

Texte Eric Vibart.  
Photos Laurent Charpentier.  
Illustrations François Chevalier.

# 5 RANDONNEURS FONT LEUR CINÉMA

Cinq randonneurs côtiers se sont retrouvés à Bréhat au solstice de printemps. Cabotins du rase-cailloux, ils jouent les stars sous un soleil tout neuf. Echappée belle et bivouac sous les étoiles ! Entre 15 et 25 000 euros, avec un abri suffisant pour la nuit d'un homme et une femme, pour tous les styles et toutes les saisons du plaisir, voici cinq bateaux à utiliser comme on passe un dimanche à la campagne.

*Vestiges du jour.  
Pour cinq bateaux  
aux personnalités  
très différentes,  
fin d'après-midi  
tout en tranquillité  
à l'approche  
de la Corderie.*

Ikone J  
Randa

Seascope 18

Sallart 17

Gazelle croisière

PocketShip





**Parade de printemps.** Après un briefing en règle et sous des gréements très divers, nos cinq randonneurs multiplient les chassés-croisés dans les courants du Trieux.



La vie est à nous ! Gazelle croisière, Ikone J Rando, PocketShip, Sailart 17 et Seascope 18 ont répondu à un casting sélectif pour acteurs singuliers. Quoi de commun entre le Seascope 18, jeune premier à voiles Pentex et la Gazelle croisière à gréement houari ? Entre l'Ikone J Rando, cablot à mât enrouleur et le PocketShip jouant l'ami américain jusqu'au bout de son portique où poser une bôme grosse comme un cure-dent ? Et que dire du piquant Sailart 17 venu en exclusivité donner en France ses premières répliques ?

**TOUT LE MONDE EST EN PLACE ? ON MÂTE ? CA TOURNE !** Si les gréements de la Gazelle et du PocketShip s'établissent d'un coup grâce à de solides jumelles, l'opération demande plus de manutentions pour le Sailart et le Seascope dont les mâts reposent sur un étrier arrière lors du transport sur remorque. L'Ikone avec son espar carbone de 12 kilos et sa voile à fourreau comme un Laser simplifie les choses. Pour rejoindre la rivière, le PocketShip fait sa mauvaise tête, renâcle sur des chandelles mal adaptées. Le Sailart recourt à une remorque



**Le plongeon.** Faute d'une remorque roulez-vous, les mises à l'eau contraignent à l'immersion des roues. Des modèles sans frein, heureusement.

immergeable et, quant aux autres, une poussée et... à l'eau !

Dans un vent instable, sous l'œil de l'homme à la caméra de *Voiles et Voiliers* ([ndao.sur-voilesvoiliers.com](http://ndao.sur-voilesvoiliers.com)) la belle équipe s'égaille sur le Trieux en fin de marée montante. Dans ces conditions, au près, l'Ikone n'est pas le plus à l'aise. En sortie de virement, la dérive peine à accrocher les filets d'eau et les relances sont laborieuses. Cela s'estompe dès que l'on gagne en vitesse, mais dans les petits airs ce cablot sans bôme, limité en possibilités de contrôle de voilure, est pénalisé. C'est au débridé, dès que le spi asymétrique est envoyé, que la carène file alors à un train d'enfer. Pendant que le PocketShip, brave petit soldat, lance régulièrement son moteur pour recoller à la flotte, le Seascope 18 s'envole pour caracoler en tête. Il faut dire qu'avec son grand tirant d'air, sa grand-voile à corne et sa carène de tueur d'élite, l'engin joue dans la catégorie raid. À ce moteur surpuissant répondent 125 kilos d'une étroite dérive en fonte, couteau dans l'eau qui remonte au choc (testé pour vous). Cet engin à bord duquel son importateur, François Cou-



**Un jour sur Terre.** Dérives relevées, les randonneurs révèlent entre deux marées les agréments jubilatoires de la petite voile d'exploration.



