mât et de ne pas compromettre la tenue de celui-ci. Avec la brise que nous avions, le bateau se métamorphose alors en une petite bombe, très vivante et très agréable à la barre. Du côté de la tourelle du Cochon, où le clapot nous permettait de partir en surf, nous avons frôlé les 10 nœuds.

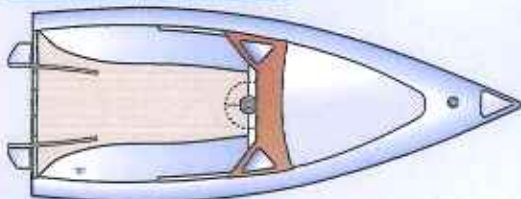
**À bord.** L'Ikone J n'a pas vraiment vocation à être un voilier de petites croisières côtières. Le rouf abrite un vaste espace de rangement auquel est accolée par un panneau géométrique circulaire. Cependant, la hauteur sous barrots de 1,02 mètre et les dimensions de ce volume, qui se prolonge sous le cockpit, permettent un couchage pour deux personnes. De quoi envisager malgré tout des bivouacs d'un ou deux jours et ne pas se cantonner à un simple programme de dayboat. J.L.G. ■

## COUPE DE LA COQUE



Plan de redressement matériel :  
457 kg et m.  
Coefficient prismatique : 0,55.  
Homologation : catégorie C pour  
4 personnes.

Amphibote : Julien Marin. Constructeur : Espace Vag, rue des Belfinches,  
29900 Concarneau, tél. 02.58.57.22.02, fax 02.58.57.52.70,  
[www.espace-vag.com](http://www.espace-vag.com), [contact@espace-vag.com](mailto:contact@espace-vag.com)



## Prix et options

Prix version standard 17 200 €.

Avec balcons et chandeliers inox, larges en teck, 4 taquets d'amarrage, panneau de descente bolot, pontage et taquets-colonneurs par les manœuvres, 1 winch à l'ancre, palas d'écoute avec poignées à billes, mât carbone epoxy, voile totale Le Bilan.

Prix de bateau équipé : 22 000 €.

Principales options

Capeux avec crocus inox et génioeur cuir : 740 €.  
Kit matériel sécurisé (moins de 5 m/les) : 530 €.  
Remorque Mécanostrat (à freins) : 2 422 €.  
Nohzer Yarricho 4 ch : 1 190 €.  
Grément de spi avec mât renforcé : 2 348 €.

## Caractéristiques techniques comparées

	IKONE J	OPEN 5,00	MAJAC	RTAG 2
Longueur coque	3,53 m	5,00 m	5,00 m	5,50 m
Pontaison	5,53 m	5,00 m	4,82 m	5,25 m
Largeur	2,20 m	2,24 m	2,36 m	2,50 m
Tout d'eau	0,20+1,10 m	0,20+1,50 m	0,20+1,50 m	0,20+1,50 m
Volume	15 m³	25,30 m³	35 m³	35,50 m³
Déplacement	420 kg	290 kg	580 kg	620 kg
Leak	338 kg	189 kg	250 kg	269 kg
Coussinets	2	—	2	4
Balcons	polyester	acrylique	alvéole polycarbonate	polyester
Catégorie	C	C	C	C
Articles	Julien Marin	Espace Vag	J & H Faurac	J & H Faurac
Constructeur	Espace Vag	Phillon	Espace Marine	Espace Marine
Prix	17 200 €	22 500 €	30 300 €	33 300 €

## Points forts

- Facilité de mise en œuvre.
- Simplicité du grément.
- Bateau très vivant et moderne.

## Point faible

- L'accès à l'intérieur est un peu acrobatique.
- Accès à la plage avant.
- Efforts de frottement à l'enroulement.

## Les chiffres de Voiles et Voiliers

## VITESSES MESURÉES\*

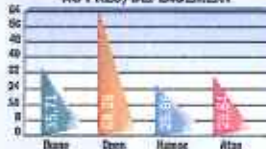
\*11 Nœuds à vitesse avec le GPS

Course 12 par rapport au vent réel

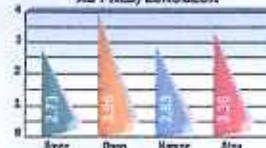


Mer calme. Vent réel : 15 à 18 nœuds.  
Voiture : grand-voile, puis spi asymétrique.

