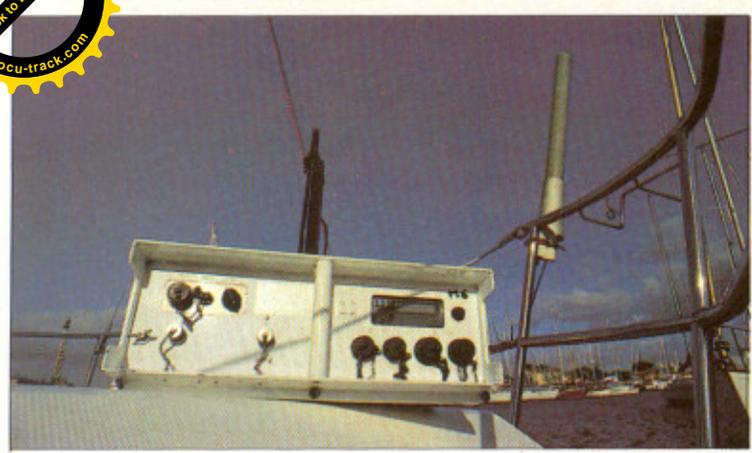
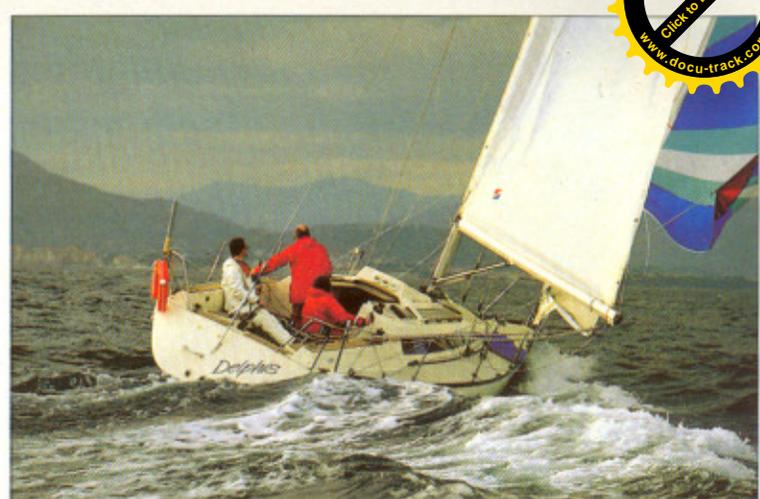




# COMPARATIF



Chaque bateau est équipé d'une balise qui transmet sa position à cinq mètres près.



X-342 : vif et rapide.

L'idée de ce comparatif exceptionnel s'est imposée lors du dernier Salon nautique. La taille d'abord. 36 pieds - autant dire onze mètres - correspondent aujourd'hui à ce que beaucoup considèrent comme l'idéal pour un voilier de croisière. La liste des modèles existant sur le marché est relativement longue et nous avons lancé une dizaine d'invitations. Il faut avouer que nous comptons bien sur la présence du nouveau Swan 36, ainsi que sur celle du Sun Dance, lancé par Jeanneau lors du dernier Salon de Paris. Hélas, l'importateur Nautor en France n'a pas pu convaincre un propriétaire de mettre un bateau à notre disposition, et le chantier Jeanneau n'a pas voulu engager le prototype d'avant série exposé à la porte de Versailles, le modèle de série n'étant pas encore prêt.

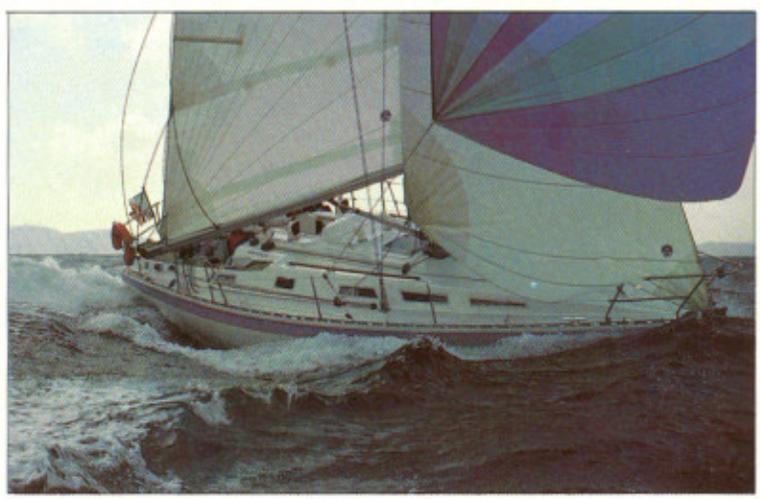
Quoi qu'il en soit, devant la similitude des performances et des qualités de chacun de nos invités, nous voulions pouvoir déceler les moindres différences avec précision. Avouons aussi que, en tant qu'essayers, nous sommes souvent frustrés de ne pouvoir vous donner avec exactitude les vitesses des bateaux présentés. Non pas que le temps mis pour aller d'une crique à l'autre soit tellement fondamental, bien au contraire, mais beaucoup de chantiers vantent les performances de leur modèle sans que l'on sache exactement à quoi s'en tenir. Rendez-vous fut donc pris à la fin du mois de mars à Hyères pour tester manu militari six 36 pieds dans des conditions encore hivernales.

Pourquoi Hyères, direz-vous ? Il se trouve qu'en matière de navigation à voile, lorsqu'on parle de précision, on se tourne inévitablement vers la Coupe de l'Amérique. Par chance, nous possédons en France un système complet d'analyse des performances d'un bateau sur l'eau qui n'est autre que celui utilisé à bord de **French Kiss** il y a deux ans.

Aujourd'hui baptisé Persecom, ce système est le fruit de dix ans de travail de l'équipe de Philippe Gouard, directeur technique national chargé de l'informatique au sein de la FFV. A partir des travaux du professeur Gabillard, qui mit au point le logiciel de base, cet ensemble informatique n'a cessé d'évoluer avant de connaître une accélération décisive lors de la Coupe de l'America 1986-1987.

## 100 % français

Cet ensemble d'analyse de performances repose sur deux données. La première, c'est un système de positionnement. Tout le monde connaît aujourd'hui le Decca, le Loran ou encore le système de positionnement par satellite. Ici, nous avons mieux. Il s'agit du système Sylédis, précis à cinq mètres près, conçu pour des besoins militaires par Sercel, filiale de la Compagnie générale de géophysique, et aujourd'hui commercialisé au compte-gouttes pour certains besoins civils. C'est ainsi qu'il fut retenu par les organisateurs australiens comme système



Centurion 36 : confortable et sain.

### 36 PIEDS, OU PRESQUE...

Il suffit de bien regarder les mensurations de chacun de nos six invités - avec une attention particulière pour la longueur à la flottaison et le déplacement - pour se convaincre de la personnalité respective de chacun. Il est clair qu'autour de la moyenne de 36 pieds (10,97 mètres) que nous nous étions fixée, le Dufour 37 est un grand bateau, à la fois long et doté d'un franc-bord généreux et qu'en revanche, le X-342 est le plus petit de la fourmée. Comme par hasard, les prix ne sont pas les mêmes non plus : quasiment du simple au double entre le X-342 et le Centurion 36. Mais il n'y a pas de miracle : la qualité de réalisation et la liste des équipements proposés ne sont pas, non plus, du même acabit.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES						
	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
Longueur HT	10,65 m	10,80 m	11,10 m	11,10 m	11,45 m	11,40 m
Longueur coque	10,22 m	10,60 m	10,81 m	10,89 m	10,90 m	11,10 m
Long. flottaison	8,12 m	8,95 m	8,80 m	8,78 m	9,30 m	9,10 m
Bau maxi	3,28 m	3,60 m	3,60 m	3,76 m	3,65 m	3,70 m
Tirants d'eau	1,85 m	1,45/1,90 m	1,40/1,80 m	1,40/2 m	1,40/1,80 m	1,70/2 m
Déplacement	4,2 t	5,2 t	4,9 t	7,3 t	5,4 t	6,3 t
Poids du lest	1,95 t	1,90 t	2,15 t	2,45 t	1,9/2 t	2,7 t
Surf. voil. au près	66 m <sup>2</sup>	67,43 m <sup>2</sup>	70,30 m <sup>2</sup>	81,60 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	82 m <sup>2</sup>
Surf. voil. portant	117,6 m <sup>2</sup>	100,55 m <sup>2</sup>	116 m <sup>2</sup>	144 m <sup>2</sup>	113,75 m <sup>2</sup>	144 m <sup>2</sup>
Nb cab. indiv.	2 + carré	2 + carré	2 ou 3 + carré	2 + carré	2 ou 3 + carré	2 + carré
Option gréement	1	-	-	-	-	-
Option lest	-	3	2	2	2	2
Option emménagt.	-	-	2	-	2	-
Prix	502 500 F	542 141 F	538 000 F	963 032 F	577 500 F	901 360 F
Chantier	X-Yachts	Bénéteau	Kirié	Wauquiez	Gibert Marine	Dufour and Sparks
	X France St-Pons-les-Mûres 83360 Grimaud Tél. 94.56.09.00	ZI des Mares 85270 Saint-Hilaire-de Riez Tél. 51.55.53.82	rte de La Rochelle 85100 Les Sables d'Olonne Tél. 51.21.18.83	174 bld Carnot 59420 Mouvaux Tél. 20.26.93.59	BP 32 17230 Marans Tél. 46.68.55.55	port Santa Lucia 83700 Saint-Raphaël Tél. 94.83.10.94



*First 35s5 : high-tech et véloce.*



*Feeling 10.90 : classique et performant.*



*Gib'Sea 372 : spacieux et stable.*



*A droite, Dufour 37: luxueux et puissant.*

de positionnement de la Coupe de l'America 1986-1987. Son fonctionnement est simple : plusieurs émetteurs situés à terre envoient un signal codé. Une balise, placée sur le bateau en mouvement, renvoie le signal à l'émetteur d'origine. Le temps mis par l'onde pour aller et venir permet de calculer la distance émetteur-balise. Avec trois mesures, tous les navigateurs savent qu'on définit un point très précis. Avec une succession de points et un chronomètre, on obtient ainsi des vitesses précises au centième de nœud. Limpide ! Mais la couverture de ce réseau reste encore limitée à quelques points stratégiques militaires - dont la région Toulon-Hyères -, ce qui explique notre choix.

