

L'AQUILON

● LIEU : SAINT-RAPHAËL ● MÉTÉO : SUD-OUEST 5 À 20 NŒUDS ● MER : CALME

Un vrai croiseur avec les qualités d'un day-boat : mission impossible ? Pas avec ce catamaran qui démontre l'intérêt d'explorer de nouvelles voies en matière de multicoque habitable.

Voilà un drôle de pied de nez aux docteurs ès multicoques. Ceux qui pensent que le monde du catamaran ne peut être habité que par deux catégories : d'un côté les petits day-boats nerveux, genre Formula 28, grisants mais inha-

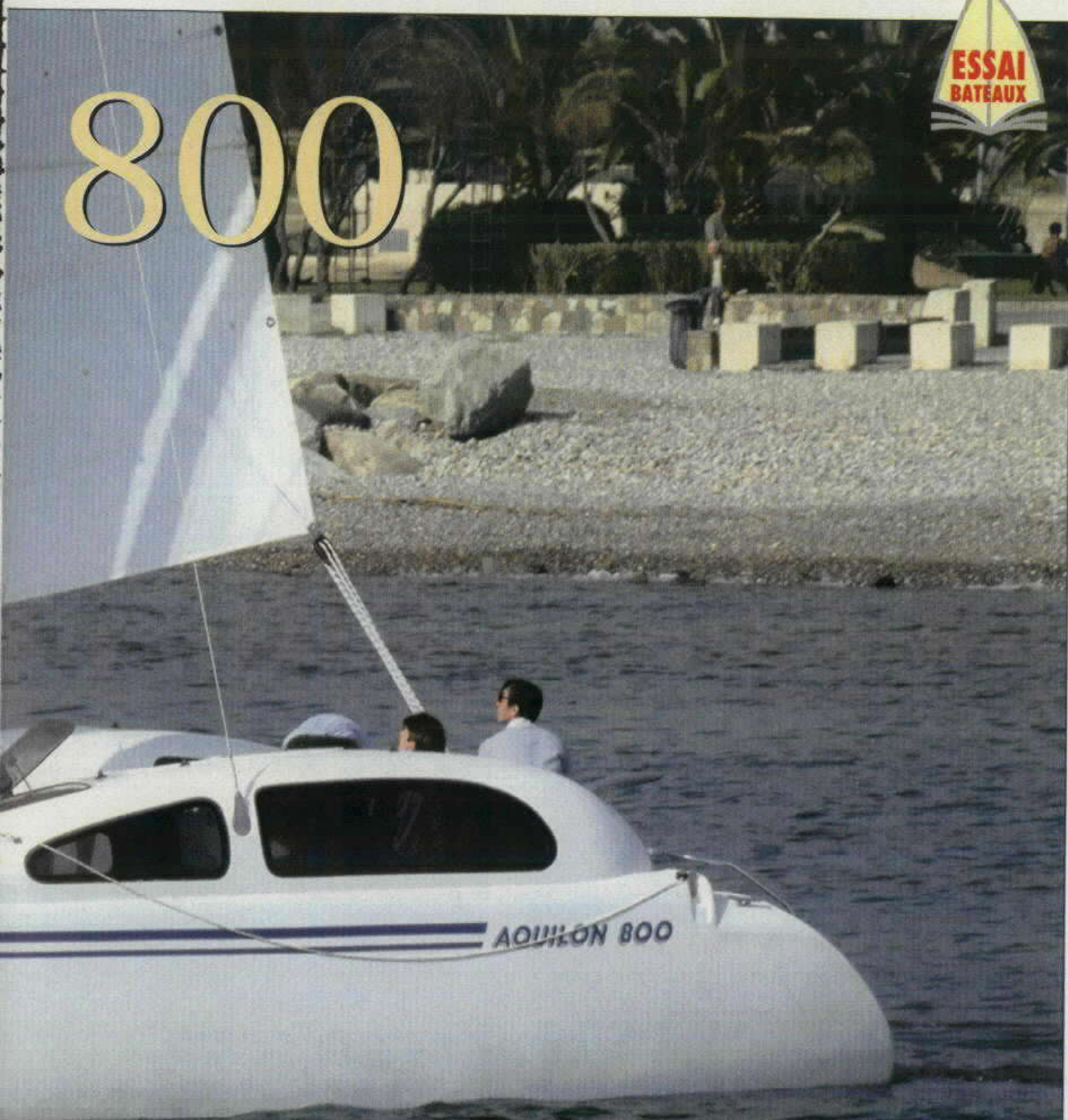
bitables ; de l'autre les lourds croiseurs aux nacelles hypertrophiées. L'innovation vient là encore d'un petit - et tout jeune - chantier qui prouve ici la validité de son option intermédiaire : le grand cockpit d'un catamaran de balade, la légèreté et la facilité

