

• **America's Cup** Tout ce qu'elle a changé sur nos voiliers... p. 142

bateaux

Equipement

Des cirés
chics et
pas chers p. 130



Le Bepox 700
du Bateau
de l'année
à tout d'un grand! p. 50

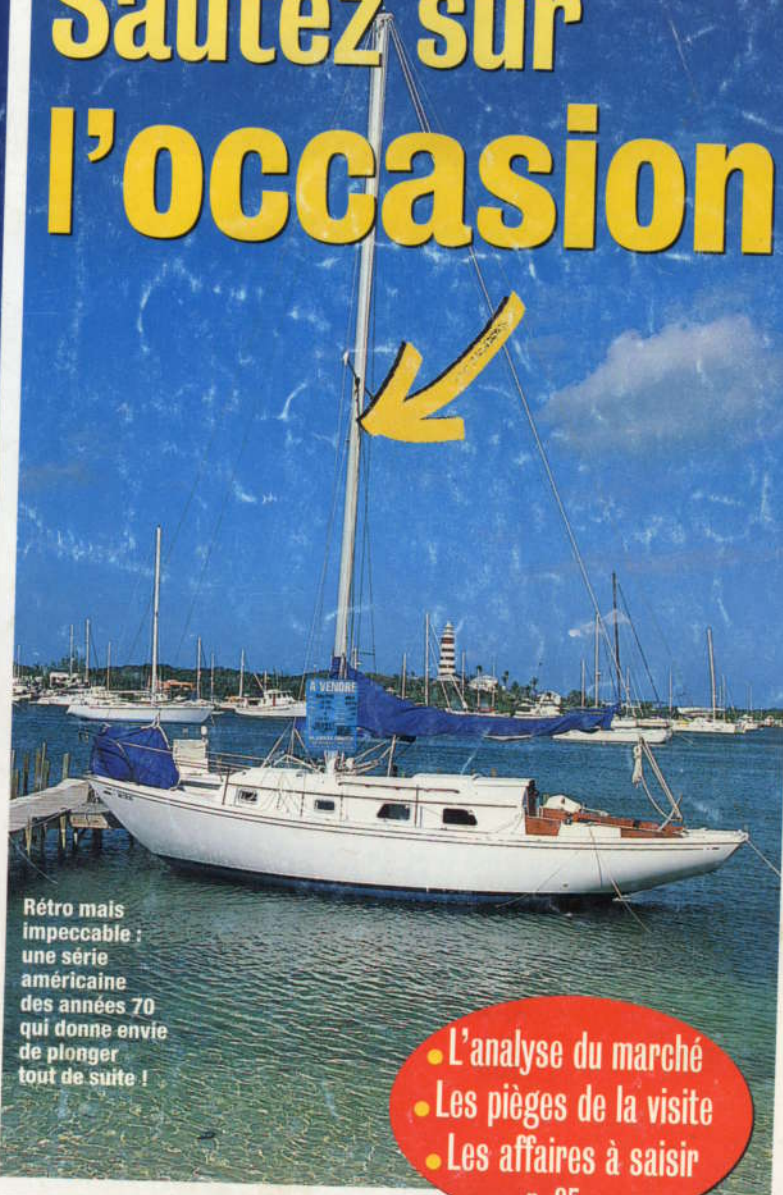
Passions d'avril

Le large sans embruns
ni mal de mer p. 112



Envie de naviguer ?

Sautez sur l'occasion



Rétro mais
impeccable :
une série
américaine
des années 70
qui donne envie
de plonger
tout de suite !

- L'analyse du marché
- Les pièges de la visite
- Les affaires à saisir

p. 85

N° 503 - Avril 2000 - 28 F

T 1200 - 503 - 28,00 F



200 BEF - 9,50 CHF - 900 ESP - 10500 ITL - 8,75 CAD - 1700 PTE

Bepox 700

Voici le Bateau

de l'année!

L'événement

Superbe finale pour cette élection du Bateau de l'Année 2000! Cinq beaux voiliers, un jury attentif, un port et un plan d'eau accueillants... Et, en conclusion, la consécration pour un jeune architecte qui vient tout juste de créer son entreprise!

texte
OLIVIER LE CARRER
photos LOÏC LE BRAS

Il marche comme une bombe et peut quand même loger quatre personnes en croisière, bien joué le Bepox!

Le lauréat

Bepox 700

- Dessiné en 1999 par David Réard
- Construit en contre-plaqué et sandwich mousse-époxy par Bateaux Bepox dans les Bouches-du-Rhône, à Berre.

Bepox 700

150 milles à bord du Bateau de l'année

Un convoi entre Hyères et Port-Camargue, suivi de tests en baie d'Aigues-Mortes, a permis de prendre la mesure des qualités du Bateau de l'année 2000. Une chose est déjà acquise : sa conception très originale suscite un vif intérêt chez les plaisanciers souhaitant naviguer sur des voiliers à la fois sûrs et très performants.

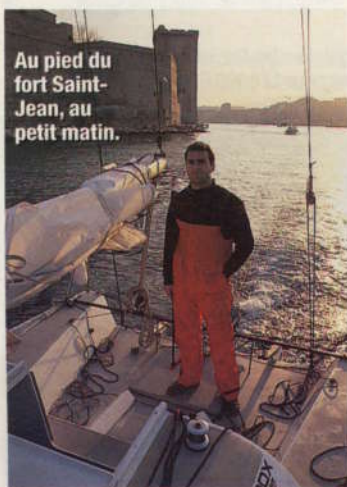
texte et photos LOÏC LE BRAS

Amarré face à son frère jumeau, à Hyères, notre Bepox 700 tire gentiment sur sa pendille. Au premier contact, il étonne par ses formes généreuses, son long mât et surtout son volume intérieur surprenant pour sa taille. Dans cet intérieur simple, nous trouvons tout de suite nos marques. Les nombreux petits

rangements sans cloisons permettent de répertorier rapidement l'équipement et de passer de nos lampes frontales à la douce lumière d'une lampe à pétrole. Malgré l'heure tardive et la température de saison en ce début février, nous ne résistons pas à l'envie de décortiquer le plan de pont et le gréement, à commencer par ce bout-dehors rotatif si caractéristique avec ses deux outriggers. Tout paraît facile, parfois même évident!

Au matin, un quatrième équipier nous rejoint pour notre première étape. Direction Marseille, distante d'environ 45 milles. La météo prévoit que les coups de vent des derniers jours laissent la place à une jolie brise de sud-est, avec persistance d'une mer agitée. Nous quittons le ponton à la voile et, malgré l'absence quasi totale d'air en surface, le Bepox se déhale lentement entre les bateaux. La grand-voile à fort rond de chute officie merveilleusement et profite du moindre souffle en hauteur.

