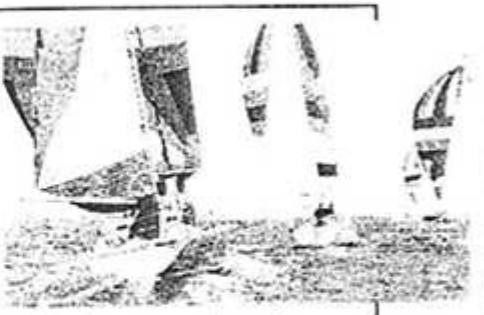
revue Bateau

ESSAIS COMPARATIFS

NEUF VOILIERS DE 11 M

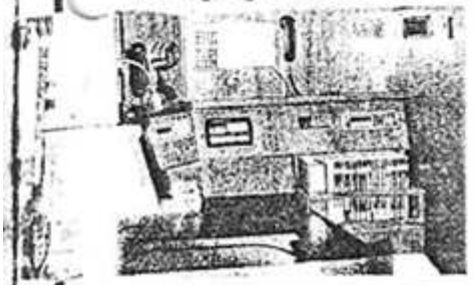
Feeling 1090, Gib'Sea 372, Haliotis, Moody 376, Océanis 390, Ovni 39, Porto, Voyage 11.20, Vulcain Transat : avouez qu'un tel plateau fait rêver ! Neuf voiliers tout confort pour raser les cailloux ou partir au long cours...



Le match des croiseurs : sachez qui vire en tête !

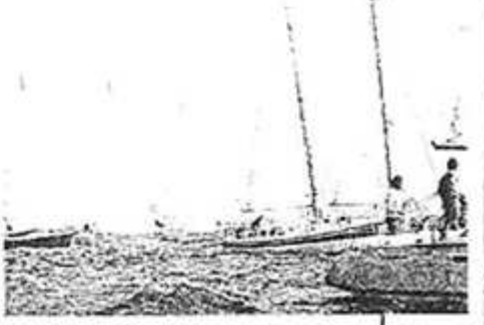
PAGE 162

L'équipement et ses surprises...



Une visite sans complaisance des intérieurs.

PAGE 164



Histoires de chiffres : technicien et ordinateur confrontent leur point de vue.

PAGE 177

Des ponts à vivre et à manœuvrer : ne mettez pas les pieds n'importe où.

PAGE 182

Impressions de barre : de la fusée au « camion », toutes les tendances.

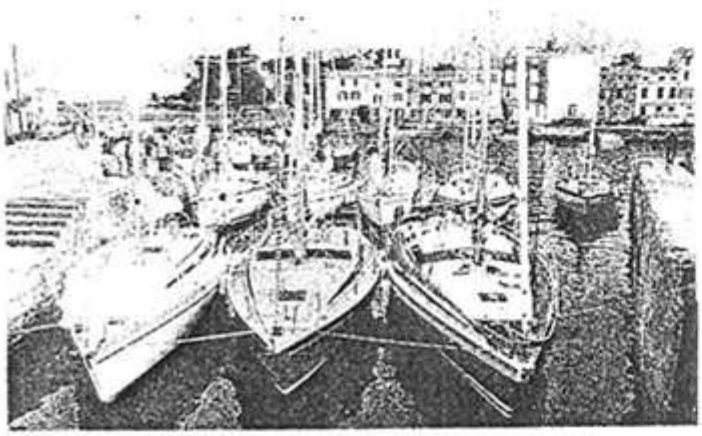
PAGE 188

Quel prix pour quel matériel ? Le tour complet des inventaires.

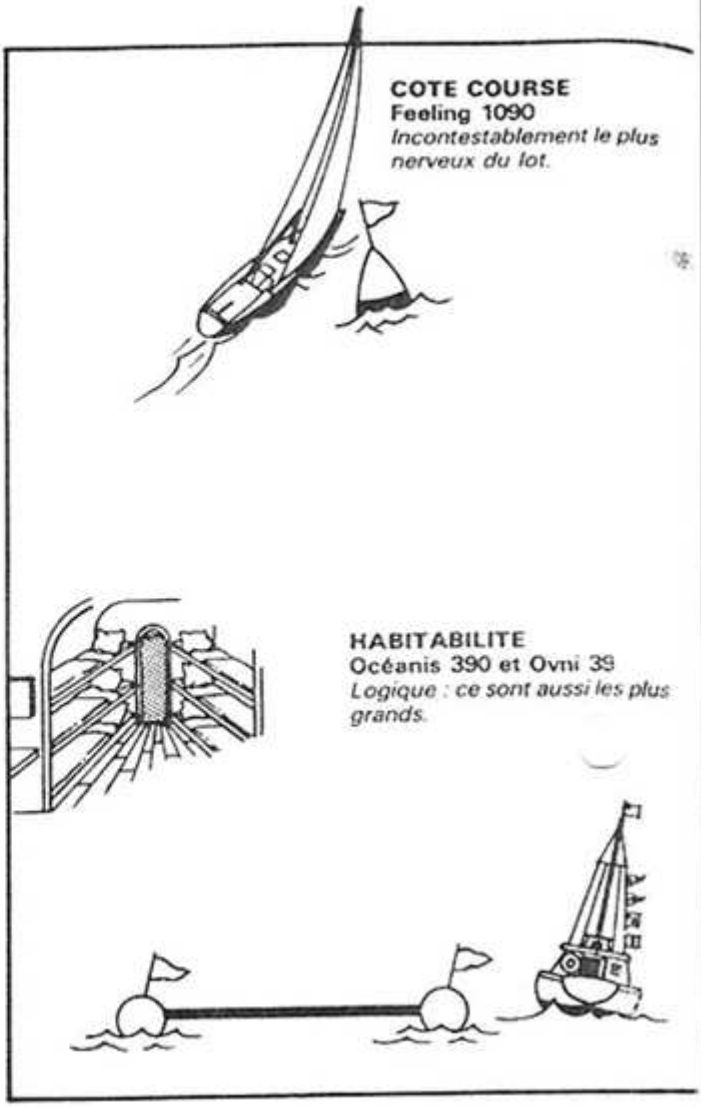
PAGE 191

NEUF COQUES POUR PRENDRE LE LARGE

Tous ces bateaux sont faits pour affronter la haute mer et accueillir leur équipage pour de longues croisières. C'est leur seul point commun. Matériau, formes de carène, dispositions, philosophie : tout, ou presque, les distinguent !



Escale à Saint-Martin-de-Ré : le chenal est trop petit pour contenir nos neuf voiliers !



COTE COURSE
Feeling 1090
Incontestablement le plus nerveux du lot.

HABITABILITE
Océanis 390 et Ovni 39
Logique : ce sont aussi les plus grands.

LES STARS DE NOTRE

Les maniaques de la standardisation en seront pour leurs frais : parmi nos neuf voiliers de croisière, il n'en est pas un qui ressemble franchement à son voisin. Ouf ! L'uniformisation rampante, bête noire de l'essayeur cherchant à fuir l'ennui, ne passera pas cette fois. Une bonne raison à cela : au sein de notre flotille, quatre modèles seulement proviennent des « grosses écuries » françaises de la construction de série. Les autres arrivent de l'étranger (c'est le cas du Moody) ou de plus petits constructeurs spécialisés dans des programmes précis. Le plateau rassemblé ici n'en a d'ailleurs que plus d'intérêt.

Pour la première fois de l'histoire — déjà longue — des essais comparatifs de *Bateaux*, nous trouvons ainsi rassemblés des dériveurs intégraux en aluminium (Ovni 39, Porto et Vulcain Transat), plus particulièrement conçus pour les croisières au long cours, et des voiliers en polyester de grande série conformes à ce que l'on trouve le plus souvent dans les ports de plaisance ou sur le marché de la location. Mieux : deux unités « hors normes » viennent pimenter cette confrontation. Le très britannique Moody 376, digne représentant de l'école « conservatrice » en matière de croisière, ne peut en effet être confondu avec un voilier « à la française ». Pas plus d'ailleurs que le franco-belge Haliotis qui, lui, ne fait rien, mais vraiment rien, comme les autres. Pendant que ses voisins tentent de dissimuler leurs superstructures derrière les lignes fuyantes, l'Haliotis affiche sereinement sur deux roufs, à la façon des bons vieux dog-houses de la marine en bois. Il s'offre en prime une tonture à l'ancienne, un bout-dehors, un intérieur tout simplement étonnant, et cache sous ses faux airs de classique une carène on ne peut plus moderne de dériveur intégral, capable de rivaliser en vitesse avec les meilleurs. Nous en reparlerons...

Les programmes sont faits pour être détournés

Du côté des champions de la série, rendons justice à la « bande des quatre » (grands chantiers, bien sûr...). Ils y ont aussi mis du leur pour se mettre au diapason de cet essai placé sous le signe de la diversité. S'ils parviennent parfois à des conclusions très proches sur certains créneaux, chacun a ici donné une interprétation très personnelle du sujet. Même si l'Océanis a inspiré (chut !) la naissance du Voyage, il n'empêche que les deux équipes sont arrivées, sur un même thème, à des conclusions différentes. Dans un style plus proche du « croiseur rapide » typique, Feeling 1090 et Gib'Sea 372 ont, eux aussi, chacun leur approche : quelques audaces architecturales chez le premier, du grand classique pour le

Comptez bien les mâts..., ils sont tous

CONFORT SOUS VOILES
Moody 376
Equilibré, facile à manœuvrer et rapide à la voile : que demander de plus en croisière ?

EQUIPEMENT
Haliotis 38
Inventaire impressionnant et de qualité pour ce voilier hors normes.

PLAN DE PONT
Moody 376
Le cockpit central, c'est tout de même imbattable ! Une mention au Voyage en catégorie « classique » et au Porto en catégorie « long cours ».

LE MILLE AU MEILLEUR PRIX
Gib'Sea 372
Un prix canon pour un équipement de base très convenable.

FINITION INTERIEURE
Haliotis et Porto
Deux réalisations exceptionnelles, tant pour l'agrément de leur décoration que pour la qualité de leur finition.

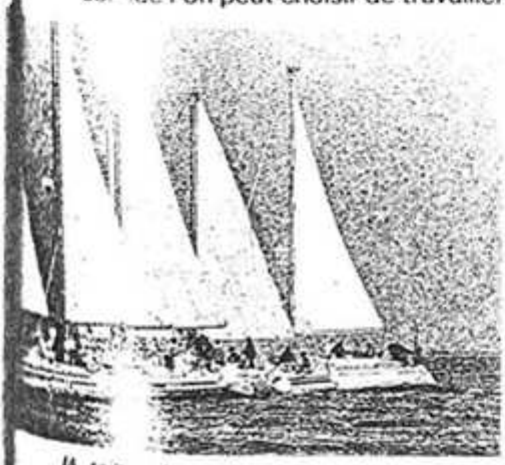
PARCOURS CROISIERE

second. Une diversité logique somme toute, compte tenu du flou in[illegible]testable du programme.

[illegible]propos, ça sert à quoi un voilier de croisière de cette taille ? A tout. Partir en vacances aux Baléares ou en Irlande, aller le week-end à Chausey, Houat ou Porquerolles ; monter en Islande ou descendre au cap Vert, faire le tour du monde ou la promenade côtière en Bretagne Sud ; passer une semaine en location dans un archipel de rêve et même régater le dimanche ! Il va de soi que l'on peut choisir de travailler spécialement l'un de ces domaines. Si les grandes séries parient — logiquement — sur la polyvalence (avec toujours un clin d'œil appuyé vers la location), d'autres préfèrent jouer la carte du propriétaire désireux de s'installer de façon plus durable à son bord.

Avant de choisir un modèle très « pointu » sur son programme, encore faut-il être sûr de ce dernier ; tout le monde peut changer d'avis... De toute façon, il suffit de parcourir les plans d'eau du globe pour constater que les navigateurs tournent facilement le dos — volontairement ou non — à ces schémas trop réducteurs. On connaît des bateaux dits « de voyage » dont les propriétaires ont trouvé définitivement leur bonheur entre Paimpol et Bréhat, et de braves séries sportives qui cinglent maintenant vers les Marquises sans avoir rien changé à l'équipement standard fourni par le concessionnaire.

Revenons à nos cobayes et à leur programme... aussi flou soit-il ! On ne raisonne pas en croisière comme en régate. Le dixième de nœud gagné au près est ici quantité négligeable face à la raideur à la toile, à



Ils taillent leur route au moteur.

Neuf croiseurs à la loupe

Le dixième de nœud gagné reste quantité négligeable face à la raideur et à l'équilibre de route

l'équilibre de route, à la douceur de mouvements, bref, au confort à la mer. Nous ne nous attarderons donc pas ici à tresser des lauriers au plus rapide... Ce qui ne signifie pas pour autant que les « veaux » aient droit à l'indulgence ! De bonnes performances sous voiles — et en particulier la capacité à remonter convenablement au près dans la brise — font partie des ingrédients nécessaires pour la réussite d'une croisière. Sur ce point, les neuf modèles testés répondent présents. Avec quelques nuances, bien sûr : les plus lourds et moins voilés se montrent moins nerveux dans les petits airs ; normal !

Des bateaux qui sortent des sentiers battus

Cadre et ambiance de ce grand comparatif : La Rochelle et ses pertuis, avec un temps d'automne bien bouché, et un vent oscillant entre force 1 et 5. Les constructeurs sont évidemment fidèles au rendez-vous, accompagnés de quelques architectes venus surveiller sur l'eau la prestation de leurs poulains. L'équipe *Bateaux* au grand complet était renforcée cette fois — nombre de modèles oblige — par Bertrand de Broc, un fidèle de la course du *Figaro*, et par Paul et Stéphane Auguin, respectivement navigateur et voilier à Granville.

Le bilan ? Vous le trouverez en détail dans les pages suivantes. Nos essayeurs ont disséqué chaque bateau, pièce par pièce ; du tableau électrique au davier en passant par les dimensions des couchettes. Et, pour vous mettre en appétit, une petite remarque d'ordre statistique : au moment de la formation des équipages, on se pressait davantage pour embarquer sur l'Haliotis et le Moody que sur les autres... Succès de curiosité ? Peut-être. Mais peut-être aussi un bon sujet de réflexion pour nos constructeurs.

Au fait, vous voulez des vainqueurs ? Alors jetez un coup d'œil au tracé du parcours ci-dessus. A la bouée de près ou à celle du confort, ce ne sont pas toujours les mêmes qui virent en tête !

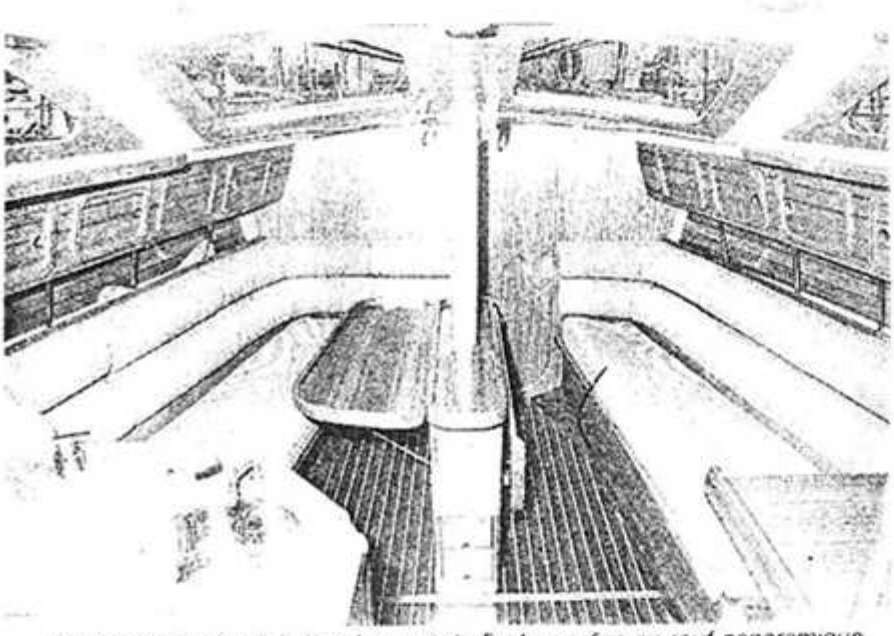
O.L.C. ■

CROISIERE A LA CARTE

Pour deux, six ou dix personnes, tout est possible. Visite guidée des emménagements et revue de détail de l'équipement avec Didier Maupas et Albert Brel.

Pour composer notre panel de voiliers de croisière aux alentours de onze mètres, nous avons décidé de retenir seulement des modèles où le confort primait sur les performances sportives. Cela implique que tous les bateaux essayés ont été conçus pour offrir des conditions de vie aussi agréables que possible, quitte à perdre un peu de cap au plus près ou à lambiner par petit temps, le diesel étant là pour prendre le relais. Mais il n'existe pas de confort-type. La qualité de la vie à bord d'un voilier dépend certes de certaines grandes données architecturales, comme le volume ou la lumière, mais aussi de mille petits détails d'agencement et d'équipement qui forment un ensemble plus ou moins bien adapté à l'utilisation. Cette dernière ne s'inscrit pas dans un cadre fixe. Les notions d'autonomie, de capacité de couchage et de rangement — ou simplement d'intimité — varient beaucoup. Il n'y a pas besoin de couchettes de mer et même de cuisinière à cardan si l'on ne pratique que la sortie à la journée.

Notre échantillonnage couvrant en fait depuis le bateau dit de « voyage » jusqu'au voilier de charter, en passant par les versions « propriétaire », il est délicat de vouloir faire des comparaisons directes entre toutes ces unités, et nous nous sommes plutôt attachés à mettre en valeur leurs points forts ou faibles en fonction de leur programme. Les modèles les plus polyvalents bénéficient pourtant d'un préjugé favorable qui se retrouve généralement sur le plan commercial en leur assurant une diffusion plus importante.



Une bonne luminosité dans le carré du Feeling grâce au rouf panoramique.

FEELING 1090

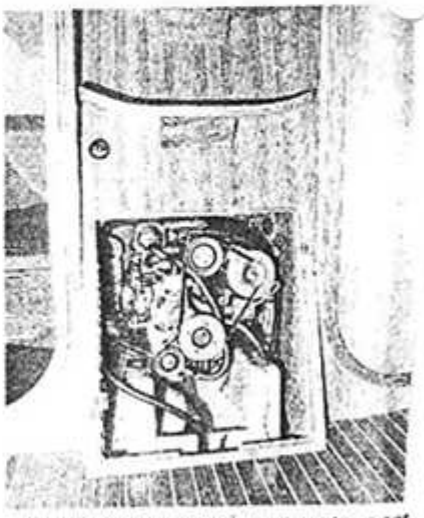
Le bonheur du chef

Electricité : attention au 220 volts. Les soutes du 1090 abritent un alternateur 55 A, deux batteries 105 A/h, un robinet coupleur, mais pas de répartiteur. Comme sur le Vulcain, aucune batterie n'est attribuée exclusivement au moteur, ce qui, du point de vue sécurité, devrait être obligatoire. L'emplacement pour une troisième batterie est prévu. Le tableau électrique, fabriqué par Amiot, est équipé de disjoncteurs ETA ce qui est un gage de bonne qualité et offre la possibilité d'être réparé facilement.

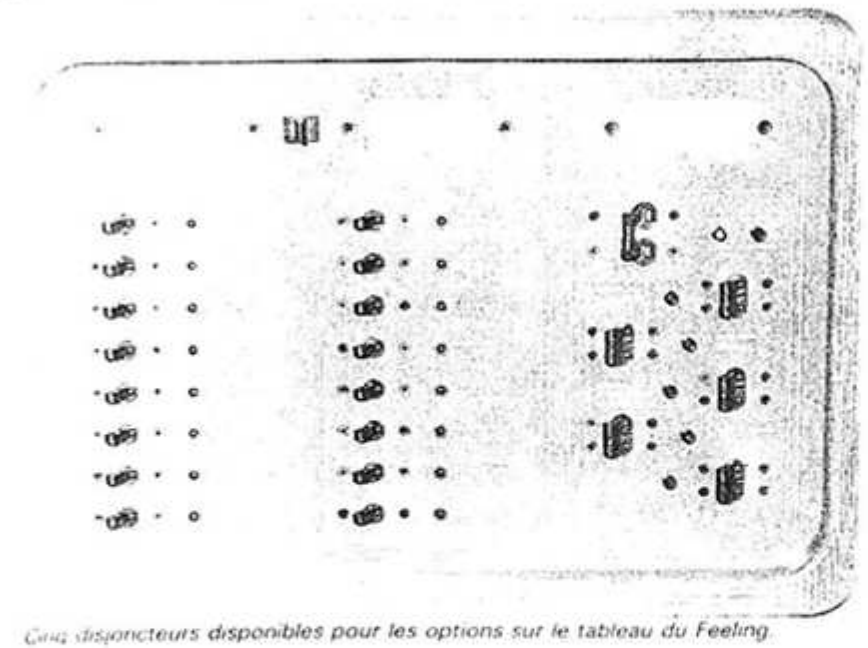
Le contrôle se fait par voltmètre et ampèremètre et cinq disjoncteurs sont libres pour un équipement ultérieur. Toutes les connexions du tableau sont étamées.

Si le 220 volts est bien traité au niveau du tableau et de la prise sur le tableau arrière, il n'en est pas de même de la distribution. La prise 220 volts de la salle de bain avec douche possède bien un rabat mais aucun joint pour assurer son étanchéité. Personnellement, j'éviterai de prendre une douche sur ce bateau lorsque le secteur est branché. Les câbles passent sous gaine sous les planchers mais sont libres dans les hauts sous le vaigrage. Des passe-coques sont prévus sur le pont pour installer de l'électronique et de l'électricité sur le mât. Ces câbles ressortent à l'intérieur au pied de l'épontille.

Cuisine : même l'eau chaude est en série. Deux éviers inox, une cuisinière Electrolux toute inox, l'eau chaude et froide sous pression, une glacière de 120 litres, un réfrigérateur équipé d'un groupe Danfoss... Voilà de quoi satisfaire les cuistots les plus exigeants. Il faut également noter une pompe à eau de mer manuelle et surtout la possibilité, en tournant une vanne, de passer sur cette pompe si le groupe sous pression tombe en panne. De nombreux placards et équipets permettent de ranger la vaisselle et les ustensiles de cuisine. La réserve d'eau de 240 litres e-



L'accès au compartiment moteur est limité.



Cinq disjoncteurs disponibles pour les options sur le tableau du Feeling.

Emménagement à la carte

Chez Kirié, on compose soi-même son Feeling 1090 en choisissant entre les deux formules de pont, panoramique ou non, et les trois versions d'emménagements avec une, deux ou trois cabines doubles. Nous avions retenu une version panoramique équipée pour le charter, c'est-à-dire avec deux cabines arrière doubles et un poste avant. Ne pas confondre roof panoramique et salon de pont. Dans le 1090, il faut être debout pour voir la mer par les hublots, mais quel plaisir avec, en plus, une clarté qui agrandit tout pour l'œil. En longueur de coque et en déplacement, le Feeling 1090 figure parmi les petits bateaux de notre flotte. Cela ne se voit pas d'emblée. Néanmoins, dans la version trois cabines, il a fallu rogner sur le coin navigation, et l'unique coin toilette offre une aisance limitée. Ces critiques tombent naturellement dans les versions une ou deux cabines, qui correspondent mieux à la taille du bateau.

La cuisine en U, avec son retour calant le cuisinier à la gîte, est exemplaire par sa disposition et ses nombreux rangements. Les gros bourrelets des dossiers du carré invitent à s'installer pour de longues veillées. Le chantier vient de rajouter une rangée d'équipets sous les passavants, complétant ainsi des rangements qui ne sont pas pléthoriques si l'on vit à six personnes à bord.

justement suffisante pour un bateau de cette taille. L'eau chaude est fournie par un chauffe-eau électrique et par un échangeur sur le moteur.