**Premier rendez-vous.** Aux deux extrêmes de notre assemblément, PocketShip et Seascope visent des ambitions très différentes.

**Le Seascope continue à jouer «Attrape-moi si tu peux», talonné par la Gazelle et le Sailart 17, le plus croiseur de tous.**

tant, nous fera une démonstration de trapèze est la terreur des palourdes. Et avec son spi asymétrique, adieu ma jolie !

**SUIVEZ CET AVION ! JUSTEMENT, LA GAZELLE CROISIÈRE** fait beaucoup mieux que trotter en arrière et bliffe tout le monde par son évolutivité et ses accélérations. Sans beaucoup de réglage, le bateau avance tout seul et, à peine gité, joue la fille de l'air. Le vaste cockpit est agréable, protecteur, l'accastillage sobre et haut de gamme parfaitement en place. Homologué pour cinq personnes, on n'y naviguera vraiment à l'aise qu'à quatre équipiers. Sur le prototype essayé, nous avons regretté le manque de taquets d'amarrage sur le pont. Sans faute de goût, culti-

vant des affinités électives avec les paysages traversés, la Gazelle, bateau rapide, vif et ludique a été l'heureuse surprise de ce comparatif.

**HAUT SUR L'EAU, LE POCKETSHIP** dont c'est ici la première navigation en mer, a la palme de l'originalité. En contreplaque-époxy, il s'adresse aux constructeurs amateurs, micro-croiseur aux étonnants volumes. Côté performances, il n'est pas féroce, mais sa parition est tout autre : «70 % du plaisir consiste à construire le bateau», explique Bruno Lequeu, parti d'un kit Arwen Marine. Biologiste, auteur d'ouvrages scientifiques, sculpteur ([www.brunolequeusculpteur.com](http://www.brunolequeusculpteur.com)), l'homme a fait de sa construction la vitamine d'un projet père-fils. «Créer un bateau de ses mains, c'est captivant, poursuit Bruno, et mon fils s'est mis au travail du bois». Aujourd'hui, le garçon est apprenti-ébéniste chez les Compagnons du Devoir. Voilà, messieurs les ronds de cuir, comment un voilier de 4,52 mètres peut faire naître une vie meilleure ! Sortie du Trieux, la flotille caracole vers Bréhat, cap vers le mouillage de la Corderie. Ciel au grand bleu, plein soleil, nous évoluons dans un décor sublime. Le Seascope continue à jouer

«Attrape-moi si tu peux», talonné par la Gazelle et le Sailart 17, le plus «croiseur» de tous, esthétique et singulier par la quête importante de son mât et l'étrétesse de son foc autovireur. Ce bateau venu en avant-première tirer ses premiers bords en France a beaucoup pour plaire, à débiter par une finition supérieure à la moyenne. C'est du sérieux et du bien pensé. Mais tous ces bateaux légers sont sensibles aux équilibres. Par

**On tasse les sacs, la veste de quart devient oreiller, on s'endort avec une question : les dayboats sont-ils aussi des nightboats ?**

petit temps, barreur et équipier doivent se grouper contre la cabine sous peine de trainer de l'eau. Cela est particulièrement vrai à bord du Sailart qui a une tendance naturelle à naviguer sur l'arrière au point que les essayeurs «matose-ront» leurs sacs dans la pointe avant du bateau.

**LE GRAND SOIR S'ANNONCE** alors que nous évoluons à l'entrée de la Corderie par calme blanc. Corps-mort près, tout le monde descend dîner dans l'île. Retour plus difficile : marée basse, tous les bateaux posés sur une plaine de vase molle. Par une nuit sans lune mais magnifiquement étoilée, nous partons à la recherche de nos bateaux, les plus courageux enfonceant pieds nus dans le sol gelé. Les autres, entre fous rires et dérapages, s'aventurent avec des gestes de funambules, s'y reprennent à plusieurs fois pour faire un pas prîant pour n'y pas laisser bottes et chaussures maculées. Les bateaux atteints, s'éclairant parfois avec des écrans de portables, on se glisse, on tasse les sacs, la veste de quart devient oreiller, on s'endort avec une question : les dayboats sont-ils aussi des nightboats ?