La deuxième donnée du système, c'est bien sûr le décodage des données brutes et l'analyse des déplacements des bateaux sur l'eau. C'est là qu'interviennent les hommes de Philippe Gouard et leurs ordinateurs. Confortablement installés dans les locaux du centre d'entraînement de la FFV de Hyères, dirigé par Gérard Louchet, ils ont pu suivre au mètre près l'évolution des six voiliers sur l'eau. Alors que nous affrontons pluie, vent et embruns, Philippe Legrand, l'ingénieur chargé de

notre comparatif, suivait en effet depuis son PC informatique la progression des six bateaux, chacun étant représenté par un trait de couleur différente sur son moniteur principal. En revanche, lorsque l'heure du grog réparateur sonnait pour les équipages, lui et ses ingénieurs se mettaient au travail pour analyser les résultats du jour...

Nous avons donc commencé par équiper chacun des six bateaux essayés de l'une des neuf balises prêtées par Sercel. Une opération qui demande aussi peu de temps qu'il n'en faut pour la décrire : un boîtier de dix kilos relié au réseau du bord, une antenne sur chaque paratar, et hop ! En route !

Sur l'eau, nous avons procédé comme le font aujourd'hui les régatiers professionnels chargés d'établir les courbes de performances de leur prototype. Finis les petits bords sympa à raser les cailloux, chacun mettant à profit ses connaissances du coin ou son intuition du moment pour grignoter quelques mètres. Au contraire !

Pour que les ordinateurs puissent relever des séquences efficaces, nous avons tiré de longs bords rectilignes en naviguant successivement aux principales allures : près, bon plein, large, grand large.



*Au PC informatique, les ingénieurs Philippe Legrand et Pierre Gombert suivent en direct la marche des bateaux.*

vent arrière et même... moteur ! Des séquences que nous avons répétées pendant trois jours, afin de couvrir un éventail de conditions complet.

La météo nous a agrémentés de conditions de navigation plutôt viriles, de 15 à 25 nœuds avec phénomènes parasites tels que pluie, rafales et embruns idoines, le tout par une température qui n'avait rien de printanière. Si nous regrettons que le petit temps n'ait pas été de la partie, en revanche, les vitesses obtenues peuvent être considérées comme des maxima.

Pour des questions de logistique, nous nous en sommes tenus à relever les vitesses des bateaux, l'acquisition de la force et de l'angle du vent étant faite depuis

une vedette accompagnatrice.

Dans sa version la plus achevée, Persecom permet - au moyen d'un ordinateur embarqué - de mettre en parallèle la position du bateau, donc sa vitesse exacte (et sa dérive) au centième de nœud près, avec toutes les fonctions du bord : angle de gîte, angle de barre, force du vent réel et autres.

En liaison permanente avec le PC informatique, nous avons dirigé les évolutions des six 36 pieds par VHF, passant d'un bateau à l'autre pour découvrir leur personnalité à la barre ou l'efficacité de chaque plan de pont. De retour au port, nous avons fouillé dans les moindres recoins pour savoir ce que cachaient toutes ces belles carènes.



# COMPARATIF

## LES RÈGLES DU JEU

Nous avons demandé à tous nos invités de se mettre dans une configuration identique, à savoir : naviguer avec quatre personnes à bord, les pleins de fuel et d'eau faits et de n'utiliser que le jeu de voiles standard. Les chantiers avaient fait le choix de l'équipage – donc du meilleur possible – et devaient équiper leur bateau d'une hélice bipale fixe. En dépit de toutes ces précautions, des variantes sont apparues. Le X-342 a été le seul à n'avoir pas joué le jeu de l'hélice et à naviguer avec un bec de canard qui figure néanmoins dans son inventaire standard. Le Centurion 36, voilier vendu sans voiles, a navigué avec un jeu de voiles North neuf. En revanche, le Dufour 37 était le seul à être équipé d'un génois à enrouleur et ses performances au près ne reflètent certainement pas ses aptitudes maximum. A noter que Laurent Delage, notre représentant aux derniers Jeux Olympiques en FD, officiait à la barre du First 35s5, une tâche qu'il remplit certainement beaucoup mieux que la plupart d'entre nous...

En pratique, nous avons fait naviguer les six bateaux bord à bord, en ligne droite, dégagés les uns des autres, à toutes les allures, le temps pour les ordinateurs de faire des relevés fiables. A partir de nos observations notées sur le déroulement des «runs» sur l'eau, seules les séquences les plus probantes ont été retenues.

Trois jours plus tard, nous savions tout de ces six best-sellers.

Nos six balises sont prêtes à cracher leurs chiffres. De son PC informatisé, Philippe Legrand contrôle que chaque bateau apparaît sur l'écran de l'ordinateur. Un coup de VHF, histoire de vérifier que tout est clair. «FHP de vedette, tout est O.K. ?» «C'est bon, j'ai les trajectoires des six bateaux en train de quitter le port, ainsi que celle de la vedette. J'attends ton signal pour noter les tops de départ des premières acquisitions...»

## Des résultats surprenants

Moteur ! Voici nos six 36 pieds sous haute surveillance. Pour chaque allure, les ingénieurs de FHP (France Haute Performance) calculent les trajectoires fond acquises par Persecom, ainsi que les caps et les vitesses fond de chaque bateau, obtenus à partir des trajectoires.

Parallèlement, la vedette météo enregistre toutes les données du vent, ce qui nous permet d'obtenir les données VVR (vitesse vent réel), les données ZVR (azimut vent réel), ainsi qu'un suivi des bateaux, les routes fond et surfaces, et l'étude de la remontée au vent. Autant vous le dire tout de

suite, nous avons été un peu surpris des écarts de vitesse très faibles entre chacun des six bateaux. D'accord, le vent a oscillé entre 15 et 30 nœuds, et nous n'avons pu tester ces 36 pieds dans le petit temps. Déjà, sur l'eau, les différences étaient peu significatives mais, à l'examen des chiffres, nos impressions visuelles n'en sont que renforcées.

Des résultats aussi proches sont d'autant plus intéressants que le Centurion 36, le Dufour 37, le Gib'Sea 372, le Feeling 10.90, le X-342, et enfin le First 35s5 n'ont pas véritablement des programmes identiques. Entre le X-342 et le Centurion 36, par exemple, la différence de déplacement est de 3,1 tonnes. De même, en ce qui concerne les longueurs à la flottaison, on trouve des différences notables entre le plus court (le X-342) et le plus long (le Gib'Sea 372). A titre indicatif, nous avons calculé la moyenne de la vitesse fond cumulée à toutes les allures pour chacun des bateaux. Le résultat est assez stupéfiant car l'écart entre le plus rapide et le moins rapide des 36 pieds n'est que de 0,33 nœud, après plusieurs heures sur des bords identiques, du près serré au vent arrière !

Et cela, c'est l'ordinateur qui le dit. Mais regardez plutôt les résultats présentés dans les tableaux suivants. □

## LECTURE DES TABLEAUX

Les éléments évoqués dans les tableaux de cet essai comparatif sont caractérisés par une notation positive lorsque l'élément est présent. La satisfaction que chacun donne à l'utilisation, en comparaison avec les autres bateaux, est qualifiée de + à ++++. En aucun cas, ces tableaux ne sont une liste exhaustive du matériel équipant les bateaux. Il existe pour cela une notice descriptive publiée par les constructeurs auprès desquels vous pourrez l'obtenir. Dans ces tableaux, les essayeurs de *Voiles et Voiliers* énumèrent simplement les données qui leur ont paru être d'un intérêt certain et vous donnent leur opinion sur les points essentiels caractérisant ces voiliers habitables.

## PERFORMANCES AU PRÈS

	CAP RÉEL (en degrés)	VITESSE FOND (en nœuds)	ANGLE/ VENT RÉEL (en degrés)	CLASST
X-342	261,7	5,81	40,7	3
FIRST 35s5	264,9	5,81	43,9	3
FEELING 10,90	266,1	6,01	45,1	2
CENTURION 36	266,4	6,15	45,4	1
GIB'SEA 372	268	5,77	47	5
DUFOUR 37	265,8	5,55	44,8	6

Voilure : idem qu'au bon plein pour tous les bateaux.  
Vitesse du vent : 21 à 25 nœuds, avec risées le long de l'île de Porquerolles.

Azimut du vent réel : 221°.

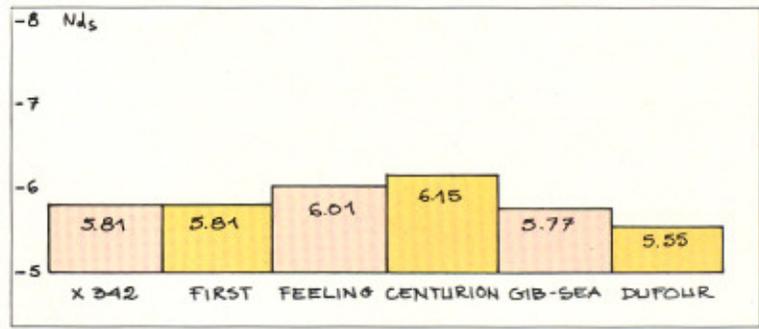
Vitesse moyenne calculée : 5,85 nœuds.

Cap réel moyen calculé : 265,4°.

Angle moyen calculé angle de remontée/vent réel : 44,48°.

Ecart maxi de vitesse : 0,6 nœud.

Ecart maxi angle de remontée/vent réel : 6,3°.



