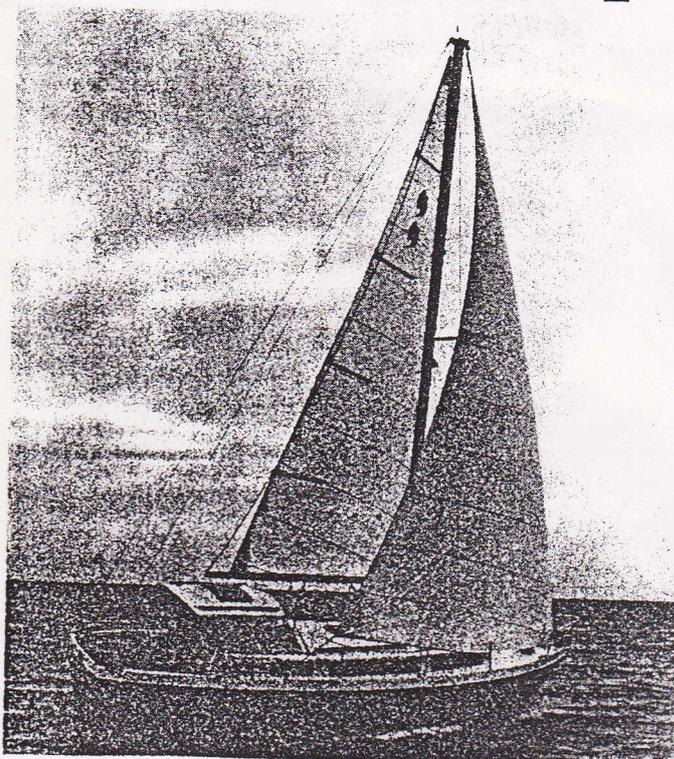


neptune a barré

# FIFTY 33



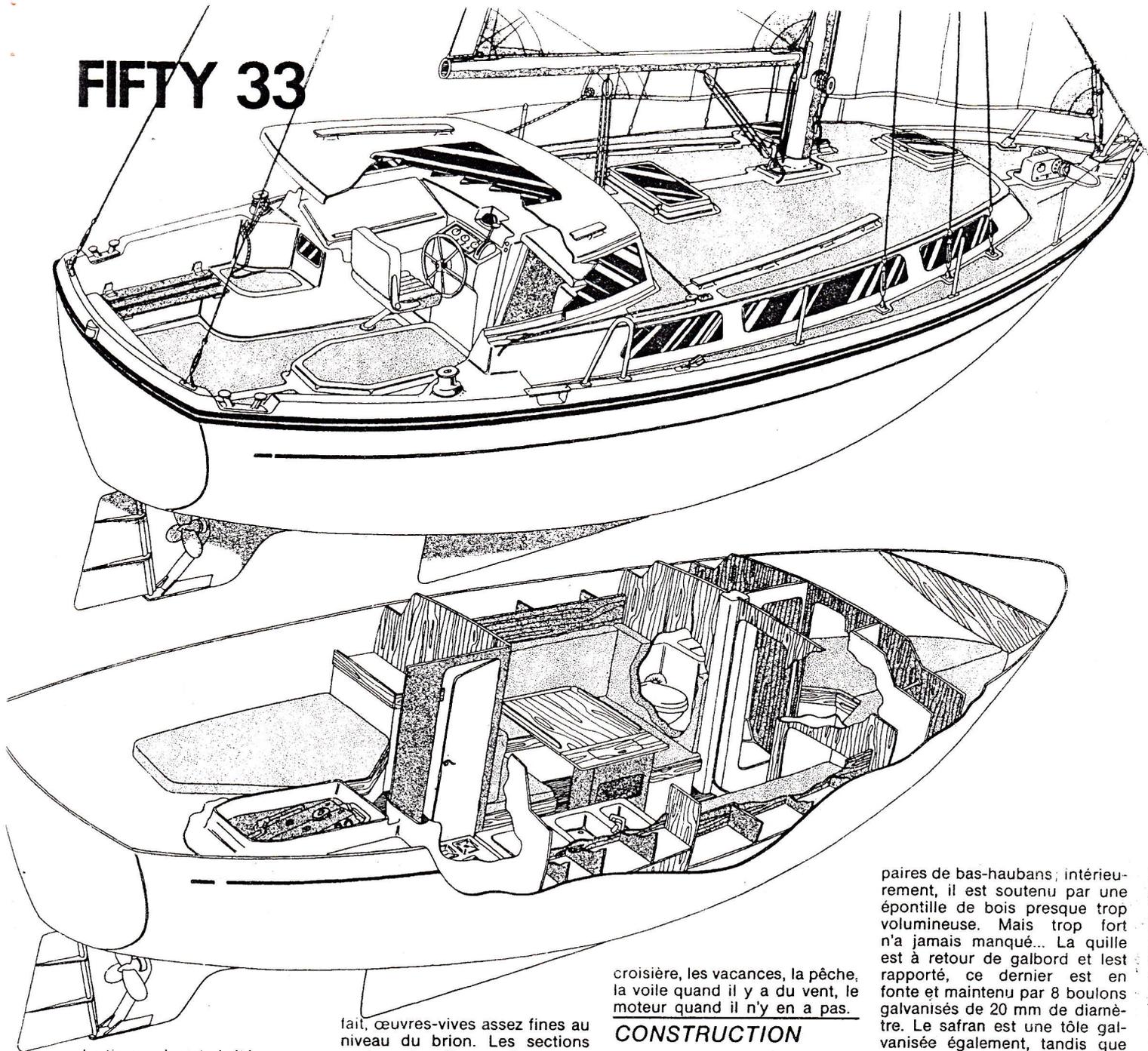
Le chantier Kirié, spécialiste du canot de pêche-promenade de taille raisonnable, semble depuis peu, vouloir étoffer sa gamme. Il reste cependant fidèle à la politique qui lui réussit si bien, c'est-à-dire la fabrication de petits croiseurs confortables, faciles et sans problèmes, aux performances sans prétentions, mais qui s'adaptent parfaitement à un programme de navigation sereine dans de bonnes conditions de sécurité que recherchent finalement la plupart des plaisanciers. Christian Kirié, le dynamique patron du chantier, semble avoir parfaitement cerné le problème : il propose un solide bateau d'un peu moins de 10 mètres.

