



à la barre du Flirt

Jacques
Monsault

RICHE en nouveautés, le Salon de janvier 1976 nous a révélé un certain nombre de bateaux très intéressants et parmi eux deux voiliers de 6 m de conception différente bien que destinés à la même clientèle : le Pen Duick 600 et le Flirt.

Construit par les Chantiers Jeanneau, ce dernier n'a pas bénéficié du lancement fracassant de son concurrent, mais de l'implantation commerciale solide de son constructeur qui assure à tout nouveau modèle de la marque une mise en place de forte densité à l'échelon national. D'autre part, le démarrage de la fabrication ne posant pas de problème particulier, le Flirt s'est construit dès le début de l'année à une cadence élevée de telle sorte que 190 bateaux naviguaient déjà au mois d'août.

CONCEPTION - CONSTRUCTION

Dessiné par le bureau d'études du chantier, le Flirt relève d'une conception très classique malgré une esthétique au goût du jour. Présenté en deux versions, quillard ou dériveur lesté, c'est cette dernière qui semble avoir prévalu pour l'étude de la carène. On retrouve en effet toutes les caractéristiques d'une coque de dériveur : franc bord modéré, fonds très plats et lignes tendues sous le cockpit pour favoriser le planning ainsi qu'une grande largeur à la flottaison pour la stabilité de formes. Deux adultes peuvent embarquer ensemble du même bord sans que la gîte ne devienne inquiétante. Cette stabilité a permis à l'architecte d'adopter un rapport lest-déplacement assez faible (26 %), d'autant plus que le poids de l'équipage entre pour une proportion importante dans les calculs d'un bateau de cette taille.

Les entrées d'eau pincées au niveau de l'étrave s'évasent rapidement pour se transformer en sections en U très marquées à partir du mât. Probablement pour créer un effet anti-dérive, la jonction des fonds forme une sorte de nervure de plusieurs centimètres de largeur qui court du brion jusqu'à l'aileron de lest. En revanche le safran accroché au tableau arrière n'est précédé d'aucun appendice.

Les drisses sortant au pied du mât et les taquets placés très bas forcent à travailler accroupi ou à genoux.



L'accastillage du Flirt



L'accastillage de l'étrave simple mais efficace manque toutefois d'un dispositif pour la chaîne d'ancre.



Un ouvre-bordés très efficace, avec de telles ferrures de béquilles, l'amarrage à couple n'est pas conseillé.

L'étrépage de la bosse de ris arrière se fait facilement dans le cockpit mais le taquet mal placé sur la bôme accroche parfois l'écoute de foc.



Un plan de pont harmonieux conciliant le volume des emménagements et l'agrément de l'espace dans le cockpit.



Au près, le quillard passe le dériveur au vent.

Un ensemble bien conçu pour l'utilisation et le rangement d'un moteur hors-bord. Deux détails à voir : le passage du tuyau d'essence et le bout de commande du safran qu'il faut larguer pour ouvrir le coffre.



Par ses dimensions, un petit croiseur comme le Flirt est appelé surtout à servir pour des excursions de la journée et le constructeur a prévu un grand cockpit en fonction de ce programme. Largement espacées pour que l'on puisse étendre les jambes, les deux longues banquettes se rejoignent en formant un vaste coffre sous la barre, et l'échancrure pratiquée à tribord dans le tableau reçoit le moteur hors bord. Celui-ci peut ainsi rester accroché à demeure sans gêner le safran, l'arbre se relevant suffisamment pour ne pas toucher l'eau sous voiles. Il ne manque qu'un trou pour passer le tuyau de la nourrice logée dans le coffre, travail facile même pour un amateur. En revanche, le constructeur devrait renforcer le tableau qui émet des craquements peu engageants lorsqu'on serre les presses de fixation du hors-bord.

Un emplacement en creux dans la surface des banquettes permet d'installer très facilement une barre d'écoute de grand-voile, mais en série le taquet-coinçeur se frappe sur une estrope amarrée au milieu du plancher de cockpit. Comme d'habitude ce système peu agréable à manœuvrer serait avantageusement remplacé par deux taquets-coinçeurs sur l'angle des banquettes.

Simple, l'accastillage du Flirt nous a paru assez complet puisqu'il comporte même un palan de pataras. Gréé en 7/8, le mât ne demande en effet qu'à se cintrer, haubans et galhaubans se rejoignant sur une même carène, sans bas étai. Si les taquets d'amarrage arrière ne semblent pas calculés en fonction d'un remorquage éventuel, le taquet de mouillage sur la plage avant inspire confiance. Malgré la présence d'un bon coffre d'étrave, l'utilisation d'une chaîne d'ancre endommagera le pont en l'absence d'un davier ou d'une plaque anti-ragage.

En matière de construction, le Flirt n'a fait l'objet d'aucune recherche particulière par rapport aux autres modèles du chantier. Il profite cependant de l'expérience acquise dans un souci constant d'économie et d'amélioration. Sans aucun contremoulage, la coque et le pont sont presque entièrement habillés dans la cabine de tissu écossais ou de skaï uni collé, le dessous du roof étant doublé par un contreplaqué sapelli très proprement posé.

