

CO
Pen-Duick 600, Flirt, Charle



SIX FOIS 6 MÈTRES

Réalisé par Eric Dumont, Françoise Eyquem, Yves Le Chapelain, Hervé Le Ménédeu,
Daniel Nottet, Olivier Péretié, Laurent Surmin.

Récit de Daniel
Photographies
d'Yves Le Chap



Un samedi de novembre, La Trinité-sur-Mer, Morbihan. La mer scintille sous le soleil d'automne. Du ciel bleu descend un vent frisquet qui fleure bon l'océan et l'espace. Nous participer à une « première » : l'essai simultané de six bateaux différents, le comparatif de six croiseurs côtiers dans la classe des six mètres.

La possibilité de mettre en parallèle les conceptions et les performances, les aménagements et les prix de tant de bateaux de la même famille, va nous placer pratiquement dans les conditions de l'acheteur : nous ne jugerons plus des possibilités de ces bateaux dans l'absolu, mais en comparaison avec ses concurrents de même catégorie.

SIX FOIS COMPARATIF 6 MÈTRES

Les croissants recouverts de beurre salé plongent dans le café fumant. Yves expose la situation. Le Kelt et le Muscadet sont là, sur la première panne. Les autres, Flirt, Edel VI, sont plus loin, dans le profond du port. Le Charleston, un prototype où la quille remplace l'habituelle dérive, est arrivé hier de Paris par camion. Il est mouillé non loin de Kervilor, le Gin Fizz qui sera au large notre point de ralliement.

Aucune nouvelle du Pen Duick 600, prévu pourtant de longue date pour cet essai. Gilles Le Baud, venu avec son Kelt, joint au téléphone quelques capitaines voisines et déniche enfin un propriétaire volontaire : « Oui, il a un Pen Duick 600 au port du Croesty, oui, il est d'accord pour arriver sans délai d'Angers... il prend immédiatement la route. » Rendez-vous tout à l'heure sur l'eau, entre Le Croesty et La Trinité.

Nous allons maintenant voir « nos » bateaux. Françoise et Roger sont séduits d'emblée par le long cockpit et les allures de dériveur du Flirt. Les suggestions contenues dans son patronyme ne sont pas étrangères à leur choix : je leur donne ma bénédiction. Olivier, Laurence et un acolyte s'emparent de l'Edel VI, aguichés par son grand volume et ses aménagements raffinés.

Le Muscadet, valeur éprouvée, nous servira de référence. Il a l'aspect rude d'un bateau d'école de voile, d'où il provient d'ailleurs. Il sera notre lot, à Nicole, Anne bis et moi-même, avec sa voile style « papier mais ». Hervé et Roselyne s'en vont sur le Kelt, séduisant par ses allures de gros croiseur et la netteté de son accastillage.

Assisté de Nicole, j'entreprends de gréer notre Muscadet. Mais Hervé appelle au secours : sur le Kelt voilà que la grand-voile refuse de monter. La ralingue d'envolage est manifestement trop grosse pour l'engoujure du mât Z Spars récemment posé. Nous devons momentanément laisser le Kelt au port.

Hervé et Roselyne investissent aussi le Charleston. Ce bateau, c'est l'exploit du thermoformage, une simple feuille d'ABS emboutie et voilà 6,12 mètres de bateau où l'odeur traditionnelle du plastique est bannie à jamais. Et qui flotte même coupé en morceaux ! C'est ce que nous affirment Gérard et Horace qui viennent de le gréer.

Eric et Anne, en attendant de goûter au Pen Duick 600, embarquent sur le Gin Fizz d'escorte. Ils prennent la mer directement pour Le Croesty.

Pendant cette mise en place, le port s'est animé de tous les habitués de l'entraînement d'hiver à La Trinité : 90 équipages affûtés, affamés de devenir les meilleurs du monde de la course



Les six mètres se hâtent vers la nuit.

au large. Maintenant ils sont partis sur leur parcours de régate, et le port est vide à nouveau.

Je me dégage du mouillage sous grand-voile seule, le Muscadet réagit bien à la barre et, dans le frais force 3, nous tirons des petits bords, sans le moindre problème, pour gagner le chenal. Le Flirt arrive.

Nous partons de concert en avant-garde du groupe, respectant les perches marquant les casiers à huîtres, passant au plus près des grosses bouées jalonnant le chenal.

Petit largue

Petit largue, le Muscadet s'incline, accélère sur l'eau plate, gitant un peu. Le sillage se complique d'une longue traînée de bulles grises, et je dois remettre le bateau bien à plat pour faire cesser la cavitation du safran. Nous avons cependant gagné sur le Flirt.

Les risées tombant de terre se succèdent, et nous zigzagons au grand largue pour en tirer le meilleur parti. A la barre du Flirt, Françoise ne veut pas céder de terrain, et je me bats pour la passer sous le vent. Une vraie régate ? Un malheureux Forban en est l'inconsciente victime. Le Flirt défile à son vent, le Muscadet sous le vent. Après un mille de ruses, le Muscadet s'impose.

L'Edel VI et le Charleston, serrant la côte et le vent de près, envoient le spinnaker. Nous nous regroupons.

Vent arrière

Vent arrière sous spi, l'Edel VI se détache sans coup férir, tiré par ses 34 mètres carrés de dacron. Avec son spi de 25 mètres carrés, le Charleston ne peut qu'aller moins vite, sans démeriter pour autant. Derrière, le Flirt ne soutient pas la cadence et rétrograde.

Anne bis, qui se charge de l'envoi du spi à bord du Muscadet, hisse un misérable paquet de linge sale jusqu'aux barres de flèche. En des temps plus glorieux, nous aurions appelé cela un spinnaker et nous aurions accompagné le groupe qui s'enfuit maintenant au large serré, bâbord amures, vers la côte.

Bon plein

Nous fonçons au bon plein à travers le clapot. De grandes giclées nous inondent, mais les chocs ne ralentissent pas le Muscadet. Le taquet de la poulie pivotante de grand-voile nécessite de se lever pour coincer l'écoute, et il est impossible de régler la barre d'écoute, les butées visibles n'étant plus. L'écoute à la main comme en dériveur, le Muscadet se comporte vaillamment, et nous sommes vite revenus dans le groupe.

Le vent du nord pousse toujours des risées sombres sur le plan d'eau. Loïc sous le vent, nous pouvons voir les régates sérieuses des entraînés d'hiver de La Trinité.

Au près

Et si nous faisions du près ? A bord du Charleston, il y a quatre à contre les coups de gîte, et le bateau roule dans les rafales. Les trois équipiers de l'Edel ne parviennent pas à lancer leur bateau rétif dans le vent. Sur le Flirt, les amoureux de Peynet accusent les surventes, mais soutiennent un rythme supérieur, réussissant à maintenir un bon cap. Pourtant, meilleur cap, plus grande vitesse, le Muscadet parti dessous se retrouve bientôt au vent de face.

A l'évidence, il est nécessaire de réduire la voilure à bord du Flirt, de l'Edel et du Charleston. Les génois cèdent la draille aux inters, l'Edel et le Charleston prennent une bande de ris. Sur le Muscadet tout va bien, merci. Sauf l'accastillage, épaisse : l'encliquetage d'un winch a cédé, et il faut borde le hale-bas avant de faire des demi-clés pour assister le clamcleat plastique usé jusqu'à la moelle.