Une motorisation efficace mais sans excès de cadrans. Le bateau de notre essai était propulsé par un 3 GM Yanmar. L'accès se fait par la descente du carré et par la cabine arrière. Pas de pompe de cale attelée sur le moteur mais une pompe manuelle. L'aération naturelle se fait par des prises d'air hautes et basses. Le réservoir à carburant est en inox, avec une capacité de 120 litres. Le tableau de commande moteur est équipé d'une jauge à carburant, mais pas de thermomètre pour la température d'eau ni d'indicateur de pression d'huile. Il faudra se contenter de se fier aux voyants et alarmes.

Aération : un bon point pour la cuisine. Dans la version deux cabines, nous trouvons dans la cabine avant un panneau de pont de 500x370 mm, dans la cabine arrière un hublot ouvrant et une grille d'aération. Enfin, la cuisine est particulièrement soignée avec un panneau de pont ouvrant.

Coin navigation : un panneau à instrument bien disposé. Outre une table à cartes de bonne dimension avec tiroirs de rangement et équipet, le point marquant de ce coin navigation est le panneau prévu pour l'instrumentation. Celle-ci peut être totalement encastrée et profite d'une place suffisante.

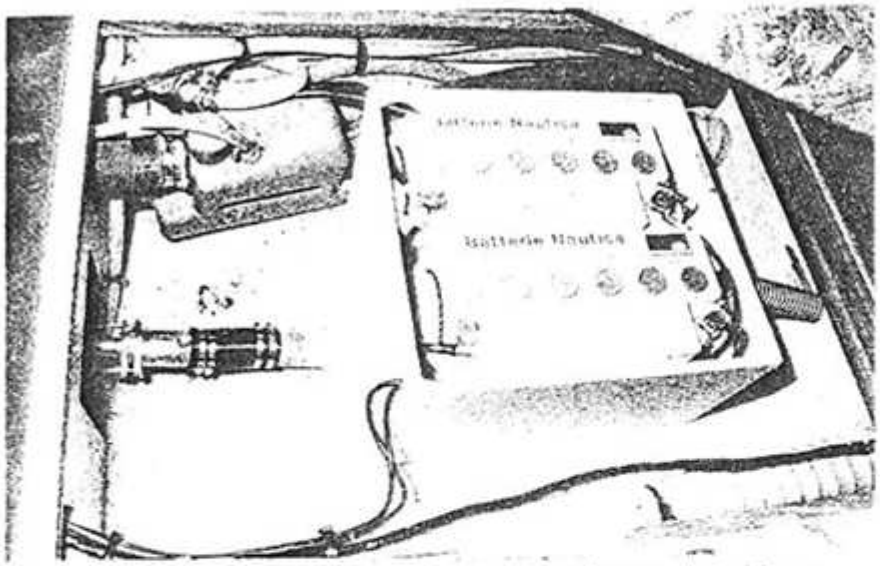
Cabinet de toilette. Bien... mis à part le 220 volts. Rien qui sorte de l'ordinaire, avec le lavabo avec eau sous pression, la douche avec caillebotis en orme ou le WC marin ; on appréciera en revanche le vaste placard à cirés avec écoulement dans le compartiment moteur. Un très bon point !

Etanchéité non garantie : mieux vaut éviter de prendre sa douche quand le secteur est branché

GIB'SEA 372

Les astuces en cuisine

Électricité : gare aux gros consommateurs d'énergie. Equipé d'un alternateur de 50 A et de deux batteries de 95 A/h câblées avec répartiteur de charge et rotacteur permettant la mise en parrallèle, le constructeur n'a pas prévu l'emplacement aménagé pour une batterie supplémentaire. Bonne note en revanche pour le tableau électrique (Amiot avec disjoncteurs ETA) complet avec ampèremètre et voltmètre, même s'il ne comporte que quatre disjoncteurs libres pour l'équipement optionnel. Un réseau 220 volts, avec un disjoncteur différentiel général et quatre disjoncteurs pour les différentes utilisations, distribue le



Deux batteries sur le Gib'Sea, mais rien n'est prévu pour la troisième.

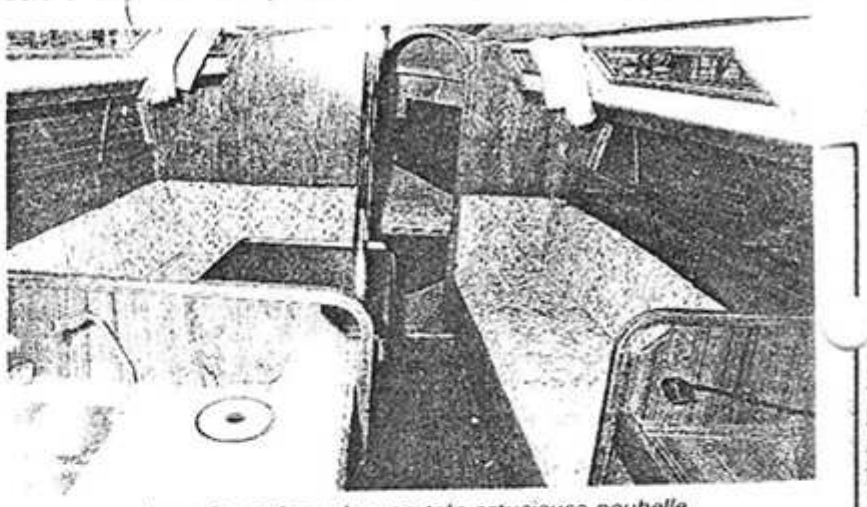
secteur dans le carré et dans les cabines. Le circuit électrique n'est que partiellement gainé. Le passage des câbles en pied de mât est prévu avec une gaine, mais rien n'existe pour le guindeau. Hormis le carré — éclairé par un tube au néon — l'ensemble du bateau est équipé de lampes à filaments.

Cuisine : en cas de panne électrique la pompe à pied est là. De conception classique, la cuisine bénéficie, contrairement à la majorité et en plus de l'eau douce sous pression, d'une pompe manuelle bien pratique en cas de manque d'énergie électrique ou de défaillance du groupe. L'eau de mer est également disponible en manuel. Côté équipement : une cuisinière ENO émaillée, un évier inox double-bac, un plan de travail surmontant des tiroirs et rangements pour Cocotte-Minute, le tout surplombé par des placards de rangements. Les réservoirs à eau sont en inox, d'une capacité de 320 litres. A noter le ramasse-miettes dans le plancher et la très ambitieuse poubelle intégrée dans le plan de travail. La glacière de 100 litres peut être équipée d'un groupe réfrigérant en option.

Une motorisation de bonne puissance. Le moteur d'origine est un Yanmar de 50 ch, 3 cylindres. Le presse-étoupe est classique et la position de l'arbre permet le montage d'un alternateur. Le tableau de bord du moteur comporte un compte-tours, une jauge à carburant et des témoins avec buzzer pour la pression d'huile, la température de l'eau et la charge des batteries. L'accès au moteur se fait par la descente et par un panneau dans la cabine arrière. La capacité du réservoir inox est de 110 litres.

Aération : même les portes ont des bouches d'aération. L'ensemble du bateau est fort bien aéré. Cabine avant : un panneau de pont (500x350 mm) ; dans le carré, un grand panneau de pont (620x620 mm) ; dans le cabinet de toilette un panneau (340x200 mm) et un hublot ouvrant ; dans la cabine arrière, un panneau de pont (340x340 mm) et deux hublots ouvrants. Toutes les portes sont munies de louvres et le carré possède deux aérateurs à dorades avec manche à air et protection inox.

Un coin navigation fonc-

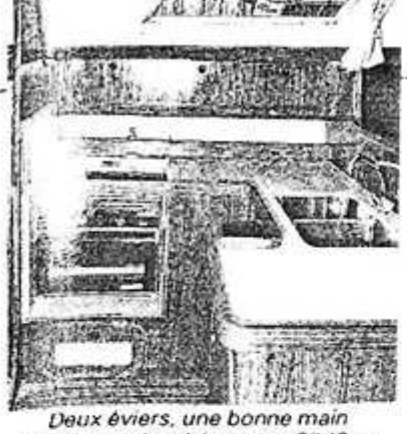


Le petit cercle cache une très astucieuse poubelle.

Sérieux et classique

Présenté dans sa version Master, le Gib'Sea 372 est traité en bateau de propriétaire avec une cabine occupant toute la largeur de la coque. En plus de la couchette double qui mesure 1,60 m à la tête, le constructeur a encore trouvé la place pour une vaste banquette arrondie dont le dossier épouse la courbure du bordé. Le reste du bateau est tout à fait classique, mais supporte parfaitement la critique grâce à une conception aussi raisonnable que fonctionnelle. Ainsi, le périmètre de banquette disponible dans le carré pour s'assoir autour de la table attteint 6 m, le chiffre record de notre essai.

Par ailleurs, ces banquettes donnent deux couchettes de mer, ce qui est loin d'être négligeable quand on navigue de nuit. La hauteur sous barrots généreuse se prolonge dans la vaste entrée du poste avant où le panneau d'aération traditionnel est reporté presque sur les pieds de la couchette double. En dehors du risque de mouiller les coussins en cas de mauvaise fermeture, cette disposition donne une cabine nettement moins claire que d'habitude. Quelques détails bien vus méritent d'être signalés : la trappe-poubelle intégrée dans le beau plan de travail de la cuisine, le petit placard très accessible pour les vannes et les pompes, l'ensemble glacière-réfrigérateur volumineux et s'ouvrant avec deux couvercles séparés. Cette version Master est proposée avec un cabinet de toilette de belles dimensions. En version charter, le 372 peut coucher jusqu'à dix personnes avec ses deux cabines arrière et sa couchette de quart qui s'ajoute aux couchettes du carré qu'elle surplombe.



Deux éviers, une bonne main courante : du sérieux sur Gib'Sea.

tionnel. Des rangements prennent place sous la table à cartes et sous le siège du navigateur. L'électronique dispose d'un panneau : un fourre-tout latéral fait office de bibliothèque.

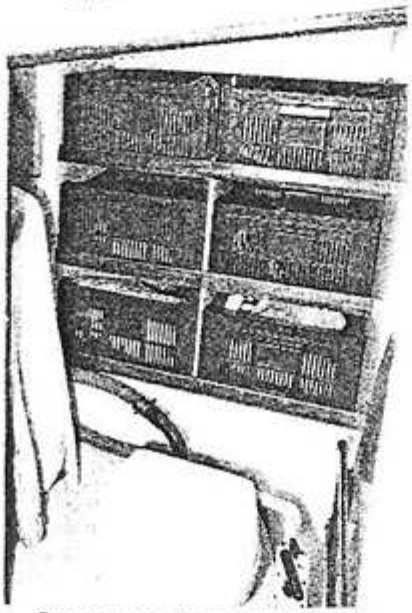
Toilettes : tout est prévu. Dans le cabinet de toilette, de bonnes dimensions : un lavabo avec eau sous pression, une douche avec caillebotis, un WC ; les accessoires (porte-serviettes, porte-verres, etc), sont compris ainsi que les équipets et placards de rangement.

HALIOTIS

Un équipement exceptionnel

Une électricité particulièrement soignée. L'Haliotis est équipé d'un alternateur de 50 A et de trois batteries AC Delco de 108 A/h ; l'une d'elles est réservée au moteur. Un répartiteur dispose de la charge ; deux entrées sont libres sur celui-ci et permettent des installations ultérieures, comme un deuxième alternateur ou une éolienne. Un ensemble de chez Seanergy, poste d'énergie et chargeur, équipe ce bateau, ce qui permet non seulement de charger les batteries mais aussi d'alimenter le bord lorsqu'on dispose d'une source 220 volts. Pas de réseau 220 volts mais une prise extérieure livrée avec son prolongateur.

De conception très moderne, le tableau électrique (Seanergy) offre beaucoup de possibilités et permet une installation électrique simplifiée avec commandes déportées. Pour pallier une éventuelle panne, toutes les fonctions sont doublées par une commutation de secours manuelle. Décrire les capacités d'un tel tableau serait excessivement long, mais sachez qu'il peut vraiment faire beaucoup, que ce soit sur le plan pratique ou sur celui de la sécurité. Vous pouvez par exemple interdire toutes les fonctions électriques pendant votre absence. L'installation électrique est entièrement faite sous gaines ; les câbles ont leurs extrémités étamées pour éviter la corrosion. Le contrôle de l'installation se fait par un voltmètre et un ampèremètre, dix points sont libres pour les installations optionnelles. Il s'agit incontestablement là de l'installation la plus intelligente et la mieux traitée de notre essai. Pour ne rien gâter, le plan général est fourni avec le bateau. Beaucoup de points d'éclairage avec liseuses halogènes et, pour rester dans le look du bateau, des éclairages d'ambiance par lampe pigeon.

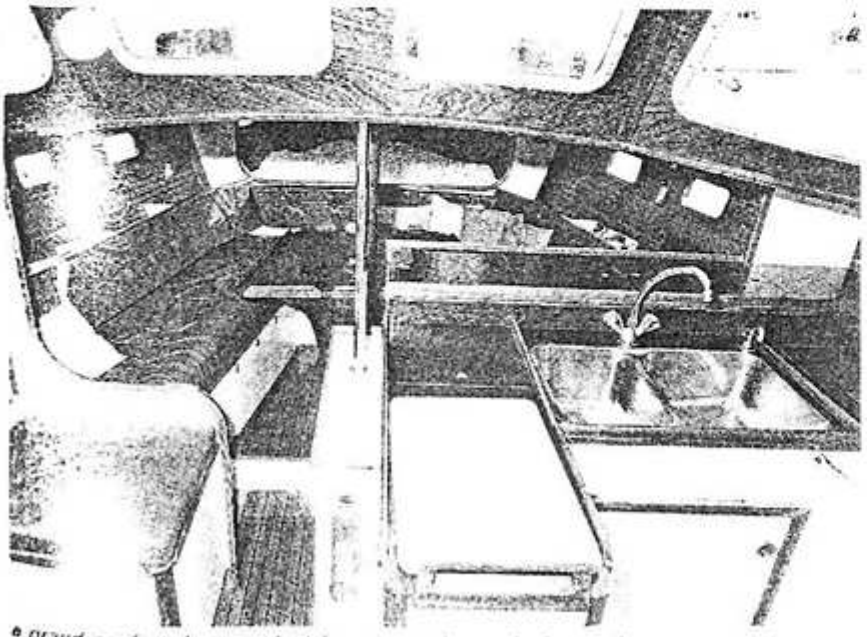


Des paniers dans les toilettes de l'Haliotis : une solution fonctionnelle pour les rangements.

On trouve même un casier portable pour les bouteilles et des lampes dans les placards !

Une cuisine prévue pour les grandes étapes. Equipée d'une cuisinière inox Plastimo, d'un évier inox double-bac, d'un plan de travail en bois lamifié, la cuisine est très complète. Même en cherchant bien, on se demande ce que l'on pourrait rajouter : pas même la barre de protection ni la sangle, elles sont montées d'origine. L'eau douce sous pression est doublée d'une pompe à pied de secours, plus une pompe à pied pour l'eau de mer. Pas de soucis à se faire pour les rangements : même avec un bon appétit vous aurez du mal à les remplir. Ils sont de plus très fonctionnels : on trouve même un casier à bouteilles transportable et des lampes dans les placards ! Une installation qui désarmera les plus bricoleurs... La réserve d'eau en réservoirs inox est de 340 litres.

Motorisation. Le moteur est un Mitsubishi 4 cylindres de 33 ch. Le robinet de gas-oil est à fermeture automatique et un extincteur automatique au halon est monté d'origine. Le tableau de commande est complet, mais le contrôle de la température et de la pression d'huile ne se fait que par voyants et buzzer. Pour l'asséchement, en plus de la pompe manuelle obligatoire,

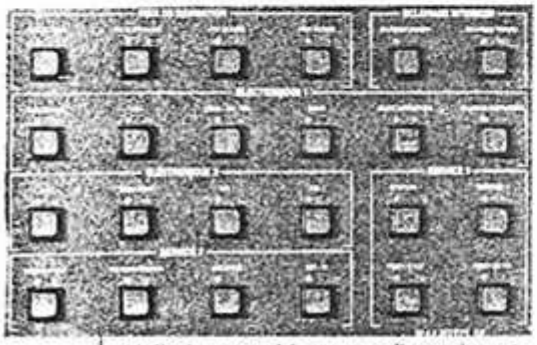


Grand confort dans cet intérieur arrangé sur plusieurs niveaux.

nous trouvons une pompe électrique automatique à grand débit. La contenance du réservoir inox est de 220 litres. Le contrôle de la consommation se fait par jauge pneumatique multifonction eau/fuel.

Aération : une profusion de hublots. Les treize points d'aération judicieusement répartis sur l'ensemble en disent beaucoup sur l'aération de ce bateau. Quant à l'éclairage naturel, on ne compte pas moins de 33 hublots dont 9 ouvrants !

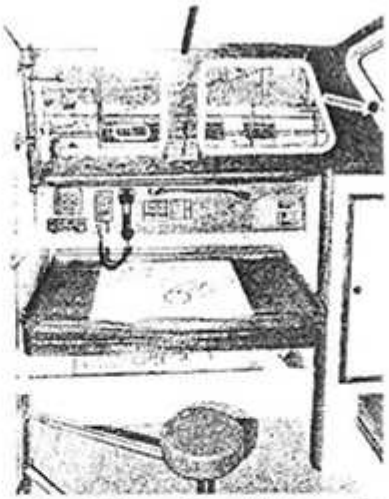
Coin navigation : des cartes bien ventilées. La table à cartes, format 110 x 65 cm, inclinable en trois positions,



Haliotis : un tableau superbe qui peut tout faire.

permet de ne pas maltraiter les documents. Le rangement des cartes sous abattant profite même d'une ventilation permanente. Le panneau à instruments – démontable – est muni d'un système antivol. Beaucoup de rangements pour les documents et le petit matériel de navigation et de sécurité.

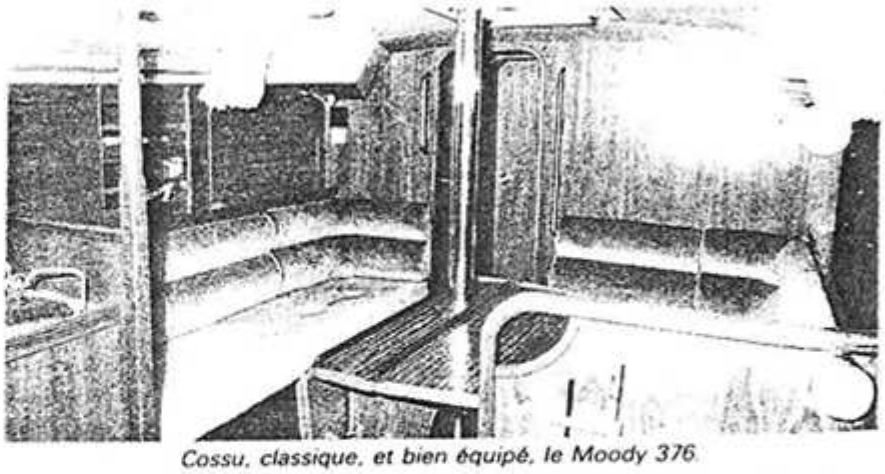
Toilettes spéciales pour marins mouillés. Dans la salle d'eau, un meuble de toilette avec lavabo inox et rangements, un robinet mélangeur et une douche..., mais également une penderie à cirés ventilée par sa propre manche à air et une cambuse avec six paniers de rangement amovibles en ABS (chacun d'une capacité de 34 litres). La douchette de cockpit est bien sûr au rendez-vous pour l'après-bain.



Un décor fonctionnel

Un modèle vraiment à part, tant par l'originalité de sa présentation que par celle de sa conception. Sous un aspect vieille marine, il réunit tous les éléments de confort des unités modernes, en particulier la clarté et l'aération. Pas moins de 33 hublots dont 9 ouvrants permettent de voir la mer de n'importe quel point de l'intérieur et mettent en valeur les surfaces recouvertes de laque blanche satinée qui tranche sur des éléments d'acajou verni. Pour de longues navigations, une seule cabine fermée à l'arrière limite la capacité d'accueil à un couple. Cependant, avec la banquette du carré et le lit breton, on peut envisager de dormir à cinq personnes lors d'un week-end. Précisons qu'une fois le bout-dehors enlevé, il s'agit d'une des coques les plus limitées en taille dans cet essai. Son constructeur a poussé le souci du détail à un niveau peu commun et il suffirait de pêcher au hasard dans l'inventaire pour découvrir tout ce que l'on aimerait voir sur son bateau sans oser le demander : table à cartes inclinable à trois positions, penderie à cirés avec ventilation et évacuation de l'eau, coffre aéré avec plancher doublé de moquette sous les couchettes, cambuse à six paniers dans les toilettes, plancher divisé et amovible, bordé isolé par mousse PVC, etc.

On peut critiquer la différence de niveau entre la descente et le carré en contrebas autour du pied de mât, ou considérer cela comme une animation du volume et une séparation nette entre la zone humide et l'espace de repos. Le plan de pont se révèle bien adapté à la vie du plaisancier et grâce aux sangles ouvrantes monter à bord à partir d'un catway n'est plus un exploit sportif. Le pont dégagé offre plusieurs emplacements agréables pour le bain de soleil et l'on gonfle facilement l'annexe à l'arrière du cockpit. On peut même transporter cette dernière un peu dégonflée dans la grande jupe arrière.



Cossu, classique, et bien équipé, le Moody 376.

MOODY 376

Fiable et pratique

Electricité : pour rajouter de l'équipement, rajoutez un tableau. Configuration classique pour le Moody, équipé d'un alternateur Lucas de 55 A et de deux batteries sans entretien de 100 A/h. Celles-ci sont séparées mais peuvent être mises en parallèle. On peut facilement rajouter d'autres batteries, ce qui se révèle vite nécessaire surtout avec un groupe froid. Le câblage électrique est gainé en latéral mais libre sous les plafonds ; rien n'est prévu pour le passage des câbles supplémentaires. Le bateau est livré avec son électronique de base ; celui de notre essai était équipé d'électronique Stowe (loch, speedo, sondeur). Le tableau ne permet pas de rajouter de l'équipement électrique supplémentaire. Si on est amené à le faire, l'importateur conseille tout simplement

Un beau cabinet de toilettes avec beaucoup de rangements sur le Moody.

d'ajouter un tableau... L'ensemble de l'éclairage se fait par des lampes à filaments.

Cuisine : le fonctionnel à l'anglaise. Une disposition en U qui plaira aux navigateurs et inclut deux éviers (dont l'un dispose d'un couvercle pouvant servir de planche à découper) et un réfrigérateur Danfoss en standard. L'eau douce (chaude et froide) est uniquement sous pression ; pas de pompe manuelle en cas de défaillance, sauf pour l'eau de mer. La réserve d'eau est de 250 litres en réservoir inox plastique. La cuisinière-gril est en tôle émaillée (Plastimo). Des rangements suffisants sont prévus pour la vaisselle et les provisions.

Motorisation : un tableau très complet. Le moteur d'origine est un Thornycroft de 50 ch. Il est accessible par la coursive. Le tableau de contrôle est nettement plus complet que la moyenne avec thermomètre de température d'eau et de pression d'huile, compte-tours et ampéremètre. Un extincteur automatique est livré en standard.

Aération : parfaite dans la cabine arrière. L'aération est assez bien traitée dans son ensemble, avec un capot de pont dans la cabine avant, dans le carré et dans le cabinet de toilette. La cabine arrière se trouve aérée par un capot de pont et deux hublots dans le tableau.

Coin navigation : un peu léger. La table à cartes reste modeste pour un bateau de cette taille. En contrepartie, l'électronique est encastrée et n'empiète pas sur la table. Un rangement est prévu pour les documents.

Toilette. Deux cabinets de toilette sont disponibles. L'un à l'avant comprenant WC, lavabo, douche avec pompe de vidange électrique, eau chaude et froide sous pression ; l'autre dans la cabine arrière, dite de propriétaire, avec WC et lavabo.

