

x
e
r
n
i
t
t
c
t
e
-
e
s
-
l
t
:

à la barre du Rêve de Mer

un croiseur léger
rapide et spacieux



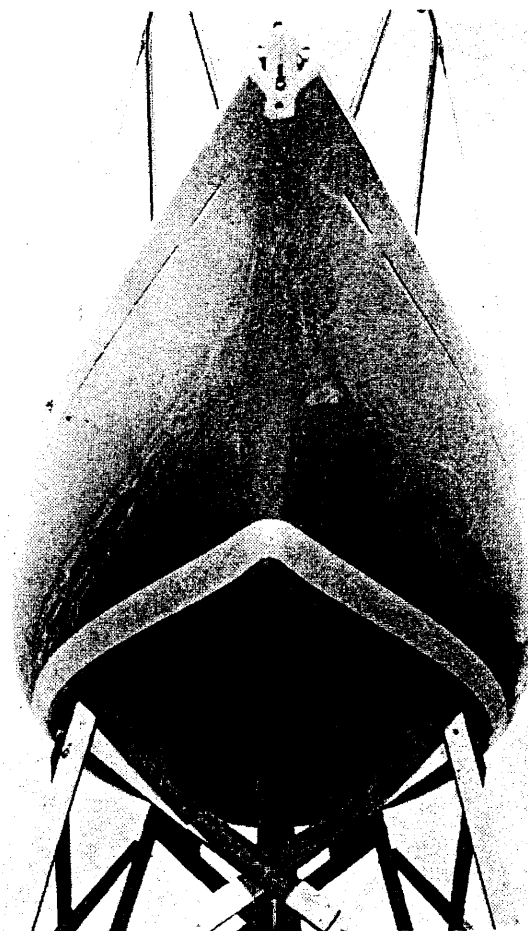


à la barre du Rêve de Mer jaçques MONSAULT

INTERVIEWE par notre revue, un des plus célèbres architectes navals américains nous confiait que Rêve de Mer figurait parmi les deux ou trois nouveaux bateaux vraiment intéressants exposés au Salon nautique de Paris. Cette réflexion ne nous avait pas réellement étonnés, car nous l'avions vu plongé dans la contemplation de la carène du dernier-né du groupe Finot construit par les chantiers Mallard, bien au-delà du temps normal dépensé par un businessman pour l'examen d'un bateau de cette catégorie. Une approche si radicalement opposée à la sienne de la répartition des volumes avant et des entrées d'eau ne pouvait que retenir son attention.

Roger Mallard lui-même nous a raconté la surprise de ses modeleurs découvrant les détails du plan de formes de Rêve de Mer. En dehors d'une étrave à guibre inusuelle dans cette taille de croiseur, la carène présente des caractéristiques originales comme un pincement marqué des lignes d'eau au niveau du brion, un peu à la manière des cargos dont on allonge la longueur de flottaison pour augmenter la vitesse limite. Mais à cette finesse d'entrée d'eau succède rapidement des volumes très pleins dans le style dériveur. En fait, Rêve de Mer est un grand « petit bateau » et l'importance de sa coque surprend pour un déplacement qui dépasse de peu la tonne, avec une longueur hors-tout de 7,15 m. Rêve de Mer « fait » confortable, traduisant ainsi les efforts de ses architectes qui ont cherché à réaliser un voi-

Vu de l'avant, le contraste entre le pincement de l'étrave sous la flottaison et les volumes de la guibre apparaît avec netteté. On notera aussi la hauteur du bau maximum par rapport à la ligne de flottaison. (Photo Didier Maupas.)



lie
sp
pc
qu
ré
l'e
pe
a
de
«
l,
pe
l'e
ne
bl
ti
l'
le
v

tr
p
n
d
d

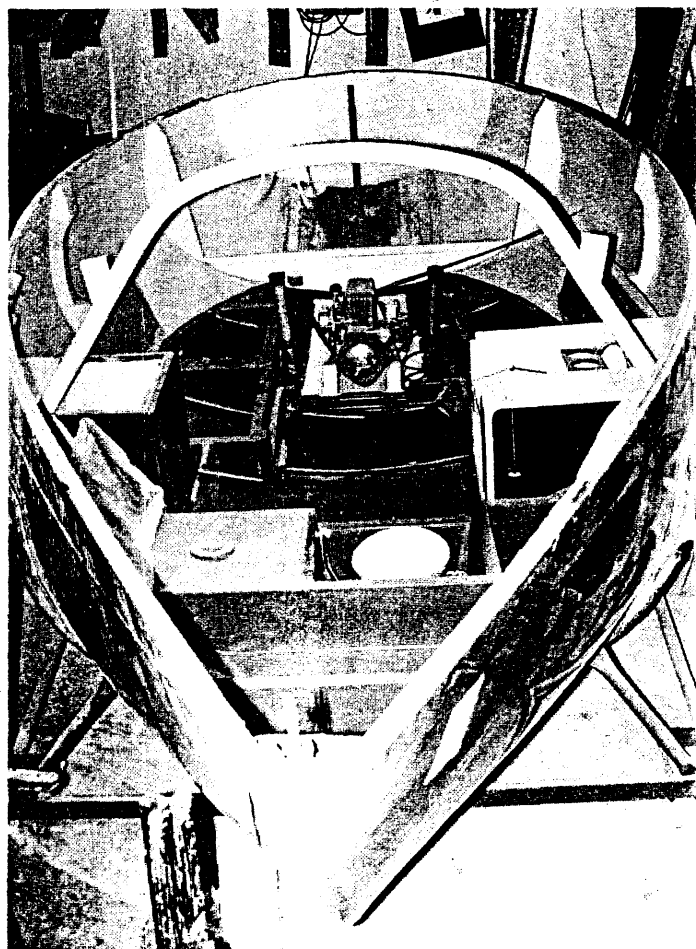
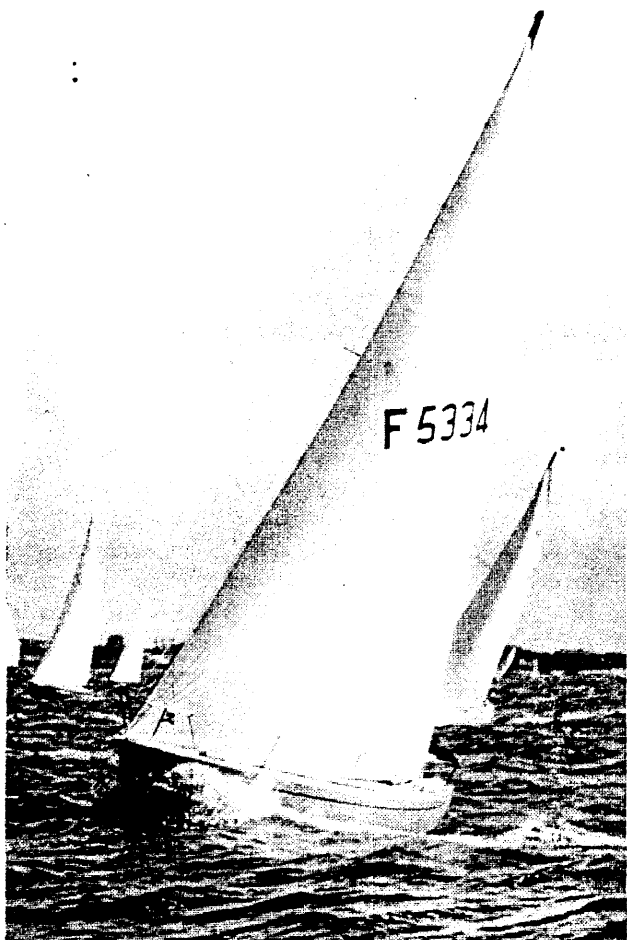
A
s
n
tr