Même à la gîte sous le vent, le moteur hors-bord accroché sur le tableau ne traîne pas dans l'eau.



Par son aspect général, la présentation du Flirt peut être comptée comme un argument en sa faveur, celle de l'intérieur en particulier échappant à cette froideur qui caractérise trop souvent les modèles de bas de gamme. Nos seules critiques de finition portent sur la paroi mal ébarbée des cerceaux de couchettes où les duvets risquent des accrocs et sur quelques défauts d'aspect constatés sur l'antidérapant d'un des deux modèles mis à notre disposition. Apparemment, un des moules a subi quelques dommages. Mais naturellement ces détails n'ont rien à voir avec la robustesse de construction qui semble très convenable si l'on se fie à la rigidité générale et au poids du bateau qui, d'après nos relevés, dépasse sensiblement les prévisions du chantier.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Amarrés sagement à couple, nos deux Flirt, le quillard et le dériveur lesté, nous attendent. Un œil exercé les distingue à la cage de safran relevable du dériveur et naturellement à l'orifice du puits de dérive, si l'on voit le fond du cockpit.

À l'embarquement, aucune différence notable de stabilité, mais attention aux pare-battages, car les ferrures de béquilles semblent installées pour agresser les bordés des voisins.

En quelques minutes, la voilure est mise. Il suffit également de ce temps pour se rendre compte de la finesse des cordages, des drisses et des divers palans qui bien qu'assez solides, font mal aux mains mouillées. Un winch largement assez puissant assure l'étauillage du foc par une drisse textile inextensible comme cela se fait de plus en plus.

Pour la grand-voile, un palan au pied du mât étauille par la bôme.

Départ par tout petit temps, les deux bateaux se tiennent très près. Nous pensions que le dériveur profiterait de ces circonstances l'avantageant théoriquement pour montrer une nette supériorité. Il n'en est rien et la vitesse comparée des deux bateaux semble dépendre beaucoup plus de questions d'assiette ou de réglage de voilure.

En effet, un certain manque de volume porteur sous le cockpit rend le Flirt très sensible à la position de l'équipage. Le barreur s'il veut faire marcher le bateau doit presque toujours s'asseoir le plus en avant possible et vérifier que le coffre arrière ne contient rien de lourd.

Avec trois personnes à bord, le bateau est parfaitement dans son assiette avec un équipier dans la cabine ou au pied du mât. La version quillard doit avoir un centre de gravité plus avancé, car elle paraît supporter plus facilement la charge sur l'arrière. Pour les performances, l'absence de stick se fait sentir, d'autant que le barreur serait assis plus confortablement sur les hiloires dans la brise.

Stable de formes, le Flirt demande à être tenu aussi droit que possible, l'équipage assis au vent formant un bras de levier suffisant dans les conditions normales. Nos équipiers ont remarqué dans ces conditions le manque d'endroits pour s'accrocher, les glissières en bois du capot ne pouvant être considérées comme des mains courantes.

On est donc obligé de réduire la voilure un peu plus tôt que nécessaire pour garder une gîte réduite et éviter les auloffées brutales. Le quillard fait preuve à force 4 d'un comportement nettement plus tranquille et permet de conserver toute la

présentation du Flirt
argument en sa fa-
vourable échappant
trop souvent les
seules critiques de
l'ébarbée des cer-
vets risquent des
d'aspect constatés
aux modèles mis à
un des moules a
naturellement ces
bustesse de cons-
table si l'on se fie à
s du bateau qui,
sensiblement les

ES NAUTIQUES

nos deux Flirt, le
us attendent. Un
ge de safran rele-
ment à l'orifice du
nd du cockpit.

férence notable de
e-battages, car les
t installées pour

e est mise. Il suffit
rendre compte de
sses et des divers
ont mal aux mains
t assez puissant
une drisse textile
de plus en plus.
u pied du mât étar-

s deux bateaux se
ns que le dériveur
avantageant théo-
ette supériorité. Il
arée des deux ba-
plus de questions
re.

le volume porteur
sensible à la posi-
il veut faire mar-
jours s'asseoir le
ier que le coffre

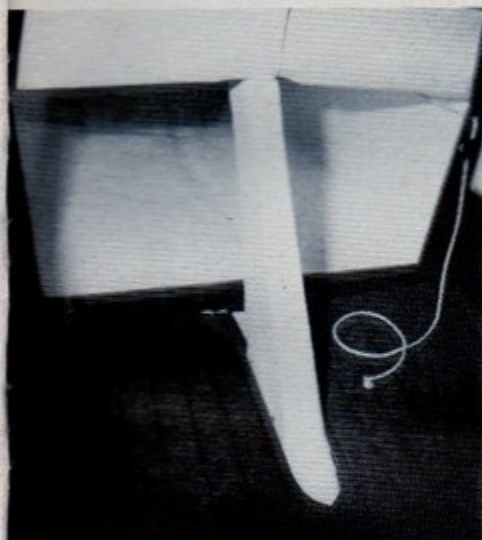
le bateau est par-
un équipier dans
ersion quillard doit
ancé, car elle pa-
a charge sur l'ar-
sence de stick se
r serait assis plus
dans la brise.

ande a être tenu
age assis au vent
nt dans les condi-
nt remarqué dans
oits pour s'accro-
capot ne pouvant
ins courantes.

