



Mouillage à Chausey pour nos cinq neuf mètres ; toute l'ambiance de la croisière !

A ARMES ÉGALES

5 NOUVEAUX VOILIERS DE 9 M

Régates acharnées, mouillages champêtres et dîners-débats de haute tenue : ni ton cup ni rallye, mais plutôt la substantifique moelle d'un essai à armes égales de cinq voiliers de neuf mètres.

Kelt 9 m

Etap 30

Attalia

Feeling 920

First 305

Une risée plus forte, une vague complice et c'est parti... Les bras de spi deviennent durs comme de l'acier, le speedo s'affole dans la descente et l'équipage siffle de contentement : 12 nœuds ! Un joli score au milieu d'une superbe accélération qui fait rêver de rafale plus fraîche et de vague plus abrupte... Vitesse banale me direz-vous pour une « bête » de régates. Mais qui parle ici d'engin de course ? L'auteur de ces surfs sauvages n'est autre qu'un brave croiseur familial en train de s'ébrouer dans la brise avec quatre de ses compères ! Le spi jaune et bleu, là-bas sous le vent, c'est le Fee-

ling 920 ; à côté, le Kelt 9 m et l'Attalia jouent au chat et à la souris entre les vagues pendant que l'Etap 30 vit sa vie en loffant franchement et que le First 305 hésite sur la proie à convoiter.

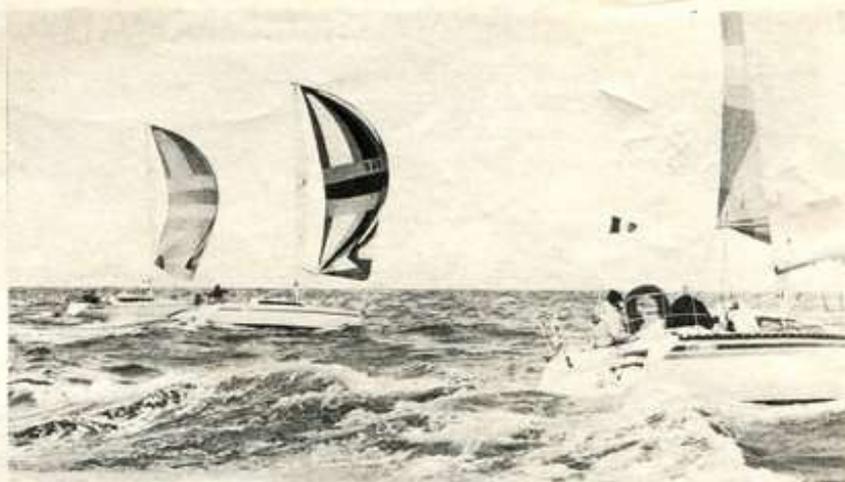
Les architectes modernes ne respectent décidément plus rien... Comment croire en effet que ces bateaux qui dévalent comme des half-tonners sont les mêmes que ceux qui ont abrité — confortablement — nos agapes de la veille ? Avouez que l'assemblage a de quoi surprendre : un carré qui loge sans protester ses huit convives, une cuisine qui permet de nourrir tout ce monde, des cabines, de la

place ; et malgré tous ces signes intérieurs de confort, des bateaux qui ne rechignent pas à partir au planning à l'occasion !

Il est vrai qu'ils y sont bien encouragés ; 25 nœuds de vent, c'est déjà une brise respectable dans laquelle un équipage de croisière normalement constitué ne pense pas trop à se compliquer la vie avec ce fantasque spinnaker. Le bateau va déjà bien assez vite (et beaucoup plus tranquillement !) poussé par son foc et sa grand-voile. Autant l'avouer franchement : nos cinq croiseurs de neuf mètres, nous leur en avons fait voir de drôles... Partis pour une croisière tranquille d'île en île, ils se sont trouvés embarqués malgré eux dans une régata acharnée, oubliant, l'espace de quelques jours, leur formation de croiseur honnête.

Résultat, ça part au lof dans tous les coins ; le vent a fraîchi en refusant et les spis deviennent difficiles à tenir, maintenant que l'allure se rapproche du large. L'équilibre est d'autant plus instable que la houle d'ouest, qui se croise avec un clapot de sud, ne demande qu'à faire embarquer le bateau qui a loffé au mauvais moment. Bien entendu, personne ne veut rentrer le spi le premier. Voici à peine une heure et demie que Chausey est dans le sillage et déjà la proximité de Jersey attise la combativité des mangeurs d'écoute. Sur chaque bord, barreur et équipier sont à la tâche pour pousser le bateau dans ses derniers retranchements et la moyenne finale est à la hauteur des espérances : 10 nœuds (avec un peu de courant...) sur un parcours d'une vingtaine de milles !

Alors, essai croisière ? Bien sûr ! Qui peut le plus peut le moins ; le fait de « mettre du charbon » pendant la navigation met davantage en relief le caractère de chaque bateau. Autrement dit, les points forts et les faiblesses qui influenceront la croisière. C'est d'autant plus vrai qu'il n'y avait pas à bord pléthore de gros bras, mais le plus souvent deux équipiers (barreur compris) qui étaient ainsi bien placés pour apprécier la facilité de manœuvre en équipage réduit. Même si le spi dans la brise ne fait pas partie de vos passions, avouez qu'il est agréable de savoir que ces bateaux se prêtent de bon cœur — et avec beaucoup de réussite — à ce genre d'exercice, sans réclamer un équipier de choc sur chaque winch. Un mot encore pour absoudre ces essayeurs trop passionnés.



10 nœuds de moyenne sous spi : pas mal pour des croiseurs !

S'ils se sont pris au jeu de la bagarre sur l'eau, ces cinq « sacrés » bateaux y sont bien pour quelque chose. Avec leur distribution moderne des manœuvres, leurs cockpits où l'on se tient bien à la gîte et, surtout, des carènes qui ne demandent qu'à « y aller », ce serait leur faire injure que de ne pas les éprouver à fond...

Dans cette taille, plus question de jongler avec les centimètres ; il s'agit de faire de vrais croiseurs

La régata sur l'eau, c'est un détail ; la vie à bord — en mer comme à terre —, c'est du sérieux ! Côté mer, le fait de s'activer, manger, dormir, à bord d'un voilier énergiquement souqué en dit généralement plus long que toute analyse théorique des plans d'emménagements. Quant au confort au mouillage, Eole m'est témoin qu'il a été largement testé, à table comme en bannette ; avec une application directement proportion-

nelle à l'intensité de la navigation du jour.

Les bateaux eux-mêmes ne sont plus des inconnus pour les lecteurs de *Bateaux*. Un premier coup d'œil à leur disposition d'emménagement montre, pour la plupart, une distribution similaire à celle des récents modèles de 8,50 m (voir *Bateaux* 308) : cabine arrière, toilettes près de la descente, etc. Impossible pourtant de confondre les deux gabarits après avoir passé un peu de temps à l'intérieur. S'il comporte les mêmes éléments que son plus court rival, le neuf mètres profite d'un gain incontestable en aisance. Les centimètres y sont moins chichement comptés, ce qui donne à ces bateaux l'espace et l'assurance de grands croiseurs. La même impression se retrouve d'ailleurs sur le pont et en navigation. L'augmentation de la longueur et la moindre importance du poids de l'équipage par rapport au déplacement total déterminent une puissance et un confort en mer bien différents.

On se sent déjà ici sur de gros bateaux, alors que certains modèles de la taille en dessous évoquent davantage des petits croiseurs

L'Etap au près serré : une barre douce mais des dossiers un peu raides.

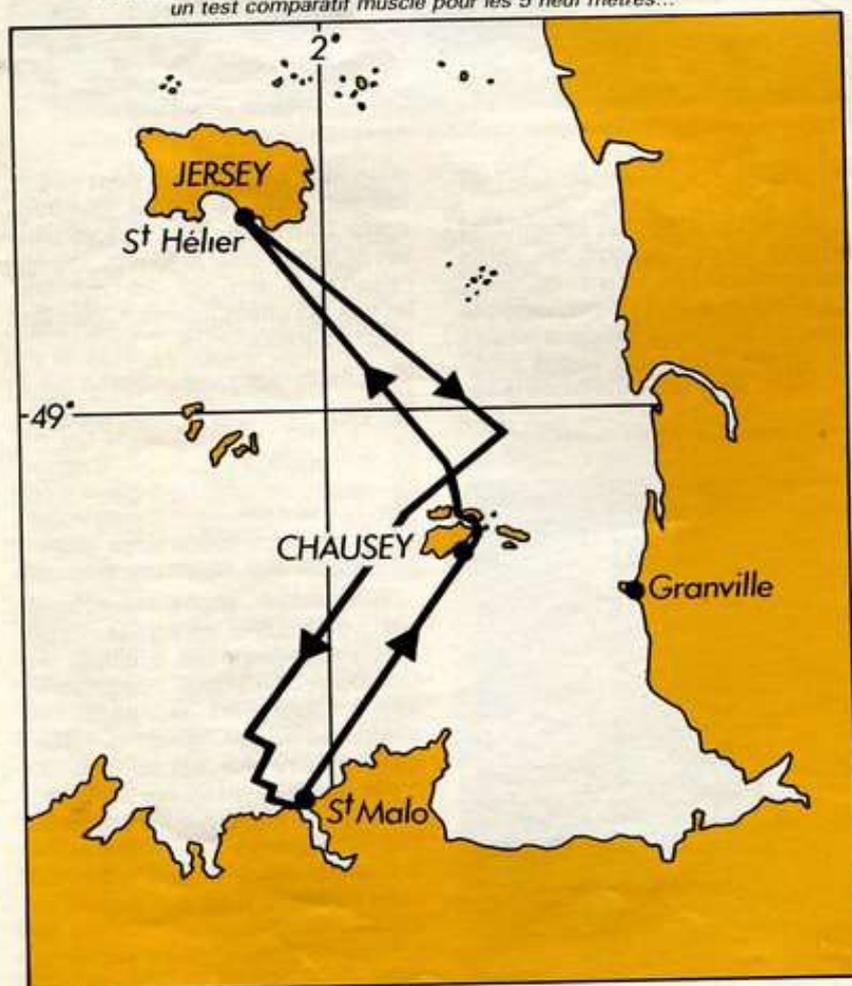


« gonflés » que les « grands ». En règle générale, nos cinq neuf mètres sont conçus pour coucher jusqu'à six personnes en comptant les deux cabines doubles — avant et arrière — et les deux banquettes du carré. Ils seront évidemment plus agréables avec des équipages plus réduits, mais il faut reconnaître que, dans l'ensemble, les rangements sont suffisants pour accueillir tout ce monde.

Pour la conception générale, un seul des cinq modèles se démarque franchement des autres, l'Étap 30. Seul voilier insubmersible et seul grément fractionné de la flotte, l'Étap pousse la coquetterie jusqu'à être aussi le seul à ne pas céder aux charmes de la cabine arrière. Ne nous y trompons pas ; il ne s'agit pas d'un oubli mais bien d'une volonté délibérée de dessiner la carène avant le plan d'aménagements. Conclusion de l'architecte : « Neuf mètres, c'est encore trop juste pour caser tout ce volume à l'arrière. »

Les autres ont adopté des agencements très proches. Ce qui ne signifie pas qu'ils se ressemblent vraiment, loin de là ! Dans ce domaine, ce sont les petits détails de

150 milles dans les courants de la Manche, et les brises d'automne : un test comparatif musclé pour les 5 neuf mètres...



Mouillage au ras des cailloux pour le First 305 et le Kelt 9 m à Chausey.

finition ou de dimensions qui changent le visage d'un bateau.

Côté maturité des modèles, le plateau se révèle assez varié. Si le Kelt et le Feeling ont déjà trois saisons à leur actif, l'Attalia vient juste de fêter sa première année. Lancés cet automne, l'Étap et le First font figure de petits nouveaux. La logique est en tous cas respectée

quant à l'origine des plans. Joubert-Nivelt, Harlé, Berret et Briand ont signé les quatre bateaux français (respectivement Attalia, Feeling, First et Kelt) tandis que le Hollandais De Ridder assume la paternité de l'Étap 30.