Le vrai confort anglais

Les constructeurs britanniques affectionnent la cabine arrière accessible par une coursive intérieure le long du cockpit central. A partir d'une certaine taille de coque autorisant une hauteur sous barrots convenable, le résultat peut être spectaculaire. Dans celle du Moody 376, la hauteur sous barrots ne dépasse pas 1,78 m à l'entrée, mais une couchette double et un sofa tiennent à l'aise à l'intérieur d'une cabine de propriétaire claire et volumineuse. Toilettes privées, penderies et plusieurs équipets et coffres complètent son confort.

La coursive abrite une couchette simple qui ne doit pas manquer de candidats la nuit en mer avec une bonne toile de roulis. Le navigateur travaille assis au bout de cette couchette sur une table à cartes, dans le bons sens. Une banquette en L et une banquette simple composent un carré classique encadrant une table pour six personnes. Cela donne deux couchettes supplémentaires utilisables en mer. Les Anglais n'hésitent pas à utiliser le volume sous les passavants derrière les banquettes pour y aménager des équipets et des bibliothèques. L'impression d'espace en souffre un peu, mais quelle commodité d'atteindre ses livres sans se lever ainsi qu'un certain nombre d'objets usuels. A l'entrée du poste avant, la place est un peu comptée pour se déshabiller. En revanche, on range facilement ses affaires, équipets et penderie étant largement calculés. Avec ses deux cabines et ses trois couchettes simples le Moody 376 fait la jonction entre le bateau de propriétaire tout confort pour un ou deux couples et le bateau que l'on peut mener occasionnellement avec un équipage nombreux.

Pas de pompe manuelle... En cas de panne du groupe, il faudra boire de l'eau de mer...

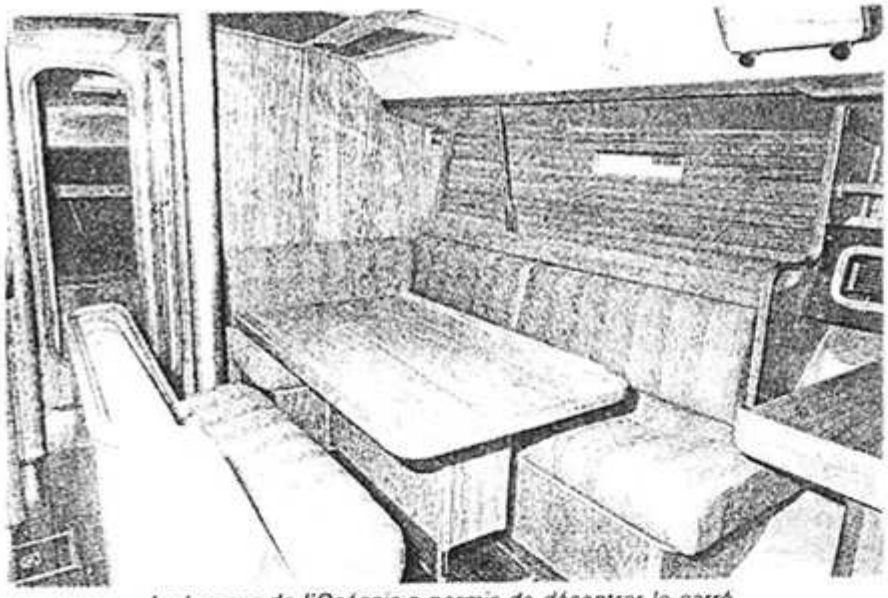
OCEANIS 390

La griffe du chantier

Electricité : bien traitée mais peut-être trop personnalisée. En standard, on trouve un alternateur Motorola 50 A et deux batteries Fulmen de 124 A/h montées en parallèle. Pas de batterie réservée pour le moteur. En revanche, une troisième batterie est prévue en option avec répartiteur. Le tableau électrique, construit spécialement et avec beaucoup de soins par Robin Marine pour Bénéteau, est très élégant avec ses touches à effleurement. Sa technologie à touches, circuit imprimé et relais, peut en revanche poser quelques problèmes de dépannage à un électricien n'ayant pas nécessairement sous la main ce type de composants, moins courants qu'un disjoncteur.

Quatre points sont disponibles pour l'installation de l'électronique et de l'équipement électrique optionnel. Ce n'est pas encore le Pérou ! Des gaines sont prévues pour les câblages ultérieurs, y compris pour le guindeau. Les points d'éclairage sont bien répartis dans l'ensemble du bateau, avec des néons dans le carré, la cuisine et la table à cartes, des plafonniers et des lampes de lecture dans les cabines. Une trappe d'accès aux câblages du mât est prévue.

De la « grande » cuisine en mer. La cuisine est un des points forts de l'Océanis. Nous y trouvons un grand plan de travail en lamifié avec fargue. Le réfrigérateur de série a une capacité de 120 litres ; il est équipé d'un groupe Danfoss et d'un système de vidange. L'eau chaude ou froide sous pression est distribuée par un robinet mitigeur. Il n'y a pas de possibilité d'utilisation en manuel ; mais, comme le dit le constructeur, *« c'est évident, un groupe d'eau sous pres-*

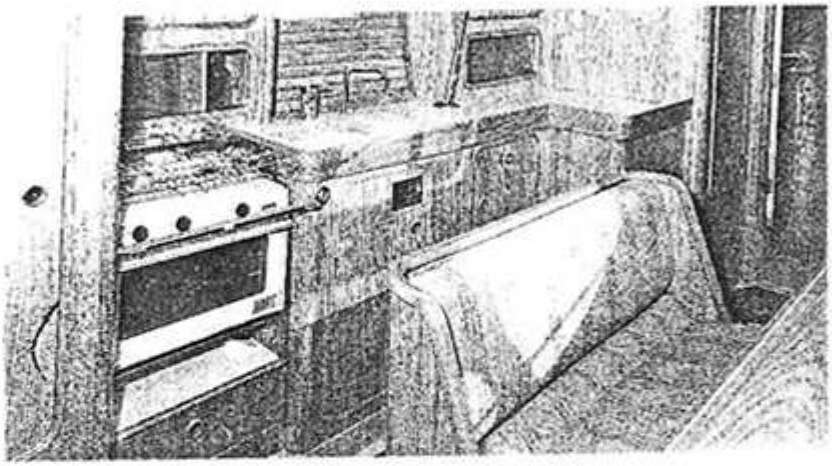


La largeur de l'Océanis a permis de décentrer le carré.

Motorisation : à la carte. Plusieurs possibilités de moteurs sont proposées. Un Perkins équipait notre bateau d'essai. Le tableau moteur, situé dans le cockpit, est protégé par un Plexiglas. Il se résume à un compte-tours, une jauge et les voyants et buzzer. Une aération haute et basse est prévue ainsi qu'une pompe de cale électrique, en plus de la pompe manuelle obligatoire. Le réservoir de fuel est d'une capacité de 175 litres.

Aération: rien n'est laissé au hasard. Un joli travail a été réalisé sur l'aération. Nous trouvons au-dessus du réchaud de la cuisine un hublot ouvrant dans le carré, un panneau ouvrant (340x240 mm) et un hublot ouvrant ; dans la cabine avant, un

sion ne tombe jamais en panne... ». Pas de risque en revanche de manquer d'eau de mer avec la pompe à main d'origine. La réserve d'eau totale (contrôlée par un compteur) est de 640 litres répartis en trois réservoirs rigides. Le chauffe-eau peut contenir 42 litres. Une trappe dans le plancher, avec boîte à poussière, permet l'accès aux vannes de sélection — sur tuyauteries rigides — des réservoirs. En standard toujours, le réchaud-four Optimus est en tôle émaillée et les deux éviers en inox avec capot.

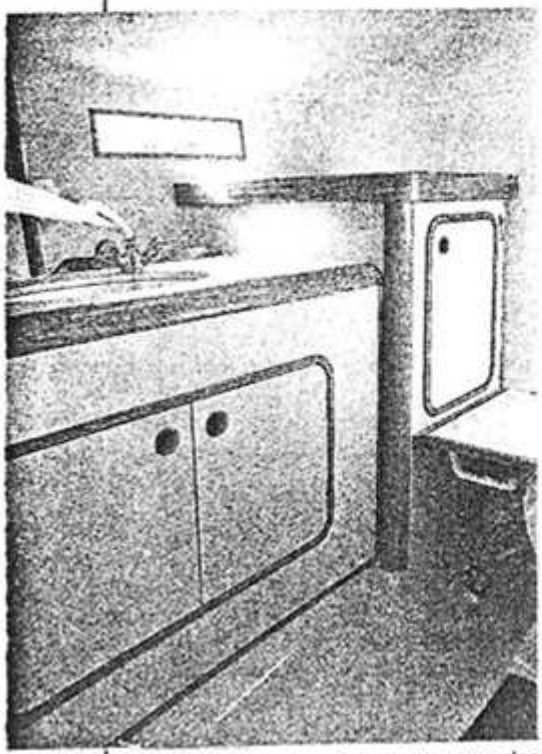


La croisière enjolivée

A la voile pure et dure des First, les Océanis opposent la voile « cool » où le bateau est avant tout conçu pour l'agrément de l'équipage. La formule a rencontré dès le début un vif succès et la gamme ne cesse de grandir. C'est évidemment dans la version « propriétaire » mise à notre disposition que l'Océanis 390 propose le confort le plus complet. Ne serait-ce que par la taille remarquable de l'entrée de la cabine arrière. Coiffeuse, penderie, tiroir, miroir, équipets, liseuse, verrou de porte, rien ne manque à un équipement que l'on retrouve dans le poste avant, également pourvu d'un cabinet de toilette attenant.

Décalé sur tribord, le carré comprend une banquette en L le long du bordé, ainsi qu'une petite banquette à deux places côté coursive dont le dossier assure un appui au cuisinier devant ses fourneaux. Vue sur la mer par les hublots de coque et coussins moelleux, l'adresse est bonne pour six personnes. Plus nombreux, on préférera la version à carré classique et deux cabines arrière. Dans la cuisine coursive, un bon point pour le hublot ouvrant juste à l'aplomb du four et la grande glacière d'accès facile. Pour que notre bonheur soit parfait, nous aimerions un casier spécial pour l'huile, le vinaigre et autres liquides alimentaires.

Sur le pont, le confort Océanis comporte la table de cockpit en polyester, la grande jupe arrière plate-forme de baignade avec douchette mais aussi des coffres pour les affaires de plongée. Curieusement, sur ce pont assez large et plat, l'accastillage, c'est-à-dire les nombreux panneaux, la barre d'écoute, les quatre manches à air, s'oppose au bain de soleil.



Des toilettes tout en longueur avec des meubles de bonne capacité.

Les tableaux électriques ne sont pas toujours prévus pour accueillir d'autres appareils électroniques

pa[illegible]eau de pont (500x370 mm), un autre dans la salle d'eau avant (3[illegible]x240 mm). La cabine arrière a deux hublots ouvrants sur le rouf et dans le cockpit. On trouve encore un hublot ouvrant dans la salle d'eau arrière. Le tout complété par quatre manches à air montées sur boîtes à dorade.

Coin navigation : bien mais exigu. La table à cartes est située dans le sens inverse de la marche normale du bateau. Nous trouvons dessous un placard, à côté, une bibliothèque et un panneau avec le tableau électrique et l'emplacement pour l'électronique. Le siège du navigateur est à l'extrémité de la banquette du carré. Un coin navigation agréable mais de dimensions un peu trop réduites.

Les toilettes comme chez soi. Si le coin navigation est petit, il n'en est pas de même des salles d'eau. La propreté de l'équipage passe ici avant le confort du navigateur ! La salle d'eau avant, recouverte de lamifié blanc, comprend un WC, un lavabo avec eau froide et chaude sous pression et un bac à douche avec caillebotis et pompe d'évacuation. Tous les accessoires sont fournis, tels que gobelet avec support, porte-serviettes et dévidoir de papier. Dans la version propriétaire, une salle d'eau arrière est tout aussi fonctionnelle et complète, avec en plus deux meubles de rangement. A noter la douche de cockpit toujours agréable après la baignade.

OVNI 39

...ut pour la mer

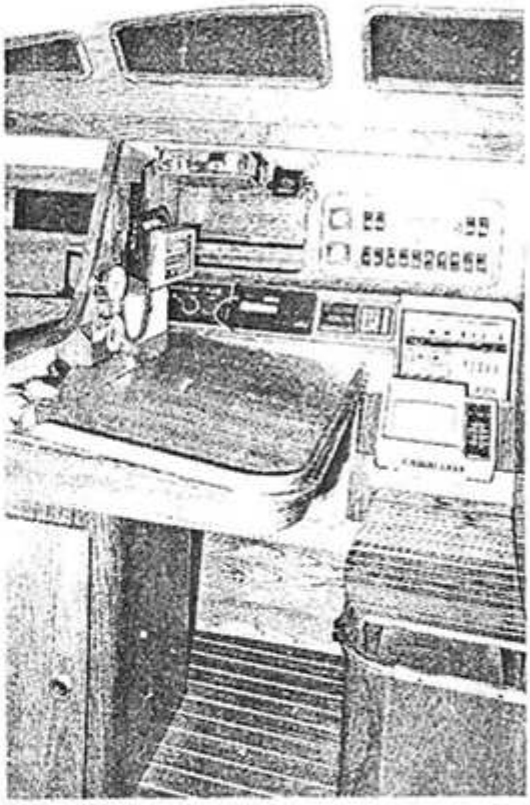
Le constructeur de l'Ovni a même prévu de solides poignées.

Electricité. Bravo pour l'éclairage. Très sérieux équipement de base avec un alternateur Motorola de 75 A, quatre batteries de 75 A/h Steeco sans entretien (avec bouchons), un répartiteur à deux entrées et trois sorties. Les batteries sont montées deux par deux, un rotacteur permettant de mettre les quatre en parallèle. Il n'y a pas de batterie réservée au moteur. Bon point aussi pour le tableau électrique Amiot avec disjoncteurs ETA et contrôle de charge batteries par diodes. Un testeur d'isolement est également prévu sur le tableau. Trois disjoncteurs sont disponibles pour installer l'instrumentation, ce qui semble un minimum. Un emplacement est prévu pour des batteries supplémentaires.

Toute l'installation électrique est faite sous gaines ; certaines sont prévues avec messagers pour l'électronique. Une boîte en pied de mât assure les connexions. Dans son ensemble, l'éclairage du bateau est bien traité, avec des détails plaisants comme la lumière rouge à la table à cartes.

Une cuisine prévue pour une utilisation à la mer. Sa forme en U facilite le confort à la mer. Un cache en bois vient recouvrir le double évier inox. Une huche à pain, un rangement pour les bouteilles et les verres, des tiroirs avec système de blocage à la gîte sont les points forts de cette cuisine. L'eau douce est uniquement prévue sous pression. Question : que fait-on lorsque le groupe électrique tombe en panne ? La réserve d'eau est de 300 litres en réservoirs rigides, avec une trappe de visite ainsi que des vannes en sortie des réservoirs et une jauge. La cuisinière ENO est en tôle émaillée. Le modèle essayé était équipé d'un groupe froid Danfoss. L'eau chaude est proposée en option.

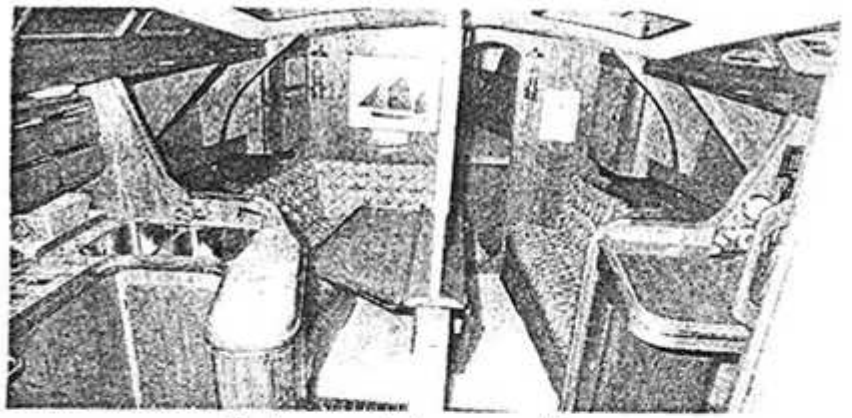
Une motorisation bien équipée et d'accès facile. Le moteur de 40 ch monté en série est accessible de tous les côtés, ce qui facilite son entretien. Le presse-étoupe est à bague et l'arbre suffisamment dégagé pour que l'on puisse y monter un alternateur. Le réservoir de carburant de 150 litres est doté de cloisons antiroulis et d'une trappe de visite. Le compartiment moteur est équipé d'une pompe de cale électrique automatique. Le tableau de commande du moteur se trouve dans la descente, protégé par les marches. Les contrôles ne se font que par voyants et buzzer.



Belle table à cartes, mais on ne peut guère rajouter d'équipement électrique.

Aération : des panneaux nombreux et de bonne taille. L'aération n'a pas été oubliée. Chaque cabine arrière se voit dotée d'un hublot (250x150 mm) donnant dans le cockpit et d'un panneau (254x254 mm). Les toilettes et la cuisine disposent d'un panneau de 240x195 mm et d'aérateurs obturables. Le carré bénéficie d'un panneau (450x320 mm) et d'un aérateur, et la cabine avant d'un panneau (500x500 mm).

Coin navigation : de l'espace.... Le navigateur peut se féliciter de son sort. Il profite d'un confortable siège incurvé à lattes de bois, d'une grande table à cartes à ouverture totale, d'une



Volume et jupe arrière

Par ses dimensions, l'Ovni 39 se situe au sommet de notre catégorie même si sa longue jupe arrière peut être considérée comme un appendice artificiel. Dans sa coque, qui frôle les 4 m de large au maître-bau, l'impression de volume prédomine en franchissant la descente. La partie centrale du bateau est aménagée en deux niveaux différents. La zone d'entrée plus haute abrite les réservoirs sous son plancher, de surface si importante que le retour en U de la cuisine vient à point pour limiter les risques de chute à la gîte. Rien d'étonnant, car on voit tout de suite que la cuisine et le coin navigation ont été étudiés pour bien fonctionner à la mer.

Il y a tellement de place en bas de la descente que nous y avons découvert une vaste penderie à cirés, équipement que tant de constructeurs jugent superflu.

La position du carré en contrebas lui procure une certaine intimité. Sur tous les Ovni, on peut faire le tour devant la table. Grâce à la taille du 39, on évite le cul de sac créé par le puits sur les Ovni plus petits. Dans le cas présent, on profite à la fois d'une table « géante » et d'une bonne circulation. Que demander de plus ! Si, un système de violons aussi efficace pour la gîte, mais moins gênant au port.

Alubat a adopté depuis toujours l'orme pour ses menuiseries intérieures, précédant l'évolution de la mode vers des intérieurs toujours plus clairs. Celui de l'Ovni 39 reste encore à un bon niveau en matière de lumière, surtout dans le carré surmonté de trois panneaux de pont et qui a vue sur la mer par les hublots de coque.

bibliothèque et d'un panneau suffisamment vaste pour installer l'instrumentation souhaitée.

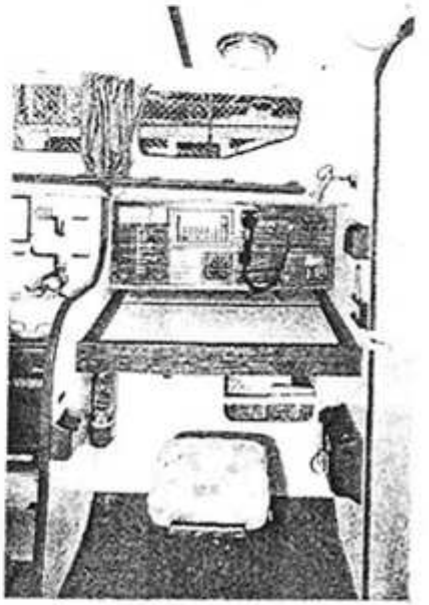
Des toilettes en deux volumes. Les toilettes arrière sont entièrement en lamifié blanc, d'un entretien facile. L'accès direct depuis la descente est bien pratique, ne serait-ce que pour y ranger des cirés mouillés. Les toilettes avant sont identiques, offrant en plus une douche avec caillebotis et pompe électrique d'évacuation.

PORTO

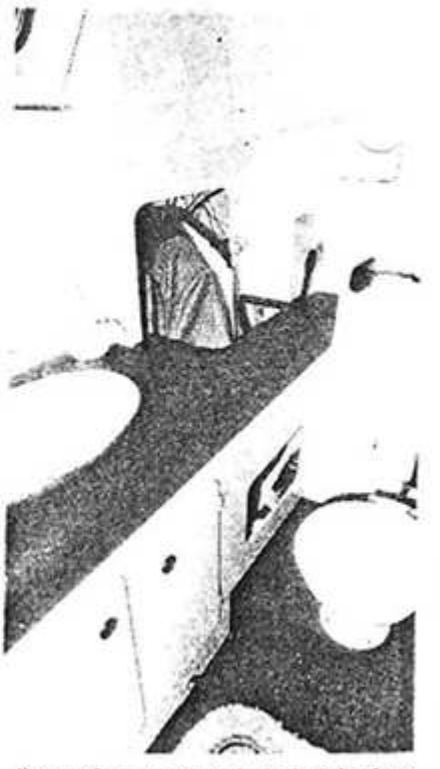
Robustesse avant tout

Électricité : simplicité et efficacité. Le Porto est équipé d'un alternateur de 50 A et de deux batteries Freedom de 102 A/h. Ces batteries sont séparées mais peuvent être mises en parallèle, il n'y a donc pas de batterie spécifique moteur. La charge se fait directement sans répartiteur, avec la possibilité de ne charger qu'une batterie. Le tableau électrique fabriqué par le chantier est équipé de douze disjoncteurs ETA dont deux libres, d'un voltmètre et de deux ampèremètres. Le câblage est fait dans des gaines ou goulottes avec un fil par point lumineux, ce qui facilite le dépannage et évite une panne générale. L'alimentation du pilote est précâblée. Une installation simple et efficace où les interventions sont aisées. L'éclairage est assuré par des lampes Vétus à filaments, plus un néon dans la cuisine.

Cuisine : équipée pour de grandes traversées. Rien ne manque pour les grandes traversées : c'est l'objectif du bateau. La réserve d'eau de 400 litres, en réservoirs alu, est distribuée par une pompe électrique et une pompe manuelle ; on note également une pompe à pied pour l'eau de mer. La cuisinière est le modèle ENO en tôle émaillée. D'origine nous trouvons un compartiment froid de 100 litres équipé d'un compresseur Danfoss et une glacière de 70 litres



Pas de raffinements, mais du fonctionnel sur le Porto.



Il y a même une penderie à cirés dans les toilettes !

Deux bateaux seulement disposent d'une batterie exclusivement réservée au moteur

VOYAGE 11.20

Du froid en standard

Une installation simple et facile à entretenir.

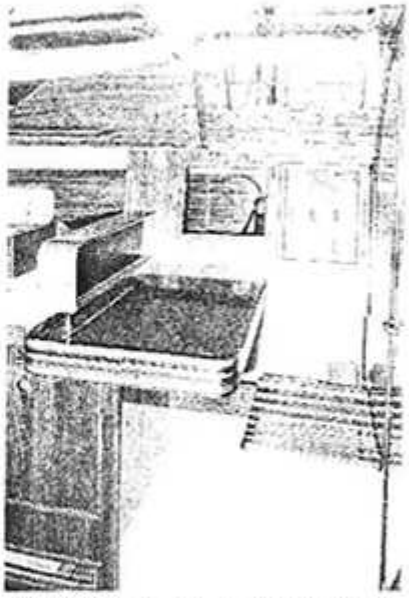
avec 60 mm d'isolation sur les faces internes et 150 mm contre la coque.

Aération. Elle n'a pas été ou·ée sur ce bateau, avec des ·blots et des panneaux ou·ants bien disposés.

Un coin navigation de grande capacité. Une table à cartes bien dessinée avec des tiroirs en dessous qui permettent de ranger un maximum de documents. Un panneau est prévu pour l'installation de l'électronique, voire son encastrement. Un vrai siège confortable à la mer complète ce coin navigateur.