À l'haut, voici le Pen Duick 600 ! Le bateau est joli, avec ses airs précieux et gracieux de mésange noire à gorge rouge. Il est déjà équipé d'un inter et la grand-voile est arises. A la barre, Eric (Dumont, bien sûr !) rit de nous retrouver, puis, angoissé, se concentre sur la barre afin de rester à l'écart du Gin Fizz qui l'escorte. Ses trois équipiers nous regardent, sous leur vent. Nous remettons en route.

Sous voilure réduite

Quel va être le comportement de chacun après le changement de voilure ? Un schéma se dessine vite. Le Muscadet est toujours aussi rapide. Pourtant, moins surchargé maintenant, le Flirt réalise un cap supérieur. L'Edel et le Charleston, mieux équipés, se comportent plus sainement qu'auparavant, mais rien n'y fait, leur retard s'accroît lentement. Pen Duick 600, quant à lui, a traversé la flottille diagonale, et se trouve bientôt attardé et sous le vent.

Nous virons. Sans que nous ayons pris garde, la brume est venue, et nous faisons force de voile vers La Trinité comme le soleil énorme s'affale derrière l'horizon. Le vent tombe, nous voici à nouveau en régate, dans l'obscurité, tirant des bords entre les bouées surmontées de leurs feux rouges et verts. Bientôt, une longue procession d'éclats blancs et d'autres feux rouges et verts nous rattrape. Ce sont les « gros » qui, repus de course aventureuse, rentrent au moteur. Le long sem-



De gauche à droite, les Kelt, Muscadet, Edel 6, Pen Duick 600, Flirt, Charleston, pour Yves, Eric, Olivier, Daniel, Françoise et Hervé : six six mètres pour six maîtres ! Rien que cela !

cioles nous enveloppe, nous va se confondre avec les feux nité où nous arriverons plus Muscadet rapide et le Flirt aux virements de bord rivalisent à coude, loin devant les

Manœuvres

he. Clic, clac, merci M. Le ! C'est la photo souvenir au jetée. Eric a failli se faire par la marée descendante, il est comme un tacot et doit haboue le Muscadet qu'il va aujourd'hui. Olivier est sur le arbre enfin une grand-voile à adaptée au mât. Françoise pas de Charleston, Hervé Edel. Roger est toujours très nt à moi, je suis curieux du

nournons sous l'objectif de s. Le Flirt, le Muscadet et le évoluent sans problème, me le Kelt et l'Edel qui, en leurs allures de gros croiseurs, ent avec obéissance.

erre du Pen Duick, je me fais ours. L'angulation de la barre par l'étroit cockpit, et il me que un terrain de tennis pour renonce vite à culer, sous devoir laisser ma carte de vi les bateaux au mouillage que veut voir de plus près...

Sous spi

nroupons le chenal, nette iné aujourd'hui par les bancs

de vase qui le bordent à marée basse. Vent en plein de l'arrière, les spis montent dans la brise légère et claire du matin. Un Elor 65 se mêle à nos débats, l'offre pour passer au vent et ne faire qu'une bouchée de nos 36 mètres. Le présomptueux ! Il ne parvient pas à lâcher l'Edel et le Kelt, qui montrent décidément une bonne santé sous spi. Force 1 à 2, le Charleston et le Muscadet suivent, sans que l'un prenne un avantage décisif sur l'autre. Le Flirt est dépassé.

Sur notre Pen Duick, nous n'avons pas de spi. Patrice, maître à bord — je n'ose pas dire « propriétaire » —, m'explique avoir acheté la coque nue, avec la voilure minimum. Il a pris un inter, moins cher qu'un génois — un copain lui en fera un à bon compte. Et le spi sera — plus tard — l'héritage retaillé d'un dériveur. Pour Patrice, étudiant, c'est Pen Duick 600 au minimum et naviguer en fin de semaine, ou un bateau d'occasion, peut-être décati et trop coûteux. Nous poursuivons notre route, devisant de sociologie et de société, de pouvoir de l'argent et de pouvoir de rêve...

Départ au lièvre

Nous faisons un vrai départ au lièvre, s'il vous plaît ! Les cinq six mètres partent tribord dans le sillage de notre Pen Duick bâbord. Je vire, nous voici tous en route au près. Quelques minutes encore, virons. Force 2. Le Muscadet, rapide, est l'étalement. Un peu sous son vent, le Kelt. En retrait et à son vent, l'Edel, que le Charleston,

plus au vent encore, passe lentement. Le Flirt, après un cafouillage, revient vers les bateaux séparés, sur cette eau plate, plus par le cap que par leur vitesse. Quant à nous, sur le Pen Duick, si l'étrave fine et le plan de voilure élancé et élégant nous permettent de faire un cap identique à celui des meilleurs, le manque de toile à l'avant nous interdit leur vitesse.

Court-circuitant bientôt le parcours, nous profitons du vent arrière pour sortir la « caisse à cuisine » de dessous le cockpit. Les verrous ôtés, nous déployons sur les fonds d'aluminium du carré la dinette propre. Nicole prépare une soupe fumante. L'air est brumeux, poisseux, humide, et ce réconfort, dont ne jouissent pas les autres, acharnés à faire du près, nous réconcilie avec le bateau : prenons le temps de vivre !

Patrice récupère Dom, son partenaire. Ils repartent avec Pen Duick vers Le Croesty. J'arrache Roger à son Flirt, ensemble nous faisons main basse sur le Kelt. Olivier, proprement débarqué, se retrouve sur le Flirt. Ainsi va la vie !

En course...

Direction La Trinité. En course toujours ! Au près encore ! Le vent se fait tenu comme nous nous rapprochons de la côte, refusant régulièrement. Nous sommes en groupe et le Muscadet, dessous, bénéficie du refus. Légèrement gâté, il fonce vers la terre. Au bout de quelques minutes, le Kelt, bien que mal placé puisque au vent, reste seul à lui disputer la maîtrise des eaux.

Pourtant notre génois, trop ouvert, ne favorise guère la performance dans ce type de temps. Mais la grosse bête, bien à plat sur l'eau, soutient l'allure du Muscadet.

A l'entrée dans le chenal, chaque barreur sort son bord miracle — suicide — de sa manche. Hervé, qui fait un cap exceptionnel avec l'Edel, se perd dans les courants. Françoise est maintenant trop frigorifiée pour charlestonner. Eric tire un long bord au risque de devoir changer sa carte marine pour une routière... Olivier, oui, Olivier Péretié, l'auteur de la rubrique « En rasant les cailloux », le suit et... se met sur un caillou !

Pour nous aussi ce sera la fin de ce premier banc d'essai comparatif. L'heure de faire le point des comportements à la mer.

Au près, le Muscadet prend de peu le meilleur sur le Kelt par sa vitesse et sa plus grande raideur à la toile devant, dans l'ordre, l'Edel 6, le Flirt, le Charleston, le Pen Duick 600. Le Flirt reprend l'avantage au large sous spi.