Plein pot dans la brume : les charmes de la Bretagne nord à l'automne

La Manche juste avant l'hiver, vous connaissez ? Dans cette période propice aux coups de vent, cette région splendide ponctuée de courants, de rochers et de clapots tordus a tout pour garantir une sévère mise à l'épreuve des bateaux. Rendez-vous fut donc pris à Saint-Malo avec nos cinq cobayes pour mettre cap sur les îles. La formule est maintenant bien rodée : les membres de l'équipe Bateaux se relaient sur chaque bord, profitant à chaque fois des services avisés d'un représentant du constructeur. Les tâtonnements pour trouver le bon réglage ou la petite astuce qui rend la vie plus agréable sont ainsi, le plus souvent, évités. La rotation des équipages place effectivement les bateaux à armes égales sur l'eau et, surtout, permet d'enrichissantes confrontations de point de vue. Qu'il s'agisse de performances ou de confort, chaque modèle se trouve ainsi épié par cinq observateurs attentifs ; difficile dans ces conditions de dissimuler ses points faibles... Ajoutons la présence de la vedette Bateaux qui, hormis son intérêt pour le reportage photographique, apporte une vision supplémentai-

re quant aux comportements respectifs des voiliers essayés.

En ce qui concerne le choix des modèles, bien que la tentation soit grande d'y intégrer — pour voir... — des versions dériveurs ou biquilles, nous avons finalement préféré nous en tenir à une flotte la plus homogène possible ; la rigueur de la comparaison s'en trouve d'autant confortée. Pas plus de 30 cm de différence de longueur hors tout entre les extrêmes ; tous les bateaux équipés d'un grand tirant d'eau et d'une hélice bec de canard : voilà pour l'équilibre de la confrontation. Comme de coutume, les cinq bateaux ont été soumis à un certain nombre de mesures permettant de disposer de bases solides pour l'appréciation

mis en valeur. Le vent n'a en tout cas pas ménagé ses efforts durant cette fin novembre en Manche ouest. Parfois fort, le plus souvent médium, il n'a jamais fait défaut ; au point que les bateaux n'ont guère eu l'occasion de se confronter par tout petit temps. Les moyennes étaient donc souvent élevées, même si l'horizon n'était pas toujours aussi dégagé qu'on l'aurait souhaité devant les étraves... Une image forte parmi d'autres : notre petite flotte déboulant sous spi dans la brume vers le chenal des Petits Pointus, devant Saint-Malo. Rochers et balises sont noyés dans la grisaille et les bateaux progressent à bonne vitesse, serrés les uns sur les autres — le chenal n'est pas large à ma-

maine : du vent médium à toutes les allures pour les premières évolutions au large de Saint-Malo, un vent portant léger à médium pour monter sur Chausey, un vent frais portant pour continuer sur Jersey et enfin du vent assez soutenu « en plein dans le nez » pour revenir sur Saint-Malo.

Pour commencer, le médium. Force 4 de noroît, temps gris et averses continues en baie de Saint-Malo ; après quelques bords au louvoyage, plusieurs largues avec ou sans spi et un peu de vent arrière, le profil des candidats commence à se préciser. Faciles à manœuvrer à deux, ils ont tendance à ne pas se quitter d'une semelle, surtout au débridé. Partis côte à côte au début d'un bord de bon



Un petit salut sous spi devant la cité corsaire avant de mettre le cap sur Chausey.

des caractéristiques, mais aussi pour la comparaison des volumes habitables.

Quant à la navigation proprement dite, toute l'équipe s'est efforcée, dans la mesure du possible, de laisser de côté les choix tactiques pour que seul le potentiel du bateau soit véritablement

révélée —, découvrant bouée après bouée...

Un dicton d'origine incontrôlée affirme qu'en Manche, les vents dominants sont les vents debout... Ce n'est pas si évident, compte tenu de la bonne ration d'allures portantes dont nous avons profité. Voici en gros le menu de la se-

plein, nos cinq lascars sont exactement dans la même position après 20 mn de route ! Le verdict est plus flou pour le louvoyage en raison de la perfidité des courants locaux qui chamboulent à loisir les classements.

Dur, le passage du spi aux voiles de près ; même distance, mais deux fois plus de temps !

Temps clair, mer plate et vent portant accompagnent la flotte vers l'extraordinaire archipel de Chausey. Une bonne opportunité pour reposer les équipages et s'adonner tranquillement aux joies de la cuisine en mer. L'Etap 30 n'est pas à la fête avec son trop petit spi pendant que les autres se chamaillent devant. L'Attalia mène la flotte en entrant dans le Sound, mais il semble bien que sautes de vent localisées et centièmes de nœuds de différence se soient ici neutralisés. Cette journée mérite

Transbordements matinaux, dans le clapot du Sound, avant l'appareillage sur First, Kelt et Etap.





Sur le First 305, une position au rappel confortable mais comme sur le Kelt, une barre un peu dure.

de toute façon d'être marquée d'une pierre blanche, car c'est la seule qui nous ménagera un peu de vent faible.

Une accalmie de courte durée ; dès le soir, le vent qui rentre en force du sud fait un raffut du tonnerre et soulève déjà un léger clapot dans le Sound où nos voiliers sont au mouillage les uns derrière les autres. Il ne dérange en fait guère les équipages ce clapot ; répartis sur l'Attalia et le First qui se sont mis à couple pour l'occasion, ceux-ci sont trop occupés à apprécier les vertus d'un bon dîner pris au chaud pour se soucier du mouvement des coques. Pas de doute, forts de leurs réchauds avec fours et de leurs grands carrés (on y mange sans mal à 8), ces neuf mètres sont des croiseurs bigrement accueillants !

A l'heure du coucher, les bateaux seront tout de même sagement remis en file indienne pour éviter tout dommage (ne serait-ce que le désagrément d'une défense qui crisse entre les coques...).

De la brise et du soleil au réveil, que demander de mieux pour s'offrir une traite record vers Jersey ? Après quelques délicates manœuvres de transbordements (le fait de naviguer et de coucher chaque jour sur un bateau différent n'a pas que des avantages), un beau début d'étape pour les non-initiés : le passage sous voile entre les cailloux de la passe nord de Chausey. Dans ce bord de vent arrière sous grand-voile seule, l'Étap prend sa revanche ; grâce à sa grand-voile plus importante, il sème ses voisins et sera le premier à aller jouer avec les dauphins qui nous attendent à la sortie de l'archipel.

Moins de deux heures — et beaucoup de belles sensations — plus tard, c'est l'entrée à Saint-Hélier, 20 milles plus loin ! A cet-

te vitesse-là, on aurait tort de se priver de la visite ; même s'il ne s'agit que d'aller s'offrir un vrai petit déjeuner anglais.

Par une brise glaciale de secteur sud, un retour au louvoyage vers la cité corsaire

A l'issue de cette étape grisante mais sportive, les barreaux les moins fatigués sont certainement ceux du Feeling et de l'Attalia. Ils ne sont pas moins partis au lof que les autres, mais la douceur de barre de leurs bateaux leur a en tout cas évité de gros efforts ! Sensation franchement différente à bord de l'Étap ; s'il monte plus facilement que les autres au large serré (le petit spi, ça aide...), son grand safran efficace a vite fait de rendre la barre pesante pour le barreur.

Le First joue de malchance à l'arrivée. Il part au lof au moment d'amener son spi et en profite pour

plier son tangon autour de l'étau. La perte de cet accessoire ne le gênera pas trop par la suite car le retour sur Saint-Malo se fera entièrement au louvoyage par un vent oscillant entre 3 et 5. Au clapot infernal des Minquiers succède une mer plate sous Chausey avant de retrouver la houle en approchant de Saint-Malo.

Par cette température glaciale, les bonnets sont de rigueur sous le ciré. Heureusement, les embruns sont rares sur ces bateaux ; mais les changements de focs sont l'occasion de douches désagréables. Le plus veinard : l'équipage du Feeling qui sera le seul à garder son génou jusque'à la fin. Non content de cette satisfaction sur le plan confort, il sème irrémédiablement tous ses rivaux pour arriver à Saint-Malo détaché. Derrière, il y a des hauts et des bas. L'Attalia finit par se dégager à la régulière tandis que l'Étap profite de sa capacité à grimper en cap pour aller chercher une superbe adonnante qui le remet dans le coup. Dommage que la conception très croisière de son cockpit ne permette pas à son barreur de bien s'installer au vent. First et Kelt resteront presque jusqu'au bout bord à bord, suscitant de leurs barreaux respectifs les mêmes critiques quant à la fermeté de leur barre. Ces heures de navigation passées avec une gîte importante permettent d'attribuer la mention « peut mieux faire » à l'ensemble des descentes.

La nuit tombe pendant que les bateaux tirent les derniers bords pour gagner le port des Bas-Sablons. Heureusement qu'il y a les virements pour se réchauffer un peu ! Il sera toujours temps ensuite de reprendre la plume.

Olivier LE CARRER ■

Jersey hors saison : nos cinq voiliers n'ont pas de mal à trouver place au ponton.



LES 9 M EN CHIFFRES

TOUS AU MÊME GABARIT

Déplacements, surfaces de voileure et même prix se tiennent de très près. La personnalité de chaque modèle tient davantage dans sa présentation que dans ses caractéristiques principales.

KELT 9 M

Architecte : Philippe Briand ; constructeur : Kelt Marine, zone nautique du Prat, 56000 Vannes ; prix : 267 440 F avec 3 voiles et Yanmar 18 ch D ; matériau : stratifié de polyester.



Déjà trois ans de carrière pour ce modèle qui s'était présenté d'emblée comme un novateur. Par rapport aux premiers exemplaires, la cloison mobile — intéressante mais un peu compliquée — séparant le carré de la cabine avant a été remplacée par une cloison classique. Assez fin sur l'avant, le Kelt est aussi le plus court du lot. Disponible aussi en dériveur lesté.

ETAP 30

Architecte : Jac de Ridder ; constructeur : Etap Yachting, Steenovensstraat 2 B-2150 Malle Belgique ; prix : 285 233 F avec 2 voiles et Volvo 18 ch Saildrive ; matériau : polyester avec contre-moulage et mousse d'insubmersibilité (homologué insubmersible).



L'architecte ayant cherché à privilégier l'équilibre de la carène, l'Etap présente moins de volume arrière que ses concurrents, ce qui explique — en plus la volonté de conserver un cockpit profond — l'absence de cabine arrière. Seul bateau à un gréement 7/8 il dispose d'un accastillage de grande qualité. Deux versions de quillard : petit grand tirant d'eau.

ATTALIA

Architectes : Michel Joubert et Bernard Nivelte ; constructeur : Jeanneau, BP 83, 85500 Les Herbiers ; prix : 267 555 F avec 3 voiles et volvo 18 ch ; matériau : stratifié de polyester.



Le rehaussement du pont évoque un intérieur volumineux et, de fait, l'Attalia se présente comme un croiseur rapide particulièrement logeable. Cela ne semble pas nuire à ses performances sous voiles qui dénotent une agréable souplesse de caractère. Comme la plupart des modèles de la marque, l'Attalia est disponible en quillard ou en dériveur lesté.

FEELING 920

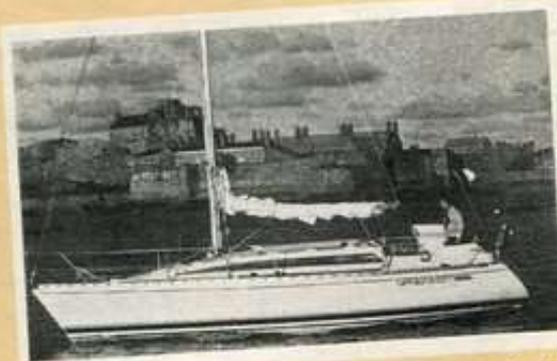
Architecte : Philippe Harlé ; constructeur : Kirié, BP 126, 85104 Les Sables d'Olonne ; prix : 264 993 F avec 3 voiles et volvo 18 ch ; matériau : stratifié de polyester.



