

Commentaires de la revue "Bateau".

La bataille du plastique bat son plein. Après les petits dériveurs et les canots à moteur voici qu'apparaissent sur le marché les petits bateaux habitables en polyester, présentés soit par certains constructeurs traditionnels, soit par des firmes spécialisées dans ce matériau qui a pour premier effet de ramener dans les plus petites unités les lignes douces et les retours de galbord dont on avait perdu l'habitude.

Depuis un certain temps déjà, J. J. Herbulot étudiait la question pour la Cidevyv. Le premier résultat est, non pas un seul bateau, mais une fourchette, de deux petits yachts Pacha et Midship dont les noms suffisent à situer le programme respectif.

Avant-coureur d'une flottille où l'on reconnaît entre autres le Lanaverre 630, le Jouet 6,50 m, l'Edel Grand Large, l'Hermès, le Midship et à l'horizon le dernier dessin, encore sans nom, de Van de Staadt, c'est par le Pacha "privilège du grade..." que nous ouvrons la série.

Il faut rendre cette justice à l'architecte qu'il ne s'est pas borné à établir une version plastique des modèles en bois de la Cidevyv. Certes, le volume intérieur comme le déplacement et les possibilités, ne sont pas sans rappeler le Cap-Horn, dont il semble d'ailleurs, sans parler un instant pour autant d'imitation, qu'il puisse être considéré comme un avant-projet de bien des réalisations actuelles.

Cette fois-ci cependant, il ne s'agit plus d'un dériveur lesté. Mettant à profit les possibilités du plastique, l'architecte a dessiné une quille avec retour de galbord. Le lest constitué de grenailles de plomb est disposé à l'intérieur et aggloméré par de la résine. Cette solution originale permettra peut-être d'introduire quelques variations dans le poids du lest, pour tenir compte d'un moteur important par exemple. Le franc bord reste conséquent, mais n'en laisse pas moins une partie importante du volume intérieur s'inscrire sous l'ensemble roof-pont réalisé également en plastique et comportant deux hublots latéraux et *deux* trous d'homme, l'un devant et l'autre derrière le mât.

Il est amusant de voir ici et là des chroniqueurs découvrir avec enthousiasme la place dégagée dans les bateaux en plastique par l'absence des membrures, varangues, vaigrages. Il n'y a rien là pour étonner nos lecteurs qui connaissent déjà

le nombre de réalisations on contreplaqué et en bois moulé appliquant cette méthode. Par contre, la pratique de j. j. Herbulot de ce petit jeu qui consiste à remplacer l'ossature d'un bateau par l'aménagement intérieur, lui a permis. avec le Pacha, de pousser le principe à ses limites extrêmes, mettant à profit l'homogénéité du polyester aimé: le bateau, pour tous renforts intérieurs et à part les deux Omégas longitudinaux et les varangues. dispose d'un petit coffrage au niveau de la bitte d'amarrage avant, et d'un gabarit de contreplaqué largement échancré; placé à l'aplomb du mât. L'arrière est suffisamment maintenu par l'encadrement de la descente, la cuvette du cockpit. et la cloison qui le termine.

Ce dépouillement, joint à des épaisseurs de polyester calculées avec précision a permis à l'architecte, malgré le poids du matériau. de réaliser un bateau dans sa manière traditionnelle : faible déplacement, lest réduit. tirant d'eau modéré, absence d'élancements et volume intérieur important. On imagine aisément par ailleurs que l'ensemble exige une réalisation sans défauts ni points faibles. L'épaisseur de la coque est réduite, mais armée en tissus à l'exclusion des mats.

Le mât et la bôme sont des profils standard en navaliriox Marco Polo, le gréement inox est aussi un Herbulot standard .: une paire des barres de flèches, haubans et bas-haubans, toc en tête, étau et pataras.

La grand-voile comporte une seule bande de ris, assez copieuse.

Le stade suivant dans la réduction de la toile consiste à envergurer la petite grand-voile sans latte. Le système a l'avantage de ménager la grand-voile en lui évitant les coups de temps, mais nous ne pensons pas qu'on puisse changer de voile aussi vite qu'on prend un ris, surtout avec une bôme courte comme celle du Pacha, avec cet inconvénient corollaire qu'on risque de différer un changement de voile qui n'en sera que plus pénible. En un mot, nous ne trouvons que des avantages à une voile de route, mais à notre sens, elle ne dispense pas d'un deuxième ris pour un bateau qui fait autre chose que des sorties d'après-midi au vent d'un abri. Par ailleurs, on ne peut obliger les gens à acheter la petite grand-voile et il faut savoir que sans elle on est en défaut et que les difficultés peuvent commencer plus vite qu'on ne croit.