lier de croisière habitable et transportable aussi spacieux que possible. Pourtant, la jauge n'a pas été oubliée, il suffit d'examiner les sections qui se creusent au niveau de la flottaison pour réduire la « stabilité mesurée » et se renflent à l'emplacement des mesures de creux. Comme pour l'Écume de Mer, le choix de l'utilisation a été laissé au client qui, d'ailleurs, devra se décider entre un tirant d'eau de 1,10 mètre, « version croisière », ou la profondeur de 1,40 mètre de la version « performance », proposée par le chantier. Dans les deux cas, l'échouage avec béquilles est possible en prenant certaines précautions, étant donnée la faible largeur du lest. Rêve de Mer comporte pratiquement le même système de gouvernail que l'Écume, cependant le safran vient prolonger la flottaison assez en arrière sous la voûte, suivant la tendance actuelle.

CONSTRUCTION

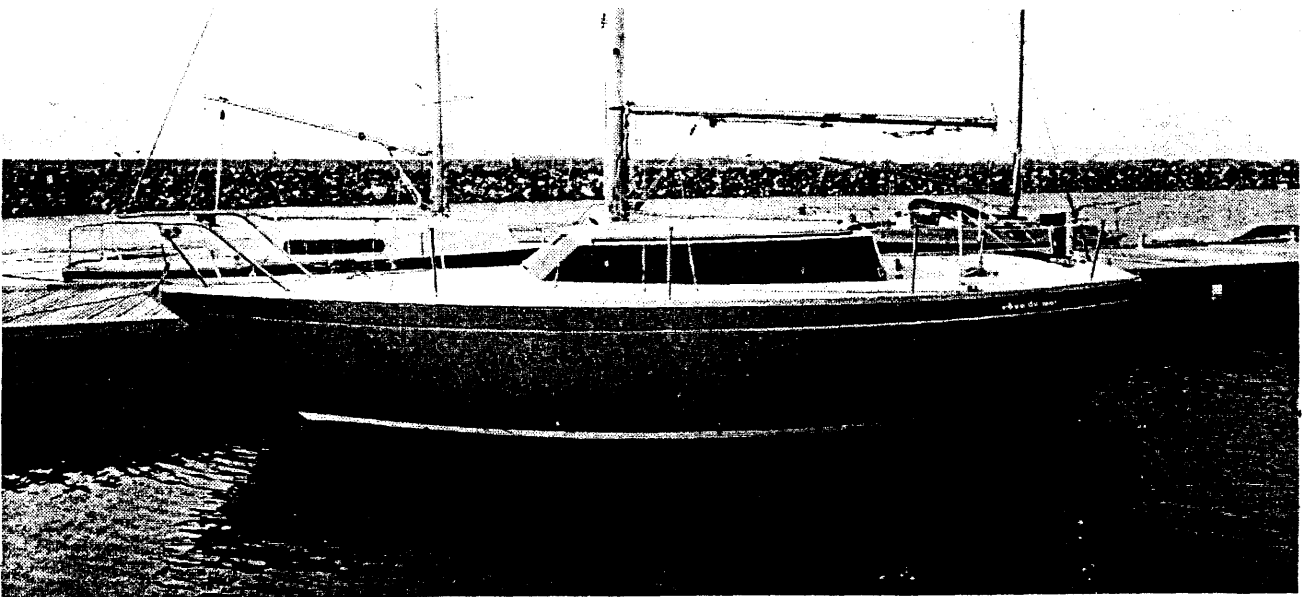
Les chantiers Mallard nous ont habitués à une très belle finition de leurs constructions en plastique armé, mais aucun de leurs modèles ne présente autant d'originalité et de souci d'élaboration que celui-ci. Bien sûr, la rigidité de la coque est assurée à l'instar d'Écume par

Au près dans le clapot, Rêve de Mer passe en douceur, sans naturellement la puissance d'un bateau lourd. Heureusement, la barre très « parlante » aide le barreur à trouver la cadence. (Photo La Nouë-Bateaux.)