Un voilier qui ne surprendra pas les inconditionnels des crus Harlé ; la recherche du fonctionnel est en effet fort bien menée sur ce bateau. Côté carène, on trouve là un bateau assez volumineux et doté d'une bonne stabilité initiale. Sa raideur à la toile s'affirme d'ailleurs dès que le vent monte. La version dériveur lesté compte moins d'un mètre de tirant d'eau.

FIRST 305

Architecte : Jean Berret ; constructeur : Bénéteau, Z.I. des Mares, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez ; prix : 260 327 F avec 2 voiles ; matériau : stratifié de polyester.



De l'avis général l'un des plus élégants du lot. Avec sa ligne agressive et son franc-bord modéré, il évoque irrésistiblement un voilier de régata. Un peu plus long que les autres, il est en même temps moins voilé. Le dessin du cockpit est bien réussi et la petite marche dans le tableau devrait plaire aux croiseurs. Deux tirants d'eau disponibles en quillard.

LES CINQ CONCURRENTS EN CHIFFRES

	Feeling 920	First 305	Kelt 9 m	Attalia	Etap 30
Longueur de la coque	9,25	9,35	9,00	9,20	9,05
Longueur à la flottaison	7,78	8,20	7,40	7,72	7,88
Bau maximum	3,23	3,25	3,05	3,20	3,15
Bau à la flottaison	2,74	2,64	2,36	2,64	2,60
Franc bord avant	1,19	1,15	1,11	1,16	1,19
Franc bord milieu	0,96	0,94	1,02	1,02	1,07
Tirant d'eau maximum	1,73	1,81	1,80	1,75	1,80
Tirant d'air	13,03	12,60	12,70	13,25	13,80
Déplacement en charge L	4250	4000	3265	4350	4400
Poids en ordre de marche	3430	3240	2580	3670	3640 D-762
Poids du lest	1330 kg	1350 kg	1260 kg	1235 kg	1325 kg
Surface du triangle AV (1)	21,70 m ²	19,78 m ²	20,27 m ²	22,31 m ²	17,00 m ²
Surface génois maxi (2)	32,82 m ²	30,75 m ²	31,25 m ²	34,58 m ²	26,89 m ²
Surface de la grand voile (3)	19,85 m ²	18,04 m ²	18,42 m ²	18,12 m ²	24,07 m ²
Surface maxi (2 + 3) V	52,67 m ²	48,79 m ²	49,67 m ²	52,70 m ²	50,96
Surface pour la jauge (1 + 3) v	41,55 m ²	37,82 m ²	38,69 m ²	40,43 m ²	41,07
Surface safran	0,46 m ²	0,54 m ²	0,46 m ²	0,51 m ²	0,62 m ²
Surface quille	1,764 m ²	2,18 m ²	1,65 m ²	1,87 m ²	1,58 m ²
Surface mouillée totale	20,22	20,30	17,71	22,29	19,41
Stabilité initiale MR par degré	65,45	54,80	49,57	70,93	62,49

TOUT SUR... LE PONT

Cinq voiliers, deux tendances sinon opposées du moins divergentes. D'un côté le confort en mer et le fonctionnel des unités françaises, de l'autre, les astuces et les qualités marines du voilier belge. Un compromis à trouver pour l'avenir.

Quel meilleur banc d'essai pour les ponts de nos cinq bateaux qu'une navigation hivernale dans la brise? Ce n'est pas sur un stand du salon nautique que se révèlent les qualités nautiques.

En fait, sur les cinq voiliers confrontés, deux types de bateau se dégagent avec, d'un côté, la production française (Kelt 9 m, First 305, Arcadia, Feeling 920) et de l'autre l'Etap 30 construit par le célèbre chantier belge.

Dès l'abord, les quatre unités françaises reprennent la même conception de la croisière avec un grand cockpit, un roof en sifflet, un gréement en tête. Les lignes sont douces et arrondies avec une esthétique particulièrement réussie sur le First 305, tandis que l'Arcadia a opté pour le volume avec un haut franc-bord. Contrairement à ses concurrents inspirés de la course-croisière, l'Etap 30 est délibérément orienté vers la croisière familiale ou en équipage réduit, avec de multiples astuces facilitant les manœuvres et rendant extrêmement marin ce voilier de 9 m.

Ammarrage et mouillage: la qualité belge et la sobriété française

Ainsi, en partant de la proue, les quatre voiliers français ont opté pour un rail de fargue en aluminium qui court le long du liston, avec des embases de balcons boulonnées dans le pont. Les pieds de chandeliers sont particulièrement réussis sur l'Arcadia, tandis que sur le Kelt 9 m, c'est le chandelier lui-même qui est boulonné sur le pont offrant moins de résistance aux chocs et ne facilitant pas son remplacement.

Sur l'Etap 30, la démarche est totalement différente puisqu'un tube calepied en aluminium court le long du pavois sur lequel sont implantés les balcons et les chandeliers. Ce système s'avère sécurisant pour l'équipage et facilite la fixation des défenses; mais il ne s'agit pas de laisser glisser une manivelle ou une garcette sur le pont. De plus, il

s'avère difficile de fixer une poulie volante pour le bras de spi ou un barber-hauler en l'absence de pontets au maître-bau.

Notons toutefois, l'astucieux banc en bois intégré dans le balcon avant, qui permet à l'équipier de se caler efficacement pour endrailler un foc... ou observer les dauphins jouant avec la vague d'étrave.

Au niveau des pièces d'étrave, le First 305 et l'Attalia ont conçu un ensemble double davier et deux chaumards robuste et efficace, tan-

dis que le Feeling 920 et le Kelt 9 m ont installé une ferrure inox mais avec un seul davier semblant juste dimensionné. Quant à l'Etap 30, il comporte un double davier en inox mais pas de chaumards, puisque les taquets d'amarrage sont intégrés dans le tube cale-pied du pont. Notons d'ailleurs sa profusion de taquets briseurs de pied ou coinçeurs d'écoute.

Enfin, les bailles à mouillage sont volumineuses, voire trop, avec d'excellentes fermetures sur le



Dans le cockpit de l'Etap 30, deux coffres pour les voiles et les amarrages, un rangement pour le panneau de descente et pour la bouteille de gaz. Au fond, s'ouvre le capot moteur et vient se placer la table au port.

La plage avant de l'Etap 30 possède deux bailles pour le mouillage. Le rail de fargue est remplacé par un cale-pied en tube aluminium.



Jeanneau et le Bénéteau. Le Kelt 9 m semble avoir trouvé la bonne dimension évitant les courbatures pour sortir l'ancre tandis que le Feeling 920 n'offre qu'un petit capot pour une grande baille. Là encore, l'Etap 30 se démarque de ses concurrents avec une astucieuse baille à mouillage répartie sur 2 coffres avec deux ouvertures: l'une pour la chaîne et l'aussière (avec possibilité d'installer un guindeau), l'autre pour l'ancre fort bien calée à plat, avec encore un taquet dans la baille pour tourner l'aussière de mouillage.

Plan de pont: vive l'antidérapant et la facilité de manœuvre

Au niveau de la plage avant, il est certain que le roof plus court de l'Attalia dégage un espace important, surtout en l'absence de bas étai.



Un plan de pont fonctionnel, des passavents dégagés, un double capot de roof, le First 305 s'avère bien conçu pour la manœuvre en équipage réduit.

L'Étap 30 avec son gréement fractionné possède la plus petite plage avant tandis que les trois autres, Kelt 9 m, First 305 et Feeling 920, offrent une bonne surface avec leur roof en sifflet. Tous les voiliers sont dotés d'un capot ouvrant, deux pour l'Étap 30 avec des baguettes aluminium faisant office de cale-pieds, tandis que le First 305 et l'Arcadia intègrent sur le pont un hublot en avant du mât. Mais si le Bénéteau possède des bandes antidérapantes sur le plexiglass, le Jeanneau a négligé ce point, d'autant plus regrettable que le roof court et pentu devant le mât est lisse comme un lac glacé.

D'ailleurs, l'antidérapant reste le point faible de tous les bateaux français, le moulage des granulosités du pont n'étant pas assez prononcé. Dommage, car si ce type de pont use quand même les fonds de culotte, il demeure peu efficace dès que la rosée apparaît ou qu'une vague balaye le pont. Il n'en est pas de même sur l'Étap 30 qui utilise un revêtement caoutchouté, collé sur le pont, type treadmaster, dont l'efficacité n'est plus à démontrer. L'antidérapant du roof est moulé mais reste assez prononcé pour être efficace.

Quant aux passavents, ils sont tous bien dégagés et doté d'une

La position assise à la gîte est un point à surveiller. Sur le Kelt 9 m, les formes du cockpit sont bien conçues tant pour le barreur que pour l'équipier.



Le cockpit le plus confortable en mer. Sur le First 305, les taquets s'intègrent dans le dossier, les lattes de teck évitent l'eau stagnante, la manette moteur est protégée.

main courante sur le roof, du cockpit au pied de mât. Le type de gréement encombre plus ou moins le passage, selon que les haubans reviennent sur 3 cadènes (Feeling 920, Attalia), 2 cadènes (Étap 30, Kelt 9 m) ou une seule (First 305). Enfin, la multiplication des renvois de manœuvre au cockpit encombre un peu le roof sur l'Étap 30, tandis que le First 305 est le seul voilier à proposer un double capot coulissant doté de lattes transversales en teck.

Gréement et accastillage: des divergences de conception pour une efficacité semblable.

Quoique sur cette taille de bateau, la surface des génois n'impose pas d'efforts excessifs, l'affionado de l'enrouleur pourra préférer le gréement en tête des unités françaises. Sur l'Étap 30, le gréement 7/8 rend les manœuvres de réduction de voilure très aisées, et les virements de bord sous foc solent particulièrement rapides. Mais pour l'un ou l'autre des choix, l'accastillage doit être dimensionné en conséquence, ce qui est le cas sur les cinq bateaux testés.

Au niveau du gréement, le First

305 opte pour la simplicité avec 2 galhaubans et 2 bas haubans repris sur la même cadène, un bas étai et un pataras à ridoir assurant la tenue longitudinale d'un mât Isomat à rétreint. L'Attalia et le Feeling 920 sont dotés d'un gréement robuste avec 2 galhaubans, 2 bas haubans avant et deux bas haubans arrière sur un mât Z Spars (Jeanneau) et Francespar (Kirié). Kelt possède un gréement intermédiaire avec 2 galhaubans, 2 bas haubans arrière et un bas étai sur un mât Z Spars. Enfin, l'Étap 30 opte pour le gréement fractionné à barres de flèches poussantes sur un profil robuste de Selden Mast d'origine suédoise.

Les sorties de drisses apparaissent bien conçues sur tous les voiliers, seul le chantier belge optant pour des réas en pied de mât, ce qui ne permet pas d'envoyer une voile à la volée. Ce système ne pose pas de réels problèmes vu la surface des voiles et permet d'effectuer toutes les manœuvres du cockpit. En effet, le hale-bas de grand-voile (constitué d'un palan sur un tube télescopique supprimant la balancine de bôme pour les prises de ris) est renvoyé au cockpit, ainsi qu'un cunningham pour le point d'amure du 1^{er} ris et les bosses de ris. La réduction de la grand-voile peut ainsi s'effectuer par une seule personne du cockpit, car l'Étap 30 possède en plus un ingénieux système pour bloquer la barre en route. Le stick télescopique peut être maintenu par un ergot sur chaque hiloire de roof afin de régler l'angle de barre selon l'allure.

Pour sa part, le First 305 opte pour le winch de grand-voile (Lewmar 6) sur le mât, permettant à un seul équipier de réduire la toile du pied de mât. Les trois autres voiliers (Kelt 9 m, Feeling 920, Arcadia) renvoient la grand-voile sur le même winch que le génois au cockpit, imposant quatre mains pour une prise de ris. Des trois systèmes, les mieux conçus sont donc ceux du First 305 et de l'Étap 30, sur les

quels les fabricants ont, de plus, installé un système de gorge à coulisseaux permettant d'affaler la grand-voile sans les retirer. Sauf sur le voilier belge, tous les hale-bas se réglent du pied de mât ainsi que les bossés de ris, mais seuls le Feeling 920 et le First 305 possèdent des bloqueurs à came efficaces et pratiques.

