

nom ne peut qu'être conservée, évitant ainsi les séances fastidieuses ou le barreur à l'impression de moudre en vain.

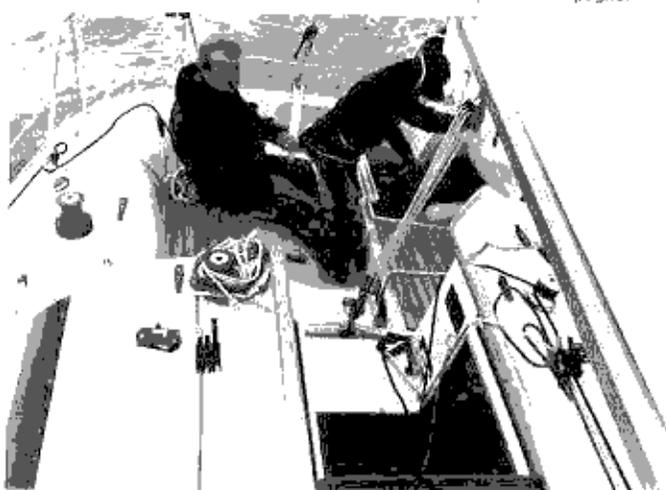
Par mer formée, le Sun Rise, comme tous les voiliers larges de hanches, se déporte lorsque la vague le prend par le travers, mais là aussi, le mouvement ne s'amplifie que si l'on porte trop de toile où que l'on est trop bordé. En fait, le comportement sous voiles du Sun Rise révèle une grande tolérance associée à une finesse que l'on découvre au fil de l'utilisation. Ce bon placide peut devenir redoutable avec un équipage capable d'utiliser toutes ses ressources. Un bon voilier de croisière moderne manœuvre bien au moteur sous peine d'exaspérer son skipper à chaque prise de ponton. Sur ce plan également le Sun Rise ne nous a pas déçu, mais la prise au vent de la coque n'est pas négligeable et il faut en tenir compte si l'on accoste avec de la brise traversière.

Au cours de nos premiers essais de voiliers, la surprise consistait à tomber sur un modèle correctement gréé et dont l'accastillage fonctionnait sans une bonne séance de mise au point. Aujourd'hui, c'est l'inverse et sur la plupart de nos comptes-rendus, cette rubrique se résume à un R.A.S., surtout lorsqu'il s'agit d'un modèle de grande série comme celui-ci. Les winches d'origine se révèlent suffisants, mais évidemment, celui qui a pris l'habitude d'utiliser des auto-enrouleurs devra envisager une dépense supplémentaire. Nous avons également remarqué que pour régater, le skipper de notre bateau d'essai avait changé le palan d'écoute de grand-voile pour un modèle plus démultiplié. La taille de la grand-voile justifie cette amélioration, mais dans l'ensemble, l'équipage n'a pas trouvé de critique particulière concernant la manœuvre sur ce plan de pont qui offre de vastes surfaces.

Pour les longues stations assises, les lattes de teck des bancs de cockpit apportent un élément de confort aussi important que le dessin des hiloires arrondies. Dans la version charter, le coffre à voiles est repoussé tout à l'arrière par la cabine bâbord, mais il reste de taille suffisante pour une garde-robe normale, surtout avec un enrouleur. Bien sûr, on n'a jamais assez de place pour loger tous les accessoires pour la pêche; la plongée ou même seulement l'annexe du bord. la version



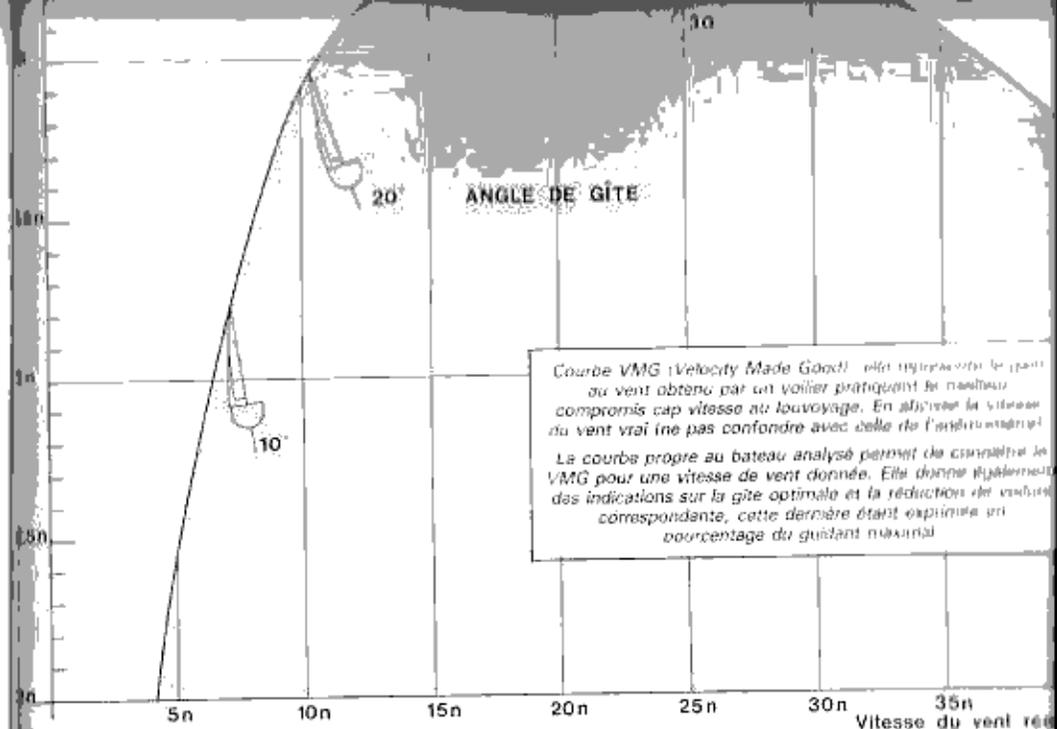
La coque présente une maîtrise section en coupe de champagne.