Dès la sortie du port, le vent monte rapidement à 15 nœuds. Nous tirons un premier bord de près bon



Au pied du fort Saint-Jean, au petit matin.



Sous spi, le Bepox surpasse bon nombre de voiliers de toutes tailles. L'équipage tire facilement le meilleur de cette carène planante.



L'événement *Bateau de l'année*

Le solent autovireur est muni d'un ris, à prendre avant le troisième ris de la grand-voile.



A douze nœuds, on se croirait en vitesse de croisière

plein bâbord pour rejoindre la passe entre Porquerolles et la presqu'île de Giens. Sensations et vitesse sont tout de suite au rendez-vous; le Bepox file à près de 6,5 nœuds.

Arrive le moment tant attendu lorsque, enroulant la presqu'île de Giens, nous nous retrouvons au portant. Après avoir entendu monts et merveilles sur les qualités et les performances du bateau, nous avions hâte d'envoyer le spi et de constater par nous-mêmes. Pour une première manipulation du bout-dehors rotatif et de ses deux *outriggers*, nous



Le bout-dehors rotatif donne des airs de régatier à ce croiseur.

prenons tout notre temps afin de ne rien laisser au hasard. Tout paraît si simple que nous vérifions deux fois chaque manœuvre. Le spi est hissé et se gonfle rapidement. L'accélération est franche et saine.

Le speedo oscille entre 8 et 9 nœuds. Le vent flirte avec force 5, sur des vagues assez courtes et abruptes, comme seule la Méditerranée est capable d'en produire après un fort coup de vent.

Deux départs au lof nous apprennent que le barreur doit rester extrêmement vigilant sur son angle d'abattée car la plage de descente au portant est assez restreinte dans de telles conditions : 15-17 nœuds de vent avec une mer agitée, grand-voile haute et spi asymétrique. Il faut rester entre 130° et 150° du vent apparent. Au-delà, cela frôle la fausse panne; en dessous, le départ au lof guette le barreur, surtout si une vague soulève l'arrière. Une fois cette donnée assimilée, barrer le Bepox devient vite un régal. Un petit coup de barre pour le remettre sur son rail lorsqu'une vague le soulève légèrement, et il glisse tout seul dans la vague. Les surfs s'enchaînent à un rythme fou : 10 nœuds, 10,5 nœuds... 11 nœuds! Incroyable!

Le bateau part au planing sans effort, sans forcer dans la mer. Nous dépasserons plusieurs fois

12 nœuds avec un équipier à l'intérieur, préparant tranquillement les sandwiches du déjeuner. Force est de revoir notre estime car nous venons de tenir près de deux heures à plus de 9 nœuds de moyenne... sur un 7 m. Quel bonheur! Le Bepox se barre comme un catamaran de sport dans la mer formée - la stabilité en plus. Les deux safrans réagissent immédiatement et les formes planantes de la coque en bois-époxy (d'où le nom) offrent une bonne stabilité, même en surf.

Arrivés devant la rade de La Ciotat, les conditions se calment franchement et la mer, protégée par le cap Sicié, devient beaucoup plus clémente. Pourtant, nous filons toujours à plus de 6 nœuds alors que l'attention du bord est retombée avec le vent. Après Cassis, c'est

la pétote. Nous lançons pour la première fois le moteur.

Comme plus rien ne nous étonne sur ce bateau, nous ne réalisons pas tout de suite que ce petit moteur hors-bord d'à peine 3 ch nous propulse à 5 nœuds sur mer plate. Entre l'île Maire et le cap

Des surfs à près de treize nœuds



Croisette, nous découvrons la magnifique rade de Marseille à la nuit tombante. Une petite brise de nord permet de repartir au bon plein tribord amure et surtout d'arrêter le moteur qui aura parfaitement rempli son rôle, mais dont le seul inconvénient est de devoir alimenter le petit réservoir toutes les heures.

Après une bonne nuit à la « Nautique » du Vieux Port, nous repartons au moteur vers la chaîne de

l'Estaque. Le vent se lève doucement par l'ouest, au large de Nîon, à une heure de moteur de Marseille. Commence alors un

On aurait bien poussé jusqu'aux Baléares

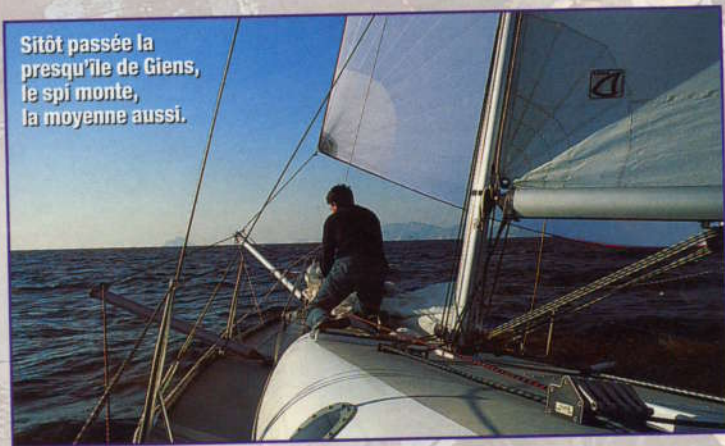
louvoyage le long du massif de l'Estaque tandis que le grand ciel bleu de la veille est masqué par un épais brouillard. Dans ces petits airs, le Bepox remonte entre 75° et 80° d'un bord sur l'autre. La gestion des bastaques ne pose pas de problème dans le petit temps, car elles servent sur-

tout en sécurité lorsque le vent monte, comme le premier jour.

Nous atteignons l'axe de l'embouchure du Grand Rhône en alternant voiles et courtes séquences de moteur pour se dégager des nombreuses zones de pétrole qui jalonnent le parcours. Le vent rentre à nouveau, devant Saint-Louis-du-Rhône, et adonne au nord-est comme pour nous récompenser de notre patience. Nous renvoyons avec plaisir le spi asymétrique afin de contourner au plus vite les longues dunes de sable qui marquent le début de la Camargue, pour rejoindre les Saintes-Maries-de-la-Mer, notre deuxième escale, après une nouvelle journée de 50 milles.

Reste une quinzaine de milles avant Port-Camargue, à nouveau avalés sous spi, avant de louvoyer lors des derniers milles, dans la baie d'Aigues-Mortes. Dans de telles conditions, nous aurions bien continué le long de la côte pendant quelques jours, tant le Bepox s'est avéré agréable à naviguer. Pourquoi pas même vers les Baléares... Le vent était parfait pour y aller et le Bepox n'aurait pas dit non! ■

Sitôt passée la presqu'île de Giens, le spi monte, la moyenne aussi.