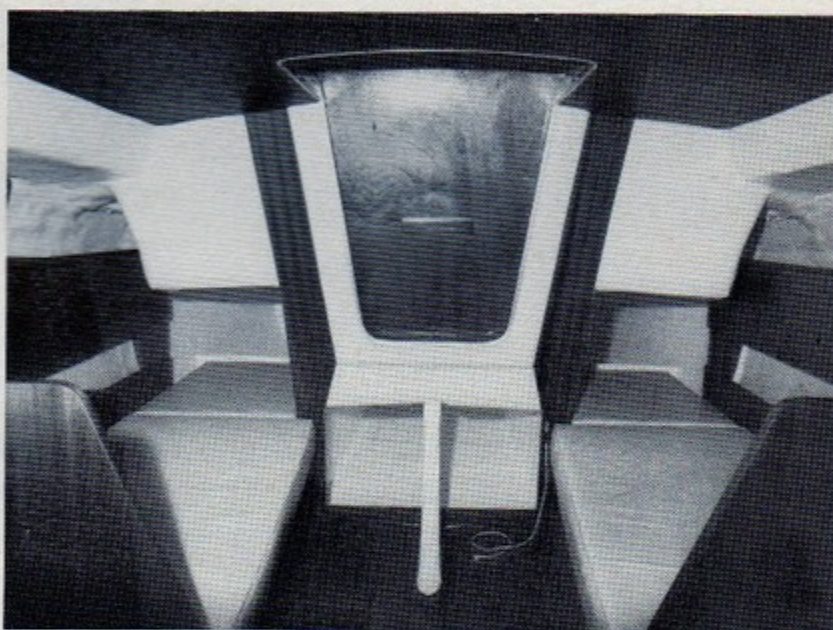
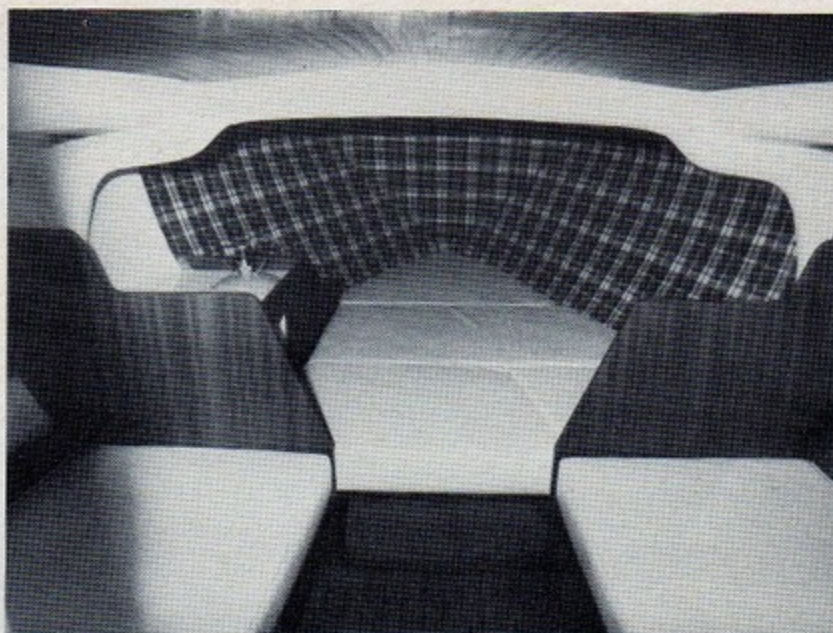
la voilure un peu
er une gîte réduite
Le quillard fait
ement nettement
onservir toute la

Les emménagements du Flirt

Pour un bateau économique, la pré-
sentation des emménagements ne
manque pas de chaleur grâce aux
revêtements des bordés.

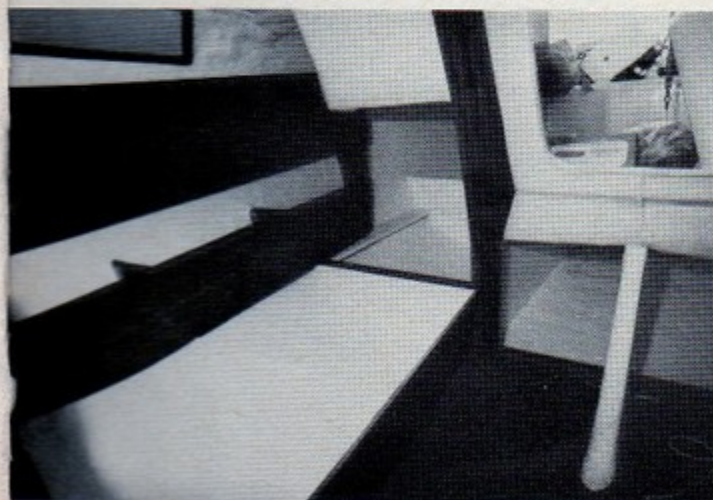


L'encombrement du puits de dérive
est réduit au strict minimum.