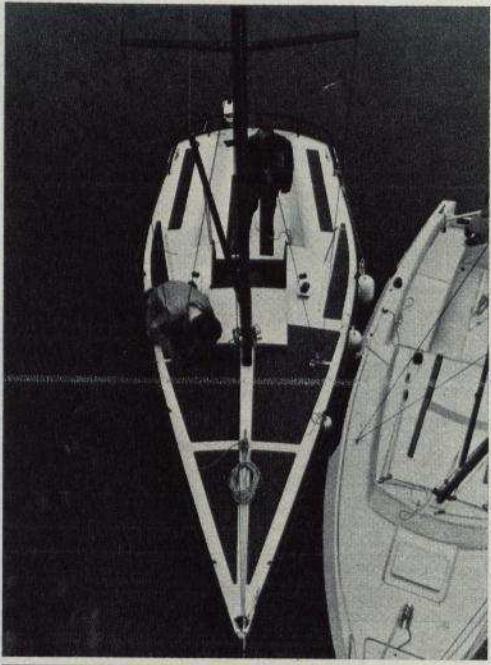
Au vent arrière, l'Edel 6 et le Kelt s'enfuient devant le Charleston, le Muscadet et, avec aisance, le Flirt.

Sur un parcours en triangle, le Kelt prendra l'avantage sur le Muscadet.

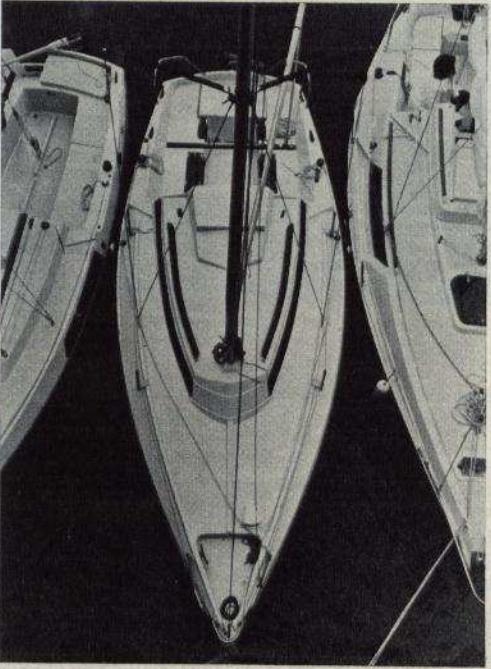
Voilà, nous vous avons tout dit. Sans doute existe-t-il d'autres « six mètres » intéressants. Mais il fallait faire un choix et ceux que nous avons essayés nous ont paru bien représentatifs de leur catégorie. La tentative, en tout cas, nous a passionnés, et nous aurions volontiers continué à zigzaguer la mer sur n'importe lequel de ces six six mètres.

COMPARATIF 6x6

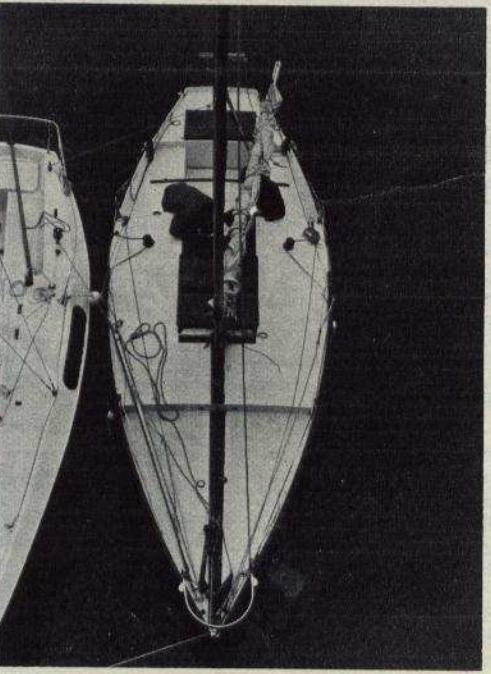
Pen duick 600



Charleston



Muscadet



les ponts

Le pont le plus net est celui du Pen Duick 600, flush-deck étroit à l'avant. L'antidérapant Treadmaster, qui souligne la forme en coin caractéristique, gagnerait à recouvrir entièrement le pont au bouge important : la peinture apparente est redoutablement glissante. Le constructeur nous a d'ailleurs promis d'augmenter la surface de l'antidérapant autour de la descente. L'antidérapant des autres bateaux est sans reproche.

Le Kelt offre lui aussi un pont clair et dégagé. Le capot coulissant (très difficilement, attention les doigts !) est l'unique protubérance. Les passavants du Flirt sont les seuls à souffrir d'une curiosité, l'ancrage des cadenas de haubans exactement en leur centre ! Mais s'il est un pont de tout repos, c'est bien celui du Muscadet, tout à fait plat ; pourtant attention à la marche en vous rendant sur l'avant !

Un puits à chaîne est prévu sur le Flirt et le Kelt (qui dispose d'un davier). L'Edel 6 intègre l'ancre et son mouillage dans le pont par un système astucieux mais qui permet difficilement d'emmageriner l'orin. Sur le Muscadet, l'ancre est fixée à plat pont. Quant aux Pen Duick et Charleston, vous êtes priés d'apporter votre seau contenant les appareaux de mouillage ! Sur le Charleston, cependant, il sera facile de le poser dans la dépression ménagée tout à l'avant.

Muscadet et Pen Duick 600 sont les seuls à avoir choisi de placer les deux winches d'écoutes sur le pont, ce qui libère le cockpit et... encombre le pont ! Le Kelt et le Flirt, pourtant, conservent auprès du capot un troisième winch « à tout faire » entouré de clamcleats pour les drisses, qui sont toutes renvoyées à l'arrière du pont.

Mais le plus important d'un pont est sans doute ce qu'il y a au-dessus : le gréement.

De nos six bateaux, seul le Muscadet offre un bas étaï, et des cadenas de galhaubans implantées en arrière du mât : du sérieux ! Sur les autres, les cadenas de haubans et bas-haubans uniques sont la règle.

Le pataras n'est double que sur le Muscadet, le réglage de sa tension s'effectuant par un palan reliant horizontalement les deux câbles. L'ensemble forme ainsi le balcon arrière ! Le pataras unique des autres bateaux n'est réglable ni sur le Pen Duick 600 ni sur le Kelt (tout comme le hale-bas dans le cas du Pen Duick).