de mise en œuvre d'un bateau transportable, avec en prime une habitabilité réelle, suffisante pour envisager la croisière à quatre personnes. Il suffit de s'installer sur le pont ou de s'attabler dans le petit carré de la coque tribord pour être aussitôt convaincu

du bien-fondé de cette démarche. Ayant pu participer au cours de cet essai aux opérations de préparation et de mise à l'eau, j'ai non seulement été conquis par l'ergonomie et l'agrément de l'ensemble, mais aussi impressionné par le souci du détail qui a présidé à la réalisation de ce multicoque hors du commun.

**Spacieux
et léger à
la barre**

800



Depuis le positionnement du hors-bord dans un moulage parfaitement étudié jusqu'à la disposition des coffres de cockpit, tout est prévu pour faire de ce cata une embarcation aussi simple à mener que le plus classique des petits croiseurs à une coque. La forme des superstructures peut choquer, elle ne gêne en

tout cas d'aucune façon la circulation à bord, dès le moment où l'on a admis qu'il n'était pas question d'y grimper, ni même de s'y asseoir; le pontage central est bien assez vaste pour ça! Une navigation paisible, dans les petits airs méditerranéens, m'a permis

**Il préfère
le vent
médium**

de découvrir un voilier beaucoup plus vivant que son gros volume ne pouvait le laisser supposer – le soin apporté à la construction tout en sandwich n'est de toute évidence pas étranger à l'impression de légèreté que l'on ressent aussitôt en prenant la

barre –, et même s'il ne faut en attendre ni le cap au près d'une machine de régate, ni les accélérations d'un vrai Formule 28, on profite là d'un bateau qui, à partir de force 3, se montre capable d'assurer d'excellentes moyennes au débridé dans des conditions de confort remarquables.

OLIVIER LE CARRER



Photos O. Le Carrer

OBSERVATIONS

LA POSITION CENTRALE du moteur, avec son hélice toujours bien immergée, facilite les évolutions, y compris quand il y a du vent. Pas besoin d'orienter le moteur hors-bord : l'Aquilon est capable de pivoter sur place sous le seul effet des safrans.

VITESSES

Pas de chiffres : une défaillance du hors-bord utilisé nous imposait de ne l'utiliser qu'au ralenti !

REGLAGES

LA COMMANDE À DISTANCE sur la partie tribord du cockpit est à portée de main. Assis, on peut juste être gêné par un manque de vision latérale. Pas de chaumards, mais des taquets suffisants en nombre comme en taille.

AU PORT

NOUS DISPOSONS DU PREMIER MODÈLE avec génois enrouleur (au lieu du foc autovireur). C'est encore un peu juste en puissance en dessous de 10 nœuds de vent, mais l'agrément de barre est au rendez-vous, avec une réponse rapide et précise et des virements instantanés.

5,5 nœuds avec 7/8 nœuds de vent, mais en restant à près de 65° du vent réel.

LES AILERONS SONT JOLIMENT DESSINÉS... mais peu profonds : interdiction donc de chercher à approcher les 100° bord sur bord tant que l'on n'a pas au moins 5-6 nœuds de vitesse. Et garder de la puissance dans les voiles !

AU PRÈS

PRÉCISION DE CONDUITE et agrément de barre toujours bons. L'angle de descente optimal au portant sera évidemment fonction de la force du vent. Même dans la brise, on ne dépassera guère le grand large, d'autant plus que la grand-voile non bômée n'est pas prévue pour être trop ouverte.

6,8 nœuds au sommet de la force 2 à 120° du vent en déroulant le gennaker.

DANS L'IMPOSSIBILITÉ D'AJUSTER l'angle de tire du génois (l'écoute revient sur une poulie fixe), l'option gennaker – très facile avec son enrouleur – ou spi asymétrique s'impose pour optimiser les bords de large.

