



*Pas question de s'endormir sur les écoutes, la régata est serrée dès le départ.*

# 5 VOILIERS DE PLUS DE 10 M EN CROISIÈRE

Avec quatre nouveaux modèles sortis cet hiver, la catégorie des habitables de 10-11 mètres a radicalement changé d'allure depuis la saison 82. Une bonne occasion pour faire le point sur ces « plus de 10 mètres » modernes en les mettant ensemble à l'épreuve de la croisière. C'est en effet la forme que nous avons adoptée pour ce comparatif : six jours de navigation à la découverte des îles d'Ouest ; six jours d'utilisation intensive qui ont permis de mettre en évidence sur chaque modèle ses agréments et faiblesses pour la vie à bord, en mer comme au mouillage.

Toute l'équipe de « Bateaux » a ainsi tourné sur nos cinq « cobayes » parmi lesquels on comptait une valeur déjà éprouvée, le Gib'Sea 105, et quatre nouveautés : Feeling 1100, Jouët 10,80, Sun Shine et Idylle 11,50. Un test d'autant plus probant que le mauvais temps qui régnait en cette fin mars sur l'Atlantique a mis à rude épreuve équipages et bateaux.

Changement de décor pour ce nouveau comparatif : pas de parcours olympiques ni de chronométrages sur base de vitesse, mais cap au large pour de bonnes étapes de croisière. Il faut dire que des voiliers de cette taille incitent à installer son sac à bord une fois pour toutes et à faire de la route. Ces belles carènes allongent en effet volontiers la foulée, autorisant de belles moyennes et le confort du bord a tout pour satisfaire le croiseur.

Rien de tel, donc, qu'une véritable petite croisière pour comparer ces voiliers habitables dans leur élément naturel en attachant autant d'importance à la vie à bord qu'aux performances proprement dites. Toute l'équipe de la rédaction de « Bateaux » s'est ainsi ingéniérée au fil des étapes à tester les cuisines autant que l'équilibre à la barre, le confort d'une couchette, la raideur à la toile, l'aération intérieure... En bref, tout ce qui fait qu'un bateau est agréable ou non à vivre.

Cinq modèles, de 10,45 à 11,10 m de longueur de coque, se sont prêtés à l'expérience ; ce sont, par ordre de taille, le Gib'Sea 105, un plan Joubert-Nivelt qui a déjà l'expérience de deux saisons ; le Sun Shine, dernier-né de Jeanneau dessiné par Tony Castro ; le Jouët 10,80 de Philippe Briand ; le Feeling 1100 conçu par Ron Holland pour Kirié et l'Idylle 11,50 (présenté au Salon nautique sous le nom de Croiseur 11,50) de Bénétteau, pour lequel Jean Berret a fait évoluer les lignes du First 35.

### Un bateau par jour

Pas d'équipages pléthoriques de gros bras sur ces croiseurs rapides : chaque bateau abritait trois personnes dont un représentant du constructeur. Les statistiques montrent en effet que



On a rentré le génois sur le Jouët pour provoquer le regroupement avant le départ.

les équipages de vacances comprennent rarement plus de deux ou trois équipiers vraiment compétents.

Pour favoriser la comparaison et permettre un bon brassage des idées et impressions, pas question de prendre racine sur un bord ! La rotation des équipages jour après jour a permis à chacun de prendre des repas dans tous les carrés, d'apprécier les facilités de couchage de chaque bord, ou encore de manœuvrer sur toutes les plages avant... Sur le plan des performances, les bateaux se trouvaient ainsi bien à égalité de chances. La tendance croisière de cet essai n'interdit pas en effet la comparaison des vitesses : les voiliers ont toujours navigué le plus groupé possible, chaque équipage essayant de tirer le meilleur parti de son bateau, et tous les temps de passage ont été scrupuleusement notés.

À quelques détails près pour ce qui concerne l'accastillage (ce point sera développé plus loin) il s'agissait de bateaux de série standard. Notons que c'est la version Plus du Gib'Sea 105 (avec un mât plus haut et une surface de voilure plus impor-

tante ; il reste malgré tout moins voilé que les autres modèles qui se distinguent par des gréements très élancés) qui participait à cet essai. Un commentaire également sur le Feeling 1100, qui est proposé en standard avec une voilure plus réduite (40 cm de mât en moins) que le numéro un de la série dont nous disposons ici. La flotte était uniquement composée de quillards, tous équipés d'hélices repliables.

Pas d'états creux, mais des focs endraillés avec des mouquetons, sauf sur l'Idylle 11,50 qui utilisait un enrrouleur de foc. Notons encore sur l'Idylle un tirant d'eau plus modéré que la moyenne (1,40 m seulement contre 1,90 m pour la plupart) en accord avec son style plus délibérément croisière, tranchant avec l'allure sportive que l'on retrouve sur les autres modèles. La confrontation de ces deux approches du voilier habitable constituera d'ailleurs un des centres d'intérêt de ce rassemblement. D'un côté, une carène performante (à quelques détails près celle du First 35) traitée dans une optique originale privilégiant la croisière en équipage réduit avec, au bout du compte, un dé-

placement et un fardage supérieurs à ses concurrents ; de l'autre, des modèles dans le droit fil des courants actuels avec des carènes au potentiel sensiblement égal, mais une présentation plus « racée » qui évoque toujours quelque ambition régate.

Voilà, en tout cas, l'occasion rêvée de mieux situer cette fameuse « troisième voie » dont nous parle la publicité.

### Dépressions en cascade

Avis de coup de vent de nord-ouest, mer forte ; les prévisions laissent augurer d'une mise en jambes « animée » au départ des Sables-d'Olonne, notre point de ralliement. Une météo peu souriante à laquelle il faudra pourtant s'habituer, puisqu'elle viendra — à quelques nuances près — tous les jours suivants. Bien entendu, le premier objectif, à savoir l'île d'Yeu, est au vent ! En fait, la brise orientée davantage à l'ouest qu'au nord-ouest nous évitera un véritable louvoyage en permettant de faire la trentaine de milles séparant les Sables de Port-Joinville sur un seul bord, un peu débridé, même.

Quatre bateaux seulement participent à cette première sortie ; mis tardivement à l'eau, l'Idylle 11,50 doit en effet appareiller en même temps de St-Gilles-Croix-de-Vie pour rejoindre directement Port-Joinville. En fait de route directe, il sera le seul à devoir louvoyer sur la fin du trajet.

Les grains chargés de pluie se succèdent alors que les bateaux quittent Port Olonna et que les équipages s'interrogent sur la voilure appropriée. Le Sun Shine et le Feeling optent tous deux pour un ris dans la grand-voile et foc de route (de très petite taille pour le Feeling) ; Gib'Sea et Jouët envoient la grand-voile à



Faire le ravitaillement d'une semaine pour cinq bateaux n'est pas chose facile !

deux ris et l'intér. Quelques bords de près sont nécessaires à la sortie des Sables pour parer les dangers des Barges. Tandis que, sur le Feeling et le Sun Shine on s'affaire à régler tranquillement la voilure, une première empoignade bord à bord entre Gib'Sea et Jouët se termine avec un léger avantage à ce dernier qui affiche un petit « mieux » en cap au près serré dans cette mer formée. L'écart en bout de bord reste cependant si faible qu'il interdit toute conclusion hâtive. Après un regroupement général à la bouée des Barges, les bateaux s'élancent ensemble au bon plein par un vent qui oscille entre 20 et 25 nœuds.

Les amateurs d'échappées spectaculaires seront sans nul doute déçus, nos quatre voiliers restant désespérément sur la même ligne sans arriver à se dépasser.

Plus que la vitesse proprement

dite des bateaux, ce sont finalement des manœuvres de réduction de voilure — plus ou moins rapides — qui vont donner un peu de changement dans les positions. Le vent fraîchit, en effet, décidant à mi-chemin le Sun Shine à prendre un second ris tandis que le Jouët change un peu plus loin son inter pour un foc de route. A son tour, le Feeling prend le second ris en arrivant sur Yeu, alors que le vent d'ouest-nord-ouest oscille autour de 30 nœuds sous un grain qui ne semble pas décidé à passer rapidement. Après la traversée de zones caractérisées par une mer creuse et confuse, la côte sous le vent de l'île d'Yeu évoque plutôt un paisible lac et les derniers milles sont parcourus en souplesse, à moyenne élevée.

Trois heures et quarante-cinq minutes après avoir quitté les Barges (c'est-à-dire à plus de 7

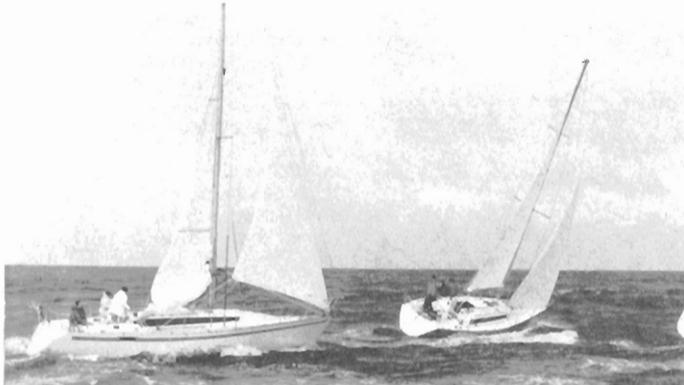


Première escale : l'île d'Yeu et Port-Joinville, sur lequel arrive le Gib'Sea.

nœuds de moyenne), le Gib'Sea se présente à l'entrée de Port-Joinville, suivi à quelques secondes par le Feeling, le Jouët et le Sun Shine. Autant dire des écarts négligeables qui tiennent plus au temps de prise de ris qu'à une différence de vitesse.

Profitant d'une bonne raideur à la toile, le Gib'Sea n'a, pour sa part, jamais changé de voilure ; cette arrivée « dans un mouchoir » prouve que sa vitesse moyenne n'en a pas souffert et ce n'est pas l'équipage qui se plaindra de ce genre d'aptitude ! En revanche, les équipiers du Jouët — et en même temps ses performances — ont souffert d'une grand-voile mal adaptée à

Cinq interprétations d'une même taille de croiseurs.



Prise de ris sur le Feeling 1100, qui suit le Sun Shine.

un tel bateau de croisière. Malgré l'important élanement du plan de voile, celle-ci ne disposait en effet que de deux bandes de ris placées très bas sur la voile. Au « bas-ris », avec une voile montant encore au-dessus des barres de flèche supérieures, l'équipage n'avait plus qu'à soulever que le vent ne monte pas trop...

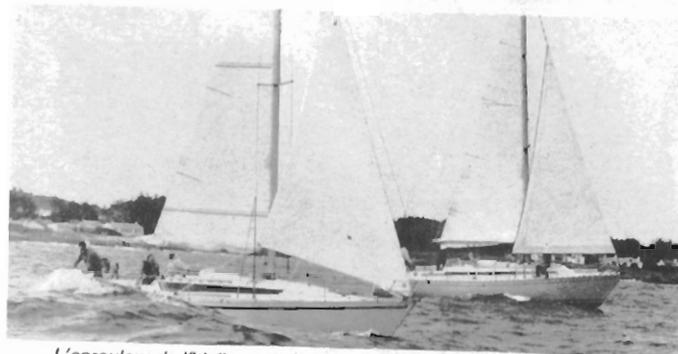
### Confort et vitesse

Avec la fin de cette navigation humide commence sur chaque bord un test d'un genre bien différent : appréciation des carrés à l'occasion d'une revigorante dégustation de thé. En passant d'un bord sur l'autre (et, par la même occasion, d'une tasse à une autre), les bruits de coursi- ves sont unanimes : que de progrès réalisés sur ces bateaux depuis quelques années ! Il faut reconnaître que la conjugaison de ces intérieurs au volume impressionnant et de performances proches de celles de véritables machines de course laisse rêver quand on songe aux voiliers bien moins confortables, mais également moins rapides que l'on a connus voici quelques saisons. Ici, les carrés sont tous vastes, classique comme dans le Gib'Sea 105 ou surprenant — tout en largeur — sur le Jouët 10,80.

Du volume donc, puisque nous nous retrouvons parfois à 8 ou 9 autour d'une même table ; mais les avis sont plus nuancés en ce qui concerne certains aspects pratiques : rangements, assèchement...

Après cette route assez mouvementée et malgré toutes les précautions, l'humidité s'est installée en maître un peu partout : matelas mouillés, eau remontant dans certains équipets, rangement pas toujours faciles de cirés trempés... Heureusement que nous ne sommes pas nombreux par bord ! Il faut dire que

Un solide petit déjeuner avant la route !  
(Ici dans le Feeling 1100.)



L'enrouleur de l'Idylle ne favorisait pas la forme de son foc au près ;  
au premier plan, le Feeling.

ce style de balade d'avant-saison entraîne des conditions bien différentes et plus contraignantes que celles d'une croisière ensoleillée en été.

Pour l'heure, le vent fraîchit au dehors, nous incitant à savourer davantage l'abri de ces cabines... L'équipage de l'Idylle 11,50 se joint d'ailleurs à nous, bien content de pouvoir laisser tomber le ciré après leur louvoyage humide depuis St-Gilles, d'où ils sont partis avec un peu de retard. Pas de problème sur la route, mais leurs commentaires sont peu élogieux sur l'enrouleur de foc qui ne leur permettait pas un profil de voile très satisfaisant pour le près. Malgré un bon fonctionnement de l'enrouleur lui-même, il semble que ce défaut soit essentiellement dû à une voile d'avant de coupe mal adaptée.

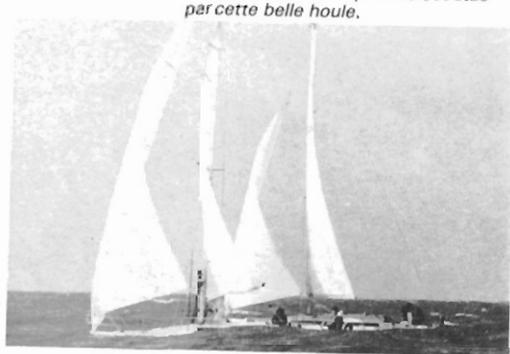
On dit souvent ironiquement qu'en matière de navigation à voile les vents dominants sont les vents debout ! Ce dicton plein d'humour semble en tout cas en vigueur dans la région puisque nous constatons au réveil que le vent est en train de virer vers le nord ; c'est-à-dire qu'il faudra encore faire du près pour monter vers Noirmoutier, notre prochaine escale.

Une étape qui commence plus doucement que la veille par un bord de près par moins de 20 nœuds de vent ; sur tous les bords, on largue même des ris qui étaient préventivement restés à poste. Le Sun Shine en profite pour faire étalage de son aptitude à monter en cap tandis que l'Idylle a un peu de mal à suivre la cadence, gêné par l'enrouleur et par un plus faible tirant d'eau. Le vent décide une fois de plus de mettre un peu d'animation dans la flotte, refusant largement tout en fraîchissant ; le temps se bouche avec des grains de pluie et c'est au louvoyage qu'il faut parer l'île du Pilier qui fait office de marque de parcours. Le Gib'Sea, qui se contente toujours de peu de modifications de voileure, en profite pour s'échapper avec le Feeling tandis que Jouët et Sun Shine changent de voile d'avant. Un bord de portant mené tambour battant pour rallier l'Herbaudière rappelle à chacun qu'aller dans le sens du vent, c'est tout de même plus rapide et agréable !