Toilettes. Situé à l'arrière tribord, le cabinet de toilette est directement accessible de la descente. C'est le seul bateau de notre essai qui soit équipé de WC Lavac, un détail qui a son importance lorsqu'on envisage une grande traversée. L'aération du cabinet de toilette est assurée par un panneau ouvrant et une manche à air.

Une motorisation bien aérée. Plusieurs options, comme toujours, de 18 à 30 ch. Le bateau de notre essai était équipé d'un 27 ch Yanmar. Un filtre à eau supplémentaire est installé d'origine ainsi qu'un ventilateur de cale débitant 2 m^3/mn. Le tableau de commande comprend compte-tours, jauge, compteur horaire, mais uniquement voyants et buzzer pour le contrôle de température et de pression d'huile.



Un panneau pratique pour placer les instruments du Voyage.

Électricité : très complète mais un peu compliquée. Alternateur Motorola de 70 A et deux batteries de 96 A/h pour le voyage. Avec l'Haliotis, c'est le seul bateau de notre essai à avoir une batterie réservée pour le moteur ! Merci pour les plaisanciers distraits... L'emplacement est prévu pour une troisième batterie. Le tableau électrique, fabriqué par Schreiber, est complet avec ampèremètre, voltmètre et huit points libres pour l'instrumentation. Encore un bon point ! Le seul reproche que l'on puisse faire à ce type de tableau équipé de relais est que le dépannage peut se montrer difficile, voire impossible si l'électricien n'est pas outillé pour ce matériel. Également sur le tableau, l'interrupteur et le disjonc-

La mer au long cours

Un vrai bateau de voyage pensé pour la mer avant tout, ce qui ne l'empêche pas de proposer des emménagements de présentation très attrayants. A la clarté du rouf panoramique s'ajoute la luminosité de toutes les menuiseries laquées blanches et simplement soulignées par des encadrements en acajou verni, un style à la fois gai et fonctionnel. Le puits de dérive avant se trouve parfaitement intégré dans le carré décalé, où il se fait oublier en servant de tablette de desserte. Même si la longueur totale de banquette atteint à peine 4 m, cela permet de s'assoir à six personnes, ce qui semble suffisant pour un bateau normalement utilisé par un couple. Comme sur beaucoup de voiliers hauturiers, la table à cartes est installée contre le bordé, permettant une bonne profondeur du plateau et des rangements accessibles dans le socle. On y travaille debout ou sur un petit tabouret servant de coffre.

Pour un équipage nombreux, la cuisine pourrait sembler un peu juste, mais il ne faut pas oublier qu'elle profite des superbes rangements, étagères à casiers et placards de la vaste entrée du poste avant. Dans ce dernier, bien que le rouf s'arrête au mât, la hauteur reste convenable sous le pont et l'on peut y loger des invités qui profiteront d'une couchette double largement calculée. Celle de la cabine est d'ailleurs tout aussi vaste.

On trouve un lavabo avec prise 12 volts dans chaque cabine arrière.

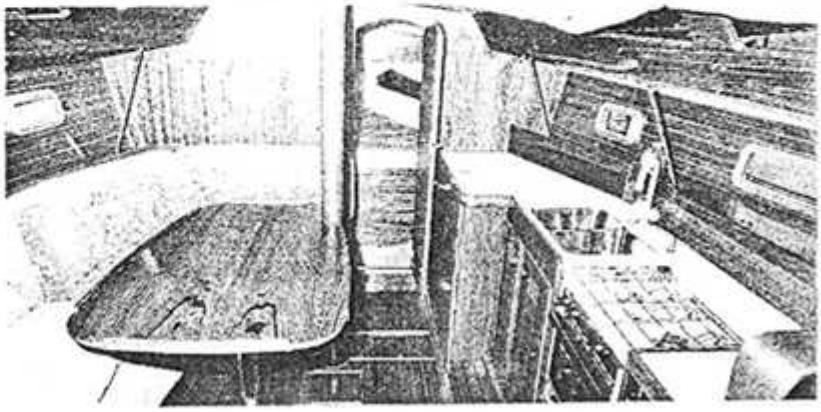
teur pour le chauffe-eau électrique.

Le câblage se fait sans gaine, des passages étant prévus sous le plafond. L'éclairage est bien traité, avec des tubes au néon dans les cabines et des spots de lecture. Deux tubes fluorescents encastrés éclairent le carré. Toutes les cabines sont équipées de prises de courant 12 volts mais dans la cuisine on trouve également une prise 220 volts.

Cuisine : le froid en série. Face au carré, nous trouvons la cuisine équipée d'un double-évier inox, d'eau chaude et froide sous pression et d'une pompe manuelle pour l'eau de mer. La tendance générale est respectée : pas de pompe manuelle pour l'eau douce. En cas de panne, après une première tentative de café à l'eau de mer, vous ne tarderez pas à installer une dérivation sur le circuit d'eau et une pompe à pied... Le compartiment froid de 110 litres, bien isolé par 80 mm de mousse injectée, est équipé en série d'un groupe Danfoss. Pour cuisiner une Electrolux émaillée et beaucoup de place et de rangements.

Teck et vacances

Chacun le sait, la gamme Voyage a été créée par Jeanneau pour contrer l'offensive des Océanis. Le nom de cette gamme n'a donc qu'un lointain rapport avec le vocable voilier de voyage, unité de haute mer spécialisée dans le long cours. Il s'agit plutôt de voiliers de vacances et de loisirs orientés vers le confort. Le Voyage 11.20 est sensiblement plus court et moins large que l'Océanis 390. Cette différence se retrouve dans le déplacement, dans le prix et naturellement dans le confort intérieur avec un seul cabinet de toilette. Pour compenser, chacune des trois cabines de la version charter, sur laquelle nous avons navigué, possède son meuble-lavabo à l'entrée. Se battant sur le même terrain, les concurrents utilisent des arguments analogues. Pas de



Motorisation. Plusieurs modèles de moteurs sont proposés. Le tableau de bord est situé dans le cockpit protégé par un capot en Plexiglas. Il dispose d'un compte-tours, d'une jauge électrique, d'un compteur horaire

LES DIMENSIONS

CARACTÉRISTIQUES	Océanis 390	Voyage 11.20	Gib'Sea 372	Feeling 1090	Moody 376
Hauteur sous barrots					
Descente	195	184	197	193	186
Carré AR	193	187	189	189	186
Carré AV	188	179	185	154	183
Cabine arrière 1	186	186	183	196	178
Cabine arrière 2	—	—	—	196	
Toilettes arrière	186	174,5	183	180	173
Cabine avant	183	174,5	184	161	173
Toilettes avant	186	—	—	—	172
Couchettes : longueur (largeur à la tête/largeur aux pieds)					
Cabine AR 1	189 (150/100)	187 (133/77)	200 (160/120)	198 (140/70)	187 (140/100)
Cabine AR 2	—	—	—	—	—
Coursive	—	—	—	—	192 (62/47)
Poste avant	220 (180)	191 (183/42)	210 (160/35)	220 (169)	176 (187/30)
Carré	210 (60)	220 (110)	201 (62/55)	203 (60/43)	191 (60)
			201 (55)	200 (56/46)	191 (60)
Longueur développée du carré en haut des dossiers					
	400	388	600	450	482
Table à cartes	92x52	86,5x52	83x77	60x70	101x(82/64)
Table de carré	130x70	132x(80/58)	88x(114/104)	110x(109/92)	105x108
Capacités en litre					
Glacière	120	110	—	120	—
Eau	150+240+250	350	320	120+165	250
Gazole	175	115	110	120	204

**Les dimensions sont données en centimètres.*

grand pare-brise, mais des hublots zénithaux pour mettre en valeur les menuiseries en teck, jolies classiques mais également bien soignées.

Le carré en U arrondi occupe le côté bâbord en face de la cuisine, une disposition pratique au port. En mer, le cuisinier doit utiliser la sangle livrée en standard pour se caler à la gîte. On peut compléter la capacité d'accueil limitée de la banquette par des tabourets. La table de repas montée sur un pied s'abaisse pour installer une couchette double. La finition au détail bien pensé bat son plein : les planchers divisés se soulèvent aux endroits stratégiques, et toutes les portes de placards et équipets sont munies du nouveau bouton poussoir Jeanneau, tellement plus pratique que les loqueteaux-cocottes qu'il fallait découvrir d'un index explorateur. Aucun rideau ne manque pour occulter les nombreux hublots.

Il n'y a pas d'indicateur à aiguille de pression d'huile et de température d'eau (simplement voyant et buzzer). Toute la question est de savoir s'il vaut mieux connaître au litre près la quantité de carburant ou la température de l'eau ou encore changer un joint de culasse plutôt que de tomber en panne de carburant ?

Une aération bien répartie. Dans toutes les cabines nous trouvons un hublot de coque et un de pont ouvrant. Dans le carré, un hublot de coque et un panneau de pont (480×480 mm). Le cabinet de toilette a un hublot ouvrant de coque plus une aération permanente.

Coin navigation : confortable même à la gîte. Le navigateur dispose d'une grande table à cartes (870x580 mm), avec possibilité d'encaster les instruments. Le siège est latté et galbé pour une meilleure gîte.

Des toilettes monobloc. Le cabinet de toilette est constitué d'un meuble en stratifié comprenant une penderie à cirés avec évacuation, et intégrant la cabine de douche. Un contre-moulage polyester permet l'écoulement des eaux de douche, l'évacuation se faisant par une pompe manuelle.

VULCAIN 36

Un dépannage facile

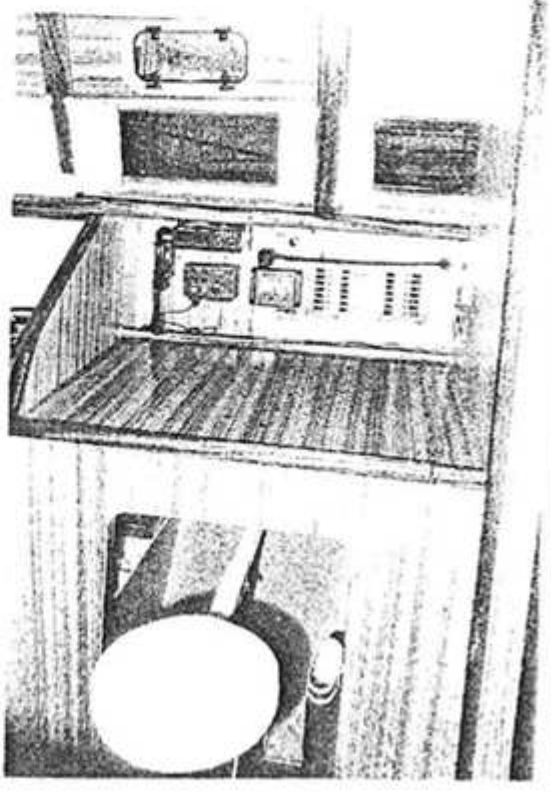
Electricité : complète et facile à dépanner. A bord du Vulcain : un alternateur Bosch de 70 A, deux batteries de 100 A/h, un répartiteur de charge et un rotacteur. Celui-ci a trois positions et permet de sélectionner l'utilisation des batteries : soit 1,1+2 ou 2. L'inconvénient d'un tel système est, une fois encore, de ne pas réserver une batterie exclusivement au moteur. Il faut toujours prendre la précaution, lorsqu'on navigue à la voile, de ne pas laisser le rotacteur sur 1+2, sous peine de risquer de ne pas pouvoir lancer le moteur lorsqu'on en aura besoin.

Le tableau électrique Amiot est de bonne qualité ; quatre disjoncteurs ETA de 7 ampères sont libres pour l'installation de l'électronique. Le contrôle de la charge se fait par des diodes électroluminescentes. Tous les

Prestation minimale sur le tableau de bord : où sont les indicateurs de pression d'huile et de température

DU CONFORT

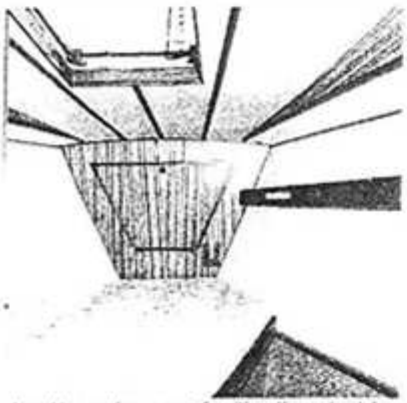
Corto	Ovni 39	Vulcain 36	Haliotis 38
186	192	202	190
184	200	179 (estrade)	179
180	185	178 (estrade)	155 (estrade)
178	190	186	181
—	190	195	181
18	182	—	—
17	182	174	94 (s/matelas)
—	178	178	—
190/140)	197 (133/80)	190 (112/85)	195 (152/100)
	200 (133/80)	188 (110/85)	—
	—	—	—
11/60)	205 (174/22)	220 (182/55)	200 (191/50)
4 (50)	195 (70/52)	210 (57)	198 (50)
	197 (70/45)		198 (50)
415	490	390	538
93x68	87x63	102x73	108x59
110x73	132x(127/100)	161x(68/56)	88x(75/105)
70	50	—	120
200	2x150	250	340+280
0	150	130	120



Le petit siège de table à cartes du Vulcain est amovible

composants rentrant dans la fabrication du tableau sont classiques, ce qui permet de les remplacer facilement en cas de besoin. Des gaines de câblage sont laissées libres (munies de messagers) pour la mise en place de l'électronique et du guindeau. L'accès aux fils électriques de liaison mât-bateau se trouve dans la salle de bains. L'éclairage intérieur se fait par neuf plafonniers et un lecteur de cartes.

Cuisine : une disposition pratique. Deux éviers inox, une cuisinière toute inox Electrolux avec serre-casseroles, pompe à pied manuelle en plus de la pompe électrique alimentant les robinets, sont les principaux éléments de cette cuisine. Cinq placards pour le rangement de la vaisselle se placent au-dessus du plan de travail, des placards de rangement sous les éviers et sous la cuisinière ainsi qu'un équipet au-dessus du vaisselier. Pratique : la fargue faisant office



Le décrochement facilite l'accès à la couchette double avant.

de main courante qui ceinture toute la cuisine. L'emplacement pour deux bouteilles de gaz est prévue à l'arrière dans un équipet autovideur. La glacière, montée d'origine, avec ouverture sur le dessus, est prévue pour être équipée en option d'un groupe froid. Si on prend cette option il faut impérativement prévoir une batterie supplémentaire. Le bilan : une cuisine fonctionnelle mais sans pompe à eau de mer.

Motorisation : un tableau de bord réduit à l'essentiel. Sur notre bateau d'essai était monté un BMW de 35 ch. Son accès est facilité par deux panneaux de 0,53 x 0,35 m dans les cabines arrière et par le panneau de descente amovible de 0,93 x 0,56 m. Le presse-étoupe est à joint tournant et le positionnement de l'arbre d'hélice permet l'installation d'un alternateur. L'aération du compartiment moteur se fait par ventilation naturelle, grâce à une boîte dorade sur le pont et à une ventilation haute débouchant dans le tableau arrière. Prestation minimale sur le tableau de bord, avec un compte-tours, une alarme sonore et visuelle pour la pression d'huile et la température d'eau. Dommage que l'on trouve de moins en moins d'indicateurs à aiguilles, ne serait-ce que pour la température d'eau. Lorsque le voyant s'allume il est souvent trop tard et le joint de culasse est déjà endommagé...

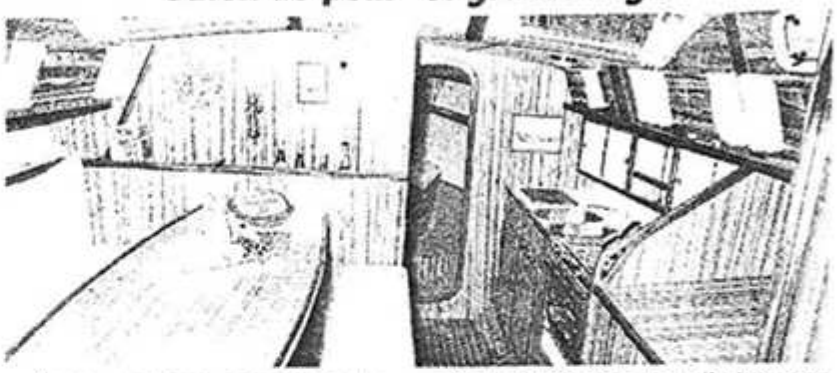
Aération : bien traitée sur l'ensemble du bateau. Voilà un intérieur qui ne manque pas d'air, puisque l'on trouve dans chaque pièce du bord un panneau ou un hublot ouvrant et un aérateur permanent. Le hublot multiposition au-dessus de la cuisine sera apprécié par le chef de l'équipage.

Coin navigation : une place généreuse. Une table à cartes grand aigle et un grand panneau pour l'installation de l'électronique: la place est ici généreusement distribuée. A noter également de nombreux rangements pour la bibliothèque, les outils et un siège navigateur escamotable.

Toilettes : l'équilibre assuré. Les toilettes comprennent non seulement un WC, un lavabo et une douche, mais aussi une penderie à cirés, deux grands équipets et un coffre. Ne craignez pas de tomber, le sol est recouvert d'un revêtement antidérapant et une fargue de maintien est intégrée aux meubles.

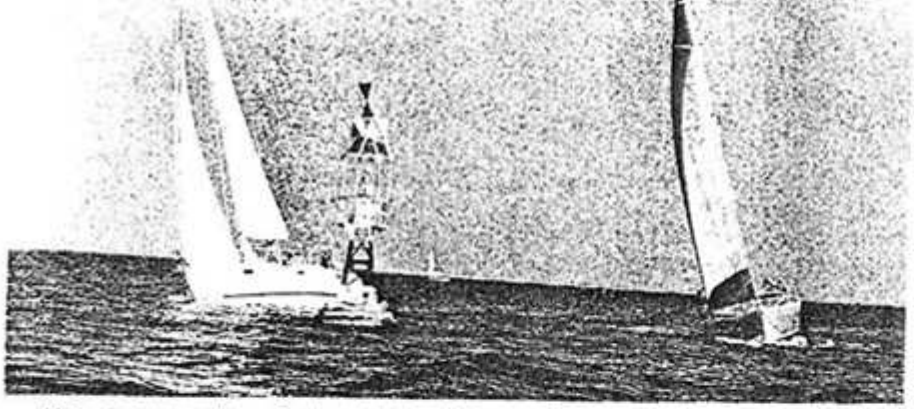
A. BREL et D. MAUPAS ■

Salon de pont et grand large



Avec un nom comme cela, on s'imagine tout de suite avoir affaire à un voilier de voyage pur et dur. En fait, ce dériveur intégral en alu est proposé en plusieurs versions, standard ou propriétaire, avec rouf long ou panoramique. Nous disposions d'une version standard à deux cabines arrière et rouf panoramique qui, de façon un peu paradoxale, appartient à un couple prêt à partir pour une longue croisière. En réalité, le Vulcain Transat est aménagé d'une manière qui se prête à des utilisations diverses. L'argument principal de ce voilier, c'est son carré surélevé, véritable salon de pont qui profite de la visibilité totale apportée par le rouf panoramique et ses nombreux hublots. Le grand puits de la dérive pivotante disparaît très astucieusement, servant de banc pour le carré décalé sur bâbord et de paroi très utile pour se déplacer dans la coursive. Cette dernière abrite la cuisine et la table à cartes contre le bordé, ces deux éléments se distinguant par la variété et le nombre de rangements de belle capacité. La table à cartes accepte sans rechigner le format grand aigle. Le bois de Padang utilisé pour les menuiseries se rapproche un peu de l'acajou Sapelli par ses rayures très contrastées.

Mais le chantier propose des placages de qualité similaire si l'on juge ce bois trop typé. Les couchettes des cabines arrière sont les plus étroites que nous ayons rencontrées dans ce comparatif, avec 1,10 m seulement aux épaules; mais elles sont encore bien larges au pied, donc utilisables. La cabine arrière tribord est pourvue d'un lavabo et d'une entrée nettement plus spacieuse. La taille du poste avant n'a rien d'exceptionnel mais sa disposition est pratique et ses occupants bénéficient de la proximité d'un cabinet de toilette de dimensions généreuses. L'ensemble reflète un bon savoir vivre marin.



Une régate insolite... Océanis 390 et Vulcain bord à bord à la bouée de près

LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

De poids plume au déplacement lourd, des fonds plats aux coques rondouillardes, toutes les tendances — sans exception — ont voix au chapitre dans ces essais.

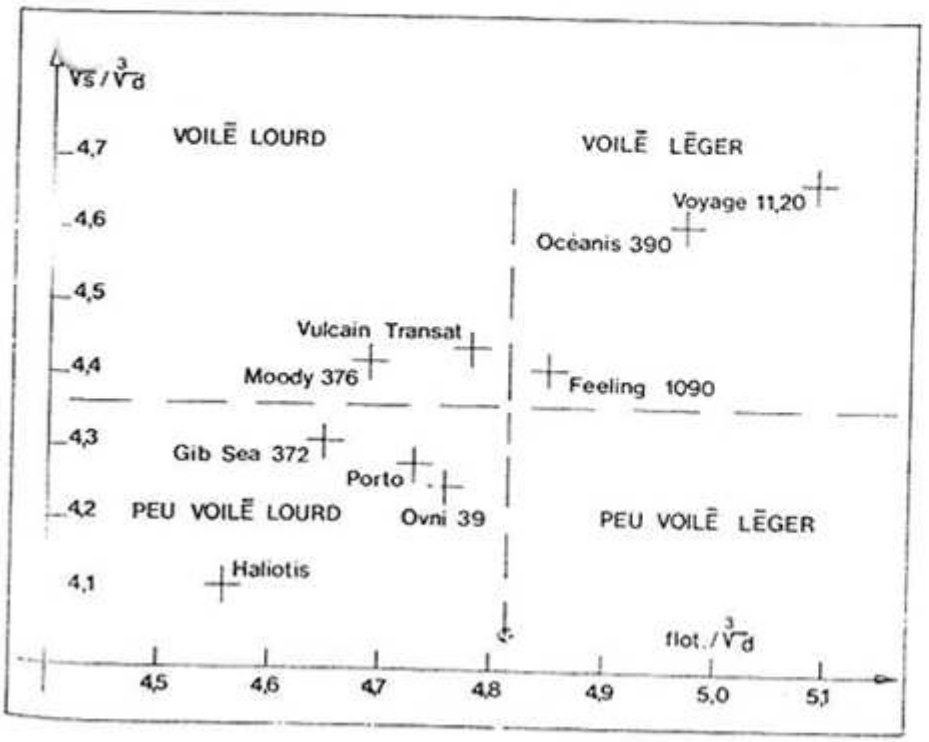
L'examen des plans de formes des neuf modèles essayés permet de distinguer plusieurs types de carène. Voyage 11.20 et Océanis 390, tous deux de déplacement léger, montrent des formes très proches, avec seulement un bau maximal plus fort pour l'Océanis et un brion émergé caractéristique des plans Briand qui diminue la longueur de flottaison statique indiquée dans notre tableau « éléments de comparaison » et peut nuire à la stabilité de route au près. Cette flottaison statique n'a en fait aucune influence sur les performances, qu'elles soient réelles ou simulées sur ordinateur. Sur ces bateaux, des entrées d'eau nettement en U ouvrent sur un maître-bau semi-circulaire et un léger bouchain émergé apparaît dans les formes arrière qui restent bien pleines.

Feeling 1090 et Gib'Sea 372, sans être très éloignés des formes décrites ci-dessus, s'en distinguent par des entrées d'eau plus en V et donc plus profondes et des formes arrière sensiblement moins larges. Cette dernière tendance est encore plus affirmée pour le Moody 376 dessiné par Bill Dixon et qui se caractérise par un maître-bau très frégaté qui doit imposer un moule démontable pour sa construction en polyester. Dans son cas les sections semi-circulaires se prolongent jusqu'à l'arrière, sans véritable bouchain. Les baux de jauge et à la flottaison sont ainsi importants et lui donnent une grande raideur à la toile. Les carènes du Porto, du Vulcain Transat et de l'Ovni 39 présentent dans cet ordre une adaptation croissante à leur matériau de construction — l'aluminium — et à leur option de dériveur intégral.