Dans son conformateur, la coque de Rêve de Mer a reçu la quasi-totalité de ses emménagements qui contribuent efficacement à la rigidité. Notez la section de l'arceau de mât. (Photo Didier Maupas.)

des contre-moulages qui reçoivent dans leurs nervures des injections in situ de mousse de polyuréthane, mais la fabrication du Rêve fait appel à des techniques nouvelles comme, par exemple, l'assemblage pont-coque breveté obtenu par un rivetage des deux pièces sur un cale-pieds en profilé de section carrée en alliage léger. En l'absence de cloison de mât, le bateau comprend, entre sa coque et le contre-moulage des fonds, une varangue métallique constituée par deux fers plats galvanisés reliés par des entretoises. Cette poutre, épousant la forme de la coque, s'assemble par boulonnage à l'arceau tubulaire de forte section qui soutient l'emplanture et encaisse l'effort des cadènes de galhaubans et du mât. La raideur du pont vient de sa construction sandwich avec des plaques de mousse de polyuréthane. Cependant le roof constitue certainement la partie la plus sophistiquée de cette réalisation : à la place de la classique boîte cache-capot, efficace mais parfois peu gracieuse, les créateurs du bateau ont prévu un double toit couvrant entièrement la cabine, évitant ainsi toute saillie. Même les mains courantes sont intégrées dans cet ensemble qui participe sans aucun doute à l'aspect fonctionnel et très net de ce bateau. L'étanchéité du système paraît assurée, à condition, bien sûr,



Une construction très sophistiquée aboutit à une silhouette particulièrement pure pour ce petit croiseur étudié dans les moindres détails.

de ne pas laisser obstruer les petits dalots qui évacuent l'eau infiltrée entre le roof et le contre-roof.

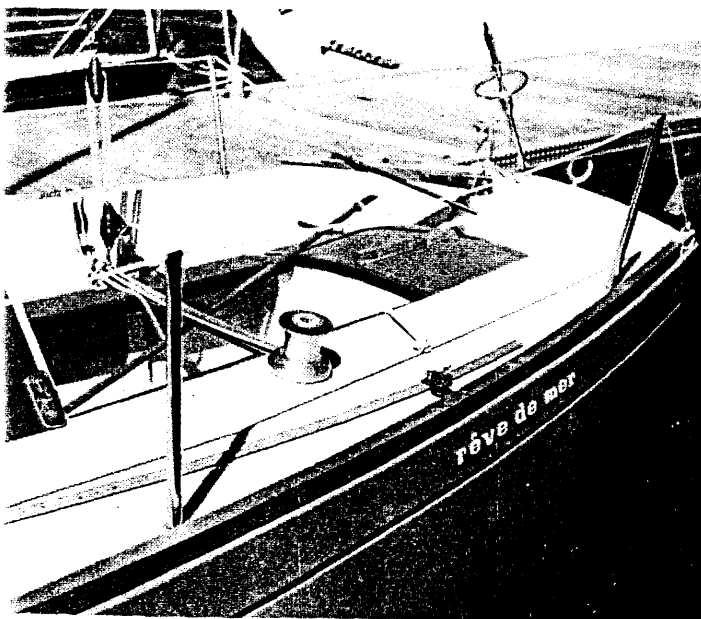
La fabrication utilise un minimum de pièces en bois, surtout à l'extérieur, simplifiant les problèmes d'entretien, celui-ci facilité par la qualité du gel-coat qui présente partout un bel état de surface. Par ailleurs, le dessin antidérapant, constitué par des pointes de diamant dont la partie saillante a été arasée, semble apporter un progrès, tant sur le plan du nettoyage que sur celui de l'efficacité.

La bande de flottaison vient de moulage, et le lest plastifié ne demande qu'une couche d'antifouling de temps en temps, comme la carène.

PONT, GREEMENT, COCKPIT

Les architectes de Rêve de Mer ont été particulièrement généreux en matière de francs-bords, grâce à quoi ce croiseur possède des superstructures très discrètes. Ce souci de net-

La version « performance » comporte un volant de pataras fort utile sur un bateau aussi sensible. Tout le reste de l'accastillage parfaitement adapté est fourni d'origine.



eté se retrouve dans la conception et la disposition de l'accastillage. La ferrure d'étrave en alliage coulé offre deux chaumards efficaces permettant le passage d'une chaîne d'ancre, un axe pour la latte de réglage de l'étai avant et un crochet d'amure de foc. Le taquet d'amarrage central est encastré dans le pont, sur le bord d'un grand coffre à mouillage situé à bâbord. Les cadènes de haubans, le long du roof, libèrent le passage, très facile en raison de la pente des côtés du roof et de la largeur raisonnable des passavants (33 cm). Toutes les drisses sont intérieures et vont au cockpit, soit sur des taquets coinceurs, soit sur un winch comme la drisse de foc. Les taquets d'écoute de foc sont encastrés dans les dossiers du cockpit, permettant de s'asseoir facilement sur le pont. A chaque coin du tableau arrière une ferrure, avec un réa pour les écoutes de spi, termine le cale-pieds en alliage léger et remplace avantageusement les chaumards classiques pour un amarrage latéral. Les points de tire de foc sont réglables sur deux rails cintrés. Le mât et la bôme en alliage anodisé sont équipés d'origine avec tous les palans nécessaires au réglage et le haubannage de série prévoit des embouts de ridoirs sertis en acier inox. Le ridoir à volant pour le pataras n'est fourni que dans la version « performance ».

Une surprise attend l'essayeur qui s'installe à la barre, c'est le confort du cockpit. En rapportant des bancs au lieu des coffres habituels servant de banquettes, les architectes ont augmenté considérablement le volume utilisable pour les jambes. Il est, par ailleurs, dommage que la barre d'écoute soit légèrement en saillie par rapport à ces bancs car la longueur de ceux-ci, qui atteint 1,86 mètre, invite au bain de soleil. Le barreur dispose d'une place tranquille à l'arrière, près du grand coffre, qui peut recevoir beaucoup de matériel de croisière. Les dalots de vidange, de section importante, semblent prêts à engloutir briquets, démanilleurs. Une petite grille serait la bienvenue et