### Place au spi

Du portant, tout le monde en aura son compte dans les bords suivants. Après une nuit un peu

Jouët et Gib'Sea peuvent enfin choquer les écoutes  
par cette belle houle.



agitée dans un port où s'infiltrait un sournois clapot levé par le coup de vent de nord, notre route repart vers le sud ; ce qui permettra enfin de sortir les spis de leurs sacs.

Démarrage autour de Noirmoutier sous le soleil avec deux petits bords de large — toujours aussi peu probants en ce qui concerne les différences de marche — puis c'est l'envoi du spi plein vent arrière dans un vent qui a molli mais avec une mer toujours bien formée. Là encore, la flotte reste assez groupée, menée par un Feeling qui va vite malgré les récriminations de son barreur dont les bras fatiguent sur une barre particulièrement ferme.

La météo prévoit une rotation à l'ouest avec l'arrivée d'un nouveau coup de vent. Le vent refuse, en effet, à quelques milles des Barges, amenant les bateaux à faire un large de plus en plus serré. Ça va toujours très vite (certains ont déjà fait monter le speedo à plus de 13 nœuds au cours de l'après-midi), mais la route est maintenant ponctuée de quelques départs au lof et il est juste temps d'amener le spi lorsque nous arrivons devant les Sables-d'Olonne avec un ciel qui se bouche de façon peu engageante et des rafales plus violentes.

Au bout du compte, il nous aura fallu 4 h 52' pour couvrir les 45 milles de l'étape du jour ; reconnaissons que la moyenne (plus de 9 nœuds) est jolie, même si nous avons profité au départ d'un peu de courant favorable.

C'est encore le spi qui sera le principal acteur de l'étape suivante. Après une nuit de grosse brise d'ouest (le port était calme, merci, et le dîner fort agréable à l'abri du carré !), le vent est en effet retourné au secteur nord, assez frais (force 5-6 qui montera un peu sur la fin) mais accompagné d'un beau soleil et d'un ciel complètement dégagé.

On pouvait difficilement rêver mieux pour faire de la route en croisière ; spi installé dès le départ, cap sur l'île de Ré à bonne vitesse tandis que les cuisiniers se sentent des envies de petits plats... Juste un peu d'action au milieu de cette descente rapide et tranquille, quand le vent mollit pendant quelques minutes avant de basculer au nord-ouest, contraignant à empanner. Une bonne occasion pour vérifier que, quand l'occastillage n'a pas été



Temps bouché et pluie pour le Feeling qui gagne au vent dans une mer hachée.

étudié spécialement pour cela, ce n'est pas si facile d'empanner ces grands spis avec seulement trois paires de bras.

Trois heures après le départ des Sables (encore une jolie moyenne pour les 25 milles de route), toute l'équipe retrouve la quiétude du bassin à flot de St-Martin-de-Ré ; un cadre vieillot et charmant où, le soleil aidant, les discussions vont bon train dans les cockpits pour échanger pélemêle toutes les impressions du jour, s'extasier sur une douceur de barre ou jurer sur un taquet mal placé ! On ne pouvait souhaiter pause plus paisible avant le louvoyage nocturne qui devrait nous ramener aux Sables.

Un louvoyage qui sera en fait bien hésitant : le vent est passé à l'ouest lorsque les bateaux sortent du bassin à flot à 4 h du matin. De fait, après avoir pris un solide petit déjeuner, nous faisons route au bon plein à bonne vitesse en quittant le port. La flotte s'étiole un peu puisque seuls trois bateaux font cette route de retour ; Gib'Sea 105 et Jouët 10,80 ont dû en effet rejoindre leur port d'attache, La

De belles moyennes réalisées au vent  
arrière sous spi.



Rochelle. Le temps de veiller à parer la tourelle de l'Islette — non éclairée — et déjà le vent refuse en fraîchissant pendant que la pluie fait son apparition.

A bord de l'Idylle, on se félicite du foc à rouleau : si la voile n'a pas le meilleur rendement, cela permet en tout cas de réduire en quelques instants sans quitter le cockpit. Pas de danger que le barreur s'assoupisse ; les grincements de la barre à roue (un léger problème de graissage sur ce bateau fraîchement sorti de chantier) l'éveilleraient aussitôt !

Les choses se compliquent après le Groin du Cou quand le vent s'installe pile dans l'axe de la route en continuant à monter. Le point culminant est atteint peu avant les Sables avec un bon grain de nord-ouest à près de 40 nœuds et une mer hachée. Sur le Feeling, le troisième ris est pris tandis que l'Idylle se prête quelques minutes à un essai bien dans le programme du bateau : moteur à faible régime et voiles bien bordées. Test concluant puisque le passage dans la mer est alors bon avec un rapport cap-vitesse fort intéressant.

Puriste convaincu, le barreur du Sun Shine se régale pendant ce temps à jouer avec une barre douce et précise. Il arrive au port avec quelques minutes d'avance sur le Feeling qui a perdu un peu de temps pendant les manœuvres de réduction.

Retour au bercail, la moisson d'informations est bonne : près d'une semaine à naviguer et vivre sur les bateaux dans des conditions de temps souvent difficiles, une quantité impressionnante de prises de ris et autres manœuvres et le tout en confrontant les avis d'une bonne quinzaine de navigateurs confirmés. Voilà assurément une base solide pour se faire une opinion sur chacun de ces cinq voiliers.

Olivier LE CARRER ■

# plan de pont - cockpit

Seuls quelques menus détails restent critiquables sur ces voiliers qui ont intelligemment exploité les enseignements de la course. Le confort des cockpits reste cependant variable d'un bateau à l'autre.

## Plan de pont

Le plan de pont d'un voilier de 11 mètres doit être clair, dégagé afin de faciliter les déplacements lors des manœuvres. Mais, si ce type de bateau est conçu pour la croisière rapide, il doit permettre à l'équipage de s'asseoir confortablement, voire de s'allonger pour profiter du soleil durant les traversées. C'est pourquoi, plus le voilier est large au pont, plus le confort sera important. Mais il ne faut pas oublier que l'équipage doit se déplacer en toute sécurité lorsque la mer est dure, et mains courantes et cale-pied doivent être abondants et solides.

Les cinq bateaux testés offrent une largeur au pont importante et, si leur aspect général est souvent semblable extérieurement, ils se différencient par de nombreux petits détails qui s'avèrent parfois importants à l'utilisation. De ces cinq voiliers, l'Idylle 11,50 se distingue dès l'abord par son plan de pont. Le chantier vendéen a voulu innover en ouvrant « une troisième voie » orientée plus spécifiquement vers la croisière familiale. L'aspect extérieur du plan de pont de l'Idylle 11,50 rappelle étrangement ceux de nos classiques voiliers en bois d'antan ou ceux



La largeur aidant, les bateaux (ici, le Gib'Sea 105) offrent de grandes surfaces de pont.

construits par nos voisins d'outre-Manche. Nous nous attendions à ce que le confort et la facilité des manœuvres soient les atouts maîtres d'un voilier fait pour la croisière tranquille. Or, le fonctionnel est lié à la sécurité et la facilité des manœuvres au confort. La troisième voie ouverte par l'Idylle 11,50 semble faire l'impasse sur le confort du cockpit en navigation ventée.

Pour leur part, les quatre autres voiliers (Feeling, Jouët

1080, Gib'Sea 105, Sun Shine) sont extérieurement assez similaires avec un cockpit important, des passavants généreux, une plage avant dégagée et un rouf en sifflet harmonieux.

Chaque détail du plan de pont des voiliers a été comparé en fonction de son utilisation habituelle en croisière côtière. Les conditions météorologiques rencontrées lors de cet essai et la durée d'une semaine de cette série de tests nous ont en effet permis d'aborder toutes les manœuvres essentielles d'un voilier : amarrage, accostage, prise de ris, changement de foc, etc.

En partant de la proue, tous les balcons avant sont similaires, avec une légère différence pour le Jouët 1080 où les tubes reviennent vers le pont au milieu. Le balcon est ainsi moins agressif pour les spinnakers. Un rail de fargue ajouré court le long du pont de ces cinq voiliers mais seul le Gib'Sea 105 a intégré un chaumard au maître bau. Avantage non négligeable, car, dans cette taille de voilier, les efforts sur les amarres sont importants et il est nécessaire que les gardes montantes et descendantes ne ragent pas sur le rail de fargue ou sur un chandelier. Hauteur et dimension des filières sont conformes aux normes en vigueur et la fixation des chandeliers semble satisfaisante, avec toutefois un léger moins pour le Jouët 1080 où un pied de chandelier se brisa net lors d'une manœuvre d'accostage délicate.

Tous les voiliers présentent quatre chaumards et quatre taquets solides permettant l'amarrage du bateau dans toutes les conditions possibles. Le Gib'Sea 105 possède en plus un taquet de mouillage entre le davier et l'écubier (supprimé dans l'option guindeau). Pour notre part, nous avons une légère préférence pour les chaumards fermés (Bénéteau) qui évitent que l'amarre ne s'échappe quand le bateau tangue à quai ou au ponton.

Les bailles à mouillage sont, sur les cinq voiliers, de grande dimension et peuvent contenir ai-

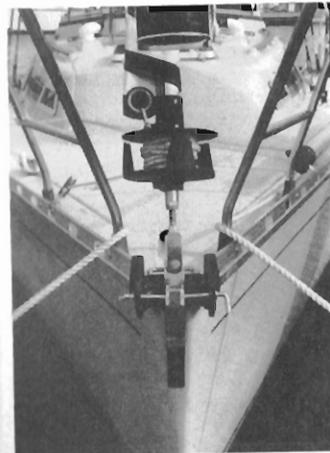


La position rentrée des haubans (Sun Shine) laisse de la place pour circuler.

sément un mouillage secondaire. Seul le Jouët 1080 est fourni avec un guindant mécanique, les quatre autres voiliers ne le livrant qu'en option. Les capots de baille sont toujours de grande taille et ne posent donc aucun problème pour rentrer ou sortir le mouillage. En revanche, seuls le Sun Shine et l'Idylle offrent une fermeture efficace incluant une prise aisée pour ouvrir le capot. De même, ces deux voiliers possèdent une ferrure d'étrave solide et fonctionnelle en alliage, alors que les trois autres ont préféré des ferrures inox qui présentent l'inconvénient de se tordre et de se fausser en cas de choc. Enfin, Jeanneau offre deux mousquetons d'amure de foc, ce qui facilite les changements de voile d'avant.

Les plages avant sont bien dégagées sur tous les bateaux et les changements de voiles ou les remontées de mouillage ne po-

Balcon ouvert sur l'étrave du Jouët 10,80 m.



Des chaumards au maître bau du Gib'Sea 105 facilitent le passage des gardes pour l'amarrage au ponton.

sent pas de problème. Les roufs sont en sifflet bien intégrés au pont, exception faite de l'Idylle pour lequel il a volontairement été dessiné très carré afin d'augmenter le volume intérieur habitable. Si cela lui confère un petit air vieille marine assez plaisant, on s'étonne que le chantier ait oublié d'intégrer de l'antidérapant sur l'avant de ce rouf. Le passage entre le pied de mât et la plage avant s'avère glissant.

On peut d'ailleurs noter que tous les antidérapants sont maintenant intégrés dans le moule du pont et sont satisfaisants à l'utilisation, sans atteindre toutefois l'efficacité du teck ou des revêtements caoutchoutés. Nous regrettons aussi que, sur ces voiliers orientés vers la croisière, les mains courantes ne suivent pas tout le long du rouf : elles permettent de s'agripper lorsque le bateau roule ou tangue, mais aussi de se caler lors des déplacements sur le pont, en particulier sur la plage avant où l'équipier trouve peu d'appui. Elles sont utiles aussi pour amarrer les sacs à voile, les génois ou des bouts de manœuvres.

Le Feeling, le Jouët 1080 et le Sun Shine possèdent un bas-étau fixe qui, s'il contribue à la tenue longitudinale du mât, est aussi un appui lors des déplacements sur le pont, bien qu'il divise la plage avant. Les deux dorades d'aération de chaque côté du pied de mât sur l'Idylle 11,50 sont bien intégrées dans le pont et assurent une bonne ventilation intérieure. Par contre, les dorades Goïot incluses dans les capots ouvrants (Gib'Sea, Feeling...) ne nous semblent efficaces, ni pour la ventilation, ni pour l'étalement.

En ce qui concerne le pied de mât, il importe de noter leur clarté puisque la quasi-totalité des manœuvres courantes sont

renvoyées au cockpit. Seules les bossés de ris sont prises sur un winch en pied de mât avec bloqueurs à came. Un fourreau pour ranger la manivelle devrait se trouver à cet endroit et une manivelle à blocage à ressort fournie d'office, ce qui n'est pas toujours le cas. Seul l'Idylle 11,50

Une ferrure bien prévue pour le mouillage sur l'Idylle.



Très agréable au mouillage, le cockpit de l'Idylle se révèle moins fonctionnel à la gîte.





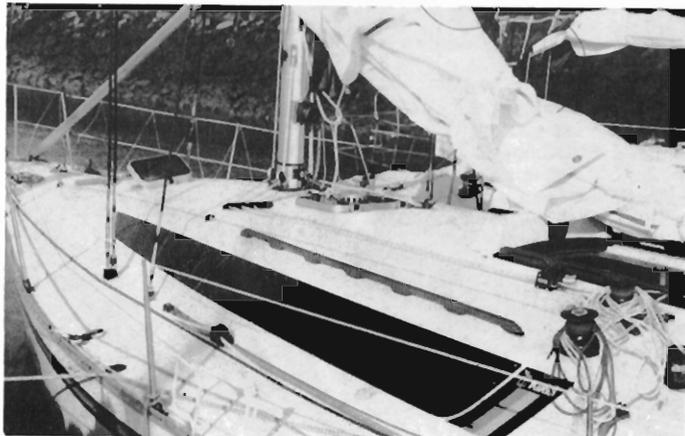
La baille à mouillage du Sun Shine est dotée d'une fermeture efficace.

« innove » en installant le winch de grand-voile sur le mât, ce qui est affaire de goût ; un seul équipier, en effet, suffit à effectuer la prise de ris puisqu'il a tout à sa main : drisse, bosse, hale-bas, balancine... En revanche, nous avons eu beau essayer de tourner sept fois la manivelle dans ce winch, l'intérêt du balcon entourant le pied de mât de l'Idylle 11,50 ne nous est pas apparu très clairement. Trop près du mât (environ 20 cm), il ne permet ni de se caler à l'intérieur ni de tourner la manivelle du winch de grand-voile ! Mais il sera de toute façon supprimé à l'avenir.