Au petit matin, des têtes ébouriffées émergent des panneaux de descente. Plutôt bien dormi dans l'ensemble. L'appareillage s'effectue en extrêmes alors que le jusant assèche la Corderie. Pour le Sailart et la Gazelle, un équipier descend dans l'eau et donne le coup d'épave décisif pour que ces bateaux de quatre à cinq cents kilos prennent la poudre d'escampette. Petit temps, navigation délicieuse, un peu de soleil dans l'eau froide révèle les fonds couverts

#### AVEC CES BATEAUX VOUS POURREZ

→ Grâce à l'argent de poche économisé sur les frais de navigation, faire une grande bouffe à l'escale ou louer une chambre avec vue quand vous serez las de vivre en espace restreint.

→ Pratiquer la régata l'occasion.

→ Gréer une tente de cockpit, terrasse de votre sweet home.

→ Emmener votre ami(e) à bord. Après huit jours ce sera «Un homme qui me plaît» ou «Adieu ma concubine».



#### SEASCAPE

L'engin très au point, avec une barre précise, est l'athlète complet de notre comparatif pour la régata et le raid. Solidement construit, la quille en fonte remonte sans dommage en cas de choc. Lors de la mise au point du prototype, un test volontaire de passage sur obstacle à 7 noeuds n'a causé aucun dommage structurel, sinon un peu de métal bréché sur le bord d'attaque. Bien vu : la trappe à l'arrière du cockpit permettant d'atteindre les boulons des ferrures de safran, le blocage des ridoirs par Velcro et, au mouillage, l'accès direct à la mer en ôtant l'entretoise d'accouplement des barres.



#### GAZELLE CROISIERE

Élégante et très évolutive, la Gazelle croisière offre une bonne stabilité initiale. Son accastillage réduit à l'essentiel et haut de gamme simplifie les manœuvres. Sur notre bateau d'essai, il fallait se gendamer et finir par appuyer sur le safran à la main pour qu'il consente à s'abaisser.

L'espace vital du cockpit permet de travailler l'assiette avec précision. Au mouillage ou à l'échouage, cette grande surface d'accueil sera avantagement couverte par une tente adaptée. La mise à l'eau est d'une efficacité redoutable.



#### POCKETSHIP

Des volumes étonnants ! Même si on ne gagne pas à le charger, le PocketShip peut accueillir trois équipiers adultes dans son cockpit protégé et bien dégagé. Au centre se trouve «un puits à jambes» étroit (couchettes cerceuil obliques) plus qu'un véritable cockpit, ce qui n'est d'ailleurs pas gênant. À l'avant, une belle plage protégée de hautes hiloires permet d'y stocker un mouillage ou d'y venir rêver par beau temps en cours de navigation. Haut sur l'eau, notre bateau, arqué manquant un peu de lest, n'était pas tout à fait dans ses lignes. La voilure est modeste, peut-être un peu trop pour les petits airs. On pourrait sans doute lui ajouter un flèche sur mâtereau.



#### SAILART 17

Évolutif et léger à manœuvrer avec sa barre-raquette, mais très instable dérive haute, le Sailart 17 ne laisse rien à redire sur son accastillage de qualité, à l'exception des sangles de cockpit, trop basses pour un maintien en sécurité de l'équipage.

Naviguant naturellement brion hors d'eau et trop sur l'arrière, il faut résister à ne pas charger les deux grands coffres de cockpit et veiller à l'équilibre longitudinal. La dérive épaisse et lourde (100 kilos) demande quelque effort pour la remonter et dépasse d'une dizaine de centimètres sous la coque en position haute.

Le foc autovireur, certes facile à manœuvrer mais de surface trop réduite, gagnera à être remplacé par l'option génois qui offrira à ce bateau élégant les performances qu'il mérite.