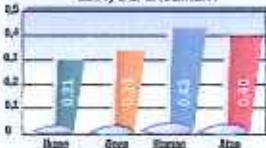
## SURFACE DE VOILE AU PRES/DÉPLACEMENT



## SURFACE DE VOILE AU PRES/LONGUEUR



## LEST/DÉPLACEMENT





Seul cat boat de la bande, l'I-kone J a bien tiré son épingle du jeu, notamment dans la brise.

## I-Kone J

### Un cat boat très réussi

La première chose que l'on remarque en embarquant sur l'I-Kone J est sa copote qui surplombe deux sièges ergonomiques : un endroit idéal pour se protéger du vent et des vagues ! C'est d'ailleurs la place qu'a choisie l'une des équipières alors que nous faisons des ronds dans l'eau, le temps de regrouper tous les bateaux de notre essai. Dans

les virements comme dans les ampannages, ce grément cat boat nous montre ses qualités. Il suffit de pousser légèrement la barre pour amorcer le virement – au moins sur une mer plate –, et nous voilà sur l'autre amure sans avoir touché à l'écoute. Une fois rassemblés, nous commençons un long bord de travers. Grâce aux deux safrans, la barre reste douce même dans les risées qui font gîter le bateau. En revanche, l'absence de cale-pieds (en option) a une fâcheuse tendance à précipiter l'équipage, barreur en tête, au fond du cockpit. Le vent semblant se stabiliser, nous en profitons pour installer une longue latte faisant office de bôme le long de la bordure de grand-voile. Facile à dégréer, cette latte évite que la voile ne se creuse trop au portant. L'aspar en carbone pivote en effet pour réduire la voilure ou la rouler complètement. L'I-Kone J est également équipé d'un bout-dehors – en carbone – qui lui permet de déployer au portant un petit spi asymétrique. Ce dernier peut être porté jusqu'à une vingtaine de nœuds. À noter



que pour pouvoir envoyer ce spi, la grand-voile doit être complètement déroulée et le mât maintenu par un système de bastingues. Pour préparer notre échouage, rien de plus facile : un bout pour remonter la dérive, un autre pour enrouler la voile et le tour est joué. Une fois amarré sur un corps-mort, nous installons une petite tonnelle au-dessus du vaste cockpit. À peine avons-nous fini de la monter que l'un des arceaux se plie, ce qui nous contraint à l'enlever. Il nous faut alors regagner la cabine. L'entrée, matérialisée par un grand hublat, est plus difficile d'accès qu'il n'y paraît et ce, malgré l'arceau de la copote sur lequel on peut prendre appui. Les aménagements sont simples : deux grandes couchettes cercueils et un coffre à l'avant qui fait office de rangement. Notons que pendant la nuit, le bateau s'est posé parfaitement à plat, au point que son équipage n'a pas pris conscience de l'échouage. Dans le vent plus soutenu rencontré le lendemain, l'I-Kone n'a pas démerité avec sa voilure largement réduite et a prouvé ses qualités dans une longue remontée au près musclée. Si l'on oublie l'absence de cale-pieds et en espérant une mise au point du taud de cockpit, ce cat boat est un compromis séduisant pour passer de la sortie de quelques heures à une petite croisière plus ambitieuse.

Long. : 5,50 m. Largeur : 2,30 m. GV : 15 m². TE : 0,20-1,10 m. Dépl. : 430 kg. Matériau : stratifié de verre. Architecte : Julien Marin. Constructeur : Espace VAG. Prix : 17 200 €.