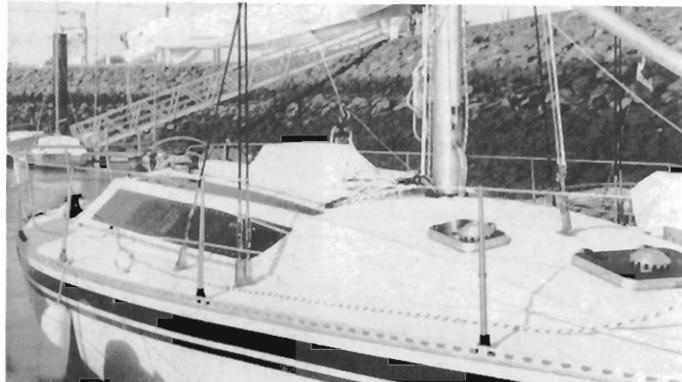
Une bonne astuce sur le Jouët 1080 : les fils électriques sortant du profil sont protégés par un tube plastique avant de traverser le pont. Evitant les nombreux passe-coque, ce système peut être rendu plus esthétique en perçant la sortie de mât plus près de pont.

La largeur au pont de ces cinq

De larges passavants (ici, le Feeling 1100) sont prévus sur la plupart des modèles.



bateaux étant importante, les passavants sont de taille tout à fait satisfaisante et les cadènes rentrées du Sun Shine et du Feeling facilitent les déplacements sur le pont. Un bon point pour le Gib'Sea et le Feeling, sur lesquels les renvois de drisses sont proches du capot de descente, dégagant ainsi le dessus du rouf. Quant au Jouët 1080, il offre de longs hublots sur le dessus du rouf : s'ils augmentent considérablement la luminosité intérieure, des bandes antidérapantes doivent être collées pour éviter les glissades.



La surface vitrée sur le dessus du rouf du Jouët présente des risques de glissade.

Enfin, arrêtons-nous quelques instants sur l'Idylle 11,50 pour détailler son rouf caractéristique. Sa hauteur présente un avantage indéniable : donner un bon appui pour la circulation sur le passavant et offrir une bonne position assise. La barre d'écoute en avant du pare-brise dégage bien le cockpit. Installer un pare-brise accompagné d'une capote pour

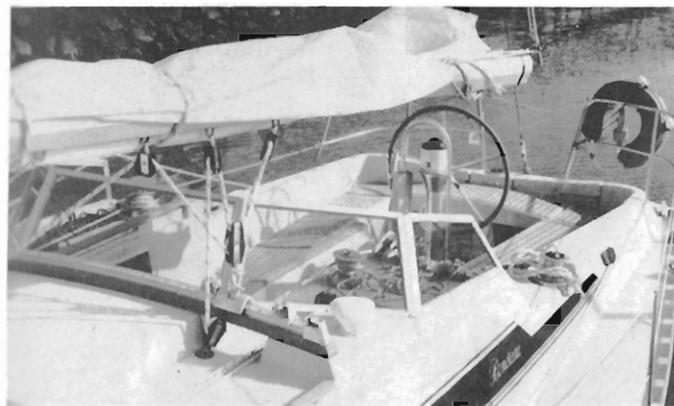
protéger le cockpit s'avère une bonne initiative, mais pourquoi empêcher les manivelles de tourner sur le rouf ?

Pour ce qui est des manœuvres renvoyées au cockpit, les autres bateaux offrent un plan de travail correct avec un winch de chaque côté de la descente et une série de bloqueurs à came. Seul Yachting France propose deux winches supplémentaires sans option ainsi que des self-tailings sur les winches d'écoute de génois, supprimant ainsi les taquets encombrant le cockpit.

## Cockpit

De nombreux efforts ont été faits ces dernières années pour améliorer le confort et l'efficacité des cockpits. Lignes douces et arrondies, bien intégrés au plan de pont, les cockpits des bateaux testés se révèlent confortables tant au port qu'en mer. Là encore, l'Idylle montre sa prédilection pour le confort au mouillage, avec les angles vifs de ses sièges rappelant les bancs de l'école communale où l'élève ne peut cependant pas se caler à la gîte. Le barreur n'est pas vraiment à la fête puisque c'est seulement debout qu'il pourra conserver de la visibilité sur l'avant et son équilibre.

Les quatre autres voiliers sont fournis avec une barre franche, qui a l'avantage de s'escamoter au port, et donc d'augmenter le volume du cockpit. Seuls le Gib'Sea 105 et le Feeling présentent de petites lattes de bois sur les bancs du cockpit, ce qui évite que l'eau stagne. A la barre franche ou au stick, au près ou au portant, les quatre voiliers sont confortables pour le barreur



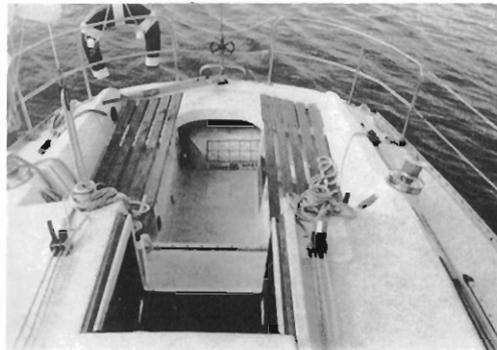
Le cockpit de l'Idylle est dégagé grâce au renvoi en avant de la barre d'écoute de grand-voile.

et les équipiers. Bien calé, sans accastillage gênant, en position assise le barreur dispose d'une bonne visibilité sur l'avant et reste quasiment sec, même par très fort clapot. Au port, sept personnes peuvent s'asseoir sans se gêner dans le cockpit.

Notons que tous les voiliers présentent un méplat entre la descente et la barre d'écoute. Celui du Jouët 1080 est même d'importance, puisqu'un équipier peut confortablement s'asseoir tout en restant protégé par la descente. Les taquets d'écoute de foc sont, soit intégrés dans le cockpit (Gib'Sea), soit en face du winch (Feeling, Sun Shine) ou encore supprimés par l'adoption de self-tailing (Jouët 1080). Sur le Sun Shine le petit caillebotis fixé dans le fond du cockpit est particulièrement antidérapant, tandis que seuls le Feeling et le Jouët 1080 sont fournis avec des mains courantes le long de la descente. Une trouvaille originale sur l'Idylle 11,50 : le panneau de descente s'escamote dans le capot ouvrant.

Tous les voiliers sont livrés

Le cockpit du Gib'Sea est l'un des seuls, avec celui du Feeling, à disposer de banquettes de bois ajourées ne retenant pas l'eau.



pompes de cale à plat-pont et à portée de main du barreur.

Avec le développement des cabines doubles, on pourrait s'attendre à ce que les coffres fassent défaut dans les cockpits. Il n'en est rien. Le Gib'Sea 105 et l'Idylle 11,50 ne disposent que d'une cabine double à bâbord, un grand coffre lui faisant vis-à-vis. Trop grand à notre goût, puisqu'il s'avère difficile de récupérer une voile, une amarre ou une défense sans plonger littéralement à l'intérieur du coffre. Les trois autres voiliers possèdent deux coffres de taille moyenne largement suffisants pour y ranger voiles et bouts.



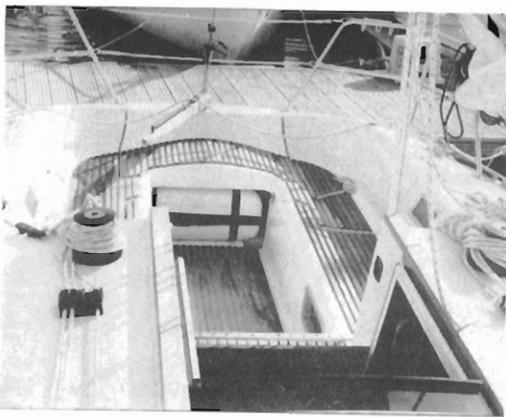
L'importance des volumes arrière autorise des cockpits confortables avec de larges plats-bords.

avec un balcon arrière en deux parties reliées par des filières ouvrantes. Il est donc aisé de débarquer par l'arrière sur ces bateaux où le tableau est quasiment vertical.

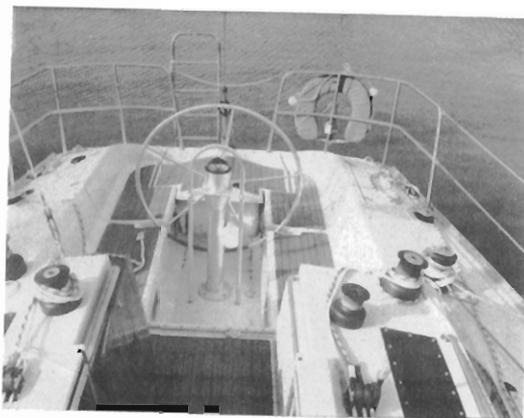
Enfin, au chapitre des accessoires, Jeanneau et Kirié ont intégré deux petits coffres de rangement dans le cockpit pour les manivelles, lampes-torches, etc., alors que Gibert et Bénéteau ont placé astucieusement les

Sous le siège arrière s'ouvre un rangement pour le canot de survie. Notons que les bouteilles de gaz sont logées, soit dans un abri (Jouët 1080), soit dans un coffre spécial (Feeling, Gib'Sea) à côté du bib. Seul Jeanneau livre une fermeture de ce capot arrière, mais une fois le bib installé, l'ouverture en est particulièrement difficile.

Terminons ce chapitre sur la position des manettes de gaz et



Deux équipets pour ranger du petit matériel sont prévus dans les hiloires du Sun Shine.



La barre à roue est un peu à l'étroit dans le cockpit du Jouët 10,80 m.

du tableau de bord du moteur. L'Idylle 11,50 étant livré avec une barre à roue, la manette de commande est astucieusement installée sur la colonne du compas, mais le tableau de bord est renvoyé à l'intérieur comme

sur le Gib'Sea 105 ! Sur les autres voiliers, la manette des gaz est placée à côté du barreur à tribord. Sur le Sun Shine, le tableau de bord fait face au barreur alors que, sur le Feeling et le Jouët, celui-ci est placé sur le

côté. Notons que, sur ce dernier, le tableau de bord est fourni avec un plexiglas fumé qui, s'il protège de la corrosion, empêche toute lecture des cadrans.

Dominic BOURGEOIS ■

## gréement - accastillage

Malgré quelques manques et quelques accessoires superflus, l'accastillage et le gréement son agencés avec beaucoup de sérieux sur ces cinq voiliers de croisière.

### Gréement

Il y a encore quelques années, les constructeurs cherchaient à tout prix à diviser les gréements pour diminuer la taille des voiles et faciliter ainsi la manœuvre. Depuis, l'enrouleur de foc a réglé la question en laissant à l'équipage le soin de doser à sa guise et sans effort la surface utile de génois. L'enrouleur n'est certes pas indispensable sur des unités de 11 mètres de long, mais il permet aux constructeurs d'équiper leurs bateaux sans arrière-pensée de grands gréements de sloop en tête ainsi que nous les retrouvons sur nos cinq bateaux.

Les profilés en aluminium anodisés sont tous équipés d'un double étage de barres de flèche et comprennent un haubannage inox serti, composé d'un étai, un pataras, deux galhaubans, deux bas-haubans, deux intermédiaires et un bas-étai. Sur l'Idylle et le Gib'Sea 105, une paire de bas-haubans avant et arrière permettent de se passer de bas-étai,

ce qui libère intégralement la plage avant.

Notons au passage que ces gréements proviennent tous du même fabricant (la société Ageca) alors que les mâts ont deux origines distinctes : Isomat (Idylle, Sun Shine) et Soferac (Feeling 1100, Jouët 10,80 et Gib'Sea 105).

Feeling, le plus rapide au portant par vent fort.



Même marque ne signifie pas agencement identique. A bord de l'Idylle, les drisses sortent en pied de mât alors que, sur le Sun Shine, elles sortent isolées plus haut sur le profil, et passent par des poulies en pied de mât pour être renvoyées ensuite vers le cockpit : ce dernier montage nous paraît préférable. En effet, l'angle de sortie des drisses en pied de mât (Bénéteau) impose un positionnement adéquat des poulies de retour à plat pont. Si ces dernières, comme c'est le cas sur l'Idylle, sont obligatoirement fixées au niveau d'une empreinte déjà réalisée dans le moule, les drisses risquent de rager sous tension. D'autre part, les sorties à hauteur d'homme sur le mât permettent de hisser la voile à la volée et facilitent la tâche de l'embarqueur dans le cockpit. Essayez d'envoyer un spinnaker avec 20 nœuds de vent, et vous ferez la différence !

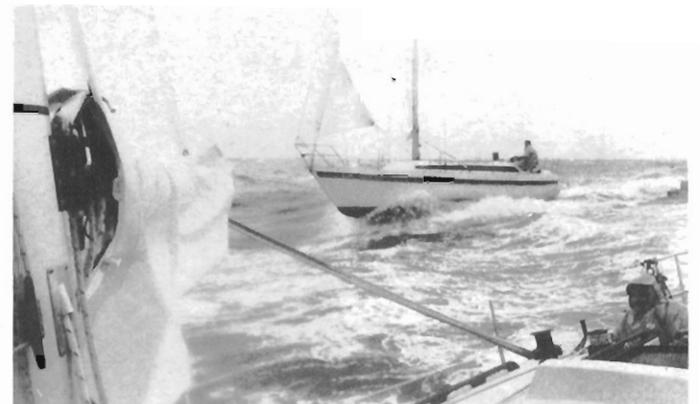
Au près serré par mer forte, la voile arisée et les mâts largement dimensionnés n'affichent aucune tendance néfaste. Seule la raideur de l'étai laisse les régatiers

un peu sur leur faim. Le ridoir de pataras à volant n'est pas un luxe, loin s'en faut. Sur les voiliers équipés d'un enrouleur de foc, l'étai est encore plus sollicité. A cet égard, le ridoir du Bénéteau nous a paru insuffisant.

Les drisses de foc, prétendument en préétiré, « donnent » beaucoup trop et il faut, si l'on veut obtenir un foc ou un génois correctement étarqué, retendre régulièrement la drisse, ce qui n'est pas normal. Cette remarque, valable pour quatre des cinq bateaux, devrait inciter les constructeurs à monter en standard des drisses de foc mixtes (câble/textile), comme sur le Gib'Sea, ou bien en Kevlar. L'inventaire standard des drisses commun aux cinq bateaux est réduit à l'essentiel, sans plus : une drisse de grand-voile et sa balancine, et une autre pour le génois. C'est tout !

Les mâts sont équipés pour recevoir l'équipement optionnel de spi : drisses, balancines et tangons, parfois même deux comme sur le Jouët, ce qui n'est pas superflu quand il faut empanner dans la brise avec un bas-étai. A ce propos, le tangon du Jouët, par ailleurs réversible, est équipé d'un embout dans lequel se bloque l'extrémité du bras sous tension, rendant impossible l'ouverture du piston. Un système classique que l'on retrouve sur les autres bateaux est préférable.