#### IKONE J RANDO

Tout est affaire de compromis et la facilité de mâtage et de réduction de voilure offerte par le mât tournant se paye par une aérodynamique ingrate.

La voile à lattes verticales a une tendance naturelle à déverser et l'absence de bôme limite le contrôle du vrillage et de la position du creux.

Certains utilisateurs grêent des barbers sur chaque bord pour gagner en efficacité.

L'option JS avec grément marconi résout ces difficultés... mais avec des manutentions moins spontanées pour le mâtage.





### GAZELLE CROISIERE

Sous un roof modeste, la cabine est minimaliste et passer une nuit à deux peut contraindre à laisser une partie des sacs à l'extérieur. Les couchettes permettent une nuit correcte mais gagneront légèrement aux épaules sur les prochains modèles.  
Sur ce bateau davantage destiné à la sortie à la journée que les autres, on regrettera que la baïlle à mouillage soit en option... et que chaumards et taquets d'amarrage soient absents à l'arrière ! Très léger, le capot de descente n'a pas encore trouvé de solution technique définitive pour assurer son étanchéité.



### IKONE J RANDO

Une cabine dépouillée mais suffisamment grande pour le bivouac à bord de ce catboat où se sont réunis le journaliste et le constructeur de plus grandes tailles pour passer une excellente nuit dans de bonnes conditions de couchage. À noter d'ailleurs que le galbe du roof offre la plus grande hauteur sous barrots de nos cinq bateaux, assis sur la couchette. L'essentiel des volumes de rangement, non négligeables d'ailleurs, est concentré à l'intérieur de la cabine, le cockpit n'offrant en option que des trappes ouvrant sur des coffres permettant de ranger pare-battage, amarres et petit matériel.



### POCKETSHIP

Faute de matelas, ce micro-randonneur est le seul bateau à bord duquel nous n'ayons pas dormi. Mais on peut y sommeiller à deux, séparés par le puits de dérive (qui se visite avec une trappe étanche très bien vue), jambes à l'étroit sous le cockpit.  
En fait de cabine, il s'agit plutôt d'un abri où, plutôt que des couchettes, on pourrait disposer de ces gros sacs remplis de granules de polystyrène où carrer ses fesses pour y faire sa souille. Un mouillage calme, un bon livre, un thermos de thé... voilà le bateau de Diogène ! Le PocketShip est le seul de nos randonneurs à pouvoir facilement accueillir un WC chimique glissé au fond d'une couchette cercuclé... à condition de naviguer en solo ou de ne pas dormir à bord.



### SAILART 17

À bord de ce bateau qui affiche le meilleur rapport qualité/prix de notre comparatif, une finition parfaite, des pièces de menuiserie dignes d'unités plus grandes, un intérieur clair et l'absence d'époutille procurent un volume agréable.  
Lors de notre essai, deux adultes de grande taille ont avoué y avoir dormi « comme à la maison » dans les deux larges couchettes qui s'enfoncent en partie sous le cockpit.  
Dormir impose de jouer avec l'ouverture du panneau de descente, à moins de sacrifier à l'option panneau ouvert, absente sur notre bateau d'essai.

d'eau cristalline. À la Chambre, calant entre 15 et 41 centimètres dérive hautes, nos randonneurs vont se poser sur la plage à coquillages et crustacés. Longue halte le temps de tourner des vidéos, mesurer les emménagements, fourrer la tête dans les coffres et laisser revenir le flot. Quand la mer monte, une nouvelle poussée suffit pour se retrouver en eau. Le retour vers le Trieux s'effectuera à travers de petites zones de turbulences entre Béniguet et Raguénès, parmi des écueils spectaculaires. Magique !

