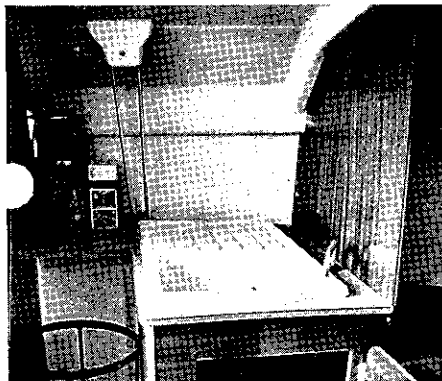
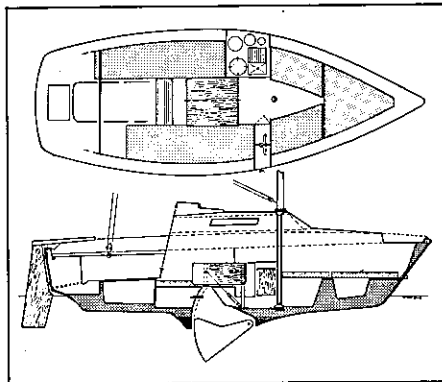


Les emménagements sont complets pour un bateau de cette taille.



Le coin cuisine et l'évier.



équipets fourre-tout sont ménagés dans le moule des banquettes. La circulation sur le pont n'est cependant pas des plus pratiques à cause du retrait de la teugue bordée de chandeliers (un peu bas) et du haubannage. Ce qui oblige à passer sur le roof (l'antidérapant serait à prévoir) qui dispose par ailleurs de deux longues mains courantes. Une petite baille à mouillage ouverte est ménagée à l'avant. Il sera nécessaire de bien y amarrer votre ancre. L'efficacité sur un petit bateau s'accommode logiquement de la simplicité. Sur le pont du Charleston vous ne trouverez pas de superflu et c'est fort bien ainsi.

Bien évidemment, dans un voilier de 6 m de long, vous ne bénéficierez pas d'une hauteur sous barrots de 1,90 m sans que son esthétique se rapproche davantage de celle d'un house boat et que ses qualités marines aient à en souffrir. Les 1,55 m qu'offre le Charleston autour de la large descente sont amplement suffisants pour une position assise des plus confortables, sans avoir à courber l'échine, grâce au décrochement de la teugue. Malgré la table centrale, rabattable sur le puits de dérive, la circulation à l'intérieur ne pose pas de problème et les volumes sont bien utilisés. Un peu plus de lumière et d'aération n'y seraient cependant pas inutiles (un panneau de pont à l'avant ou un hublot en avant du roof, par exemple). La finition du contremoule est impeccable, celle des boiseries l'est un peu moins. Toujours est-il que le Charleston offre des emménagements très complets et bien conçus pour la petite croisière. De l'avant à l'arrière : un poste avant couchette double en avant de la petite cuisine à babord (évier, pompe à eau, cardan pour réchaud 1 feu) et d'une penderie.

Deux couchettes cercueil, formant banquettes bordent la partie carré. La longueur et la largeur des couchettes est amplement calculée, de même que l'épaisseur des matelas. Les coffres de rangement sont nombreux, incorporés dans le contremoule sous les couchettes. Un système de filets serait souhaitable sur les équipets latéraux, de façon à en augmenter la capacité et à éviter la condensation et le manque d'aération des coffres pour les affaires fragiles. La table à cartes coulissante se range sous la banquette tribord du cockpit. Sous ce dernier un grand coffre utilisant toute sa longueur, permet le rangement de toutes choses utiles en croisière. Les volumes disponibles sont judicieusement utilisés et répartis, c'est un atout de poids sur un petit croiseur où chaque centimètre gagné a de l'importance.

COMPORTEMENT À LA MER

Il ne faut pas s'attendre, en posant le pied sur un petit croiseur, dériveur lesté de surcroît, à ressentir une grande stabilité initiale. Le Charleston est effectivement très sensible au déplacement des poids, tant latéralement que longitudinalement. Les volumes arrière étant peu importants, il n'est pas recommandable par exemple de tenter de faire marcher correctement le bateau à quatre dans le cockpit car le bateau n'est plus du tout dans ses lignes et le tableau traîne de l'eau. Ceci étant, le bateau fait preuve d'une stabilité de route remarquable dans les petits airs. Très équilibré, pour peu que la répartition des poids soit correcte, il évolue et se maîtrise comme un grand dériveur, avec toutefois une stabilité

plus importante. Il est aisé de le faire évoluer barre amarrée, par déplacement des poids. La simplicité des manœuvres et la grande précision de barre autorisent des virements de bords très rapides, « à la dériveur » tout en gardant de la vitesse. Dès que la brise monte, il est nécessaire de gar-

Ce que nous avons apprécié :

- Le prix très intéressant.
- La très bonne finition de l'ensemble.
- Les volumes intérieurs.
- L'insubmersibilité.
- L'échouage sans problème.
- Le transport facile.
- La stabilité de route.
- Les réactions vives du bateau.

Ce qui nous a gênés :

- Les winches de foc avec manivelle incorporée, peu pratiques.
- Le peu de lumière à l'intérieur.
- L'absence d'antidérapant sur le roof.
- L'aération insuffisante.
- L'articulation fragile du capot de descente.
- La trop grande sensibilité aux charges à l'arrière.

der une main sur l'écoute dans les surventes ou de réduire car le Charleston atteindra rapidement la gîte critique qui le fait monter au lof. Ce sont des réactions tout à fait normales sur des bateaux de cette taille qui ne supportent pas d'être surtoilés, même légèrement.

CONCLUSION

La faible surface mouillée et la grande longueur de flottaison font du Charleston un bateau rapide pour sa taille et très évolutif. Ce sont des qualités très appréciables chez un petit croiseur côtier. Lorsque également les problèmes de transport, d'échouage et d'habitabilité sont résolus, il semble que le programme d'un tel bateau est parfaitement adapté à la petite croisière cotière. Quant au matériau utilisé, si son apparente souplesse ne permet pas de préjuger de la manière dont il vieillira sur un bateau de cette taille, la méthode de fabrication qu'il autorise satisfait particulièrement la diffusion du produit à un prix des plus compétitif.

Mikaël LE BERRE
Photos Alain CORROLER

FICHE TECHNIQUE

Longueur hors tout : 6,12 m ; Longueur à la flottaison : 5,10 m ; Bau maximum : 2,30 m ; Tirant d'eau : 0,50 m/1,05 m ; Déplacement léger : 800 kg dont lest : 250 kg (200 kg grenaille - 50 kg dérive) ; Jauge brute : 2,97 tx ; Surface des voiles : grand voile : 8 m² ; Drifter (non standard) : 13 m² ; Géniois (non standard) : 10 m² ; Foc No 1 : 6 m² ; Tourmentin (non standard) : 3 m² ; Spinnaker (non standard) : 25 m² ; 4 couchettes - approuvé 4e catégorie pour 4/6 personnes. Constructeur : Sodim. Architecte : J.M. L'HERMENIER. Matériau : ABS Thermoformé. Prix : 26 796,00 F ttc. Distributeur : Diffubat International : BP 14 - 78160 Marly-le-Roi. Tél. : 775.14.49.