AU PORTANT

PEU DE CROISEURS, même beaucoup plus gros, peuvent rivaliser avec le confort de l'Aquilon en navigation. Le grand cockpit est à la fois très accueillant et sécurisant. Accastillage bien échantillonné et de très bonne facture, avec la plupart des poulies à roulements à billes.

IL Y A TOUT JUSTE À AMÉLIORER le circuit d'écoute de génois, celle-ci encombrant la banquette sous le vent. Un passage plus facile vers les marches des jupes serait souhaitable.

SUR LE PONT

GROS PLAN

ATTENTION À LA CALE



Grâce à une remorque conçue pour lui, l'Aquilon passe assez vite du stade « routier » (avec la plateforme centrale démontée et les deux coques rapprochées) à sa configuration normale de navigation. Des bers roulants à petites roues (attention aux surfaces irrégulières...) permettent de manipuler le tout une fois assemblé. A deux, mâtage compris (pas besoin de grue), l'ensemble prend une petite matinée. Mais attention au choix de la cale : si elle n'est pas assez pentue (c'était le cas à Saint-Raphaël), le cata ne flottera pas assez pour dégager ses ailerons du cadre de la remorque ; et là, ça se complique franchement ! Manutentions à prévoir...

MÉCANIQUE

Le confort d'un moteur fixe

Sous le coffre moulé central muni d'un panneau à grande ouverture, le hors-bord de 9,9 ch se fait oublier tout en restant immédiatement accessible. Avec l'option commande à distance dont était équipé notre bateau d'essai, il offre quasiment le confort d'utilisation d'un moteur fixe. Grâce à la conception astucieuse de sa chaise, il suffit en effet de laisser filer un bout (celui qui le bloque en position haute, parfaitement dégagé de la mer



pour que l'arbre ultralong soit bien positionné, prêt à l'emploi ; un tour de clé et c'est parti ! La manœuvrabilité est bonne et le niveau sonore faible (vive le coffrage !) puisqu'il ne dépasse pas 56 décibels dans les cabines et 60 décibels dans le cockpit à mi-régime. La nourrice de 24 litres prend place dans un coffre ainsi que la batterie de démarrage qui alimente en même temps une installation électrique minimale.

EN MER

Agrément de navigation
Bon toucher de barre, cockpit énorme et sécurisant ; mouille peu.

Performances
Vélocité dans le médium, manque de pêche et de cap par petit temps.

Sécurité
Insubmersible et bien défendu. Mais évidemment pas complètement inchavirable, comme tous les cats.

Note générale en mer

CONSTRUCTION

Qualité de construction
De bons matériaux soigneusement mis en œuvre et un réel souci de fonctionnel pour la finition.

Niveau d'équipement
Peu d'éléments de confort, mais un accastillage haut de gamme.

Qualité/prix
Cher pour la taille, mais bien placé compte tenu des prestations.

Note générale de construction

CONFORT

Cuisine
Pas grande, mais pratique avec ses nombreux équipets.

Couchage
Deux doubles convenables, plusieurs options de « dépannage ».

Rangements
Beaucoup de coffres et de rangements de toutes sortes, sur le pont comme dans les cabines.

Espace
Peu de place pour circuler à l'intérieur, mais la division des cabines et l'attrait du cockpit compense largement.

Ventilation
Bien assurée grâce aux deux descentes et aux panneaux ouvrants.

Note générale de confort

Commentaires : ↑ Note supérieure à la moyenne de la catégorie. ↔ Note équivalente aux bateaux directement concurrents. ↓ Note inférieure à la moyenne.

LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

FINESSE SOUS LA FLOTTAISON, VOLUME AU-DESSUS

L'aspect imposant des deux roufs ne doit pas induire en erreur sur la personnalité de l'Aquilon ; tout en respectant un cahier des charges assez précis en matière d'habitabilité, l'architecte a beaucoup travaillé le dessin des coques – qu'il s'agisse de la finesse des œuvres vives ou de la forme des ailerons – pour optimiser ce croiseur. Cette recherche va d'ailleurs bien au-dessus de la flottaison : bien dégagés de l'eau, les redans de coque ne co-

gnent pratiquement jamais dans la mer ; idem pour la plate-forme centrale et le moteur, ce dernier étant bien protégé par son carénage. Les limites du bateau ? En usage tranquille, on peut garder tout dessus jusqu'à 20 nœuds de vent réel. Pour ceux qui veulent pousser la machine, Paul Stanek affirme porter grand-voile haute et foc autovireur jusqu'à 30 nœuds de vent, s'offrant alors des bords à plus de 15 nœuds au large.

