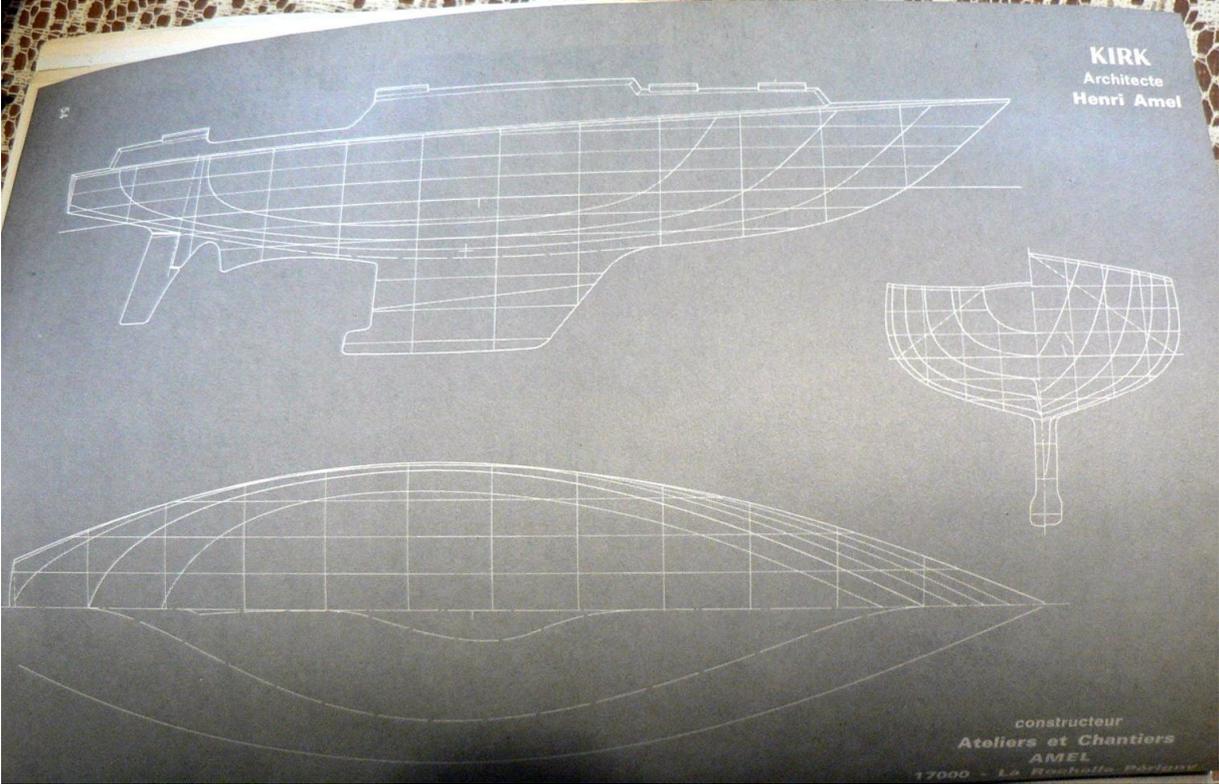
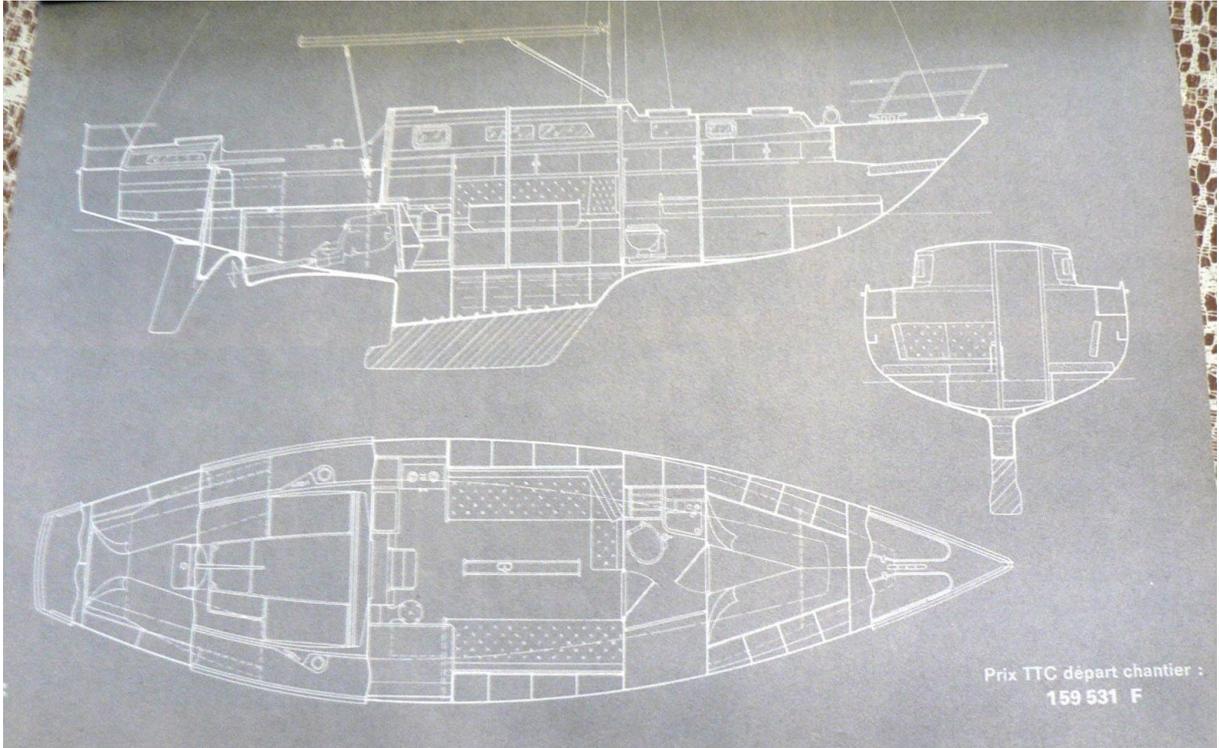