*Marée haute. Quelques centimètres d'eau suffisent pour que nos randonneurs posés sur la grève reprennent le large. Faibles poids, faibles tirants d'eau, une poussée et c'est reparti...*



### ALORS QUOI, TOUT LE MONDE IL EST BEAU TOUT LE MONDE IL EST GENTIL ?

Non ! Mais chacun de ces bateaux exprime l'élan jubilatoire de la voile d'exploration et répond à des aspirations précises : aventureuses, sportives, douces, créatives. Prudence toutefois ! Il ne s'agit pas de fantasmer un château sous le vent et les nuages à propos d'une coque entre 4,50 et 5,50 mètres. Le raid, la randonnée, le badinage avec la calisse ne seront jamais de la croisière : c'est un exercice rigoureux, non une science des rêves, un exercice zen où séparer l'essentiel de l'accessoire. Il faut du sens marin, éviter les coups de torchon en ne s'éloignant pas exagérément d'un abri même si tous sont munis de réserves de flottabilité et homologués en catégorie C (6 Beaufort, plus de 2 mètres de creux). Et l'on naviguera plus volontiers sur une côte au vent agitée en Sailart 17 qu'en PocketShip ou en Gazelle. Nos randonneurs sont taillés pour la virée aux îles, pour ouvrir une parenthèse enchantée, vivre de brèves rencontres et, si proches des côtes, se sentir intouchables. À Brihat, nous avons tenté cinq mariages à l'essai sans bouder le bon plaisir de bateaux qui nous ont séduits par leur spontanéité et l'humour primesautière qu'ils nous ont communiquée. Une providence par les temps qui courent. Chérie, je me sens rajeunir ! E.V. ●



### SEASCAPÈ

Le Seascapè, bateau de raid, s'est singularisé au mouillage en tendant une tente de bivouac sur la bôme, permettant en été de faire dormir deux personnes dans le cockpit grâce à des cale-pieds démontables. La cabine, large à la hauteur des épaules, permet de dormir à deux sur des matelas très minces. À moins d'avoir fait une école de voile option spéléologie, la hauteur très limitée conduit à la reptation pour entrer dans son sac de couchage. En tête de couchette, se situe l'essentiel de modestes rangements qui incitent, en raid, à ne pas emporter plus que l'équivalent d'un sac à dos moyen.

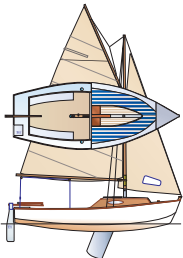
### AVEC CES BATEAUX VOUS NE POURREZ PAS

- Faire la cuisine même si vous êtes un dur à cuire.
- Vous coucher autrement que l'un après l'autre pour un grand sommeil.
- Naviguer plus d'une semaine à moins d'être scout toujours.
- Selon François Coutant (Seascapè), pratiquer plus d'un demi kamasutra.

**GAZELLE CROISIERE**

**«La Dolce Vita»**

Caractéristiques  
 Longueur de coque : 5,50 m. Largeur : 2,06 m.  
 Déplacement lége : 425 kg. Lest : 40 kg (dérive forte).  
 Tirant d'eau : 0,18-1,00 m. Surface totale au près : 16 m<sup>2</sup>.  
 Couchettes : 2 (hauteur libre : 76 cm ; largeur : 45 cm).  
 Cockpit : 2,30 x 1,40 m. Certification CE : C. 5 personnes.  
 Architecte : Riguidel/Marine Composite.  
 Constructeur : Marine Composite.



Prix standard  
 25 000 €

Options :  
 - Revêtement de rouf bois exotique : 525 €.  
 - Mât, bôme et come vernis epoxy : 380 €.  
 - Barre d'écoute : 125 €.  
 Prix du bateau essayé sans remorque : 26 665 €.  
 Marine Composite, port du Crouesty, 9 ZA Du Redo,  
 56460 Arzon, tél. 02.97.53.68.21, fax 02.44.84.12.17.  
 commercial@marinecomposite.fr  
 www.marinecomposite.fr