Pour le Porto, un seul bouchain vif permet de passer d'un vaste fond parfaitement plat facilitant l'échouage à un bordé entièrement chaudronné en forme. Le maître-bau montre un bouchain proche de la flottaison qui lui donne une forte largeur à la flottaison et une stabilité favorable. Fond plat et bouchain vif se retrouvent sur le Vulcain, mais les entrées d'eau sont plus en V et le bouchain nettement émergé, ce qui lui impose une raideur à la toile moins importante aux faibles angles de gîte. L'Ovni 39 enfin, fidèle à l'option choisie pour l'ensemble de la gamme, propose une carène à triple bouchain vif qui permet une construction plus facile en alliage léger.

La carène de l'Haliotis est tellement originale qu'elle forme une famille à elle seule. Les entrées d'eau en U avec un fond plat font rapidement place à un maître-bau en coupe de champagne avec fausse quille très large, également à fond plat, reliée au bordé par un important retour de galbord. Cette quille relativement profonde s'interrompt au niveau de la sortie de l'arbre de l'hélice. Cette forme, que l'on ne rencontre guère en dehors de ce dessin de l'architecte belge Jean-Pierre Brons, s'adapte bien à l'option dériveur intégral, car elle permet à la fois d'échouer sur des fonds et de disposer d'un vaste volume pour loger lest et réservoirs relativement bas. Le tirant d'eau, dérive relevée, est de 1,05 m et les deux safrans latéraux sont à l'abri d'un éventuel remous de la quille. La dérive polyester profilée et étroite vient compléter la surface de dérive au près et la présence de deux safrans permet, par ailleurs, de compenser le fait que cette carène très large à l'arrière a tendance à « lever la patte » à la gîte.

Le tableau des éléments de comparaison — et en particulier longueur de coque, bau maximal et déplacement — montre que tous les bateaux essayés n'appartiennent pas exactement à la même catégorie, depuis le « petit » Haliotis de 10,54 m de longueur de coque sans son beaupré, jusqu'au « grand » Ovni 39 de 12 m de longueur.



Dériveur contre quillard

La diversité observée dans les formes de coque ne se dément pas au niveau des appendices. Les trois unités en alliage léger sont conçues comme des dériveurs intégraux. →

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Feeling 1090	Gib Sea 372	Haliotis	Oceanis 390
Longueur de la coque	10,79 m	10,90 m	10,54 m	11,24 m
Longueur à la flottaison (L)	9,22 m	9,62 m	9,02 m	9,33 m
Bau maximal	3,61 m	3,65 m	3,56 m	3,88 m
Bau à la flottaison	3,02 m	3,10 m	2,95 m	2,98 m
Franc-bord avant	1,12 m	1,30 m	1,37 m	1,32 m
Franc-bord milieu	1,00 m	1,07 m	0,96 m	1,15 m
Tirant d'eau minimum	—	—	1,05 m	—
Tirant d'eau maximum	1,87 m	1,87 m	2,33 m	1,64 m
Tirant d'air	15,14 m	15,04 m	13,60 m	15,64 m
Déplacement en charge (D)	6850 kg	7300 kg	7750 kg	6600 kg
Poids en ordre de marche	5700 kg	6150 kg	6300 kg	5450 kg
Poids du lest	2000 kg	1900 kg	2200 kg	2350 kg
Nature du lest	Plomb	Fonte	Fonte	Fonte
Poids de la dérive	—	—	—	—
Nature de la dérive	—	—	Polyester	—
Largeur des passavants	0,53 m	0,45 m	0,42 m	0,55 m
Catégorie de navigation	1re	1re N° 2934	1re N° 2550 B	1re
Jauge en douane (tonneaux)	11,79 tx	12,97 tx	11,98 tx	—
Surface du triangle AV (1)	27,80 m²	27,52 m²	30,62 m²	31,52 m²
Surface maxi du génois (2)	43,01 m²	44,15 m²	40,26 m²	47,52 m²
Surface du foc n° 1	—	20,71 m²	19,00 m²	—
Surface de la grand-voile (3)	27,00 m²	25,70 m²	26,00 m²	27,37 m²
Surface maxi (2 + 3) (V)	70,01 m²	69,85 m²	66,26 m²	74,89 m²
Surface pour la jauge	54,80 m²	53,22 m²	56,62 m²	58,89 m²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1,41 m²	1,38 m²	1,63 m²	1,43 m²
Surface de dérive totale:	6,56 m²	7,18 m²	7,42 m²	7,05 m²
Surface mouillée totale (M)	26,90 m²	28,75 m²	26,50 m²	27,99 m²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD par rapport au milieu de la flottaison (en % de L): CC	4,7 % / 4,2 %	7,2 % / 4,5 %	7 % / 3,2 %	7,3 % / 5,2 %
Ecart entre CV et CD en % de L	16,1 %	23,5 %	16,1 %	18,9 %
Stabilité initiale MR par degré	132,6 kgm	114,1 kgm	118 kgm	131,54 kgm
Raideur à la toile 15°	4,08	3,44	4,12	3,77
30°	7,49	6,22	7,40	7,03

20 MILLES SUR ORDINATEUR

ALLURE	Gisement du vent	Feeling 1090			Gib' Sea 372			Haliotis			Oceanis 390		
		Vitesse en vent réel											
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoyage	0°	2,45	3,96	4,57	2,39	3,81	4,32	2,34	3,96	4,63	2,42	3,90	4,39
Bon plein	45°	3,46	5,60	6,41	3,37	5,37	6,11	3,27	5,58	6,53	3,38	5,43	6,19
Largue	90°	4,51	6,76	7,50	4,43	6,73	7,44	4,51	6,87	7,74	4,69	6,97	7,78
Grand Largue	135°	3,12	5,63	7,88	3,07	5,59	7,98	3,27	5,98	8,18	3,27	5,94	8,29
Vent arrière	180°	2,43	4,51	7,17	2,40	4,48	7,26	2,53	4,76	7,40	2,53	4,74	7,50
Temps du parcours		6h12'19"	3h42'26"	2h58'36"	6h19'43"	3h46'57"	3h02'23"	6h13'23"	3h36'59"	2h54'02"	6h05'44"	3h38'54"	2h57'22"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317 : « l'informatique prend la relève » page 75.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Ovni 39	Moody 376	Porto	Voyage 11.20	Vulcain Transat
12,00 m	11,33 m	11,00 m	10,70 m	10,80 m
10,09 m	9,72 m	9,30 m	9,45 m	8,98 m
3,95 m	3,81 m	3,70 m	3,65 m	3,70 m
3,17 m	3,31 m	3,32 m	3,06 m	3,00 m
1,29 m	1,40 m	1,28 m	1,28 m	1,36 m
1,13 m	1,21 m	1,03 m	1,07 m	1,14 m
0,83 m	—	0,84 m	—	0,63 m
2,26 m	1,71 m	2,10 m	1,67 m	2,17 m
16,23 m	15,80 m	15,18 m	14,20 m	14,65 m
9500 kg	7800 kg	7600 kg	6400 kg	6650 kg
8150 kg	6450 kg	6350 kg	5250 kg	5400 kg
3400 kg	2950 kg	2200 kg	2200 kg	2110 kg
Fonte	Fonte	Plomb	Fonte	Acier + Résine
—	—	95 kg	—	85 kg
Aluminium	—	Aluminium	—	Aluminium
0,55	0,45	0,47	—	—
1re	1re	1re N° 3119	1re	1re
14,5 tx	14,9 tx	13 tx	—	12,96 tx
32,56 m²	32,74 m²	27,41 m²	26,61 m²	27,83 m²
50,72 m²	49,61 m²	45,53 m²	45,38 m²	45,05 m²
30,30 m²	32,05 m²	22,57 m²	18,60 m²	15,10 m²
30,38 m²	27,36 m²	25,41 m²	29,66 m²	24,64 m²
81,02 m²	76,97 m²	70,94 m²	75,04 m²	69,69 m²
62,86 m²	60,10 m²	52,82 m²	56,27 m²	52,47 m²
1,71 m²	1,67 m²	1,49 m²	1,49 m²	1,29 m²
7,85 m²	8,23 m²	6,44 m²	6,85 m²	5,72 m²
31,00 m²	29,40 m²	29,20 m²	26,70 m²	24,18 m²
8,8 %	5,5 %	7,4 %	7,2 %	7,4 %
6,4 %	3,4 %	4,2 %	4,2 %	1 %
21,5 %	22,4 %	20,8 %	16,8 %	20,4 %
111 kgm	186 kgm	147,5 kgm	100,1 kgm	100,19 kgm
2,89	4,48	4,09	2,80	3,22
5,64	8,13	6,92	5,05	6,15

20 MILLES SUR ORDINATEUR

Ovni 39			Moody 376			Porto			Voyage 11.20			Vulcain Transat		
Vitesse en vent réel														
5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
2,52	3,82	4,33	2,41	3,89	4,70	2,42	3,88	4,40	2,41	3,68	4,11	2,48	3,92	4,40
3,56	5,41	6,13	3,35	5,43	6,55	3,42	5,49	6,20	3,39	5,17	5,79	3,51	5,54	6,18
4,65	6,82	7,49	4,61	6,95	7,75	4,40	6,74	7,44	4,50	6,68	7,33	4,56	6,60	7,26
?,20	5,78	8,07	3,27	5,89	8,25	3,05	5,51	7,96	3,12	5,64	7,92	3,17	5,70	7,70
19	4,63	7,44	2,54	4,70	7,51	2,39	4,43	7,23	2,43	4,51	7,25	2,47	4,58	7,08
6h02'18"	3h43'00"	3h00'58"	6h07'40"	3h39'49"	2h52'46"	6h19'00"	3h46'07"	3h01'14"	6h15'17"	3h50'08"	3h07'48"	6h07'06"	3h43'15"	3h04'06"

Calculs effectués par Rémi TRISTAN avec la collaboration du CRAIN.

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317 : « l'informatique prend la relève » page 75.

Envolée sous spi les vitesses sont proches au portant

même si le Vulcain Transat est également proposé en version quillard. Tous trois possèdent des fonds plats résistants pour l'échouage et une dérive en tôle d'aluminium médiocrement profilée. Seul le safran fait l'objet d'options différentes. Le Vulcain a retenu le double safran pendant que l'Ovni optait pour un safran relevable qui pivote derrière son aileron et le Porto un safran large et relativement peu profond suspendu sous la voûte. L'Haliotis, comme on l'a vu, est équipé d'une dérive polyester qui pivote dans sa fausse quille et de deux safrans. Les cinq autres croiseurs sont des quillards souvent proposés par leur chantier avec des lests de différentes profondeurs, ou encore avec en option un lest à ailettes pour l'Océanis 390.

La surface du triangle avant dépasse toujours celle de la grand-

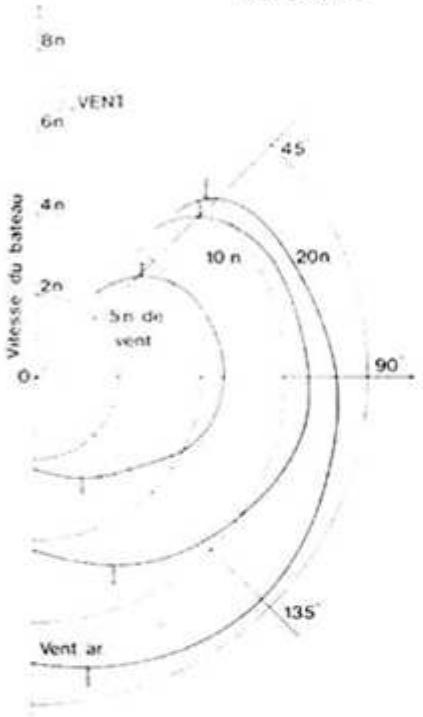
LE SECRET DES POLAIRES

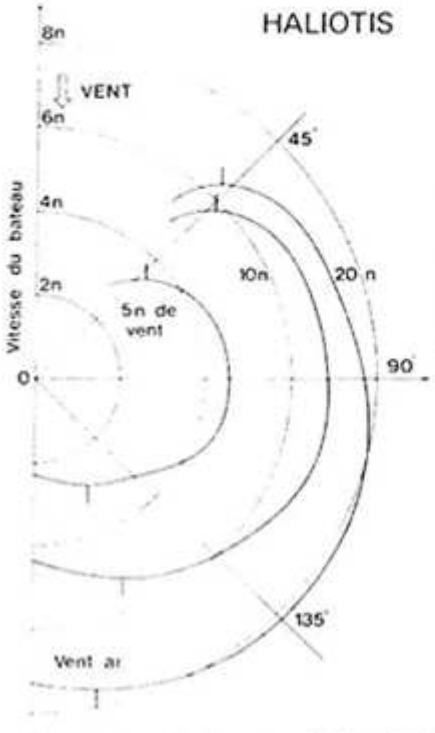
Une polaire indique la vitesse pour une force de vent donnée ; nous avons tracé ici des polaires pour 5, 10 et 20 nœuds comme nous le faisons habituellement.

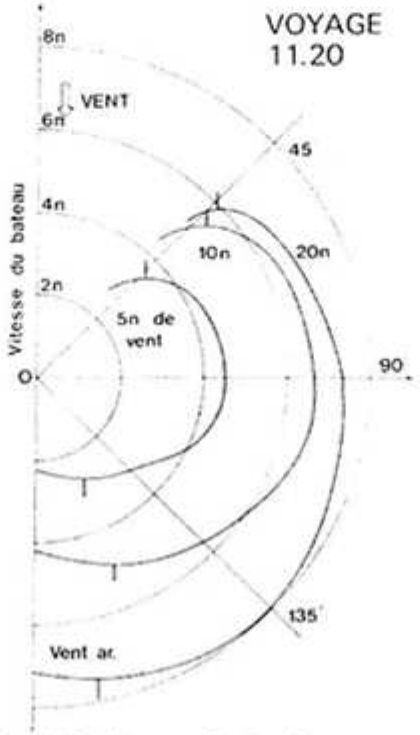
Ces vitesses du vent réel correspondent pratiquement au petit temps, au médium et à la brise. La vitesse du bateau est donnée aux différentes allures, repérées par l'angle que fait la route du bateau avec l'axe du vent. Pour lire une polaire on procède de la manière suivante : on désire par exemple connaître la vitesse du bateau pour un vent de 10 nœuds au grand largue, soit à 135° du vent. L'axe représentant cette allure est tracé et la distance séparant l'origine en pôle 0 à son intersection avec la polaire tracée pour 10 nœuds représente cette vitesse.

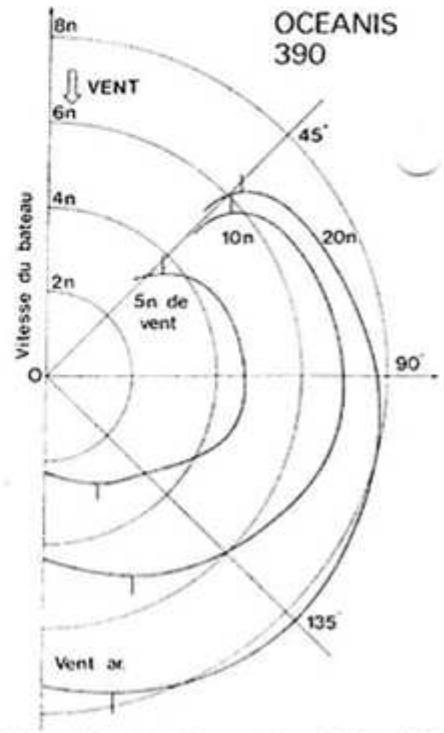
Toute interpolation se prosant d'obtenir la vitesse du teau pour un autre vent que ceux pour lesquels les polaires ont été tracées est déconseillée, car le résultat serait très imprécis. On peut observer que nos croiseurs de 11 m atteignent la plus grande vitesse au grand largue sous spi pour 20 nœuds de vent, les plus rapides dépassant alors le demi-cercle matérialisant la vitesse de 8 nœuds. Pour des vents plus faibles, la meilleure performance est obtenue pour des vents sensiblement plus pointus. Les écarts que l'on peut observer restent dans l'ensemble très modérés.

Le graphique (page 177) per-







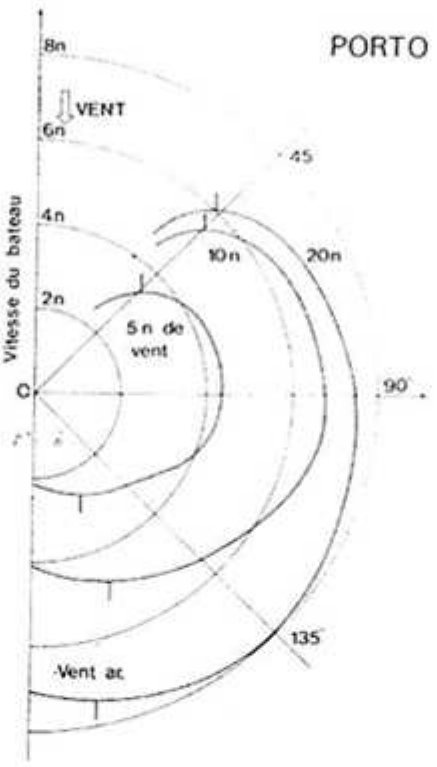


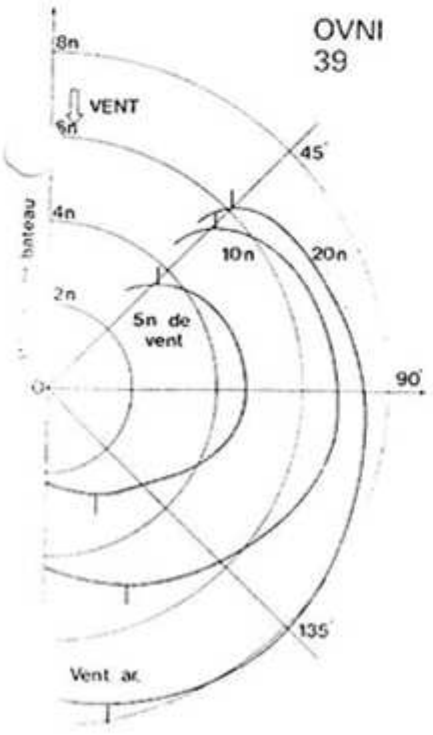
Les polaires des Feeling 1090 et Gib'Sea 372, déjà essayés dans Bateaux, *ont été publiées dans les numéros 344 et 362.*

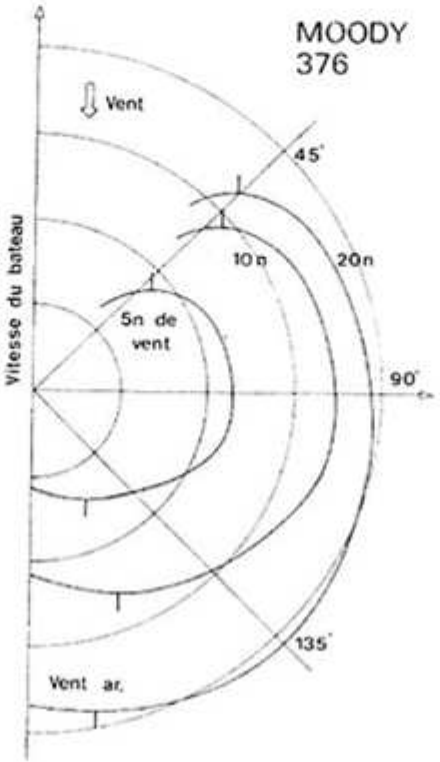
Le temps est loin où les bateaux de voyage se devaient d'être d'une lenteur à toute épreuve.

voile, sauf pour le Voyage 11.20 qui est équipé de la grand-voile la plus importante, Ovni 39 excepté. Le graphique représentant surface de voilure et longueur de flottaison en fonction du déplacement nous permet de voir que le Voyage 11.20 et l'Océanis 390 sont les plus voilés relativement à leur déplacement, et l'Haliotis le moins voilé. Les vitesses prédites par l'ordinateur doivent être interprétées avec prudence dans la mesure où la version du programme VPP que nous utilisons est peu adaptée à la prévision des performances des dériveurs. Les résultats favorables de l'Haliotis demanderaient notamment à être vérifiés, même s'il s'est très bien comporté sur l'eau pendant nos essais, car le programme VPP est un instrument de prédiction peu adapté à une carène qui sort autant des sentiers battus.

met, en dehors de leurs performances qui sont analysées par ailleurs, de comparer les différents types de bateaux en présence. En ordonnée a été porté le rapport entre racine carrée de la surface de voilure au près et racine cubique du déplacement ; en abscisse, le rapport entre longueur de flottaison observée en charge et racine cubique du déplacement. Les catégories indiquées, par exemple « voilé léger » ou « peu voilé lourd », ont un caractère relatif et non absolu. De nombreux modèles sont très proches et se distinguent, surtout l'Océanis et le Voyage, bien voilés et longs, par rapport à leur déplacement, et l'Haliotis qui est au contraire plus court et moins voilé par son déplacement. Aucune corrélation n'apparaît entre l'enseignement tiré de ce graphique et les prévisions de vitesse faites par l'ordinateur du CRAIN et qui intègrent un plus grand nombre de paramètres.







Un plat caractéristique sur l'arrière du Voyage qu'il vaut mieux ne pas trop faire gîter.

En dehors de ces réserves, on peut observer que les performances prédites pour chaque bateau sont souvent proches les unes des autres, les écarts venant souvent confirmer les observations faites sur l'eau. On remarquera en particulier de bonnes performances du Feeling 1090 au près par petit temps et au médium, un comportement favorable de l'Océanis 390 au portant et du Moody 376 au près dans la brise grâce à sa grande raideur à la toile. Les croiseurs plus orientés vers le long voyage se voient prédire des performances également très honorables et montrent que le temps est loin où tout bateau armé pour traverser les océans se devait d'être d'une lenteur à toute épreuve. Les longues distances peuvent elles aussi être évaluées à bonne allure, la durée des étapes en dépend directement.

R. TRISTAN ■

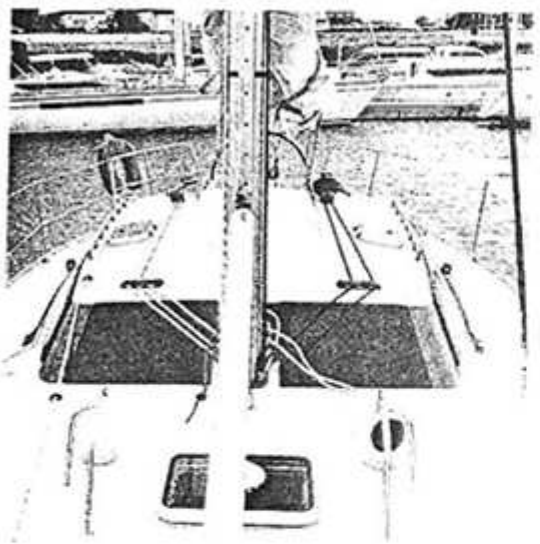
Vous avez dit croisière tranquille? Raison de plus pour que les ponts soient encore mieux fignolés que sur des bêtes de course! Dominic Bourgeois fait le point sur leurs atouts respectifs; côté farniente comme côté manœuvres.

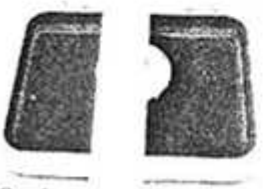
Navigation « farniente » dans le confortable cockpit central du Moody 376 ; il y a même

SUR LES PONTS

Si les neuf unités testées à La Rochelle sont conçues pour de grandes croisières, leur programme se révèle parfois divergent comme le montre l'agencement de leur plan de pont. Ainsi peut-on noter quelques grands traits qui démarquent ces unités entre elles. D'un côté, se rassemblent les voiliers de « grand voyage », caractérisés par leur construction en aluminium, leur dérive intégrale autorisant l'échouage, leur vaste jupe arrière et l'organisation d'un plan de pont sobre axé sur des manœuvres simples et peu nombreuses. Dans cette catégorie se regroupent l'Ovni 39, le Vulcain 36 et le Porto.