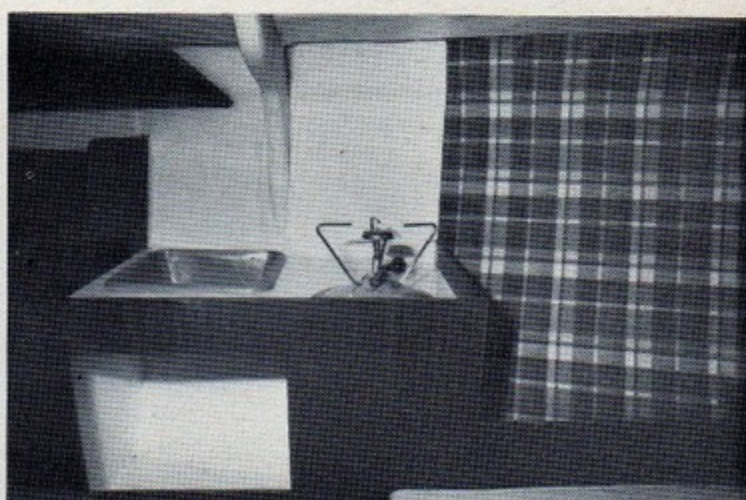


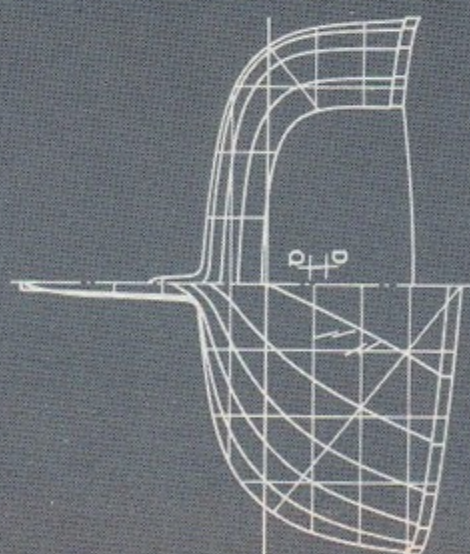
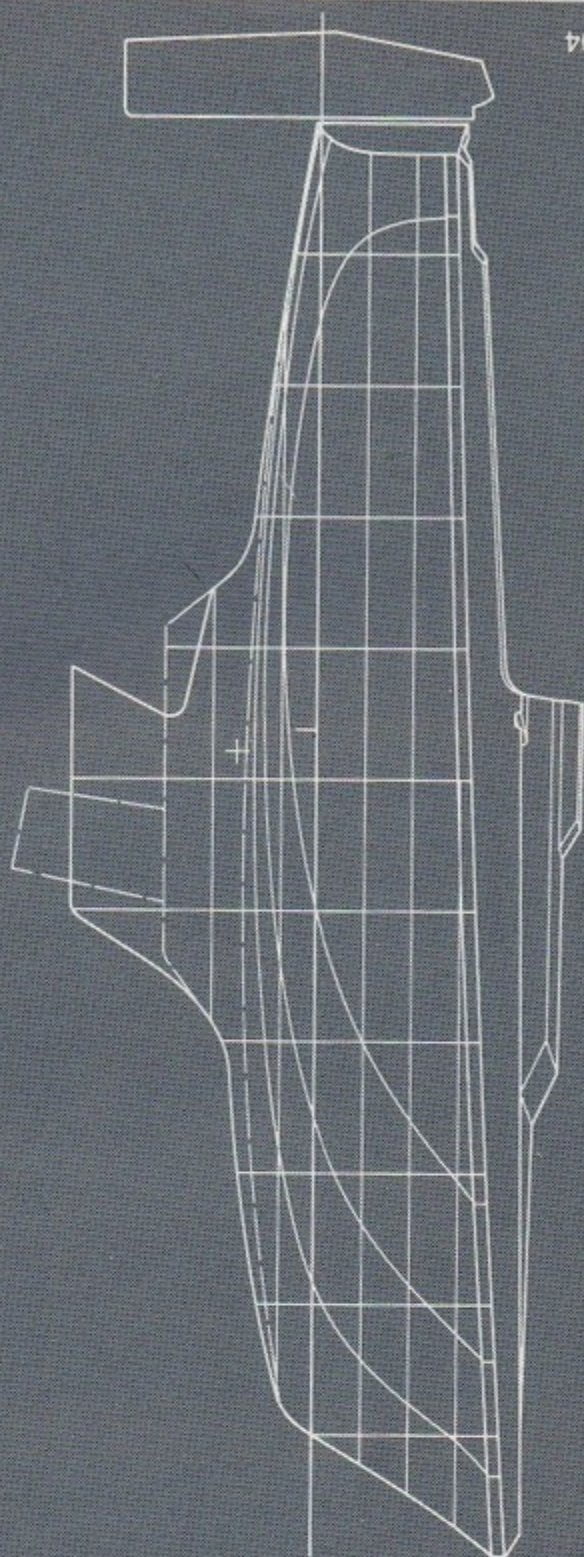
La finition au niveau des cercueils de couchettes du carré laisse à désirer.