Coque Une construction simple

Surnommé le "Muscadet de l'an 2000", le Bepox 700 rappelle par bien des aspects le merveilleux plan Harlé : un petit bateau sobre et réussi, et d'une grande simplicité de fabrication.

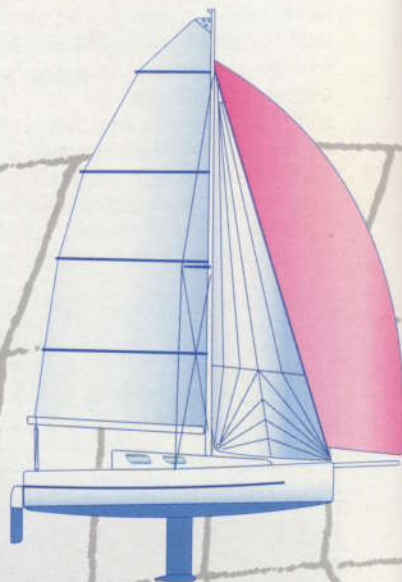
Les bouchains qui caractérisent le Bepox révèlent son mode de construction. Réalisé en contre-plaqué de bois-époxy, le Bepox affiche néanmoins des lignes fortement inspirées des Mini-Transat. Une étrave droite, une coque large et plate à l'arrière pour obtenir des formes planantes sont généralement synonymes de performances. Le grément aussi dévoile quelques ressemblances avec les Minis. Une grand-voile à fort rond de chute et un système de tangon rotatif complètement extérieur au bateau qui accueille un spi asymétrique de près de 50 m².

L'autre grande innovation issue de la régate est la présence de ballasts. Toute l'astuce a été d'en faire des réservoirs d'eau douce. D'une contenance de 200 litres chacun, il suffit de les remplir tous les deux à moitié pour avoir un ballast liquide de 200 kg, idéal pour naviguer en soli-

taire ou en couple. Une pompe permet d'utiliser cette eau régulièrement ou bien de s'en débarrasser si le vent faiblit. Une réserve d'eau douce d'une contenance rare sur des voiliers de cette taille. Le Bepox joue également la carte de la sécurité; de nombreux volumes de mousse couvrent le long de la coque et assurent l'insubmersibilité, dont l'homologation est en cours d'obtention. De même, la pointe avant, sous la baille à mouillage, est réservée à une *crash box* séparée du carré par une cloison étanche.

Du contre-plaqué sur un bateau moderne

La quille, composée d'un voile en acier/époxy terminé par un bulbe en plomb, se relève de 80 cm pour accéder aux mouillages peu profonds, ou pour mettre le bateau à sec. Elle se relève sans winch, grâce à un simple palan. Seuls le rouf et les safrans sont en composite sandwich mousse/époxy. Les prochaines unités seront équipées d'une double barre franche



Quille à bulbe, tangon extérieur et fort rond de chute donnent un air de Mini-Transat à ce voilier de croisière.

afin de dégager l'accès au coffre arrière et le centre du grand cockpit.

La longue barre d'écoute de grand-voile, qui ferme le cockpit sur l'arrière, donne un bon contrôle de la voile qu'on ne peut pas trop déborder à cause des barres de flèche très poussantes. L'écoute de grand-voile passée en double offre une bonne prise en main. En revanche, l'unique écoute du solent autovireur est assez dure, signe des multiples frottements qu'elle subit lors d'un parcours compliqué qui la fait remonter dans le mât, avant d'en ressortir comme une drisse et d'être reprise au piano. ■

Une position que le Bepox risque peu de rencontrer grâce à son fort couple de redressement.

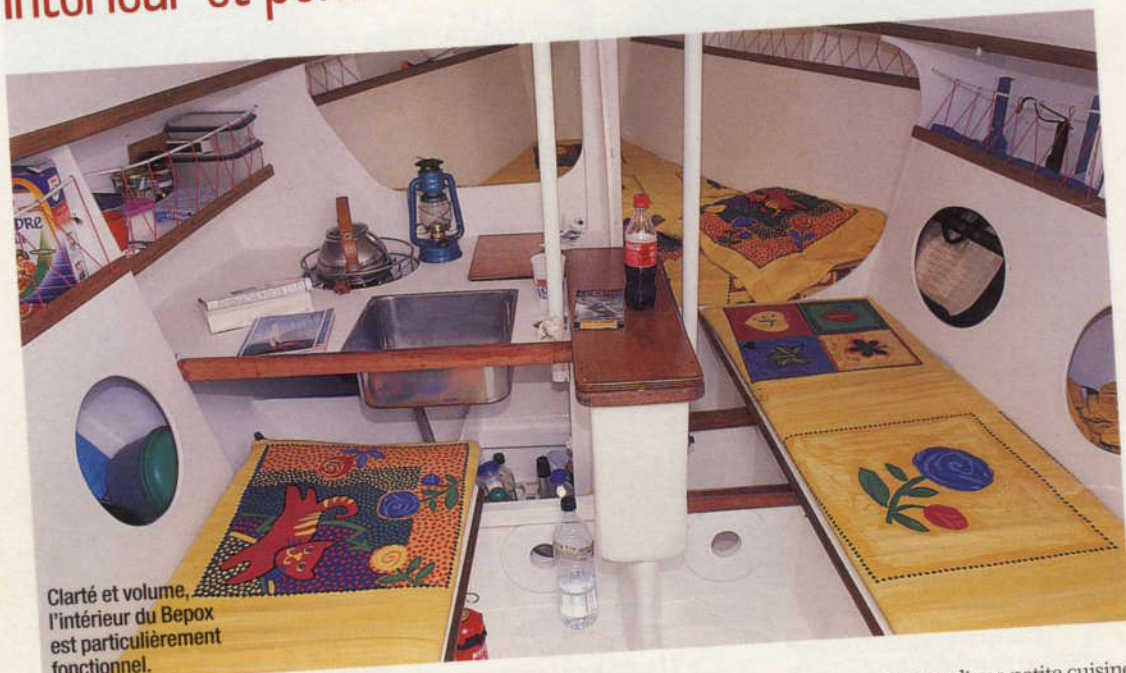


Une stabilité sans faille

Lors de nos tests de stabilité dans le bassin de Port-Camargue, le Bepox a prouvé que son couple de redressement était nettement

supérieur à la moyenne. Couché à 85°, il s'exerce encore en tête de mât une force de 80 kg tendant à redresser le bateau.

Intérieur et pont **II** a tout des grands!



Clarté et volume, l'intérieur du Bepox est particulièrement fonctionnel.