**NOTRE AVIS**

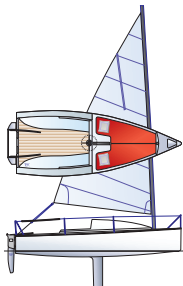
par **Pierre-Marie Bourguinat**,  
*réducteur en chef adjoint à Voiles et Voiliers.*  
 Ce qui m'a surpris : la vivacité du bateau dans les petits airs.  
 Ce que j'ai aimé : le plaisir de barre, la facilité de mise en œuvre. Et puis l'exercice de style

très réussi du rouf rapporté avec sa touche de bois.  
 Ce que je n'ai pas aimé : l'absence totale de petits rangements dans le cockpit, et l'échancrure suspecte du capot de rouf.  
 A qui je le recommanderais : à tout propriétaire d'une maison secondaire proche d'un plan d'eau semi-fermé (bassin d'Arcachon, golfe du Morbihan...) mais aussi aux adeptes de la navigation lacustre et en rivière où sa réactivité est un excellent gage de plaisir toujours renouvelé.

**IKONE J RANDO**

**«Une histoire simple»**

Caractéristiques  
 Longueur de coque : 5,50 m. Largeur : 2,30 m.  
 Déplacement lége : 430 kg. Lest : 130 kg (dérive forte).  
 Tirant d'eau : 0,20-1,10 m. Surface totale au près : 15 m<sup>2</sup>.  
 Couchettes : 2 (hauteur libre : 100 m ; largeur : 60 cm).  
 Cockpit : 2,50 x 1,62 m. Certification CE : C. 4 personnes.  
 Architecte : Julien Marin. Constructeur : Espace-Vag.



Prix standard  
 15 500 €

Options :  
 - Kit spi complet : 1 750 €.  
 - Coffres bateaux cockpit : 490 €.  
 - Hublot rond sur rouf : 290 €.  
 Prix du bateau essayé sans remorque : 24 500 €.  
 Espace Vag, rue des Bolincheux, 29000 Concarneau,  
 tél. 02.98.97.22.02 et 06.59.64.96.05, fax 02.98.97.52.70.  
 contact@espace-vag.com.  
 www.espace-vag.com

**NOTRE AVIS**

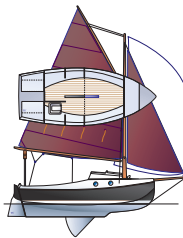
par **Eric Vibart**,  
*journaliste à Voiles et Voiliers.*  
 Ce qui m'a surpris : le volume gagné dans la cabine par rapport à l'Ikone J d'origine, sans empiéter pour autant sur le grand cockpit.  
 Ce que j'ai aimé : la rapidité de montage et de mise à l'eau qui peuvent s'effectuer en solitaire. La manœuvre en un clin d'œil, l'ergonomie du cockpit, les sensations sous asymétrique par bon vent.

Ce que je n'ai pas aimé : l'absence de mise au point de l'accastillage, le manque de fluidité des manoeuvres.  
 Ce que je n'ai pas aimé : le manque d'aisance dans le petit temps, le réglage limité de la grand-voile.  
 A qui je le recommanderais : à tout plaisancier souhaitant un bateau simple, éprouvé, malgré tout confortable et à bord équipé du on renoncera pas aux performances au-dessus de force 2.

**POCKETSHIP**

**«Le Père tranquille»**

Caractéristiques  
 Longueur de coque : 4,52 m. Largeur : 1,91 m.  
 Déplacement lége : 363 kg. Lest : 120 kg (dérive forte), queuesuies plomb le long de la quille). Tirant d'eau : 0,41-0,91 m. Surface totale au près : 13,77 m<sup>2</sup>.  
 Couchettes : 2 (hauteur libre : 40 cm ; largeur : 80 cm).  
 Cockpit : 2,10 x 1,50 m. Certification CE : C. 4 personnes.  
 Architecte : John C. Harris. Importateur : Arwen Marine.