Le problème est le même pour le Midship et, par voie de conséquence, pour le Corsaire kg qui utilise le même plan de voilure. C'est donc par erreur que nous avons mis en cause le voilier de cette série dans notre banc d'essai du Corsaire jog. trompés que nous étions par le fait que le prototype de la série disposait de deux ris. L'évaluation du supplément était également inexacte, et il ressort de nos contacts avec le voilier que cette modification exécutée en série se traduirait par une incidence minime sur le prix de la voile. Voulant aller au fond des choses, nous avons sollicité l'avis de j. j. Herbulot qui pense qu'il n'y a pas d'inconvénient au point de vue rendement à multiplier les bandes de ris tandis qu'on augmente par là la maniabilité et que seul le prix de revient en souffre.

& l'architecte, malgré le poids du matériau. de réaliser un bateau dans sa manière traditionnelle: faible déplacement, lest réduit. tirant d'eau modéré, absence d'élancements et volume intérieur important, On imagine aisément par ailleurs que l'ensemble exige une réalisation sans défauts ni points faibles. L'épaisseur de la coque est réduite, mais année en tissus à l'exclusion des mats.

Le mât et la bôme sont des profils standard en navaljnox Marco Polo, le gréement inox est aussi un " Herbulot standard " une paire de. barres de flèches, haubans et bas-haubans. foc en tête, étai et pataras.

La grand voile comporte une seule bande de ris, assez copieuse.

Le stade suivant dans la réduction de la toile consiste à envergurer la petite grand voile sans lattes. Le système a l'avantage de ménager la grand-voile en lui évitant les coups de temps, mais nous ne pensons pas qu'on puisse changer de voile aussi vite qu'on prend un ris, surtout avec une bénie courte comme celle du Pacha, avec cet inconvénient corollaire qu'on risque de différer un changement de voile qui n'en sera que plus pénible. En un mot, nous ne trouvons que des avantages à une voile " de route " mais à notre sens, elle ne dispense pas d'un deuxième ris pour un bateau qui fait autre chose que des sorties d'après-midi au vent d'un abri. Par ailleurs, on ne peut obliger les gens à acheter la petite grand-voile et il faut savoir que sans elle on est en défaut et que les difficultés peuvent commencer plus vite qu'on ne croit.

Le problème est le même pour le Midship et, par voie de conséquence, pour le Corsaire Jog qui utilise le même plan de voilure. C'est donc par erreur que nous avons mis en cause le voilier de cette série dans notre banc d'essai du Corsaire Jog. trompés que nous étions par le fait que le prototype de la série disposait de deux ris. L'évaluation du supplément était également inexacte, et il ressort de nos contacts avec le voilier que cette modification exécutée en série se traduirait par une incidence minime sur le prix de la voile. Voulant aller au fond des choses. nous avons sollicité l'avis de J. J. Herbulot qui pense qu'il n'y a pas d'inconvénient au point de vue rendement à multiplier les bandes de ris tandis qu'on augmente par là la maniabilité et que seul le prix de revient en souffre.

Par petit temps, malgré une surface de voilure assez modérée, le bateau démarre et évolue sans se faire prier. Il semble ne pas remuer beaucoup d'eau et sa vague d'étrave reste discrète. Nous avons noté à la barre la disparition des remous ressentis avec certains dériveurs lestés comme le Cap Horn ou le Cap Vert. Il n'est pas douteux que, dans le domaine des carènes, le plastique marquera un adoucissement général des angles...

Par brise, on ne peut dire que le bateau soit gitard. avec l'armement et l'équipage normaux à bord, mais pour notre compte. nous Le préférons plus lesté, de manière à pouvoir le charger davantage de toile. Le bateau essayé, plus ou moins prototype, était lesté à 250 kg. Le Pacha est désormais annoncé à 300 kg. Sans doute est-ce assez pour la sécurité et même pour le confort, nous pensons cependant que par brise c'est

avec 350 kg que le bateau serait vraiment agréable à la barre. Par ailleurs, il faut souligner le balancement de la coque. Une gîte raisonnable ne rend pas plus ardent ce bateau que l'on équilibre facilement en répartissant judicieusement sa voilure. Nous voyons là l'influence bénéfique d'un plan de voilure moderne, avec sa grand-voile modérée, sa bôme courte et assez haute et son foc en tête de mât. C'est d'ailleurs ses voiles bien mieux que son safran qui feront évoluer le Pacha dans un clapot bien formé, et ce n'est que dans le cas d'une avarie restreignant l'usage de la voilure que l'on s'apercevra que cette coque qui n'est pas exempte d'un peu de fardage n'a pas tellement de

coup ", entendons par là que sauf en eau calme on ne pourra par toujours exécuter des évolutions importantes sur la seule lancée du bateau.