Au près, nous avons effectué de longs bords de louvoyage en rade de Hyères, avec brise soutenue et alternance de clapot court et mer plate, sous le vent des îles. Une seule consigne pour tous les bateaux : naviguer groupés et ne pas chercher à tirer des bords extrêmes à la recherche des risées adonnantes le long de la côte. Pour ce qui est du meilleur compromis cap /vitesse, pas de consignes spécifiques, si ce n'est la recherche de la meilleure performance.

Première remarque : le First 35s5 et le X-342 sont équipés d'un étai creux à gorge, ce qui améliore sensiblement la qualité des attaques des voiles au près serré, et donc la possibilité de faire plus de cap.

A l'inverse, le Dufour 37 est équipé d'un génois à enrouleur qui, partiellement enroulé, est un handicap pour faire du cap. Le Centurion 36, le Feeling 10.90, et le Gib'Sea 372 sont eux équipés d'un étai classique avec des voiles d'avant pourvues de mousquetons.

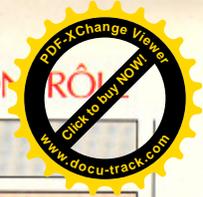
Sur la moyenne des résultats enregistrés tout au long des trois jours de navigation, on remarque donc que, très logiquement, l'effet combiné des formes de carène fines et pincées et la présence d'un étai creux pour le X-342 et le First 35s5 entraînent les meilleures performances en cap. Il

est à noter qu'après plusieurs heures de mesures très précises, les deux bateaux les plus sportifs dans leur philosophie marchent rigoureusement à la même vitesse, au dixième de nœud près !

Le Feeling 10.90 obtient un remarquable compromis cap/vitesse et confirme ainsi sa polyvalence à toutes les allures. Le Dufour 37 et le Gib'Sea 372 sont certes moins à l'aise en cap et vitesse, mais ont des carènes larges, privilégiant l'espace au bau maximum. Reste le Centurion 36, très rapide au près à condition de ne pas trop vouloir pointer en cap. Une fois de plus, avec près de 30 nœuds de vent apparent, grand-voile non arisée, il passe en force dans le clapot sans prendre de coups de gîte et accélère dans la risée.

Enfin, dernière remarque d'importance. Nous avons essayé de faire en sorte que chaque bateau navigue dégagé des autres, afin de limiter au maximum les risques de déventement.

Par ailleurs, on notera que dans ces conditions météo, des différences de direction et de force de vent ont également été observées au fil des parcours et enregistrées à bord de la vedette météo. Les résultats, que ce soit en cap ou en vitesse pure, doivent donc être lus et interprétés avec les réserves qui s'imposent dès lors.



## PERFORMANCES AU BON PLEIN

	CAP RÉEL (en degrés)	VITESSE FOND (en nœuds)	CLASSEMENT
X-342	150,2	7,09	3
FIRST 35s5	149,4	7,18	2
FEELING 10,90	150,4	6,85	6
CENTURION 36	146,4	7,35	1
GIB'SEA 372	151	6,98	5
DUFOUR 37	143,8	7,03	4

Voilure : grand-voile 1 ris + inter ou solent, sauf le Centurion 36 (grand-voile haute + inter) et le Dufour 37 ( grand-voile 2 ris + génois roulé inter).

Vitesse du vent réel : 23 à 26 nœuds, mer agitée avec houle de sud-ouest.

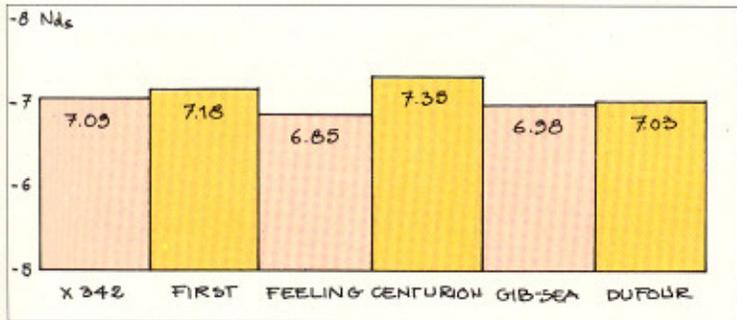
Azimut du vent réel : 224°.

Allure : à 75,5° du vent réel.

Vitesse moyenne calculée : 7,07 nœuds.

Cap moyen calculé : 148,5°.

Ecart maxi de vitesse : 0,5 nœud.



Si, aux allures portantes, nos six 36 pieds naviguaient «tout dessus», au bon plein, les différences de raideur à la toile se font sentir. Le First 35s5 et le X-342, plus légers, sont sous grand-voile à un ris, inter. Le Gib'Sea 372 et le Feeling 10.90 également, alors que le Dufour 37 supporte aisément son second ris. Il est vrai que le premier exemplaire de la série, tout fraîchement sorti du chantier, a été, à la demande de son propriétaire, pourvu d'un mâât rallongé pour les navigations estivales en Méditerranée par vent léger... Aussi, le Dufour 37 serait rapidement surtoilé sans ce second ris. A l'inverse, le Centurion 36 est étonnamment raide à la toile. Foc inter et grand-voile haute, chariot d'écoute débordé et grand-voile vrillée, il passe dans le clapot avec

aisance et puissance, sans broncher. Un vrai régal que de barrer ce bateau naviguant peu gîté, dans ces conditions.

Le First 35s5 et le X-342, avec la bonne toile (un ris inter), naviguent bien calés et, à condition de ne pas être trop gîtés, surprennent une fois de plus par leur vélocité et leurs bonnes performances. Mais, une fois encore, et au risque de nous répéter, les écarts sont vraiment peu importants, à une allure où le moindre réglage influe vite sur la vitesse du bateau.

La vitesse moyenne de plus de 7 nœuds pour des bateaux de croisière à cette allure promet des traversées rapides et confortables, si l'on sait ne pas trop charger le bateau en naviguant surtoilé, et donc trop gîté.

Les écarts importants de vitesse

## PERFORMANCES AU LARGUE

	CAP RÉEL (en degrés)	VITESSE FOND (en nœuds)	CLASSEMENT
X-342	98,9	6,68 *	6
FIRST 35s5	102,6	7,83	2
FEELING 10,90	102,5	7,89	1
CENTURION 36	104,7	7,82	3
GIB'SEA 372	109,4	7,01 *	5
DUFOUR 37	105,2	7,80	4

Voilure : grand-voile haute + inter (sauf Dufour 37 avec grand-voile 1 ris).

Vitesse vent réel : 23 à 26 nœuds.

Azimut vent réel : 215°.

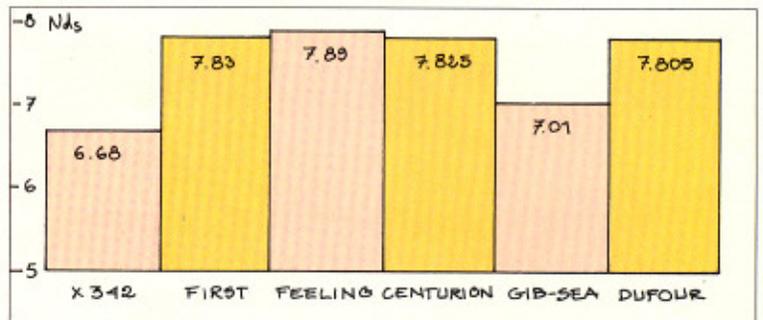
Allure : à 111,2° du vent réel.

Vitesse moyenne calculée : 7,50 nœuds.

Cap moyen calculé : 103,8°.

Ecart maxi de vitesse : 1,21 nœud.

\* On observe sur les trajectoires du Gib'Sea 372 et du X-342 deux déviations importantes de route (auloffée pour réduction de voilure ou départ au lof) qui expliquent la chute de la vitesse moyenne calculée.



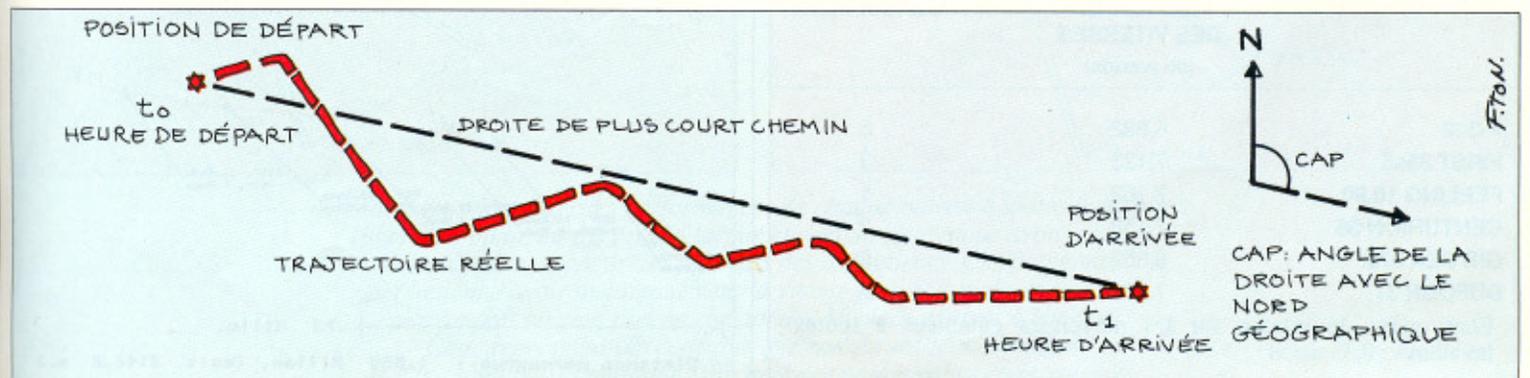
sont surtout dus à des auloffées, augmentant de façon sensible la route à parcourir. On ne peut donc pas vraiment tenir compte des vitesses du Gib'Sea 372 et du X-342 sous évaluées, mais on remarque malgré tout ce que des modifications de route peuvent faire perdre comme terrain sur un même bord.