En plus des équipements latéraux, les couchettes abritent
des coffres accessibles en soulevant les grands coussins
agrafés sur les couvercles en contreplaqué.



La petite cuisine à babord dans le poste avant n'est ni très
bien placée, ni très bien aménagée.

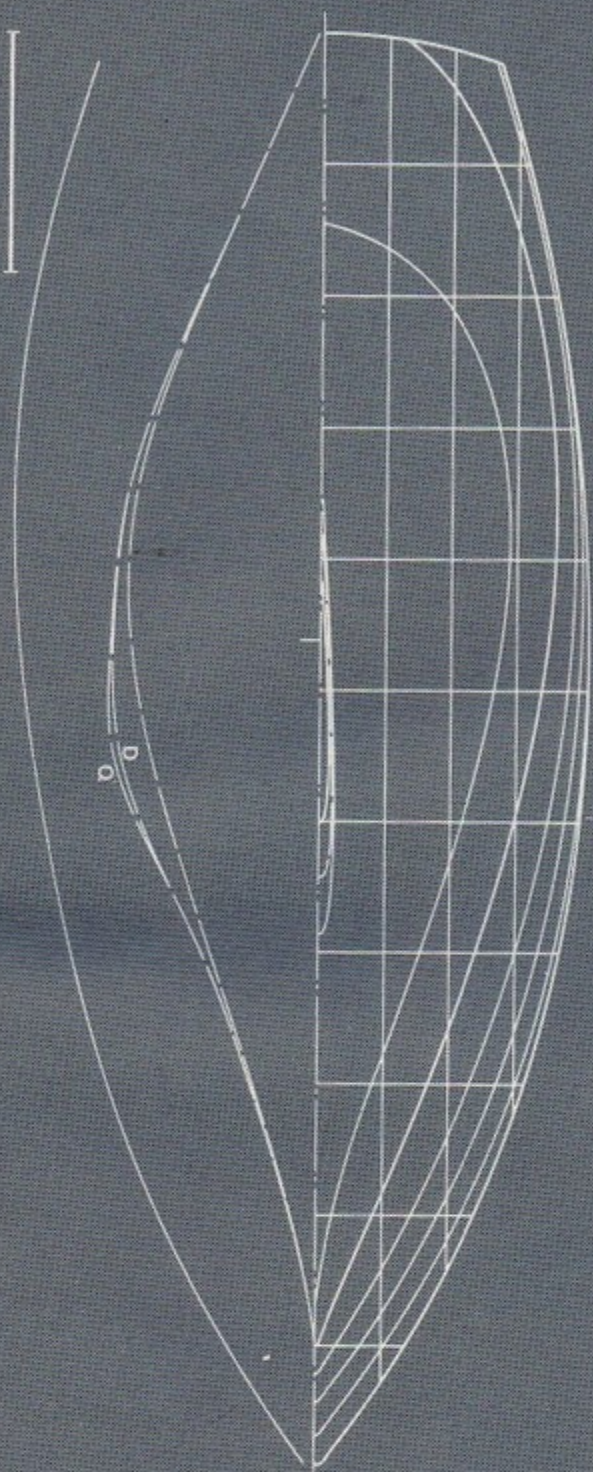




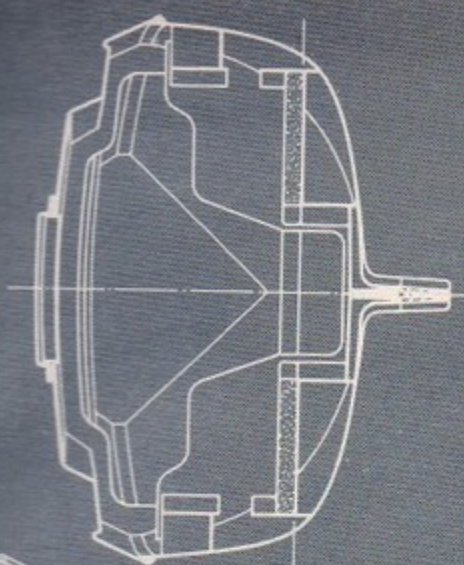
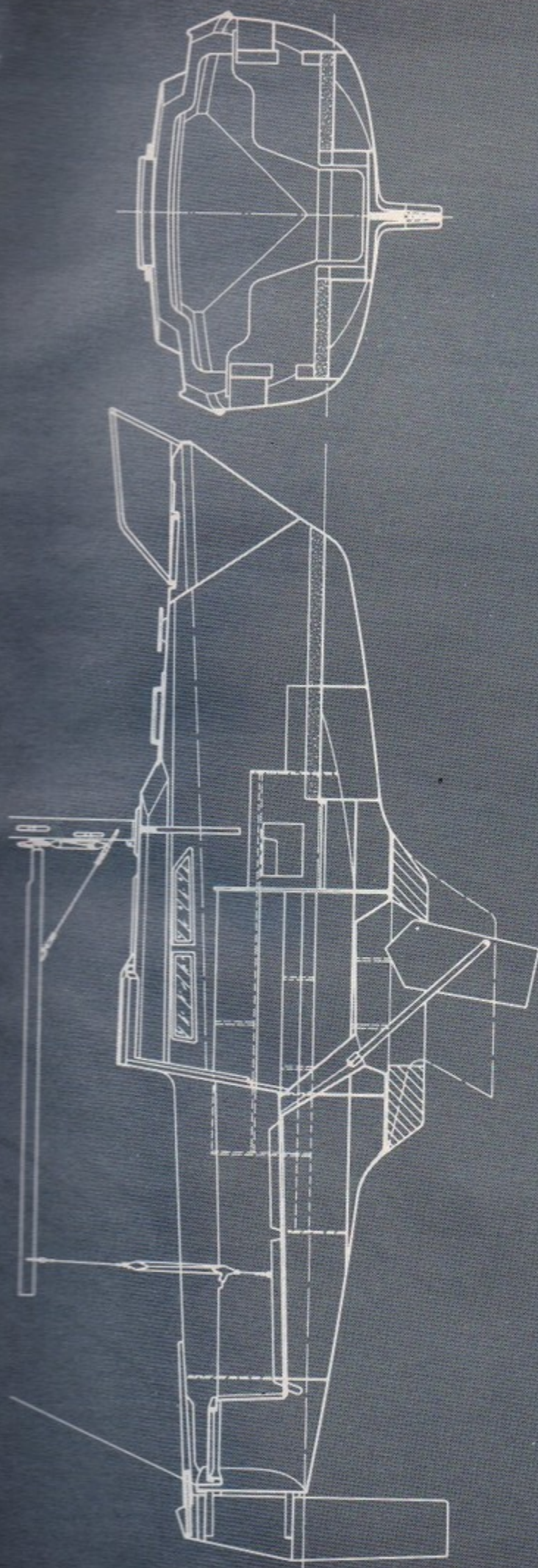
FLIRT

Architecte - constructeur
constructions nautiques
Jeanneau
85500 Les Herbiers
(Vendée)