KIRK

à la barre du Kirk

sloop tri-cabine
de grande croisière







Les couchettes de la cabine arrière seraient, bien sûr, les plus confortables en mer, mais elles sont les seules à ne pas posséder de dispositif anti-roulis. (Ph. D. Maupas)

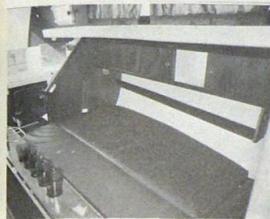
Le vaste carré à bâbord : la banquette est en mable en couchette double.

Les équipements du poste avant ont de quoi ranger leurs affaires et le coussin permet de réunir les deux couchettes et soigneusement rangé dans l'étrave.

Un compartiment toilette complet avec wc marin, lavabo et sèche-cheveux, y compris le séchoir tubulaire si pratique en croisière.

Cuisiner pour sept n'est pas une petite affaire, mais la batterie de cuisine et les couverts tiennent facilement dans les placards.

La table à cartes format grand aigle contient de nombreux rangements, tant pour les cartes et documents que pour du matériel divers.



La banquette bâbord du carré, en forme de L, se transforme en une vaste couchette double en utilisant son dossier.

le carré, est encore de 1,77 m dans le poste avant.

L'intérieur n'est pas contremoulé mais habillé de simili-cuir blanc sur le roof tandis que deux contre-hélices en contre-plaqué marine acacia vernis encadrent les hublots. L'utilisation intensive de contre-plaqué marine vernis mat depuis le Salon dernier a beaucoup contribué à réchauffer l'ambiance du carré, qui paraissait autrefois un peu froid, peut-être en raison de sa taille.