L'absence de bôme impose de savoir jouer de la barre d'écoute pour travailler la forme de la voile. Notez la présence du moteur, pas complètement relevé, entre les deux coques.



ELÉMENTS DE COMPARAISON

CARACTÉRISTIQUES	AQUILON 800	DROP 26	CORNEEL 26
Type	cata	tri	cata
Longueur de coque	7,99 m	7,92 m	8,00 m
Longueur à la flottaison	7,65 m	7,85 m	7,88 m
Bau maximal	4,50 m	6,80 m	4,50 m
Franc-bord avant	1,05 m	0,96 m	0,88 m
Franc-bord milieu	0,97 m	0,75 m	0,72 m
Tirant d'eau	0,60 m	0,40/1,80 m	0,78 m
Tirant d'air	12 m	13,40 m	12,20 m
Déplacement léger	850 kg	1 000 kg	980 kg
Matériau	sandwich	sandwich	sandwich
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	100 kg	-	170 kg
Catégorie de navigation	3°	3°	3°
Foc standard	10 m ²	12 m ²	12,20 m ²
Génois maxi	15 m ²	-	-
Grand-voile	22 m ²	28 m ²	23,80 m ²
Surface standard au près	32 m ²	40 m ²	36 m ²
Spi asymétrique	38 m ²	35 m ²	55 m ²
Constructeur	Stanek Marine	Force 3	-
Architecte	Stanek-	Gaudry	Joubert-Nivelt
Prix standard	385 920 F	504 000 F	-



“ JE SUIS EN TRAIN DE mettre au point un système de renvoi d'écoute plus pratique, qui éviterait d'encombrer la banquette sous le vent. Je pense à une console centrale sur laquelle reviendraient toutes les manœuvres. ”
PAUL STANEK

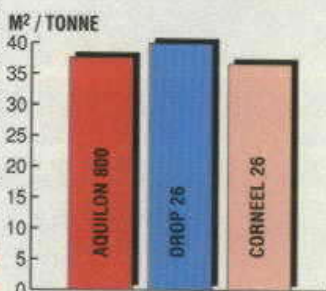


Photos O. Le Carrer

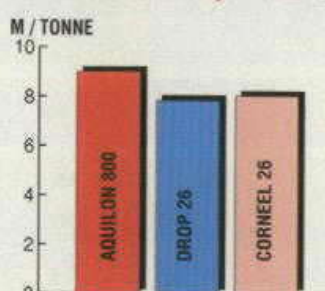
LES CHIFFRES

Le Corneel 26 n'est plus construit aujourd'hui mais, compte tenu de sa diffusion, il était intéressant de garder ce catamaran performant comme référence.

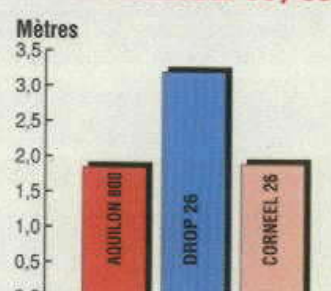
VOILURE/POIDS



FLOTTAISON/POIDS



ECART LATÉRAL CG/CC*



* CG : centre de gravité.
CC : centre de carène.



“ LA SURFACE DE VOILURE reste raisonnable pour que le bateau soit facile d'accès et simple à manœuvrer. Il est de ce fait un peu sous-toilé par petit temps ; mais je propose un gréement "lac" pour les accros des brises légères.”
PAUL STANEK



“ LE GRÉEMENT COMPORTE un vrai mât aile (réalisé en alu par Francespar), avec un profil de 3,8 kg au m² ; l'ensemble est tenu par un haubannage en losange. Des bastaques peuvent être installées pour une utilisation sportive. Le contrôle de l'angulation du mât se fait avec deux palans à billes (voir photo). Cela me paraissait essentiel pour garantir un bon rendement à toutes les allures.”
PAUL STANEK

Les deux safrans sont rendus solidaires par une barre centrale. Leur profondeur (50 cm) est pensée pour qu'ils ne risquent pas de toucher avant les ailerons. On ne sait pas toujours bien où placer le stick par rapport au palan de grande écoute, et l'accès aux jupes n'est pas facile ; on manque d'un bon point d'appui.