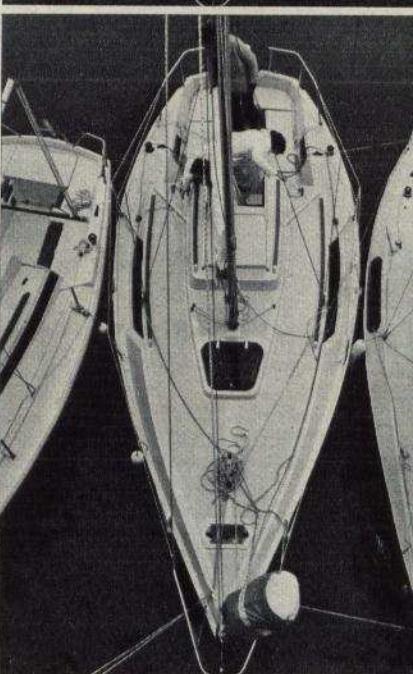
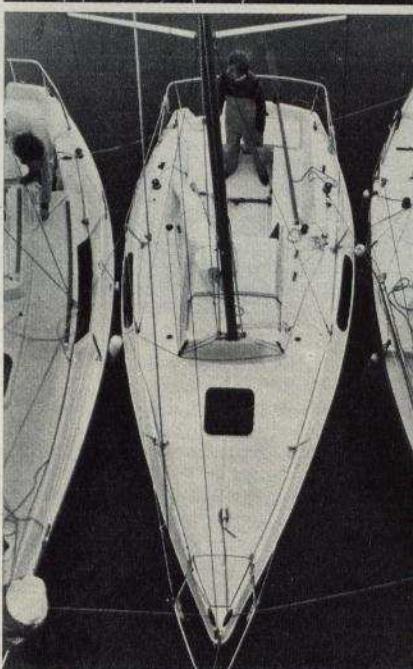
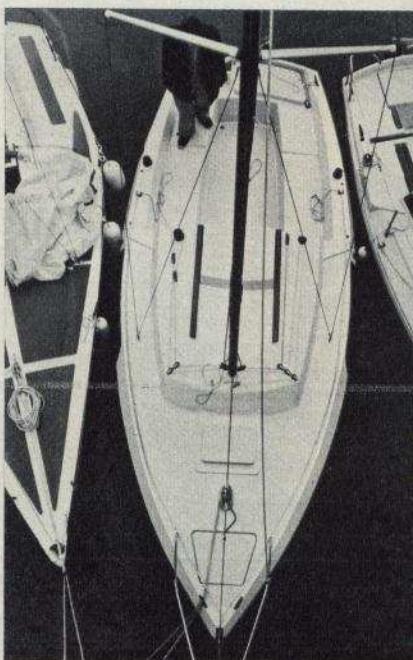
L'accastillage de spi ne figure sur l'inventaire standard d'aucun de nos six mètres.

Sur le Pen Duick, des poulières fixes maillées sur les cadenas reçoivent l'écoute du foc inter, le réglage de la voile d'avant s'effectuant certainement en la montant plus ou moins sur la draille ; les chariots de génois, qui coulissent sur les rails déjà soudés en place, sont fournis en option avec le génois. L'Edel 6 et le Kelt gagneraient à avoir des rails d'écoute allongés vers l'avant.

Au virage de bord, la voile d'avant du Flirt et du Pen Duick volent d'un bord à l'autre d'un seul mouvement, mais le génois du Kelt requiert qu'un équipier en assure le passage devant le mât. Sur le Muscadet, c'est l'écoute de grand-voile qui joue les freins en se prenant dans les taquets des plats-bords.

Autour des ponts, certaines filières laissent à désirer. Si elles sont à double étage sur l'Edel, elles sont absentes sur le Flirt que nous avons eu le privilège d'essayer, et elles sont assurées (?) par du tressé de trois millimètres sur le Pen Duick 600 dont nous disposions.

Toutes les drisses sont, aujourd'hui, en textile : le Muscadet, seul une fois encore, est équipé de drisses en inox. Son avantage de vitesse est fait sans le moindre doute, au-delà de sa conception, de la qualité de son gréement. Cette qualité nous fait préférer le pont du Muscadet à celui des autres six mètres, même celui du Kelt pourtant remarquable par la netteté de sa réalisation et le renvoi de toutes les manœuvres à l'arrière.



les cockpits

ous les cockpits, celui du Flirt est sans conteste spacieux : 2,30 mètres de long ; 1,70 mètre de la cloison avant ; 1,40 mètre de large au tableau ! Le plus long ensuite est celui du Kelt (1,87 m ; 1,44 m). Les plus larges sont ceux de l'Edel 6 (1,55 m ; 1,37 m) et du Charleston (1,73 m ; 1,40 m). Le cockpit du Pen Duick 600 est étroit (1,30 m ; 0,70 m), cependant que celui du Muscadet est très court et étroit (1,30 m ; 0,80 m), comparable au dessin vieillot à celui d'une Yole OK.

Pour ces cockpits, le nombre et la dimension des lumières de rangement sont variables. S'il n'y en a pas sur le Pen Duick 600, il y en a un petit à l'arrière du cockpit et un seul, mais énorme, aussi bien sur le Muscadet que sur le Charleston. Notons un petit et un grand coffre sur le Kelt et, enfin, un grand coffre, un petit coffre, et un compartiment glacière au gaz butane sur l'Edel 6... Pour ranger les manivelles de winch, les extrémités des cordages et autres impédimentas dans des petits tiroirs, seuls s'alignent l'Edel (un de chaque côté au milieu) et, surtout, le Charleston. Jugez du moins de chaque bord !

Le cockpit est coupé par la barre d'écoute au niveau des bords sur le Muscadet, un peu plus bas pour le Charleston, puisqu'une dépression moulée au tiers ar-

rière dans les bancs l'accueille. Le barreur, toutefois, se sentira moins coincé entre barre et barre d'écoute sur le Muscadet que sur le Charleston.

Sur l'Edel 6 la barre d'écoute est enfoncée dans le cockpit, alors que sur le Kelt elle est posée au fond : toutes deux sont étroites, comme celle du Pen Duick qui est soudée contre la cloison, dégageant le cockpit au maximum.

Et le Flirt ? Un simple pontet fait l'affaire. Peut-être pas, d'ailleurs : rappelons que dans la brise il est agréable de disposer de la plus grande longueur possible de barre d'écoute. Tous ces bateaux où le spi est fourni en option marcheraient mieux au portant avec les voiles de « l'inventaire standard » si'ils disposaient d'une barre d'écoute comparable à celle du Muscadet ou, dans une moindre mesure, à celle du Charleston.

Ces bateaux gagnent à être menés comme des dériveurs dès que le vent force, même les Muscadets, Flirt et Charleston dont nous disposions, tous version à quille de bateaux existant aussi en version dériveur. C'est pourquoi le réglage de la barre d'écoute devrait être obligatoirement réalisé à l'aide de bouts et de taquets : mais seuls le Kelt et l'Edel présentent cette particularité. Les autres (sauf le Flirt bien sûr) utilisent des butées à vis fréquemment inefficaces pour positionner le chariot de barre d'écoute.

Tous les bancs de cockpit sont bons pour le farinier, ceux de l'Edel sont même conçus pour « permettre des bains de soleil à l'abri des regards »... Attention de ne pas s'endormir sur ceux du Pen Duick, un

peu courts d'ailleurs dans cette optique, car le pavois est symbolique.

Mais prenez garde à votre tête en vous relevant : aucune des bômes n'a le « tirant d'air » nécessaire à un adulte. Sur le Charleston, elle est à 1,58 mètre au-dessus du plancher du cockpit, sur le Kelt à 1,55 mètre, 1,50 mètre pour le Muscadet, 1,48 mètre pour l'Edel, et 1,33 mètre pour le Flirt. Sur le Pen Duick 600, la bôme s'arrête à l'aplomb de la descente : bien joué !