appo
d'un
culté
au r
pieds

On
ches,
marc
volu
est,
santé
dispo
Rêve

plac
de p
uniq
lissa
auss
rière
avec
un j
la t
en j
des

Pe
pele
teur
étar
cher
bloc
tout
aigl
ranc
lées
serc
tota
rieu
chè

Le r
tion
d'int
l'arc
moir
habi
Bate

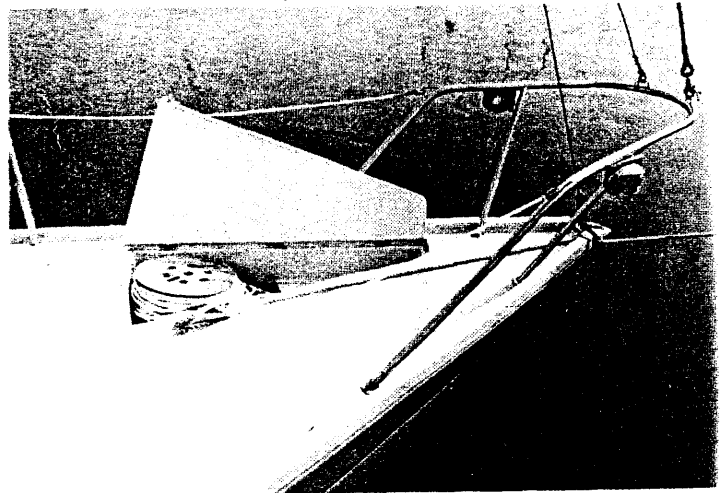
apporterait un remède à la seule note critique d'un examen attentif, à part peut-être la difficulté de faire évacuer l'eau qui stagne parfois au mouillage sur le pont, le long du cale-pieds.

EMMENAGEMENTS

On descend dans Rêve de Mer par deux marches, après un seuil assez haut. La première marche est fixée sur la porte qui ferme le grand volume sous le cockpit. La deuxième marche est, en fait, le dessus d'une banquette coulissante dont la présence est justifiée par une disposition très particulière de l'intérieur. Dans Rêve de Mer la table fixe occupe la meilleure place au milieu du bateau. On peut s'asseoir de part et d'autre, soit sur l'immense couchette unique (2 m × 1,55 m), soit sur le coffre coulissant entre les deux couchettes arrière, elles aussi très confortables. Le passage entre l'arrière et l'avant se trouve décalé sur bâbord, avec la possibilité d'installer, pendant les repas, un panneau mobile qui vient s'intercaler entre la table et le bloc-cuisine, entièrement moulé en polyester, comme d'ailleurs la quasi-totalité des emménagements.

Pour expliquer cette disposition, il faut rappeler que ce bateau ne dispose pas de la hauteur sous barrots debout, ce qui est normal étant donné sa taille. Les architectes ont donc cherché à concentrer la vie à bord autour d'un bloc à usage multiple. La navigation se fera tout naturellement sur cette table format grand aigle, dont le couvercle coulissant découvre un rangement pour les cartes et des rainures moulées pour les crayons. Les amateurs d'intimité seront déçus car il est évident qu'un parti pris totalement opposé à la division du volume intérieur a guidé les promoteurs. Suivant une idée chère au groupe Finot, les meubles sont limités

Le rideau est la seule solution pour concilier le besoin d'intimité avec le souci de l'architecte de diviser le moins possible le volume habitable. (Photos La Noüe-Bateaux.)



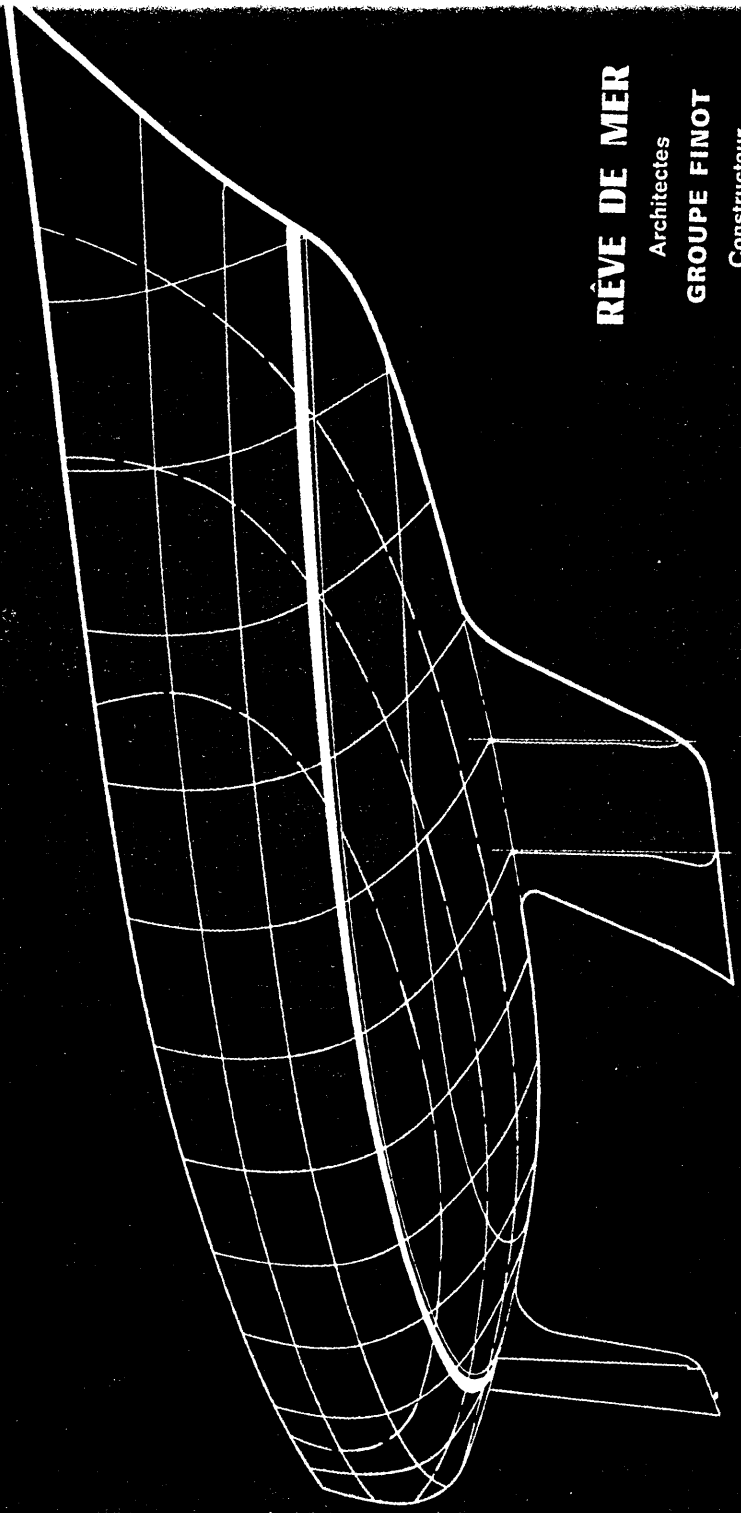
Sur cette plage avant très dégagée, l'équipier trouve tout à portée de la main, mais attention aux genoux sur l'angle du cale-pieds. Les futurs profilés seront arrondis.

en hauteur et les couchettes abritent de nombreux casiers, dans lesquels on trouve même, à l'avant, un wc marin et la réserve d'eau de cinquante litres, alimentant la pompe sur l'évier.