Original et novateur sur le pont, le Bepox dispose d'un intérieur lumineux, fruit d'une longue expérience en navigation. Une multitude de petites astuces simples renforcent l'agrément du bord.



Le tangon augmente la longueur hors tout du bateau de 2,25 m.

Les 50 cm de différence entre le Bepox 700 et le Muscadet ou les Minis sont beaucoup plus visibles à l'intérieur qu'à l'extérieur. Le volume des aménagements est surprenant. Une impression renforcée par l'absence de cloison entre le triangle avant et le carré. On retrouve une nouvelle fois l'esprit du Muscadet à l'intérieur avec de nombreux rangements sans portes, simples et pratiques. Le triangle avant est particulièrement grand et les deux couchettes du carré sont de bonnes dimensions. Signe de la volonté de naviguer du bateau, la présence de toiles antiroulis sur les deux couchettes simples, un élément qui a tendance à disparaître sur les voiliers de série modernes. Dans un souci de faciliter l'entretien, ces deux couchettes sont des matelas gonflables de camping, tout aussi confortables que des matelas classiques, et beaucoup plus simples à nettoyer.

Les réservoirs d'eau servent de ballasts

Le Bepox dispose d'une petite cuisine avec un réchaud sur cardan à un feu, un évier et un petit bac pour les produits frais. La table à cartes, bien qu'un peu exiguë, est une « vraie » table, rare dans cette taille. On peut y déplier une carte et, une fois les jambes glissées sous la table, la position est plutôt confortable.

Bien qu'insubmersible, les rangements ne manquent pas. Outre le grand coffre à l'arrière du cockpit, l'espace sous le cockpit,

Budget

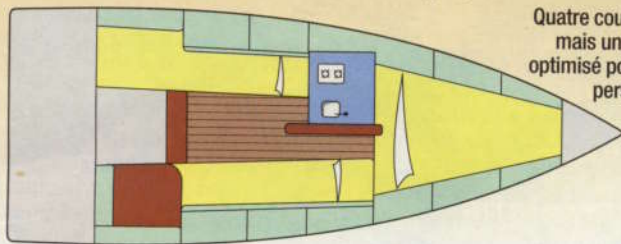
Construit à l'unité, en deux versions :
Maxi, **179 600 F** (mât de 11,20 m et GV de 28 m²) ; ou
Classic, **174 300 F** (mât de 10 m et GV de 19 m²).
Principales options : voiles de qualité (GV et foc), **23 400 F**
en version Maxi, **12 000 F** en Classic ; insubmersibilité, **10 000 F** ; bout-dehors articulé avec outriggers, **4 800 F** ; foc 120 % - recommandé en version Classic -, **5 000 F** ; ballasts, **2 500 F**.

Commentaires de David Réard, architecte du Bepox



« Je voulais construire le Muscadet d'aujourd'hui, c'est-à-dire un voilier plus puissant, plus performant, avec une grande surface de voile, un bout-dehors... Le Bepox 700 est destiné à ceux qui regrettent la trop grande spécificité des voiliers actuellement sur le marché : croiseur "caravane" ou monotype fougueux, mais incapables d'avancer en équipage réduit et

totale-ment inaptes à la croisière. Résolument moderne, le Bepox est conçu sans contraintes de jauge, dans un souci permanent de sécurité et de performances, sans sacrifier les facteurs essentiels au confort d'un vrai croiseur. L'aménagement intérieur ne cherche pas à reproduire l'intérieur d'une maison, mais répond aux exigences d'un bateau de mer. Pour optimiser les performances, j'ai privilégié une longueur maximale à la flottaison, une largeur conséquente, sans tomber dans les excès d'un prototype de course. La quille à bulbe est relevable, alliant performances et petit tirant d'eau, et les doubles safrans assurent un contrôle parfait à toutes les allures. »



Quatre couchettes
mais un confort
optimisé pour trois
personnes.



L'astucieux cale-pieds se règle à la longueur de jambes voulue, et peut se retirer à l'escalpe pour dégager le cockpit.

derrière la descente, offre un immense volume où prend place le sac à spi, ainsi que trois niveaux de casiers de rangements très usuels. Reste encore de la place pour la boîte à outils, les bidons d'eau ou les pare-battage. Cet emplacement peut également accueillir un petit WC chimique.

Le plan de pont est justement l'une des parties les plus originales du bateau. A commencer par le grand cockpit ouvert où l'on cherche un peu ses appuis au début. Mais le barreur et ses deux ou trois équipiers sont bien installés sur la partie qui prolonge les passavants. Le pantalon de ciré devient vite obligatoire dans la brise car les embruns qui recouvrent la plage avant ruissellent le long des passavants sans rencontrer d'obstacles jusqu'au cockpit. ■



Sous la
tablette
centrale
se cache
la quille
relevable.



De la place à l'avant avec une couchette de 2,10 m de long pour 1,70 m de large !



La première marche abrite la batterie et l'unique vanne reliant les deux ballasts...



... tandis que la seconde marche est un simple tube escamotable.

Le Bepox 750, un voilier entièrement personnalisable.



Historique :

Le chantier Naval Force 3 en 1986 et le chantier Bepox, tout deux Spécialistes des voiliers rapides et marins, construits en bois époxy et en matériaux composites, ont fusionnés leurs activités, et leurs talents au Printemps 2007, sur le site de La Rochelle. L'objectif étant, de proposer une gamme complète en recherchant à la fois la standardisation du processus et la capacité à personnaliser chaque unité pour un prix compétitif.

Le chantier utilisant son expérience en Mini 6.50 à créé le Bepox 750 qui se positionne d'emblée comme le voilier polyvalent par excellence pour des sorties à la journée ou des navigations plus lointaines grâce ses aptitudes, dignes de celles d'un mini-transat, dont il reprend les caractéristiques marines, le confort et la hauteur sous barrots en plus.

Comme ses prédécesseurs, il associe sécurité et performances. Le confort n'est pas négligé en offrant un WC séparé et la possibilité de choisir l'emplacement de la cuisine, près de la cloison de mât ou sur l'arrière. L'aménagement intérieur est entièrement personnalisable.

Les lignes très tendues et les doubles safrans sont la garantie d'une stabilité et d'un contrôle parfait à toutes les allures. Le plan de voilure généreux reste équilibré pour une grande polyvalence entre les allures de près et les longs bords de spi.

Les régatiers choisiront un spi classique pour un rating favorable et les amateurs de glisse opteront pour le système de spi asymétrique sur tangon orientable ou bout-dehors.

Le lest plomb, placé très bas, procure une bonne raideur, gage de sécurité et de performance.

La version quille relevable évite de devoir choisir entre performance et tirant d'eau réduit.

Le Bepox 750, un voilier entièrement personnalisable.