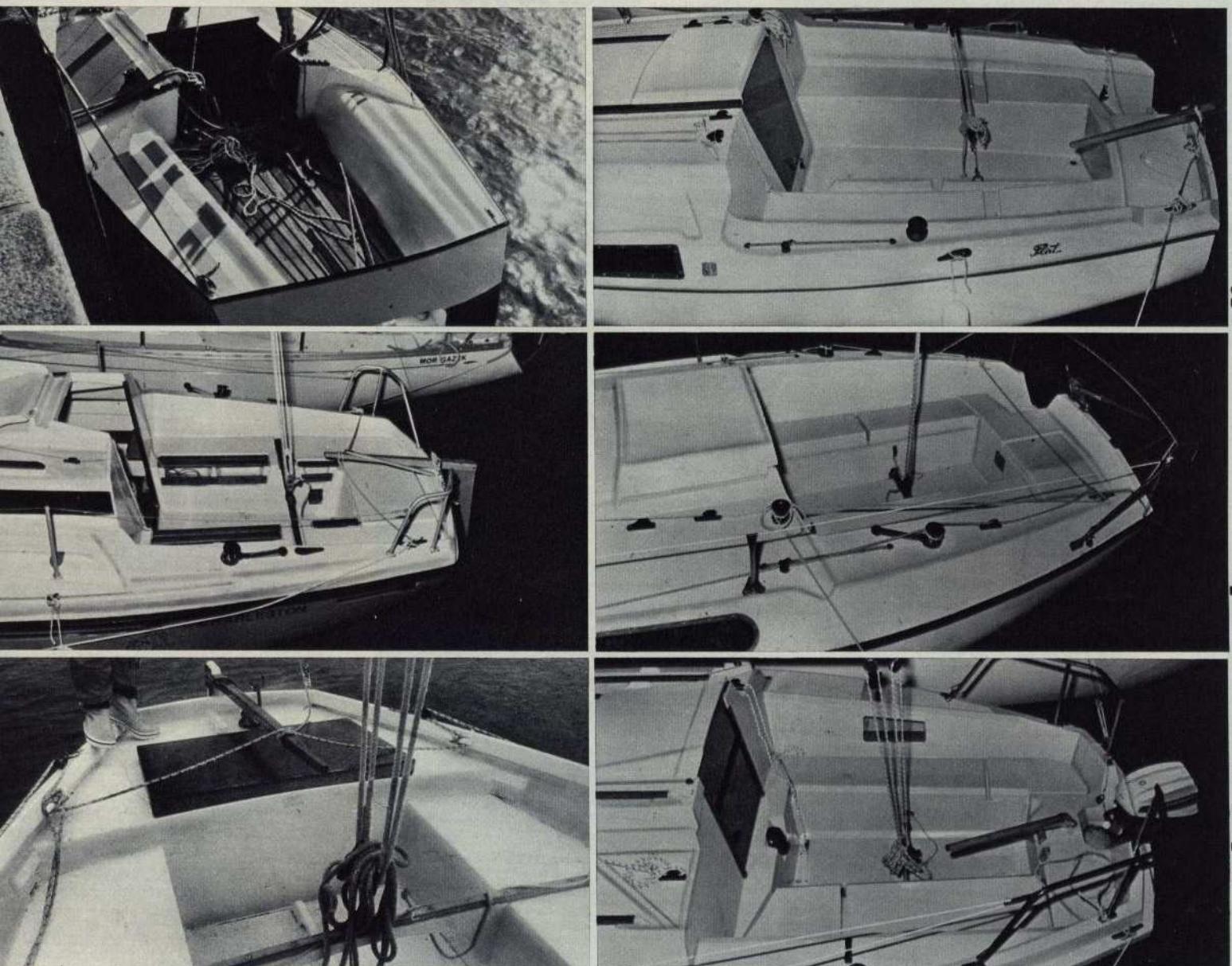
Le stick de barre est un luxe inconnu sur quatre de ces six mètres. Quels sont les bateaux assez heureux pour en avoir un ? Celui qui répond « Pen Duick 600 » gagne un mini-stick en plastique souple, celui disant « Charleston » gagne un stick en bois. Question subsidiaire : qui a un compas ? Réponse : l'Edel 6.

Coincer l'écoute de grand-voile n'est facile ni sur le Muscadet, ni sur le Flirt, au contraire de l'Edel 6 où il est difficile d'ôter l'écoute de son taquet.

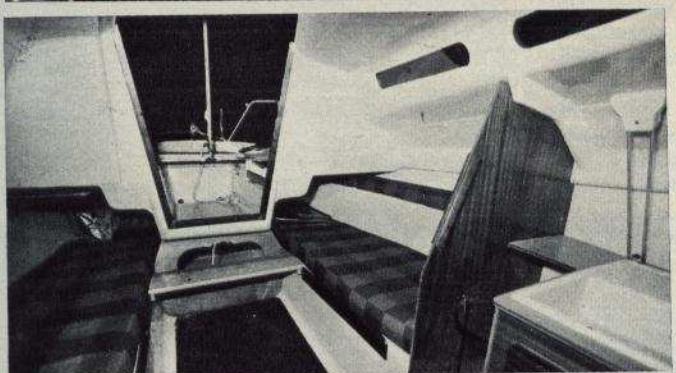
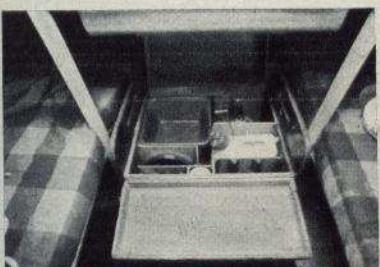
Le caillebotis du Pen Duick 600 est une option. A la gîte, l'étroitesse du cockpit de ce bateau permet de se caler confortablement sur le banc sous le vent. On fera de même sur le Charleston, le Kelt et l'Edel. Mais on se calera plus efficacement sur le barrot longitudinal placé sur le plancher du Muscadet et du Flirt.

Tous les six mètres de ce banc d'essai comparatif disposent d'une chaise moteur, à l'exception du Charleston et du Muscadet où elle est proposée en option.

Le cockpit le plus complet pourrait bien être celui du Charleston.



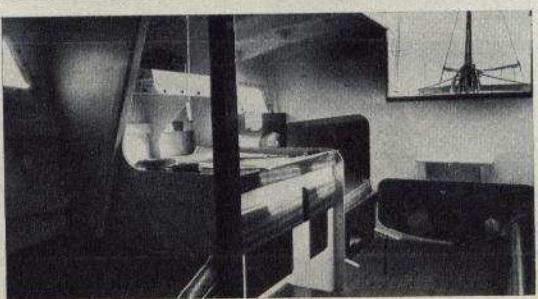
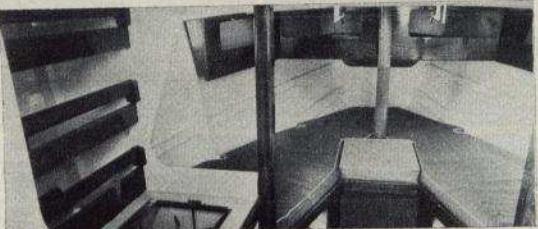
Pen duick 600



Charleston



Muscadet



les am

En examinant les aménagements de nos six mètres, nous ne devrons jamais perdre de vue que s'agit de bateaux au volume intérieur nécessairement limité. La hauteur sous barrots sera ainsi toujours inférieure à celle du Charleston (1,60 m dans le carré : 1,45 mètre à l'épontille), moyen (très) pour l'Edel 6 (1,45 mètre), le Kelt (1,36 m) et le Pen Duick 600 (1,35 mètre), et vraiment réduite pour Flirt (1,21 mètre) et Muscadet (1,20 m).