L'accastillage est bien dimensionné et de bonne qualité sur les cinq voiliers, avec toutefois un petit plus pour l'Étap 30, doté de fabuleux palans pour l'écoute de grand-voile (Barton). Le Feeling 920 est aussi muni d'un réglage de barre d'écoute ainsi que le First 305, doté en sus

que le winch de génois pour éviter la chute.

Il n'en est pas de même sur les voiliers français où la largeur des passavants permet à trois équipiers de s'installer au vent, calés sur l'hiloire de cockpit. Le First 305 a mieux réussi son dessin avec son hiloire très incliné qui autorise une position très confortable au près ou au port grâce à un dossier haut où le taquet de génois est bien intégré.

Se démarquant de ses compatriotes, le Kelt 9 m opte pour une banquette en U moins pratique pour les manœuvres mais plus confortable au port.

Si l'Attalia et le Kelt 9 m ont choisi



A bord du Kelt 9 m, le plan de pont allie sobriété et efficacité. Notons le rangement ingénieux du bib dans le tableau arrière.

d'un réglage de chariot de foc.

Tous les winchs d'écoute de génois apparaissent bien dimensionnés et sont dotés de 2 vitesses (Barbarossa 40 sur le Kelt 9 m et le Feeling 920; Lewmar 40 sur l'Étap 30; Lewmar 43 sur le First 305; SII 42 sur l'Attalia). Les winches de manœuvre sur le roof sont à deux vitesses sur l'Étap 30 et l'Attalia, à une seule vitesse sur les trois autres voiliers (Feeling 920, First 305, Kelt 9 m).

Cockpit: le confort en mer des unités françaises et les astuces au port du voilier belge.

Si les multiples innovations de l'Étap 30 nous ont conquis dans leur ensemble, l'agencement du cockpit reste le point faible de ce voilier dès que l'on prend la mer. Inspirés des bateaux de course-croisière, les quatre français ont adopté un cockpit aux formes arrondies qui permettent de s'asseoir confortablement tant au port qu'à toutes les allures.

L'Étap 30 avec son plat-bord sans hiloire, et malgré un petit calepied qui devrait être installé sur les banquettes, s'avère mal conçu, en particulier dès qu'on navigue au près. Le barreur assis au vent est coincé par les filières et ne possède

un cockpit moulé antidérapant, le Feeling 920 et le First 305 ont opté pour les lattes en bois sur les banquettes faisant office de cale-pied et ne retenant pas l'eau à la gîte. Le voilier belge, quant à lui, a installé des panneaux de tecks ouvrant sur quatre coffres.

A tribord, le chantier a moulé une forme où vient se ranger le panneau de fermeture de la descente. Un deuxième coffre cache la bonbonne de gaz. A bâbord, deux coffres de moyenne capacité permettent de ranger les voiles, bouts et défenses sans attraper de courbatures. Les quatre chantiers français ont en revanche choisi un grand coffre où voiles, annexes, défenses, bidons

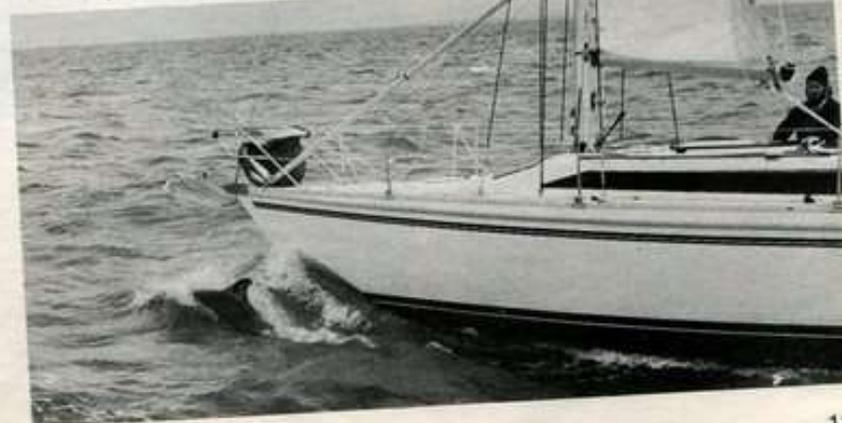
et un matériel divers peuvent prendre place. La bouteille de gaz y est logée dans un placard sur l'Attalia afin d'éviter l'oxydation rapide du détendeur, un bon point. Sur le Kelt, la bouteille prend place dans un coffre à part sous le cockpit.

Si l'Étap 30 ne nécessite pas l'embarquement d'un canot de survie, grâce à son insubmersibilité, notons l'astucieux rangement du Kelt 9 m où le bib est encastré dans un logement sur le tableau arrière. Une sangle permet son éjection rapide, mais l'échelle de bain doit impérativement être remontée pour le bloquer en mer. Les trois autres chantiers ont adopté le coffre classique sous la barre pour le canot de survie, avec les rangements des bouteilles de gaz sur le Feeling 920 et le First 305.

Enfin, tous les voiliers sont équipés d'un stick télescopique extrêmement pratique en équipage réduit et on notera, sur le Feeling 920, le système de réglage à distance de la longueur du stick selon les désirs du barreur. Quant à la barre elle-même, une remarque s'impose sur les bouts carrés (Attalia, Kelt 9 m, Étap 30) ou l'extrémité trop volumineuse (Feeling 920) qui ne permet pas une bonne prise en main. Et puis, si le Kelt 9 m offre l'échelle de bain en version standard, l'Étap 30 fournit une astucieuse table pour le port grâce à un tube encastrable et le dessus de la table de navigation.

Pour ce qui est de la commande moteur, le First 305 l'a, installée dans un décrochement du cockpit et, le Kelt 9 m, sur le tableau arrière, évitant aux bouts, ou aux pieds, de se prendre dans le levier. Un plexiglass protège le tableau de bord avec jauge de gas-oil sur l'Étap 30 et le Kelt 9 m (démarreur sans clé mais à bouton) tandis que le contact est logé à l'intérieur du bateau sur le First 305. Notons aussi, l'accès au moteur par le cockpit de l'Étap 30

Le roof de l'Attalia, plus pentu que ses concurrents dégage une grande plage avant. Le gréement à quatre bas haubans s'avère particulièrement robuste.





Le grand cockpit de l'Attalia permet de loger du monde tant au port qu'en mer. Sur le capot arrière vient se ranger le canot de sauvetage.



Proche du kelt et de Jeanneau, le plan de pont du Feeling 920 offre une grande plage avant.

extrêmement pratique pour les révisions et les réparations.

Ainsi, à l'issu de cinq jours de mer dans des conditions difficiles, les cinq voiliers testés ont montré deux tendances, avec d'un côté les unités françaises inspirées de la course

croisière où le fonctionnel et le confort en mer sont mis en valeur, et de l'autre, le voilier belge privilégiant la vie au port, les qualités marines et la facilité de manœuvre en équipage réduit. Deux options légèrement opposées, dont les chan-

tiers tireront à l'avenir les enseignements en conciliant les astuces de l'Etap 30 avec l'esthétique et le confort des Feeling 920, Kelt 9 m, Attalia et Firts 305.

Dominic BOURGEOIS ■

EMMENAGEMENTS

Cabines arrière et toilettes à l'entrée pour presque tout le monde. A l'exception de l'Etap, les agencements intérieurs sont très proches. Ce sont les centimètres de plus ou de moins et la qualité de la finition qui font la différence entre ces croiseurs.

Devinez à quoi on reconnaît l'intérieur d'un voilier de neuf mètres belge ? La réponse est simple : il n'a pas de cabine arrière... En effet, les chantiers français ont pratiquement tous adopté la même disposition en partant de l'arrière : cabine double à bâbord, toilettes à tribord, ensuite cuisine et coin navigation donnant sur le carré, enfin un poste avant isolé occupant l'étrave. Seule différence notable pour le Feeling 920 où la table à cartes est installée côté bâbord. Avec l'Etap 30, on se sent ramené quelques années en arrière, non pas pour la présentation tout à fait moderne, mais par un plan que l'on peut qualifier de classique, c'est-à-dire avec seulement deux cabines, un cabinet de toilette séparant le carré du poste avant.

Les raisons de ce choix sont multiples, l'existence d'une clientèle des pays du Nord, attachée aux dispositions traditionnelles n'étant pas la moindre, ainsi que l'intérêt d'un cockpit profond pour des conditions climatiques peu clémentes. Mais il s'explique égale-



Le First 305 accueille agréablement six convives, mais pas plus.

ment par la conception architecturale de l'Etap 30. En le dessinant, Jac de Ridder a tenu à éviter un déséquilibre important entre les volumes avant et arrière pour obtenir un bateau bien « balancé ».

De plus, la réduction de volume intérieur due à l'insubmersibilité est loin d'être négligeable et des emménagements « à la français-

se » auraient exigé une coque plus nourrie que celle de ses concurrents alors qu'actuellement, la différence est dans l'autre sens.

Qui a raison ? Le confort du bon n'obéit pas à des règles fixes et sa qualité dépend souvent de nombreux détails, comme nous avons pu le constater en passant d'un bateau à l'autre. Dans ce domaine

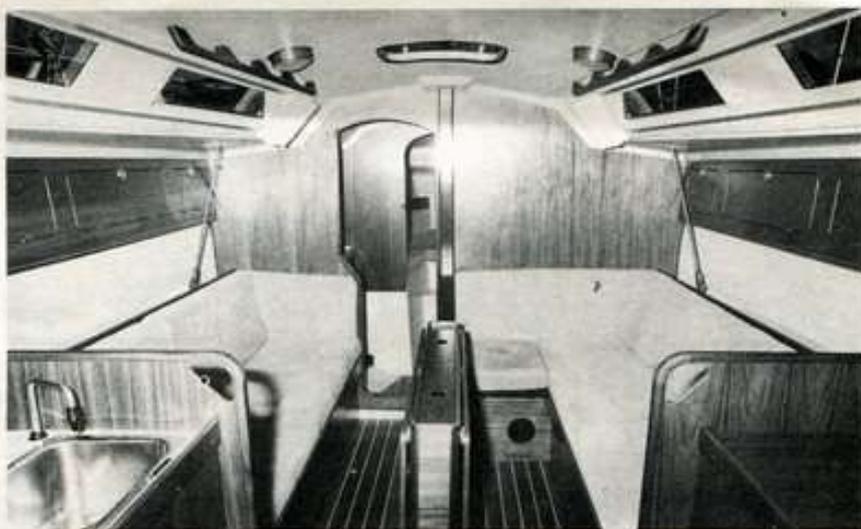
le chantier Etap bénéficie d'une réputation flatteuse et justifiée. Mais le surcroît d'intimité apporté par une troisième cabine ne manque pas d'intérêt, lorsque le bateau est occupé par un équipage plus nombreux que l'habituel couple de propriétaire. Il est évident que le volume reste, lui aussi, un argument important et que, dans un cadre aussi limité que l'intérieur d'un voilier, tout effort pour augmenter l'impression d'espace ne peut être que bien reçu par la clientèle. Sur ce plan, les voiliers français ont largement fait leurs preuves et la carrière relativement courte du First 30 E remplacé par le 305, nettement plus étoffé intérieurement, ne fait que confirmer l'influence primordiale du critère d'espace vital sur le choix d'un voilier habitable.

Il est toujours difficile d'effectuer un classement d'après des critères subjectifs mais la confrontation des opinions de nos cinq essayeurs a donné le Feeling 920 nettement vainqueur, en matière d'espace, suivi de l'Attalia un peu handicapé par la présence d'épontilles qui font obstacle à la vue. Viennent ensuite le First 305 dont la cuisine occupe beaucoup de place à l'entrée et le Kelt 9 m probablement défavorisé par son côté sombre et la position avancée de son carré. Pour apprécier ce jugement, nous devons dire que notre démarche a été calquée sur celle du visiteur qui, dans un salon nautique, retire une première impression d'un modèle, en jetant un coup d'œil sur l'intérieur vu de la descente. L'Etap 30 accepte ce test sans infériorité notable, la présence d'un cabinet de toilette avant étant compensée par une descente beaucoup moins encaissée.