Prix :
départ chantier
toutes taxes comprises,
avec grand voile, génois
9 m², matelas, réchaud,
2 winches de foc,
1 winch de drisse,
balcon avant,
version quillard : 23.850 F
version dériveur :
24.800 F



1 winch de drisse,
balcon avant,
version quillard : 23.850 F
version dériveur :
24.800 F



OPTIONS :

Génois maxi, 10,50 m² :
758 F

Accastillage de spi : 546 F

Spi médium, 22,20 m² :
926 F

Tangon : 382 F

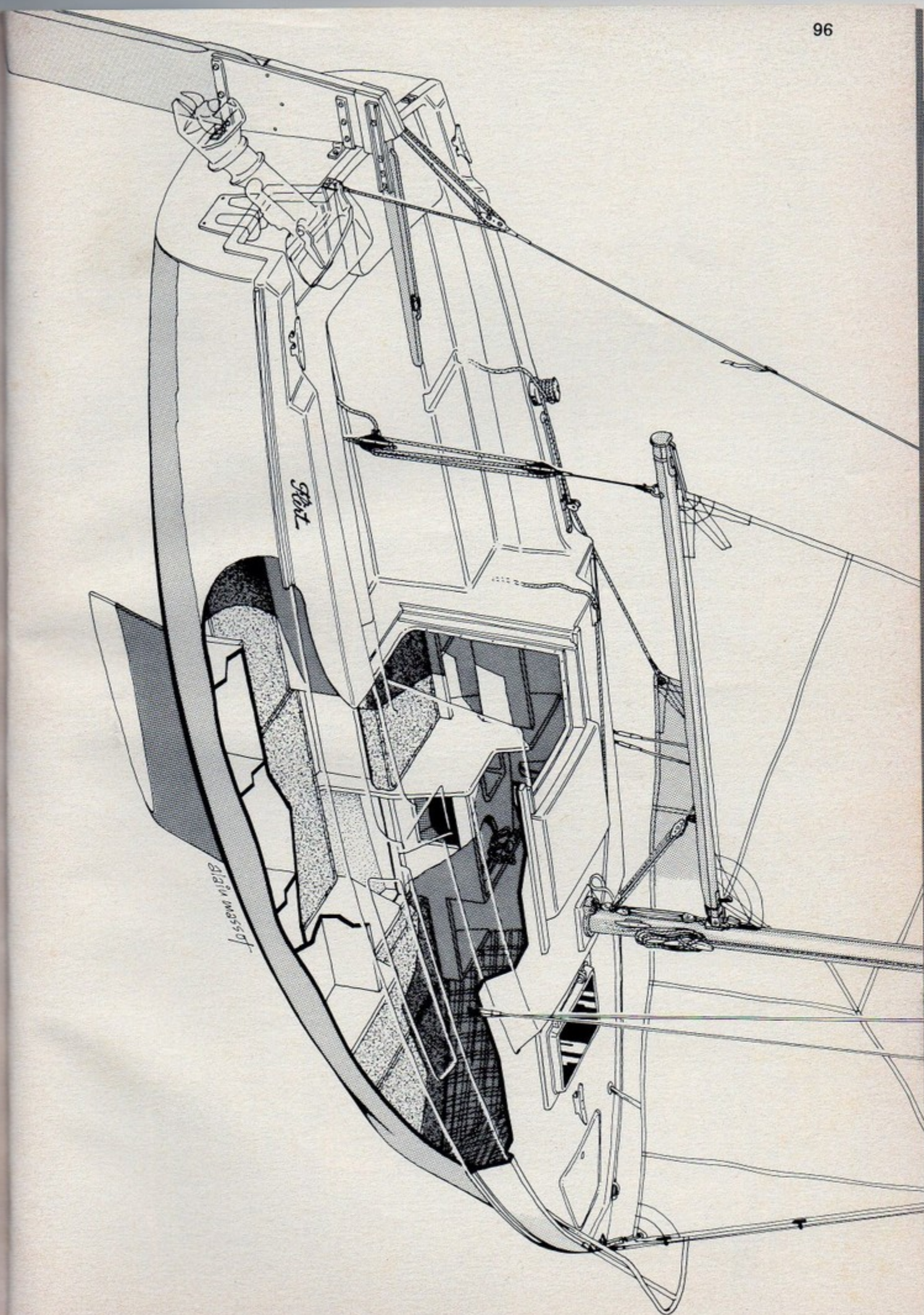
Ber de transport (quillard) :