Les dossiers de couchettes, très inclinés, invitent à s'adosser confortablement contre le bordé. Il manque cependant, à notre goût, un ou deux rangements plus conventionnels permettant à la femme du skipper de mettre à l'abri des chemises propres sans emporter de valise. Naturellement, cette concentration des emménagements ne peut qu'influencer favorablement la marche du bateau qui, avec l'impression d'espace intérieur, apparaît comme la donnée de base du programme.

L'éclairage de la cabine provient, de jour, de deux hublots latéraux solidement boulonnés, ainsi que d'un panneau ouvrant, en plexiglas, moulé sur la face avant inclinée du roof. Pour la nuit, un tube fluorescent, branché sur batterie, est disposé près de l'arceau de mâts. En ce qui concerne l'aération par mauvais temps ou au





RÈVE DE MER

Architectes

GROUPE FINOT

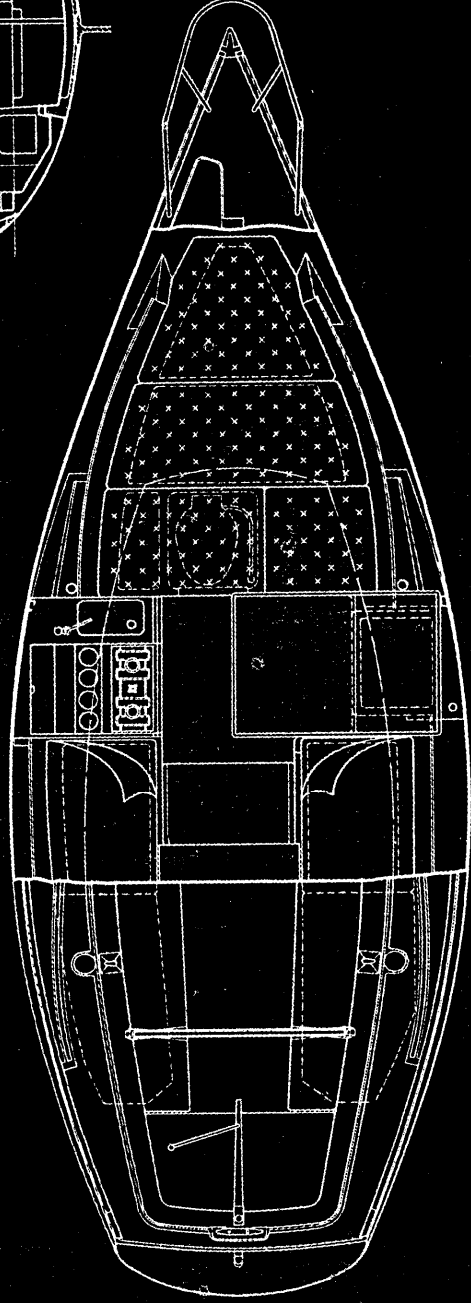
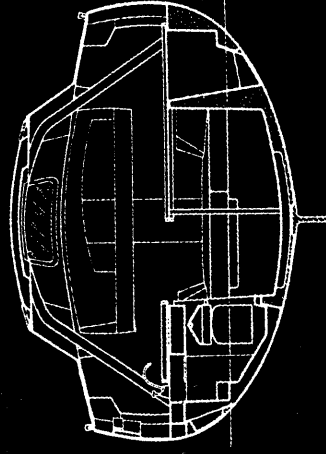
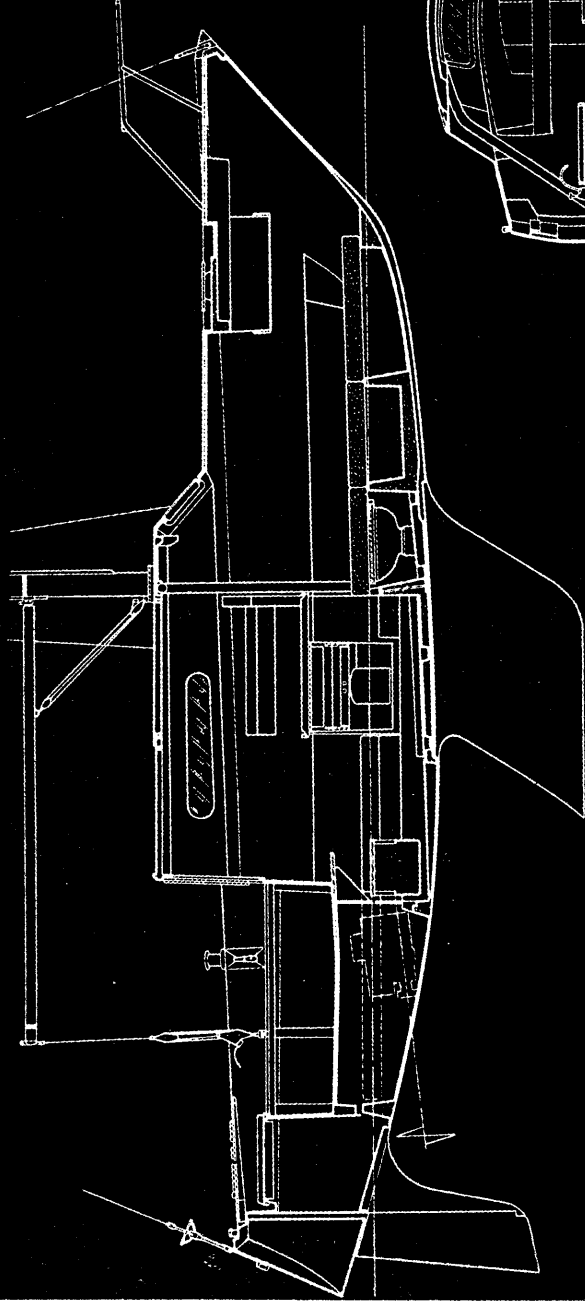
Constructeur