Couche de quart ou cabine arrière ?

Préférez-vous un lit dans le hall ou une chambre individuelle ? Point n'est besoin d'être hôtelier pour connaître la réponse, surtout que dans un voilier de neuf mètres dessiné en conséquence, la cabine arrière trouve sa place normalement sans avoir à souffrir d'un fond de cockpit trop près de la couchette. Le résultat 1 à 4 semble sans appel, bien que les dimensions de la couchette de navigation de l'Etap 30 ne soient pas étonnantes, mais elle n'accueille qu'une personne seule.

Examinons nos quatre mousquetaires et saluons au passage

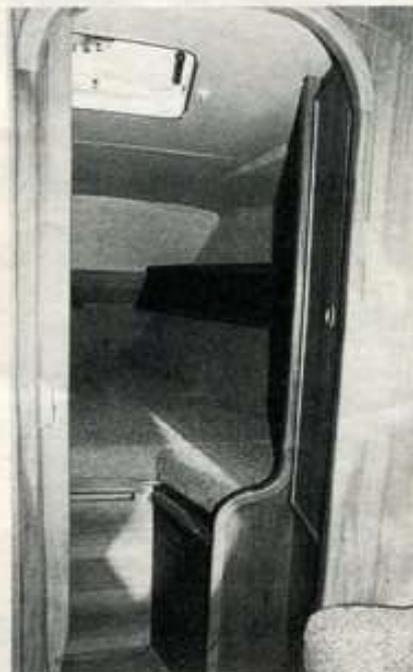


Le contremoulage de rouf de l'Etap 30 échappe à l'aspect « clinique » habituel avec sa surface finement grênelée.

leurs solutions bien françaises pour résoudre notre crise démographique. Aucune de leurs couchettes doubles ne mesure moins de 1,25 m de largeur à la tête, 1,27 m exactement pour le Kelt 9 m tandis que celle du First 305 atteint 1,60 m, soit un petit centimètre de plus que l'Attalia qui toutefois offre la plus petite longueur avec 1,88 m. Pour rester dans le gaulois, la hauteur « sous-galipettes » est respectée dans tous ces modèles et les différences de confort tiennent plutôt aux aménagements secondaires.

Il est toujours agréable de trouver un petit banc pour lacer ses chaussures comme sur le Feeling 920 ou le First 305. De même, les constructeurs proposent souvent une penderie avec une simple tringle alors que l'on aimerait pouvoir ranger son petit linge sur des étagères, comme le Kelt 9 m. Une autre solution presque aussi pratique est celle du Feeling 920 avec un grand équipet latéral dans lequel on peut laisser son sac marin ou

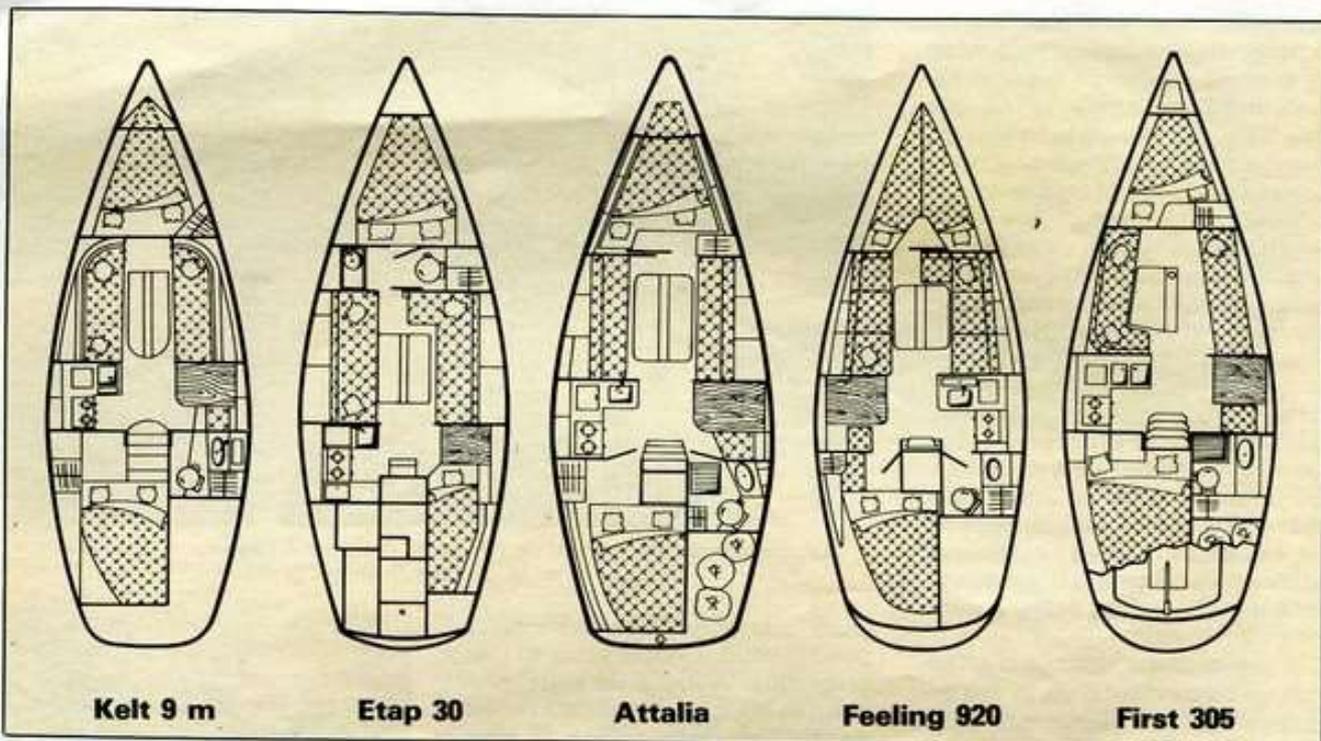
Sur l'Attalia, les épontilles pourtant pratiques coupent un peu le volume.



Les quatre chantiers français ont adopté la porte coulissante, comme ici sur l'Attalia pour isoler le poste avant.

Equipets, poches plaquées sur le vaigrage, et penderie, le Kelt 9 m peut recevoir convenablement les hôtes dans le poste avant.





Deux différences notables sur ces plans d'emménagements très proches les uns des autres : la disposition des blocs cuisine et table à cartes sur le First et l'absence de cabine arrière, ainsi que le report des toilettes vers l'avant, sur l'Etap.

vert. Nous disions un peu plus haut que sur un voilier de neuf mètres, la cabine arrière trouve bien sa place. On s'aperçoit, mètre en main, que la hauteur sous barrots dans l'entrée n'est pas si facile à obtenir si l'on en juge par les 1,73 m du First 305. Pourtant, ce modèle venu en dernier sur le marché ne manque pas d'attrait avec son hublot dans le tableau arrière qui élimine toute claustrophobie en donnant la vue sur l'extérieur.

A notre connaissance, le premier coin de lecture est apparu sur le Kelt 9 M où il reste un modèle du genre avec son coussin galbé, sa bibliothèque et un éclairage bien placé sur le côté. Les imitations ne sont pas aussi réussies car il leur manque la plupart du temps un de ces trois éléments de confort. Dans ces cabines enfoncées sous le cockpit, il fait bon par temps froid lorsque le moteur a tourné longtemps, à condition bien sûr qu'il n'y ait pas de fuite de gazole ou d'huile. Mais en été, une bonne aération exige au moins deux hublots ouvrants. Le First 305 n'en comporte pas moins de trois, ce qui compense l'absence d'aérateur fixe. Sur ce point, la situation a évolué depuis que la plupart des panneaux ouvrants possèdent une position entrouverte avec un cran qui limite les entrées d'eau éventuelles. Il faut dire également que les aérateurs fixes installés au centre de certains panneaux ne sont pas l'idéal et laissent également passer l'eau lorsque les em-

bruns ou un seau d'eau balaient le pont. Une bonne solution est celle de l'Attalia, avec des grilles latérales bien protégées de chaque côté du bridge-deck qui assurent une aération permanente avec un minimum d'infiltrations. Le chantier a pris la précaution d'ajouter une petite grille au bas de la porte pour établir un courant d'air.

Carré :
un « lieu à tout faire »
où la place ne doit
pas manquer

Le carré d'un voilier de cette taille est véritablement une pièce à vivre. Entre autres activités, on y fait la cuisine, la navigation, la sieste, on y prend l'apéritif et les repas, on y plie le spinnaker pour le rentrer dans son sac, on y dort pendant son quart à condition que le constructeur pense aux toiles de roulis comme chez Kelt. Pour l'Etap 30, le carré remplace même la cabine arrière et c'est le seul modèle où il est prévu la transformation d'une des banquettes en couchette double, opération très facile d'ailleurs grâce à une simple extension coulissante.

Tous nos voiliers de 9 m ayant un poste avant pour lequel il faut laisser un passage, la forme de leur carré semble manquer un peu d'imagination par rapport aux 8,50 m que nous avons testés l'an dernier. Evidemment, les constructeurs n'ont pas beaucoup de liberté pour innover dans le dessin des banquettes, surtout si le

carré est assez avancé. Ils peuvent tout au plus prévoir un petit retour en L comme sur le First, le Feeling et l'Etap 30. Mais cela ne modifie guère le nombre de convives pouvant prendre place autour de la table par rapport à l'Attalia et au Kelt pourvus de couchettes simples. C'est plutôt la longueur de ces couchettes qui détermine si l'on peut s'attabler à 6 ou 8 personnes. On peut voir sur le tableau des dimensions que le plus accueillant est nettement l'Etap 30 qui frôle les deux mètres.

Comme quoi, il n'est pas si facile de caser à la fois une cabine arrière et un poste avant dans une coque de neuf mètres, tout en gardant un grand carré. Par exemple, le First 305 paie les dimensions sérieuses de sa cabine arrière par une longueur de banquette de carré ne dépassant pas 1,85 m, mesure suffisante pour trois personnes assises de chaque bord, mais pas plus. La table de repas à deux abattants est la règle, tout est dans son aménagement. En effet, le temps est fini où la question se posait ainsi : la table va-t-elle se décrocher si un équipier s'y appuie à la gîte ou non. Aujourd'hui, la capacité du bar prime et, là encore, l'Etap 30 sort vainqueur avec six bouteilles et deux casiers à verres, le constructeur précisant que les pieds de la table sont pris sur les boulons de quille. On peut donc y abuser impunément de la gueuse Lambic. La table du First 305, elle aussi très rigide, contient égale-

ment 6 bouteilles contre 4 dans celle du Kelt. Les chantiers Kirié et Jeanneau ont préféré aménager un coin d'équipet, mais les bouteilles restent à portée de main et la fâcheuse réputation des marins, fussent-ils plaisanciers, n'est pas près de s'éteindre.

Pour deviser gaiement et confortablement à la veillée, un dossier rembourré est indispensable. Il s'agit généralement de coussins plus ou moins galbés accrochés sur des dossiers en contreplaqué. Le velcro semble avoir été créé pour cela. En fait, à l'usage, il a tendance à déchirer le dos des coussins. Afin d'éviter cet inconvénient ceux de l'Etap 30 seront désormais accrochés par une baguette. Dans le Kelt, le dossier est assez haut agrandi en principe la largeur de la couchette pour dormir. Le résultat ne nous a pas convaincu et le double bourrelet du Feeling, descendant jusqu'au matelas, nous semble plus pratique, surtout à la gîte où l'on peut se caler sous le vent.

Le rôle de ces dossiers est double car ils abritent généralement des équipets. L'idéal est encore lorsque ceux-ci sont assez profonds pour accueillir un sac marin, comme sur le Kelt 9 M, mais cela est vrai seulement dans la partie arrière car dans tous nos bateaux, sauf l'Etap 30, la coque se rétrécit fortement à l'avant du carré. Sur ce modèle, le constructeur a installé sous les passavants deux superbes rangées d'équipets munis de portillons comme on aimerait en trouver. Ils répondent en effet aux critères des bons rangements, étant divisés et facilement accessibles. Pour ces raisons, les coffres sous couchettes ne sont pas toujours pratiques puisqu'il faut soulever les matelas pour y accéder.