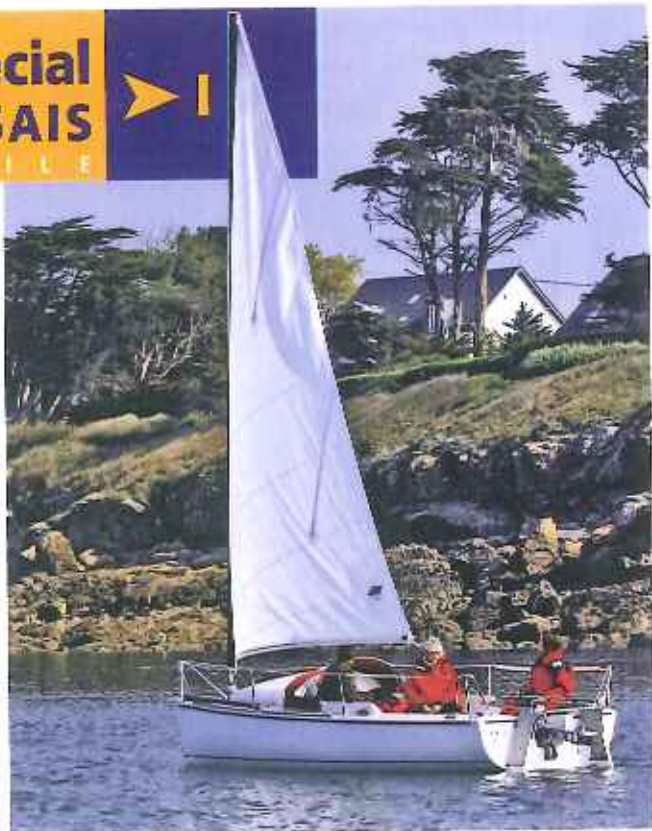
Les aménagements sont simples : une couchette double et une zone de rangement en avant de l'emplanture de mât.



L'absence de cale-pieds est regrettable pour le confort de l'équipage.



La capote permet de s'abriter en navigation dans le fond du cockpit à la forme ergonomique.



## I Kone J

TRANSPORTABLE, VITE GRÉÉ, SIMPLE à utiliser sont les trois qualités de ce grand dériveur cat-boat de balade familiale. Le mât autoporté en carbone (12 kg) porte une belle grand-voile dont le barreur seul doit s'occuper. C'est tout l'avantage de l'Ikone J qui ne demande aucun effort à l'équipage, embarqué juste pour le plaisir d'être sur l'eau. Pour la prise de ris, il suffit de rouler la grand-voile pour réduire la toile. Le cockpit large et très ergonomique peut accueillir six personnes. On peut même passer une nuit à bord si l'on aime l'esprit du camping côtier. Car la petite cabine fermée par un hublot étanche permet de ranger le matériel, voire d'y faire dormir

des enfants. Pour les grands, une tente à fixer au-dessus du cockpit doit être proposée.

### Bien vu

- ✓ Le gréement cat-boat
- ✓ La chaise moteur intégrée
- ✓ La petite cabine
- ✓ Le grand cockpit

### Mal vu

- ✓ Absence de cale-pied pour le barreur

### Notre avis ★★★★★

Architecte: J. Marin  
Constructeur: Espace Vag  
Long./larg.: 5,50 m/2,30 m  
Poids: 420 kg - T.E.: 0,20/1,10 m  
Voilure au près: 15 m<sup>2</sup>  
Prix: 17200 €





# IKone J

## Un day-boat ludique

On va voir ce qu'il a dans le ventre, ce petit IKone J «J» comme Junior. Car le petit frère de l'IKone est censé s'en distinguer par un tempérament plus fougueux. Il faut dire que le «grand» IKone, gréé lui aussi en cat boat avec un mât tournant non haubané (en carbone) et une voile non bômée, tenait plus du père tranquille que du foudre de guerre. Le «junior», 50 cm plus court et 300 kg plus léger, va pouvoir s'ébrouer aujourd'hui dans un bon vent d'ouest établi à plus de 20 nœuds et dans un clapot bien formé. Avec son maître bau très reculé, ses lignes tendues, ses deux safrans, son grand cockpit et son petit rouf galbé, ce bateau de promenade n'est pas sans évoquer les nouveaux sportboats du type open. Les amarres à peine larguées, on ne tarde pas à comprendre l'intérêt de ce grément : à bord il n'y a (presque) pas d'accastillage ni de bouts;