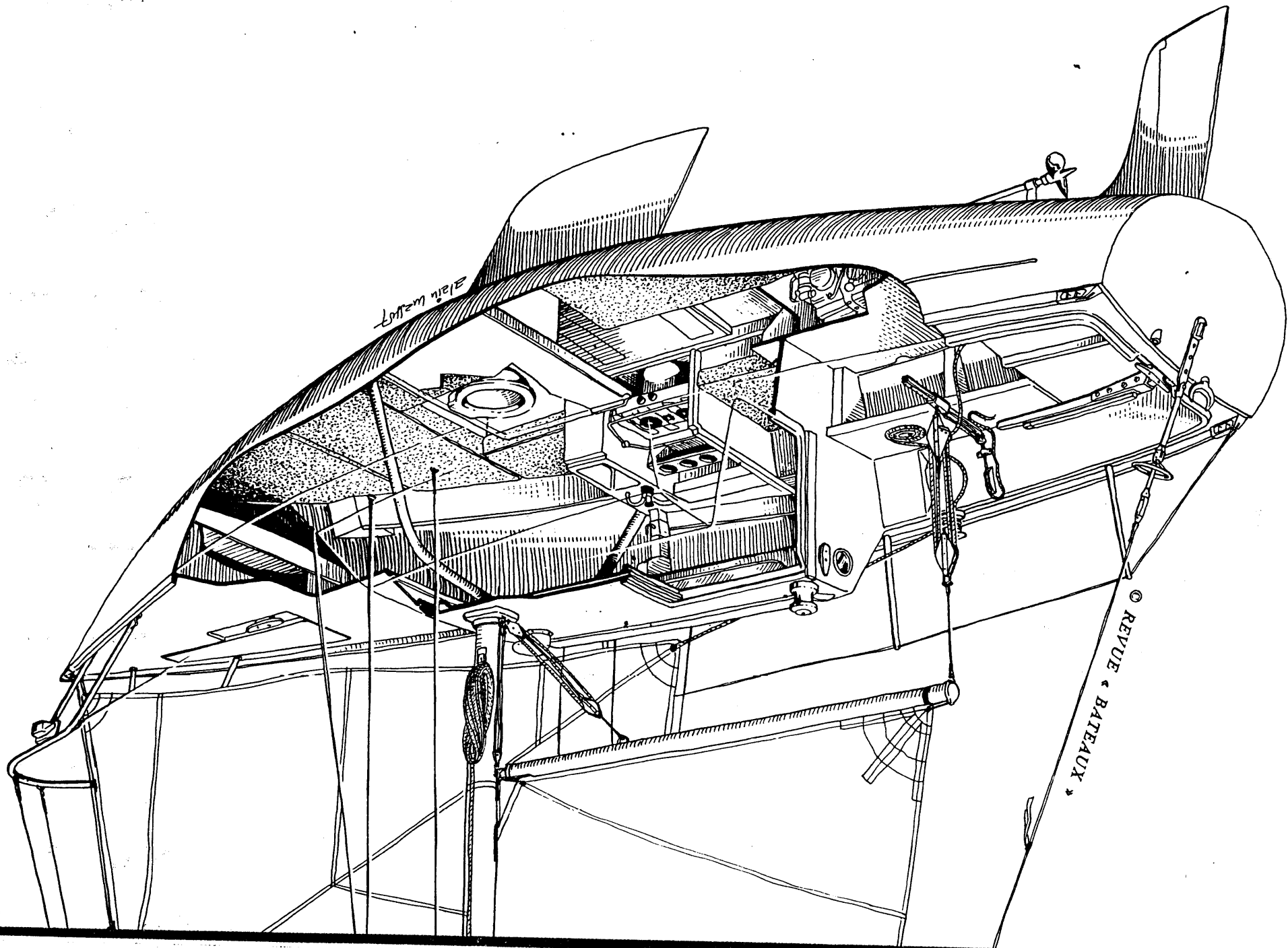
MALLARD

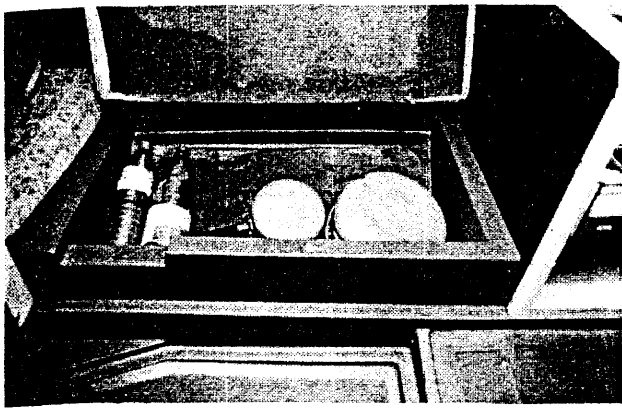
rue des Chantiers
17 - LA ROCHELLE

PGUTELLE

Prix TTC départ chantier : sans matériel avec grand'voile et gènois, version croisière : 38100 F.







Sous les matelas fixés aux fonds de couchettes, l'équipage dispose de nombreux coffres.



Dans la version moteur hors-bord, un grand coffre sous le cockpit permet de ranger les bottes, les cirés et du matériel divers. (Photos Didier Maupas.)

mouillage, on note la présence d'une dorade sur le roof et d'une petite grille sur l'un des deux panneaux coulissants, faisant fonction de porte de cabine. Des amis dormant sur la couchette avant ont trouvé cela un peu juste et souhaiteraient une prise d'air sur le coffre à mouillage, par exemple.