D'un point de vue compétition il n'est pas douteux que ce bateau est plus facile à

prendre en main qu'un dériveur lesté. Sa conduite ne sera cependant pas sans finesses. en particulier on devra prendre soin de ne pas l'assommer par un réglage trop serré et garder suffisamment de mou dans les bas-haubans et le pataras.

Le tableau reste bien dégagé de l'eau et le bateau n'embarde pas au passage de grosses vagues. mais ne manifeste pas de propension spéciale & partir en survitesse. L'ensemble est assez sec dans le clapot.

Le bateau flotte très haut et, quelle que soit la gîte, ne semble jamais menacé d'embarquer de l'eau. Le cockpit étanche et auto-videur. aux cotes du J.O.G.. n'est de ce fait pas très profond, mais deux mains courantes bien commodes ma foi. y remédient La vidange manque actuellement d'efficacité, les pipes sont un peu faibles de diamètre et trop loin des parois longitudinales.

Le profil du mât s'est révélé un peu faible aux essais, au détriment des barres de flèche. La modification est déjà effectuée et l'action de la critique éteinte, aussi, nous n'en parlons que parce qu'à l'occasion d'une avarie mineure. l'explanture a montré qu'elle pouvait endommager le pont et ce dernier devra sans doute être renforcé.

Les panneaux qui ferment les trous d'hommes doivent être également renforcés. Nous sommes plus préoccupés par leurs attaches qui nous semblent assez précaires, et par leur forme ronde qui empêche de les rentrer à l'intérieur par le trou de 48 cm de diamètre qu'ils protègent, si bien qu'on ne sait qu'en faire quand ils ne sont pas en place.

Le pont se révèle par endroits flexible au passage d'un équipier... corpulent. Cela ne met pas en cause sa solidité qui, comme on sait, dans le plastique n'est pas fonction de la rigidité, mais on est un peu surpris et le confort gagnera sûrement avec une plus grande raideur qu'on obtiendra sans mal par une petite modification de tissus employés pour le pont

La porte d'une seule pièce. à l'exception d'un petit support. est dure à manipuler et par brise. pourrait poser des problèmes. Outre qu'elle encombre l'intérieur, la fermeture de la cabine manque totalement de progressivité. en d'autres termes, il faut choisir entre une cabine grande ouverte ou fermée hermétiquement

Nous n'aimons guère la position des taquets de foc, qui obligent l'équipier à se pencher sous le vent pour faire un effort **sérieux**. Le système de rail d'écoute pour la grand-voile recueille tous nos suffrages. mais en l'occurrence nous l'aurions

préférée plus long et moins cambré, ce qui pourrait être facilement réalisé en intercalant une pièce de bois entre le rail et le rouf.

La barre non relevable n'est pas très longue et supporterait un stick, par contre, la ferrure de safran est commode et sûre, et on n'hésite pas à dégréer le gouvernail.

Le pataras décentré est une solution bon marché et commode, qui en plus dégage la plage arrière, mais l'œil a du mal à s'y habituer...

Pour ce qui est du moteur, les trois solutions habituelles sont possibles.

Etant donné la légèreté de l'ensemble, un moteur de 3/4 ch suffit pour déhaler le bateau par calme ou éviter d'avoir à renvoyer la toile pour changer de poste. On pourra le placer sur une chaise au tableau ou, dans le cas d'un usage fréquent, dans un puits qui offre l'intérêt de se situer dans l'axe du bateau, à l'arrière du cockpit. Pour remonter l'Odette, on se trouvera mieux d'un moteur plus puissant, avec cette restriction que tous les propulseurs ne trouveront pas leur place avec la même facilité dans le puits, alors que nous pensons que la solution de la chaise devient moins recommandable. Mais il est également possible de faire monter un moteur fixe. Nous avons évoqué, à propos de l'Arcoa 520, les mérites respectifs des deux systèmes. Enfin, la godille reste un moyen de propulsion très valable, pour employer une épithète à la mode.

Avant de passer en revue l'aménagement intérieur, nous voudrions essayer d'en dégager l'esprit, la tendance. Le Pacha est destiné à toucher un public très large, et il semble que l'architecte se soit appliqué à réaliser un ensemble à la fois harmonieux et aussi peu typé que possible, que chaque propriétaire puisse facilement compléter à la lumière de ses besoins et, il faut bien le dire, de ses petites manies. En un mot, cet agencement d'une efficace sobriété est riche de toutes les possibilités, mais il ne sera pas vraiment complet sans l'apport personnel de chaque propriétaire.

De part et d'autre de la descente, on trouve d'abord deux couchettes dites de quart, puis à tribord la troisième couchette, et à bâbord la cuisine, une penderie, et... un peu de place. Le W.C. facultatif trouve facilement sa place aux dépens d'un puits à chaîne calculé surabondant dans ce but.