Il dispose à la base d'aménagements simple, mais suffisant pour la balade côtière. L'aménagement intérieur est entièrement personnalisable. Le plan de pont, lui aussi personnalisable en fonction du programme et du budget, avait été spécialement travaillé, pour permettre confort en mer et grandes surfaces pour le farniente.

Caractéristiques:

Type : Course-croisière

Chantier : Bepox (France)

Architecte : Voiliers Bepox (France)

Année de lancement : 2002

Longueur : 7,50 mètres

Largeur : 2,80 mètres

- GV: 18,5m²
- Foc : 14/17m²
- Spi : 50m²
- Génois : 17,5m²
- Poids lège : 1,30t
- Poids en charge : 1,90t
- Tirant d'eau quille fixe 1,80 mètres
- Tirant d'eau quille relevable (en option) 1,80 mètres/1,10 mètres
- Moteur : 6 chevaux hors bord

Matériaux : Contre plaqué époxy

Nombre de couchettes : 4

Certification CE : **B**

1. COQUE – APPENDICES

- Coque CP marine 12/10/8 mm époxy
- Oeuvres vives et mortes revêtues de tissus de verre sergé.
- Peinture laque PU et anti-dérapant PU.
- Pont CP époxy
- Roof sandwich époxy réalisé sous vide.
- Quille fixe TE 1,80m avec bulbe plomb
- Système doubles safrans montés sur tableau + 2 barres

2. PONT – COCKPIT

- Capot plage avant ouvrant.
- Baille à mouillage.
- Capot ouvrant sur l'arrière du cockpit.
- 1 hublot ouvrant par coté dans le rouf

3. GREEMENT

- Mât alliage léger, 2 étages de barres de flèche et dormant.
- Bôme, réglage bordure, 3 bossés de ris,
- Gréement dormant inox,
- 3 drisses : foc, GV, Spi, 1 balancine GV

4. ELECTRICITE

- Circuit 12 V pour feux de route et 5 points lumineux intérieurs
- 1 batterie 100 Ah .

5. ACCASTILLAGE – EQUIPEMENT

- Balcons avant et arrières,
- 6 chandeliers et filières
- Ferronnerie inox spécifique
- Cale-pieds acajou
- 2 winchs sur roof,
- 1 manivelle de winch en alliage léger
- Hale-bas textile GV
- Barre d'écoute GV fond cockpit,
- Ecoutes focs
- Palan étarquage pataras
- Bloqueurs et poulies de renvois pour GV, Foc, R1, R2, R3.
- Pompe manuelle dans cockpit

6. AMENAGEMENTS

- Bloc cuisine avec évier,
- Table à cartes,
- Carré avec table et coussins
- Couchette AV double avec coussins

Prix TTC départ chantier La Rochelle : 40.000 Euros

(Prix modifiable sans préavis sauf devis personnalisé)

Voiliers Bepox

Sarl NF3 au capital de 69.364 euros Siret 33445387500034 APE 351E TVA Intracomm FR39 334453875

Rue Sénac de Meilhan 17000 La Rochelle France

Tel +33 674 281 928 - commercial@voiliersbepox.com

www.voiliersbepox.com

JEU DE VOILES CROISIERE RAPIDE Finition performance

Grand Voile 18,50m² cross-cut dacron 260gr, 3 ris, 1latte forcée, 3lattes flottantes,
Renforts étoile, nerf de chute, œillets inox, anneaux sanglés aux points d'amure et d'écoute,
bandes de visualisation du creux, penons, sac,

Solent 14m² cross-cut dacron 260gr, 1 ris, renforts étoile, nerf de chute, bandes de
visualisation du creux, penons, sac banane,

Tourmentin 4m² cross-cut, polyester 280gr

Prix TTC Euros 3.000

OPTIONS DISPONIBLES Prix TTC en euros,

Estimation approchée du coût, matériel posé et installé, départ chantier
(Prix définitifs lors de l'établissement du devis)

| | | |
|---|--|-------|
| Quille relevable | | 3.500 |
| Moteur HB 6cv 4T + chaise + Nourrice | selon modèles | |
| 2 hublots ouvrants dans cockpit | | 560 |
| 2 hublots fixes de coque | | 460 |
| 2 winchs supplémentaires | | 650 |
| 1 compas de route | | 180 |
| 4 taquets amarrage | | 200 |
| Peinture sous marine | variable selon produit et mode d'application | |
| Spinnaker triradial ou asymétrique environ 50m ² | | 1.500 |
| Gennaker mylar pentex, emmagasineur sur bout-dehors | | 2.300 |
| Bout-dehors alu, amovible | | 900 |
| Génois médium 17,50m ² cross cut dacron 230 SFHTP, renforts étoile, nerf de chute, bandes de visualisation du creux, penons, sac banane, | | 900 |

Electronique Electricité:

Loch sondeur, girouette électronique,

Pilote automatique, Récepteur GPS, VHF, Détecteur de radar

Supplément Batterie 100 Ah, Chargeur batteries 25Ah

Fourniture et pose

Estimation selon modèles et installation entre 1.700 et 7.000

Equipement de confort sur demande (WC marin ou chimique, chargeur de batteries, réchaud gaz ou alcool, groupe froid, etc...)

Autres jeux de voiles selon programme et budget

Autres options et modifications envisageables

Bepox 750

La vitesse toute simple

Confortable comme un vrai petit croiseur mais beaucoup plus amusant et aussi simple à manier, c'est le pari ambitieux de ce nouveau Bepox. Pour le réussir David Réard, son concepteur, a abattu ses deux cartes maîtresses : simplicité et légèreté.



Pour bien comprendre l'organisation des modèles dans la gamme Bepox, il faut savoir qu'on y trouve deux types de voiliers : ceux que l'architecte a imaginés pour son usage personnel... et ceux qu'il a étudiés pour un plus large public ! C'est l'intérêt lui-même qui l'affirme, le ton mi-sérieux, mi-amusé. Les Bepox 700 et 990 émergent sans hésiter dans la première catégorie. David Réard les a voulus conformes à sa pratique de la croisière familiale ; laquelle consiste à aller le plus vite possible d'un lieu à un autre, en profitant de bonnes sensations et en éliminant les éléments paraissant le plaisir de la voile. Parce qu'il est un constructeur réaliste, il a aussi pensé à faire des bateaux moins radicaux, susceptibles de satisfaire une clientèle moins sportive. D'où la naissance du 750, évolution « sage » du 700. Ce n'est pas une raison pour prendre au mot David lorsqu'il explique que le 750 est un vrai « père tranquille ». S'il l'a effectivement assai-

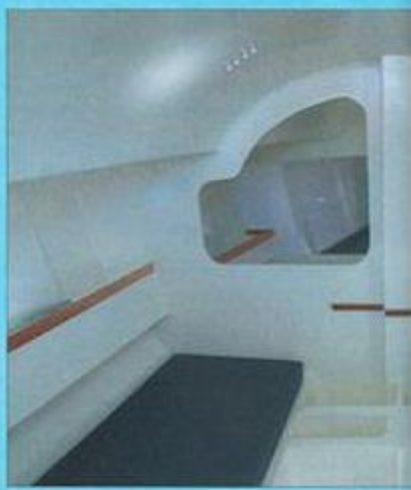
(par rapport au 700), notamment en le dotant d'une grand-voile moins puissante, avec moins de rond de chute, il reste de la marge avant d'en faire un pêche-promenade ! Pour parler sérieusement, il est même difficile de trouver sur le marché un vrai croiseur côtier aussi véloce que ce Bepox 750.