Manifestement, le Feeling 10.90 aime le large dans la brise et est d'une vélocité surprenante, bien calé dans les vagues. Le First 35s5 dévale également les creux avec une facilité déconcertante. Son barreur du moment n'est autre que Laurent Delage, double sélectionné olympique en FD, qui joue avec les vagues comme à la barre d'un dériveur. Mais n'allez pas croire pour autant que sur les cinq autres bateaux, les barreurs ne cra-

vachent pas. Ce n'est plus un comparatif, c'est un bord de large digne d'un triangle olympique de Ton cup !

Le Centurion, sous grand-voile haute et foc inter, guette l'étrave menaçante du First dans sa vague et n'a nullement l'intention de se faire doubler.

Tout en puissance, le Dufour descend les vagues malgré son immense grand-voile à deux ris. La mer s'est creusée et nos six 36 pieds doivent alléger l'étrave en vrillant bien le foc, point de tire avancé. Les bordures de grand-voile sont reprises simultanément, les hale-bas légèrement choqués, les barres d'écoute débordées. Barreur bien calé, équipier à l'écoute de grand-voile, les bateaux ne sont pas loin de leur vitesse de carène.



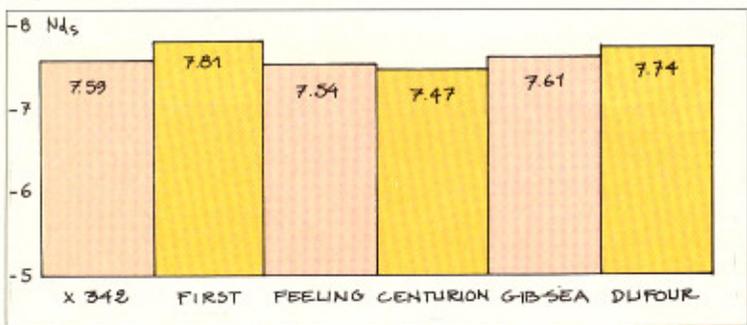


# ESSENCE COMPARATIF

## PERFORMANCES AU GRAND LARGUE

	CAP RÉEL (en degrés)	VITESSE FOND (en nœuds)	CLASSEMENT
X-342	334,7	7,59	4
FIRST 35s5	337,9	7,81	1
FEELING 10,90	334,9	7,54	5
CENTURION 36	338,2	7,47	6
GIB'SEA 372	335,8	7,61	3
DUFOUR 37	338,3	7,74	2

Voilure : grand-voile haute + génois  
 Vitesse du vent réel : 20 à 24 nœuds, mer agitée avec houle de sud-ouest.  
 Azimut du vent réel : 213°.  
 Allure : à 123,6° du vent réel.  
 Vitesse moyenne calculée : 7,62 nœuds.  
 Cap réel moyen calculé : 336,6°.  
 Ecart maxi de vitesse : 0,34 nœud.



Là encore, les différences sont vraiment minimales d'un bateau à l'autre.  
 Intéressant de voir que le First 35s5 et le Dufour 37, de déplacement et de forme de carène différents, font jeu égal. L'étrave du First 35s5 se lève à chaque vague,

alors que le Dufour 37 accélère en puissance, tout en restant d'une étonnante douceur à la barre à roue gainée de cuir blanc.  
 Le comportement du X-342 se rapproche de celui du First 35s5, tout comme le Gib'Sea 372 avec le Dufour 37.

## PERFORMANCES AU MOTEUR

Vitesse fond en nœuds

X-342	6,99	CENTURION 36	7,13
FIRST 35s5	7,50	GIB'SEA 372	7,44
FEELING 10.90	6,75	DUFOUR 37	6,93

Vitesse moyenne calculée : 7,12 nœuds.  
 Ecart maximum de vitesse : 0,75 nœud.

## PERFORMANCES CUMULÉES

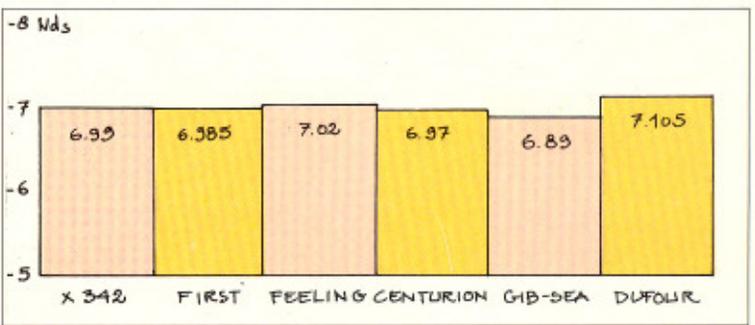
	MOYENNE DES VITESSES (en nœuds)	CLASSEMENT
X-342	6,832	6
FIRST 35s5	7,123	3
FEELING 10.90	7,162	1
CENTURION 36	7,153	2
GIB'SEA 372	6,852	5
DUFOUR 37	7,098	4

Ecart maxi de vitesse sur les moyennes cumulées à toutes les allures : 0,33 nœud.

## PERFORMANCES AU VENT ARRIÈRE

	CAP RÉEL (en degrés)	VITESSE FOND (en nœuds)	CLASSEMENT
X-342	47,7	6,99	3
FIRST 35s5	47,9	6,98	4
FEELING 10,90	47,6	7,02	2
CENTURION 36	47,4	6,97	5
GIB'SEA 372	46,6	6,89	6
DUFOUR 37	44,9	7,10	1

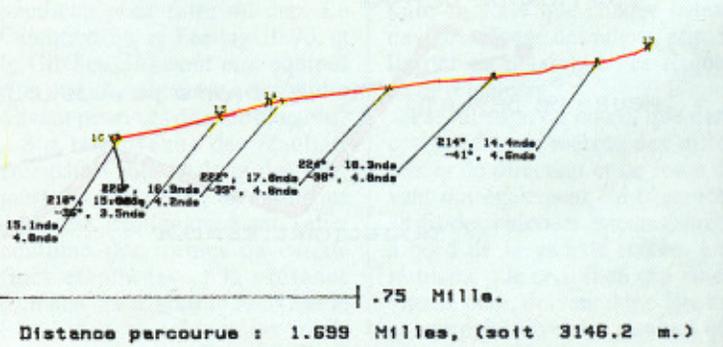
Voilure : grand-voile haute et spi.  
 Vitesse vent réel : 16,18 nœuds, puis 22 à 25 nœuds, en fin de bord.  
 Azimut vent réel : 207°.  
 Allure : à 160° du vent réel.  
 Vitesse moyenne calculée : 6,99 nœuds.  
 Ecart maximum de vitesse : 0,215 nœud.  
 Cap moyen calculé : 47°.



Au portant et sous spi dans la brise, les six bateaux se tiennent dans un mouchoir de poche, avec des écarts de vitesse maximum de 1/5<sup>e</sup> de nœud.  
 Le First 35s5 et le X-342, plus courts à la flottaison que leurs petits copains, sont néanmoins plus à l'aise dans la brise, avec un mât 7/8<sup>e</sup> pour le First 35s5, un plan de voilure élané pour le X-342 et des spis plus petits et plus étroits en haut.  
 Le Dufour 37 allonge la foulée, mais il faut s'en occuper à la barre, dans la plus pure lignée des plans Stephens. Gare au roulis rythmique, si l'on n'est pas un peu