La table à cartes coulisse au-dessus de la première couchette tribord. Elle reçoit normalement une carte grand-aigle pliée en deux. Mais gagnera beaucoup à quelques installations, par exemple un rebord pour empêcher la carte de tomber.

La pratique du bateau fait apparaître le besoin d'un siège tant devant la table à cartes que devant la cuisine. La Pacha est trop large pour qu'on puisse se caler sur la couchette d'en face, et pour utiliser celle du même bord, il faudrait s'asseoir sur la figure de l'occupant éventuel. La quille en polyes. ter permettra éventuellement de réaliser un tube amovible portant une selle de vélo par exemple.

La cuisine offre un gros butagaz suspendu, un évier et des compartiments à vaisselle. On cherche une surface de travail. Le plus simple sera sans doute un abattant au-dessus de l'évier.

il sera facile d'installer un rideau le long du gabarit central et d'isoler ainsi la partie avant qui dispose en plus d'une sortie. L'indépendance de chacun des équipiers dépend beaucoup à notre avis de cette possibilité de partager la place disponible.

Le revêtement intérieur n'était pas encore en place lors de nos essais, mais il est prévu. Flochage ou double paroi, l'essentiel est qu'il y ait quelque chose.

Les équipets sont nombreux et bien disposés. Dans la quille a été ménagé un puits.~ qui recueille les eaux de condensation ou celle apportée par les cirés et les bottes.

Outre la garantie de ne pas avoir d'eau dans le bouchain à la gîte, ce trou offre l'avantage de garder au frais les bouteilles qu'on ne savait plus où mettre dans les bateaux légers...

D'une manière générale, la cabine respire l'aisance. Toutefois, les panneaux teints, on est gêné par l'absence de visibilité avant et arrière. Quant à l'inexistence d'aérateurs de quelque sorte que ce soit, il nous paraît évident qu'il s'agit d'une lacune provisoire.

Nous sommes de ceux qui apprécient une table au mouillage et l'absence nous en a gênés. Par contre, l'important espace disponible sous le cockpit a l'inappréciable mérite d'accueillir, outre les cirés et les bottes mouillées, les béquilles et de débarrasser le pont de cette présence odieuse.

Le plastique est actuellement un matériau coûteux, et toutes choses égales par ailleurs une construction de mêmes dimensions sera toujours plus chère qu'en bois. Et encore il ne semble pas que le Pacha, à son prix actuel, soit désavantagé par rapport aux constructions classiques. Mais pour nous, le problème n'est pas là. Il

s'agit plutôt de savoir si le plastique doit être réservé aux unités de luxe de toutes tailles, servir à réaliser la " petite merveille " de chaque catégorie, ou être préféré sur la vue d'un bilan d'ensemble de quelques années. Certes, la consécration des ans manque encore, et pour cause, au polyester. Mais un constructeur chevronné en la matière nous confiait récemment, mi-plaisant, mi-sérieux, qu'il se préoccupait plutôt de savoir si tous ces bateaux finiraient par s' user un jour, et quand on voit les servitudes dont est chargée la construction classique, on ne peut pas s'empêcher de penser que quand les marques des fabricants de résine chanteront aux oreilles des initiés comme le sapelli, le teck d'Asie et le chêne de Hongrie, le matériau de l'Arche de Noé devra partager le devant de la scène avec les produits de synthèse.

CONSTRUCTEURS ET PRIX

Le Pacha est présenté par les Escales Naviking.

Sibma-Navale, 71, rue Fondary, Paris (15). Ateliers et chantiers de Saint-Mandrier, quai

Séverine - Saint-Mandrier (Var). Méditerranée

Metge et Paul, rue du Maréchal-Galliéni, La Née est. Tél. 94-97-20.

Maladrerie - Caen (Calvados). Normandie.

Tél. 8 1-52-63. Société Beaujolaise des bois industriels, 4, rue

Corlin -
Villefranc
he-sur-
Saône
(Rhône).

Brosstlin, Le Mihinic-sur-Rance (1.-et-V.). Bre- Centre et Alpes. Tel. 10-94.

tagne Nord. Tél. 46-40-03.

Ateliers maritimes croisicais, La Jonchère du Amiguet, Saint-Gingolph. Suisse.

Tél. 6-93-30

Prince - Le Croisic (Loire-Atlantique). Bre- (021).

tagne Sud. Tél. 111. Van Heygen, Boom, Belgique. Tél. 03-78-13-

Mallard, rue des Chantiers - La Rochelle (Cha- 82.

rente-Maritime). Vendée et Gascogne. Tél. Chantier de la Villeneuve, Villeneuve

28-29-54. (Hérault). Méditerranée ouest.

Prix Barre en main, voiles comprises Il 650 NF.