## CONCEPTION

Nul n'ignore qu'il est difficile de réussir un bon fifty, surtout dans les petites tailles. En effet, comment obtenir le confort sans nuire aux performances ni à l'esthétique ? Dans ce sens, Christian Kirié a fait appel à Michel Joubert, jeune architecte aux idées nouvelles, capable de dessiner des bateaux aussi différents que variés, qui a su proposer un plan répondant au programme exigé : le Fifty 33.

Comme son nom l'indique, ce n'est pas un bateau de course, ce n'est pas non plus un chalutier. C'est avant tout un bateau marin, c'est-à-dire fait pour tenir la mer. Bien sûr, quelques concessions ont été faites ; il en résulte une silhouette quelque peu massive, peu d'élanements, un maître-beau, généreux, abouissant sur un puissant tableau. Les francs-bords sont élevés, mais le roof, bien que de bonne taille, n'est point trop haut et favorisera n'en doutons pas les amateurs de bains de soleil.

# FIFTY 33



La timonerie est abritée par un hard-top, parce que le programme l'exige, le cockpit très vaste et pratique pour les amateurs de pêche en mer. Il s'agit, bien entendu, d'un déplacement lourd. La question peut alors se poser : comment peut-on naviguer à la voile sur un bateau où tant de concessions ont été faites à l'avantage du confort ? C'est là que l'on reconnaît la patte de l'architecte. Michel Joubert a dessiné un joli plan de voilure, pas trop grand pour éviter toutes difficultés de manœuvre. Gréement de sloop, bien entendu, avec foc en tête. Cela ne suffit pas, aussi constatons nous que la surface mouillée a été étudiée au mieux. L'avant présente une amorce de guibre, étrave pincée et légèrement tulipée et de ce

fait, œuvres-vives assez fines au niveau du brion. Les sections sont rondes, lignes très douces venant mourir sur un large tableau, il est vrai, mais harmonieux malgré tout. La quille présente un tirant d'eau raisonnable et sans être trop longue, accepte l'échouage sans difficulté. Le safran est placé tout à l'arrière dans le prolongement d'un aileron assez épais, mais surtout destiné à absorber les efforts du moteur et de l'arbre qui, sur le Kirié 33, sont puissants comme le programme l'exige. On aboutit ainsi à un ensemble parfaitement homogène, lignes d'eau agréables, grande longueur de flottaison adaptée aux œuvres mortes imposantes. Comme son nom l'indique : Fifty 33, ce bateau ne cache pas son jeu et c'est d'autant plus agréable que l'on sait à quoi s'en tenir : la

croisière, les vacances, la pêche, la voile quand il y a du vent, le moteur quand il n'y en a pas.

