

Quelques
bords sur...



REPORTAGE PHOTO LA NOUVE-BATEAUX

L'HORIZON

par Pierre LAHOUE

DEPUIS quelques années, certains architectes navals cherchent à innover pour donner aux silhouettes des bateaux de plaisance une allure plus moderne (Challenger) ou pour améliorer le confort de l'équipage (Golif). Van de Stadt, au contraire, paraît fidèle à des formes plus classiques, en réexploitant ses dessins de base.

La silhouette du Pionnier semble avoir donné naissance à deux extrapolations : l'Escalibur comme un agrandissement et l'Horizon comme une réduction de ce dernier. Le programme de l'Horizon semble se rapprocher assez sensiblement du Primaat. Plus long que ce dernier d'une trentaine de centimètres, il est entièrement réalisé en polyester renforcé

par le chantier Van Heygen en Belgique ; sa diffusion en France est assurée par Euro-Voiles.

Nous avons eu l'occasion d'embarquer à Dunkerque sur un modèle mis aimablement à notre disposition par son propriétaire. Tant sur le plan de la conception que sur celui de la réalisation, nous avons été surpris par une finition qu'on n'hésiterait pas à qualifier d'exemplaire. Le plastique a permis de donner aux superstructures des formes très douces qui apportent à l'ensemble un aspect très plaisant.

Avant d'examiner les réactions du bateau sous voiles, arrêtons-nous quelques instants sur le pont. A l'arrière, un capot arrondi donne accès à une soute d'un volume considérable.

facilement accessible de part et d'autre, grâce à une largeur importante de l'arrière.

La barre d'écoute, à notre avis, gagnerait à être allongée mais certains impératifs de construction semblent avoir rendu la chose impossible. Juste devant cette barre d'écoute se situe l'axe du safran. Deux taquets d'amarrage de l'écoute de grand-voile se situent de part et d'autre.

Le cockpit, très vaste, permet à trois personnes de s'asseoir aisément du même côté sans que le barreur soit gêné. L'hiloire, bien proportionné, fournit un dossier appréciable aux banquettes du cockpit. Les deux winches de focs sont montés sur la même plaquette que le taquet qui semble un peu trop près.

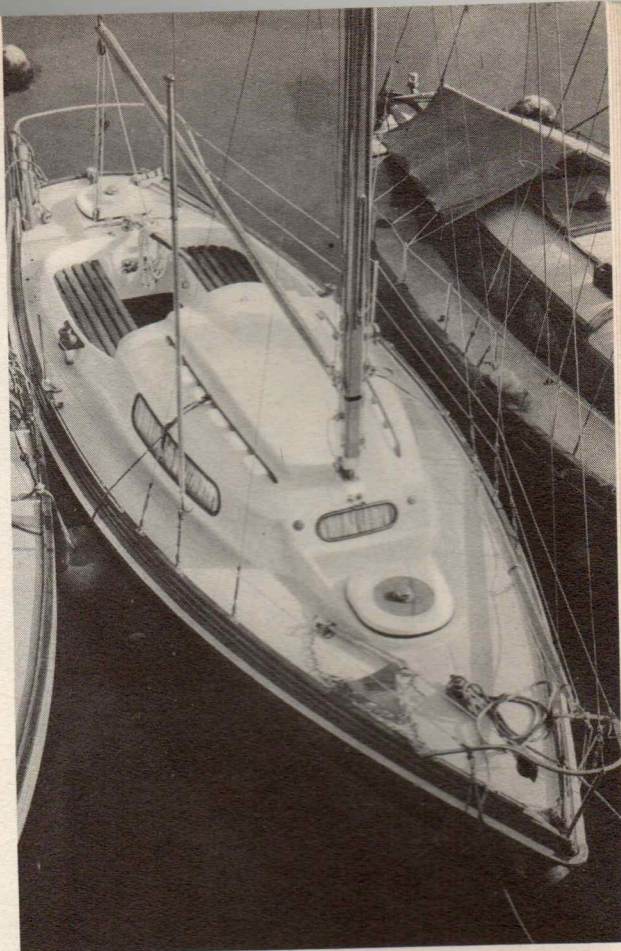
Sur le roof deux mains courantes assurent de bonnes prises pour les passavants, larges et dégagés.

Le mât, posé sur le pont, est fixé sur une emplanture métallique. Un winch, sur le mât, permet d'étriquer le foc en tête. Sur le liston, de chaque côté du roof, un rail d'écoute permet le réglage des focs d'une manière très précise. Vers l'avant toujours, on trouve un capot de descente sur lequel a été fixé un aérateur.

Un taquet d'amarrage bien proportionné est disposé sur le pont. Sur le liston, deux chomards en facilitent l'utilisation.

Un balcon à l'arrière et un autre à l'avant, reliés par des filières, entourent complètement le bateau.

L'accès à l'intérieur est assuré, par une porte



Le plastique a permis de donner aux superstructures des formes très douces.