L'inventaire standard de la voilure évolue légèrement selon les bateaux. Une grand-voile à trois bandes de ris plus un génois médium, un foc et un tourmentin figurent à l'inventaire le plus fourni, celui de l'Idylle et du Feeling. Les autres proposent trois voiles : grand-voile, tourmentin plus médium (Sun Shine) ou foc (Jouët), pas de tourmentin mais un médium, plus un foc pour le Gib'Sea. Les voiles essayées avaient, dans l'ensemble, belle allure et ont résisté sans broncher au traitement infligé par le mauvais temps. En plus du fait qu'il nous apparaît à la limite de l'honnêteté, voire dangereux, de vendre des grand-voiles dans lesquelles on ne peut pas prendre trois vrais ris, il faut noter que certains des voiliers sont vendus sans bosses de ris. Dans le cas de l'Idylle, il vous en coûtera 9 898 F pour disposer d'un foc à enrouleur dont l'utilisation, sur un voilier orienté avant tout vers la croisière, est, somme toute, préconisée. Mais la différence de



Le Feeling bord à bord avec le Gib'Sea à l'arrivée sur Noirmoutier.

prix comparée à la garde-robe standard relativement fournie reste importante.

### Accastillage

Sur tous ces bateaux, la conception du plan de pont est similaire, inspirée par le souci de regrouper les manœuvres dans le cockpit pour limiter et simplifier le travail. Toutes les drisses (sauf celle de la grand-voile sur l'Idylle) sont ainsi à portée de main depuis le cockpit. Seule la manœuvre de prise de ris exige le déplacement jusqu'au pied de mât pour passer l'œillet de ris dans le croc et tendre la bosse avec le winch fixé sur le mât en dessous de la bôme. Quant aux écoutes de génois, elles sont renvoyées comme à l'accoutumée sur des winches de chaque côté du cockpit. Très proches par l'agencement de leur accastillage, ces cinq voiliers laissent toutefois apparaître après cinq journées de navigation passées à leur bord un certain nombre de différences.

Dans la mesure où ces bateaux sont peu raides à la voile et qu'ils n'affectent guère la gîte de par leur forme, on prend l'habitude, dès que le vent monte, de réduire la voilure sur l'avant. Dans ces conditions, les winches d'écoute à deux vitesses apparaissent suffisants.

La troisième démultiplication, dont bénéficient ceux du Sun Shine et de l'Idylle, constitue toutefois un « plus » appréciable, ainsi d'ailleurs que le self-tailing, fourni en standard à bord du Jouët. Est-ce pour équilibrer la note, ce dernier voilier ne possédant qu'un seul winch de drisse ? Sur l'Idylle, la barre d'écoute de grand-voile est située devant le pare-brise et

l'écoute revient sur un winch, également utilisable, par le biais d'un bloqueur pour une drisse. Le Bénéteau compte ainsi au total trois winches de drisse, en incluant celui qui est fixé sur le mât pour la grand-voile, contre deux pour les autres et un pour le Jouët.

Tous ces winches sont à deux vitesses sauf celui de la bosse de ris. Notons au passage que Barbarossa équipe les Sun Shine, Feeling et Jouët. Les deux autres sont à l'étiquette de Lewmar. Tous possèdent également des bloqueurs verticaux de façon à pouvoir utiliser l'une ou l'autre des manœuvres à volonté.

A l'usage, le balcon de mât du Bénéteau nous a paru d'autant plus superflu qu'il est trop près de l'esperet et que la manivelle de prise de ris bute dessus... Même problème de manivelle, cette fois contre le pare-brise avec un winch de drisse. Dans ce cas, il n'y a pas d'autre solution que de

Un hale-bas de bôme largement démultiplié, de surcroît renvoyé à un winch, permet de contrôler efficacement la forme de la grand-voile.

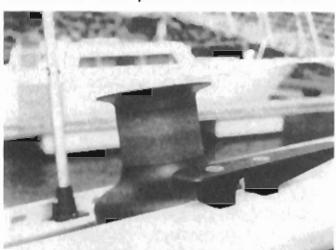


se munir d'une manivelle à cliquet. C'est regrettable.

A la gîte, on apprécie sur le Gib'Sea la « profondeur » des bancs de cockpit qui rend la position à l'embrayage moins acrobatique que sur les autres bateaux. Toutes les écoutes de génois passent par des poulies de renvoi (ouvrantes sur le Feeling). On trouve également sur la presque-totalité des bateaux des taquets d'écoute de marque Becquaert dont le dessin astucieux les rend pratiques à l'usage.

Sur le Feeling, certains équipements prévus en option se révèlent bien pratiques à l'usage, sinon indispensables. Ainsi, le ri-doir du bas-état était, sur notre bateau, terminé par un mousqueton de façon à pouvoir le libérer et empanner facilement le spinnaker avec un seul tangon. On trouvait de plus un barber-hauler pour l'écoute ou le bras de spi, fort utile pour ne pas plier les chandeliers au large, et un palan de réglage pour le chariot de grand-voile arrêté sur un clam-cleat. L'efficacité du palan de grand-voile était accrue par un petit palan supplémentaire, lui-même à cinq brins, qui permet de réellement border la grand-voile dans la brise sans se rompre les reins.

Ces petits détails font partie du « matériel » couramment utilisé en compétition mais rendent aussi la vie plus facile en croi-



Taquet Becquaert ; un simple tour d'écoute suffit.

sière. Ce sont, certes, des options, mais peu coûteuses, surtout si on les installe soi-même. De même pour l'accastillage du spinnaker, il est inutile d'acquiescer deux winches supplémentaires, une paire de bloqueurs situés en sortie de poulie de retour d'écoute de génois (en option sur le Sun Shine) permet de libérer le winch et de l'utiliser pour le spi.

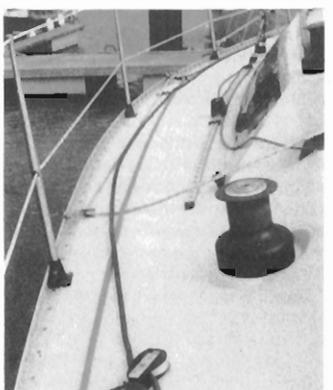
Toujours à propos du spi, les trois constructeurs Jouët, Idylle, Gib'Sea font l'impasse sur la cadène fil de fixation pour la poulie de hale-bas ou encore sur un solide point de fixation de retour de



Une bonne disposition de l'accastillage dans le cockpit du Feeling.

bras (Jouët, Gib'Sea) autre que le rail de fargue.

Au rayon de l'accastillage divers, on note là aussi des détails qui soulignent l'attention des chantiers. Jouët est le seul à proposer un balcon avant aisément franchissable. Le Sun Shine dispose d'une ferrure d'étrave, à notre avis la mieux conçue des cinq, équipée de deux larges davier (l'un pour le cordage, l'autre pour la chaîne) et d'un axe de fort diamètre en inox pour maintenir le mouillage. Elle accepte notamment le départ entre le passage de la chaîne (ou du filin) dans le taquet et son amarrage sur le taquet. Les points d'amure de foc sont parfois constitués



Sur le pont du Feeling quelques détails pour le réglage : avale-tout, barber-hauler de spi.

d'un simple crochet, nous leur préférons la cadène fil placée transversalement à la base de l'étai et à laquelle sont fixés les points d'amure de génois par l'intermédiaire d'un mousqueton (Kirié).

Un changement de foc par 30 nœuds de vent effectué sans perdre de temps contre un méchant clapot nous a permis de nous rendre compte que le meilleur cale-pied restait le tangon

fixé à plat-pont... Malheureusement, il est en option ! Il y a, bien sûr, le rail de fargue, mais il est trop bas dans ces conditions. Alors, restez attentifs quand vous manœuvrez sur la plage avant par mauvais temps !

Au mouillage, nous avons apprécié les chaumards encastrés dans le rail de fargue, au niveau du bau maximum sur le Gib'Sea. Ils facilitent grandement le passage de gardes. A l'Herbaudière, une des amarres en nylon de l'Idylle, pourtant le mieux protégé des cinq bateaux, s'est rapidement détériorée sur le chaumard d'étrave, insuffisamment arrondi. Les cinq voiliers ont quatre taquets d'amarrage (deux à l'avant, deux à l'arrière) et sont équipés d'un rail de fargue ajouré qui ceinture la liaison pont-coque.

Dans le cockpit, notamment à la gîte, on apprécie plus le revêtement fait de lattes de bois disjointes (Gib'Sea et Kirié en standard) au plancher plein (Idylle) plutôt prévu pour les bains de soleil confortables. Détail intéressant, seul le Sun Shine possède de larges boîtes à manivelles encastrées dans les dossier de coffre. Notons enfin, au pied de mât du Jouët, un imposant tuyau relié au pont pour le passage de la câblerie : un montage sans doute efficace, mais laid !

Pour en terminer avec l'inventaire de l'accastillage de pont, il faut souligner que tous ces bateaux ont à l'avant un puits à chaîne autovideur avec piton d'étagère accessible par un capot ouvrant, des mains courantes sur le rouf (en inox sur le Jouët), voire élégamment posées autour de la descente comme sur le Kirié. Pour les Gib'Sea, Jouët, et Feeling, une console pour instruments est posée sur le pont en avant de la descente.

Patrice CARPENTIER ■

## emménagements

Tout n'est pas encore parfait, mais il faut reconnaître qu'un gros effort a été accompli pour faciliter la vie en mer. On regrettera parfois une certaine uniformité des emménagements.

### Cabines arrière et postes avant

Qui envisagerait aujourd'hui de présenter un voilier de croisière d'une certaine taille, et a fortiori d'une dizaine de mètres, sans ses deux cabines arrière encadrant la descente ? Et pourtant, dans notre flotte, deux modèles osaient affronter cette mode à contre-courant. Pour le Gib'Sea 105, la réponse est logique : sa conception remonte déjà à plusieurs années et, d'ailleurs, le constructeur propose maintenant le 106, c'est-à-dire la même coque avec deux cabines arrière. Mais alors, comment expliquer qu'un chantier comme Bénéteau lance cette saison l'Idylle 11,50 avec une seule cabine arrière en mettant l'accent sur le confort particulier de ce modèle ? D'autre part, la sortie du Gib'Sea 106 n'a pas bloqué les ventes du 105, qu'un bon nombre de plaisanciers continue à préférer.

Quelques jours passés à bord de ces cinq voiliers ont ébranlé nos certitudes, et une réponse de Norman brûle nos lèvres : « C'est selon ! » Bien sûr, lorsque l'équipage est nombreux, trois cabines isolées au lieu de deux présentent un avantage appréciable, mais cela nécessite d'installer les toilettes devant le mât avec moins de hauteur sous rouf, et au détriment du volume du poste avant. De plus, la deuxième cabine arrière limite la taille des coffres du cockpit et, dans ces conditions, les voiles même mouillées ont une tendance fâcheuse et irrésistible à envahir le poste avant. Autre observation, l'équipage d'un voilier n'est pas toujours constitué par des couples, et le lit de 140 présente peu d'intérêt lorsque l'on dort seul.

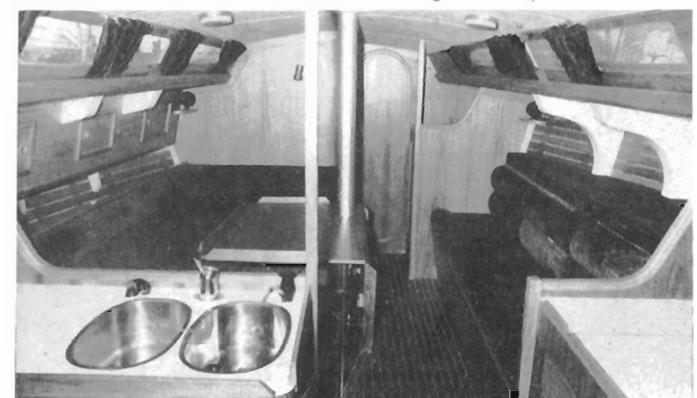
Le chantier Yachting France a bien perçu cette anomalie et, dans le Jouët 1080, la cabine arrière tribord, plus petite que celle du propriétaire, abrite deux couchettes simples superposées.

Dans la pratique, le nombre de cabines ne se justifie que dans la mesure où elles restent réelle-

ment utilisables. Où est l'intimité d'une cabine dont l'entrée exigüe force ses occupants à se déshabiller dans la descente ? Pour cette raison, nous préférons les cabines arrière munies d'un petit siège plutôt que d'un lavabo encombrant, ou bien une entrée très dégagée comme dans le Sun Shine. Peut-on aussi parler véritablement d'intimité lorsqu'un simple contre-plaqué vous sépare du couple voisin ? Un plan d'emménagements comme celui du Gib'Sea 105 ou de l'Idylle 11,50 assure un meilleur isolement. Une surface suffisante de plancher disponible à la tête des couchettes s'avère indispensable aussi bien pour rester debout que pour s'asseoir sur le bord de la couchette double. La planche amovible du Gib'Sea 105 répond à ce souci. Dans ce même bateau, aucun coffre ne vient restreindre l'espace au-dessus des dormeurs, ce qui n'est pas le cas dans le Feeling 1100, où les coffres arrière laissent juste la hauteur pour les pieds.

Un architecte renommé de la génération des anciens déclarait à propos des emménagements : « pour moi, un bateau c'est un cintre et un tiroir par équipier ». Longtemps oubliés, les tiroirs sont revenus aussi bien sur le Feeling 1100, dans lequel le constructeur habille d'une façade en bois de grands casiers en plastique, que dans la cabine arrière et le poste avant de l'Idylle

Feeling 1100 : un aspect costu, menuiseries claires en orme, gros velours bleu, la cloison échancrée à l'avant du carré augmente l'espace visuel.



11,50 où ils sont en vrai bois et peuvent recevoir le linge des occupants. C'est quand même autre chose que d'être obligé de rouler ses chemises dans des équipets biscornus !

Dans ce dernier bateau, la cabine arrière est également dotée d'une récente invention des architectes navals : le « coin lecture ». En s'adossant sur le coffre moteur habillé d'un confortable dossier, l'heureux plaisancier peut bouquiner à l'abri du remue-ménage du bord. Tout est prévu : l'équipet pour ranger le livre ainsi que la liseuse électrique. On retrouve une disposition analogue sur le Jouët 1080, mais le coussin est nettement plus maigre. Naturellement, il n'est plus question de lire lorsqu'on démarre le moteur dont la cohabitation constitue un sérieux inconvénient pour les occupants des cabines arrière, sauf par temps froid. Nous avons été quelquefois bien contents de trouver notre matelas chaud le soir en arrivant au port.