On ne peut visiter un Kirk sans noter les mille détails qui rendent la vie à bord facile : le porte-clefs à l'entrée, les porte-manteaux, les bouts pour tenir ouverts les planchers de couchette pour fouiller dans les coffres, la poignée de la cuisine, la jauge à eau dans l'épontille de remplissage du réservoir. La table à cartes est un véritable meuble où l'on peut stocker le matériel pyrotechnique, pharmacie, la boîte du loch et autres objets généralement difficiles à ranger. Un hublot ouvrant sur la cuisine évacue les fumées et, chose très impor-

Par temps calme, 54 m² de toile déplacent ce bateau fin avec une bonne aisance, mais il ne fait aucun doute que ce n'est pas la son temps favori.



tante pour un bateau, il n'y a pas moins de trois endroits prévus dans le carré pour mettre des bouteilles.

COMPORTEMENT MARIN

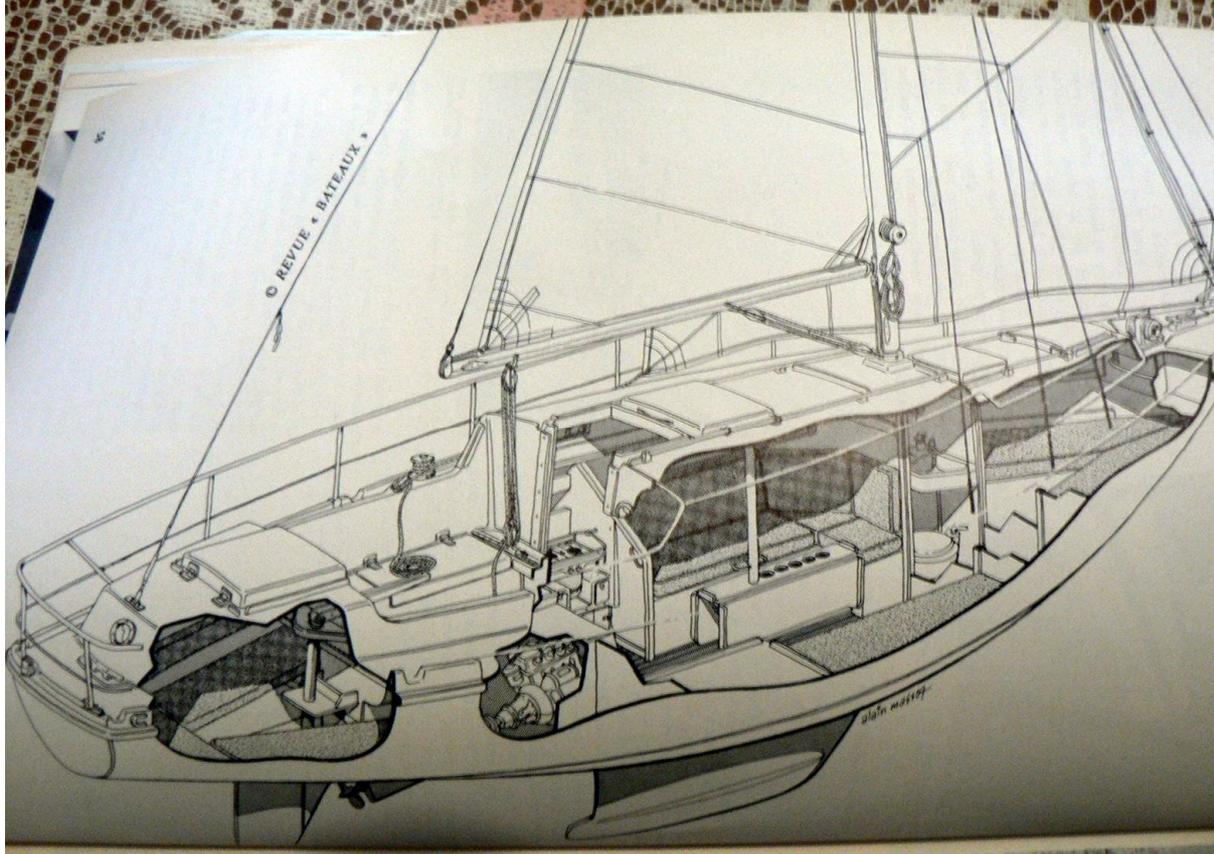
Quand la Méditerranée s'y met, ce n'est pas une plaisanterie et notre Kirk tangue violemment devant son ponton en nous attendant. Après avoir pris très facilement deux ris avec l'équipement normal de la bôme, nous nous dégageons de notre place au moteur avant d'envoyer le foc no 1. Le vent couvre entièrement le bruit faible du 25 ch dont l'accélération est impressionnante. Nous remarquons que notre loueur a supprimé le dispositif de blocage de l'arbre porte-hélice pour éviter une manœuvre intempestive. Nous notons aussi deux détails très méditerranéens : le pavillon national amarré dans le patacas pour éviter



