

coup d'œil sur...

le Super Arlequin

gérard
PETIPAS



Photo Le Cossec

A La Rochelle, en 1968, lors de la dernière Half Ton Cup courue en France, trois bateaux se disputèrent la première place : Chaparral un Arpège, Dame-d'Iroise un Super-Challenger, et Arlequin autre Super-Challenger qui avait subi quelques modifications.

Depuis cette date, le Super-Challenger et ses descendants, Arlequin et Super-Arlequin, sont restés des bateaux de pointe. Pour notre part, nous rejoignons volontiers ceux qui pensent que

ce type de bateau est encore parmi les deux ou trois meilleurs 21,7 pieds.

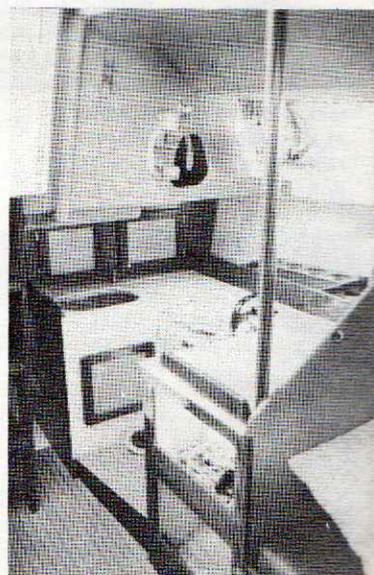
Il n'est d'ailleurs besoin que de regarder les résultats de la saison passée où des bateaux comme Arlequin en Méditerranée, El Pepito et Maraska en Manche-Atlantique ont toujours été premiers ou dans les premiers.

Il semble donc logique de revenir sur ce type de bateaux et plus particulièrement sur le dernier-né, le Super-Arlequin.



Le coin cuisine : évier, pompe à pied, réchaud deux feux, plan de travail, rangements divers. Sur option un coin glacière transformable en réfrigérateur.

Poste avant ou plutôt soute à voile. On remarque le coffre de mouillage et son aérateur. On note également les lisses de renfort et le wc sur bâbord.



Vue du carronnettes inférieures couchettes

C'est en effectuant de La Roche Super-Arlequin polyester. diverses épaves les hauts, une grande renforcée j et de struc que vient s boulons in trouve des du mât ju tiennent l'a épreuve da brise. A l' dans une j un aileron

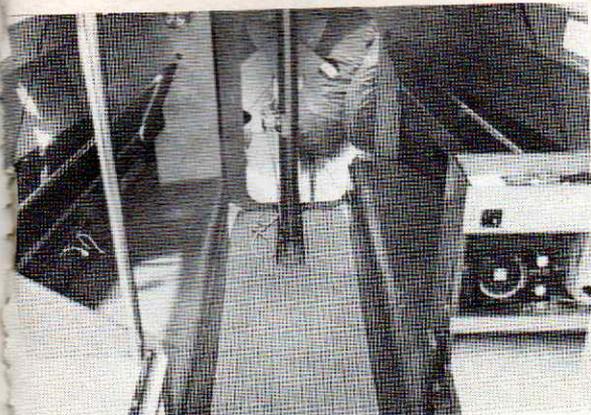
Pont et L'épaisseur transversale L'ensemble sérieux ; du réputation

A l'intérieur d'abord un sur bâbord un capot avant et le Elle sert d

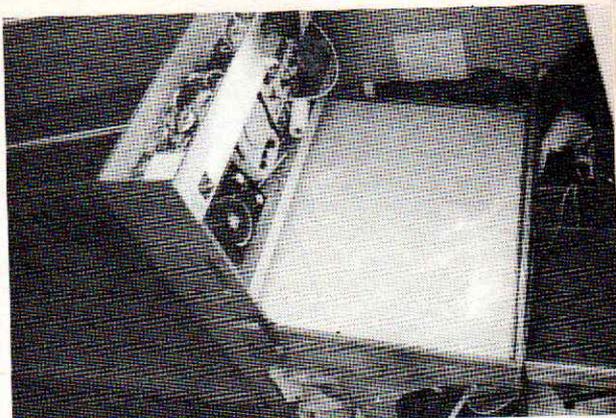
Toujours à son niveau pièce de qu Dans le ques : deux entre deux

A l'arrière d'une taille dimension.

Face à une table



Vue du carré avec les quatre couchettes. Sous les couchettes inférieures des coffres de rangement. Entre les couchettes des équipets.



Une table à carte de bonne dimension disposée dans le sens de la marche, en abord une bibliothèque, à l'avant un panneau pour les instruments de navigation.