De l'autre côté, se classent les unités de « croisière-loisirs » qui concilient de bonnes performances avec un programme axé sur les plaisirs du mouillage et du pont, nécessitant un équipage minimal de trois personnes, avec un plan de pont efficace dégageant une vaste plage avant et un cockpit spacieux pour manger ou vivre au grand air. L'Océanis 390, le Voyage 11.20 et le Gib'Sea 372 représentent cette catégorie. Autre tendance : le « confort tout temps » prôné par le Moody 376 et l'Haliotis, qui privilégient la manœuvre en équipage réduit, un bon comportement à la mer, une grande visibilité et une bonne protection du barreur contre les embruns. Enfin, le dernier de nos cobayes, le Feeling 1090, se rapproche plus d'un programme de « course-croisière » où les performances riment avec un plan de pont efficace et fonctionnel en équipage.



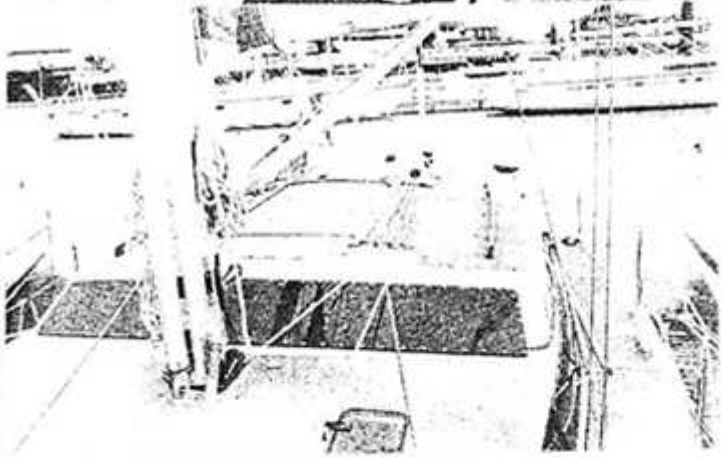


Rouf panoramique et manœuvres faciles autour du mât du Feeling 1090

Manœuvres des voiles d'avant

Sur ces voiliers de 11 à 12 m, la surface des voiles commence à être conséquente puisque les grands-voiles représentent 27 m² et les génois 45 m² environ. Ces dimensions imposent donc un accastillage bien dimensionné et bien agencé pour qu'un équipage réduit ne souffre pas physiquement dans les manœuvres. Le génois à enrouleur semble donc une nécessité, mais seules deux unités ont réellement pris en compte cette option dans l'agencement du plan de pont. Ainsi, sur le Voyage 1120, l'enrouleur est livré en standard, incitant le chantier à ménager une intelligente baille pour le tambour. Elle permet de libérer l'étrave de cet encombrant accastillage et donc de faciliter le passage de l'ancre et des amarres.

En outre, le constructeur a conçu un retour du bout de tambour sur le rouf, ce qui permet à un seul équipier de manœuvrer l'enrouleur, quel que soit le bord sur lequel le bateau navigue. Il est en effet peu pratique de souquer ou de choquer une manœuvre renvoyée sur un winch totalement désaxé et souvent décalé sur l'arrière, imposant une mauvaise position de l'équipier, un calage précaire et une vision de son action nulle. Le Vulcain dispose lui aussi d'un retour du cordage sur le rouf. Sur l'Haliotis, l'enrouleur est positionné sur le bout-dehors, ce qui libère totalement la plage avant et l'étrave. Cet agencement fonctionnel est couplé à un retour du bout de manœuvre le long du liston imposé par la conception des deux roufs, mais le chantier a fait revenir



L'enrouleur de grand-voile du Vulcain permet de ne sortir pratiquement jamais du cockpit.

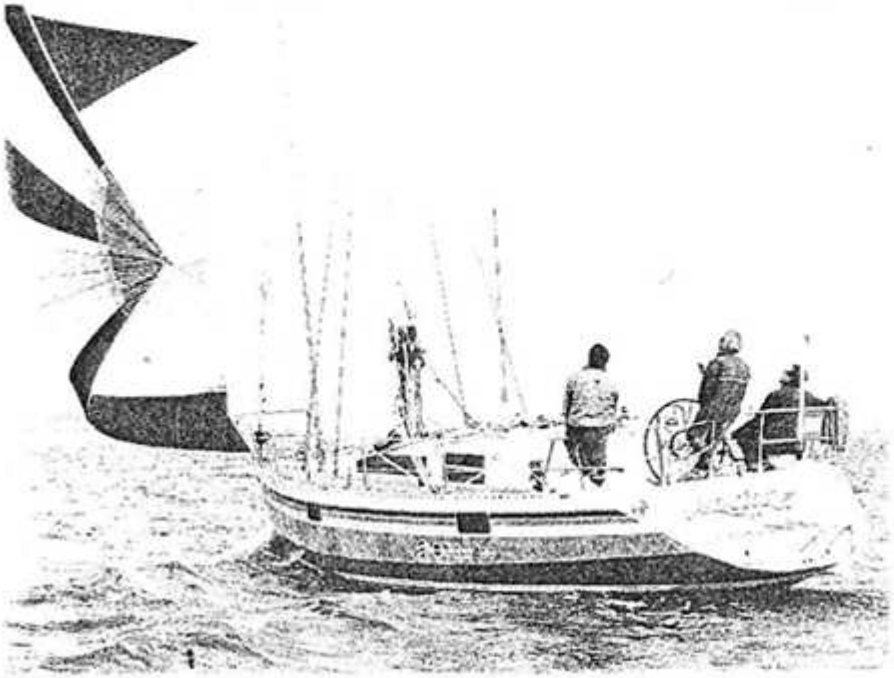
...place pour l'annexe ...vière !

Une roue agréable et une bonne position assise pour le barreur du Voyage

le cordage au cockpit sur un winch peu décentré servant aussi à régler la hauteur de la dérive.

Nous avons été surpris par le manque de cohérence dans le montage de ce matériel. En effet, un enrouleur de génois impose un point de tire modifiable, soit du cockpit, soit au minimum du passavant, grâce à un palan de réglage installé sur le roller. Le point de tire doit être avancé au fur et à mesure que la surface diminue. Il est donc excessivement peu pratique d'avoir à choquer en grand le génois pour manœuvrer le piston du roller, surtout au près lorsque la voile fasseye et que les passavants sont balayés par la mer. Seuls le Moody 376, le Feeling 1090 et le Voyage 11.20 sont équipés d'un accastillage satisfaisant pour cette manœuvre.

L'enrouleur de génois ne peut en aucun cas permettre de capeler une voile de brise et on imagine mal comment l'équipage peut envoyer une trinquette ou un tourmentin sur ces unités. Un bas-étai apparaît



Un système de croc permet de changer facilement de voile d'avant sur l'Ovni 39.

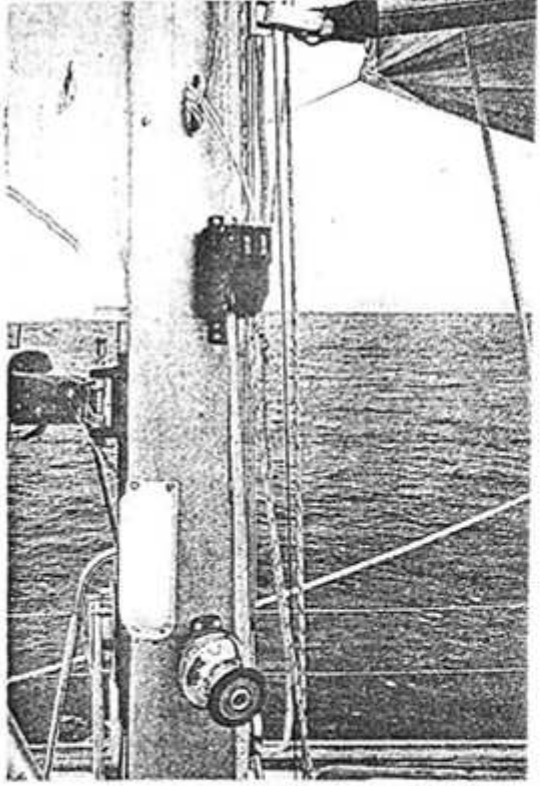
A quelques exceptions près, le manque de cohérence dans le montage de l'enrouleur est flagrant

donc indispensable sur ces voiliers de grande croisière où le coup de vent est toujours envisageable. Pour être pratique et efficace, celui-ci doit être facilement-largable, parce que les virements de bord sous génois imposent de dégager la plage avant – prendre pied au maximum au tiers de la distance étrave-pied de mât et se capeler aux deux tiers de la hauteur du mât. Trois unités seulement répondent à ces impératifs : le Porto possède un double bas-étai, mais le système de largage est plus que rudimentaire et quasiment inutilisable en mer ; l'Ovni 39 et l'Haliotis ont, quant à eux, un système particulièrement efficace, le premier avec une trinquette autovireuse, le second avec un croc original permettant d'envoyer foc-solent ou foc de brise et s'amurant quasiment à l'étrave.

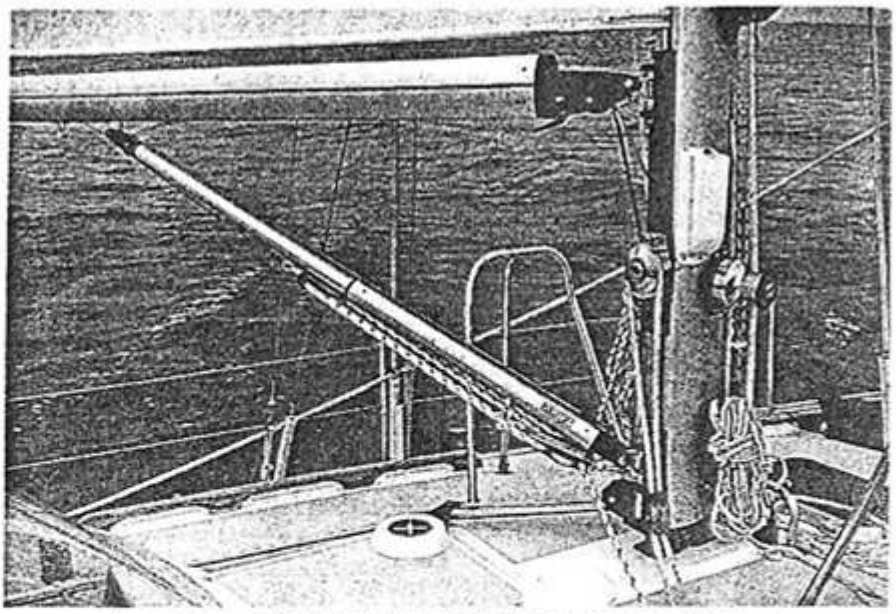
Le réglage de la grand-voile

Plusieurs des voiliers testés étaient équipés d'une grand-voile à enrouleur. Si ce système apporte un incontestable bonus au niveau de la facilité de manœuvre, le rendement aérodynamique s'avère moins important qu'avec une grand-voile classique car, en l'absence de lattes horizontales, la chute est nettement échancrée et la surface de toile diminuée. L'adoption d'une grand-voile entièrement lattée nous semble mieux adaptée à ce type de bateaux : en augmentant la surface, elle permet aussi de ne pas fatiguer le tissu qui ne fasseye jamais. La mise en place d'un système de prise de ris rapide rend alors la manœuvre de réduction extrêmement simple. Notons aussi que sur les bateaux équipés de grand-voile à enrouleur, le point de tire de l'écoute doit être assez reculé, comme sur le Moody 376 ou le Vulcain, la tension sur la chute étant forte avec une bordure libre. Les barres d'écoute sur le rouf provoquent en effet une importante déformation de la bôme, comme sur l'Ovni 39.

Notons à ce propos que le →



Astucieux : les bloqueurs qui facilitent la distribution sur le mât du Moody



Le hale-bas rigide devrait être généralisé sur tous ces bateaux.

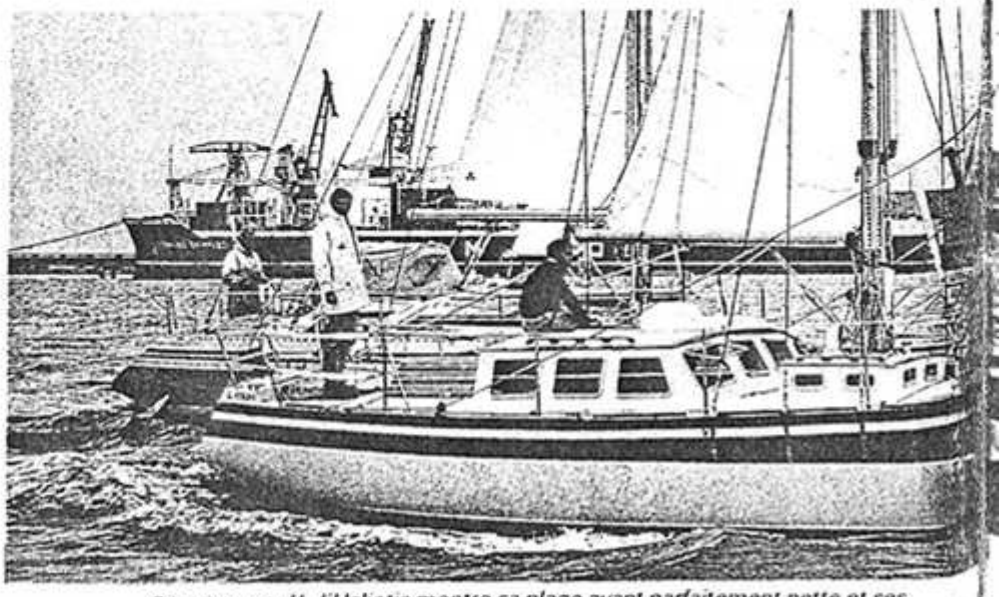
Voyage 11.20, l'Océanis 390, et dans une moindre mesure, le Gib'Sea 372 ont tellement avancé la barre d'écoute qu'elle fait davantage fonction de hale-bas. Certes, la position de cet accastillage en avant du capot de descente a l'avantage de libérer le cockpit, mais au prix d'une efficacité réduite et surtout d'une inacessibilité du barreur au réglage. Pour notre part, nous avons apprécié le système adopté sur le Moody 376 (la barre d'écoute nécessitant toutefois un palan de réglage à la place des pistons bloqueurs) et sur l'Haliotis où le rail est renvoyé quasiment au tableau arrière, ce qui réduit agréablement l'encombrement de ce palan et facilite le contrôle de la grand-voile par le barreur. Si les barres d'écoute du Vulcain et du Porto ne sont pas entièrement convaincantes, le palan frottant sur le rouf, celle du Feeling 1090, elle aussi positionnée derrière la descente, se révèle efficace avec un rail encastré qui encombre peu le cockpit. Au niveau de l'accastillage, il semble indispensable, sur ces voiliers qui supportent une importante grand-voile, d'adopter, comme sur le Moody 376, un hale-bas de bôme rigide mariant efficacité et facilité d'emploi, soutenant la bôme et supprimant ainsi l'usage de la balancine au moment des prises de ris.

Côté winch, l'adoption d'enrouleurs semble imposer le positionnement des retours de drisse de génois et de grand-voile sur le mât. Aucun de ces croiseurs n'ayant opté pour la prise de ris rapide, excepté l'Océanis 390 où tout est intelligemment renvoyé au cockpit, il est logique que le winch de grand-voile soit aussi placé sur le mât afin de ne solliciter qu'un seul équipier pendant la manœuvre de tension des bosses de ris, d'amurage au croc et de réglage de la drisse. L'Haliotis, l'Ovni 39 et le Voyage 11.20 sont conçus pour faciliter cette manœuvre, ce système permettant aussi de libérer le rouf des cordages et de supprimer les poulies et réas de retour encombrant le pont et augmentant les frottements.

Circulation et détente

Vaste plage avant, larges passavants, grande jupe arrière et mains courantes sont les quatre points cardinaux d'une bonne circulation sur un voilier de grande croisière. Ils dépendent en partie des points de fixation du gréement ainsi que de la forme du rouf. Ainsi, sur l'Ovni 39 équipé d'un mât à deux étages de barres de flèche, quatre bas-haubans, un bas-étai et deux bastaques, l'accès à la grande plage avant est un peu encombré mais permet aussi à l'équipage de profiter de bons points d'appui lors de ses déplacements. Sur le Moody 376, les passavants sont relativement étroits, mais le décalage du cockpit au centre du bateau réduit les besoins de déplacement.

A contrario, l'Haliotis se montre étonnamment bien conçu sur ce point puisque le chantier a fixé les cadènes de haubans sur le bordé, déporté les rails de génois sur le liston et augmenté la hauteur des filières à 70 cm. La circulation est ainsi particulièrement sûre et aisée et la plage avant très dégagée avec ses petits roufs carrés. Le Vulcain, en revanche, est moins convaincant avec ses passavants étroits, ses angles prononcés et sa petite marche sur le pont. Sur le Feeling 1090, comme sur l'Océanis 390 ou le Voyage 11.20, l'installation, en avant du pied de mât, de dorades d'aération protégées par un balco



Gênois enroulé, l'Haliotis montre sa plage avant parfaitement nette et ses

fournit une excellente main courante. En matière d'antidérapant, la palme de l'efficacité revient au « treadmaster » de l'Ovni 39 qui a l'avantage de durer dans le temps mais l'inconvénient d'être peu agréable sur une peau nue.

Les revêtements type TBS du Vulcain ou du Porto se révèlent bien adaptés à un pont en aluminium tandis que l'Haliotis propose un antidérapant incrusté dans le plastique du pont qui marie une bonne efficacité avec un revêtement de surface peu agressif. Sur les autres voiliers, l'adoption de pont recouvert de teck semble la meilleure façon de concilier sécurité du revêtement et douceur sous les pieds. Notons au passage que le développement des hublots de pont plus ou moins horizontaux sur le rouf devrait au moins s'accompagner de bandes antidérapantes — ce qui n'est pas le cas sur l'Ovni 39 et l'Océanis 390, justement près du pied de mât où l'équipage manœuvre.

Des jupes toujours plus amples

Côté jupe arrière, la plus vaste est sans conteste celle de l'Ovni 39 et la plus accessible celle de l'Océanis 390. Sur ces voiliers, l'adoption d'un double pataras s'avère intéressante, un câble central unique ayant tendance à gêner le barreur debout derrière sa roue comme sur le Gib'Sea 372 et limite l'accès au tableau arrière, en particulier lorsque l'équipage veut mettre à l'eau son annexe. Notons que la jupe arrière de l'Haliotis n'est pas très facile à atteindre avec son tableau inversé... qui cache en revanche un coffre à radeau de survie éjectable fort bien conçu. Le Feeling 1090, le Gib'Sea 372 et le Moody 376 fournissent plutôt des marches d'accès qu'une véritable jupe.

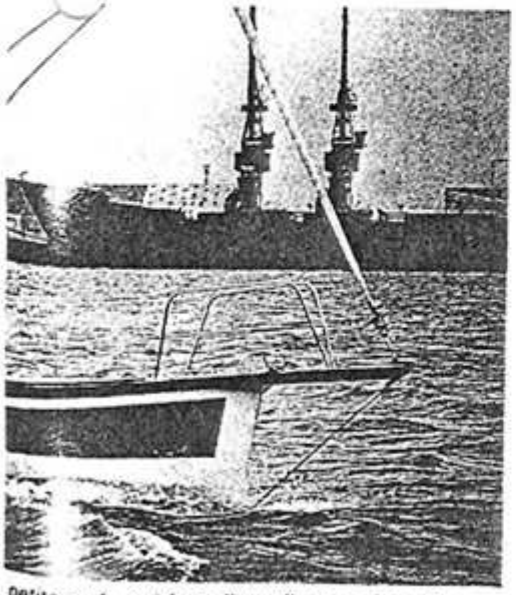
Pour le mouillage et l'amarrage, tous ces voiliers possèdent des apparaux bien conçus et bien dimensionnés, la différence se situant au niveau du détail. Ainsi, sur l'Haliotis, le guindeau placé juste devant le mât permet de stocker le mouillage dans un puits positionné au centre du bateau, un avantage certain pour diminuer le tangage. L'Océanis 390 est, quant à lui, équipé d'un davier pour pouvoir mouiller une ancre secondaire par l'arrière. Si la plupart de ces croiseurs sont équipés d'un chaumard au maître-bau, nous avons particulièrement apprécié le taquet d'amarrage à cet emplacement de l'Haliotis, du Porto et de l'Ovni 39, permettant de capeler une amarre de garde sans provoquer d'angle sur le cordage.

Il semble indispensable d'adopter un hale-bas rigide pour soutenir le bôme pendant les prises de ris.

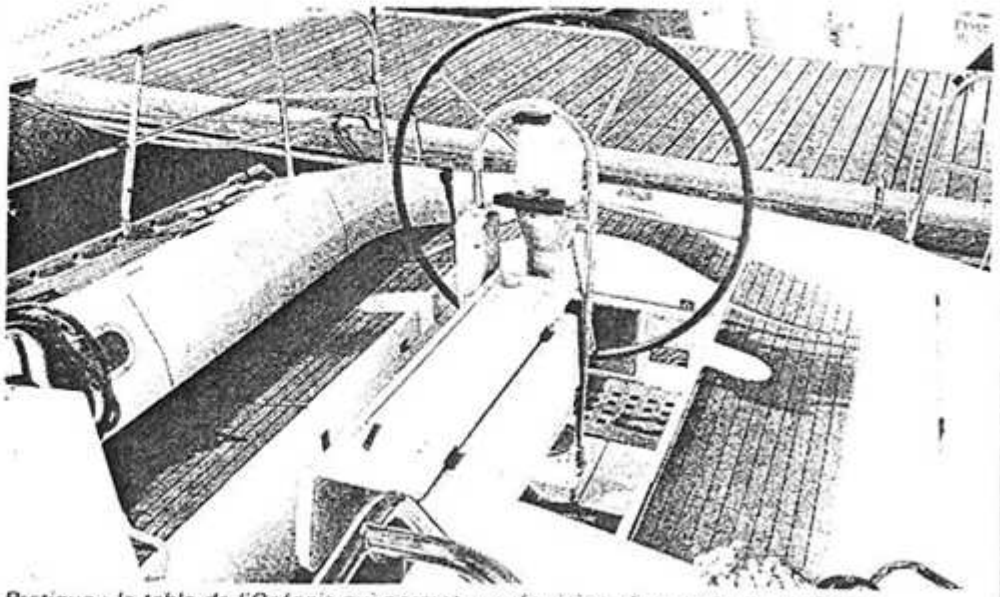
L'avancement de la barre d'écoute dégage totalement la descente du Gib'Sea 372.

Les neuf voiliers testés offrent des cockpits pour tous les goûts. Cette partie du bateau est l'une des plus importantes du plan de pont celle qui régit les manœuvres, abrite le barreur et regroupe l'équipage, tant au port qu'en mer. Les points capitaux à analyser sont sa surface, la position de l'accastillage et son accessibilité, le calage du barreur et sa visibilité sur l'avant, enfin la protection contre les embruns.