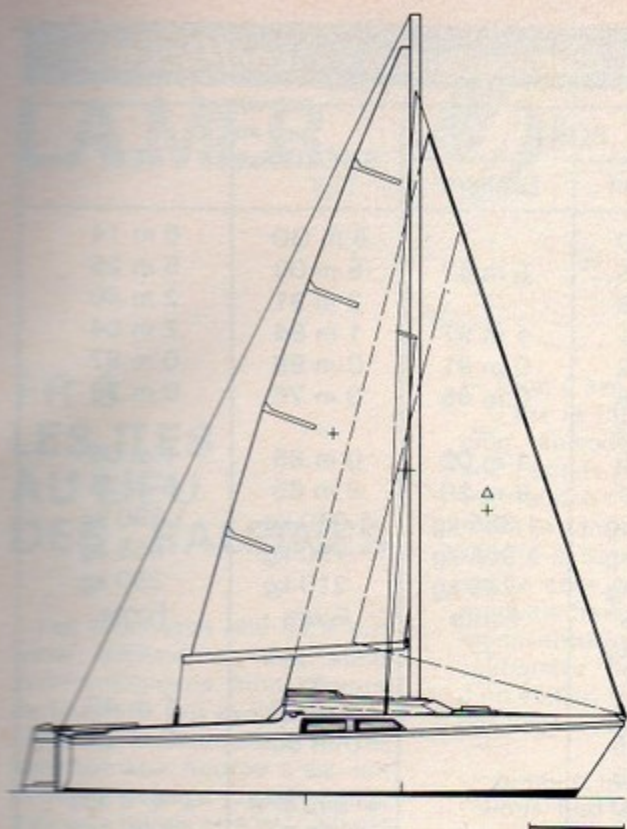
709 F (dériveur) : 637 F

Béquilles galvanisées

(quillard) : 432 F

(dériveur) etc...





grand-voile avec un degré Beaufort de plus que le dériveur. Pour compenser l'absence de barre d'écoute, nous avons débordé la bôme en utilisant un taquet sous le vent. En raidissant bien le patacas, on peut ainsi tirer le meilleur parti de la carène qui de surcroît possède un passage excellent dans le clapot.

Le barreur doit toutefois faire attention à relancer le bateau à chaque vague sous peine de se « planter » comme avec un dériveur léger. Là encore, nous avons trouvé le quillard beaucoup moins exigeant et surtout nettement meilleur en cap, passant le dériveur au vent au plus près alors que ce dernier ne maintenait le même cap qu'en perdant de la vitesse.

Avec un ris et le foc normal, on se promène agréablement par force 4, surtout si le bateau est chargé de son matériel de croisière. Au-delà, nous pensons qu'une deuxième bande de ris est nécessaire, en Méditerranée surtout où un vent de force 6/7 se lève en quelques minutes. Aux allures portantes, le Flirt va vite et part très facilement en sur-vitesse. Il faut beaucoup de brise pour planer franchement et dans ces conditions, l'accastillage de spi d'origine s'avère un peu léger. Avec le dériveur, nous avons effectué quelques départs au lof dans un bord de large sous spi pour constater que tout se passe bien.

Fortement gîté, le Flirt n'embarque pas d'eau et se redresse tranquillement en larguant l'écoute de spi et en tirant la barre. A noter toutefois que le système de relevage du safran demande une mise au point. Si par malheur, la lame a pivoté vers l'arrière, il est presque impossible de la ramener vers l'avant sauf en tapant sur sa partie postérieure, opération difficile en mer. Une fois légèrement relevé, le safran normalement efficace et doux à manœuvrer transforme la barre en véritable pieu ! En revanche, le maniement de la dérive se fait sans problème bien que les réglages intermédiaires entre position basse et relevée manquent de progressivité, la course du bout étant faible.