C'est en s'inspirant du Super-Challenger et en effectuant des modifications que le chantier Quéré de La Rochelle a mis au point et réalisé ce Super-Arlequin. Il est construit en stratifié de polyester. La coque sort d'un moule ouvrant. Ses diverses épaisseurs sont les suivantes : 6 mm dans les hauts, 8 au bouchain, 40 dans les fonds sur une grande surface. Cette partie particulièrement renforcée joue le rôle de fond de pièce de quille et de structure transversale (varangues). C'est là que vient se fixer la quille qui est tenue par seize boulons inox de 14 mm. Dans le longitudinal on trouve des raidisseurs en contre-plaqué. A partir du mât jusqu'à l'étrave cinq lisses renforcent et tiennent l'avant du bateau, partie soumise à rude épreuve dans les longs bords de près par forte brise. A l'arrière la mèche de gouvernail passe dans une jaumière et ce gouvernail s'appuie sur un aileron renforcé.

Pont et cockpit sortent d'un même moule. L'épaisseur du pont est de 6 mm. Il est renforcé transversalement par des barrots en mousse. L'ensemble pont/coque est réalisé avec soin et sérieux ; du beau travail conforme d'ailleurs à la réputation du chantier.

A l'intérieur, depuis l'avant, est aménagée d'abord une soute à voile dans laquelle on trouve sur bâbord un wc ; cette soute est desservie par un capot ouvrant. La cloison séparant le poste avant et le carré est en contre-plaqué d'acajou. Elle sert de structure transversale.

Toujours à l'avant, sur bâbord, une penderie : à son niveau, le mât qui vient reposer sur la pièce de quille.

Dans le carré les emménagements sont classiques : deux couchettes superposées de chaque bord, entre deux des équipets assez profonds.

A l'arrière bâbord, la cuisine fonctionnelle est d'une taille normale pour un bateau de cette dimension.

Face à cette cuisine, le coin navigateur avec une table à cartes et des étagères pour les appa-



Le passavant et ses deux rails d'écoute équipés d'avale-tout. A noter sur le rail extérieur les retours permettant de régler en traction le point de titre du génois.

reils et les documents forment un tout bien conçu. Sous le cockpit se loge une couchette cercueil avec des équipets. Au centre du bateau on peut monter une table qui sera, selon le désir du client, fixe ou mobile.

Par rapport au Super-Challenger, on note une certaine augmentation de volume et un confort nettement supérieur. L'ensemble est traité avec soin, la finition est bonne. Certains détails révèlent que les gens du chantier mettent souvent leur sac à bord des bateaux.

Sur le pont, à l'avant, derrière la ferrure d'étrave et la fixation d'amure des génois, est fixé un taquet central d'amarrage. Vient ensuite le coffre du mouillage. Le roof commence tôt : il empiète un peu sur la plage avant. Devant le mât un capot ouvrant donne sur la soute à voile. Au pied du mât de nombreuses poulies retour permettent de renvoyer à l'arrière la majorité des manœuvres. Celles-ci viennent aboutir dans une série de taquets coinçeurs montés sur le brise-lames.

Photo Le Consac

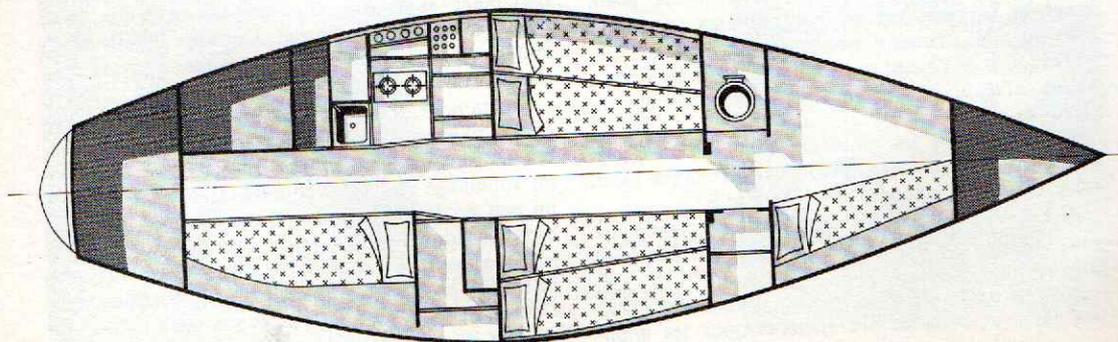
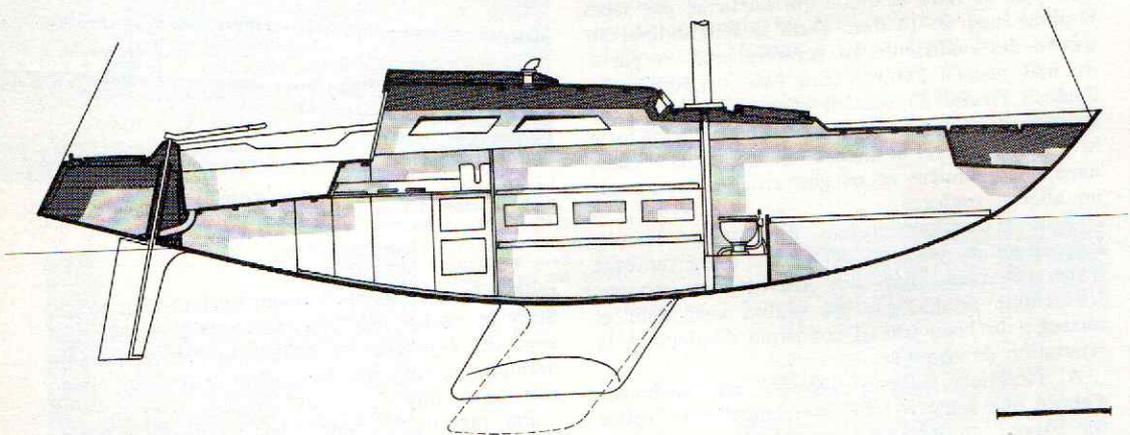
SUPER ARLEQUIN