“ LES AILERONS SONT DES PROFILS NACA choisis pour être les plus performants possibles. Je n'ai pas voulu de moulage épais et peu efficace. Ils sont renforcés dans le bas pour ne pas souffrir à l'échouage. Le bateau peut flotter dans 60 cm d'eau, mais il en faut 80 pour se dégager de la remorque.”
PAUL STANEK



LES NOTES DES ARCHITECTES

La chasse aux poids

Le credo de Paul Stanek, c'est de construire léger. Et, même si on a du mal à croire qu'un catamaran aussi volumineux ne dépasse pas 850 kg en poids lège, il faut dire que tout a été mis en œuvre pour arriver au meilleur résultat : moulage sous vide et emploi de matériaux de haute qualité (résine isophtalique, mousse Airex...). On trouve des tissus biaxiaux de 2 fois 600 g/m² dans le bordé, 600 g de plus dans les fonds. Même les cloisons d'emménagements sont en sandwich !



“ LE CHOIX D'UNE PLATE-FORME rigide s'imposait, même au prix d'un poids un peu supérieur pour un bateau à vocation familiale et polyvalente ; cela donne un confort en navigation incomparable et autorise la présence de multiples rangements.”
PAUL STANEK

LES EMMÉNAGEMENTS

CARRÉ DOUILLET ET SALON DE PLEIN-AIR

Avant de détailler l'intérieur, la réponse à une question qui nous est très souvent posée : « Quelle est la différence entre l'ancien Aquilon 765 et le 800 ? » C'est tout simple : l'Aquilon 765 était le prototype de la série, construit à l'unité sur gabarits. En réalisant les moules qui allaient servir à la production du 800, Paul Stanek s'est contenté d'allonger les coques par le milieu, les extrémités ne changeant donc pas. Ce qui a permis simultanément d'augmenter le potentiel sous voiles et de donner davantage d'ampleur aux emménagements.

Ces derniers sont suffisamment clairs pour être vraiment agréables à vivre et assez bien pensés pour faire oublier que



LES DESCENTES sont d'accès facile et le système de panneau de fermeture très efficace. Notez le panneau ouvrant au-dessus des toilettes (à bâbord) qui améliore la hauteur dans cette zone.

largeur et hauteur sont compensées dans chaque coque.

La finition est particulièrement nette et avenante, avec des éléments contremoulés, une peinture facile à entretenir sous les roufs et des boiseries céru-sées puis habillées d'un vernis satiné. Encore un bon point : le profond puisard au niveau de l'aileron donnant toute son efficacité à la pompe de cale.

LA TABLE DE CARRÉ

peut se transporter en un clin d'œil dans le cockpit, transformant celui-ci en un agréable salon panoramique, surtout avec l'option bimini.



PRIX ET OPTIONS

Prix standard : 385 920 F TTC avec grand-voile lattée (trois bandes de ris), foc autovireur, tourmentin, mât aile tournant ; une batterie de 70 A avec éclairage intérieur et feux de tête de mât ; réserve d'eau de 100 l dans chaque coque, glacière de 38 l.

Ce qu'il faut rajouter : armement et mouillage, mais aussi le hors-bord (20 864 F pour un 9,9 ch à démarrage manuel ; 27 003 F pour le même avec démarrage électrique et commande à distance). Prévoir les rideaux pour l'intérieur (3 859 F). Suggérons également le génois léger de 15 m² (5 004 F) et le gennaker (7 972 F pour la voile, 1 839 F pour l'emmagasineur, 7 485 F pour son accastillage, tangon et winch compris).

Principales options : génois sur enrouleur (7 877 F) ; taud bimini avec arceaux inox (15 196 F) ; remorque routière complète (38 640 F).