Prix standard  
 13 000 €

Kits :  
 - Plans et guide de construction : 295 €.  
 - Prix du kit complet : environ 13 000 €, compter environ 500 heures de travail (deux ans de construction pour le bateau essayé).  
 Arwen intermédiaires sur demande.  
 Arwen Marine, 1 rue de Roye, 60280 Claircix, tél. 03.44.42.83.31 et 06.80.37.50.18.  
 contact@arwenmarine.com. www.arwenmarine.com

**NOTRE AVIS**

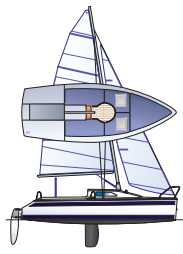
par **Eric Vibart**,  
*journaliste à Voiles et Voiliers.*  
 Ce qui m'a surpris : le volume de coque au-dessus de l'eau, la difficulté à apprécier la véritable échelle de cette embarcation légère.  
 Ce que j'ai aimé : son côté décalé, sa barre toujours très douce, ses volumes intérieurs et accessibles, son look néoclassique hors des sentiers battus.

Ce que je n'ai pas aimé : l'absence de mise au point de l'accastillage, le manque de fluidité des manoeuvres.  
 A qui je le recommanderais : à un plaisancier habité de ses mains et dont le premier plaisir sera la construction. Même s'il existe d'autres kits d'unités plus ludiques et performantes sur le marché.

**SAILART 17**

**«Domicile conjugal»**

Caractéristiques  
 Longueur de coque : 5,10 m. Largeur : 2,30 m.  
 Déplacement lége : 510 kg. Lest : 100 kg (dérive forte).  
 Tirant d'eau : 0,25-1,00 m. Surface totale au près : 16 m<sup>2</sup>.  
 Couchettes : 2 (hauteur libre : 70 cm ; largeur : 55 cm).  
 Cockpit : 2,00 x 1,45 m. Certification CE : C. 4 personnes.  
 Architecte : Sailart Design. Constructeur : Sailart.



Prix standard  
 17 990 €

Options :  
 - Pack croisière (freu de mât, loch-speedo, compas, éclairage intérieur...) : 2 000 €.  
 - Gennaker 16 m<sup>2</sup> : 1 297 €.  
 - Pack énergies (batterie, panneaux solaires moteur, Minnkota E46, etc.) : 1 257 €.  
 Prix du bateau essayé sans remorque : 22 686 €.  
 Mini Croiseur Distribution, 8 rue du Mestivage,  
 95490 Vauréal, tél. 06.60.84.95.82. www.minicroiseur.fr

**NOTRE AVIS**

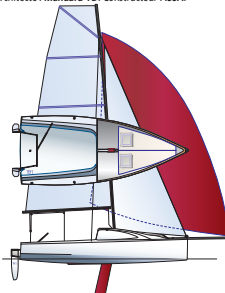
par **François-Xavier Ricardou**,  
*journaliste, responsable équipement à Voiles et Voiliers.*  
 Ce qui m'a surpris : la qualité de finition et la maîtrise du polyester sont vraiment au-dessus des autres constructions.  
 Ce que j'ai aimé : l'accastillage de qualité (Harken), bien pensé et bien dimensionné. Et quel espace intérieur ! Le Sailart dispose d'une vraie cabine dans laquelle on ne dort pas à l'étréot (pas plus de 16 cm).  
 Ce que je n'ai pas aimé : avoir un feu autocouvrant sur un spi petit bateau ne se justifie pas. Il pénalise trop les performances dans le petit temps.

A qui je le recommanderais : à un débutant. Facile à mettre à l'eau, à mâter et à manoeuvrer, le Sailart rassure. Bien stable (à condition de baver la quille), il sera parfaitement adapté à un bon père de famille.

**SEASCAPE**

**«La Chevauchée fantastique»**

Caractéristiques  
 Longueur de coque : 5,55 m. Largeur : 2,40 m.  
 Déplacement lége : 470 kg. Lest : 125 kg (dérive forte).  
 Tirant d'eau : 0,15-1,50 m. Surface totale au près : 23 m<sup>2</sup>.  
 Couchettes : 2 (hauteur libre : 73 cm ; largeur : 80 cm).  
 Cockpit : 2,50 x 2,16 m. Certification CE : C. 4 personnes.  
 Architecte : Manuard YD. Constructeur : ISSA.