Même par mer forte de l'arrière, le Kirk soulage bien, répondant immédiatement aux sollicitations du barreur.

que les visiteurs n'utilisent le mât comme poignée pour monter la passerelle, ainsi que la défense fixée à poste sur le tableau arrière. L'étiquette navale ne résiste pas toujours à la pratique.

En eau abritée, avec un vent de 25 à 30 nœuds, nous sortons au près serré très aisément, le cap nous surprend agréablement tandis que la barre reste stable dans les coups de gîte. En deux bords, nous quittons l'abri de la côte pour tomber dans une mer désordonnée détalant sur les hauts-fonds près de la côte. Il y a largement assez d'eau pour le Kirk qui ne cale qu'un mètre soixante et nous attaquons en confiance la succession des pentes abruptes. La finesse de la coque fait merveille et nous continuons à nous élever au vent sans peine. Le bateau est plutôt mou, étant presque entièrement déventé dans les creux et nous regret-





Dans des conditions d'essais assez sévères, notre Kirk de location n'a fait preuve d'aucune faiblesse ni de coque, ni d'accastillage.

tons parfois de ne pas porter un foc plus grand. L'écart de cap d'un bord sur l'autre ne dépasse pas 90°, ce qui est excellent dans ces conditions.

L'équipier de foc peine un peu dans les virements de bords car les winches sont à la limite de leur puissance, mais le barreur contrôle suffisamment le bateau pour rester dans le lit du vent quelques secondes supplémentaires avant d'envoyer sur l'autre amure. Le bateau mouille très peu et seules quelques crêtes vicieuses encensent le cockpit. On apprécie l'échantillonnage du gréement qui, d'après les conseils du chantier, doit être maintenu assez raide, ce qui paraît normal en l'absence d'un volant de réglage de pataras. Les équipiers sont très contents de la rambarde tubulaire qui donne une prise bien meilleure que les habituelles filières, ainsi que des cale-pieds placés au pied du mât.

Le bateau sort parfois de l'eau sur la moitié de sa longueur pour retomber violemment deux ou trois mètres plus bas. Malgré le poids des deux ancres et des 45 mètres de chaîne de \varnothing 8 logés dans l'étrave, les cognements inévitables dans un pareil clapot sont rares, le Kirk semble fait pour ce temps, ce qui est un atout non négligeable pour un bateau de grande croisière appelé à des navigations souvent dures.

A l'intérieur, nous ne constatons aucune infiltration d'eau et le plancher incurvé du carré permet de compenser la gîte. Les deux mains courantes de l'entrée, l'époutille de la table et les poignées sur les cloisons de cuisine et de table à cartes sont bien disposées. Par contre, au niveau du carré, des mains courantes horizontales sous les hublots seraient les bienvenues. L'aération, parfaite au mouillage, pose également un problème par mauvais temps.

Mais le près dans le gros temps n'est pas l'allure favorite des croiseurs et nous laissons porter pour retrouver un calme relatif, démarquant en trombe sur les vagues sans que le barreur ne perde un instant le contrôle du bateau. Le retour aux allures portantes montre une bonne stabilité de route et la manière dont

le bateau manœuvre en marche arrière pour rentrer dans un mouillage exposé en plein vent nous stupéfait littéralement. Le bateau se pilote comme une vedette avec, en plus, la résistance à la dérive d'un voilier.