Le coffre à voiles s'ouvre à l'arrière de la banquette bâbord.

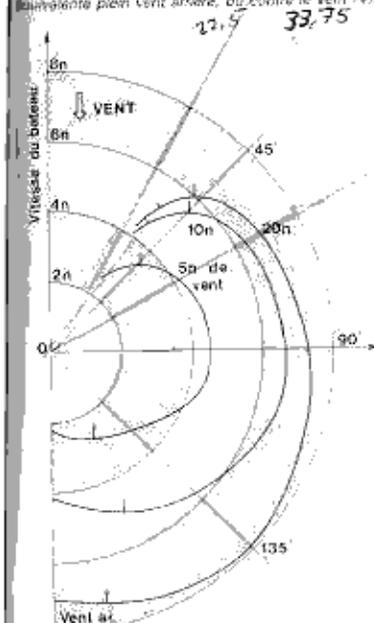
Prises de ris faciles grâce au winch sur le mât.

Une fermeture d'étrave qui ne craint pas les mouillages forains.



Les trois polaires ci-dessous représentent la vitesse du Sun Rise, en fonction du gisement, et pour trois vitesses différentes du vent réel.

Les trois polaires placés aux sommets inférieurs et supérieurs des poires représentent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue. La distance du point 0 au tiers représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale la progression équivalente plein vent arrière, ou encore le vent (VMG).



## LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Destiné par Jacques Fairoux, le Sun-Rise nous offre une carène très travaillée. Avec des entrées d'eau en U, les sections s'arrondissent progressivement pour donner naissance à des courbes au maître-bâti, l'apex d'un léger double-bouchain étant soigneusement étudié sur le plan de formes que l'architecte ne nous a pas autorisé à publier. Les appareils de pont sont ensuite circulaires jusqu'au tableau, évitant les fonds complètement plats, et ont été mis au Sun-Rise d'obtenir une surface mouillée modérée.

Le déplacement plutôt léger associé à un plan de voilure généreux et étancé va donner d'excellentes performances sur l'étrave, mais également des coefficients de cap élevés moyens. Ceci s'explique facilement lorsque l'on sait que les coefficients de résistance à la toile à 15° et 30° que nous calculons pour chaque A.A. dans le Sun-Rise ne tiennent pas compte de la toile de la coque seule mesurée par le moment de redressement, mais également de l'importance de la voilure et de son élanement. La correction est en effet le rapport entre le moment de redressement de la coque et le moment de redressement de la voilure, ce qui est le produit de la surface de voilure maximale par la distance séparant le centre de voilure du centre de dérive.

MR 15° Moment de redressement à 15° V Surface maximale de voilure H Distance entre Cv et Cd

On comprend donc que plus la voilure est généreuse et élanée, et le bras d'eau important, plus le coefficient de redressement de la coque est faible.

Le Sun-Rise à 15° et 30° nous offre des performances remarquables. On peut voir le point d'approche tout près du cercle extérieur qui représente la vitesse de 8 nœuds, et qui est à 20 et 25 nœuds de vent la courbe de VMG se maintient au-dessus de 4.4 nœuds.

La carène partie de ces bonnes performances apparaît si l'on compare la courbe de VMG du Sun-Rise à celle du Moody 34 publiée le mois dernier. On peut alors constater que les gîtes de 10, 20 et 30 degrés sont atteintes plus tôt que sur le dernier modèle, et que les réductions de vitesse équivalentes à des guidants abaissés de 10 à 20% devant être faites plus tôt également pour bénéficier du meilleur VMG. Une distance de la palisse nous montre encore que l'angle de remontée au près le plus faible, très proche de 45° du vent réel pour 5 nœuds de vent, va juste atteindre 45° pour 10 nœuds et le dépasser nettement pour 20 nœuds. La plus grande vitesse de 10 nœuds de vent sera atteinte pour un gisement de vent réel proche de 15°, et 10 nœuds de vent sera atteint pour un gisement de vent réel proche de 10°. Le gisement du vent arrière par 5 et 10 nœuds de vent, alors que par 20 nœuds de vent la meilleure progression dans le fil de vent sera obtenue pour un angle beaucoup plus proche de la panne.

Rémi THISTAN