L'aération joue un rôle important dans des espaces aussi mesurés. Le chantier Jeanneau, au quel nous reprochions souvent de ne pas prendre assez en compte ce facteur essentiel de confort, semble avoir pris le taureau par les cornes et les portes de la cabine arrière de Sun Shine sont même équipées de grilles afin de renforcer l'efficacité des aérateurs fixes en créant une cir-



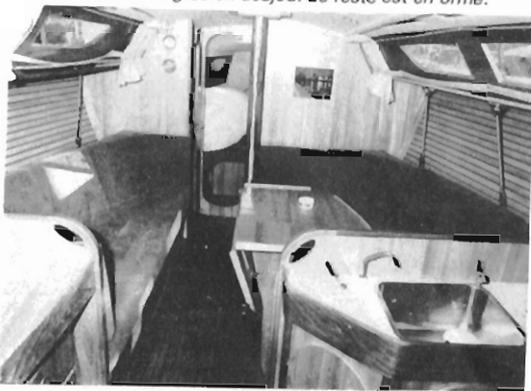
Gib'Sea 105 : menuiseries classiques en acajou, capacité record autour de la table, beaucoup de rangements divers à tribord. A bâbord, une couchette de mer bien inclinée.

culatation d'air. Les conditions de notre essai nous ont démontré l'intérêt de ne pas compter seulement sur l'ouverture des hublots pour ventiler l'intérieur.

### Des carrés arrondis... et clairs !

Fin le temps des matelas en toile à store ou en toile plastifiée ! Les carrés deviennent de véritables salons rembourrés et capitonnés où l'on hésite parfois à s'asseoir en tenue de mer. Dans le genre « relax », le Jouët 1080 a été sacré champion à l'unanimité par nos équipages pour le confort douillet de ses banquettes enveloppantes que l'on croirait creusées dans la mousse. A l'heure de l'apéritif, les places étaient chères, bien qu'on y tienne facilement assis à sept, comme pratiquement dans tous nos bateaux. Pour obtenir ce résultat, l'architecte a sacrifié toute possibilité de rangement ou de couchettes de mer contre les bordés. Le chantier a prévu pour le bateau de série de réduire un peu l'épaisseur des dossiers afin

Jouët 1080 : champion de la clarté et de la détente, le modèle de série comportera des équipets le long des bordés vaigrés en acajou. Le reste est en orme.



Idylle 11,50 : un confort bourgeois avec des menuiseries en teck et des planchers que l'on hésite à fouler sans patins. Les banquettes sont anatomiques.

de rajouter des équipets latéraux sans préjudice pour le confort.

Le carré du Gib'Sea 105 bat le record de longueur avec 2,26 m entre cloisons, et l'on peut s'asseoir très nombreux autour de la table. Cela permet également de transformer la banquette en U en couchette double sans avoir à retirer les dossiers des deux côtés. Autre astuce de ce modèle, la couchette de mer bâbord, dont la partie mobile se cale légèrement inclinée pour compenser la gîte. Un système un peu analogue équipe le Feeling 1100 dont la double ceinture du dossier de la banquette tribord est utilisée à plusieurs fins. La partie supérieure constitue le bas-flanc de la couchette de mer, tandis que celle du bas s'escamote contre le bordé pour transformer la banquette en couchette d'un mètre de large. Sur le Sun Shine, les dossiers des banquettes du carré montés sur charnières se relèvent et forment des couchettes superposées tout en laissant des équipets le long du bordé. Une sangle au milieu complète l'ac-

Sun Shine : d'apparence « bon chic, bon genre », avec des menuiseries sobres en teck, y compris sur les hiloires de rouf, ce carré fonctionnel abrite quatre couchettes.



tion des verrous des extrémités mais, pour la mer, il faudrait la compléter avec des toiles de roulis. Aucun de nos constructeurs n'a compris cet accessoire dans l'inventaire standard. La petite bannette fixe de l'Idylle 11,50 est toutefois bordée par une planche qui maintient correctement le dormeur par gîte modérée. Cette bannette située à bâbord surplombe la banquette en U d'un carré de conception très classique, mais aux coussins particulièrement bien dessinés pour la position assise.

Dans les quatre modèles les plus récents, le vaigrage en bois sur les bordés a supplanté les revêtements textiles ou le Buflon, que l'on trouve encore sur le Gib'Sea 105. Lattes d'orme sur le Feeling 1100, de teck sur l'Idylle 11,50, d'acajou sur le Jouët 1080, contre-plaqué teck rainuré sur le Sun Shine: ainsi habillés, nos bateaux n'ont plus rien à envier à la qualité des meilleurs chantiers étrangers, souvent pris comme référence.

On évoque couramment la

chaude ambiance des soirées dans un carré de voilier lorsque les équipages détendus racontent leurs aventures dans une pénombre enfumée. Malheureusement, la réalité est toute autre et les visages, mêmes bronzés, pâlisent sous la lumière crue du tube fluo placé au centre du rouf.

Il faut donc encourager les efforts des constructeurs du Feeling 1100 et du Jouët 1080 qui ont tenté d'améliorer un peu l'éclairage artificiel du carré avec des petits spots moins désobligeants pour les visages et les objets. Un long chemin reste encore à parcourir pour obtenir une lumière douce et tamisée qui permette de voir clairement ce que l'on a dans son assiette. Il n'est pas interdit de rêver, mais il faut reconnaître que les catalogues d'éclairage sont très pauvres en modèles, d'autant plus que ces accessoires doivent aussi résister à la corrosion.

En matière d'éclairage naturel, tous nos bateaux étaient bien pourvus de grands hublots latéraux et de panneaux ouvrants mais, sur le Jouët 1080, l'architecte a ajouté au-dessus du rouf deux lignes de hublots allongés qui dispensent une clarté tout à fait inhabituelle et très agréable. Le capot de descente en plexiglas équipe trois bateaux sur cinq. Sur l'Idylle 11,50, le constructeur a préféré installer un système de rangement automatique de la porte de descente qui vient se glisser sous le capot horizontal. Une idée lumineuse, même si la carré est un peu plus sombre.

### Hauteur sous barrots

Parmi les éléments du confort, la hauteur sous barrots préoccupe beaucoup de plaisanciers, mais on pourrait croire qu'au-delà de dix mètres de longueur, les voiliers de croisière modernes échappent à ce genre de servitude. Les constructeurs annoncent d'ailleurs non sans fierté les mesures relevées à l'entrée du carré. Ainsi le Jouët 1080 et l'Idylle 11,50 approchent de près les deux mètres. Mais, dans les postes avant, le rouf en siflet impose sa dure loi et l'on dépasse rarement 1,75 m dans la zone de stationnement debout entre les couchettes avant. Une exception, toutefois, avec l'Idylle 11,50 qui affiche 1,86 m grâce à son rouf résolument horizontal se prolongeant bien en avant du mât. Au-dessous de onze mètres de coque, hauteur sous barrots

### Hauteur sous barrots

Bateau	Poste avant	Toilettes	Descente et avant du carré	Cabine arrière
Sun Shine	1,75	1,72	1,87/1,78	1,83
Feeling 1100	1,74	1,71	1,87/1,81	1,81
Idylle 1150	1,86	1,85	1,97/1,92	1,85
Jouët 1080	1,77	1,82	1,97/1,87	1,83
Gib'Sea 105	1,73	1,72	1,83/1,78	1,76

signifie encore fardage et beaucoup de cabinets de toilette ne permettant de se raser ou de se coiffer qu'en courbant un peu l'échine ou en utilisant les toilettes comme siège.

### Tous à table !

Ce commandement sympathique ne créait qu'un désordre passager sur nos cinq voiliers dont le carré accueille facilement un équipage complet autour de la table de repas. Bien sûr, la table aménagée avec un bar central ne manque pas de charme pour des marins traditionnellement assoiffés. Nous l'avons retrouvée avec plaisir sur l'Idylle 11,50 et sur le Jouët 1080 mais, dans les trois autres bateaux, il suffisait de tendre la main pour trouver un bar à portée de la main. Seul le Gib'Sea 105 comporte des farques sur la partie fine, et les chantiers semblent exclure que l'on puisse installer la table autrement qu'au port.

Les tables à cartes se sont révélées nettement plus marines. Rappelons que le format grand aigle des cartes marines mesure 110 x 80 cm. Sur aucun de nos bateaux la table n'atteignait ces dimensions et, là encore, on constate qu'il manque toujours quelques centimètres, même sur un coque de plus de dix mètres de long. Toutefois, tous nos coins navigation nous ont paru suffisants pour les croisières courantes. Dans ce domaine, le plus simple est souvent le plus pratique et nous avons préféré les casiers à livres bien rectangu-

laire du Gib'Sea 105 aux équipements sophistiqués, mais curieusement inclinés du Jouët 1080. Pourtant, ce dernier fait preuve de recherche avec une lumière rouge spéciale pour éviter l'éblouissement du navigateur.

### Cuisines pour huit ?

Sur un bateau de cette taille, l'aménagement de la cuisine revêt une importance plus grande que sur un croiseur côtier. En effet, il ne s'agit plus de pique-nique, mais de véritables repas qu'il faut servir aussi bien au port qu'en mer à un équipage qui peut compter jusqu'à huit personnes. Aussi, chaque détail compte, si l'on appelle détail, par exemple, un hublot ouvrant à proximité de la cuisine comme sur le Gib'Sea 105 ou l'Idylle 11,50.

Une simple tournée de sandwiches révèle les premières lacunes : plan de travail presque li-



La cuisine du Feeling 1100 : un ensemble bien pensé et complet, à part les portillons coulissants

### Surface des tables\*

Bateau	Table à cartes	Table de repas
Idylle 1150	100 x 67	107 x 95
Feeling 1100	91,5 x 71,5	114 x 93
Gib'Sea 105	92,7 x 71,2	96 x 96,5
Jouët 1080	90 x 81	111 x 94
Sun Shine	106 x 75	110 x 100

\* Mesures en centimètres relevées à l'intérieur des farques.



Sur le Gib'Sea 105, pas de barre de protection, mais une disposition pratique et de nombreux rangements.



Des éléments intéressants dans la cuisine de l'Idylle comme le bloc tiroirs et un hublot ouvrant.

mité au couvercle de la glacière sur le Sun Shine, ou bien miettes de pain qui, sur tous les modèles, disparaissent systématiquement dans la rainure de ce couvercle. Le propriétaire de notre Gib'Sea 105 avait supprimé ce défaut en faisant poser un certain nombre de petites fargues cloisonnant les surfaces planes de la cuisine.

Sur l'Idylle 11,50 et le Sun Shine, les portillons des équipets supérieurs sont maintenus horizontalement en position ouverte par des compas, de telle sorte qu'ils peuvent servir d'étagères au port. Ce serait encore mieux avec une petite fargue intérieure, mais nous avons de beaucoup préféré ce système aux portillons coulissants.

Puisqu'il faut parler des horreurs, nous avons grillé en même temps que nos tartines le meuble joliment verni dans lequel s'encastre le réchaud-four du Bénéteau. Il manquait simplement des joues de protection latérales en inox comme sur les autres modè-

Dans le Jouët 1080, de grands équipets bien aménagés, mais avec une façade curieusement inclinée.



les. Il s'agit pourtant d'un appareil dernier cri à trois brûleurs. Entre parenthèses, le troisième brûleur arrière n'apporte rien, alors qu'il est déjà difficile de faire chauffer côte à côte la bouilloire et une poêle de bonne dimension. Il serait certainement plus utile de prévoir un verrouillage de la porte du four qui nous aurait évité de retrouver grilles et lèche-frites dans la descente après un louvoyage par 35 nœuds de vent. Tout bon vendeur vous dira que cela ne sert à rien de dépasser 20° de gîte, car les performances du bateau en souffrent. Nous aurions aimé en « tenir » un pour lui montrer qu'une gîte de 45° n'a rien d'extraordinaire avec deux mètres de creux et que le débattement d'un cadran de réchaud doit dépasser cet angle sur chaque bord sans que le tuyau de gaz ne serve de retenue.

Tous nos bateaux sauf le Gib'Sea 105 étaient pourvus d'une barre de protection devant le four. Soyons encore plus exi-

geants, cette barre doit être suffisamment large pour ne pas meurtrir la hanche du cuisinier lorsqu'il y reste longtemps appuyé ! Lorsque la cuisine se retrouve au vent, la sangle reste toujours la seule solution pour travailler devant le bloc-cuisine. Aucun de nos cinq bateaux n'en était équipé. Sommes-nous les seuls à vouloir cuisiner en mer ?

Côté rangement, le Feeling 1100 nous a plu avec ses cinq tiroirs superposés et ses nombreux rangements bien diversifiés, un équipet à bouteilles discret le long du réchaud stockant à portée de la main l'huile, le vinaigre et le litre du cuisinier. Sur le Jouët 1080, nous avons remarqué l'évier unique, mais très grand, et le couvercle du réchaud-four qui s'escamote derrière ce dernier. Malheureusement, nous avons également repéré les traces de frottement du coin de la gazinière sur la porte de la cabine arrière bâbord.

Dans l'Idylle 11,50, grâce à un grand bloc de tiroirs composé

Sun Shine : un plan de travail réduit dans un ensemble rationnel. Des équipets simples et pratiques.



de trois paniers en fil plastifié, les provisions rangées sont beaucoup plus faciles à trouver que dans le fond d'un placard. On souhaiterait toutefois un peu plus d'espace entre les étages pour y placer des objets un peu encombrants.

La cuisine du Gib'Sea 105 profite d'un espace important en l'absence de cabine arrière de son côté. Ainsi, le cuisinier peut se caler contre la cloison basse en retour longeant l'échelle de descente et le coffre-moteur. Sans aucun doute, le Sun Shine est le moins richement doté pour la gastronomie, mais sans lacune grave, la pompe à eau de mer sur les éviers étroits, mais profonds,



Six personnes tiennent à l'aise pour dîner autour de la table du Sun Shine.



Faire la cuisine pour huit équipiers exige une surface de travail suffisante.



Les équipets ouverts horizontalement permettent de poser des objets variés. (Sun Shine)

faisant même partie de l'inventaire standard.

Autrefois, la cale du bateau jouait un rôle important pour le stockage des vivres, et surtout des boissons, et, pour juger de la qualité de l'accueil ou de la prévoyance du capitaine, il suffisait de soulever les planchers. Plus question de cela, maintenant, les planchers sont presque tous vissés et, avec les fonds plats, on ne pourrait y glisser dessous que des boîtes d'anchois. Le seul bateau comportant plusieurs planchers amovibles, et même des anneaux pour les soulever, était l'Idylle 11,50 qui cherche à concurrencer les belles constructions étrangères, y compris dans leur raffinement de détail. Dans les autres, on peut tout juste ôter une petite trappe au-dessus de la pompe de cale. Bien sûr, cela empêche les planchers de grincer tout en utilisant des panneaux les plus grands possible. Mais qui n'a envie de voir ce qui se passe dans les fonds sans avoir à s'armer d'un tournevis ?