## CONSTRUCTION

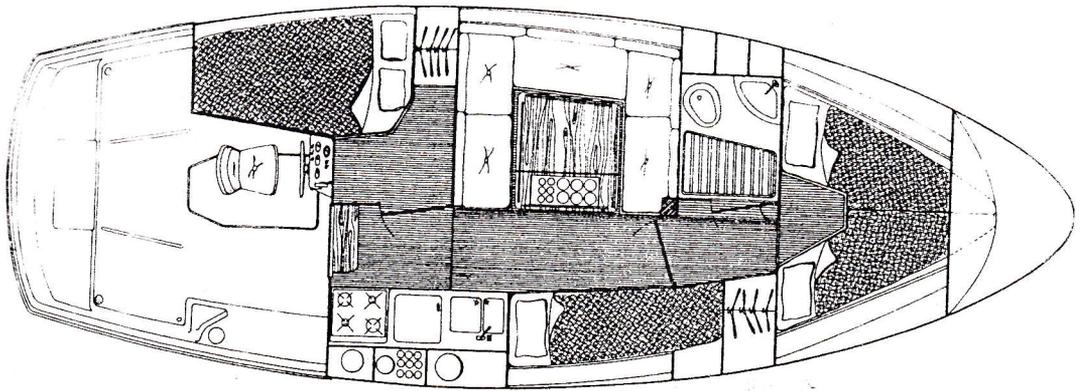
Le Fifty 33 est construit en stratifié polyester et la coque est entièrement doublée par un sandwich balsa, ce qui assure évidemment une raideur et une insonorisation de qualité, roof et pont sont doublés d'un sandwich de contreplaqué épais de 8 mm à la place du balsa, ce qui, aux dires du constructeur, est supérieur en ce qui concerne la solidité. Ce pont vient s'emboîter sur la coque, il est rivé et la liaison escamotée sous un bourrelet en caoutchouc vissé. Intérieurement, la liaison est reprise par deux couches de mat ce qui assure une étanchéité parfaite. Le mât est un profil Sparlight anodisé noir et accastillé par Ermat, il est de belle section, posé sur le pont et maintenu par une paire de galhaubans et deux

paires de bas-haubans ; intérieurement, il est soutenu par une épontille de bois presque trop volumineuse. Mais trop fort n'a jamais manqué... La quille est à retour de galbord et lest rapporté, ce dernier est en fonte et maintenu par 8 boulons galvanisés de 20 mm de diamètre. Le safran est une tôle galvanisée également, tandis que tube de jaumière et axe de gouvernail de 40 mm de diamètre sont en inox. L'ensemble de la construction semble extrêmement robuste et si la finition n'est pas toujours heureuse, on n'a vraiment pas cherché à tricher, ni sur la marchandise, ni sur les épaisseurs de polyester.