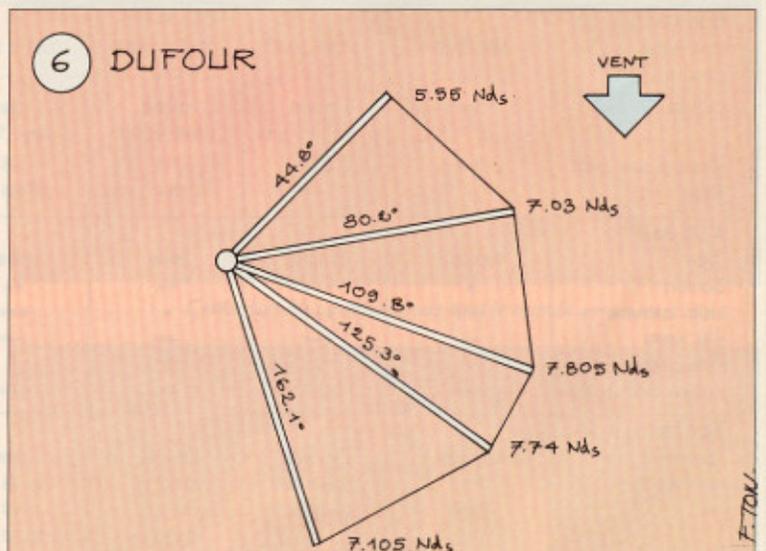
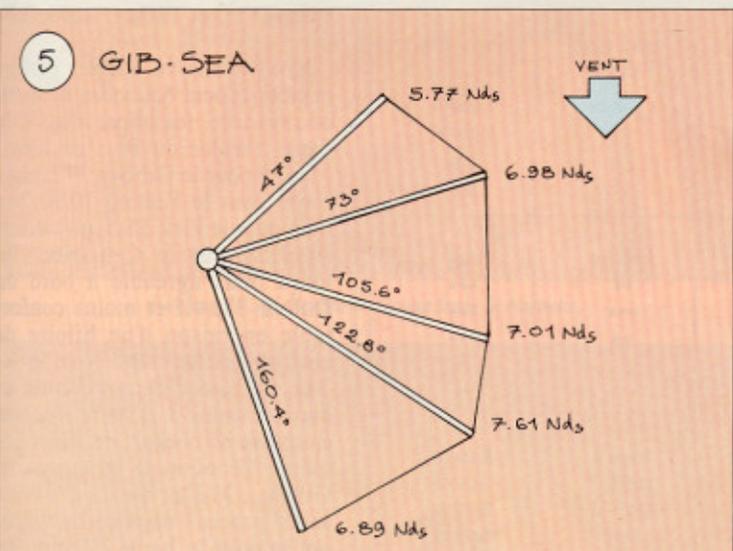
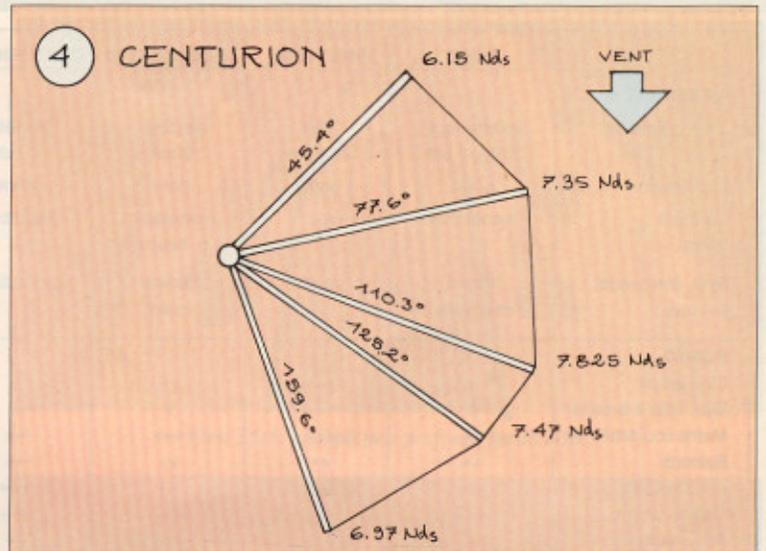
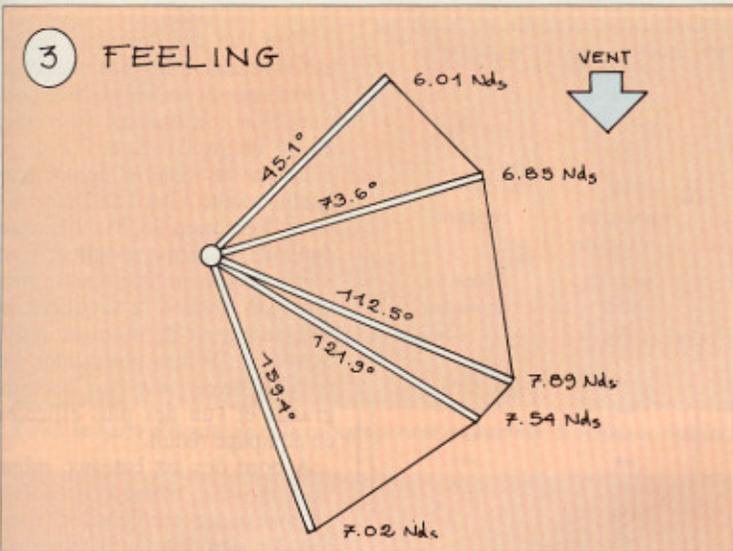
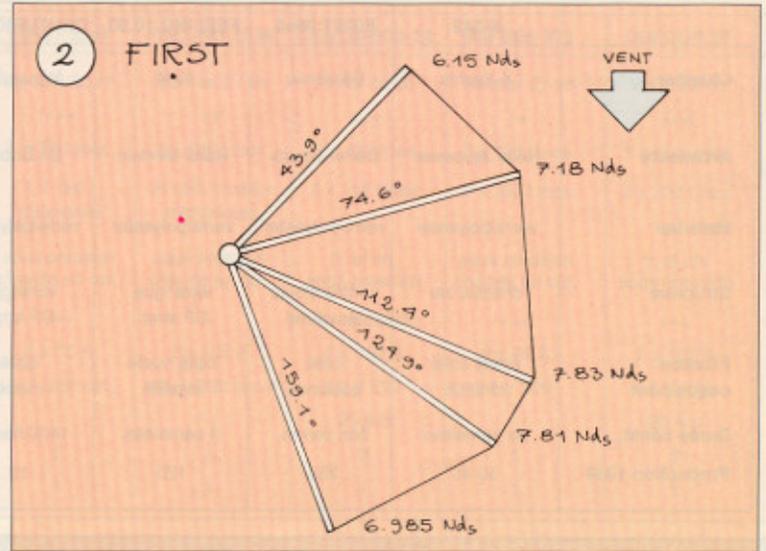
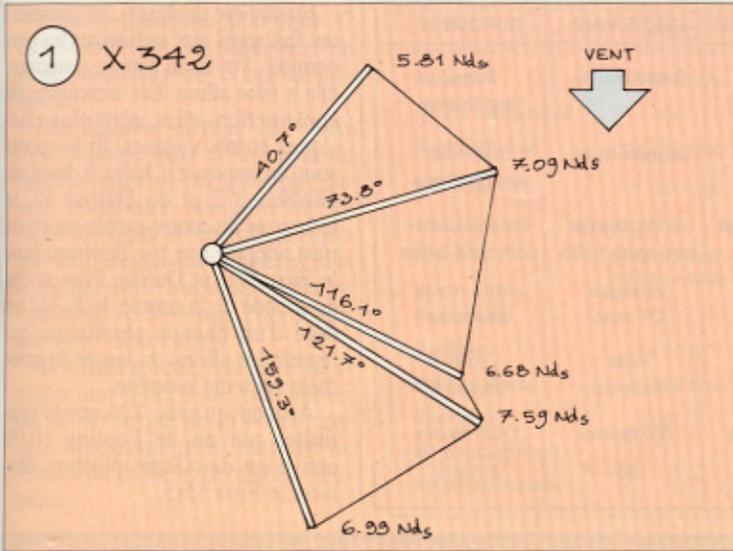
vigilant... Le Feeling 10.90, le Gib'Sea 372 et le Centurion 36, tous grésés en tête, atteignent rapidement leur vitesse de carène et restent sains à la barre, malgré des spis épaulés. Aucun doute, tous ces bateaux bénéficiant des recherches sur les carènes de course, sont très performants dans la brise et confortables dans la mer au portant.  
**Remarque.** Il est à noter que le Centurion 36, le First 35s5 et le Gib'Sea 372 occupaient les trois premières places lors des bords de portant, les autres bateaux étant revenus de l'arrière avec le renforcement du vent en fin de parcours.

HYERES, le 25/82. Fichiers sélectionnés : D56F1 à D56F7.  
 Durée : 13 mn 54 s ; (ZVR, VVR, GPMMA, VMG).  
 MOYENNES : vent au 218° à 16,4 nds.  
 (Ecart type sur ZVR= 7,3°, sur VVR= 2,5nds).





### POLYGOUES DE PERFORMANCES



Afin de mieux visualiser les performances de chaque bateau à toutes les allures (près, bon plein, large, grand large et vent arrière), nous avons réalisé des polygones à partir des résultats des ordinateurs. Ces polygones permettent d'avoir instantanément la vitesse fond et l'angle de la route par rapport au vent réel de chacun des 36 pieds essayés à Hyères. Cette représentation confirme que nos six voiliers, bien que de personnalité très marquée, affichent des performances très voisines.



CONCEPTION-CONSTRUCTION



	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
<b>Chantier</b>	X-Yachts	Bénéteau	Kirié	Wauquiez	Gibert Marine	Dufour and Sparks
<b>Architecte</b>	Neils Jeppesen	Berret-Starck	Harlé-Mortain	Ed Dubois	Joubert-Nivelt	Sparkman and Stephens
<b>Matériau</b>	verre/polyester	verre/polyester	verre/polyester	verre/polyester	verre/polyester pont sand. balsa	verre/polyester pont sand. balsa
<b>Structure</b>	châssis alu	contre-moule structurel	varangue CP strat.	varangue CP strat.	varangue CP strat.	contre-moule structurel
<b>Fixation coque/pont</b>	riveté collé stratifié	collé boulonné	collé riveté stratifié	collé riveté	collé boulonné	collé boulonné
<b>Durée const.</b>	six semaines	non comm.	3 semaines	1400 heures	600 heures	1 400 heures
<b>Production 1989</b>	30-40	250	120	12	80	à l'unité

En matière de dessin, les chantiers ont fait appel aux architectes les plus connus. Voyez la lignée proposée, elle a fière allure. Les techniques de construction, elles, sont plus classiques et très voisines. Si les ponts sont en sandwich balsa à bord du Gib'Sea 372 et du Dufour 37, la technique du contre-moule structurel n'est adoptée que par Bénéteau pour le First 35s5 et Dufour. Plus proche du monde de la course, le X-342 est doté d'un châssis aluminium qui répartit les efforts du lest et du gréement sur toute la carène.

A noter qu'avec 120 unités produites par an, le Feeling 10.90 arrive en deuxième position derrière le First 35s5.