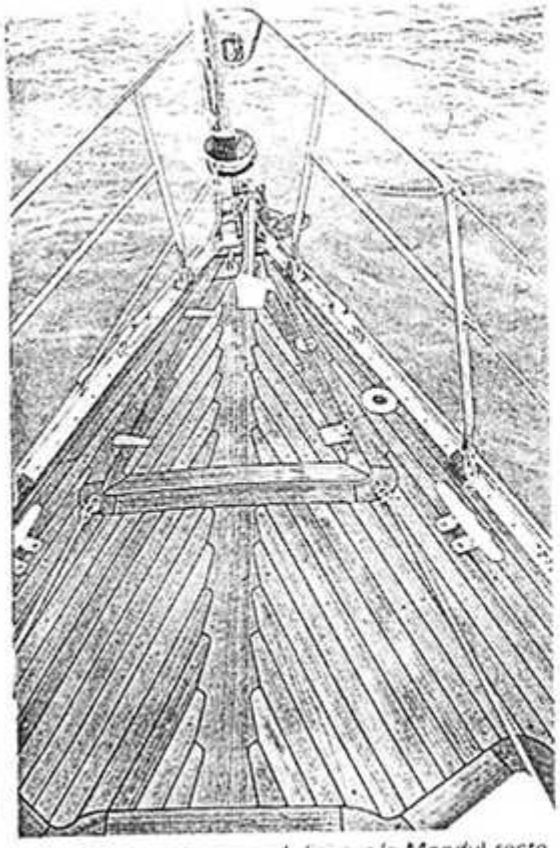
Le Moody 376 se démarque nettement par le positionnement de son cockpit au centre du bateau. Relativement peu allongé et plutôt étroit, il dispose d'une petite table repliable installée sur la colonne de compas. La petite barre à roue possède l'avantage de permettre au barreur d'accéder à la plupart des manœuvres de réglage, tant de la →



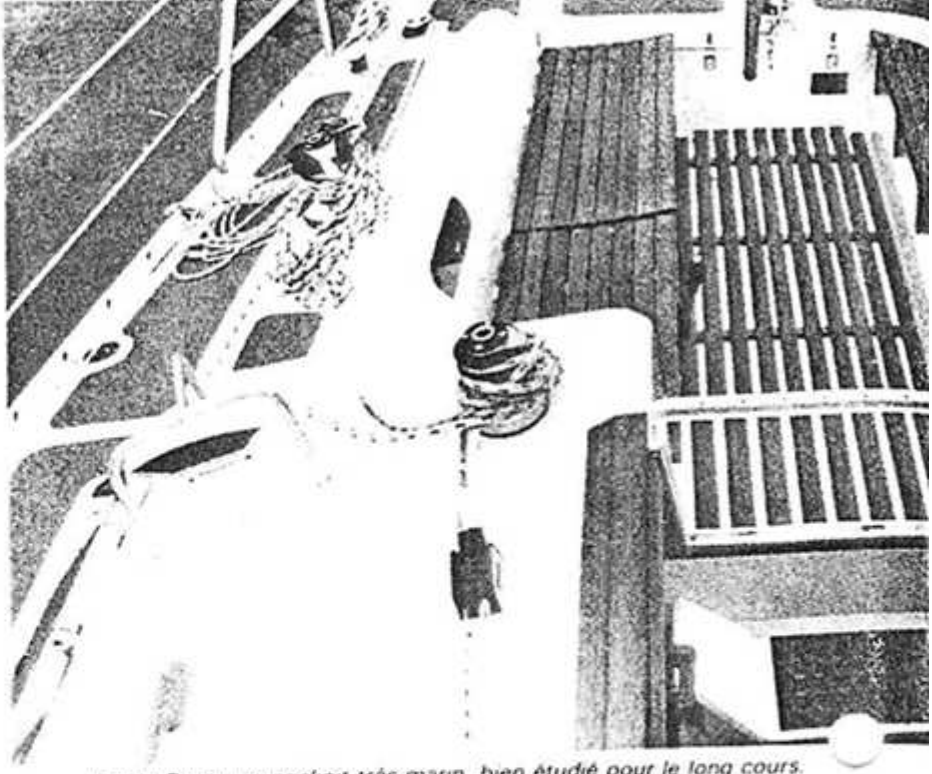
Petits roufs qui font d'excellents points d'appui.



Pratique : la table de l'Océanis qui permet aux équipiers de se caler en navigation.



Le pont en teck (ici sur le Moody) reste une bonne solution pour concilier élégance et tenue en mer.



Sur le Porto, un cockpit très marin, bien étudié pour le long cours.

grand-voile que du génois. Avec les deux enrouleurs, un seul équipier peut assurer la marche du bateau. Surélevé, le cockpit assure au barreur une excellente visibilité sur 360°, un bonus dans la mer formée et pour les manœuvres de port au moteur. La capote qui englobe toute la descente et les retours de manœuvre est un superbe abri contre les embruns.

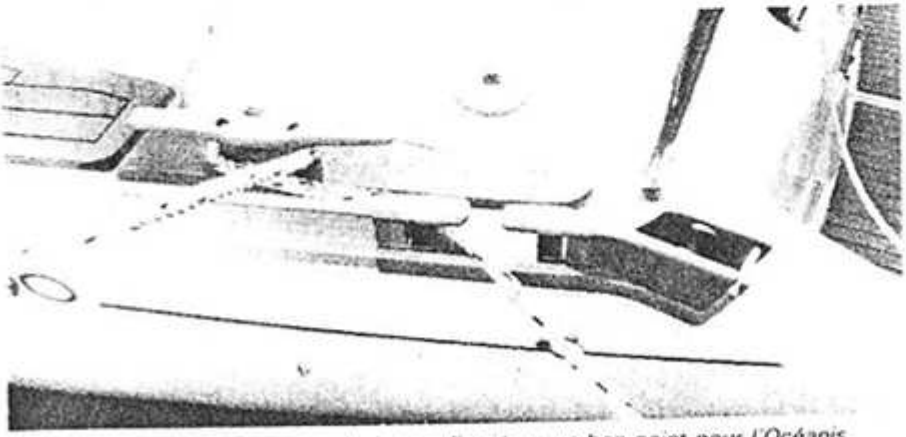
Notons que le Moody 376 est le seul des neuf voiliers doté de deux mains courantes au niveau de la descente et d'un immense coffre avec échelle et casier de rangement permettant de stocker une foule d'accessoires, de l'annexe aux voiles, du mouillage secondaire aux bouteilles de plongée...

Sur l'Haliotis, le seul avec le Porto à être équipé d'une barre franche, le cockpit en long offre une étonnante surface disponible au port – dès que la barre est relevée – et un confort en mer remarquable. Les hautes hiloires font des dossiers agréables où l'équipage est bien calé, le barreur à la gîte ayant une bonne visibilité sur l'avant. Toutes les manœuvres lui sont accessibles (grand-voile, génois, dérive, enrouleur) et l'équilibre à la barre est tel que l'Haliotis se manie au stick quelles que soient les conditions. Seule petite lacune : au portant, le barreur devrait pouvoir disposer soit d'un méplat sur l'hiloire, soit d'un strapontin rabattable pour s'asseoir confortablement. Ce croiseur original est doté de nombreux coffres dans le cockpit pour ranger voiles et annexe et d'un rangement spécial pour deux bouteilles de gaz de 13 kilos chacune.

Le plaisir du barreur avant tout.

A bord du Feeling 1090, l'expérience du chantier en course-croisière n'est pas étrangère à la conception fonctionnelle et agréable du cockpit, où le barreur est toujours fort bien calé, tant au près qu'au portant. L'excellente visibilité sur l'avant s'accompagne d'un volume important dont peut profiter l'équipage pour prendre place autour d'une table. La disposition de l'accastillage impose trois équipiers à la manœuvre, mais l'agencement autorise un bon calage et une excellente efficacité. Les deux coffres plats sont juste suffisants pour ranger une petite annexe et quelques voiles.

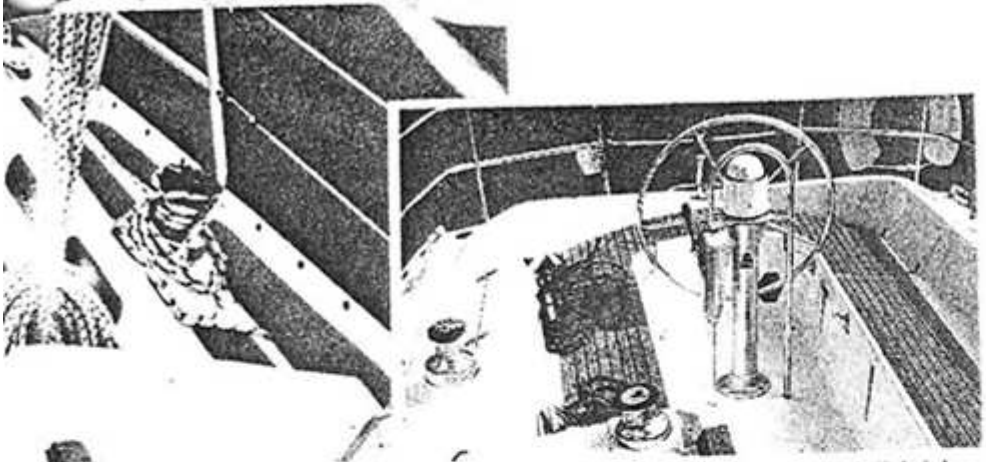
Sur le Vulcain, la conception du cockpit est assez classique avec de hautes hiloires offrant de bons dossiers. Le rouf proéminent réduit cependant la visibilité du barreur qui devra se mettre debout pour manœuvrer au moteur. Sur l'Océanis 390 et le Voyage 11.20, le cockpit est incontestablement conçu pour le plaisir du barreur – qui dispose d'une belle ...t



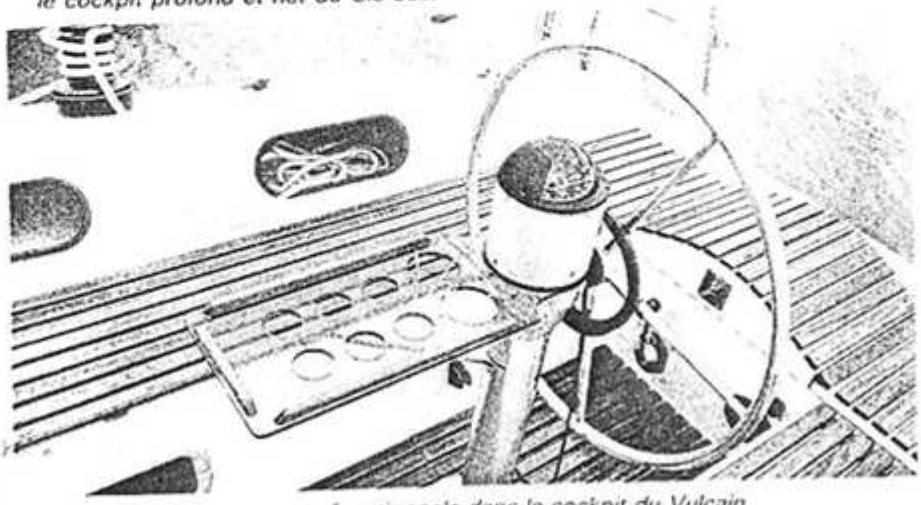
Chaumard à rouleaux et davier sur l'arrière : un bon point pour l'Océanis

Une table pliante pour poser les verres sur la colonne de

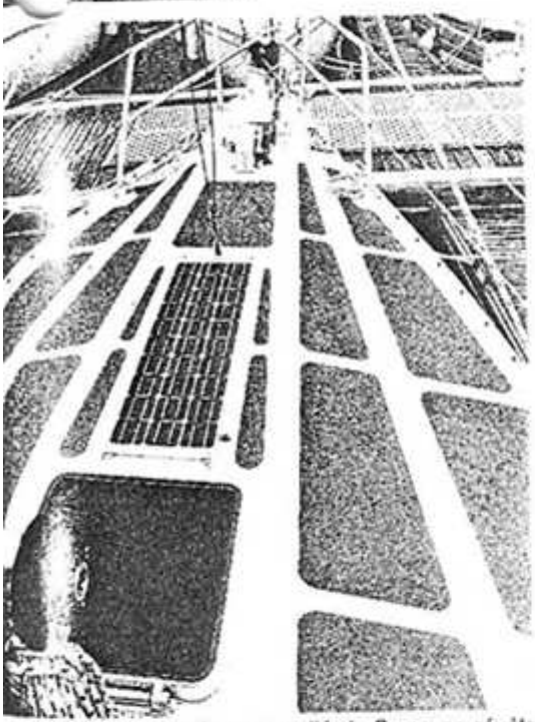
De la position de la commande moteur dépend parfois la probabilité d'accrochages au port...



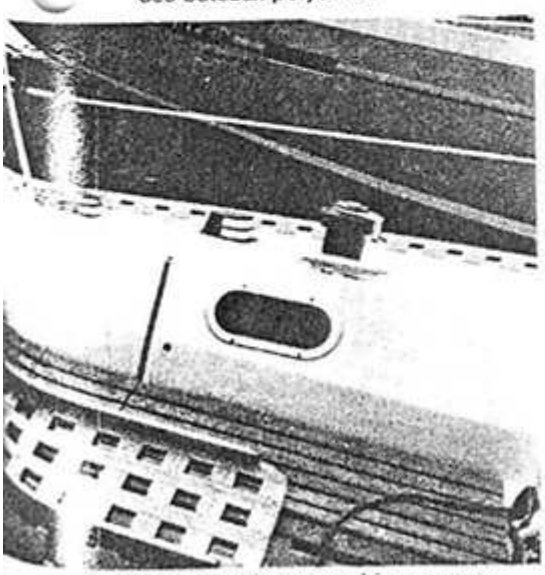
L'équipage se trouve bien à l'abri dans le cockpit profond et net du Gib'Sea.



Des rangements fonctionnels dans le cockpit du Vulcain, mais une commande moteur peu pratique.



Le revêtement antidérapant collé du Porto se révèle ...s efficace que les moulages en relief des bateaux polyester.



...et une commande moteur bien conçue barre du Feeling.

grande barre à roue — et les loisirs au mouillage, avec un grand espace où prend place une table fixe à abattant sur le Bénéteau et une table escamotable sur le Jeanneau. La disposition de l'accastillage nécessite plusieurs équipiers à la manœuvre, le barreur bien calé à l'arrière ne pouvant participer aux réglages. Le Voyage 11.20 offre deux grands coffres dans le cockpit — suffisants puisque le génois est sur enrouleur — tandis que l'Océanis 390 profite de sa jupe à marches pour fournir de nombreux rangements.

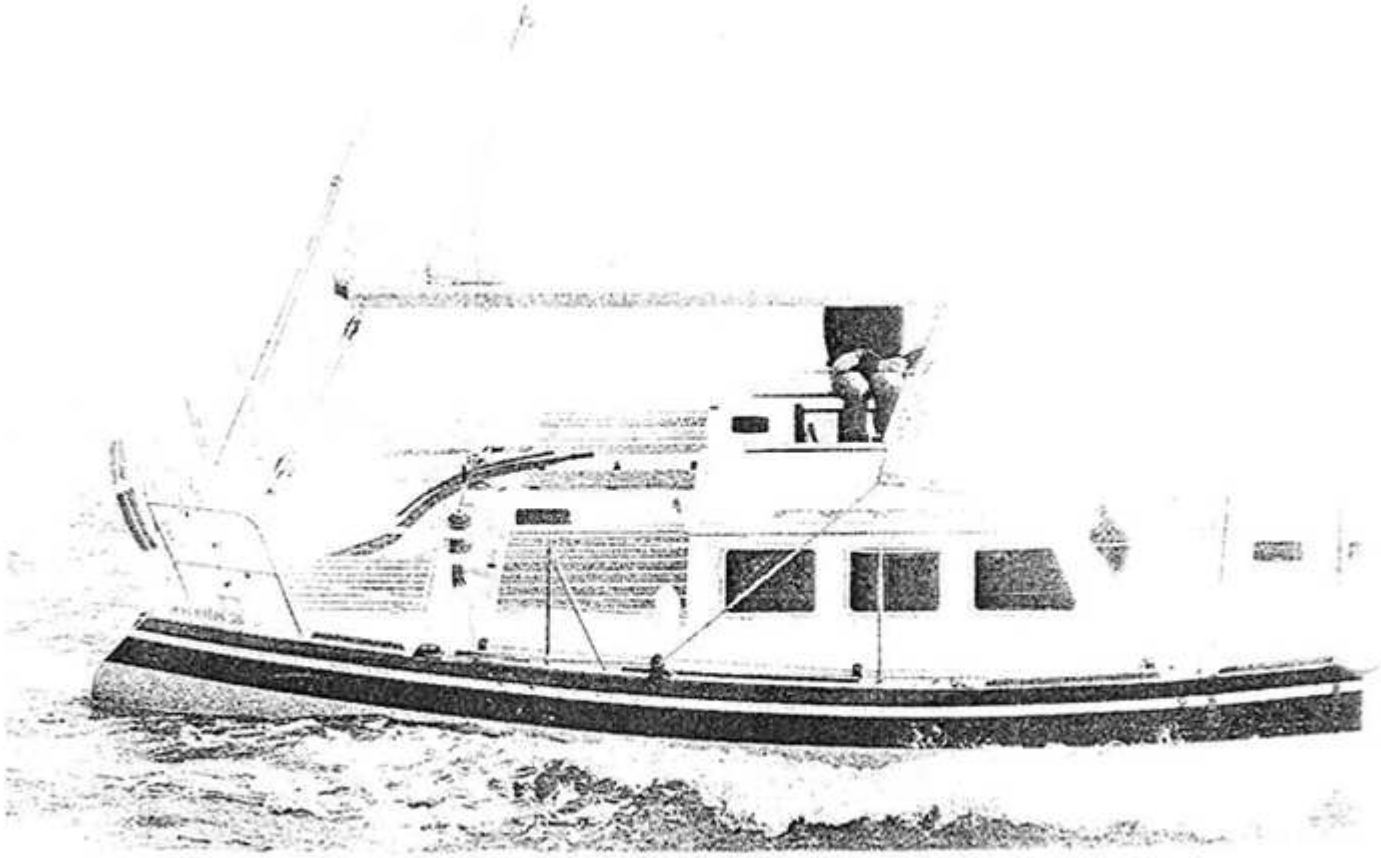
Se promener ou vivre au long cours.

Sur le Gib'Sea 372, classicisme avant tout et grand volume utilisable grâce à une barre à roue de diamètre raisonnable. La hauteur du rouf réduit quelque peu la visibilité du barreur assis mais les quatre coffres du cockpit offrent un espace rangement tout à fait convenable. Enfin, l'Ovni 39 se montre bien conçu au niveau du cockpit avec ses hiloires en pente douce où équipiers et barreur sont toujours bien calés. Avec deux coffres dans le cockpit et deux autres dans la jupe arrière, un grand stock de matériel peut être rangé.

Au moteur, la commande d'embrayage-accélérateur s'impose sur la colonne centrale de la barre à roue. Ce n'est pas le cas sur le Vulcain qui la positionne transversalement sous les pieds du barreur, ce dernier ne sachant jamais où se trouve la marche avant ou arrière. Cet emplacement est à prohiber impérativement sous peine d'abordages au port, comme cela s'est produit pendant notre essai. De même avons-nous été surpris par les tableaux de démarrage et de contrôle placés à l'intérieur du bateau comme sur l'Ovni 39, le Vulcain et l'Haliotis. Imagine-t-on la clé de contact et le tableau de bord dans le coffre de sa voiture ? Certains concepteurs devraient prendre exemple sur l'agencement des tableaux moteur de l'Océanis 390, du Moody 376 ou du Voyage 11.20.

Le bilan d'ensemble ? Chacun colle d'assez près à son programme. Le Moody 376 et l'Haliotis insistent sur la facilité de manœuvre en équipage réduit. L'Océanis 390, le Voyage 11.20 et le Gib'Sea 372 privilégient les loisirs nautiques avec de vastes plages avant et des cockpits confortables. Le Feeling 1090 respire l'efficacité et le fonctionnel pour exploiter les performances. Le Porto, le Vulcain et surtout l'Ovni 39 s'orientent vers le confort à la mer, les mouillages forains et les grandes traversées.

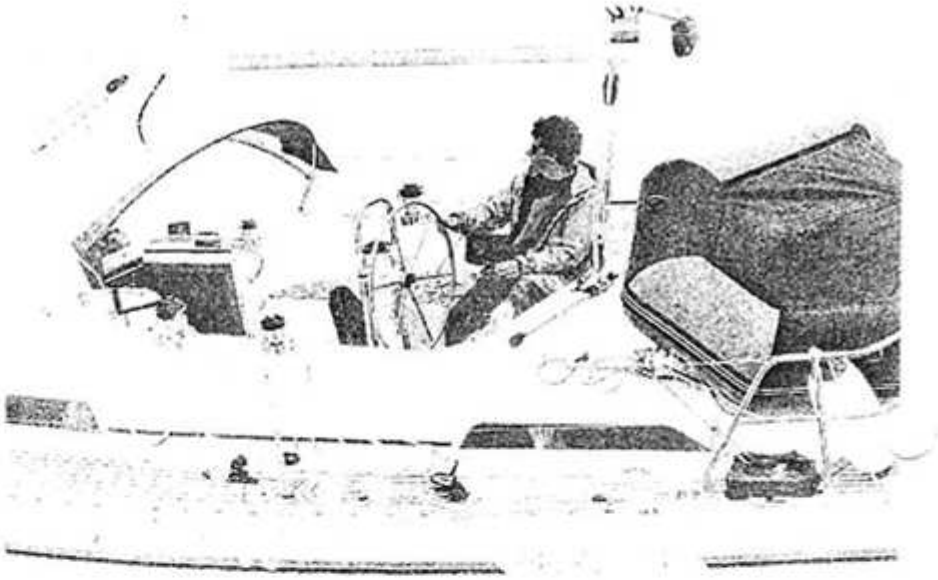
D.B. ■



Voiles bien réglées, barre libre, l'Haliotis taille sa route imperturbablement. C'est bon l'équilibre !

IMPRESSIONS DE BARRE

Nul besoin de piloter un poids plume pour s'amuser : les croiseurs savent aussi séduire à la barre. Fraîchement débarqué des multicoques océaniques, Nicolas Raynaud a apprécié le dépaysement.



Protégé par la capote de descente, le barreur du Moody savoure le plaisir d'un bateau qui marche tout seul.

Le premier contact avec la roue du Moody 376 donne plutôt envie de s'attarder : dégagement aisé du catway au moteur, et tout de suite l'impression d'un bateau sain et puissant. En passant devant la capitainerie de La Rochelle, je n'hésite pas à lâcher la barre pour ranger les défenses. Sans problème : le bateau va tout droit. Grâce au profond safran accroché à un allonge de grande surface, la stabilité de route et l'évolutivité se révèlent être les points forts de cette élégante carène. Dégagé des jetées d'entrée du port, la grand-voile est déroulée et le moteur coupé. A faible vitesse (moins de 2 nœuds), le Moody reste parfaitement évolutif, virant facilement sur lui-même malgré le léger clapot du chenal. Il repart à la moindre demande, même après un long arrêt bout au vent.

Les petits copains arrivant à notre hauteur, le génois est rapidement déroulé. Le bateau bien réglé au près, c'est le moment de faire vraiment connaissance : la barre, légèrement compensée, va demander un certain temps d'adaptation. En effet, le Moody demande toujours un temps de réponse et le maître mot sera de légèrement anticiper les mouvements de barre. Le modèle essayé est doté d'une scheel quille de faible tirant d'eau (1,40 m), ce qui n'empêche pas ce déplacement lourd de se montrer raide à la toile. On l'imagine sans peine aimant la forte brise.

Dépaysement total en prenant la longue barre franche de l'Haliotis. Dès les premiers bords, une certitude : qu'il est doux d'être en mer sur ce bateau ! Grâce à son plan de voilure allongé, la stabilité de route est excellente et l'on se voit tout de suite lâcher la barre (ce qui ne pose

aucun problème) pour aller vérifier la ligne à maquereau... Facile à faire marcher, l'Haliotis, doté d'une quille longue et d'une dérive, brille moins par sa raideur à la toile : l'on n'hésitera donc pas à réduire rapidement les voiles. De par sa forme de carène, il demande plus de place que ses rivaux pour évoluer, sa rotation au niveau de la quille étant naturellement plus longue. Mais, sous son air de bon père tranquille, l'Haliotis est un bateau vif grâce à une barre (actionnant deux safrans) toujours vivante et très précise.

Vitesse/cap, un compromis à trouver

Modernisme oblige, le Gib'Sea 372 et le Feeling 1090 vont se révéler bien proches en sensations. On a bien affaire ici à deux belles carènes faites pour avaler du mille quel que soit le temps, ou pour participer aux régates de club. Ils sont d'une grande neutralité à la barre, fruit d'une carène parfaitement équilibrée.