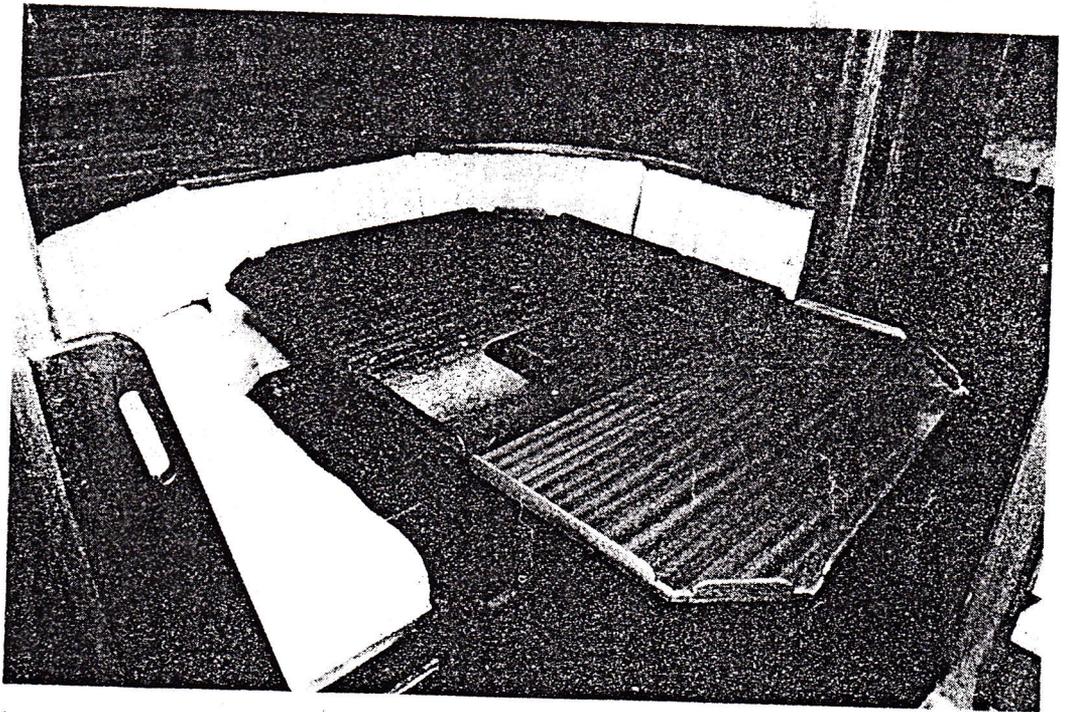
## EMMÉNAGEMENTS

Il va sans dire que compte-tenu de la forme générale du bateau les emménagements sont exceptionnellement vastes et trouver tant de place sur un bateau de moins de 10 mètres est surprenant. Le poste avant, dont la hauteur sous barrots est de 1,73 m, offre deux belles couchettes transformables en doubles (200 x 165), de grands casiers de rangement au-des-

et des équipets courant le long du bordé. Tous les vaigrages — ceux du carré également — sont constitués par des lattes d'acajou; les cloisons sont aussi en bois d'acajou verni. Les matelas sont épais de 12 cm, ce qui est appréciable. Le cabinet de toilette est indépendant et accessible par une porte latérale qui sert également de fermeture au poste avant, ce qui peut présenter un inconvénient pour ceux qui voudraient prolonger leur soirée dans le carré. Ceci mis à part, ce compartiment de toilette est vaste (hauteur sous barrots : 1,87 m) et équipé d'un wc à dépression, d'un lavabo, d'une douche reliée à un réservoir indépendant en néoprène de 200 litres. Deux grands placards permettent le rangement des effets de toilette. A l'opposé prend place la penderie munie d'une porte, elle est suivie de plusieurs équipets de rangement.



Passons au carré, vaste pièce avec banquette circulaire en forme de U sur bâbord, dinette décalée pouvant s'abaisser en partie pour former couchette double. Le plancher est recouvert de moquette, le plafond de tissu. L'aération est obtenue par un capot Gaiot, trop petit à notre goût, (la taille au-dessus paraît nécessaire). A tribord, la banquette fait couchette, elle recouvre des casiers de rangement tandis que les dossiers sont surmontés de nombreux équipets. La table elle-même offre de nombreux rangements.

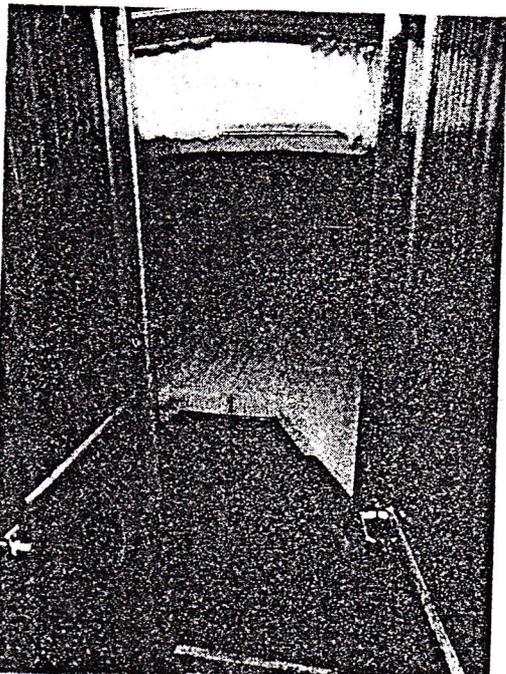


La table du carré accepte des casiers à bouteilles. Le panneau de gauche peut s'abaisser en formant ainsi couchette double.