### EN CHIFFRES

Longueur coque : 5,50 m.  
Largeur : 2,30 m.  
Tirants d'eau : 0,20-1,10 m.  
Déplacement : 420 kg.  
Lest : 130 kg.  
GV : 15 m<sup>2</sup>. Spi : 16 m<sup>2</sup>.  
Matériau : strat. vairo-polyester.  
Architecte : Julien Marin.  
Const. : Espace Vag. Cat.  
CE : C. Prix : 17 200 €.

pour partir sous voiles il suffit d'ouvrir le mini-bloqueur pivotant Spinlock et libérer ainsi la drosse de rotation du mât pour dérouler la voile. Ensuite il y a juste... un palan d'écoute quatre brins qui coulisse sur une pantoire à l'arrière du cockpit. Un panneau de pont étanche, précédé par une capote (optionnelle), donne accès à une «cabine» où il y a juste la place pour dormir à deux. Pour l'heure, l'IKone J remonte vaillamment contre le clapot, grand-voile réduite d'un bon tiers, en gagnant au vent sans problème et sans trop taper. On apprécie la raideur à la toile et la vivacité du bateau mais on regrette que la barre soit si lourde. Confortablement installé sous la capote, à l'abri des embruns, Stéphane Le Hecurte d'Espèce Vag nous signale que Julien Marin planche déjà sur des nouveaux safrans compensés. Attention à garder de la vitesse au près, la dérive pivotante est assez étroite. A noter que cet appendice profilé contient tout le lest et entre tout entier dans la coque, ce qui limite le tirant d'eau à 20 centimètres et facilite grandement les manutentions – encore un argument de poids. Au portant, tout dessus, l'IKone J nous gratifie d'un ou deux surfs sur la vague. Pas de bôme, on n'hésite pas à multiplier les empannages ! Pour envoyer le petit spi de 16 m<sup>2</sup> on attendra d'avoir regagné les eaux calmes du port – même si le capelage de spi est tenu par des petites bastaques amovibles en Spectra. Sur eau plate, on commence alors à planer dans les risées. Voilà donc un bateau à la fois amusant et familial. Ce n'est pas si courant !

On apprécie la raideur à la toile et la vivacité du bateau mais on regrette que la barre soit si lourde. Confortablement installé sous la capote, à l'abri des embruns, Stéphane Le Hecurte d'Espèce Vag nous signale que Julien Marin planche déjà sur des nouveaux safrans compensés. Attention à garder de la vitesse au près, la dérive pivotante est assez étroite. A noter que cet appendice profilé contient tout le lest et entre tout entier dans la coque, ce qui limite le tirant d'eau à 20 centimètres et facilite grandement les manutentions – encore un argument de poids. Au portant, tout dessus, l'IKone J nous gratifie d'un ou deux surfs sur la vague. Pas de bôme, on n'hésite pas à multiplier les empannages ! Pour envoyer le petit spi de 16 m<sup>2</sup> on attendra d'avoir regagné les eaux calmes du port – même si le capelage de spi est tenu par des petites bastaques amovibles en Spectra. Sur eau plate, on commence alors à planer dans les risées. Voilà donc un bateau à la fois amusant et familial. Ce n'est pas si courant !



Notez les lattes verticales. Pour le petit temps, on peut en outre glisser un jonc dans la bordure.



Ca plane! Le spi n'est pas bien grand, mais il faut dire que le mât en carbone n'est pas haubané... Pour spier on grée simplement deux petites bastaques en Spectra.



TEXTE ET PHOTOS : SEBASTIEN MARIN/SEF.



Le constructeur s'est abrité derrière la capote – façon Vendée Globa... Le seul winch du bord sert à relever la dérive lestée. Ça ne prend que quelques secondes.

Un cockpit très vaste, à l'ergonomie bien étudiée. Le chantier propose une motorisation généreuse (Yamaha F4, 1 190 €) mais un 2,5 ch peut suffire à pousser les 400 kg de l'IKone J.