Prix standard  
 23 322 €

Options :  
 - Déco de cockpit adhésive : 359 €.  
 - Kit treize : 287 €.  
 - Tente de cockpit : 346 €.  
 Prix du bateau essayé sans remorque : 26 500 €.  
 Seascape Distribution France, 10 route de Quimper,  
 29950 Gouesnach, tél. 06.81.18.14.14.  
 francoiscoutant33@orange.fr  
 www.seascape.fr

**NOTRE AVIS**

par **François Déliac**,  
*journaliste cameraman pour Voiles et Voiliers.*  
 Ce qui m'a surpris : l'efficacité du plan de pont.  
 Ce que j'ai aimé : le look raé, l'ergonomie très bien pensée, la finesse des sensations à la barre  
 (à partir de 5 nœuds de vent) et la simplicité de l'emvoi du spi.  
 Ce que je n'ai pas aimé : l'absence totale de rangements, surtout à l'extérieur, l'absence de filières avec cockpit ouvert qui exclut les débutants du Seascape.

A qui je le recommanderais : à tout voilier un peu sportif qui souhaite concilier randonnée et plaisirs de la glisse.

**MOTEUR AUXILIAIRE**

**La tentation de l'électrique**



Batterie. Le nouveau modèle devait offrir 30 % d'autonomie supplémentaire.

Nous avons profité de ce comparatif pour essayer un moteur hors-bord électrique, le Torqeedo Travel 1003. Il ressemble à un hors-bord classique, mais la batterie est logée dans la tête alors que le moteur se situe dans l'embase. L'ensemble est construit en matière plastique et s'assemble comme un kit (piéd, batterie et commande sont séparés). Avec à peine 14 kilos sur la balance, il est moins lourd qu'un modèle thermique équivalent (environ 25 kilos). Si le montage est simple à réaliser, il fait un peu bricolage et a tendance à se défaire une fois le moteur en position relevée. Les câbles de connexion vers la batterie ou les commandes sont aussi des pièges potentiels (nous avons bloqué le stick dedans lors d'un virement).

Le maniement du Torqeedo est très simple. La poignée tourne dans les deux sens, inversant la rotation de l'hélice. On appuie l'écran LCD sur le dessus de la poignée. Intégrant un GPS il donne les informations de vitesse mais surtout la consommation et l'autonomie. Avec le modèle électrique, nous avions 30 minutes de puissance à fond (4 nœuds sur le Sailart 17, environ 500 kilos). Il faut naviguer environ à 3 nœuds pour obtenir près d'une heure et demie d'autonomie. Mais nous sommes vite aperçus que cela ne suffisait pas dans les eaux à méers, avec un fort courant comme celles de Bréhat. Torqeedo a fait le choix d'une recharge lente pour préserver la batterie lithium (12 heures pour 100 % de charge). Du coup, les deux heures et demie de charge le soir ne nous ont offert que 25 % de charge...

Quant au prix, l'ensemble revient à 30 % de plus qu'un thermique. Un produit qui sera vraiment approprié aux plans d'eau intérieurs (pollution, calme). Il peut également intéresser les régatiers toujours à la recherche de gain de poids, séduire l'usager d'un dayboat, mais il n'est pas adapté pour la petite croisière. FX.R. Torqeedo Travel 1003. Puissance de propulsion : 480 W. Équivalent thermique : 4 ch. Poids : 14 kg (arbre long). Poids de la batterie : 45 kg. Prix Travel 1003 L : 1 849 €. Batterie de recharge : 595 €.

**Remerciements**

Un grand merci au Centre nautique des Glénans et particulièrement à Olivier Daurès, chef de base de Pampol, pour leur aide logistique.