## Douches et miroirs

En adoptant la solution du cabinet de toilette à l'arrière, le chantier Bénéteau offrait à son bateau un volume important dont il a tiré un bon parti, accentuant son effort sur la décoration et l'aménagement. Si le design de la robinetterie et des accessoires de couleur rouge vif a fait sourire certains de nos équipiers, la présence d'un vrai buffet sous le lavabo et d'équipets d'une contenance réelle, fermés par un bloc de portes coulissantes ou basculantes, correspond vraiment aux besoins de rangement d'un voilier de croisière destiné à des séjours prolongés.

Amateurs de tradition maritime, nous avons apprécié les vrais caillebotis de douche en teck du Feeling 1100 et de l'Idylle 11,50, plus raffinés que les contre-plaqués rainurés à la toupie des autres modèles. Sans être contre le progrès, la pompe à main du Sun Shine nous a paru aussi plus fiable pour vider le bac

à douches qu'une pompe électrique, comme dans le Feeling 1100, beaucoup moins tolérante aux épingles à cheveu ou autres causes d'obstruction. L'expérience montre que, sur un voilier, toute pompe électrique doit être doublée d'une pompe à main.

Aucun constructeur n'a oublié le miroir, mais avec des tailles et des hauteurs différentes : glace en pied sur le Sun Shine, petit miroir rond dans l'Idylle 11,50, glace basculante cachant un équipet sur le Jouët 1080, et, enfin, rectangulaire toute bête sur le Gib'Sea 105 et le Feeling 1100. Sur ce dernier, sa surface modérée s'explique par la présence d'une deuxième porte donnant sur le poste avant, commodité que l'on trouve habituellement sur des bateaux plus grands.

Les vannes à boisseau - vous savez, celles qu'il faut tourner à quatre pattes pendant cinq minutes sans savoir si on les ouvre ou si on les ferme ! - ont heureusement disparu au profit des

# Performances et comportement

Les études préalables à la mise en production d'un nouveau modèle sont de nos jours si poussées que les écarts de vitesses constatés sont faibles pour des voiliers de même taille et de programmes similaires.

Après 150 milles effectués sur cinq voiliers de 11 mètres dans des brises soutenues et à toutes les allures, il peut paraître paradoxal d'éprouver quelques difficultés à parler des performances du Sun Shine, du Jouët 10,80, du Feeling 1100, du Gib'Sea 105 Plus et de l'Idylle 11,50. Et pourtant, quel meilleur test que la comparaison directe avec des équipages qualifiés, changeant chaque jour de monture afin d'équilibrer le facteur humain et de pouvoir confronter les impressions ressenties. Si, au bout du compte, il n'est pas aisé de formuler un point de vue objectif sur les performances, c'est que... les voiliers essayés possédaient des vitesses tellement proches les unes des autres que les jugements tranchés et définitifs ne sont pas ici de mise, les écarts étant souvent trop faibles pour pouvoir être significatifs. Aussi, avec des performances souvent très comparables, nous nous sommes particulièrement attachés à tester les cinq voiliers sur le plan du comportement marin et de leur agrément de conduite.

Des cinq voiliers mis à notre disposition, trois se sont révélés être de performances très comparables, si ce n'est identiques : le Feeling 1100, le Sun Shine et le Jouët 10,80. Le Gib'Sea 105 Plus, bien que légèrement plus petit en taille et déplacement, a montré dans la brise un potentiel très voisin. Enfin, l'Idylle 11,50 de chez Bé-



Jouët 10,80. Un bon passage dans le clapot et un des bateaux les plus voilés.

néteau, de conception légèrement différente des trois premiers cités et équipé d'un foc sur enrouleur, option tout à fait conforme au programme du bateau mais de nature à fausser les comparaisons, principalement aux allures près du vent, a démontré malgré cela des possibilités assez proches des quatre autres « testés ». Mais reprenons plus en détail les cinq étapes effectuées.

## Egalité absolue au bon plein par 20 nœuds de vent

Des Sables-d'Olonne à Port-Joinville (30 milles). Départ groupé : à la bouée des Petites Barges par un vent de sud-ouest

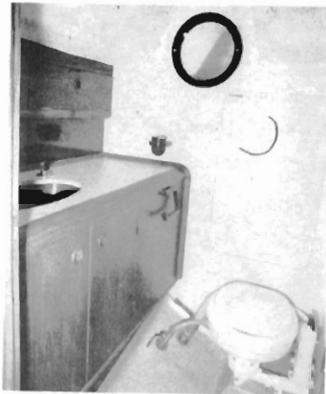
20 nœuds, cap au 310 vers l'île d'Yeu distante à ce moment de 26,5 milles. Des cinq bateaux, l'Idylle 11,50 est absent, ralliant directement Port-Joinville à partir de Saint-Gilles-Croix-de-Vie plus au nord. Pour le Sun Shine, le Jouët 10,80, le Feeling 1100 et le Gib'Sea 105 Plus, c'est donc une navigation au bon plein. Le vent va forcer progressivement, montant à 25 puis 30 nœuds sur la fin du parcours.

Le Feeling 1100 avec Eric Cadro du chantier Kirié, Didier Maupas et Gilbert Le Cossec démarre avec un ris dans la grand-voile et le foc n° 1. Peu avant l'arrivée sur Yeu, ils passeront au deuxième ris. Le Sun Shine, à bord duquel se trouvent notamment Michel Coutand de chez

Au départ de Port Joinville on remarque le Gib'Sea 105 et le Sun Shine sous génois inter par 15 nœuds de vent.



Un cabinet de toilette en avant du mât limite souvent le volume du poste avant. (Sun Shine).



Un buffet de rangement largement dimensionné équipe le cabinet de toilette de l'Idylle 11,50.

## Douches et miroirs

Bateau	Capacité eau douce	Eau de mer	Glacière	
			Volume	Ouverture en cm
Feeling 1100	2 x 150 l	non	100 l (frigo)	44,5 x 38
Gib'Sea 105	2 x 160 l	•	70 l	33 x 41,5
Idylle 11,50	2 x 200 l	non	90 l	41 x 30,5
Jouët 10,80	170 l	•	80 l	30 x 35
Sun Shine	2 x 100 l	par by-pass	90 l	44 x 35

vannes à levier quart de tour. Trois constructeurs sur cinq ont jugé bon de les cacher. Est-ce vraiment une bonne idée pour des accessoires pouvant mettre en cause la sécurité du bateau et qu'il est pratique de pouvoir vérifier d'un rapide coup d'œil ?

L'utilisation intensive de la douche et la distribution d'eau sous pression exigent des réserves d'eau importantes à bord. Nous avons d'ailleurs remarqué que certains bateaux manquaient d'eau en arrivant au port. A croire que leurs skippers avaient voulu alléger leur monture d'un poids non négligeable afin

d'améliorer les performances !

Programme oblige, l'Idylle 11,50 peut charger 400 litres dans ses deux réservoirs, tandis que le Jouët 1080 ne transporte que 170 litres. Les 300 litres du Feeling 1100 et du Gib'Sea 105 nous ont semblé une capacité raisonnable.

A noter que tous nos bateaux étaient équipés de réservoirs souples.

## Tout ranger... sauf les bottes

Nous l'avons tous remarqué pendant notre croisière, les ran-

gements s'améliorent en qualité et en quantité depuis que la course à la couchette semble s'être calmée et, dans l'ensemble, tous les modèles essayés faisaient preuve d'une certaine attention de la part des constructeurs.

Cependant, l'agrément des rangements d'un bateau dépend de mille détails : hauteur de fargues, accessibilité des objets, division des compartiments etc. Ainsi, les coffres sous couchettes ne sont vraiment utilisables qu'avec des matelas bien divisés et des couvercles montés sur charnières. Nous n'avons pourtant aucun bon exemple de ce type à citer sur nos cinq voiliers. Mais nous avons cependant noté plusieurs points forts, comme l'installation complète du poste avant de l'Idylle 11,50 avec équipets, penderie, tiroirs et coffres contre-moulés. En navigation, on apprécie toujours l'équipet dans la descente, comme dans le Gib'Sea 105 ou le Sun Shine, qui permet de ranger à l'abri, mais tout près du cockpit, les objets à tenir sous la main.

La simple logique voudrait que l'on dispose d'une penderie à cirés au pied de la descente pour ne pas avoir à promener les cirés mouillés dans le carré. Elle est presque respectée sur le Sun Shine, qui offre un placard sous la table à cartes, malheureusement déjà assez encombré avec le décanteur et une pompe à main. Sur le Kirié, la penderie à cirés est plus haute et doublée de formica, mais il faut aller jusqu'à l'avant du carré. Dans le Gib'Sea 105, le placard, petit mais bien situé, abrite également le coupe-batteries et son aération laisse à désirer. Par ailleurs, nous n'avons jamais trouvé d'endroit pour ranger correctement quatre ou cinq paires de bottes.

Didier MAUPAS ■

Le confort des bateaux redevient primordial en arrivant au mouillage.



Jeanneau et Dominic Bourgeois, navigue avec la même toile que le Feeling 1100. Par contre, le Gib'Sea 105 Plus (Didier Crescence du chantier et Rémi Tristan) et le Jouët 10,80 (Jean Gaudin de chez Yachting-France, Olivier Le Carrer et Dominique Gautron) utiliseront une combinaison plus chargée sur l'avant (deux ris dans la G.V. et le génois inter), peut-être plus puissante à cette allure de bon plein. Dans le grain précédant l'arrivée sur Yeu, le Jouët 10,80 passera de l'inter au foc n° 1. Seul le Gib'Sea 105 Plus tiendra son inter malgré 30 nœuds de vent ; le bateau, quoiqu'un peu chargé en voile à ce moment, montre sa grande raideur à la toile, que les navigations ultérieures confirmeront. Des volumes arrière importants et un gréement relativement court ne sont pas étrangers à la bonne stabilité du Gib'Sea 105 Plus.

Cette traversée, effectuée en 3 heures 15 minutes à 7 nœuds de moyenne, ne permettra pas d'établir une hiérarchie des vitesses, le Gib'Sea 105 Plus et le Feeling 1100 précédant de quelques dizaines de mètres le Jouët 10,80 et le Sun Shine. L'Idylle 11,50, parti de Saint-Gilles-Croix-De-Vie avec Bertrand d'Enquin du chantier Bénéteau, Pa-

cela évidemment au détriment d'une certaine vivacité de barre...

Le vent a soufflé toute la nuit et, au moment d'appareiller pour l'Herbaudière (île de Noirmoutier), il reste encore 15 nœuds de N-W avec avis de coup de vent pour la fin de journée. Le parcours de 24 nautiques nous fait laisser les bouées des Bœufs (le Bavard et Réaumur) et le Pilier à tribord avant l'arrivée sur l'Herbaudière.

De Port-Joinville au Bavard cap au nord au près bâbord amures. Le Sun Shine (Michel Coutand, Dominique Gautron, Rémi Tristan) avec l'inter et un ris a choisi de faire du près serré, le courant de flot risquant de faire passer la flotte sous le vent du Bavard. Le Gib'Sea 105 Plus (Didier Crescence, Olivier Le Carrer), le vent de la veille dans la mémoire, démarre avec deux ris dans la grand-voile et l'inter et se retrouve rapidement avec la grand-voile haute avant de reprendre un ris. Il a choisi avec le Feeling 1100 de faire de la route, recherchant plus la vitesse que le cap. Le Feeling 1100 (Eric Caïro, Patrice Carpentier, Daniel Andrieu), en prévision d'un renforcement ultérieur du vent, est plutôt sous-toilé de l'avant avec le foc 1 et la grand-voile à un ris.

sec) a choisi une route intermédiaire entre la recherche de vitesse du Gib'Sea et du Feeling et le près serré du Sun Shine. Sous foc 1 et un ris dans la grand-voile, il semble, comme le Feeling, être un peu sous-toilé dans le clapot du pont d'Yeu. L'Idylle 11,50 (Dominic Bourgeois), génois enrouleur à valeur d'un foc de près, est petit à petit distancé par le reste de la flotte. Il s'avère que, pour obtenir un foc aux formes à peu près correctes, il faille raidir énormément l'étai et donc posséder un ridoir à volant sur le pataras, ce qui n'est pas le cas sur la version standard à enrouleur de l'Idylle 11,50. En effet, le fardage et le poids de l'enrouleur sont très importants, les à-coups et la flèche pris par l'étai dans le clapot sont donc beaucoup plus grands, la seule manière d'y remédier est de « souquer » le gréement. Les charges et les efforts induits dans le mât et le haubannage sont alors nettement plus importants. Les chantiers doivent y veiller lorsqu'ils montent des focs sur enrouleur. La recherche de cap du Sun Shine semble apporter un meilleur compromis que la vitesse recherchée par le Feeling 1100 et le Gib'Sea 105 Plus qui se tiennent en quelques mètres, alors que le Sun Shine



Vent de travers dans le sud du Pilier. Le Jouët 10,80 tente de passer sous le vent du Sun Shine.

25 nœuds sous un grain tout en refusant. La flottille ne peut plus parer le Pilier et nos bateaux doivent envoyer tribord amures au près serré dans un méchant clapot pour contourner les dangers du Pilier. Tout le monde passe au 2<sup>e</sup> ris, au foc n° 1 pour ceux qui ne l'avaient pas mis, excepté le Gib'Sea 105 qui conserve son inter. Mais, trop chargé en toile, le Feeling le double par en dessous. Dans le grain, le Jouët 10,80 et le Sun Shine sont distancés car, prudents dans leurs bords, ils virent le Pilier avec une bonne marge de sécurité. Le grain passé, un ciel de traine apparaît avec un renforcement du vent à 30 nœuds et les quatre derniers milles s'effectuent au grand large avec des départs au planing sur la crête de vagues, comme en dériveur. Le Feeling 1100 touche l'Herbaudière le premier, quelques longueurs devant le Gib'Sea 105, le Jouët 10,80 et le Sun Shine sont quel-

que peu attardés, l'Idylle 11,50 à l'arrivée du grain a préféré faire route directe sur l'Herbaudière par le sud du Pilier... et attend tout le monde au port.

Ces résultats doivent être corrigés du fait que le Feeling et le Gib'Sea ont effectué les meilleures navigations, d'une part en tombant juste sur le Bavard et, d'autre part, en rasant les cailloux du Pilier. Les impressions ressenties à bord de chaque voilier par nos essayeurs sont d'autant plus à prendre en considération que les vitesses sur l'eau sont très proches les unes des autres.