C'est encore sur l'Etap 30 que l'on trouve la réalisation la plus soignée avec des couvercles sur charnières, et des fonds de coffre contremoulés comme l'ensemble des emménagements. Sur le First 305, on découvre aussi un contremoulage destiné à raidir les fonds, mais pas de charnières. Chez Kelt, les planchers de couchettes sont fixes et comportent des trappes découpées assez aisées à manipuler.

Sur presque tous les modèles, l'une des deux couchettes du carré contient le réservoir d'eau. Kelt et Etap sont équipés de réservoirs en inox, installation plus fiable que la poche en néoprène. Certains vous diront que la capacité n'est plus un problème avec les robinets

sur les pontons des marinas. Il n'empêche qu'en été, l'approvisionnement en eau est souvent difficile du fait de la sécheresse et qu'un grand réservoir n'est pas inutile. Toujours prévoyant, le constructeur de l'Etap 30 a doté son contremoule d'une empreinte pour loger deux réservoirs de 50 litres en option sous la couchette bâbord. Mais sur le First 305, les deux « vaches » font chacune 90 l et assurent une belle autonomie. Il faudra éviter toutefois de les remplir si l'on veut ses chances en régate, car cela représente presque le poids de trois équipiers supplémentaires. Heureusement, il



Evier double et grand plan de travail. La cuisine du First 305 bénéficie de dimensions généreuses.

s'agit d'un lest bien placé qui n'affectera pas le comportement du bateau en croisière.

Cuisine : fours, éviers, rangements et même... sangles

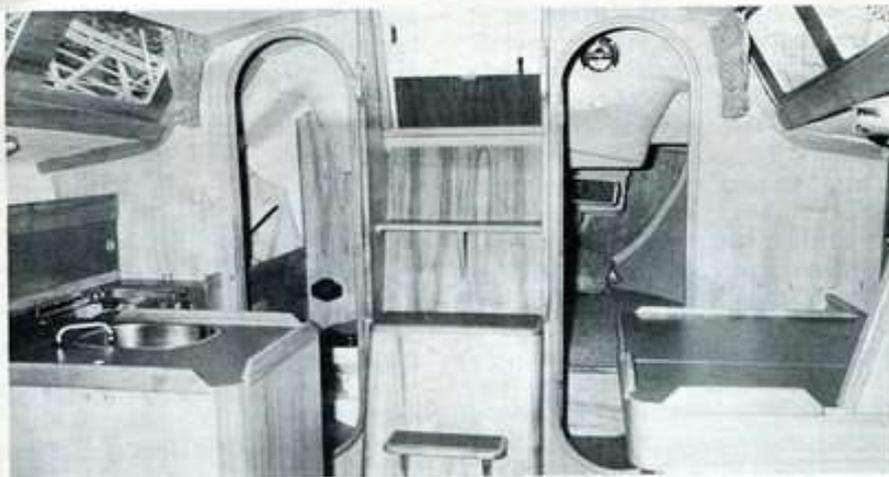
Un voilier de neuf mètres ne peut plus être considéré comme un day-boat. Il faut pouvoir vivre véritablement à bord aussi bien au port qu'en mer et l'aménagement de la cuisine joue un rôle de premier plan dans le confort. Le chantier Bénéteau semble convaincu de cette exigence et la cuisine du First 305 est particulièrement développée de telle sorte que la présence



La cuisine du Kelt 9 m est prévue pour le large avec sa sangle et son tube de protection du four.

Le confort mètre en main

	ATTALIA	ETAP 30	FEELING 920	FIRST 305	KELT 9 M
Hauteur sous barrots :					
Cabine arrière	179	—	178	173	178
Toilettes	175	174	178	173	177
Capot de descente	192	188	193	191	192
Arrière du rouf	184	181	187	180	185
Avant du carré	171	177	170	167	153
Poste avant	160	165	165	151	158
Couchettes :					
Navigateur	—	196 x 77	—	—	—
Cabine arrière	188 x 159	—	191 x 153	190 x 160	193 x 127
Carré	190 x 58	198 x 62	192 x 55	185 x 60	191 x 60
Poste avant	200 x 176	195 x 143	210 x 186	215 x 135	190 x 128
Tables :					
de repas	87 x 127	78 x 105	86 x 98	68-93 x 96	67 x 123
à cartes	62 x 104	56 x 74	77 x 87	62 x 88	59 x 90
Glacière :					
Ouverture	27 x 38	37 x 30	23 x 43	30 x 36	19 x 27
Capacité	70 l	43 l	90 l	45 l	65 l
Eau douce :					
Capacité	100 l	100 l	130 l	2 x 90 l	120 l
Réservoir	souple	inox	souple	souple	inox
Pompe électrique	●	—	—	●	—
Eau de mer	●	—	—	—	—



La distance entre le bloc cuisine et le coin navigation joue un rôle primordial dans la facilité de circulation (Feeling 920).

d'un évier double, le seul de notre flotte, n'empêche pas de disposer d'un plan de travail suffisant. Une fargue bien haute en bois lamellé ceinturant le meuble constitue une protection efficace contre les débordements éventuels et les chutes d'ustensiles.

La cuisine du Feeling n'est pas en reste avec un ensemble particulièrement fonctionnel et des détails bien vus comme l'égouttoir, ou le ratelier pour les bouteilles d'huile et vinaigre, sans oublier les quatre grands tiroirs fort utiles pour les couverts et les provisions. Chez Kelt, on a cherché à tirer le meilleur parti du meuble en polyester avec des astuces comme le plan de travail escamotable sur le côté ou la planche à découper, le cuisinier à même le droit à une sangle.

Cette dernière équipe également la cuisine de l'Etap 30 qui profite de l'absence de cabine arrière pour adopter la forme en U avec un plan de travail annexe sur le côté de la descente, ce qui permet d'offrir deux placards mais pas de tiroir. Le constructeur de l'Attalia n'a pas fait preuve d'une grande imagination et les rangements sont limités. La pompe à eau de mer sur l'évier sera appréciée pour économiser l'eau douce qu'une pompe électrique distribue généreusement.

Pour être franc, l'essai d'utilisation de ces cuisines à la gîte n'a pas été totalement concluant. Que les planchers soient en bois verni ou en polyester, le cuisinier a bien du mal à ne pas glisser.

Le réchaud four Eno monté par tous les constructeurs avait des velléités d'indépendance sur le First 305, tandis que sur le Kelt 9 m, il ne fallait pas mettre les doigts entre la galerie et le tube de protection trop haut. Mais trop bas, il empêche d'ouvrir la porte du four quand on cuisine au vent.

C'est probablement la raison pour laquelle Kirié et Jeanneau ont préféré ne pas en mettre, ce qui n'est pas non plus souhaitable. Sur l'Attalia cependant, l'épontille en bois et la main courante au plafond du rouf permettent de se tenir fermement. Ce modèle se distingue aussi par un « champignon » d'aération qui comme sur l'Etap 30 crée un tirage pour évacuer les odeurs de cuisson. Dans le First 305, le grand capot à double ouverture joue le même rôle efficacement, mais seulement par beau temps.

Coin Navigation : mention assez bien

80 x 55 cm, c'est la dimension à retenir pour qu'une table à cartes accepte une carte marine pliée en deux, c'est-à-dire le format demi-aigle. Seul des cinq bateaux à ne pas respecter cette convention, l'Etap 30 propose une table manquant un peu de largeur. Sur l'Attalia, une encoche astucieuse permet de faire glisser le côté du document sous le panneau latéral porte-instruments. A quelques centimètres près, on peut déplier totalement une carte du SHOM.

A l'utilisation, nous avons apprécié la surface presque carrée de la table du Feeling 920, travaillant souvent debout dans l'allée bien qu'un siège galbé de petites lattes se propose à notre séant. En bois moulé, le siège du Kelt a été lui aussi dessiné pour la gîte et le coin navigation de ce bateau est particulièrement bien pourvu en bibliothèques et casiers. Lorsque la tête du navigateur s'engage sous le passavant, elle y perd parfois quelques cheveux surtout lorsque l'angle de l'hiloire est garni de bois comme sur l'Attalia et le First 305. Ces modèles sont donc déconseillés aux horse-guards. Mais plus curieusement, l'Etap 30 ne con-

vient pas aux gros buveurs de bière, car la place est juste entre la table et l'angle du cockpit.

Heureusement, avec les moyens modernes de navigation, la détermination du point est souvent confiée à l'électronique qui assure également le contact avec les autres bateaux et la terre. La surface du panneau à instruments doit tenir compte de cette évolution. Attalia et Feeling se distinguent par leur grand panneau latéral bien dégagé, tandis que le First 305 n'oublie pas le plumier pour le bon vieux crayon et le compas à pointe sèches toujours utiles, mais son panneau est déjà pas mal encombré ne serait-ce que par le tableau de bord du moteur.

Poste avant : moins de clapot

Quoi de plus simple qu'un poste avant avec ses deux couchettes en V et le fameux triangle matrimonial pour les réunir. Pourtant, la forme de ce dernier joue un rôle primordial. Trop petit, on se tient difficilement entre les deux couchettes. Trop grand, les couchettes ne sont pas utilisables séparément. Ce n'est pas le cas sur l'Etap où le constructeur a placé le niveau des couchettes très haut pour garder une bonne largeur, malgré la finesse de l'étrave et l'épaisseur de la mousse d'insubmersibilité entre la coque et le contre-moule. Dans ce bateau, le poste avant n'est véritablement isolé du compartiment toilette que si les deux couchettes sont réunies, les demi-portes ne fermant que la partie supérieure. Néanmoins, le couple de propriétaires qui s'installe à l'avant, dispose

Sur le Kelt 920, un coin bien pourvu en casiers.



d'un ensemble confortable avec le sanitaire à proximité.

Pour que les occupants du poste avant ne jalourent pas ceux de la cabine arrière, trois de nos bateaux First 305, Kelt 9 M et Attalia leur proposent une penderie et c'est peut-être une des seules lacunes du Feeling par rapport à ses concurrents. Nous avons noté toutefois pour ce dernier l'agrément des vaigrages en tissu qui apportent une certaine chaleur, mais aussi un plafonnier mal placé pour lire au lit, défaut assez fréquent.

Au cours de notre croisière, nous avons constaté que les postes avant étaient souvent beaucoup plus calmes au mouillage que les cabines arrière où l'on endure le bruit du clapot sous la voûte. En revanche, les bruits de drisses sont plus proches, mais il suffit d'amarrer correctement ces dernières, alors que le clapot est souvent inévitable.

Toilettes : la place est comptée

Curieusement, nous avons retrouvé dans ces voiliers de 9 m les mêmes inconvénients dus à l'exiguïté des compartiments toilette que sur les 8,50 m. Les quelques centimètres gagnés sur la hauteur sous barrots ou sur la largeur du local ne sont pas déterminants et la position du lavabo sous le passavant ou de la cuvette de w.-c.



Le cabinet de toilette de l'Etap 30 occupe toute la largeur de la coque.

sous l'angle du cockpit ne facilitent pas leur usage. Là encore, le Feeling marque des points avec un peu plus de générosité dans les dimensions et un aménagement ne nécessitant pas de contorsions, pas même pour accéder à la penderie à cirés.

L'emplacement devant le carré du compartiment toilette de l'Etap 30 ne constitue pas un handicap, bien au contraire, à part une hauteur sous barrots un peu limitée. La présence d'un panneau de pont en plein centre ajoute à l'agrément d'utilisation d'un ensemble soigné et facile à entretenir qui comporte des rangements bien pensés.