Il manquait un cale-pieds sur le bateau d'essai; une pièce amovible est prévue.

## GO 550 CLUB

5,50 M

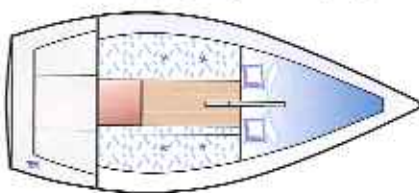
15 500 €

Larg. 2,45 m. TE 0,30-1,10 m.  
P. 0,54 t. Voil. 18,50 m<sup>2</sup>.

INDIGO YACHT  
FAUROUX



**NOTRE AVIS.** L'ancien Neptune 5,50, poussé par une association de propriétaires et son dynamique président, est, sous le nom de Go 550, l'un des derniers actifs représentants de la classe Micro. Très vif, sensible au réglage, c'est une belle unité qui nécessite un équipage expérimenté (ou qui souhaite le devenir) pour en tirer la quintessence. Son relookage de ces dernières années le maintient dans le coup. On privilégiera sa version régates plutôt que la version croisière, peu convaincante sur cette unité sportive.



## KOUING AMANN

5,50 M

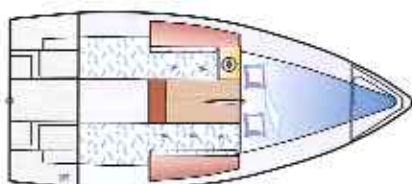
18 165 €

Larg. 2,45 m. TE 0,25-1,20 m.  
P. 0,66 t. Voil. 20,00 m<sup>2</sup>.

CN PIXIS  
HENSEVAL



**NOTRE AVIS.** Un design très réussi et une belle qualité de stratifié pour ce bateau à stabilité initiale réduite, dont un accastillage volontairement simple, mais efficace, permet de tirer la quintessence. Sa coque rapide et légère dotée d'une dérive sabre offre, sous ses voiles généreuses, de vraies sensations de barre. Attention à ne pas le confondre avec un petit croiseur dont il a le volume. C'est un dayboat sensible qui satisfera avant tout les équipages rompus à la manœuvre de voiliers sportifs.



ESSAI VV N° 419.

## MICROSAIL

5,50 M

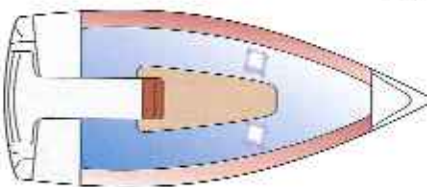
22 850 €

Larg. 2,45 m. TE 0,20-1,15 m.  
P. 0,61 t. Voil. 18,50 m<sup>2</sup>.