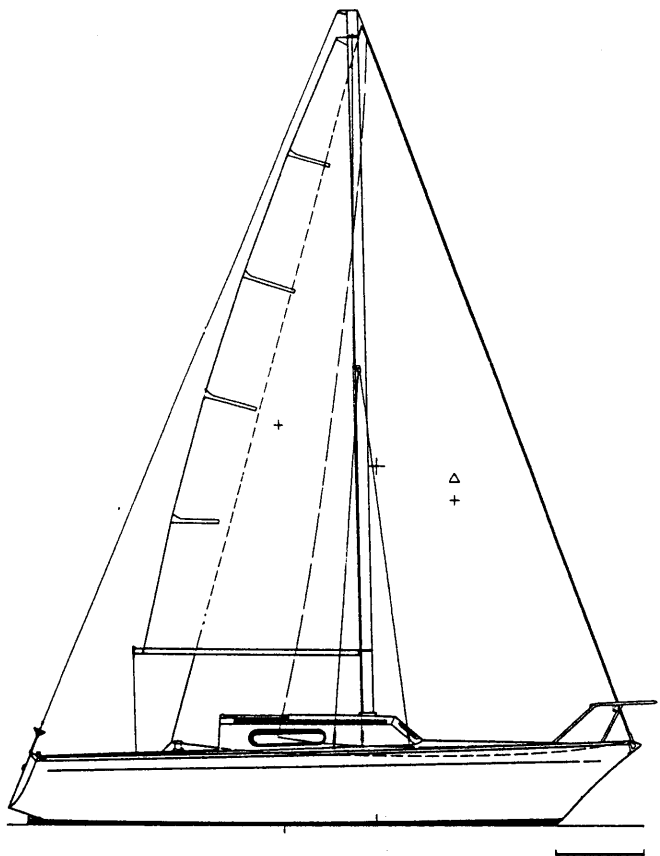
L'espace, sous le cockpit, disponible dans la version à moteur hors-bord peut recevoir un petit moteur fixe, comme le Vire 6 Ch proposé par le constructeur et choisi pour son faible encombrement, mais aussi pour sa légèreté.

ESSAIS EN MER

Les apparences volumineuses de Rêve de Mer pourraient faire oublier qu'il s'agit d'un déplacement léger. En s'asseyant confortablement devant la petite barre, on croit également partir sur un gros bateau. Le franc-bord arrière important contribue à cette impression, diminuant considérablement, comme chacun sait, l'impression de vitesse. Mais au moindre souffle le bateau réagit et la coque atteint très rapidement des performances remarquables par tout petit temps, la finesse des lignes d'eau jouant pleinement son rôle.

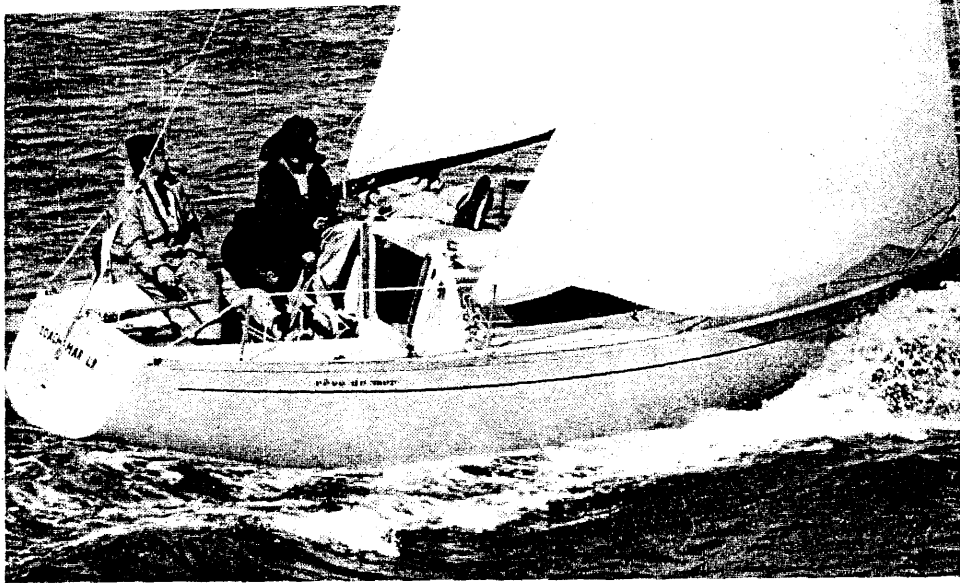
Aux alentours de force 1, on fait jeu égal avec des bateaux beaucoup plus grands. Le

généis, de taille assez impressionnante, se borde au près entre les filières et les haubans, contre le roof. Si l'on est habitué à des haubans plus



Par petite brise, Rêve de Mer profite de sa flottaison allongée sans immerger les volumes généreux de ses bordés. L'élanement avant permet un généis de belle taille. (Photo Gilbert Le Cossec.)





En course, barreur et équipiers peuvent s'asseoir aussi bien sur les bancs de cockpit que sur le pont grâce aux taquets d'écoute de foc encastrés. (Photo La Noûe-Bateaux.)

écartés, il faut faire attention de ne pas vouloir à tout prix amener le foc au ras des barres de flèches, sous peine de stopper la marche. Très vivement, Rêve de Mer répond à tout changement de réglage, mais aussi à tout changement d'assiette, qui fait entrer en jeu les volumes de la coque au-dessus de la ligne de flottaison.

Dans la brise, la barre d'écoute s'avère indispensable pour ne pas surcharger la carène, dont la stabilité de formes demande à être appuyée par le poids de l'équipage qui, dans ce genre de bateau, représente facilement le poids du lest. On a le choix alors entre deux solutions : souquer le bateau avec du lest humain ou réduire la toile pour conserver un angle de gîte maximum de 25°.