Dérive remontée, le flirt réalise de jolies envolées sous spi dans la brise.

Nous avons eu la démonstration de l'intérêt d'un dériveur en rentrant au port des Minimes à La Rochelle à pleine marée basse de fort coefficient au milieu d'une dizaine de quillards échoués. Cela vaut bien quelques degrés de cap en moins au près si l'on ne fait pas de parcours olympiques. Peut-être même le constructeur pourrait-il modifier le système de relevage de dérive avec ses deux lattes qui créent des turbulences néfastes.

Quoiqu'il en soit, dans sa version dériveur le Flirt vient à point pour combler un vide dans la catégorie des voiliers habitables de cette longueur et tous ceux qui naviguent dans des eaux peu profondes se réjouissent de voir que les chantiers pensent parfois à eux.

La version quillard, dont le tirant d'eau reste modéré avec seulement un mètre environ, bénéficie d'un rapport qualité/prix excellent qui a déjà séduit de nombreux acheteurs.

Le constructeur nous a avoué en effet que la majorité de ses clients choisissaient un lest fixe. Après cet essai, nous ne sommes pas sûrs malgré la bonne volonté du quillard, de ne pas lui préférer le dériveur qui, plus exigeant, doit apporter également plus de satisfactions et de facilités d'utilisation.

Après des entrées d'eau pincées, les formes de carène s'aplatissent avec une largeur importante à la flottaison.



Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

CARACTÉRISTIQUES	FLIRT		SHÉRIFF	KELT
	Dériveur	Quillard		
Longueur de la coque	6 m 00		6 m 00	6 m 14
Longueur de flottaison (L)	5 m 45	5 m 47	5 m 00	5 m 25
Bau maximum	2 m 25		2 m 31	2 m 40
Bau flottaison	1 m 96	1 m 97	1 m 84	2 m 04
Franc-bord avant	0 m 82	0 m 81	0 m 98	0 m 87
Franc-bord milieu	0 m 66	0 m 65	0 m 76	0 m 73
Tirant d'eau dérive haute	0 m 63		—	
Tirant d'eau maxi	1 m 26	1 m 02	0 m 85	1 m 06
Tirant d'air	8 m 21	8 m 20	8 m 65	8 m 75
Déplacement en charge (D)	1.298 kg	1.355 kg	1.030 kg	1.390 kg
Poids en ordre de marche	898 kg	955 kg	750 kg	955 kg
Poids du lest	185 kg	265 kg	210 kg	350 kg
Nature du lest	Fonte	Fonte	Fonte	Fonte
Poids de la dérive	13 kg		—	
Nature de la dérive	Acier	—	—	
Hauteur sous barrots	1 m 22		1 m 40	1 m 40
Largeur entre couchettes	0 m 65	—	0 m 80	0 m 75
Largeur moyenne des passavants	0 m 23		—	
Catégorie de navigation	4 ^e 791 4/6		4 ^e 543 4/6	3 ^e 4/6 491
Jauge en douane (tonneaux)	3,03 Tx		2,98 Tx	2,95 Tx
Jauge I.O.R.	4 m 57 (15')		—	4 m 75 (15'6)
Surface du triangle AV (1)	6 m ² 94		7 m ² 50	10 m ² 10
Surface maximum du génois (2)	10 m ² 87		10 m ² 10	15 m ² 40
Surface du foc n° 1	6 m ² 64	—	5 m ² 05	9 m ² 10
Surface de la grand-voile (3)	7 m ² 73	—	10 m ² 50	8 m ² 95
Surface maximum (2 + 3) (V)	18 m ² 60	—	20 m ² 60	24 m ² 35
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	14 m ² 67	—	18 m ² 00	19 m ² 05
Surface du maître couple immergé en charge (B)	3 m ² 42	0 m ² 44	0 m ² 41	0 m ² 53
Surface de dérive coque seule	1 m ² 20	1 m ² 24	1 m ² 10	1 m ² 31
aileron	0 m ² 70	1 m ² 06	0 m ² 53	1 m ² 07
dérive	0 m ² 22		—	—
safran	0 m ² 27	0 m ² 28	0 m ² 24	0 m ² 29
total	2 m ² 39	2 m ² 58	1 m ² 87	2 m ² 61
Surface mouillée totale (M)	10 m ² 62	10 m ² 92	8 m ² 48	10 m ² 65
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 2,1% CC 3,8%	—	6,7% 3%	5,14% 4,46%
Écart entre CV et CD en % de L	18,46%	—	16,7%	18,7%
Coefficients		FLIRT	SHÉRIFF	KELT
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$		1,75	1,70	2,43
Vitesse moyenne { $\frac{V}{B}$		34,9	33,3	43,9
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$		0,565	0,563	0,50
Raideur à la voile * { 15° 30°		5,07 7,41	5,29 7,94	4,21 6,23
				3,73 6,08

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 185, page 91.)

* 4 équipiers dont 3 au vent et 1 sous le vent.

Calculs effectués et plans relevés par P. Gutelle.