CN FRANCK ROY  
MULL

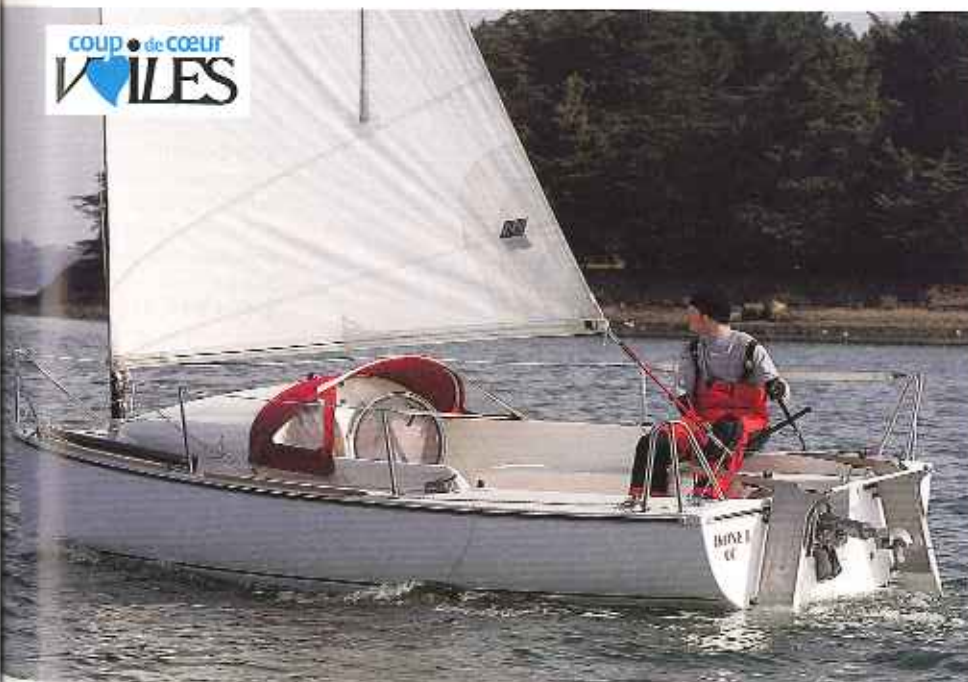


**NOTRE AVIS.** Attention, valeur sûre ! Produite par divers chantiers en un quart de siècle, cette bête de course plutôt habitable poursuit une carrière discrète auprès d'amateurs éclairés. Très bien réalisé par son actuel constructeur, ce petit régatier qui laisse nombre de ses concurrents dans son sillage peut aussi se faire croiseur occasionnel, dans des conditions de confort limitées, il est vrai. Un bon point pour le cockpit à deux niveaux et la sensibilité au réglage de ce toujours excellent petit bateau.



ESSAIS VV N° 126, 131, ET 333.

COUP de CŒUR  
VOILES



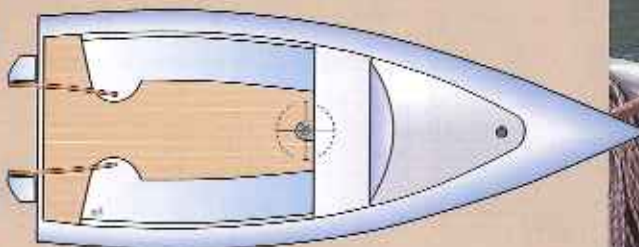
## I-KONE J

5,50 M

18 200 €

Larg. 2,30 m. TE 0,20-1,00 m.  
P. 0,1 t. Voil. 15,00 m<sup>2</sup>.

ESPACE VAG  
MARIN



**NOTRE AVIS.** Fichtre, il déménage ! Nouveauté remarquée du Salon de Paris de l'an dernier, l'I-Kone J est particulièrement réussi, très équilibré dans son programme. Nous voilà typiquement en présence d'un semi-sportif capable de satisfaire les amateurs de sensations... et leurs équipages moins amarlinés. Une seule personne suffit à la manœuvre de ce bateau qui réagit au moindre souffle et s'envole avec son spi asymétrique. Le bateau se met à l'eau très facilement et se mâte de même. L'intéressante formule du mât enrouleur limite les performances de la voile, mais ce n'est là qu'affaire de compromis. Avec une carène et des appendices racés, il reste néanmoins sage, n'échappe jamais au contrôle et offre, sous sa capote, à l'entrée de son coffre avant, un espace d'accueil tout en rondeur, rassurant et protecteur pour les enfants. Nous avons d'ailleurs apprécié l'ergonomie de son cockpit et son design général. Les assises sur les bancs de cockpit sont excellentes. Il faut juste ne pas se méprendre sur l'emploi du coffre avant qui n'offre aucune habitabilité. Oubliez jusqu'à l'idée de bivouac occasionnel, à moins de vouloir contracter à vie une claustrophobie chronique. Voilà typiquement le bateau de l'ancien régatier qui n'entend pas renoncer à la vitesse ou aux sensations de barre, bien que celle-ci soit un peu ferme. C'est un pur dayboat pour une clientèle plutôt jeune aimant les voiliers réactifs. Une unité généreuse, esthétique, avec laquelle faire partager les plaisirs de la voile tonique à toute la famille.

ESSAI VV N° 437.



4 A 10 MÈTRES

Monocoques  
RANDONNEURS CÔTIERS