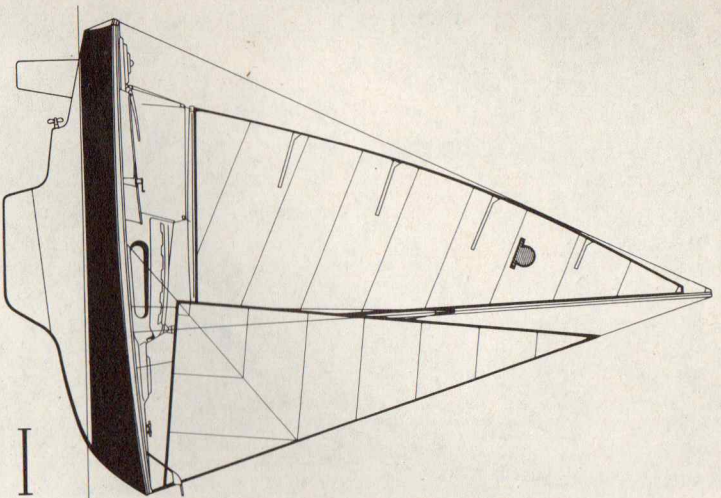
La barre reste toujours agréable et la gîte n'est pas exagérée.



ique ; sa
o-Voiles.
rquer à
ablement
re. Tant
celui de
par une
qualifier
e donner
s douces
pect très

u bateau
instants
di donne
sidérable.

85038
01



Architecte : E.-G. Van de Stadt

CARACTERISTIQUES

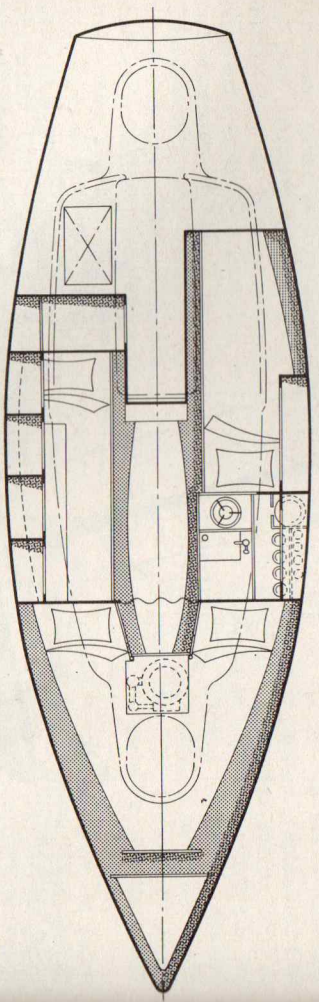
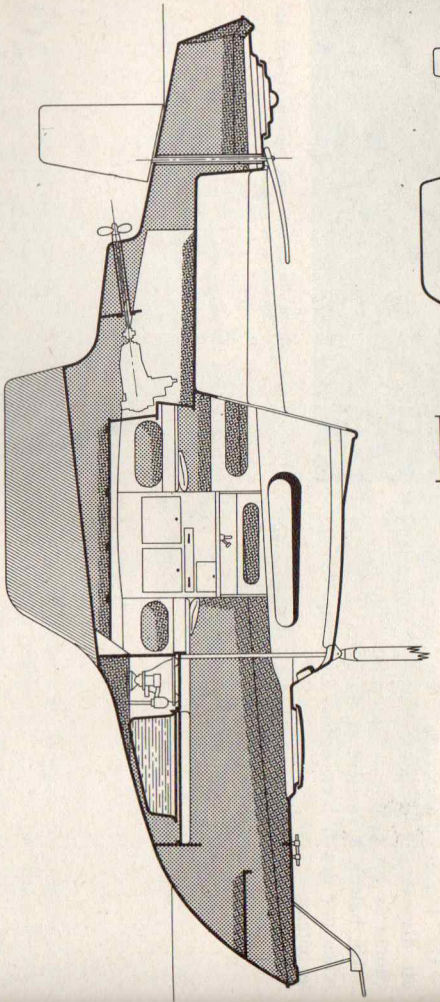
Long.	7,43 m
Long. flot.	5,92 m
Bau	2,32 m
Tirant d'eau	1,22 m
Hauteur s/barrots	1,75 m
Déplacement	2 050 kg
dont lest	950 kg
Surf. de voile	24,2 m ²

CONSTRUCTEUR ET PRIX

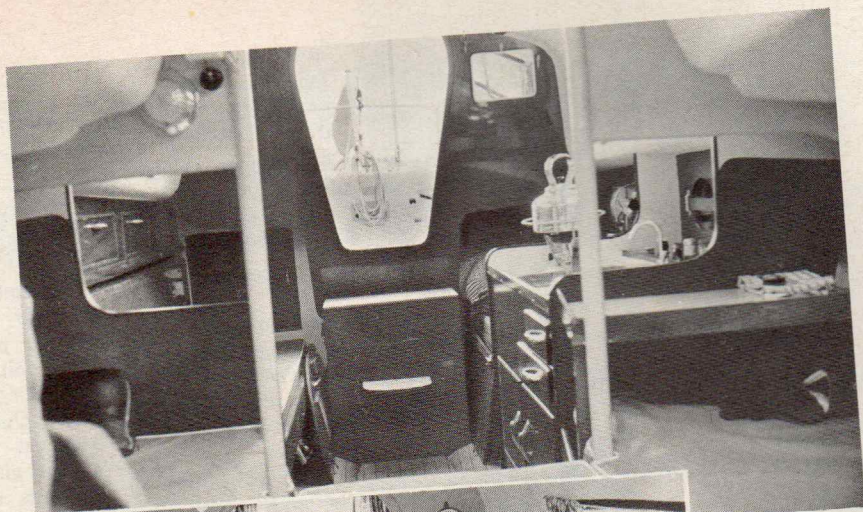
Chantier Van Heyghen, Nouveren 195, Boom, Belgique.