La cuisine est dans le prolongement tribord du carré. Longue de 1,60 mètre, elle offre tout ce qu'un coq peut souhaiter : cuisinière trois feux avec four, réfrigérateur électrique de 85 litres, deux éviers, eau sous pression reliée à un second réservoir de 200 litres et tuyau douche suffisamment long pour pouvoir prendre sa douche dans le cockpit.

Poste avant de taille respectable.

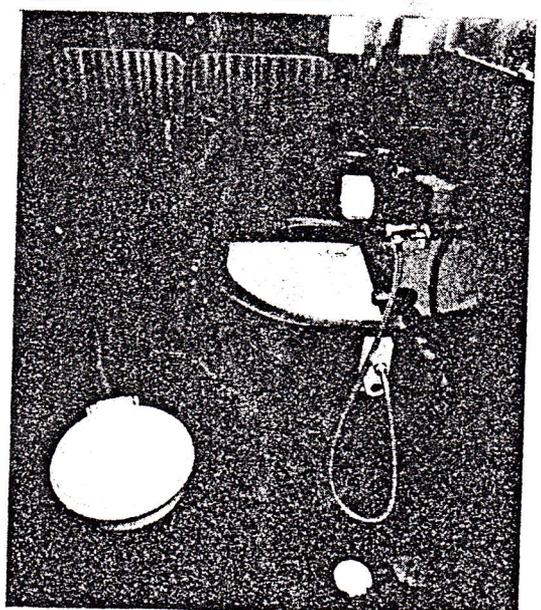
Bien entendu, les rangements ne manquent pas, de même que les surfaces de travail toujours utiles pour poser divers ustensiles. Après avoir vu et apprécié tout ce volume, on pourrait croire que la visite est terminée.



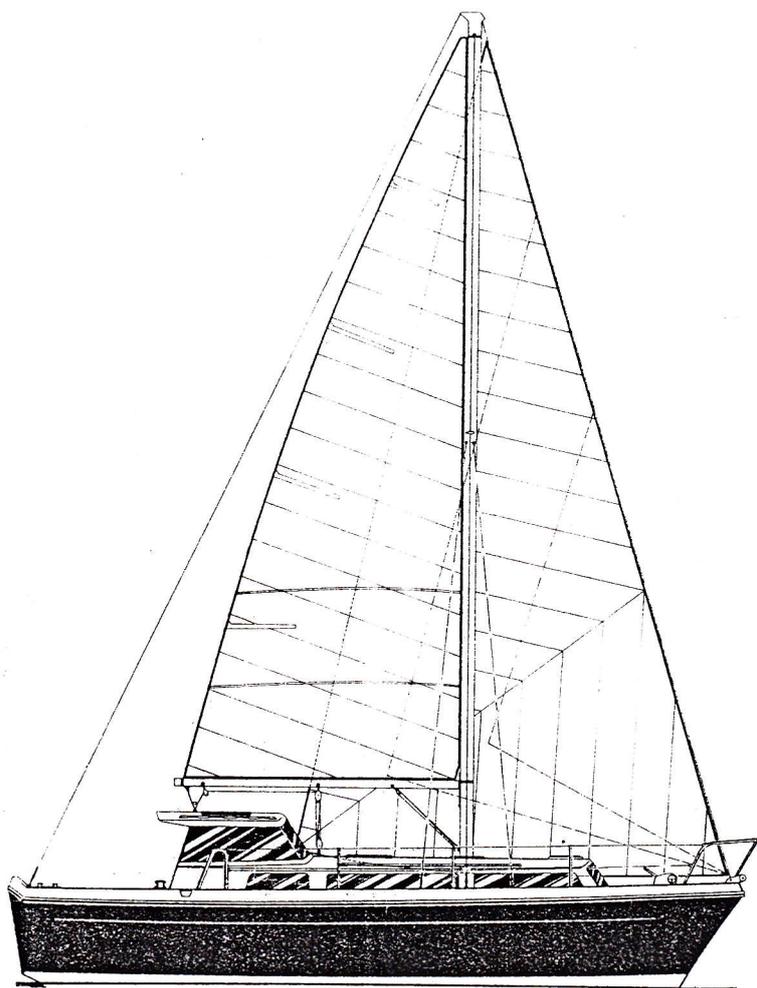
Il n'en est rien. Une troisième cabine est proposée, ce qui est un tour de force sur un bateau de cette taille : la cabine du propriétaire, face à la cuisine.