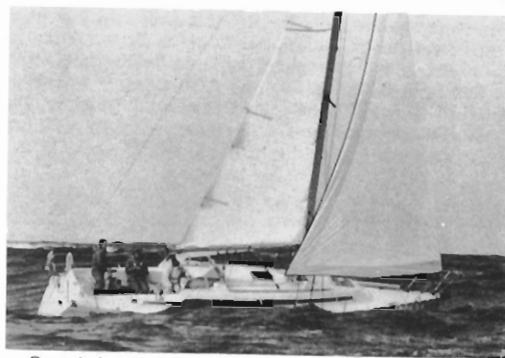
### Des combinaisons de voilures déterminantes pour l'agrément de barre

À bord du Feeling 1100, Patrice Carpentier et Daniel Andrieu ont trouvé la barre très « lourde », nécessitant donc un

effort certain pour placer le bateau dans le clapot, cela d'autant plus que la position de la barre assez basse dans le cockpit et sans blocage vertical sur notre modèle d'essai ne permettent pas de barrer dans une position naturelle. Lourdeur de barre ne veut pas forcément dire bateau ardent sur lequel on serait obligé de toujours tirer sur la barre ; en ce qui concerne le Feeling 1100, ce n'est pas le cas et il nous a semblé que l'équilibre au plus près n'était pas à mettre en cause. La fermeté de barre provenant, soit d'une compensation du safran insuffisante, soit d'un profil défectueux (cette impression est souvent ressentie avec des safrans dont le bord d'attaque est trop rond et épais)...

L'autre remarque que nous avons pu faire à propos du Feeling 1100 est qu'au près bon plein, il est préférable d'être un peu surtoilé que l'inverse. Ayant navigué sous foc n° 1, il est apparu que, en dessous de 20 nœuds de vent réel, le bateau était plutôt mou à la barre et qu'il ne montait pas naturellement dans le vent. Cela est dû au fait que, manquant un peu de puissance pour passer le clapot, l'étrave sur chaque vague a tendance à être poussée sous le vent. Ce comportement n'est d'ailleurs pas propre au Feeling 1100, la plupart des voiliers modernes demandant un bon ajustage de la voilure pour montrer toutes leurs capacités. Par contre, lorsque le vent est monté à 25/30 nœuds, le foc 1, alors parfaitement adapté aux circonstances, donnait au Feeling 1100 puissance et équilibre, lui permettant de faire un excellent près avec un bon passage dans la mer.

C'est d'ailleurs à ce moment que, nous dégageant du Pilier, nous avons passé le Gib'Sea 105 sous le vent. Il est vrai qu'à l'inverse du Feeling, ce dernier avait conservé son génois inter et le bateau surtoilé prenait une gîte excessive rendant la carène trop ardente. Olivier Le Carrer, à bord du Gib'Sea 105, nous confirmera ce sentiment. Le bateau très raide à la toile supportait facilement un génois inter tant que le vent n'excédait pas 20/22 nœuds. Il était alors très agréable à la barre, d'autant plus qu'avec le vent froid qui soufflait ce jour-là, son cockpit profond et bien protégé leur procurait un confort supplémentaire. Rémi Tristan à la barre du Sun Shine nous dira l'aisance que manifes-



Dans la houle du Pont d'Yeu, l'Idylle 11,50 progresse puissamment malgré le génois sur enrouleur.



Pour se dégager du Pilier, le Feeling 1100 a envoyé tribord amures sous foc 1 et deux ris.

trice Carpentier et Daniel Andrieu, ralliera Port-Joinville au près bâbord amures avec deux ris et le génois sur enrouleur réduit à la taille d'un foc 1. Equipé d'une barre à roue, l'Idylle 11,50 faisait preuve d'une sage puissance dans le clapot formé, les surventes étant encaissées avec douceur, la carène ayant eu toutefois tendance à taper à quelques occasions. Le lest court et de faible allongement donnent une très bonne stabilité de route, élément important dans la définition du programme du bateau.

Le génois inter aurait certainement été préférable afin de donner la puissance nécessaire à la carène pour « grimper » dans le vent. On peut noter à ce sujet une différence de surface importante entre le génois inter et le foc 1, aussi bien sur le Feeling 1100 que sur ses concurrents (au moins 10 m<sup>2</sup>), ce qui donne souvent le choix entre naviguer sous-toilé avec le foc 1 et être légèrement surtoilé sous génois inter.

Le Jouët 10,80 (Jean Gaudin, Didier Maupas, Gilbert Le Cos-

grime au vent sans perdre notablement en vitesse, et que le Jouët 10,80 sur une route intermédiaire fait jeu égal avec le Feeling et le Gib'Sea.

La bouée du Bavard parant les dangers des Bœufs se présentera sur la route de ces deux derniers, leur donnant finalement l'avantage... de la meilleure navigation, le Sun Shine étant obligé de laisser porter. Réaumur, l'autre cardinal des Bœufs, est atteinte au bon plein avant de filer petit large vers le Pilier. Le vent de 18 à 20 nœuds monte alors à

### VITESSES MOYENNES EN NOEUDS DANS LES DIFFERENTES ETAPES

<b>Sables-d'Olonne/Port-Joinville</b> (27 milles)	Feeling 1100	] 9,2 nœuds	
	Jouët 1080		
	Sun Shine		9,1 nœuds
	Gib'Sea 105 Plus		9,0 nœuds
] 7,0 nœuds			
<b>Port-Joinville/Le Bavard</b> (Bœufs) (15,5 milles)	Feeling 1100	] 8,8 nœuds	
	Jouët 1080		8,7 nœuds
	Gib'Sea 105 Plus		] 8,6 nœuds
	Idylle 11,50		
Sun Shine	7,0 nœuds		
Idylle 11,50	6,7 nœuds		
<b>Saint-Martin/Sables-d'Olonne</b> (25 milles)	Sun Shine	7,8 nœuds	
	Feeling 1100	7,6 nœuds	
	Idylle 11,50	7,4 nœuds	
<b>Le Bavard (Bœufs)/Petites Barges</b> (38 milles)	Feeling 1100	7,6 nœuds	
	Idylle 11,50	7,4 nœuds	

taut ce dernier pour monter dans le vent, l'agrément de barre étant tel qu'ils poursuivront au près serré au-delà de ce qui était nécessaire pour contourner la bouée du Bavard. Le Sun Shine était alors sous génois inter, apparemment la bonne voilure pour tous les bateaux ce jour-là.

Dans le grain, le passage au foc n° 1 et au 2° ris dans la grand-voile leur fera perdre un certain temps mais, dès la manœuvre effectuée, le Sun Shine retrouvait sa cadence. Quant au Jouët 10,80, bien qu'un peu juste en surface de voilure avec le foc 1, Didier Maupas trouva la barre à roue très agréable au près, le bateau étant équilibré et facile à placer dans le clapot. Quoique portant la même voilure que le Feeling 1100, le Jouët 10,80 se trouvait plus proche de la toile du temps car apparemment un peu moins raide que les autres bateaux.

### Des surfs sous spi à la limite

Après deux journées passées à remonter contre le vent, la troisième étape l'Herbaudière - les Sables-d'Olonne (46 milles) nous amène enfin des allures portantes et la perspective de descendre sous spi par un solide vent de nord-ouest excite tous les équipages malgré le froid. Prenant le chenal sud du Pilier pour sortir de l'Herbaudière, nos cinq voiliers passent groupés à la bouée du Bavard avant de faire cap au 150 et d'envoyer le spi avec 20/25 nœuds de vent. Les bateaux sont grand largue/vent arrière à la limite de la panne, l'allure la plus délicate pour tenir un spi, et donc un excellent test pour leur comportement. Les premiers à arriver aux petites Barges devant les Sables-d'Olonne seront le Jouët 10,80 et le Feeling 1100, terminant sur la même ligne à 9,2 nœuds de

moyenne, quelques encablures devant le Sun Shine (9,1 nœuds) et le Gib'Sea 105 Plus (9,0 nœuds), l'Idylle 11,50, rapidement distancé et ayant affalé son spi dans le vent forçant de la fin de parcours (30 nœuds), sera quelque peu attardé.

Après avoir donné les résultats « secs », il est intéressant de revenir sur la manière. Le Feeling 1100 et le Jouët 10,80 sont toujours restés en tête de la flotte mais avec des vitesses et des comportements différents suivant la force du vent et son orientation. Le vent refusant en augmentant, les dix derniers milles s'effectuèrent au largue serré à la limite du spi. Le Feeling 1100 prenait un léger avantage au grand largue lorsque le vent soufflait à 20/25 nœuds, tandis que le Jouët 10,80 revenait sur lui quand le vent tombait en dessous de 20 nœuds. Le contrôle des deux bateaux s'avérait délicat pour des raisons tout à fait différentes. Le Jouët 10,80 avait tendance à rouler d'un bord sur l'autre et le contrôle du bateau à la barre à roue demanda pas mal de doigté de la part du barreur, car les réactions instinctives de barre lorsqu'un bateau part à contre amplifient généralement les mouvements pendulaires et mènent au départ soit au lof, soit à l'abattée. Il est généralement nécessaire de laisser le bateau contre-giter dans un premier temps et de ne corriger sa trajectoire qu'une fois l'accélération pendulaire en diminution.

Ce contrôle de barre, souvent plus délicat avec une barre à roue, lié à un bridage du spi, permet cependant de porter le spi très loin et à grande vitesse pour peu que l'équipage soit attentif. Il est, en effet, essentiel à cette allure de ne pas laisser monter le spi, il faut alors le brasser carré avec le tangon assez bas et ins-

taller une poulie ouvrante ou un barber-hauler sur l'écoute sous le vent afin d'éviter que l'air ne s'échappe latéralement par le haut du spi (l'effet réactif du vent sur le spi amène sans cela le bateau à partir à contre).

Le comportement du Feeling 1100 s'est avéré un peu différent mais tout aussi délicat, la barre déjà un peu lourde au près est devenue dure avec une tendance de la carène à partir à l'abattée nécessitant de toujours pousser très fermement la barre sous le vent pour contrôler la situation. Quand, sur la fin du parcours, l'allure est devenue serrée avec un renforcement du vent à 30 nœuds, le barreur du Feeling 1100 n'a pu empêcher quelques départs au lof, la barre trop dure devenant inefficace passé un certain angle.

A l'inverse du Jouët 10,80, la barre à roue a permis, semble-t-il, de mieux contrôler le bateau grâce à la plus grande précision de barre obtenue, résultant d'un effort moindre à développer et il a remonté petit à petit le Feeling 1100 pour terminer à sa hauteur. Il n'y a pas grand-chose à dire sur le comportement des trois autres bateaux, si ce n'est qu'un peu moins rapides, ils n'avaient par contre pas de problème pour contrôler la « bête ». La barre du Sun Shine se révélant être aussi légère et précise qu'au près, l'équipage malgré le vent n'a eu aucune peine à porter le spi dans ces conditions.

La même remarque peut être appliquée au Gib'Sea 105 Plus, quoique de barre un peu plus ferme il donne l'impression que la situation ne peut jamais vous échapper et, assis sur son large tableau, le bateau roule très peu et donne une grande impression de sécurité. Le Sun Shine et le Gib'Sea 105 étaient de vitesses comparables avec un léger avantage pour le premier quand le vent était soutenu (20/25 nœuds), l'écart étant plus manifeste dès que la brise tombait en dessous de 20 nœuds. Cela s'explique par la surface de voilure moindre du Gib'Sea comparée à celle du Sun Shine (121,5 m<sup>2</sup> contre 127 m<sup>2</sup> de grand-voile et spi). De même, le Feeling 1100 et le Jouët 10,80 (139 m<sup>2</sup> et 135 m<sup>2</sup> de spi + grand-voile) sont plus voilés au portant que le Sun Shine et le Gib'Sea 105 Plus.

Des Sables-d'Olonne à Saint-Martin-de-Ré (25 milles), nouvelle étape de portant avec des brises moins soutenues et plus

variables qui ne changeront pas grand-chose à la hiérarchie établie entre Noirmoutier et Port Olonne, avec cependant quelques correctifs. L'Idylle 11,50 quasiment absent de la confrontation de la veille se montre cette fois à son avantage en faisant jeu égal avec le Gib'Sea 105 Plus. Le Feeling 1100 s'est avéré le plus rapide dans une descente au grand largue sous spi avec un vent variant de 5 à 20 nœuds. Le dernier du jour est le Sun Shine, mais tous ces résultats, en dehors peut-être de la performance du Feeling 1100, doivent être tempérés du fait que, bien que naviguant relativement groupés, les sautes et les trous de vent furent nombreux et aléatoires, faussant en partie les comparaisons.

### Au près par 35 nœuds comme sur un half-tonner

La dernière étape de nos essais nous ramenait aux Sables-d'Olonne après avoir laissé à Saint-Martin-de-Ré le Gib'Sea 105 Plus et le Jouët 10,80 qui devaient rentrer sur La Rochelle.

L'éclusage du bassin à flot s'effectuant entre 5 et 6 heures du matin, c'est à 5 h 40 que les trois rescapés, Sun Shine, Feeling 1100 et Idylle 11,50, quittent le port au bon plein, bâbord amures, cap au 320. Par un vent de 15 à 20 nœuds d'ouest-nord-ouest, les trois bateaux entament les hostilités de nuit avec un ris dans la grand-voile et le génois inter, excepté pour l'Idylle 11,50 qui portera sa grand-voile haute durant les premiers milles. Le vent passant plus à l'ouest en se renforçant au niveau de la ligne joignant le phare des Baleines à la pointe du Grouin du Cou, qui sera atteinte à 8 nœuds de moyenne avec l'aide, il faut le dire, du jusant. Au près serré

sous deux ris/inter puis deux ris/foc 1, le vent monte à 25/30 nœuds et l'Idylle 11,50, qui tombait sous le vent en perdant à peine en distance, mettra son moteur en route pour appuyer le bateau et déborder ainsi les dangers de la pointe du Grouin sans avoir à virer de bord.

A bord du Sun Shine avec Michel Coutand et Patrice Carpentier, nous nous délectons tant le bateau est facile et agréable à barrer. Il donne l'impression de se trouver sur un half-tonner, la carène se plaçant dans la vague où et quand le barreur le désire sans efforts, en souplesse. Un vrai régal ! Monté à notre vent, le Feeling 1100 se trouve un peu en retrait et semble moins raide à la toile qu'il a, il faut le dire, généreuse, prenant les ris et changeant les génois toujours un temps avant le Sun Shine. Un grain particulièrement violent (35 à 40 nœuds) l'obligeant à prendre le 3° ris à 10 milles des Sables-d'Olonne. Plus d'aisance dans le méchant clapot, ou meilleure navigation ? Toujours est-il que le Sun Shine touche les Sables cinq minutes avant le Feeling 1100 et dix minutes avant l'Idylle 11,50. Après discussions et confrontations, il s'avère que la barre très lourde du Feeling 1100 est probablement à l'origine de cet écart de performance, la carène étant plus difficile à placer dans les vagues...

Après avoir testé les bateaux sur l'eau, il est tentant d'essayer de les comparer en fonction de leurs caractéristiques en prenant comme critères la longueur de flottaison, le déplacement en charge et la surface de voilure au près. Il faut noter à ce propos que le Feeling 1100 essayé, le numéro 1 de la série appartenant au chantier Kirié, présentait un mât de 40 cm plus haut que le

modèle de série produit ultérieurement, ce qui correspond à une diminution d'environ 1 m<sup>2</sup> sur la grand-voile, et de même pour le génois. Bien que minime, cette diminution jouera nécessairement sur les performances aussi bien au près dans le petit temps (nous n'en avons pas rencontré) que sous spi.