GRÉEMENTS-PONTS-ACCASTILLAGE

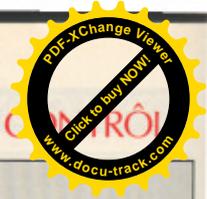
	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
<b>GRÉEMENT</b>						
Type gréement	en tête (opt. 7/8e), 2 bdf	7/8e 2 bdf pouss.	en tête 2 bdf	en tête 2 bdf	en tête 2 bdf	en tête 2 bdf
Implantation	quille	pont	pont	pont	pont	pont
Dormant latéral	monotoron	rod	monotoron 4 b. haubans	monotoron	monotoron 4 b. haubans	monotoron
Syst. étarquage patares	ridoir à manivelle	palan	ridoir à volant	hydraulique	ridoir à volant	ridoir à manivelle
<b>PONTS</b>						
Circulation	++	+++	++	+	++	+++
Surf. utile à bronzer	+	+++	+	+	++	+++
Mains courantes	++	+++	+++	++	++	+++
Balcons	++	++	++	++	++	+++
Antidérapant	+++	+++	++	+++	++	teck
Rail de fargue	+++	+++	+++	+++	+++	++
Accès arr.	+	+++	+++	++	+++	++
Accès lat.	++	++	++	+++	++	+++
<b>COCKPITS</b>						
Dim. maxi	168 x 245	178 x 230	215 x 160	202 x 194	220 x 182	195 x 175
Confort	++	+++	+++	++	+++	++
Coffres	3 petits	1 grand, 1 moyen + gaz	1 grand, 1 petit + gaz	1 grand, 1 moy., 1 petit	4 grands	1 grand 2 petits
Nb pers. ass. maxi	8-9	8-9	7-8	7-8	8-9	7-8
Table	-	-	oui	oui	-	oui
<b>A LA BARRE</b>						
Type	franche	franche	roue	roue	franche	roue
Confort	+	+++	++	++	++	+++
Lisib. instruments	+++	+++	+	+++	+++	+++
Visi. assis	++	+++	++	+++	++	+++
Vide-poches	-	1	1	-	-	-
Accès comm. moteur	+++	+++	++	+++	+++	++
<b>ACCASTILLAGE</b>						
Nbre de winches	Lewmar 2x43 2x30	Lewmar 2x43 st 2x30 st	Lewmar 2x43 st 1x30 st 1x30 c	Lewmar 2x46 st 1x40 st 2x30 st	Barient 2x27 st 2x21 st 1x17	Barient 2x28 st 2x22 st 1x21 st
Nb bloqueurs rouf	12	12	6	4	8	8
Réglage GV	palan	2 palans	2 palans	palan	winch sur rouf	palan
Régl. pt écoute foc	bloqueur	continu	continu	continu	bloqueur	continu
Prise de ris	sur rouf	sur rouf	ped de mât	ped de mât	ped de mât	ped de mât
Profondeur baïlle à mouillage	50	75	70	105	80	100
Guindeau	manuel (opt)	manuel (opt)	manuel	manuel	manuel (opt)	électrique
Nb taquets	4	4	4	4	4	6

C'est l'un des domaines où les différences sont les plus marquées. Un monde sépare les plans de pont simples et fonctionnels du Feeling 10.90 et du Gib'Sea 372 de la débauche de matériel de première qualité monté à bord du Dufour 37 ou du Centurion 36. Mais, dans ce domaine, la palme revient au First 35s5. A son antidérapant, bien sûr, mais aussi à la simplicité de son gréement dormant en rod à barres de flèches poussantes. Le cockpit ouvert est l'un des plus grands et l'un des plus efficaces en équipage réduit.

A bord des six bateaux, même dans la brise, manœuvrer à trois ne pose aucun problème, spi compris. Un rien de coordination entre les deux personnes dévolues à la manœuvre, et l'affaire est entendue.

Nous avons vu que les performances étaient équivalentes mais, en revanche, les impressions à la barre varient du tout au tout : camion pour le Gib'Sea 372, bicyclette pour le Feeling 10.90, pur sang pour le First 35s5, puissant et équilibré sur le Centurion 36, lourd mais agréable à bord du Dufour 37, vif et moins confortable en raison d'un hiloire de cockpit encombrant pour le X-342. Le bateau danois permet au barreur, grâce à la barre d'écoute en milieu de cockpit, de régler lui-même l'écoute de grand-voile. Gib'Sea 372 et Feeling 10.90, assez proches dans ce domaine, ont adopté la barre d'écoute en avant de la descente, ce qui impose un effort supplémentaire.

Au chapitre des éléments de confort extérieur, les jupes arrière aménagées sont de règle, sauf à bord du Dufour 37. Le Centurion 36 joue en milieu de terrain avec une échelle de bain fixe.



### ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES

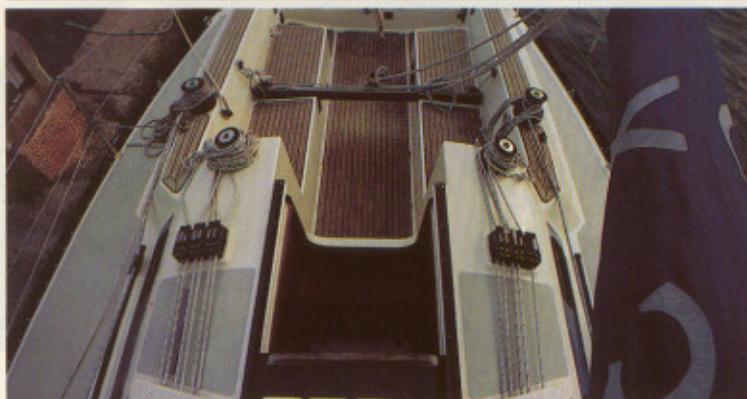
Dans ce domaine, le Dufour 37 et le Centurion 36 naviguent un cran au-dessus de leurs adversaires.

Eau chaude, circuit 220 volts avec prise de quai et chargeur de batterie figurent, par exemple, sur leur inventaire standard et les capacités d'eau et de fuel permettent d'envisager des croisières plus conséquentes, quoique, dans ce domaine, le Feeling 10.90 soit encore le mieux placé.

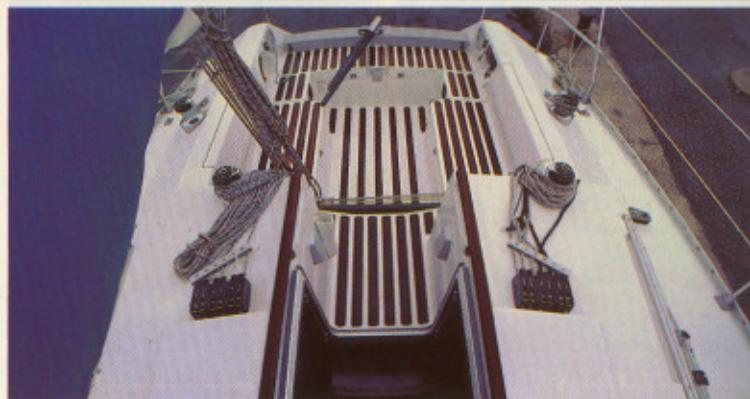
Ils allient à cette opulence technique une qualité de réalisation qui se démarque de la concurrence... Notamment en matière de circuits de fluide et de réseau électrique.

	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
<b>Moteur</b>	Volvo 18 ch	de 18 à 30 ch	Yanmar 27 ch	Volvo 28 ch	Yanmar 27 ch	Volvo 28 ch
<b>Accès mécanique</b>	++	+++	++	+++	++	+++
<b>Réservoir fuel</b>	1 x 50 l inox	1 x 70 l inox	1 x 120 l inox	1 x 92 l inox	1 x 110 l inox	1 x 110 l inox
<b>Réservoir eau</b>	1 x 135 l pvc	1 x 150 l rotomoulé	2x120, 1x165 l rotomoulés	2 x 115 l inox	2 x 160 l inox	2 x 200 l inox
<b>Eau douce</b>	sous pression chaude en opt.	sous pression chaude en opt.	sous pression chaude en opt.	fr. et ch. sous pression	sous pression chaude en opt.	fr. et ch. sous pression
<b>Accès fond</b>	++	+++	+	+++ (puisard)	+++	+++
<b>Batteries</b>	2 x 70 A	2 x 60 A	2 x 105 A	2 x 102 A	2 x 95 A	3 x 102 A
<b>Voltage dispo.</b>	12 V (220 opt.)	12 V (220 opt.)	12 V (220 opt.)	12 V 220	12 V 220	12 V 220
<b>Chargeur</b>	opt.	-	-	20 A/h	-	20 A/h
<b>Nb pompes élect.</b>	1	2	1	2	1	3
<b>Nb pompes man.</b>	1	1	1	1	1	1

### COCKPITS



X-342: la barre d'écoute dans le cockpit permet au barreur de régler le chariot.



First 35s5: cockpit peu profond, façon IOR.



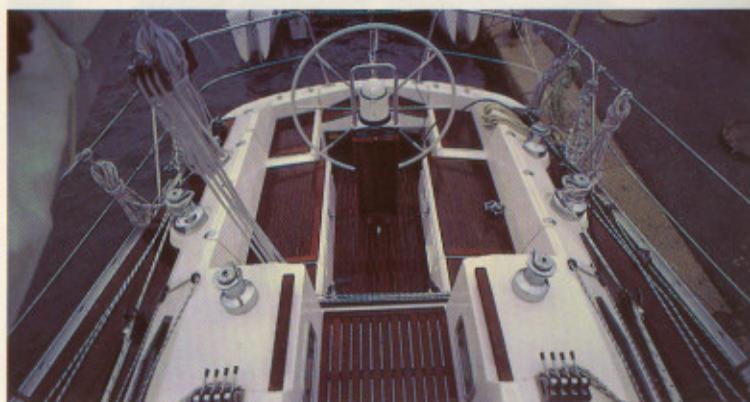
Feeling 10.90 : la barre à roue isole le barreur.



Centurion 36 : confort pour tout le monde.



Gib'Sea 372 : la barre franche augmente l'espace.



Dufour 37 : une barre à roue habillée de cuir blanc...



CARRÉS

	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
Esthétique-finitions	++	+++	+++	+++	++	+++
Confort	++	+++	+++	+++	+++	+++
Haut. sous barrots	1,83 m	1,92 m	1,90 m	1,86 m	1,90 m	1,90 m
Eclairage naturel	++	+++	+++	+++	++	+++
Eclairage électrique	++	+++	++	++	+++	+++
Aération	++	++	++	+++	++	++
Mains courantes	+++	++	+++	++	+++	+++
Tables	+++	+++	+++	++	++	+++
Rang. équipets	++	++	+++	+++	+++	++

Peu d'innovations et du classique, fonctionnel et confortable pour les carrés des six bateaux. Seul, le First 35s5 et son carré

imaginé par le designer Philippe Starck, apporte une petite touche d'originalité à défaut de chambouler l'organisation des volumes. On

aime ou pas mais le résultat est là et l'ensemble a incontestablement de la «gueule». Les plaisanciers désireux de sortir des sentiers bat-

tus apprécieront. Les carrés Centurion 36 et Dufour 37 se n semblent par leur finition très s gnée et luxueuse, avec un trait ment des boiseries digne de marqueterie. Le couple Gib'S 372, Feeling 10.90 ne manque p non plus de similitudes.