Fort logiquement, les plus « longs » de nos six mètres sont aussi ceux présentant le plus de volume habitable. A ce titre, l'Edel 6 offre le plus de place logeable, le plus « cubique » et « terrestre » oserons-nous dire. L'intérieur du Kelt est également aussi spacieux, alors que le Muscadet, écrasé par le barrotage de pont, ne peut procurer cette sensation de « grand bateau » goûteuse à bord de l'Edel 6 ou du Kelt, quand bien même ses aménagements leur cèdent en rien.

Le long cockpit du Flirt a malheureusement été réalisé en sacrifiant le carré. Sur le Pen Duick, la partie la plus étroite de la coque reçoit le plus des aménagements. Charleston : mention brouillée.

Qui dort où ? Les maigres seront sur le Muscadet, où quatre couchettes de 55 centimètres de large les accueilleront. Les équipages pléthoriques dormiront à bord de l'Edel 6 aux cinq couchettes, navigateurs comme vous et moi, qui mesurent soixante centimètres de large, dormiront à bord indifféremment à bord du Charleston (les enfants à l'avant), du Pen Duick 600 (attention de ne pas coincer les pieds au bas-bout du poste arrière), du Kelt ou du Flirt (prendre garde à ne pas percer la tête dans l'équipet bâbord avant).

A propos d'équipets. Faisons un tour d'horizon : le plus sobre sera le Pen Duick, un équipet de 1,20 mètres à l'avant de chaque bord. Il sera prudent de rien y mettre de fragile dans le clapot. Le loti est le Muscadet : il y a des équipets partagés sur deux étages, et des volumes de rangement dans la cuisine, et des compartiments sous les couettes, la table à cartes, le cockpit ! Ah ! les équipets sont en option...

Tous les autres bateaux font courir des équipets dès que possible au-dessus des couchettes : le Flirt sur deux étages. Le Kelt préfère à ce sujet à l'étage d'équipets des vide-poches sur les bords, offrant aussi un bloc bibliothèque où ranger livres et matériel de navigation. C'est ainsi que j'aime un bateau.

Le contre-moulage intégral de l'Edel n'autorise seulement trois volumes de rangement sous les couchettes, celui du Charleston étant plus généreux avec neuf volumes, assez réduits il est vrai. L'Edel est le seul à offrir deux soutes sous le plancher du carré, ainsi qu'un réservoir d'eau de mer.

Remarquons que l'accès aux volumes de rangement situés sous le cockpit est rarement aisé. Le compas de cockpit de l'Edel est visible de l'extérieur, à la condition bien sûr de ne pas utiliser les vide-poches dans lequel il est incorporé !

Penderies : note deux sur six. Un pour celle du Charleston, et un pour celle bien évidemment à l'arrière du cercueil bâbord, du Pen Duick 600. Sur les autres six mètres, on ne range absolument jamais de cirés mouillés...

Bien. Si nous nous préparions un repas ? Pour le Charleston, il y a peu à choisir entre leur cuisine. Cuvette, eau, vidange à la mer, réfrigérateur, cardan, le confort ! Nous trouverons encore un réchaud à cardan à bord du Muscadet.

gements

Puis nous devrons rentrer au port si nous voulons prendre un repas chaud : pas de réchaud (option) dans le logement du réchaud sur le Flirt, pas de cardan dans la cantine escamotable du Pen Duick 600, pas de cardan sous le réchaud deux feux (c'est une option, avec l'évier inox) de l'Edel 6.

Pourtant la cuisine de l'Edel 6, quelle impression admirable lorsque l'on passe la descente ! On croit trouver dans une résidence-clé-en-main-saine-aménagée ! Il y a des casiers à bouteilles (il, le Kelt en a également) et à assiettes, des gnées où se cramponner quand ça chahute. Et il y aussi des tiroirs. Sans verrouillage : la cuisine étant située à droite, je vous donne en mille où vous trouverez les tiroirs après un bord de près tribord ou arres...

A table ! La plus astucieuse est bien sûr celle de l'Edel, 100 centimètres de long sur 58 de large, table rabattable en hauteur à usages multiples, table tout court, table à cartes, couchette (mais alors où est passée la table à cartes ?). Certainement astucieuse, oui, au port.

En mer, préférions la table pivotante moins James indienne du Kelt. Et le Pen Duick, avec une table rigide à quatre positions, de 80 centimètres sur 120, écrase Flirt, Charleston et Muscadet, qui n'en possède pas.

Changeons de décor à vue. Sur l'Edel 6, un WC marin contribue à faire du bateau une unité intime et autonome : finis les sourires contraints aux voisins de mouillage... C'est une option, que propose également Kelt et Muscadet.

Quel est le meilleur éclairage de ces divers intérieurs ? Certainement celui de l'Edel, avec son hublot de coque de 1,33 mètre sur chaque bord. Brillera encore le Charleston, qui dispose de deux hublots de 75 centimètres sur chaque bord au-dessus de la teugue, et le Flirt, deux fois 1,05 mètre.

Sur le Muscadet (six fois 30 centimètres) et le Flirt (deux fois 60 centimètres) la lumière donnée par les hublots est insuffisante, ainsi que, à fortiori, le Pen Duick 600 (deux fois 45 centimètres).

Les panneaux avant fumés sont un luxe réservé à l'Edel 6 et au Kelt. Le Flirt se contente d'un panneau avant opaque en polyester. Les capots de couchette sont coulissants, sauf la « casquette artificielle » du Charleston, simple et fragile. Nous évitons l'option dont était équipé notre Edel 6, un capotillon levable, séduisant en été, mais redoutable toute saison pour l'utilisateur.

Les intérieurs des six mètres réunis pour ce comparatif sont tous parfaitement propres, parfois même coquets. Le Kelt, en particulier, nous a séduits, avec son revêtement en bufflon de toutes les faces apparentes, et les rideaux, assortis aux coussins, séparant les couchettes avant du carré. La finition de ces bateaux est généralement bonne, la palme revenant sans doute au contreplaqué du Charleston, qui évite de tomber dans le piètre de l'apparence « baignoire », ce que l'Edel ne réussit pas toujours. L'Edel 6, par ailleurs, utilise également pour les couchettes un plastique imitant le cuir, ce qui ne gêne pas trop grâce au revêtement en bufflon de bonne apparence des parois.

Bois et tissus écossais font au Flirt un joli intérieur. Bois peint, bois verni, l'intérieur du Muscadet trahit son âge et manque de fantaisie. Pen Duick 600 enfin : pour les amateurs de moquette... aluminium, bois, A.B.S., ces matériaux ont du caractère, ni le Pen Duick 600, ni le Muscadet, ni le Charleston ne sentent le plastique. Ce qui est bien agréable...

Flirt



Kelt



Edel 6



ce qu'ils en pensent



Daniel Nottet : Pen Duick 600

Le prix du bateau (25 800 francs) est séduisant ; j'aime la silhouette agréable. La formule, livrer un bateau pratiquement nu en laissant le soin de la finition, voire de l'aménagement, à l'acquéreur, est intéressante pour les budgets modestes.

La conception de la carène visant à abaisser le coût de la construction est passionnante, mais l'exploitation du volume au niveau des aménagements est consternante. Le seul espace réel, sous l'arrière du cockpit, est inaccessible. L'avant où l'on s'abrite est étroit, étroit. L'intérieur est vide, la cuisine mise en boîte

est escamotée sous la descente. Pratique pourtant la descente : l'équipier d'avant peut s'y tenir pour manœuvrer le foc sans gêner le barreur.