LE MÈTRE À LA MAIN

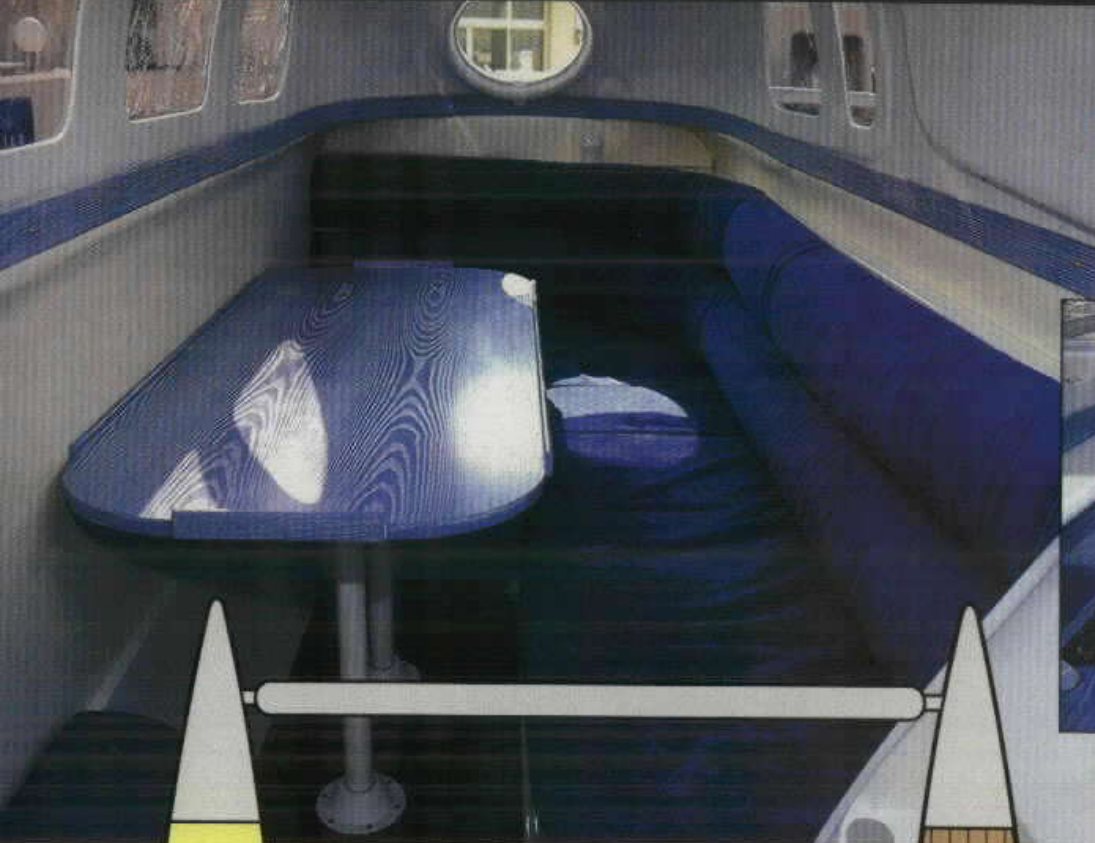
Juste en hauteur

1,70 m au niveau de la cuisine ; 1,68 m dans les toilettes, il faut veiller à sa tête à l'intérieur de l'Aquilon, même si la hauteur au pied des descentes atteint 1,77 m. Heureusement, quelques panneaux judicieusement placés arrangent bien les choses : ouvrez ceux qui dominent les WC ou le réchaud (s'il ne pleut pas) et vous pouvez redresser la tête ! Et en plus, c'est bon pour la ventilation. Le carré transformable comme la couchette fixe à bâbord font deux très honnêtes doubles (voir leurs dimensions sur le plan). Et la hauteur disponible au-dessus des coussins est plus que convenable (1,08 m). A plus de quatre à bord, la couchette « cercueil », en avant des WC, peut dépanner ; elle est grande mais pas du tout pratique d'accès.



LA COUCHETTE DOUBLE BÂBORD profite d'une belle luminosité (rideaux indispensables) et de bons rangements.

Photos O. Le Carré



CELA NE SAUTE PAS

aux yeux, mais on trouve sous le réchaud un énorme coffre qui peut servir à tout, même de soute à voiles (accessible depuis le pont).