Aussi se révèlent-ils pointus à barrer si l'on veut en tirer le maximum, le barreur devant s'attacher à regarder les pénons du génois plus que le cap de son compas.

Le Vulcain dispose d'un safran relevable, efficace à la voile comme pour les évolutions au moteur

Vifs et très évolutifs grâce à leurs grands safrans suspendus, le Gib'Sea 372 et le Feelling 1090 sont aussi généreusement voilés. Résultat : une raideur moyenne qui incitera vite à jouer de l'enrouleur ou de la prise de ris et le Feeling 1090, bien que doté d'une quille profonde (1,80 m), n'aime pas être surtoilé. Au portant, la stabilité de route reste excellente sur ses deux bords et la barre, très précise, laisse envisager de belles impressions dans la forte brise. Les mouvements sont doux, ce type de bateau n'ayant aucune tendance à accentuer le mouvement de roulis.

Neuf croiseurs à la loupe

Sur le plupart de ces modèles bien voilés, la réduction de voilure doit intervenir assez tôt

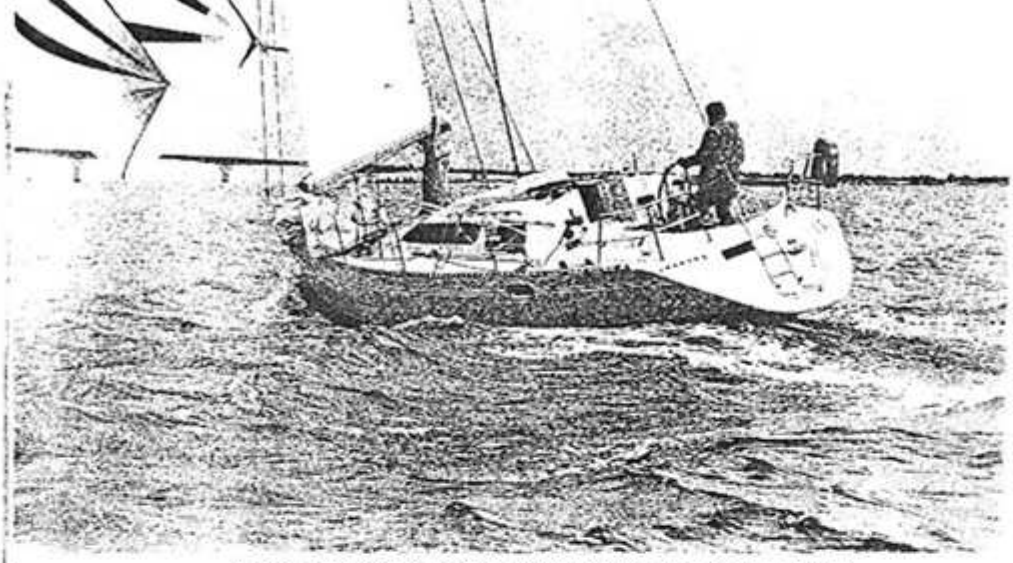
Autre programme, autre barre. Le Vulcain 36 était lourdement chargé, comme il sied à un voilier de voyage. Ce chargement laissait entrevoir un mouvement de tangage court. Aussi ne faut-il pas hésiter au près à privilégier la vitesse sur le cap. Sur ce dériveur intégral, le safran monté sur un aileron se relève lui aussi au moment de l'échouage. Ce système permet d'avoir un safran relativement profond, gage d'une bonne évolutivité. Sous grand-voile seule, dérive basse, le bateau vire de bord sans problème ou abat dans un rayon très court. On profite ici d'une barre douce mais surtout d'une bonne stabilité de route... à condition que le bateau porte rigoureusement la toile du temps. Au près, la réduction de voilure doit intervenir assez tôt sous peine de déséquilibrer la carène. L'enrouleur de grand-voile facilite en ce sens bien les choses. Au portant, dérive relevée, il est tout à fait possible de lâcher la barre plein vent arrière. Si l'allure est plus pointue, il faudra soit porter moins de toile pour que le bateau soit sur des rails, soit redescendre les trois quarts de la dérive.

A bord de l'Océanis, le volume n'empêche pas de s'amuser à la barre.

L'architecte à la barre : Guy Ribadeau-Dumas en profite pour faire plus ample connaissance avec son Voyage 11.20

Autant laisser la barre au pilote

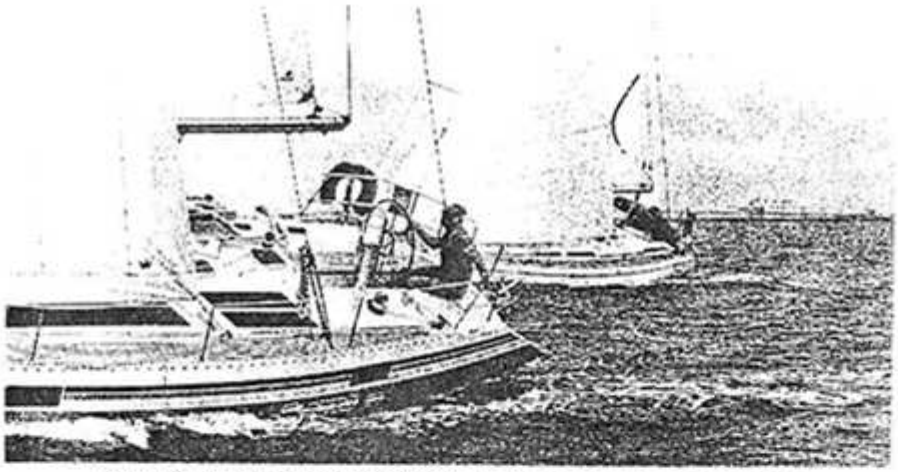
L'Ovni 39 dégage immédiatement une sensation de puissance et il doit faire bon mettre le cap sur les Antilles à bord d'une telle unité. La grande stabilité de route permet de délaisser la barre sans autre forme de procès dans la majorité des cas. Un atout de première importance pour ce type de programme ! D'ailleurs cette barre se révèle assez lourde, peu sensible et, si l'impression de barrer un voilier puissant prédomine, on laissera sans regret cette tâche au pilote ou à l'aérien. Il est également très raide à la toile, ce qui laisse espérer peu de manœuvres : ouf ! Fait pour la haute mer ou de longues balades côtiè- →



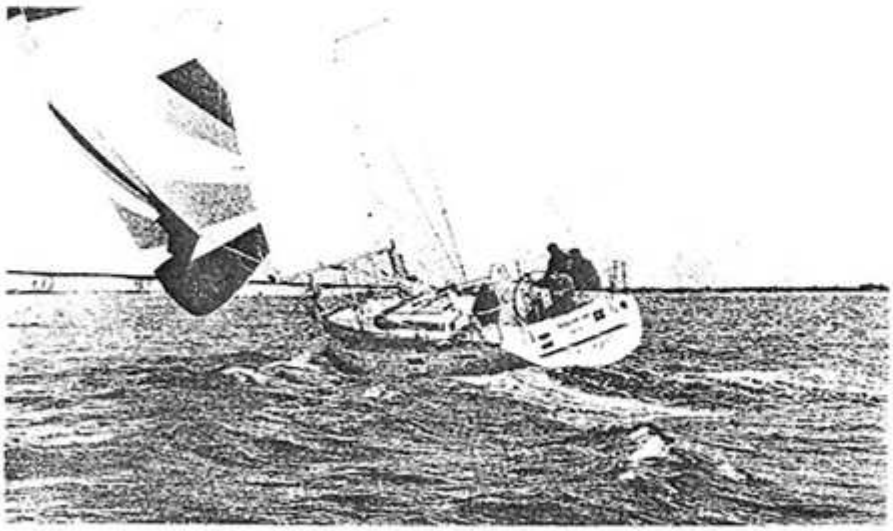
Barre neutre mais précise pour le fougueux Feeling 1090

res, l'Ovni 39 est un bateau plutôt moins nerveux que ses voisins dans les évolutions, car parfois long à relancer après les virements de bord mais son parfait équilibre sous voiles excuse bien cette nonchalance.

Dessiné par Philippe Harlé, le Porto est lui aussi destiné aux grandes croisières. Le modèle que nous avons essayé était le numéro un et venait juste de commencer ses premières sorties. Autant le dire, la version présentée méritait quelques réglages. Ainsi, le lest mobile était placé exagérément sur l'avant, ce qui avait pour conséquence de rendre le bateau extrêmement ardent. Impossible de lâcher la barre. Au portant, le bateau passait volontiers sur sa barre pour partir au lof. Il est vrai que la petite taille du safran (échouage oblige) réclame un équilibre rigoureux. Il devrait être obtenu assez facilement en optimisant la répartition des poids et des réglages. Pour des raisons analogues, il a été impossible de virer de bord



Ovni 39 : une barre un peu lourde mais une puissance rassurante.



L'énorme spi de l'Océanis 390 n'aurait pas déparé sur un 430, et lui donnait une vitesse redoutable au portant.

Attention aux angles de barre trop importants qui freinent considérablement le bateau

été impossible de virer de bord sous grand-voile seule, le bateau restant au mieux dans le lit du vent. Le Porto est muni, outre la dérive — qui demande à être munie d'un système permettant sa manœuvre en route normale — d'un aileron mobile juste devant le safran. Destiné à améliorer l'équilibre au p-

Des évolutions rapides sous grand-voile seule

tant, cet accessoire a visiblement encore besoin de mise au point.

Avec l'Océanis 390 et le Voyage 11.20 nous retrouvons des voiliers moins typés. Ces deux bateaux, je dois l'avouer, m'ont agréablement surpris. Allier tant d'espace à de si bonnes performances m'a épaté. Tous deux sont d'une évolutivité sous voiles parfaite et d'un comportement très vif. Sous grand-voile seule (très important en cas de panne de moteur), ils manœuvrent parfaitement, virant ou abattant sur place, redémarrant au quart de tour. Une légère différence intervient dans leur comportement en mer.

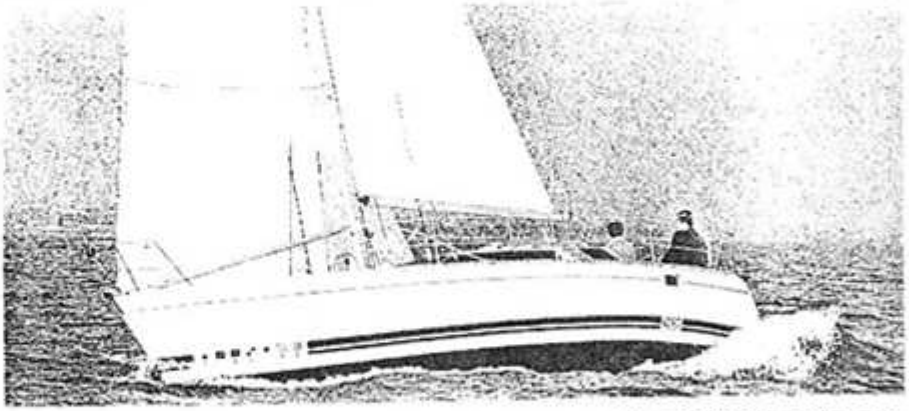
L'Océanis est légèrement plus raide à la toile. Agréable et très facile à barrer au près, acceptant sans broncher les risées, le bateau est ardent juste comme il faut. Son comportement au portant est plus délicat. La taille de son safran, relativement petit, oblige le barreur à être vigilant sur les bords de largue serrés. L'Océanis peut alors facilement passer sur sa barre et partir irrésistiblement au lof. Côté stabilité, la barre peut être abandonnée momentanément, en position bloquée, sur les bords de près et aux allures proches du vent arrière.

Sur le Voyage 11.20, surveillez la voilure. Un excès de toile ne sert qu'à augmenter l'inconfort et surtout l'angle de barre qui, ne l'oublions pas, est alors un frein énorme. Au près la précision de barre est parfaite et l'on prend grand plaisir à barrer en finesse. Sous spi, le Voyage 11.20 est un vrai régal à piloter, le safran répondant exactement à la moindre sollicitation.

N.R. ■

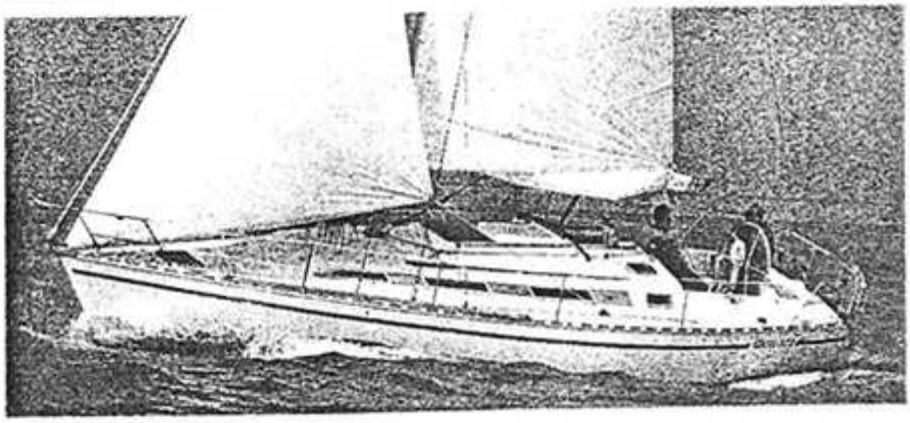
LE PRIX DE LA CROISIERE

Avant de mettre les voiles, un coup d'œil au catalogue. Il s'agit de bien choisir son bord, car il y a tout de même 300 000 F d'écart entre les extrêmes... La qualité du matériel fourni n'y est pas étrangère et l'on n'hésitera pas à se reporter aux pages « croisière à la carte » pour plus de détails sur ces équipements.



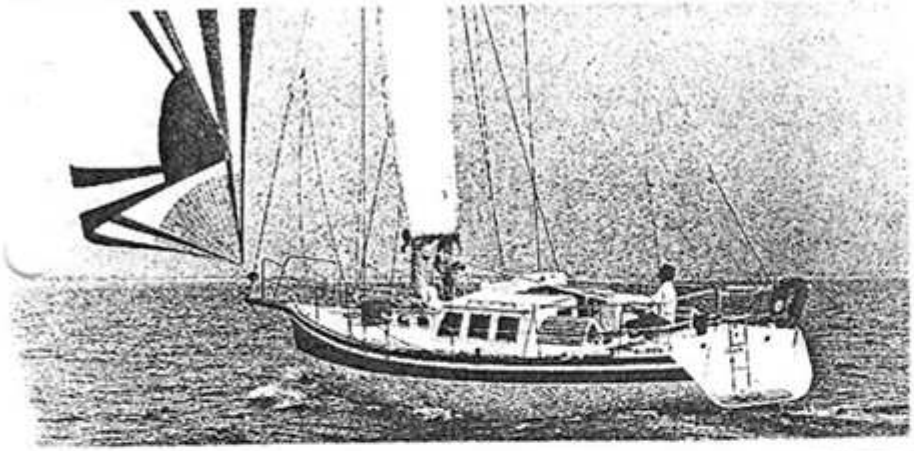
EELING 1090

Architecte : Philippe Harlé
Constructeur : Kirié, route de La Rochelle, 85100 les Sables-'Olonne. Tél. 51.21.18.83.
x : 560 000 F avec moteur Diesel 28 ch, grand-voile, génois médium et tourmentin.
Matériau : stratifié de polyester.



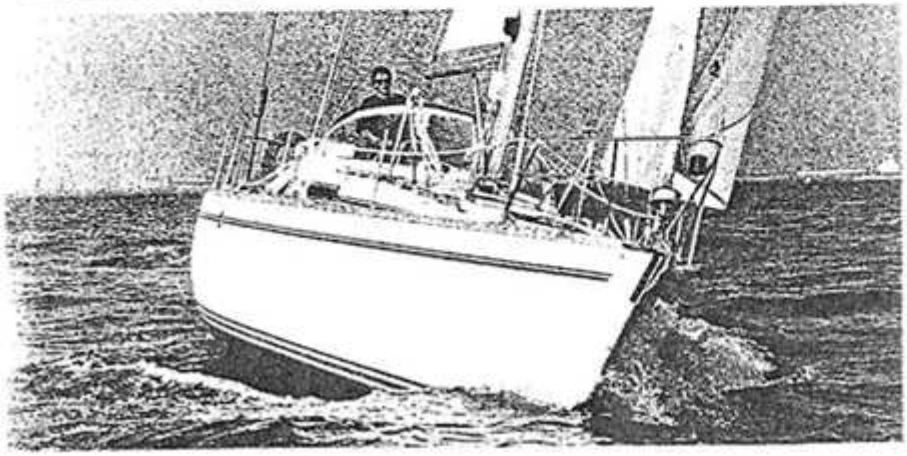
GIB'SEA 372

Architecte : Joubert-Nivelt
Constructeur : Gibert Marine, BP 32, 17230 Marans. Tél. 46.68.55.55.
Prix : 577 500 F avec moteur Diesel 28 ch, trois voiles (supplément de 20 000 F pour la version Master).
Matériau : stratifié de polyester.



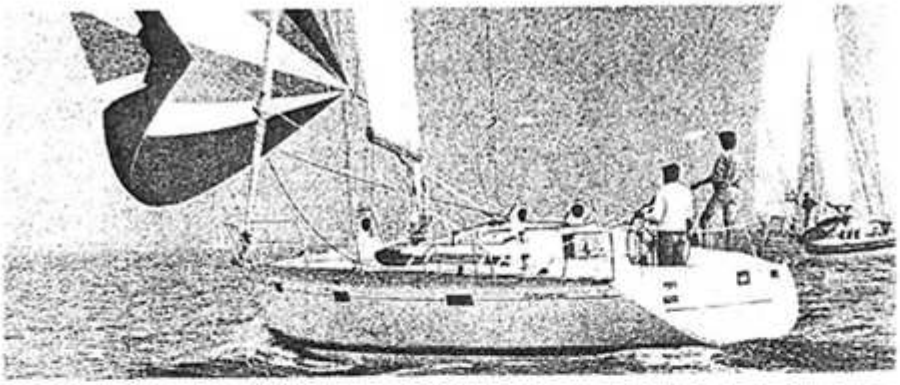
HALIOTIS 38

Architecte : Jean-Pierre Brouns
Constructeur : Yachts Equipements Services, rue « La Désirée », la Ville-en-Bois, 17000 La Rochelle. Tél. 46.41.83.69.
Prix : 822 000 F avec moteur Diesel 33 ch, grand-voile, génois sur enrouleur.
Matériau : stratifié de polyester.



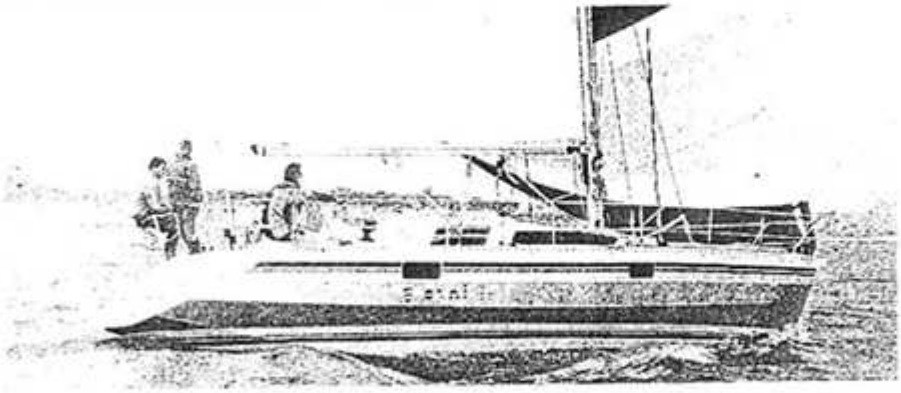
MOODY 376

Architecte : Bill Dixon
Constructeur : Vanek, BP 30, 56470 La Trinité-sur-Mer. Tél. 97.55.00.26.
Prix : 829 014 F avec moteur Diesel 47 ch, grand-voile, et foc de route.
Matériau : stratifié de polyester.



OCEANIS 390

Architecte : Philippe Briand
Constructeur : Bénéteau, ZI des Mares, BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez. Tél. 51.55.53.82.
Prix : 718 488 F avec moteur Diesel 28 ch, grand-voile, génois sur enrouleur (6 667 F de supplément pour l'option quille à ailettes).
Matériau : stratifié de polyester.

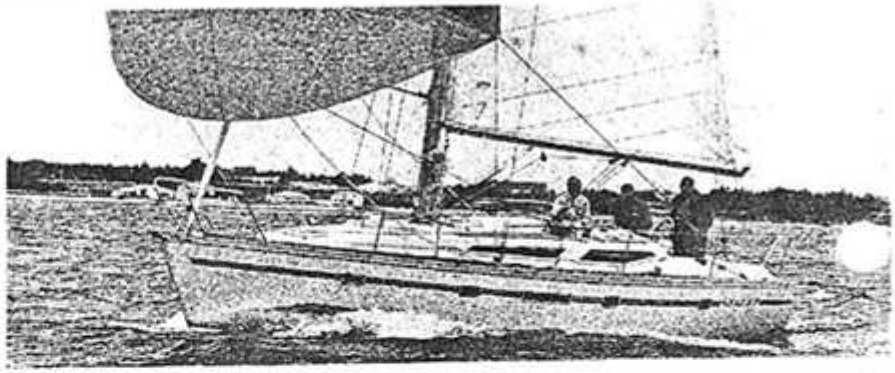


OVNI 39

Architecte : Philippe Briand
Constructeur : Alubat, BP 73, 85012 les Sables-d'Olonne Cedex 02. Tél. 51.21.08.02.
Prix : 857 550 F avec moteur Diesel 44 ch et trois voiles.
Matériau : alliage léger.

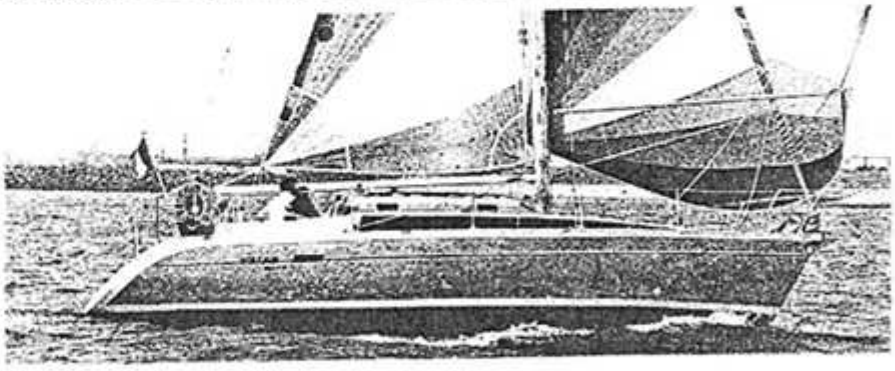
PORTO

Architecte : Philippe Harlé - Alain Mortain
Constructeur : Yachting Sélection, avenue Marillac, ZA des Minimes, 17000 La Rochelle. Tél. 46.44.48.44.
Prix : 650 000 F avec moteur Diesel 30 ch, sans voiles.
Matériau : alliage léger.



VOYAGE 11.20

Architecte : Guy Ribadeau-Dumas
Constructeur : Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex. Tél. 51.91.06.10.
Prix : 644 500 F avec moteur Diesel 27 ch, grand-voile et génois.
Matériau : stratifié de polyester renforcé de Kevlar.



VULCAIN 36

Architecte : Gilbert Caroff
Constructeur : Brument, PA du Coudrier, 95650 Boissy. Tél. (1) 34.42.19.19.
Prix : 648 720 F avec moteur Diesel 30 ch, grand-voile, génois sur enrouleur et tourmentin.
Matériau : alliage léger.

Les prix indiqués sont TTC et correspondent à la version standard sans armement de sécurité. Attention : certains accessoires visibles sur les photos ne font pas forcément partie de l'inventaire de base. Vous pouvez consulter les plans d'emménagement de ces bateaux dans les pages correspondantes de notre dossier voile.