Simplicité, frugalité, brosse à dents et tube dentifrice. Sous les paix, la plage : sous la moquette, la coque alu.

Le gréement est simplifié à l'extrême. Il est difficile de le régler comme celui d'un dériveur. Pourtant, le comportement du bateau est celui d'un dériveur, et un hale-bas un pataugas réglables, permettraient d'utiliser le Pen Duick 600 avec plus de sécurité sans gonfler outrageusement son budget.

Le bateau est plaisant par petit temps, lorsqu'il est sous-voilé.

Une hirondelle ne fait pas le printemps, et une mésange à tête noire (en breton, Pen Duick) fait ce qu'elle peut.



Hervé Le Ménédeu : Charleston

Trapu, trapu, trapu. Il n'a rien d'un racer, notre ami Charleston ! Il est plutôt du genre bon vivant qui aurait pris du ventre, plus proche de la barrique à voile que du Flying Dutchman. Enfin, un p'tit gros bien sympathique.

Un p'tit gros sensible. Sensible au déplacement de l'équipage et à la force du vent. Dès force 3, il faut réduire la toile, pendant que le mât affiche une scoliose prononcée. Dans les petits airs, il démarre bien à la risée. Le bougre, il irait presque vite !

L'accastillage rudimentaire reste très « dériveur ».

L'intérieur est classique, simple. La hauteur sous barrots est bonne pour un 6 mètres, mais le carré paraît étroit. C'est que la coque intérieure qui double la coque classique réduit le volume habitable. Entre les deux coques, de la mousse de polyuréthane injectée assure l'isolation phonique et thermique.

Il a un avant-gout révolutionnaire notre p'tit gros, en ABS thermoformé comme un téléphone ! Il ouvre une voie réelle vers l'industrialisation de la plaisance et par là même de la diminution des coûts de la fabrication.

Un excellent rapport qualité/prix un bon bateau de promenade.

Pour la croisière côtière, vérifier le gréement.



Françoise Eyquem : Flirt

Flirt ! Manœuvrable de deux doigts, comme un dériveur ! La barre est douce, souple à la main. C'est le plaisir.

Un plaisir qui va démarquer avec le près. Les lignes d'eau bien allongées facilitent un excellent passage du bateau à condition qu'il soit relativement plat. Mais comment tenir plat le bateau sans sortir des bancs du cockpit, puisqu'il n'y a pas de stick ! Gare à la gîte ! Le Flirt supporte très mal d'être surtoilé, son comportement vire au déplaisant. Dès qu'il retrouve ses lignes, il redevenait aimable, nerveux, et d'un excellent caractère à la risée.

Le virage de bord se déclenche, là encore, comme un dériveur ou presque. Le génois passe tout seul. Inutile de grimper sur le pont ! Manœuvres et louvoyages sont un vrai régal.

Aux allures portantes, le Flirt devient moins agréable. Il réagit pourtant vite aux risées, mais ralentit tout aussi rapidement. Le bateau reste facilement manœuvrable à deux.

A l'intérieur, la cabine est large... toute en couchettes... très flirt, quoi ! Mais la cuisine... mais les rangements... A moins d'être passé maître dans l'art de ramper, impossible de changer vite de voile sans avoir du mal à retrouver le bon pull-over...

Voilà un bateau pour faire de sérieuses balades autour d'une petite vie portuaire. Le Flirt, peut être le début d'une histoire d'amour ?



Eric Dumont : Muscadet

Le Muscadet est une vieille connaissance. Croiseur côtier à bouchains vifs, il s'est taillé la part du lion dans nombre de régates importantes. Mené par Etienne Grenain ou Daniel Gilard, il a même traversé l'Atlantique.

A bord, la sensation première est celle d'une sécurité agréable.

Ce flush-deck avant la lettre, doté d'un cockpit enveloppant, détient un charme qui ne s'oublie plus. Voiles en l'air, sa maniabilité est claire. Au près serré, le démarrage est tout d'abord lent. Mais ensuite l'erre intermédiaire fait son œuvre. L'erre intermédiaire, c'est-à-dire la faculté du Muscadet d'accélérer longuement, et de continuer encore là où les autres sont déjà à leur vitesse maximum.

Dans la piaule, sa raideur à la toile est étonnante. Il porte très tard un génois que tous les autres 6 mètres ont dû convertir ou compenser par des ris de grand-voile : la réduction de voilure se déroule haut dans l'échelle Beaufort.

L'habitabilité est assez proche du camping, mais sympathique. Le cuisinier et le navigateur sont servis sans luxe, honnêtement.

En synthèse, le Muscadet est un bateau rapide, raide à la toile, vivant partout les temps. Tout, à bord, est à l'échelle du désir d'un plaisancier aimant la mer et sachant que confort et moquette sont plus des arguments de salons nautiques que de vagues vertes.



Yves le Chapelain : Kelt

Un vrai bateau, conçu pour la mer !

Il est possible que tout ne soit pas parfait à bord : mais il n'y a rien de grave au regard des qualités fondamentales évidentes par ailleurs.

Le bateau est rapide à toutes les allure dans les forces de vent que nous avons rencontrées, mais demande une certaine sensibilité pour approcher son rendement maximum au près dans le petit temps. Lorsqu'il prend sa gîte, sous spi au large, par exemple, il reste parfaitement contrôlable.

Le pont est vaste et dégagé. Les manœuvres circulent aisément, au prix parfois de quelque ragage, vers

le cockpit qui est très agréable. L'angle des caissons rend la position assise confortable, ce qui n'est pas si courant. Sur le pont, des cales-pieds permettent de manœuvrer en toute sécurité.

Je juge l'intérieur également réussi : le volume est réellement important, bien exploité avec une simplicité de bon aloi. C'est du joli (les rideaux), du beau (vraigrage en bufflon), du solide (table pivotante), du pratique (les équipets généreux), du confortable (largeur des deux cerceuls et de la couchette double).

Le prototype du Kelt avait été testé par de nombreux spécialistes de la croisière avant que la fabrication de série ne soit arrêtée. Ce sérieux dans la création se retrouve dans presque tous les points essentiels.



Olivier Péretié : Edel VI

Aucun doute, l'Edel VI est un joli bateau. Sa silhouette est réussie, racée même. La carène rouge vif, point trop haute sur l'eau. L'étrave agressive, le rouf profilé, bien intégré à la fausse teugue, tout contribue à donner à ce petit croiseur la présence d'un gros...

Le bateau, pourtant, serait moins agréable à barrer qu'à regarder. Non pas que la barre soit déplaisante, loin de là. Simplement un peu neutre. L'Edel VI paraît peiner au près dans la brise et réclame de réduire assez vite la toile pour ne pas se vautrer. Il est vrai que le gréement, malgré le pataugas réglable, ne permet pas de cintrer le mât pour faire travailler la

voile efficacement. Par petit temps au contraire, son déplacement important nécessite impérativement un génois léger.

Aux allures portantes, l'énergie spi donne une vitesse intéressante.