Cette pièce n'est pas petite, loin de là : hauteur sous barrots : 1,80 m, couchette double de 1,10 m de large, belle penderie et rangements. Une porte permet un isolement total, un hublot ouvrant (encore une fois trop petit) assure l'aération. Ainsi, on peut affirmer qu'il y a véritablement trois grandes cabines dans le Fifty 33, toutes vastes et spacieuses.

Cabinet de toilette avec douche et caillebotis d'évacuation.



# FIFTY 33



## ACCASTILLAGE

Avant de passer à ce chapitre, attardons-nous sur le cockpit : 2,80 x 2,50 m, avec une profondeur de près d'un mètre. Il est efficacement abrité par un hard-top surmonté d'une casquette équipée d'un vaste panneau ouvrant en plexiglas. Au-dessous, à bâbord, se situe la timonerie et l'appareil à gouverner Goïot, le tableau de bord avec tous les cadrans de contrôle et un confortable fauteuil destiné au barreur. Ce dernier dispose à sa gauche d'une table à cartes légèrement inclinée, protégée par un panneau translucide sur lequel sera posée la carte du moment. Le capot moteur, au fond et au centre, est légèrement surélevé : même si l'on embarque de grosses quantités d'eau par mauvais temps, on ne risque pas de noyer la mécanique.

À tribord se trouve la descente surmontée d'un capot coulissant latéralement et venant se poser au-dessus du tableau de bord, à côté une porte donne accès à la soute à voiles, suffisante pour les quatre voiles du bord. À l'arrière, les banquettes sont montées sur charnières et relevables, on peut ainsi s'approcher du plat-bord et relever un filet sans difficulté à l'occasion. Enfin, le tableau arrière reçoit un caisson de rangement et donne accès à l'appareil à gouverner.

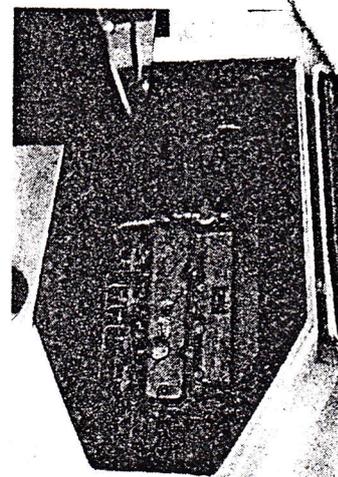
Comme vous pouvez en juger, toujours beaucoup de place et de confort sur ce bateau et c'était bien le but recherché.

L'équipement par lui-même propose une belle ferrure d'étrave équipée de daviers de mouillage, un puits à chaîne accessible par le pont, de solides taquets d'amarrage avant et arrière. Le pont est imprimé d'un dessin antidérapant et ceinturé d'un solide cale-pied venant de moulage.

Un seul point de tire permet de border les voiles d'avant; de même, la grand-voile, se règle depuis le cockpit. Le mât est bien équipé mais la bôme comme son profil, ne sont pas à la hauteur du programme. Une bôme à rouleau serait sans doute mieux adaptée. La simplicité devient obligatoire à ce niveau. Les winches Lewmar 40 sont corrects, compte-tenu de la profondeur du cockpit. Il n'y a pas de balcon arrière, les filières s'arrêtent à l'extrémité des passavants.