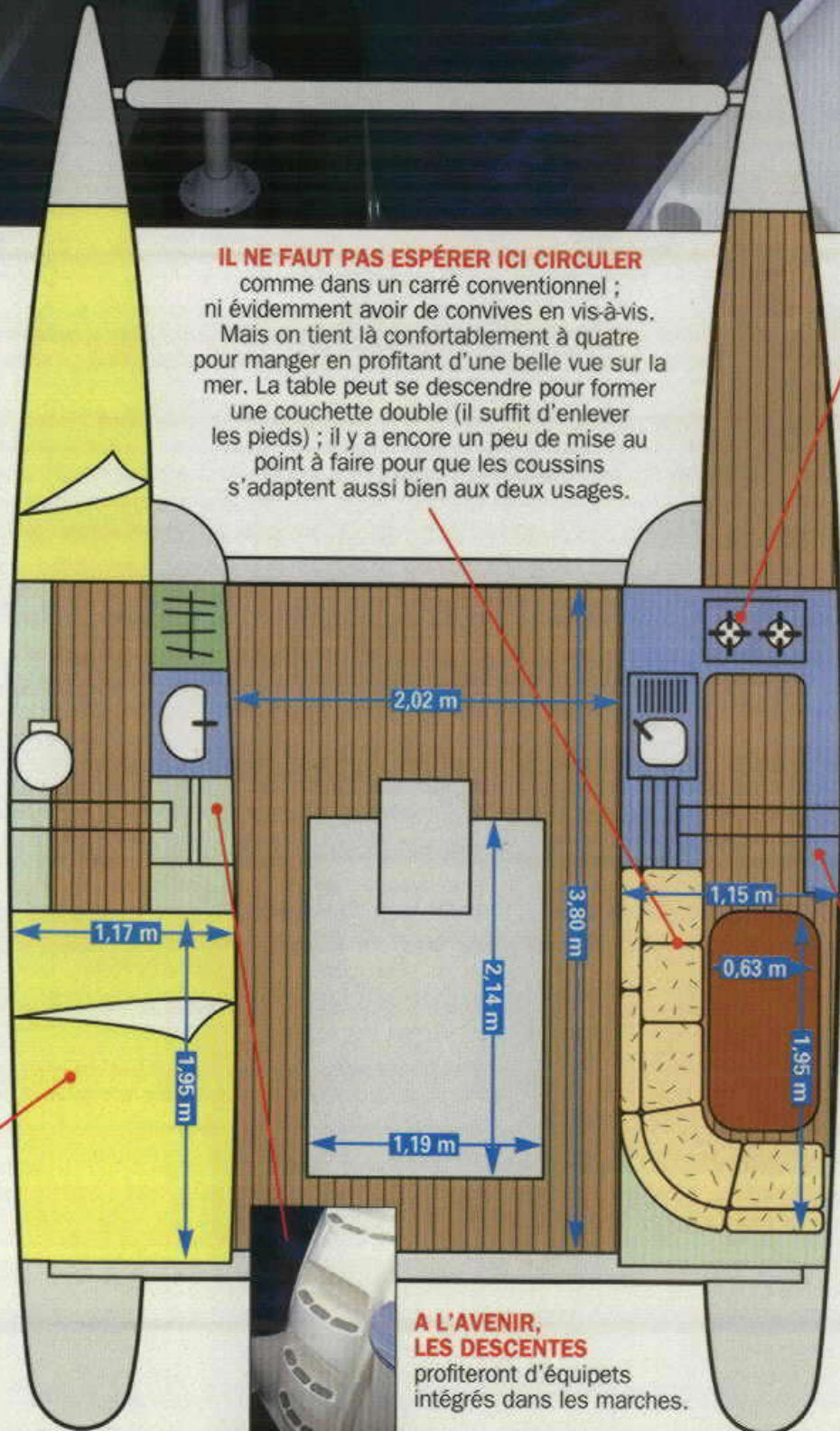
IL NE FAUT PAS ESPÉRER ICI CIRCULER

comme dans un carré conventionnel ; ni évidemment avoir de convives en vis-à-vis. Mais on tient là confortablement à quatre pour manger en profitant d'une belle vue sur la mer. La table peut se descendre pour former une couchette double (il suffit d'enlever les pieds) ; il y a encore un peu de mise au point à faire pour que les coussins s'adaptent aussi bien aux deux usages.



PLACÉ DANS LA COQUE BÂBORD,

le cabinet de toilette ne manque pas non plus de rangements. C'est juste derrière le WC que commence la couchette « cercueil » d'appoint.



A L'AVENIR, LES DESCENTES profiteront d'équipets intégrés dans les marches.



CE BLOC MOULÉ,

près de la cuisine, donne une idée de la volonté de proposer des rangements variés.