Par petit temps, un génois de 34 m² propulse assez facilement le Kirk qui perd un peu



Au près, dans une mer très hachée, le Kirk remonte à un cap excellent avec son foc n° 1 et deux ris. Entre les rafales qui atteignent 30 nœuds, il supporterait un « inter ». (Ph. La Nouë - Bateaux.)

de son aisance par rapport à son comportement dans la brise. On ne peut tout avoir et l'option choisie correspond parfaitement à l'utilisation faite par les propriétaires. En croisière, par force 1, il est vain de vouloir gagner un deminœud en changeant de génois. On met le moteur ou l'on mouille pour se baigner.

Présenté par son promoteur comme un pur sang de course-croisière, le Kirk est en réalité un excellent croiseur hauturier, pratiquement sans équivalent en raison de l'étendue de ses possibilités et de sa capacité.

C'est un bateau robuste et marin extrêmement homogène de conception. L'équipage qui a participé à la course Le Cap-Rio a montré jusqu'où il était possible de mener ce bateau mais sa meilleure référence est certainement l'intérêt que lui portent les professionnels de la location qui savent faire un bilan d'utilisation.

Caractéristiques		KIRK	SAGITTA 35	ALOA
Longueur de la coque	10 m 72	10 m 45	10 m 20	
Longueur de flottaison (L)	8 m 60	8 m 35	7 m 95	
Bau maximum	3 m	3 m 05	3 m 32	
Bau flottaison	2 m 85	2 m 78	2 m 80	
Franc-bord avant	1 m 13	1 m 19	1 m 10	
Franc-bord milieu	0 m 83	0 m 91	1 m 02	
Tirant d'eau maximum	1 m 72	1 m 98	1 m 88	
Tirant d'air	12 m 85	13 m 50	13 m	
Déplacement en charge (D)	6 550 kg	6 550 kg	5 800 kg	
Poids pour la jauge	5 525 kg	6 000 kg	4 885 kg	
Poids du lest	1 930 kg	2 585 kg	1 800 kg	
Nature du lest	fonte	fonte	fonte	
Hauteur sous barrots	1 m 93	1 m 88	1 m 75	
Largeur entre couchettes	1 m 10	0 m 82	0 m 50	
Largeur moyenne des passavants	0 m 45	0 m 64	7,74	
Jauge en douane (tonneaux)	9,09	8,25	7 m 22 (23'7")	
Jauge I.O.R.	7 m 75 (25'4")	7 m 82 (25'6")	II*	
Catégorie de navigation	I*	en cours	8/10	
Nombre de personnes embarquées	7/10	d'approbation		
Surface du triangle AV (1)	21 m ² 80	26 m ² 35	22 m ² 20	
Surface maximum du génois (2)	33 m ² 15	39 m ² 50	36 m ² 50	
Surface du foc n° 1	17 m ² 10	26 m ² 50	22 m ²	
Surface de la grand'voile (3)	19 m ² 85	22 m ² 90	22 m ² 20	
Surface maximum (2 + 3) (V)	53 m ²	62 m ² 40	58 m ² 70	
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	41 m ² 65	49 m ² 25	44 m ² 40	
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1 m ² 55	1 m ² 51	1 m ² 47	
Surface de dérive : coque seule	4 m ² 20	4 m ² 35	4 m ² 16	
aileron	2 m ² 40	2 m ² 27	2 m ² 15	
aileron AR	0 m ² 36	0 m ² 51	0 m ² 47	
safran	0 m ² 43	0 m ² 62	0 m ² 40	
totale	7 m ² 39	7 m ² 75	7 m ² 18	
Surface mouillée totale (M)	27 m ² 52	25 m ² 90	24 m ² 04	
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 3,80 CC 2,40	7,40 3,80	3,65 3	
Écart entre CV et CD en % de L	19,1	12,6	18,8	
Coefficients	KIRK	SAGITTA 35	ALOA	
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	1,93	2,41	2,44	
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	26,8	32,6	30,2	
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,490	0,520	0,495	
Raideur à la voile 15°	4,79	4,85	4,91	
30°	8,95	9,76	10,39	

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 103, page 42.)