Dans le Frist 305, les cirés se rangent dans un placard fermé accessible par un portillon, à condition de plonger derrière la cuvette des w.c. Sur l'Attalia, une simple

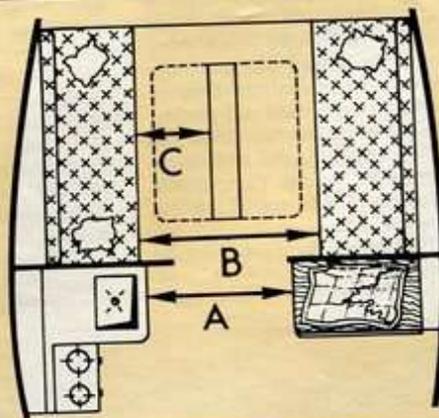
tringle les laisse s'égoutter directement à l'air libre sans aucune cloison. On se demande si quelques patères bien placées ne remplaceraient pas avantageusement la plupart de ces systèmes.

Comme la taille de nos modèles est encore limitée, seul l'Attalia est équipé d'une douche avec pompe électrique. Dans le Feeling, nous avons remarqué la présence d'un bac récepteur organisé avec une vidange et un bouchon, mais il faut alimenter la douchette avec une pompe à pied. La grille d'aération donnant sur le cockpit est un minimum que l'on respecte également chez Jeanneau et Kelt. Toutefois, l'aération de ces compartiments restera encore trop limitée tant qu'on ne pourra ouvrir vers l'extérieur, ne serait-ce qu'un hublot.

Didier MAUPAS ■

La circulation au centimètre près

Pour ne pas nous fier à des impressions, nous avons mesuré l'espacement entre les trois principaux éléments qui jouent un rôle dans la circulation à l'intérieur du carré de nos bateaux : distance entre bloc-cuisine et coin navigation, écartement entre les couchettes et, détail important sur un bateau à poste avant, la largeur de la coursive entre la couchette et la table de repas repliée. Lorsque les façades de couchettes ne sont pas parallèles nous avons indiqué les cotes maxi et mini. Néanmoins, les mesures ne peuvent être considérées que comme des données brutes et si, au port, un passage large est avantageux, en mer, on circule mieux dans un couloir étroit ou l'on reste calé.



	Attalia	Etap 30	Feeling 920	First 305	Kelt 9 M
A	68,5	92	79	61	74
B	110	87	96	69-60	80
C	42	32	39	34-22	28
Largeur porte : cabine arrière	43	—	41	38	39
cabine avant	42	—	41	40	38

PERFORMANCES ET COMPORTEMENT

Parfaits pour la croisière en groupe, ces neuf mètres ! Ils ne se quittent pratiquement jamais d'une semelle. Des nuances tout de même, qui se révèlent plus dans leur comportement que dans leur vitesse.

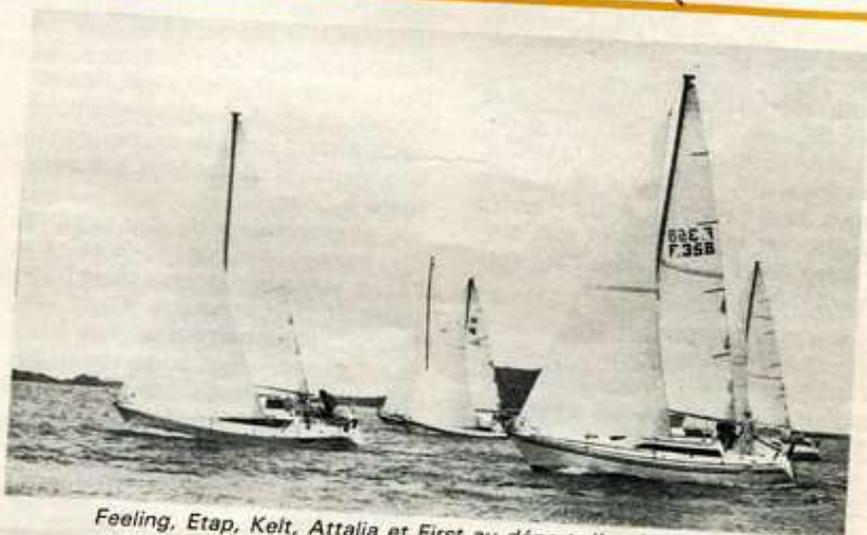
Directement concurrents, nos cinq voiliers de 9 m ont des performances tellement proches que vouloir établir une hiérarchie fondée sur la vitesse semble bien hasardeux.

Après une semaine de navigation et une centaine de milles parcourus à toutes les allures, les écarts de vitesse observés sont pour la plupart peu significatifs et il est bien délicat à l'analyse de distinguer la part qui revient à la différence des plans, de celle qui peut provenir de l'équipage, de la navigation, ou encore de voiles coupées spécialement.

Cinq voiliers strictement identiques, sortis du même moule, et voilés différemment, n'auraient pas forcément des performances plus proches.

Première constatation, tous les bateaux essayés marchent, et cela doit être considéré comme l'aboutissement de nombreuses années de recherche et de mise au point, de la part des architectes comme des chantiers. En conséquence, l'argument des performances ne nous semble pas devoir être le principal critère qui permettra de retenir l'un, plutôt que l'autre à l'heure du choix final.

Neuf mètres de long, depuis



Feeling, Etap, Kelt, Attalia et First au départ d'un louvoyage sous le crachin malouin.

l'époque héroïque de l'Arpège et du Super Challenger, a toujours été la longueur des half-tonners. Mais, depuis, la course s'est écartée de plus en plus de la croisière, à tel point que, dessinés par les mêmes architectes que les plus récents vainqueurs de la half ton cup, le First 305 par Jean Berret, le Kelt 9 m par Philippe Briand et l'Attalia par Joubert-Nivelt, ne se réclament en rien de ces prototypes de déplacement plus léger, voilés différemment et sans confort.

Si leurs performances sont tout

à fait honorables, nos cinq voiliers sont avant tout des croiseurs rapides, et, à ce niveau, 9 m représentent toujours une frontière à partir de laquelle le rappel de l'équipage devient moins indispensable, et le confort en mer plus conséquent.

Au premier coup d'œil, le Feeling, l'Attalia et le First sont très proches, le First se distinguant seulement par une longueur légèrement supérieure, et une surface de voilure un peu plus faible.

Plus courts que les trois autres, le Kelt et l'Etap se différencient également par le déplacement nettement plus léger pour le Kelt, et par le gréement pour l'Etap. Ce dernier est en effet gréé en 7/8, ou plus exactement après un rapide coup d'œil sur le plan de voilure en 5/6, sans bastingages et avec des barres de flèches poussantes.

Cette différence de gréement va directement entraîner les écarts de performances que nous pourrions constater. La surface de voilure globalement équivalente est en effet répartie au profit de la grand-voile, alors que le triangle avant plus petit entraîne l'usage d'un spi également plus petit. Cette dernière caractéristique

Le Feeling a affirmé sa supériorité au louvoyage dans le clapot.



était encore aggravée pendant nos essais, par la présence à bord de l'Etap 30 du spi du 28 plus réduit que celui prévu normalement.

100 milles à toutes les allures, main dans la main

Nous allons maintenant analyser, en recherchant les indices de performances, mais également les nombreux aléas qui peuvent les fausser, les diverses navigations que nous avons effectuées pendant cette semaine d'essai. Les aléas qui viennent nuancer les résultats bruts peuvent intéresser des domaines aussi variés que les manœuvres de l'équipage, la réduction de voilure, l'influence du courant, les variations du vent, et encore la plus ou moins bonne coupe des voiles fournies par les chantiers. Bien connus des régatiers, ces aléas rendent l'essayeur prudent dans ses conclusions.

Dans le médium, cinq lévriers aux dents longues

Au menu de la première sortie, louvoyage puis grand large par force 3 à 4. Mieux partis l'Etap et le Kelt s'installent en tête. L'Etap prend un léger avantage sur la longueur du chenal. Parti derrière, l'Attalia va rattraper le First et le Feeling, puis les distancer légèrement sous son inter. Il se rapprochera même en fin de louvoyage du Kelt qui porte son génois lourd. La faible longueur du bord, comme la présence du courant interdisent cependant d'en tirer des conclusions définitives.

Au grand large, aidés par la mer de l'arrière et un léger renforcement du vent, les bateaux amorcent de jolis plannings sans échapper au contrôle de leurs barreaux. Les vitesses sont très proches pour la plupart, alors que



L'Etap porte un spi plus petit que les gréements en tête comme l'Attalia.

l'Etap semble déjà souffrir de son spi plus petit et ferme la marche.

A la barre de l'Attalia, nous avons particulièrement apprécié la douceur et la précision du grand safran. Dans les conditions qui régnaient à ce moment, force 4-5, rien ne semblait pouvoir le prendre en défaut et l'impression était celle d'un bateau déjà important mais docile. Pour être honnête, il faut ajouter que les skipers des autres bateaux ne se plaignaient nullement du comportement de leurs montures respectives.

20 milles de portant : pour un poignée de mètres carrés

Départ groupés, pour une vingtaine de milles sous spi par vent de force 2 qui fraîchira à 5 sur la fin, en refusant. Parti en tête, le First ouvre la route. Derrière, le Kelt et le Feeling se livrent un duel féroce qui va, au fil des loffing

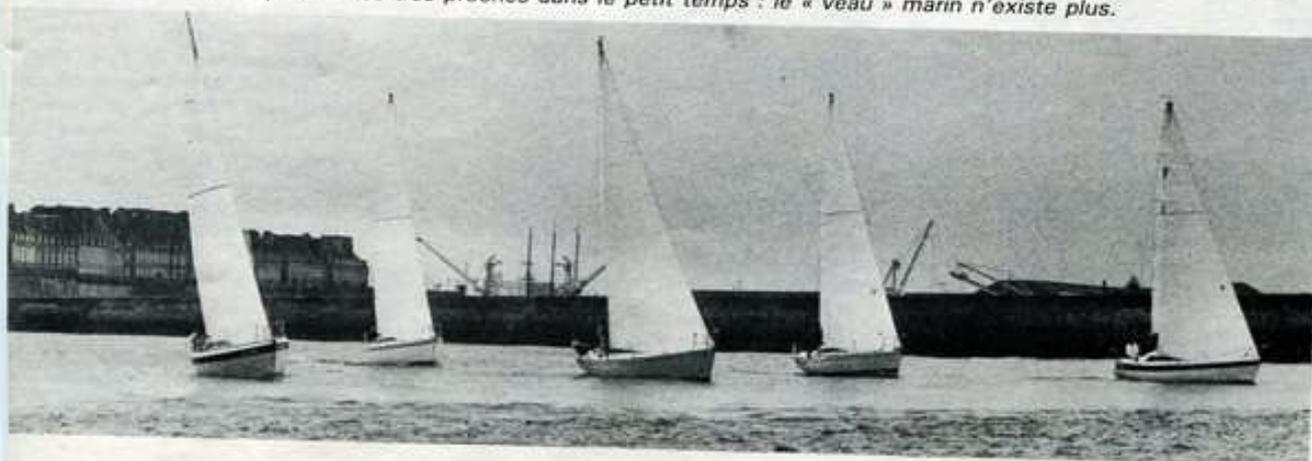
matches, les conduire à échanger plusieurs fois leurs places, et à parcourir plus de chemin qu'il n'est vraiment nécessaire. Plus sage, l'Attalia a suivi une route plus arrivée.

L'Etap confirme pour sa part son manque de punch sous spi.