Côté aménagements, l'effort d'orchestration est louable. Il est rare de trouver autant d'équipements dans un si petit croiseur. Rien ne manque au mouillage ou au port. Le WC marin est un objet rare et séduisant, mais, compte tenu de la hauteur sous barrots, son usage est réservé au port.

Enfin, la table deux positions (pas de navigation) est d'un agrément certain.

Bref, l'Edel VI a de quoi séduire. Son programme l'oriente résolument vers la croisière diurne avec confortables haltes nocturnes, ce qui est assez logique dans ces dimensions.

les fiches techniques

pen duick 600

Architecte : Dominique Presles

Longueur hors tout : 6,00 m

Longueur flottaison : 5,00 m

LARGEUR maximum : 2,25 m

Tirant d'eau : 0,90 m

Poids en ordre de marche : 700 kg

Lest plomb : 260 kg

Grand-voile : 8,00 m²

Génois (option) : 13,50 m²

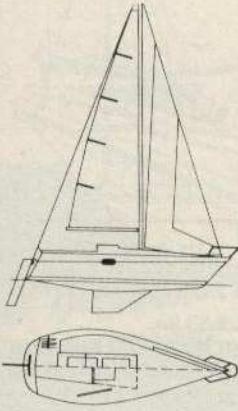
Foc : 7,00 m²

Nombre de couchettes : 4

Homologation : 4^e catégorie

Prix 1976 : 25 800 F ttc

Le Guen-Hemidy, rue des Frères Montgolfier, ZI, BP 50, 95500 Gonesse. Tél. 985.96.00.



muscadet

Architecte : Philippe Harlé

Longueur hors tout : 6,40 m

Longueur flottaison : 5,50 m

LARGEUR maximum : 2,26 m

Tirant d'eau : 1,10 m

Déplacement : 1 250 kg

Lest : 500 kg

Grand-voile : 10,70 m²

Génois (option) : 13,30 m²

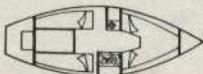
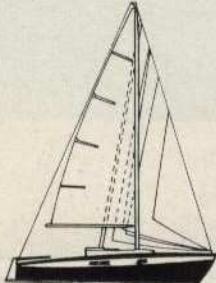
Foc : 8,50 m²

Nombre de couchettes : 4

Homologation : 3^e catégorie

Prix 1976 : 41 700 F ttc

Hubin, 110 rue de la Basse-Ile, 44400 Nantes. Tél. (40) 15.40.26.



charleston

Architecte : J.-M. L'Hermenier

Longueur hors tout : 6,12 m

Longueur flottaison : 5,10 m

Bau maximum : 2,30 m

Tirant d'eau : 1,05 m

Déplacement : 850 kg

Lest : 250 kg

Grand-voile : 8,00 m²

Drifter (option) : 13,00 m²

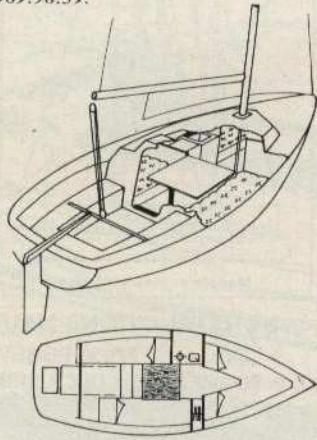
Foc : 6,00 m²

Nombre de couchettes : 4

Homologation : 4^e catégorie

Prix 1976 : 29 994 F ttc

Diffubat International, 8 quai Conti, 78430 Louveciennes. Tél. (1) 969.96.39.



flirt

Architecte : Jeanneau

Longueur hors tout : 6,00 m

Longueur flottaison : 5,45 m

Bau maximum : 2,30 m

Tirant d'eau : 1,00 m environ

Déplacement : 800 kg

Lest : 260 kg

Grand-voile : 8,50 m²

Génois : 11,00 m²

Nombre de couchettes : 4

Homologation : 4^e catégorie

Prix 1976 : 23 850 F ttc

Jeanneau, 85500 Les Herbiers. Tél. (30) 67.06.10.



kelt

Architecte : Philippe Harlé

Longueur hors tout : 6,20 m

Longueur flottaison : 5,20 m

Bau maximum : 2,48 m

Tirant d'eau : 1,05 m

Déplacement : 950 kg

Lest fonte : 380 kg

Grand-voile : 8,80 m²

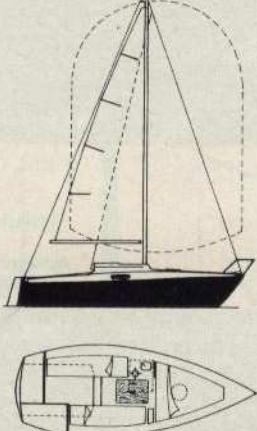
Génois (option) : 14,90 m²

Nombre de couchettes : 4

Homologation : 3^e catégorie

Prix 1976 : 38 400 F ttc

Kelt Marine, zone nautique du Prat, 56000 Vannes. Tél. (97) 54.17.89.



edel 6

Architecte : Maurice Edel

Longueur hors tout : 6,65 m

Longueur flottaison : 5,55 m

Bau maximum : 2,50 m

Tirant d'eau : 1,00 m

Déplacement : 1 090 kg

Lest fonte : 400 kg

Grand-voile : 10,00 m²

Génois léger (option) : 15,20 m²

Nombre de couchettes : 4-5

Homologation : 3^e catégorie

Prix 1976 : 39 700 F ttc

Edel SA, ZI, 69330 Meyzieu. Tél. (78) 31.48.36.



RESTE LES PRIX...

Jamais encore nous n'avions procédé à une telle comparaison. Disons-le tout net, l'entreprise nous a passionnés. Car mettre en parallèle six bateaux de la même famille en révèle tous les points forts mais aussi les points faibles. Et puis, savez-vous, six essayeurs en même temps, c'est un sacré bon moment ! Alors, ces six six mètres ? Doit-on prendre le pas cher du tout, oui, le Flirt à 23 850 francs ? Ou choisir le petit en métal, cinq mètres à la flottaison : Pen Duick 600 ? Ou préférer le plus grand de tous, le six mètres long de 6,65 mètres, l'Edel 6 ? Ou encore juger que « le plus cher c'est le meilleur » et retenir le Muscadet ? Ce serait laisser de côté le plus long des moins chers, qui est aussi le plus cher des moins longs, le Charleston. Et aussi le Kelt, le moins cher des plus gros. Car en jugeant en fonction du prix, deux groupes se dessinent : Flirt, Pen Duick 600 et Charleston sont annoncés à moins de 30 000 francs ; Kelt, Edel 6 et Muscadet à plus de 38 000 francs. Parmi les moins chers, le Flirt doit séduire par ses performances les petits budgets, directement issus du dériveur. Le Charleston offre, lui, le meilleur rapport qualité/prix. Le Pen Duick 600 se situe entre les deux. Dans les « grands », le Kelt attire beaucoup. Seul le Muscadet peut lui en remontrer en performances. Les aménagements de l'Edel 6 ne sont pas assez marins pour lui disputer le rapport vie à bord/prix mais il plaira pour les escales confortables. Qui connaît choisit bien. Nous espérons vous avoir aidé à mieux connaître. Maintenant, les cartes sont dans vos mains. Six bateaux. Quatre as et deux jokers : voici l'heureux moment de tirer votre bateau-maîtresse... !