## MOTEUR

Le Fifty 33 est équipé du Renault-Marine Couach Diesel de 55 cv à 2.500 tours/minute. Quatre cylindres, refroidissement par eau de mer. La mécanique est montée sur silent-



Le moteur, parfaitement accessible par le cockpit, est très bien insonorisé.

bloc et flector avec embrayage hydraulique. L'insonorisation est excellente, l'accès également. Le réservoir en métal contient 200 litres, l'autonomie est suffisante, compte-tenu de la vitesse de croisière qui est de l'ordre de 7 nœuds. L'alimentation électrique est assurée par deux batteries, l'une de 60 ampères, l'autre de 150 ampères, rechargées par alternateur, enfin, une prise de quai, équipée d'un disjoncteur, reliée à un chargeur à batterie, permet l'alimentation électrique à quai. Une lacune à ce niveau, l'absence de frein d'arbre d'hélice, ce qui est déplaisant lorsqu'on navigue sous voiles.

## COMPORTEMENT MARIN

En général, les bateaux de ce type, lourds et quelque peu massifs, sont de piètres voiliers que d'aucuns assimilent volontiers à la famille des... chalutiers. C'était peut-être vrai il y a quelques années mais on peut aujourd'hui, sans être excessif, affirmer que certains ont su devenir d'agréables bateaux de croisière (bons à tout faire). De toute manière, on comprend aisément que le confort existant sur ce bateau ne peut être obtenu sur une carène de course, ni même sur une unité de croisière normale. Mais à partir du moment où l'on ne s'ennuie pas sous voile, que le confort existe, que la puissance moteur est réelle, il est normal de sacrifier quelque peu à l'esthétique. Encore que, dans ce domaine, chacun ait sa conception personnelle des choses.

Compte tenu de ce qui précède, le Fifty 33 est un agréable bateau. Très stable et peu gîtard, il marche facilement barre amarrée. Malgré une quille assez longue, il manœuvre à la perfection sauf en marche arrière où le couple de l'hélice a tendance à le faire venir à gauche.

era une question de prise en  
 an. Sous voiles, le bateau  
 asse avec beaucoup de dou-  
 ceur dans le clapot, mouille peu,  
 grâce au franc-bord et à l'avant  
 tulipé. Bien entendu, il ne faut  
 pas chercher à serrer le vent,  
 et surtout dans le petit temps, et à  
 ce stade, il est préférable de  
 naviguer au moteur. Mais pour  
 peu que la brise fraîchisse, on  
 monte à 40° du vent avec  
 aisance, et au portant, cette  
 carène atteint des résultats pour  
 le moins étonnants. Le bateau va  
 vite et le barreur, bien à l'abri  
 derrière son pare-brise, se fera  
 plaisir. La manœuvre des voiles  
 est sans difficultés, en un mot,  
 on navigue de façon très confort-  
 able. Si l'on n'apprécie pas la  
 gîte au près, le moteur est suffi-  
 samment puissant pour rempla-  
 cer la voile, et, même par mer  
 agitée, la coque remonte aisé-  
 ment au vent.