Vitesse et cap !

Avec 40 m³ de voilure au près pour un poids léger de 1 300 kg (quasiment celui d'un 6 m de grande série), le démarrage est instantané. Il suffit de border pour que le bateau accélère. Dans les conditions rencontrées à La Rochelle pour ces premiers bords - vent instable de force 2 à 5 - la conduite du Bepox est un vrai régal. Douceur de barre, réactivité immédiate, capacité à grimper en cap autant qu'on le souhaite (le joli profil de quille avec voile en composite et bulbe en plomb y est pour quelque chose), ou à faire monter le speedo en abattant de quelques

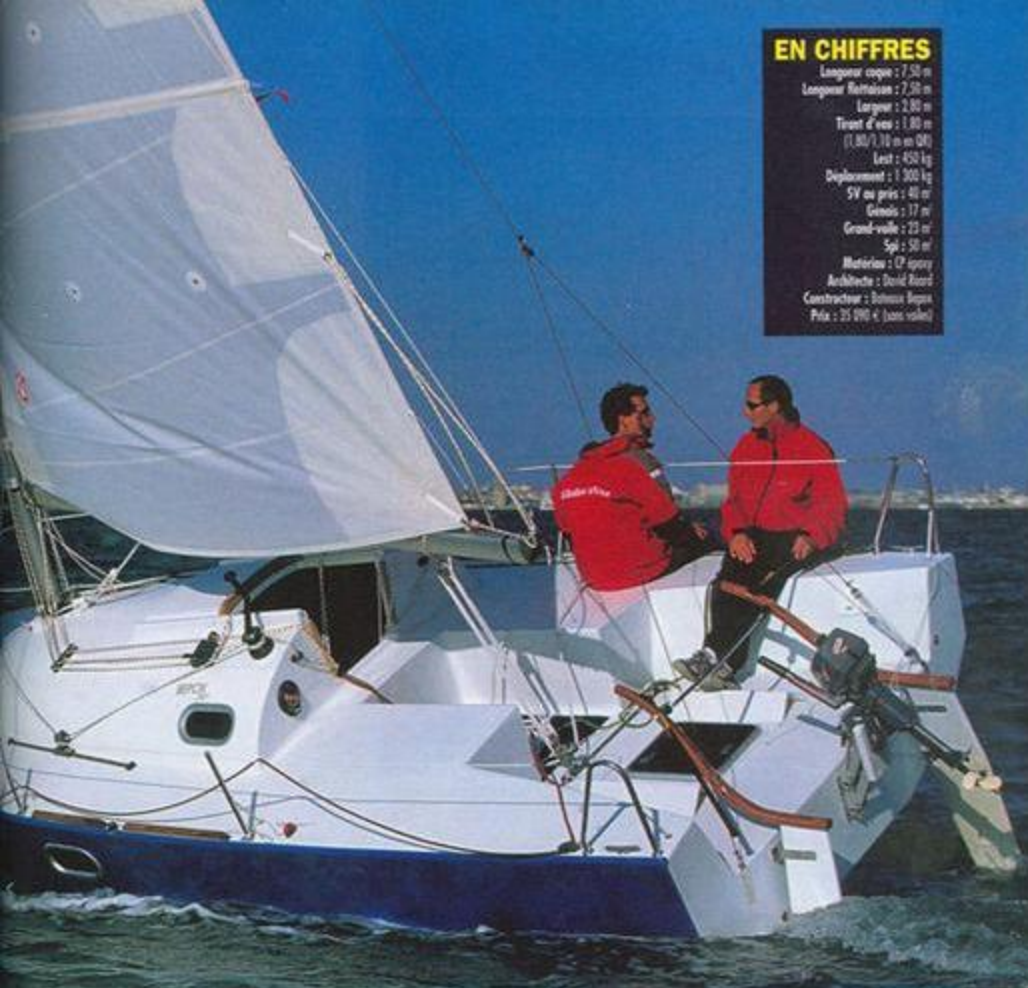
degrés, le barreur n'aura pas envie de laisser sa place ! La transmission apparente en tube et diabolos entre les deux barres présente sans doute moins bien qu'un système intégré sous le plancher de cockpit, mais elle a le mérite de ne générer aucun frottement. Quand la vitesse monte, le sillage du 750 témoigne de son aisance dans l'eau ; parfaitement plat, sans la moindre turbulence.

Incontestablement rapide, ce joli croiseur n'a pourtant rien d'une machine inaccessible. On ne trouvera pas ici le genre de grément vertigineux ou de circuits compliqués qui font le charme sulfureux des monotypes de régates. L'accastillage est simple, facile à contrôler pour l'essentiel, et le comportement du bateau dans les claques reste sain, sans exiger un rappel sportif de l'équipage. Et ce malgré des réglages assez approximatifs pour cause de drisses standards trop extensibles. Enfin, et ce n'est pas le moindre, l'organisation du cockpit est à la fois agréable et efficace. L'in-



EN CHIFFRES

Longueur coque : 7,50 m
Longueur habitable : 7,50 m
Largeur : 2,80 m
Tirant d'eau : 1,80 m
(1,80/2,10 m en 0/90)
Last : 450 kg
Déplacement : 1 300 kg
SV au près : 40 m²
Généis : 17 m²
Grand-voile : 23 m²
Spi : 50 m²
Mâtériau : CF epoxy
Architecte : David Riard
Constructeur : Bepax Supex
Prix : 35 000 € (sans voile)



L'intérieur dépouillé, sans aucun vaigrage, laisse voir la qualité de la construction. La cloison au niveau de l'épontille et les varangues entre les banquettes ne facilitent pas la circulation.

Avec son déplacement de 1 300 kg seulement et ses lignes d'eau tendues, le Bepax 750 est un regal à border sur les bords de portant.