Clarté générale, beaucoup d' espace traité intelligemment, po des programmes de navigati plus démocratisés. Enfin, le 342 possède un carré simple fonctionnel, mais un peu triste sombre. N'oublions pas ce programme du bateau reste course, ou la croisière rapid avec le confort indispensabl sans plus.



X-342 : bois et tissu sombres ne favorisent guère la luminosité.



First 35s5 : plus Starck que jamais...



Feeling 10.90 : sobre et lumineux.



Centurion 36 : l'ébénisterie l'emporte sur la menuiserie.



Gib'Sea 372 : l'art de l'espace bien pensé.



Dufour 37 : quand l'ébénisterie frise la marqueterie.

## CUISINES

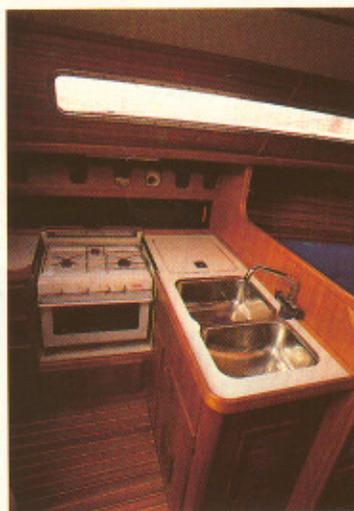
Organisées, toutes les cuisines de ces 36 pieds ! Que ce soient la disposition, les plans de travail ou des idées intelligentes dans les rangements (vaisseliers, ramasse-miettes, vide-ordures, etc.)

C'est clair, les cuisines des monocoques de croisière de plus de dix mètres se rapprochent de plus en plus de celle d'un petit studio bien équipé et c'est l'un des points sur lesquels les voiliers modernes ont le plus favorablement évolué. Chacune d'elles comporte en série deux éviers, un four, un réfrigérateur et l'eau froide sous pression.

Le Feeling 10.90 se distingue par son four à micro-ondes, très pratique mais nécessitant des batteries bien chargées lorsque le bateau n'est pas branché sur le secteur au port. Le chantier Wauquiez continue à habiller de carrelage en céramique les plans de travail de la cuisine : lourd, plutôt glissant pour les plats à la gîte, mais joli.

Le First 35s5 préfère le marbre, très raffiné, comportant les mêmes inconvénients que le Centurion 36, en ce qui concerne l'adhérence. Selon une vieille tradition, le Dufour 37 comporte une sangle de maintien pour cuisiner à la gîte. Plus qu'astucieux. Un regret : il reste difficile de ranger une indispensable cocotte-minute...

	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
<b>Organisation gén.</b>	+++	+++	+++	+++	+++	+++
<b>Esthétique-finitions</b>	++	+++	++	+++	+++	+++
<b>Rangements</b>	+++	++	+++	+++	+++	+++
<b>Eviers</b>	2	2	2	2	2	2
<b>Réchaud/four</b>	3 feux + four	3 feux + four	3 fx + four + M.O.	3 feux + four	2 feux + four	2 feux + four
<b>Réfrigérateur</b> (volume réfrigéré)	100 l	95 l	120 l	135 l	110 l	110 l
<b>Plans de travail</b>	++	++	++	+++	+++	+++
<b>Equipt. en eau</b>	fr. + ch. sous pression					
<b>Aération</b>	++	++	++	++	++	++



X-342 : l'essentiel.



First 35s5 : on ne reste pas de marbre...

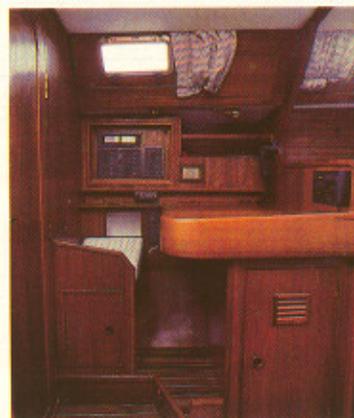


Feeling 10.90 : comme à la maison.

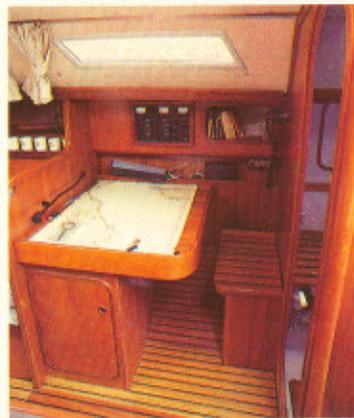
## TABLES À CARTES

Mode ou choix stratégique, cinq des six bateaux essayés ont leur table à cartes à tribord de la descente, face à la cuisine. Seul le Centurion a choisi l'inverse. Deux tendances ressortent à la vision des six tables à cartes. Primo, le skipper propriétaire est bien loti, et on sent que les architectes et chantiers vont dans le sens du plaisir de rester assis longtemps en mer ou au port devant les cartes, l'électronique et à proximité de la bibliothèque de bord. Secundo, l'envolée de l'électronique, navigateurs par satellites, radars, centrales de navigation, radio téléphones, a conduit les mêmes architectes à augmenter de façon sensible l'espace réservé à leur installation. Les fans d'électronique dernier cri peuvent loger leur ultime acquisition en toute quiétude. En revanche, la profondeur des tables - lieu destiné à l'indispensable rangement des cartes - n'est pas traitée avec le même soin. Enfin, sur les six bateaux, le tableau électrique se trouve à proximité du navigateur et la finition et le côté pratique sont soignés.

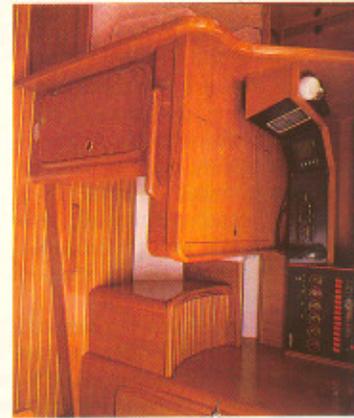
	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
<b>Emplacement</b>	carré tribord	carré tribord	carré tribord	carré bâbord	carré tribord	carré tribord
<b>Organisation gén.</b>	+++	+++	+++	+++	+++	+++
<b>Esthétique-finitions</b>	++	+++	++	+++	++	+++
<b>Dimensions table</b>	0,89x0,69	0,81x0,80	0,84x0,57	1,00x0,69	0,82x0,78	1,10x0,69
<b>Confort</b>	++	++	++	+++	++	+++
<b>Equipets</b>	++	+++	+++	++	++	++
<b>Bibliothèque</b>	++	++	+++	+++	+++	++
<b>Emplacement tableau électrique</b>	+++	+++	+++	+++	+++	+++
<b>Eclairage naturel</b>	+++	+++	+++	++	+++	+++



Centurion : on ne peut plus classique.



Gib'Sea 372 : grande surface ...



Dufour 37 : priorité aux instruments.



CABINES

Nos six bateaux essayés sont tous conçus selon le même principe, avec une cabine avant et une vaste cabine arrière séparée du cabinet de toilette par la descente. Palme d'or au Feeling 10.90 pour sa hauteur sous barrots (1,95 mètre) dans la cabine arrière et au Centurion 36 (1,90 mètre) dans la cabine avant. Toutes ces cabines douillettes ont de grandes similitudes dans l'agencement général, l'aération, l'éclairage ou les rangements. Le Centurion 36 et le Dufour 37 affichent une touche de luxe, voire de prestige. Le First 35s5 se distingue par son traitement original en acajou rouge et tissu crème, tandis que le Feeling 10.90 et le Gib'Sea 372 ont choisi la sobriété des boiseries claires. Si la cabine arrière du X-342 est parfaitement organisée et fonctionnelle, le bateau de propriétaire que nous avons essayé manque singulièrement de chaleur.

	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
<b>CABINE PRINCIPALE</b>						
Esthétique-finitions	+	+++	++	+++	++	+++
Haut. sous barrots	1,78 m	1,82 m	1,95 m	1,83 m	1,80 m	1,83 m
Eclairage naturel	+	++	+++	++	++	+++
Eclairage élect.	++	+++	++	+++	+++	+++
Organisation gén.	+++	++	+++	+++	+++	++
Espace vital	++	+++	+++	++	+++	++
Rangements	++	++	+++	+++	+++	++
Dim. couchette	210x150 x100	128x197 x 184	195x170 x 100	110x170 x210	200x160	118x170 x 205
Emplacement	arr. bâbord	arr. tribord	arr. bâbord	arr. bâbord	arr. bâbord	arr. tribord
<b>CABINE SECONDAIRE</b>						
Esthétique-finitions	+	+++	++	+++	++	+++
Haut. sous barrots	1,70 m	1,87 m	1,60 m	1,90 m	1,84 m	1,86 m
Eclairage naturel	++	++	+++	+++	+++	+++
Eclairage élect.	++	+++	++	++	++	++
Organisation gén.	++	++	++	+++	++	+++
Espace vital	+	+++	+	+++	+++	+++
Rangements	++	++	++	+++	+++	+++
Nbre couchettes	6	6	6/7	6	6	6/7
Dim couchette	187x150	184x175	200x170	195x190	200x160	184x184
Emplacement	avant	avant	avant	avant	avant	avant



X-342 : volume bien exploité pour la cabine arrière.



First : la couchette occupe toute la cabine avant.



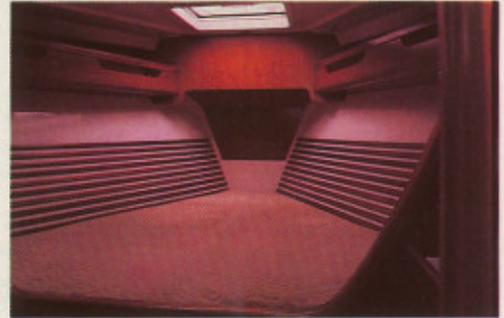
Feeling : un petit air nordique bien chaleureux.