Dans le tableau rassemblant les bateaux en fonction des trois critères cités, nous avons pris les caractéristiques fournies par les constructeurs eux-mêmes, ce qui, compte tenu des faibles différences constatées, ne donnent pas une fiabilité absolue à cet exercice théorique. Quatre zones sont ainsi déterminées : les voiliers lourds et peu voilés, ceux qui sont légers et peu voilés, les légers et voilés, enfin les lourds et voilés, chaque bateau se définissant à la fois par sa position par rapport à ces quatre zones et par son emplacement relatif par rapport aux quatre autres bateaux.

Ainsi, le Jouët 10,80 est proportionnellement aussi voilé que le Gib'Sea 105 Plus, mais est proportionnellement plus lourd. De même, le Sun Shine et l'Idylle 11,50 possèdent des caractéristiques proportionnellement équilibrées.

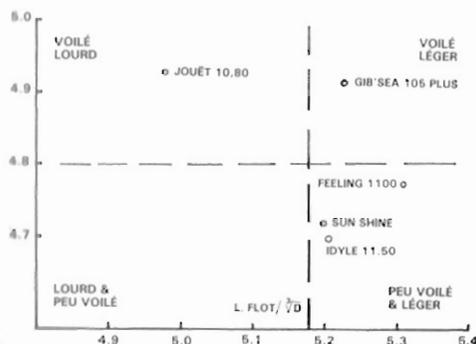
Il faut relativiser l'utilisation de ce tableau en constatant que les écarts entre les plus ou moins voilés et les plus ou moins légers sont de toute manière très faibles, ce qui correspond bien aux performances relevées sur l'eau. Les différents modèles, mis à part l'Idylle 11,50, possédant des vitesses extrêmement proches les unes des autres, il sera finalement plus aisé de se faire une opinion en comparant plutôt les manières d'aller vitu : que les vitesses elles-mêmes.

Daniel ANDRIEU ■

Passé la bouée du Bavard le spi est envoyé sur le Sun Shine, une descente à 9 nœuds de moyenne vers les Sables d'Olonne.



COMPARAISON EN FONCTION DU POIDS (D), DE LA SURFACE DE VOILURE AU PRÈS (S) ET DE LA LONGUEUR DE FLOTTAISON (L FLOT)



Le Feeling 1100, souvent le plus rapide sous spi.



# en conclusion

Des origines différentes pour ces cinq voiliers, mais bien peu d'écarts de vitesse : c'est plutôt le comportement et le confort qui feront finalement la décision... sans oublier, bien sûr, les aspects budget et esthétique.

Une flotte qui arrive groupée en moins de trois minutes après quatre heures de route... Convenez que l'écart est insignifiant et montre bien que toutes ces carènes ont des possibilités très voisines. Celles-ci étaient un peu moins mises en valeur pour le près serré sur l'Idylle, qui garde cependant une bonne capacité au louvoyage dans l'absolu (la comparaison s'effectuait par rapport à des unités assez affûtées).

A moins de se destiner à la régata à outrance — et, dans ce cas, d'étudier de près les tendances développées dans le chapitre Performances — ce ne peut donc guère être la vitesse qui constitue l'élément déterminant du choix mais plutôt l'agrément et le confort de chaque modèle, à la mer comme au mouillage. Le dixième de nœud gagné ici ou là comptera évidemment moins dans la réussite d'une croisière que la douceur de mouvement, la

facilité de manœuvre ou encore le confort intérieur et les volumes de rangement.

Il est certain que ces observations sur les performances sont étroitement liées aux conditions climatiques de l'essai ; la brise aidant, nous avons toujours navigué sous voilure réduite (sauf pendant les bords de portant) et nous n'avons donc pu apprécier les qualités des bateaux dans le petit temps. Dans ce domaine, les gréements élancés qui fleurissent maintenant sur ces unités augurent de comportements vivants, et il y a gros à parier que la hiérarchie se serait alors établie en fonction du plan de voilure de chacun.

Sur le plan du confort, on sait déjà que la capacité maximale suggérée par le nombre de couchettes demande à être prudemment interprétée ; très agréables à quatre, ces bateaux atteignent

sans doute leur limite d'accueil avec six occupants si l'on veut conserver un minimum d'espace vital et de quoi ranger convenablement ses affaires. Il faudrait être quelque peu audacieux pour se risquer à remplir les neuf couchettes proposées sur certains modèles. C'est ici que l'option prise sur l'Idylle se défend bien avec pour but avoué de loger moins de monde, mais mieux ; le style ne convaincra certes pas tout le monde, mais la formule a manifestement sa place.

On peut aussi rêver d'un bateau hybride qui prendrait à chacun un peu de ses bons côtés... un bel engin qui rassemblerait par exemple le carré du Feeling 1100, la clarté et l'espace du Jouët 10,80, les cabines de l'Idylle 11,50, l'agrément de barre du Sun Shine et enfin la raideur du Gib'Sea 105 !

Olivier LE CARRER ■

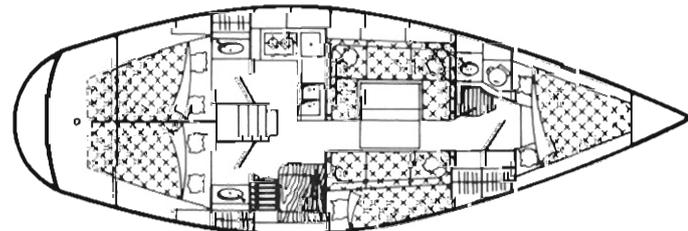
## FEELING 1100

Au premier coup d'œil, le Feeling affiche une allure de gros bateau avec sa silhouette un peu massive. Cette impression se vérifie à l'intérieur, où l'on profite d'un volume habitable considérable qui le place dans ce domaine au premier plan des modèles essayés. Les deux cabines arrière doubles sont de dimensions convenables et d'accès facile. Beaucoup de bonnes choses, donc, à l'intérieur, avec une disposition et une décoration assez classiques et agréables. À l'extérieur, le cockpit est accueillant, quoique son plancher ne soit pas très large. Il y a plus à dire sur la position de la barre (qu'il faudrait pouvoir bloquer en hauteur) et surtout sur son excessive fermeté. Quelle que soit l'allure, les performances sont flatteuses (rappelons que la série définitive sera un peu moins voilée) avec une raideur à la voile qui le place dans la bonne moyenne. Comme le reste du bateau, l'accastillage inspire confiance, avec en particulier quelques bonnes astuces d'équipement.



Un bon rendement à toutes les allures sur le Feeling 1100.

Architecte : Ron Holland.  
Constructeur : Kirié.  
Caractéristiques : longueur coque : 10,95 m ; longueur flottaison : 9,65 m ; bau : 3,70 m ; tirant d'eau : 1,90 m (quillard) ou 1,25/2,10 m (DL) ; poids : 5 600 kg ; lest : 2 400 kg ; voilure : 75 m<sup>2</sup> ; prix : 410 800 F avec moteur, GV, génols médium, foca<sup>2</sup> et tourmentin.



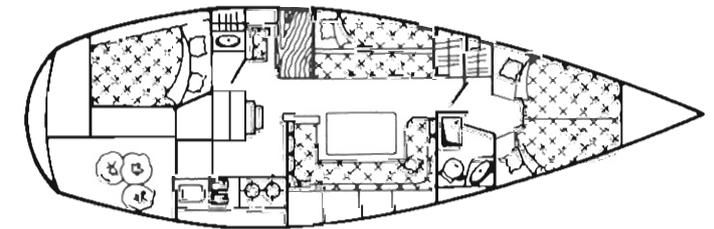
## GIB'SEA 105

Il s'agissait ici du 105 classique, c'est-à-dire avec une seule cabine arrière (la version 106 en abrite deux). À l'issue de ces journées ventées, les utilisateurs du Gib'Sea ont retenu en premier lieu l'agréable raideur à la voile de ce bateau large à la flottaison et au grément moins élancé que ses rivaux (il s'agissait pourtant du modèle « Plus », un peu plus voilé). Le 105 apparaît manifestement comme un bateau très sain qui ne demandera pas trop de manœuvres à son équipage. La barre est agréable et la tenue est bonne, même sous spi dans la brise. Pour le dessin de cockpit, le 105 marque un peu le pas par rapport à ses récents voisins, l'hiloire étant un peu étroite au niveau du barreur. À l'intérieur, on apprécie l'échelle de descente, simple et pratique, le grand carré et le bon dosage des espaces de rangement. Bien qu'il s'agisse du plus petit bateau de notre flotte, il s'est toujours montré dans le coup en matière de performances. À noter enfin, la bonne circulation sur le pont.



Une raideur à la voile fort agréable sur le Gib'Sea 105.

Architectes : Michel Joubert et Bernard Nivellet.  
Constructeur : Gibert Marine.  
Caractéristiques : longueur coque : 10,45 m ; longueur flottaison : 8,95 m ; bau : 3,60 m ; tirant d'eau : 1,80 m (1,20/2,10 m en DL) ; poids : 4 600 kg ; lest : 1 700 kg ; voilure : 70,60 m<sup>2</sup> ; prix : 346 500 F avec moteur YM2 GM et 3 voiles.



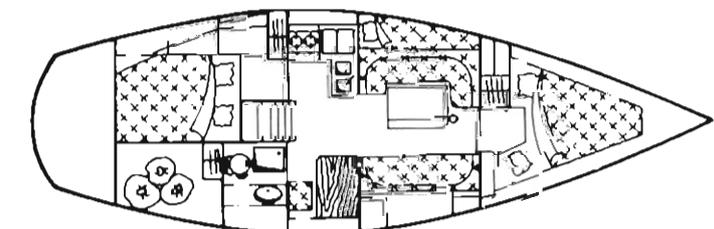
## IDYLLE 11,50

Voici un modèle qui cherche à se démarquer nettement ; aussi bien des voiliers genre « course-croisière » que de la nouvelle génération de voiliers mixtes. Utilisant une carène éprouvée — celle du First 35 —, il offre des aménagements radicalement différents dont la ligne directrice est : volume et confort pour un équipage peu nombreux. Le tout rappelle le croiseur britannique traditionnel, ni coureur, ni fifty. Avec ses courtes hiloires verticales, le cockpit n'est guère enthousiasmant et manque de confort à la gîte. Quelques détails d'accastillage mériteraient également d'être revus. En revanche, les dimensions du rouf permettent de s'y asseoir facilement et de se sentir à l'aise sur les passavants. Sous voiles, l'Idylle est capable de meilleures performances que ne le laisse supposer sa silhouette ; handicapé au près dans les conditions de l'essai (brise et mer formée) par son enrouleur et son moindre tirant d'eau, il faisait pratiquement jeu égal au portant. Terminons sur le point fort de ce bateau : deux cabines doubles (avant et arrière) vraiment dignes de ce nom ; c'est-à-dire volumineuses, avec un bon espace libre



De belles moustaches sous spi pour l'Idylle 11,50.

à l'entrée et de nombreux rangements. Le cabinet de toilette est également de taille confortable.  
Architecte : Jean Berret.  
Constructeur : Bénéteau.  
Caractéristiques : longueur coque : 11,10 m ; longueur flottaison : 9,70 m ; bau : 3,70 m ; tirant d'eau : 1,33 m ; poids : 5 200 kg ; lest : 2 500 kg ; voilure : 69,70 m<sup>2</sup> ; prix : 407 590 F avec moteur.



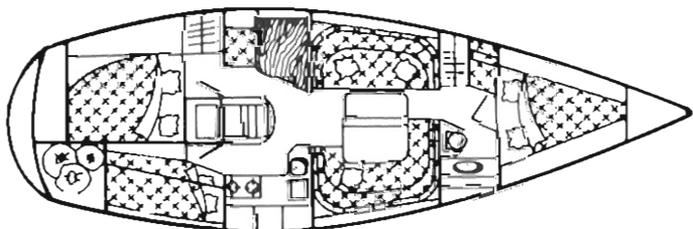
## JOUËT 10,80

Les amateurs de dépaysement en matière de décoration intérieure ne seront pas déçus à ce bord. Finie l'harmonie traditionnelle entre tissu bleu et bois verni ! On trouve ici des bois clairs et des revêtements de couleur fauve avec un vaste carré aux proportions inhabituelles. Le tout placé sous le signe de la clarté grâce aux longs hublots fixés sur la surface du rouf. En contrepartie, ces derniers rendent la circulation bien délicate du fait de leur aspect glissant. Nous disposons pour cet essai du prototype de la série sur lequel un certain nombre de détails de disposition ou de finition vont être revus. Ainsi, l'encombrant et malpratique escalier de descente va être modifié grâce au recul du bloc moteur, de même que la table à cartes ou les dossiers du carré. A l'extérieur, on regrette un peu que les dimensions généreuses des cabines arrière restreignent l'espace dans le cockpit. Côté performances, le Jouët 10,80 fait montre d'un joli potentiel ; très évolutif, il est apparu rapide sous spi et facile à tenir, même au large serré.



Le Jouët 10,80 brille par son volume intérieur.

**Architecte :** Philippe Briand. **9,45 m ;** bau : 3,70 m ; tirant d'eau :  
**Constructeur :** Yachting France. **1,95 m (1,20/2 m en DL) ;** poids :  
**Caractéristiques :** longueur coque : 5 600 kg ; lest : 2 500 kg ; voilure :  
**10,80 m ;** longueur flottaison : 77,50 m<sup>2</sup> ; prix : 412 000 F.



## SUN SHINE

Pas de doute là-dessus, la première chose dont vous entretenez les équipages de Sun Shine, c'est son agrément à la barre. Qu'il s'agisse de près serré ou de spi dans la brise, deux doigts sur le stick suffisent toujours pour guider le bateau avec toute la précision voulue. Un atout important pour ceux qui ne confient pas leur bateau vingt-quatre heures sur vingt-quatre au pilote automatique ! Sans quitter la barre, notons que le dessin de cockpit est confortable et que le plan de pont ne mérite pas de critique majeure. Sous voiles, ça marche fort à toutes les allures et l'on remarque en particulier une intéressante propension à grimper en cap dans la mer. L'intérieur comporte les désormais classiques cabines arrière, associées à un carré au volume plus mesuré que chez certains de ses concurrents. La finition est classique et nette, avec quelques systèmes ingénieux comme les équipets de cuisine dont les abattants font office de plan de travail. L'ensemble est éprouvé et se révèle pratique et sans surprises en mer.



Précision et douceur : le barreur se régale sur le Sun Shine.

**Architecte :** Tony Castro. **9,35 m ;** bau : 3,85 m ; tirant d'eau :  
**Constructeur :** Jeanneau. **1,90 m (1,24/2,10 m en DL) ;** poids : 5 400 kg ; lest : 2 200 kg ;  
**Caractéristiques :** longueur coque : voilure : 72 m<sup>2</sup> ; prix : 387 630 F  
**10,65 m ;** longueur flottaison : avec diesel 22 ch et 3 voiles.