LES CROISEURS DE 7 A 8 METRES

térieur l'est tout autant, une fois que l'on a franchi l'obstacle de la descente minimaliste qui réjouira les équipiers les plus agiles et fera râler les autres. L'inventaire correspond à ce que l'on attend d'un habitable côtier : quatre bonnes couchettes, des blocs coulissants sous le cockpit pour la cuisine et la table à cartes, et même un coin WC et une penderie en avant de la quille. Tout cela avec une finition évidemment sobre, mais nette et agréable.



Les profils à section triangulaire dans le fond du cockpit font d'excellents cale-pieds.

Une coque raide et légère

Le Bepox ne serait bien sûr pas ce qu'il est sans sa construction en CP époxy qui lui vaut d'afficher une légèreté inaccessible à un stratifié conventionnel. Les épaisseurs sont judicieusement étagées de 8 à 12 mm, suivant les zones de bordé, et l'ensemble est habillé de tissu de verre et peint. Le pont utilise la même technique, le rouf étant pour sa part en sandwich moulé sous vide. Pas d'installation mécanique fixe proposée, la solution du hors-bord (6 ch) s'imposant logiquement sur ce programme.

Les amateurs d'eau peu profondes noteront avec intérêt qu'une version à quille relevable figure en option. Que les « manchards » ne se rejoignent pas trop vite : cette configuration garde un tirant d'eau relativement important – 1,10 m, avec usage impératif de béquilles pour l'échouage – le constructeur ayant souhaité conserver



Le bloc coulissant permet de profiter d'une vraie table à cartes sans sacrifier l'espace.



Le coinçant mal orienté du rail d'écoute rend les réglages difficiles au barreur.

les safrans fixes pour des raisons d'efficacité. Cela constitue tout de même un bonus d'autant moins négligeable que les performances de ce Bepox

à tirant d'eau réduit ne seront pas moins flatteuses que celles du quillard. En revanche le puits de quille handicape les emménagements.



Le plan de voilure avec un foc étroit facilite le travail de l'équipage au louvoyage.



Le tube en guise de marche de descente peut surprendre...

Le Bepox 750 face à ses concurrents

| Modèle | Long. coque | Largeur | Tirant d'eau | Lest | Dipl. | SV ou prix | Général | GV | Matériaux | Architectes | Constructeur | Année | Prix |
|-----------------|-------------|---------|--------------|--------|----------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|---------------|---------------|-------|----------|
| Bepox 750 | 7,50 m | 2,80 m | 1,80 m | 450 kg | 1 300 kg | 40 m ² | 17 m ² | 23 m ² | CP époxy | D. Riard | Bateaux Bepox | 2002 | 35 090 € |
| Super Célis 750 | 7,48 m | 2,94 m | 1,65 m | 500 kg | 1 265 kg | 42 m ² | 16 m ² | 26 m ² | CP époxy | J.-P. Magnan | J.-P. Magnan | 2002 | 36 560 € |
| Bat 252 | 7,23 m | 2,62 m | 1,80 m | 610 kg | 1 490 kg | 35,70 m ² | 15,50 m ² | 20,20 m ² | sandwich balsa | G. Gouss | Bat Marine | 2002 | 34 910 € |
| First 260 | 7,50 m | 2,76 m | 0,85/1,85 m | 650 kg | 2 300 kg | 36 m ² | 17 m ² | 19 m ² | stratifié verre | First Conq | Bénéteau | 1997 | 40 440 € |
| Luxx 7.3 | 7,30 m | 3 m | 1,90 m | 430 kg | 1 150 kg | 29 m ² | 13 m ² | 28 m ² | strip-planking | Plescia/Marin | Med 2 | 2002 | 46 954 € |
| Sun Odyssey 26 | 7,63 m | 2,97 m | 1,50 m | 900 kg | 2 600 kg | 35 m ² | 13 m ² | 22 m ² | stratifié verre | P. Briand | Joazeiro | 1998 | 45 450 € |