Centurion : une bonne surface devant la couchette.



Gib'Sea : espace et rangements dans la cabine avant.



Dufour 37 : originale, la cabine avant façon alcôve.

TOILETTES

Peu de choses à dire sur les cabinets de toilette des bateaux d'aujourd'hui. Contre-moulés ou pas, ils sont tous habillés de blanc et agencés selon le même principe : lavabo, avec douche amovible, eau chaude et froide sous pression, WC «monotype», équipets et miroirs en bon nombre.

Comme dans tous les bateaux, les «malabars» manquent un peu d'espace pour leur toilette, mais il y a toujours le confort minimum d'utilisation. On note à l'unanimité l'accès facile aux vannes.

	X-342	FIRST 35s5	FEELING 10.90	CENTURION 36	GIB'SEA 372	DUFOUR 37
Lavabo	++	+++	++	+++	++	+++
WC	+++	+++	+++	+++	+++	+++
Douche	++	++	++	+++	+++	+++
Accès aux vannes	+++	+++	+++	+++	+++	+++
Esthétique-finitions	++	+++	++	+++	+++	+++
Confort d'utilisation	++	+++	+++	+++	+++	+++
Rangements	++	++	+	++	++	+++
Emplacement	arr. tribord	arr. tribord	arr. tribord	arr. tribord	arr. tribord	arr. bâbord



### CONCLUSION

Comme nous, vous aurez été étonné par la similitude des performances relevées. En fait, à partir de 15 nœuds de vent, tous les bateaux ont atteint leur vitesse maximum et la longueur à la flottaison joue plus que tout autre facteur. Nous savons désormais avec exactitude que le VMG au près d'un 36 pieds de croisière actuel est de 4,8 nœuds et que sa vitesse moyenne maxi en eau plate au grand largue atteint 7,8 nœuds. Mais rappelez-vous. Avec le même système de mesure, nous avions relevé il y a un an les moyens de gagner - ou de perdre - un nœud en croisière (*Voiles et Voiliers* n°210, août 1988). On peut

donc en conclure que la manière de régler son navire compte plus que son potentiel de vitesse propre. Autre bémol, il est vraisemblable qu'en dessous de la barrière de 15 nœuds, les différences auraient été plus sensibles. On ne peut pas refaire le monde, et la météo, une fois de plus, nous a imposé son diktat. Mais, au diable la vitesse, et vive les bateaux...

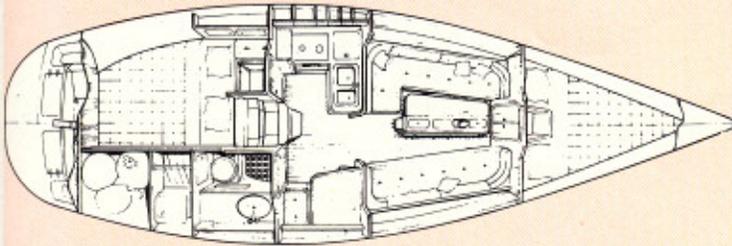
Dans notre lot de six, faisons des classifications sauvages. D'un côté, le Feeling 10.90 et le Gib'Sea 372 Master : petits prix, grands volumes, accastillage et équipement simples et robustes, il est évident que nos deux compères visent la clientèle de loca-

tion. Cette option leur confère un très intéressant rapport qualité/prix, avec un petit plus au niveau du plaisir de naviguer pour le Feeling 10.90. Celui-là est un best-seller qui frise l'indémorable. A l'autre bout de l'échelle, le Centurion 36 et le Dufour 37 se tiennent par la main dans la catégorie des beaux bateaux. Messieurs les propriétaires y sont choyés, les équipements sont de premier choix, les finitions aussi. Nous n'en dirons pas tant du prix. Puis, viennent les deux originaux de la bande.

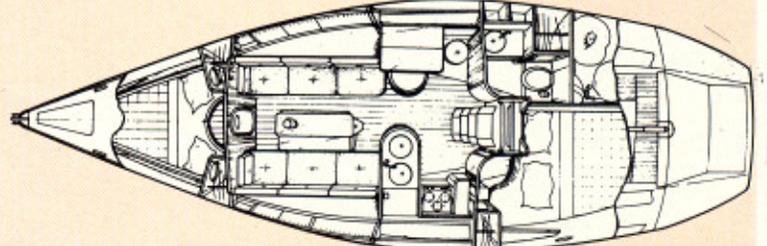
Le X-342, plus petit, fait preuve d'une vivacité sous voiles qui fait oublier son mètre de flottaison en

moins. Mais la surface de pont et le volume intérieur en souffrent et les finitions sont un cran en dessous de la concurrence.

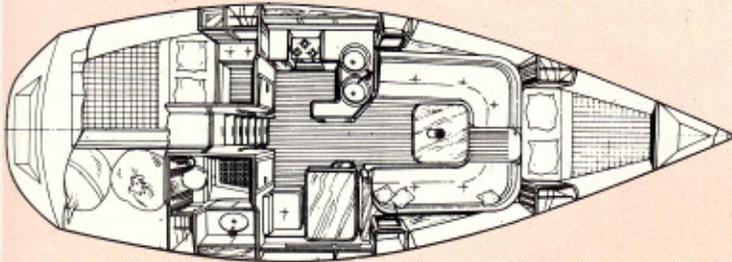
Reste le First 35s5. Grand prix de l'originalité, il est sans doute le plus homogène de tous. Forte personnalité sous voiles, innovatif sur beaucoup de points, carrément branché dans son look, très sage dans son prix, il a le charme de ceux qui osent sortir avec bonheur des sentiers battus et sait trouver ici et là quelques dixièmes de nœuds supplémentaires. Quant à savoir si ce dernier argument doit être placé au sommet de votre palmarès personnel, vous êtes désormais seul juge !... □



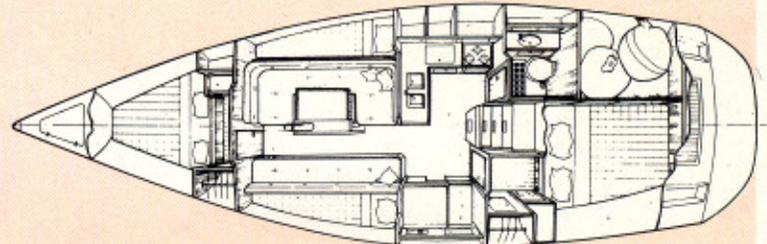
X-342



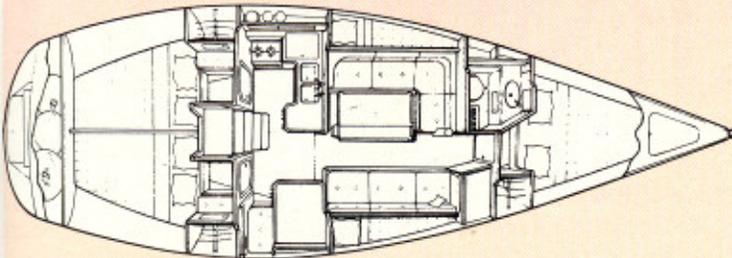
First 35s5



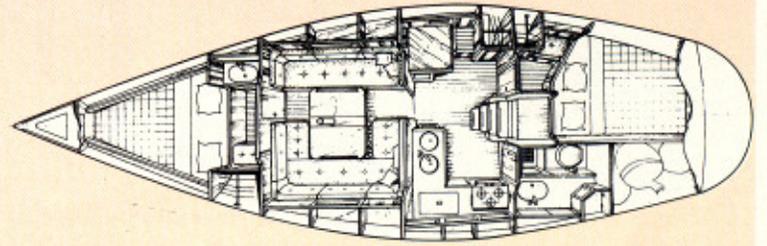
Feeling 10.90



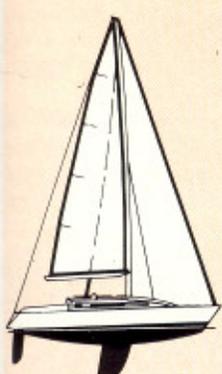
Centurion 36



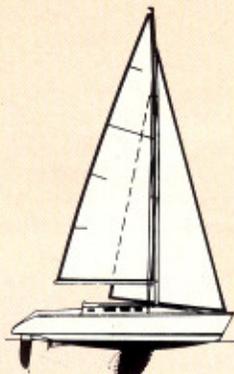
Gib'Sea 372



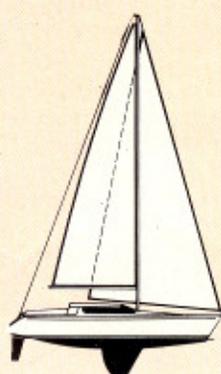
Dufour 37



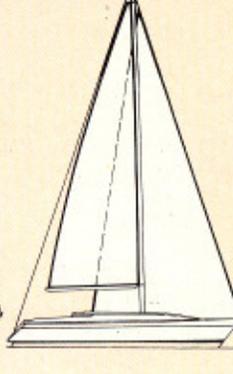
X-342



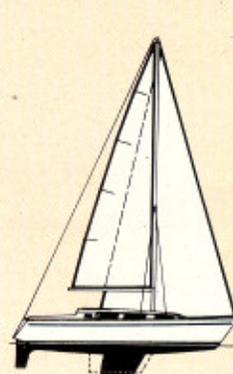
First 35s5



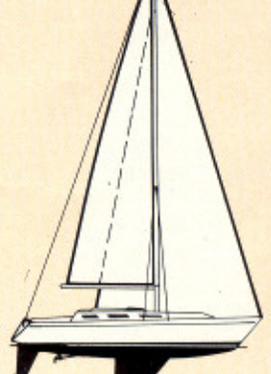
Feeling 10.90



Centurion 36



Gib'Sea 372



Dufour 37