Diffusé en France par Eurovoile, 3, rue Duhamel-Liard, Merville (Nord).

Prix : 23 950 F avec voiles de base.



située dans le cockpit ;
une petite table
A bâbord
quinze places
La hauteur
petit à l'arrière
hublots, la
la clarté
cette situation
remplacé
l'absence de
pluie de
l'avant.
litée par
située dans



A l'intérieur on remarque immédiatement la clarté qui règne dans la cabine.

située dans le cockpit; la descente est facilitée par une inclinaison du panneau vers l'avant. Mais cette disposition permet à la pluie de pénétrer dans la cabine... C'est l'absence d'un capot coulissant sur le roof remplacé par un arrondi, qui est à l'origine de cette situation.

A l'intérieur, on remarque immédiatement la clarté qui règne dans la cabine. Deux grands hublots, sur les côtés du roof, et un autre petit à l'avant apportent beaucoup de lumière. La hauteur sous barrots d'un mètre soixante-quinze est un des éléments d'agrément de ce petit bateau.

A bâbord, une couchette sert de banquette; une penderie est disposée sous le banc du cockpit; sous le pont, des équipets fermés sont disposés au-dessus de cette couchette.

Vers l'avant, l'épontille de mâit est constituée par un arceau, fixé sur une cloison qui sert de renfort de coque. Deux couchettes sont disposées dans le poste-avant, séparées par un W.-C. enfermé dans un coffre.

La cuisine est vaste: un réchaud à cardan, un évier et une planchette permettent certainement quelques fantaisies culinaires. Plusieurs équipets sont prévus sous ce bloc cuisine. La quatrième couchette prend place sous le cockpit, à bâbord. L'ensemble et l'intérieur est un agréable compromis de bois vernis et de plastique recouvert par un flochage qui donne une bonne finition à l'ensemble.

Gréé en sloop avec foc en tête, l'Horizon possède un déplacement de 2 050 kg, et son lest de 950 kg lui confère une raideur à la toile importante. Les formes semblent



Le cockpit permet à trois personnes de s'asseoir aisément du même côté.

Le passage dans l'eau s'effectue toujours en souplesse.



assez tendues, mais le passage dans l'eau est toujours très doux. Son safran compensé et suspendu lui donne une facilité d'évolutions très appréciable dans nos ports encombrés. Sa largeur relativement faible de 2,32 m donne une certaine finesse. Un tirant d'eau d'un mètre vingt-deux permet un béquillage relativement aisé.

Par petit temps, l'Horizon semble assez sensible à la barre et demande une certaine attention pour le réglage. Au près, la risée l'emmène, mais le barreur ne doit pas l'arrêter par l'action du gouvernail. L'équilibre sous voiles semble avoir été réussi. Une bonne raideur à la toile lui permet, dès que le vent force, de courir au près sans gêne excessive. Nous n'avons pas pu établir la toile exacte, car nous ne disposions pas d'un foc intermédiaire, qui aurait été nécessaire pour la force du vent. Deux mètres carrés de plus sur l'avant auraient été nécessaires dans la brise force 5 que nous avons rencontrée pendant nos essais. Un franc-bord important protège agréablement l'équipage des embruns.

Au vent arrière, par bonne brise, le bateau semble vouloir entamer un « surfing », tout en restant toujours agréable à la barre. Par petit temps, nous avons pu comparer notre vitesse à celle d'un Triton. Celui-ci semblait marcher plus vite, mais il faut tenir compte du génois très important dont celui-ci dispose. Et, d'autre part, nous n'avions pas précisément des voiles bien taillées...

Par vent force 5, au près, le petit foc et la grand-voile avec 3 tours permettaient à l'Horizon de gagner au vent avec une vitesse très appréciable. Le clapot qui régnait en rade de Dunkerque ne gênait en rien la marche de l'Horizon dont le passage dans les vagues s'effectue très en souplesse. Les réactions du bateau et les apparences nous laissent penser que l'Horizon doit être un bateau qui pourra s'aligner avec de sérieuses chances dans certaines compétitions.

Après ce bilan, que nous considérons comme positif, il faut tout de même signaler que le prix peut sembler élevé pour un bateau de cette taille. Mais il est vrai qu'une finition poussée jusque dans les petits détails vaut toujours une certaine somme d'argent.

L'Horizon est une version grand luxe dans sa catégorie. Un modèle plus sommaire avec un accastillage moins coûteux serait valable. Le constructeur semble s'intéresser à une telle version qui permettrait une diffusion plus importante de la série.

ET