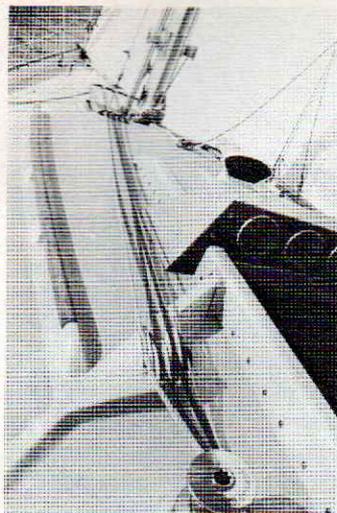


Longueur hors-tout	9,20 m
Longueur flottaison	6,95 m
Largeur	2,92 m
Tirant d'eau	1,40-1,70
Poids	2 500 kg
Lest	1 200 kg
Grand'voile	13 m ²
Foc n° 1	17 m ²

Prix T.T.C. : 70 000 F.

Constructeur : Chantier Quéré - 233, avenue du Cimetière, 17-La Rochelle.





◀ Retour des drisses (hale-haut et hale-bas de tangon) au cockpit. On remarque à gauche la solide main courante.

De chaque côté du cockpit vaste et fonctionnel, avec hiloires inclinées, et sur les passavants, se trouve un bloc sur lequel sont fixés les winches. Les taquets sont à plat bord de l'hiloire. Devant la descente, le rail d'écoute de grand'voile occupe toute la largeur. L'arrière offre un grand coffre et deux taquets d'amarrage.

De chaque bord quatre chandeliers supportent une double filière qui relie le balcon avant à celui de l'arrière.

Dans les passavants, deux rails d'écoute sont dotés d'avale-tout. Sur le rail extérieur, un système de drosses permet le réglage du point de tire, le génois étant sous tension.

Le gréement est simple : un étai avant et un pataras dans l'axe avec volant de réglage. Toujours dans le plan longitudinal un faux étai traverse le pont et vient s'ancrer dans le renfort de pied de quille, au fond de la soute avant. Latéralement il existe un galhauban en tête, un galhauban intermédiaire et un bas-hauban arrière. Mât et bôme sont en alliage léger. Sur le mât on dispose d'un winch de foc et d'un winch de grand'voile. L'accastillage est de bonne qualité et de bonne dimension.

A la mer, on retrouve tout de suite les mêmes plaisirs que nous avons pu éprouver sur le Super-Challenger : excellent passage dans l'eau, puissance du bateau, carène bien équilibrée, douceur à la barre. Au près on va vite et l'on fait du cap. Même par brise légère le bateau démarre. Le près reste son allure favorite ; bien calé sur son bouchain, il procure bien des joies à l'équipage.

Au large ou sous spi, le barreur n'a pas de problèmes.

Au total donc il s'agit d'un bateau bien construit, confortable, rapide, agréable au port du fait de ses nouveaux aménagements ; il demeure une valeur sûre pour le coureur de haute mer.

Le chantier Quéré, qui fabrique une dizaine de



Petite brise, légèrement appuyé sous le vent, le Super Arlequin monte au vent sans problème.



Bien appuyé sur son bouchain, le Super Arlequin passe bien et ne traîne pas d'eau. (Photos La Nouë-Bateaux).

types Arlequin par an, adapte les emménagements intérieurs au goût du client.

Le prix de base est de 70 000 F TTC, ce qui, compte tenu de la qualité de construction et du matériel à bord, nous a semblé très raisonnable.