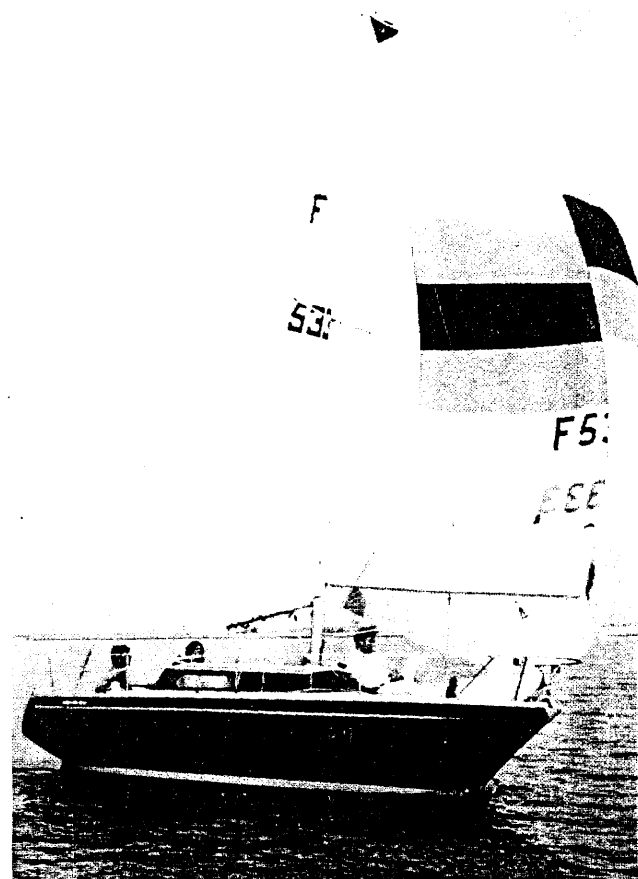
Le passage dans le clapot est excellent, pratiquement dans toutes les conditions justifiant la configuration de l'avant. Cependant, comme en dériveur, le fait de laisser courir de quelques degrés dans un clapot haché amène un gain spectaculaire de vitesse, évitant de se « planter » sur une vague un peu plus vicieuse que les autres.

Sous spi, la barre contrôle aisément le bateau que la grand'voile de petite taille ne rend pas ardent. Au large, avec du vent, il faudra, naturellement, se souvenir de la largeur relativement très importante de cette coque qui, en s'appuyant sur son bouchain, risque de faire émerger une partie du lest et rester prêt à filer de l'écoute de spi pour éviter le départ au lof. Les winches, à la fois doux et efficaces, suffisent tout à fait, même en compétition. Cependant, par suite de la grande base du génois, le focquier devra souvent aller à l'avant, aider le foc à passer durant les virements de bord ou remettre la « jupe » de foc à l'intérieur des filières. Pour la croisière, un génois genre « inter » doit éviter cet inconvénient.

Il est amusant de constater que les créateurs de Rêve de Mer, tout en se défendant d'avoir voulu faire un bateau de course, ont mis tous les atouts de leur côté pour que leur poulain puisse se défendre plus qu'honorablement dans

les mains d'un équipage expérimenté. On peut penser qu'ils ont cherché à satisfaire une certaine catégorie de plaisanciers qui, justement, n'aiment pas être catalogués comme croiseur ou comme coureur. On ne peut condamner les pères de famille à se promener sur des bateaux ennuyeux. Le Rêve de Mer répond à ce souci. Harmonieux, avec un équipement et une finition correspondant à son prix, c'est une unité originale qui surprend l'utilisateur par la justesse de ses conceptions. Petit « grand bateau » ou grand « petit bateau », on peut difficilement le comparer à d'autres unités de même longueur.

L'importance du triangle avant aboutit à des spis faciles à faire porter. (Photo Gilbert Le Cossec.)



Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

Caractéristiques	RÊVE DE MER	EDEL IV (Quillard)	CAPRICE
Longueur de la coque	7 m 09	7 m 01	7 m 36
Longueur de flottaison (L)	5 m 55	6 m 075	6 m 25
Bau maximum	2 m 50	2 m 50	2 m 50
Bau flottaison	2 m 20	2 m 25	2 m 14
Franc-bord avant	0 m 90	0 m 91	0 m 80
Franc-bord milieu	0 m 75	0 m 72	0 m 66
Tirant d'eau maximum	1 m 17 - 1 m 45	1 m 42	1 m 27
Tirant d'air	9 m 15	9 m 05	9 m 90
Déplacement en charge (D)	1 770 kg	1 900 kg	2 125 kg
Poids pour la jauge	1 400 kg	1 300 kg	1 600 kg
Poids du lest	400 kg	420 kg	570 kg
Nature du lest	Fonte	Fonte	Fonte
Hauteur sous barrots	1 m 45	1 m 53	1 m 65
Largeur entre couchettes	0 m 73	—	—
Largeur moyenne des passavants ...	0 m 33	—	0 m 25
Catégorie de navigation	3°	3°	3°
Jauge en douane (tonneaux)	4,14 Tx	3,90 Tx	4,24 Tx
Jauge I.O.R.	5 m 31 (17'4)	4 m 70 (15'50)	5 m 76 (18'9)
Surface du triangle AV (1)	11 m ² 83	9 m ² 84	11 m ² 50
Surface maximum du génois (2)	20 m ² 40	17 m ²	20 m ² 10
Surface du foc n° 1	15 m ² 40	11 m ² 12	12 m ² 30
Surface de la grand'voile (4)	9 m ² 60	11 m ² 35	11 m ² 00
Surface maximum (2 + 3) (V)	30 m ² 00	28 m ² 35	31 m ² 10
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	21 m ² 43	21 m ² 19	22 m ² 50
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 615	0 m ² 580	0 m ² 700
Surface de dérive : coque seule	1 m ² 53	1 m ² 49	1 m ² 97
aileron	0 m ² 97	1 m ² 01	1 m ² 19
aileron AR	0 m ² 12	0 m ² 11	0 m ² 24
safran	0 m ² 26	0 m ² 26	0 m ² 31
totale	2 m ² 78	2 m ² 87	3 m ² 71
Surface mouillée totale (M)	12 m ² 18	12 m ² 84	13 m ² 60
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	4,9	5,3	2,9
} CD	3,3	5,1	0
} CC	18,4	18,1	21,20
Écart entre CV et CD en % de L			
Coefficients	RÊVE DE MER	EDEL IV (Quillard)	CAPRICE
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	2,46	2,2	2,30
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	35	36	32
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,52	0,54	0,485
Raideur à la toile 15°	4,16	5,60	4,26
30°	7	8,62	7,59

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

Calculs effectués et plans relevés par F. Gutelle.