Le cockpit, aussi vaste que profond, fera le bonheur des pêcheurs

### A NOTRE AVIS :

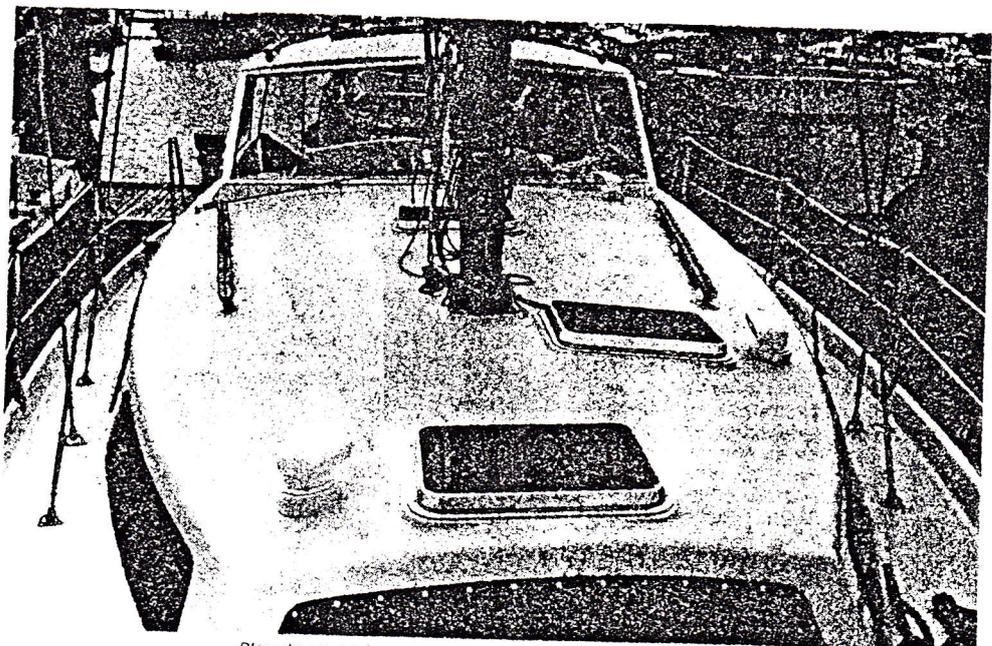
Le Fifty 33 correspond à un programme de croisière offrant des possibilités variées. Avec ses trois cabines, son cockpit aisément transformable pour la pêche, si on le désire, son utilisation en voilier pur, si on le voit ainsi, voilà, somme toute, un bateau mixte au programme très positif pour une grande majorité de plaisanciers.

**Michel MALINOVSKY**

(Photos : Gérard Beauvais,  
 J.F. de Girard)

### FICHE TECHNIQUE

Chantier : Kirie  
 Architecte : Michel Joubert  
 Longueur : 9,80 m  
 Longueur flottaison : 8,25 m  
 Largeur : 3,40 m  
 Tirant d'eau : 1,50 m  
 Déplacement : 5.800 kg  
 Lest : 2.000 kg  
 Construction : polyester  
 Prix : 195.000 F TTC  
**Voilure :**  
 Grand-voile : 18,50 m<sup>2</sup>  
 Génôis : 30 m<sup>2</sup>  
 Foc n° 1 : 17 m<sup>2</sup>  
 Foc n° 2 : 8 m<sup>2</sup>



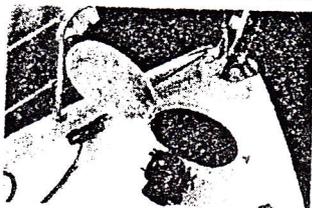
Plan de pont très vaste et bien dégagé pour le bain de soleil.

### POUR

- Les volumes habitables
- Un bateau à tout faire.
- Astuces d'emménagements
- Échouage sans problème.

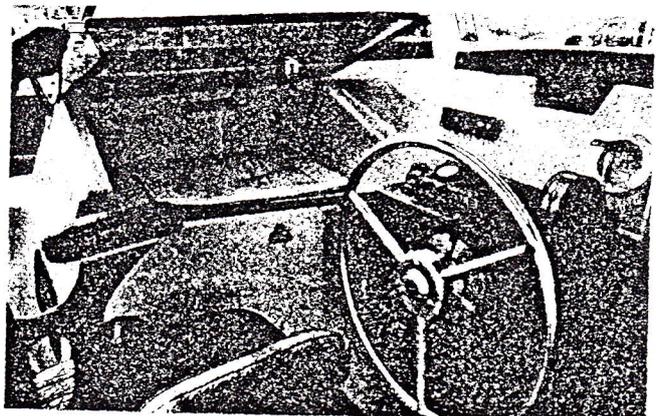
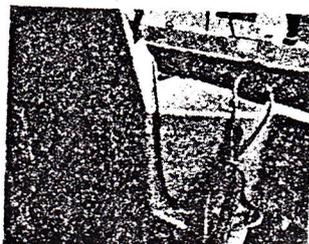
### CONTRE

- Esthétique un peu lourde
- Finitions pas toujours heureuses.
- Couchettes du carré justes, en longueur.



Remarquez la ferrure d'étrave munie de deux daviers, le puits à chaîne dont l'ouverture est un peu juste, et le guindeau fourni en série.

La petite porte à tribord du cockpit abrite la soute à voiles.



Poste de pilotage à l'abri du hard-top et table à cartes sous les yeux du barreur. Un panneau en plexiglass abrite les documents.