CARACTERISTIQUES COMPAREES BATEAUX-ARCHITECTE DAVID REARD

| Modèle | Matériau | Programme | Type lest | Catégorie CE | Longueur (m) | Largeur (m) | Poids lège (kg) | Tirant d'eau (m) quillard | TE quille relevable | TE version biquille | Lest Quillard | Poids en charge (kg) | Haut sous barrot (m) | Eau (l) | Ballastes eau douce | Motorisation (cv) | Carburant (l) | Mat | Bôme | Surface GV (m2) | Surface Foc (m2) | Trinquette (m2) | Spi médium (m2) |
|--------------------|----------------|----------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------|-----------------|---------------------------|---------------------|---------------------|---------------|----------------------|----------------------|---------|---------------------|-------------------|---------------|---------|------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Monocoques: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bepox 700 | CP époxy | croisière -Racing | Q ou QR | B | 7 | 2,7 | 1050 | 1,8 | 1,8-1,1 | | 370 | 1600 | 1,55 | 2*140 | OUI | HB 5 | | 11,2 | | 30 | 13 | 6 | 75 |
| Bepox 750 | CP époxy | croisière sportive | Q ou QR | B | 7,5 | 2,9 | 1150 | 1,8 | 1,8-0,9 | | 370 | 1700 | 1,7 | 2*100 | OUI | HB 5 | | 10,65 | | 23 | 17 | 6 | 60 |
| Bepox 850 | CP époxy | croisière sportive | Q ou QR | B | 8,5 | 3 | 1600 | 1,8 | 2-1,1 | | 850 | 2600 | 1,85 | 2*100 | OUI | IB18 ou HB 8 | 40 | 12 | | 25 | 22 | 8 | 65 |
| Bepox 990 | CP époxy | croisière -Racing | Q ou QR | B | 9,9 | 3 | 2100 | 2 | 2,1-0,9 | | 950 | 3100 | 1,9 | 2*140 | OUI | IB18 ou HB 8 | 40 | 13 | 4,8 | 29 | 25 | 12 | 70 |
| Influx 26 | CP époxy | croisière sportive | Q ou QR | B | 7,5 | 2,85 | 1350 | 1,7 | 1,6-0,8 | | 550 | 2100 | 1,7 | 2*100 | OUI | HB 5 | | 10,5 | 3,3 | 20 | 17 | 6 | 60 |
| Influx 28 | CP époxy | croisière économique | Q ou QR | B | 8,5 | 3,3 | 2500 | 1,8 | 2-1,1 | | 1000 | 3500 | 1,9 | 2*100 | | IB18 ou HB 8 | 40 | 11,6 | 3,9 | 25 | 24 | 8 | 70 |
| Budelli 29 | sandwich Airex | croisière hauturière | Q ou QR OU BI | B | 8,95 | 3,4 | 2400 | 1,8 | 2,1-0,9 | 1,6 | 850 | 3900 | 1,9 | 2*150 | OUI | IB18 ou HB 8 | 65 | 13 | 3,85 | 27 | 26 | 12 | 70 |
| Budelli 38 | sandwich Airex | croisière hauturière | Q ou QR | A | 11,5 | 3,8 | 3900 | 2 | 2,6-1,15 | 1,7 | 1800 | 5200 | 2 | 2*200 | OUI | IB 30 ou 40 | 200 | 15,6 | 5,2 | 41 | 38 | 20 | 90 |
| Classic 845 | CP époxy/Airex | croisière sportive | Q ou QR | B | 8,45 | 3 | 2200 | 2 | 2-1,1 | 1,6 | 940 | 3600 | 1,85 | 2*100 | OUI | IB18 ou HB 8 | 40 | 11,2 | 3,7 | 23 | 22 | 10 | 80 |
| Classic 33 | CP époxy | croisière économique | Q ou QR | B | 9,9 | 3 | 2100 | 2 | 2-1,1 | | 950 | 3200 | 1,9 | 2*140 | OUI | IB18 ou HB 8 | 40 | 13 | 4,6 | 33 | 24 | 12 | 70 |
| Classic 335 | CP époxy | croisière économique | Q ou QR OU BI | A | 9,9 | 3,4 | 2900 | 2 | 2-1,1 | 1,5 | 1200 | 4100 | 1,9 | 2*140 | OUI | IB18 ou HB 8 | 60 | 13 | 4,5 | 32 | 28 | 12 | 70 |
| Classic 35 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Q ou QR | A | 10,9 | 3,5 | 3800 | 2 | 2-1,1 | 1,5 | 1600 | 5100 | 1,9 | 2*200 | OUI | IB 30 ou 40 | 80 | 14,4 | 5 | 37 | 29 | 14 | 80 |
| Classic 38 | CP époxy/Airex | croisière -Racing | Q ou QR | A | 11,7 | 3,4 | 3600 | 2 | 2,1-0,9 | | 1600 | 4900 | 1,9 | 2*350 | OUI | IB 30 ou 40 | 65 | 14,4 | 5 | 40 | 30 | 14 | 90 |
| Classic 39 | CP époxy/Airex | croisière sportive | Q ou QR | A | 11,9 | 3,4 | 3800 | 2 | 2-1,1 | | 1700 | 5300 | 1,9 | 2*350 | OUI | IB 30 ou 40 | 100 | 15,4 | 5,3 | 44 | 33 | 15 | 100 |
| Classic 395 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Q ou QR OU BI | A | 12,45 | 3,65 | 5600 | 2,2 | 2,2-1,1 | | 2700 | 7200 | 2,1 | 2*400 | OUI | IB 40 | 200 | 15,6 | 5,4 | 45 | 34 | 18 | 150 |
| Classic 43 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Q ou QR | A | 12,9 | 4,2 | 6500 | 2,2 | 2,6-1,4 | | QR 2200 | 8600 | 2,1 | 2*350 | OUI | IB 50 | 200 | 18,9 | 6 | 59 | 57 | 27 | 200 |
| Walkabout 43 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Q ou QR OU BI | A | 13 | 4,5 | 7200 | 2,15 | | | 3200 | 9300 | 2,1 | 400 | OUI | IB 40 | 400 | 18,8 | 5,8 | 59 | 57 | 24 | 200 |
| Custom 800 | CP époxy | Racing | Q ou QR | C ou B | 8 | 2,9 | 1250 | 2 | 2,1-0,9 | | 370 | 1750 | 1,5 | 2*200 | OUI | HB 5 | | 10,8 | 4,1 | 32 | 20 | 6 | 75 |
| Scote 845 | CP époxy/Airex | croisière économique | Q ou QR | B | 8,45 | 3 | 2400 | 2 | 2,1-0,9 | | 940 | 3800 | 1,85 | 2*200 | OUI | IB18 ou HB 8 | 40 | 11,2 | 4,2 | 27 | 20 | 10 | 70 |
| Cruiser 33 | CP époxy/Airex | croisière sportive | Q ou QR | A | 10 | 3 | 2800 | 2 | 2,2-1,1 | | 1100 | 3900 | 1,9 | 2*200 | OUI | IB18 ou HB 8 | 40 | 12,8 | 4,5 | 31 | 28 | 12 | 70 |
| Twin 99 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Q ou QR OU BI | A | 9,9 | 3,7 | 3600 | 1,6 | 2,2-1,1 | 1,6 | 1600 | 5100 | 1,9 | 2*200 | OUI | IB18 ou IB 30 | 80 | 13,9 | 4,5 | 36 | 30 | 13 | 80 |
| Phil 43 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Q ou QR OU BI | A | 13 | 4,5 | 6900 | 2 | 2-1,1 | 1,7 | 3000 | 8700 | 2 | | OUI | IB 50 | 300 | 17 | 6 | 50 | 46 | 22 | 180 |
| Catamarans: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gombé 46 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Dérives ou aileron | A | 14,5 | 7,4 | 6500 | | 0,6-2,7 | | | 9500 | 2 | 2*200 | | 2*40 | 2*200 | 18,3 | 6,4 | 74 | 45 | 25 | 200 |
| Bohème 50 | CP époxy | croisière hauturière | Dérives ou aileron | A | 15,65 | 7,4 | 8800 | | 0,6-2,6 | | | 13000 | 2 | 2*350 | | 2*50 | 2*200 | 19,2 | 6,8 | 85 | 35 | | 220 |
| Trimarans: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trek 800 | CP époxy | croisière sportive | Dérives ou aileron | B | 8 | 6,1 | 1100 | | 0,35-2 | | | 1600 | 1,7 | 50 | | HB 5 | | 10,7 | 4,2 | 30 | 16 | | 70 |
| Bepox 333 | CP époxy/Airex | croisière sportive | Dérives | A | 10 | 8,3 | 1800 | | 0,4-2 | | | 2600 | 1,9 | 80 | | HB 20 | | aile 13 | 4,2 | 37 | 26 | 12 | 80 |
| Trek 42 | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Dérives ou aileron | A | 12 | 10 | 4500 | | 0,9 | | | 6700 | 2 | 200 | | IB 30 ou 40 | 200 | 16,9 | 6 | 53 | 42 | 16 | 180 |
| Moteur: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dino 45 Trawler | CP époxy/Airex | croisière hauturière | Aileron | A | 13,9 | 6,5 | 7200 | 0,95 | | | | 11000 | 2 | 2*400 | | 2*75 | 3000 | | | | | | |