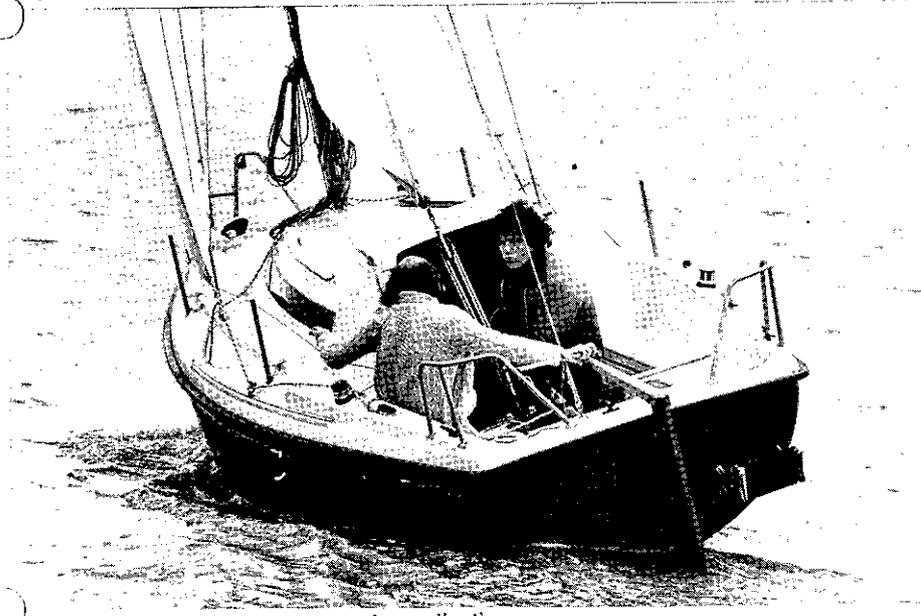




La position du barreur est confortable.



Il faudra prendre garde de ne pas trop charger l'arrière.

rappart à la construction en polyester. En dehors de la surveillance du « formage », la main d'œuvre n'intervient que pour le démoulage, l'assemblage des différents éléments et la finition. Le matériau lui-même présente un certain nombre d'avantages par rapport au polyester : il ne se fendille pas et ne peut pas comporter de bulles, teinté dans la masse, les rayures sont invisibles et sa couleur ne ternit pas. Par contre, l'ABS est beaucoup plus souple que le polyester, si bien qu'il est nécessaire d'appliquer une couche de résine et de fibre de verre de 2 mm à l'intérieur de la coque, pour la rigidifier. Coque et pont sont entièrement contremoulés, 900 litres de mousse expansée sont injectés entre la coque et le contremoule, le pont est contremoulé en sandwich de balsa. Le bateau est insubmersible « même coupé en deux ! ». La robustesse de l'ensemble est très bonne, emménagements posés, coque et pont soudés et rivetés.

N'était l'amortissement du matériel important et coûteux que nécessitent ces opéra-

tions, le thermoformage d'ABS est parfaitement adapté à la fabrication de grande diffusion. Cette méthode offre les avantages d'une qualité de finition constante et d'un prix d'autant plus compétitif que la pièce est grande et la diffusion importante, car le travail de formage reste toujours le même. Partant des limites imposées par l'importance des investissements en matériel, l'étroitesse du marché de la plaisance et la nécessité d'une grande diffusion, l'architecte a conçu un petit croiseur, s'inscrivant dans un programme week-end-vacances. Le Charleston se devait d'être simple à fabriquer et à manœuvrer, facilement transportable, échouant sans problèmes, suffisamment volumineux pour accueillir quatre personnes en petite croisière. Le travail de montage est simplifié par le moulage, au cours duquel sont préformés la plupart des équipets et coffres jusqu'au support du réservoir d'essence dans le vaste coqueron arrière. Le montage des emménagements est effectué avant la pose du pont, les travaux de menuiserie sont peu

importants, le contremoule apportant déjà une excellente finition. La fausse quille reçoit, à l'intérieur, les 200 kg de lest en riblons galvanisés. Elle supporte la dérive en tôle galvanisée de 18 mm qui montée sur axe, disparaît entièrement à l'intérieur. Le safran rapporté au tableau est en bois, il s'enlève facilement. Un anneau de treuilage, incorporé dans la coque à l'avant facilite la mise à l'eau par remorque. Autant d'éléments de conception simple et fonctionnelle qui facilitent la construction et l'utilisation du bateau. Le choix du dériveur lesté correspond très bien au programme du Charleston, le transport, l'échouage et la mise à l'eau du bateau en seront d'autant plus pratiques.

Dans cette taille de bateau où l'obtention du volume et du confort pose d'épineux problèmes, la recherche de l'espace est largement calculée, mais sans excès. La hauteur de franc bord restant modérée, l'espace intérieur est gagné par une teugue qui surmonte le roof. Le maître bau, relativement avancé pour la mode, autorise une grande largeur sur une bonne partie de la coque. Ce qui permet un gain supplémentaire sur le volume intérieur, d'autant plus que les élancements sont faibles et la longueur de flottaison appréciable, non seulement pour le volume, mais également pour les performances. L'ensemble n'est pas disgracieux, les horizontales des longs et fins hublots affinant la ligne, le volume n'apparaît que discrètement à l'extérieur.

ACCASTILLAGE PLAN DE PONT EMMÉNAGEMENTS

Sur le pont, la simplicité domine, tant dans le gréement que l'accastillage. Sur un bateau de ce prix, il ne faut évidemment pas s'attendre à rencontrer un accastillage sophistiqué et luxueux qui y serait d'ailleurs superflu. Vous y trouverez l'indispensable. Le gréement est 7/8, avec deux bas haubans, galhaubans (en poussée sur barres de flèche pour éviter le faux étai), étai avant sur lattes réglables, pataras réglable par palan. Le haubannage est en inox monoton de 4 mm, les espars en alliage d'aluminium anodisé. Le mât est posé sur le pont (les cadènes passant à travers le pont sont reprises dans la coque). L'accastillage est bien disposé et suffisant, dans l'ensemble : filières et petits chandeliers sur le bord de la teugue, 2 winches, rails d'écoutes et avale tout pour le foc, large barre d'écoute pour la grand'voile. Les taquets, en nombre suffisant manquant toutefois de robustesse pour l'amarrage à l'avant, ne serait-ce qu'en cas de remorquage. Quant aux winches de foc, à manivelle fixe, ils sont d'usage peu pratique. Un système d'étauage de grand'voile ne serait pas superflu. Le cockpit peut accueillir quatre personnes. On y est bien assis, la position du barreur est confortable tant au vent que sous le vent, barre d'écoute à disposition. La largeur et la profondeur du cockpit et des banquettes permettent de s'y caler correctement. Un grand coffre reçoit, à l'arrière, moteur hors bord, réservoir d'essence (emplacement prévu dans le moule), défenses, amarres etc. De part et d'autre du cockpit, des petits