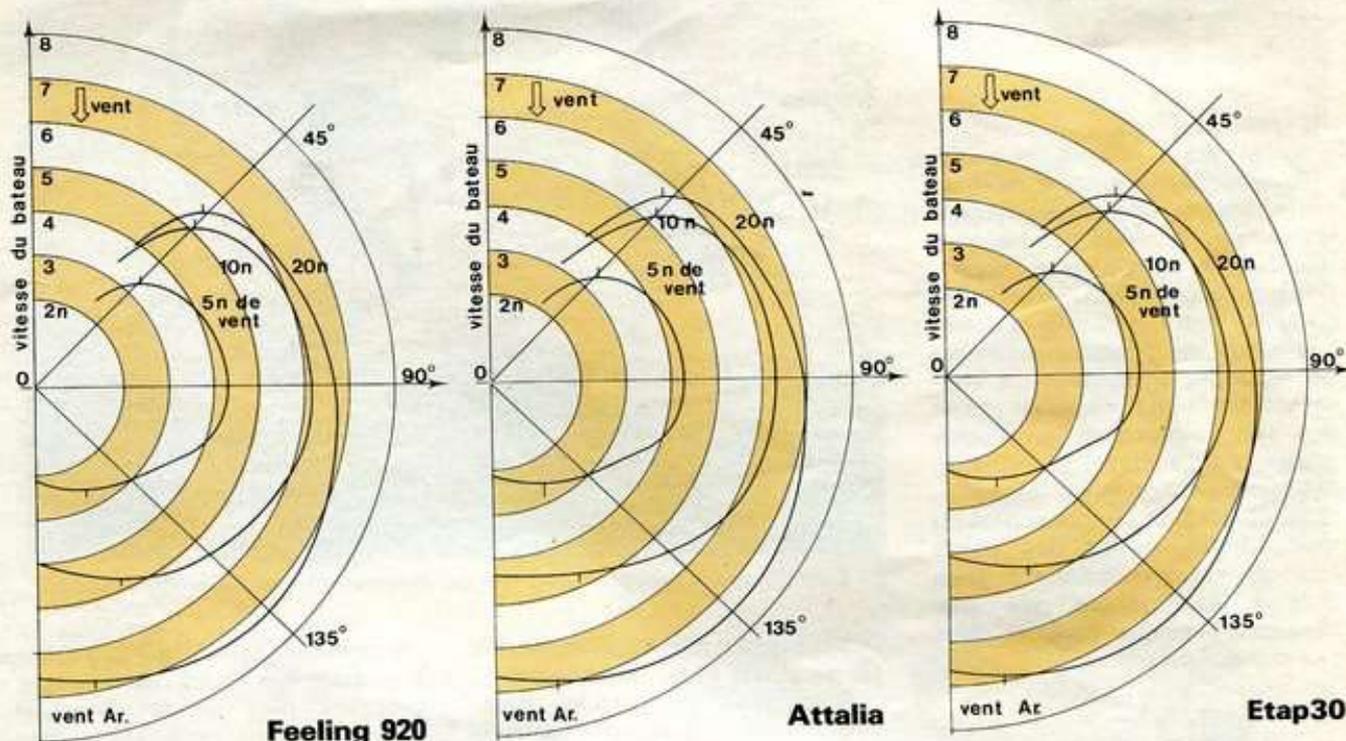
Le vent mollit et, dans le petit temps qui s'installe momentanément, le Kelt rattrape et passe inexorablement le First nous faisant regretter par-là même de n'avoir pas eu plus de petit temps pour confirmer cette fugitive impression de facilité du plan Briand dans les petits airs.

Le vent refuse et force, et la vitesse qui était tombée à 3 nœuds dans le trou de vent va remonter progressivement pour atteindre 7 et même 8 nœuds devant Chausey sur le speedomètre du bord, peut-être un peu optimiste. Les positions sont acquises, et Attalia, Feeling, Kelt et First arrivent sur Chausey dans

Des possibilités très proches dans le petit temps : le « veau » marin n'existe plus.



Les 9 m sur ordinateur



Tenant un large compte du déplacement et de la surface mouillée plus faibles du Kelt, l'ordinateur lui prédit d'excellentes performances par petit temps.

L'Attalia à toutes les allures et l'Etap au près bénéficie également de bonnes prévisions. Le Feeling par contre ne confirme pas les performances observées sur l'eau, ce qui peut s'expliquer dans la mesure où il était très bien préparé, et au fait que l'ordinateur ne tient pas compte de l'état de la mer. On a vu en effet que c'est sur-

tout par mer formée que le Feeling s'imposait. Les prédictions pour le First enfin semblent confirmer toutefois sa faiblesse sur l'eau. On se gardera de conclure trop vite car le bateau venait juste d'être mis à l'eau.

La carène du First 305 dont les origines remontent au First Evolution n'est pas en cause, mais le déplacement supérieur d'un croiseur peut nuire à une carène étudiée pour la jauge IOR et un déplacement plus léger. On remarquera encore que le First est équipé du mât le moins haut et porte la surface de voilure la plus réduite.



Les enseignements de la polaire

Une polaire indique pour une force de vent donné qui sont la vitesse du bateau aux différentes allures repérées par l'angle que fait la route du bateau avec l'axe du vent. On lit une polaire de la manière suivante :

Supposons que l'on veuille connaître par 10 nœuds de vent la vitesse à 60° du vent vrai. On tracera à partir de l'origine O un axe orienté à 60° du vent. Cet axe coupe la polaire pour 10N en A, et la longueur du segment OA représente la vitesse. Ici 5,8 nœuds.

Toute interpolation qui se proposerait d'obtenir la vitesse du bateau pour un vent autre que ceux, 5, 10 et 20N pour lesquels des polaires ont été tracées, est déconseillée car le résultat sera très imprécis.

cet ordre avec des écarts peu significatifs. Les quatre vitesses sont tellement proches que c'est la navigation qui a fait la différence. Seul l'Étap pointé 8 mn derrière n'a pu suivre le train.

Le spi dans la brise : ces soi-disant croiseurs ont du talent !

On regrettera simplement que le petit temps n'ait pas duré plus longtemps ce qui aurait peut-être donné des résultats sensiblement différents.

A la barre du First sur la fin du parcours, alors que le vent fraîchissait nettement, nous avons ressenti la même aisance que sur l'Attalia la veille. Une barre douce et précise permettait de placer au mieux et sans effort la carène pour dévaler les vagues. Le coup de vent de la nuit sera essuyé sans problème au mouillage dans le Sound. D'un déplacement non négligeable, un bateau de 9 m tient bien au mouillage, avec cette observation inattendue : le poste avant dans ces conditions se révèle plus confortable que la cabine arrière à cause du bruit que fait le clapot sous les voûtes rasantes. Il en serait bien entendu tout autrement en route au large.

Le vent est toujours au sud



Aucun bateau n'a échappé aux départs au lof au cours de la rapide descente sur Jersey.

pour cette nouvelle étape à destination de Jersey. L'Étap envoi son spi vent arrière bâbord amure aussitôt suivi par le Feeling, le Kelt, l'Attalia et enfin le First. Le vent force 4 au début va fraîchir peu à peu par bouffées irrégulières jusqu'à force 6 tout en virant sud-ouest en fin de parcours.

Plein vent arrière les vitesses sont d'abord très proches, puis la mer se creuse peu à peu, le vent forçit et refuse légèrement. L'allure est maintenant grand lar-

gue, et tiré par le plus grand spi de la flotte le Feeling prend peu à peu la tête. L'Attalia et le Kelt ne sont pas loin, alors que l'Étap se laisse peu à peu distancer et que le First voit son retard initial augmenter régulièrement. La bouée N.E. Minquiers est atteinte après 45 mn de route et le cap s'infléchissant vers Saint-Héliier oblige à remonter plus dans le vent ; ce que nos cinq voiliers vont réaliser avec des bonheurs divers. La mer devant Jersey est en

Le point de vue du technicien

En étalant sur notre planche à dessin les cinq plans de forme, nous avons cherché à trouver confirmation des impressions ressenties sur l'eau.

Les tracés des couples assez proches dans l'ensemble, laissent apparaître des sections avant plus en U pour le First et le Kelt comme cela se pratique en jauge IOR et plus en V pour les trois autres. Les formes arrière sont proches, l'Attalia se distinguant par un arrière plus large et plus plat et l'Étap par un arrière plus étroit et plus en V. Plus léger de déplacement, le Kelt se caractérise par une largeur à la flottaison et un maître-bau réduits avec un coefficient prismatique important. Les surfaces de voilure sont très proches et l'écart entre le First, le moins voilé, et le Feeling, le plus voilé, n'excède pas 5 %.

Les safrans du Kelt et du Feeling sont les plus petits, ce qui tend à confirmer les impressions de moindre efficacité que nous avons ressenties à la barre. Le safran de l'Étap est nettement le plus grand ce qui compense l'absence d'aileron arrière, présent devant les quatre autres safrans. La surface mouillée réduite du Kelt liée à son faible déplacement et à une surface de voilure équivalente lui promettent de très bonnes performances par petit temps. L'Attalia au contraire paye là ses vastes formes arrière qui par ailleurs lui donnent nettement le meilleur moment de redressement, alors que le Kelt plus étroit en flottaison est

également le moins raide. Ajoutons encore que l'ordinateur qui, pour faire ses prédictions de vitesse, calcule une longueur de flottaison efficace à partir de la courbe des aires (longueur sensiblement différente de celle que nous relevons sur le plan de forme après avoir tracé la flottaison en charge), nous précise que l'Étap et l'Attalia, les deux plus lourds, ont une longueur efficace équivalente et précèdent d'une trentaine de centimètres les trois autres voiliers regroupés.

Nous ne pouvons prendre en compte le centrage des poids, valeur qui n'est même pas mesurée par la jauge IOR, et pourtant l'on sait que c'est un des éléments fondamentaux qui conditionnent la bonne marche par mer agitée, comme le savaient parfaitement les collaborateurs des chantiers qui naviguaient avec nous. Ils ne manquaient pas en effet chaque matin de transporter ancres, chaînes, voiles et tout objet pesant le plus près possible du centre de gravité, c'est-à-dire sur le plancher du carré, donnant à nos croiseurs, un petit air de course, et diminuant d'autant l'habitabilité. L'honnêteté nous pousse à dire que seuls les Belges de l'Étap, sans doute moins régatiers, ne se livraient pas à ce petit jeu. Ils furent même surpris, lors de la mesure des francs-bords, que je puisse m'étonner que leur ancre, la seule de toute la flotte, soit restée dans sa baille à mouillage.

Rémy TRISTAN ■



Comme d'habitude, nos essayeurs ont contrôlé les dimensions principales de chaque modèle.

effet agitée par deux systèmes de vagues qui se croisent et par un vent irrégulier qui oblige le barreur à une attention extrême. La tentation est grande de continuer à dévaler les lames dans des surfs sans fin, pour ne pas risquer de se faire emmener au lof par la houle traversière.

Sur le Feeling qui a creusé un écart sur ses poursuivants, nous sommes équipés du plus grand spi et du plus petit safran. Le spi mal étudié pour faire du large dans la brise est très large et creux dans le haut ce qui n'arrange rien.

Equipé quant à lui du plus petit spi et du plus grand safran l'Étap remonte le mieux dans le vent. Le spectacle sous son vent ne manque pas de piquant, Feeling, Attalia et Kelt partant au lof à tour de rôle. Même chose pour le First un peu en arrière.

A l'arrivée sur Jersey tout le monde est tombé trop bas — faute d'avoir pu loffer suffisamment — le Feeling étant le plus loin sous le vent. Les écarts encore une fois sont minces à l'arrivée sur la tourelle qu'il a fallu aller chercher au vent de travers après avoir affalé le spi. Nous doublons cette tourelle après 1 h 59 mn de route et la moyenne s'établit à 10 nœuds. Elle doit être toutefois pondérée par le courant qui nous poussait à près de deux nœuds.

Ayant affalé un peu tard sur le Feeling nous remontons sous inter et grand-voile haute, puis avec un ris, et voyons passer le Kelt qui marche mieux à cette allure sous génois lourd et grand-voile haute. L'Attalia et l'Étap — qui est resté avec la flotte sans

chercher à profiter de sa meilleure tenue au large pour faire la route directe — sont juste derrière, alors que le First est un peu distancé.

A la barre du Feeling, nous avons été agréablement impressionnés par la puissance du spi qui au grand large nous permettait de planer plus longtemps que les autres sur les vagues. En revanche, quand il fallut loffer un peu plus, la limite du départ au lof s'avéra difficile à trouver, le safran décrochant brutalement sans prévenir, et sans qu'il soit alors possible d'éviter le départ au lof autrement qu'en choquant l'écoute en grand. Il s'agissait pour être tout à fait honnête de conditions extrêmes que l'on ne rencontre qu'en course, un équipage familial dans les mêmes conditions naviguera le plus souvent tranquillement sous génois, sans mettre forcément beaucoup plus de temps car il ne sera pas entraîné en dehors de la route.

Contrôle précis ou agrément de barre : un choix ?

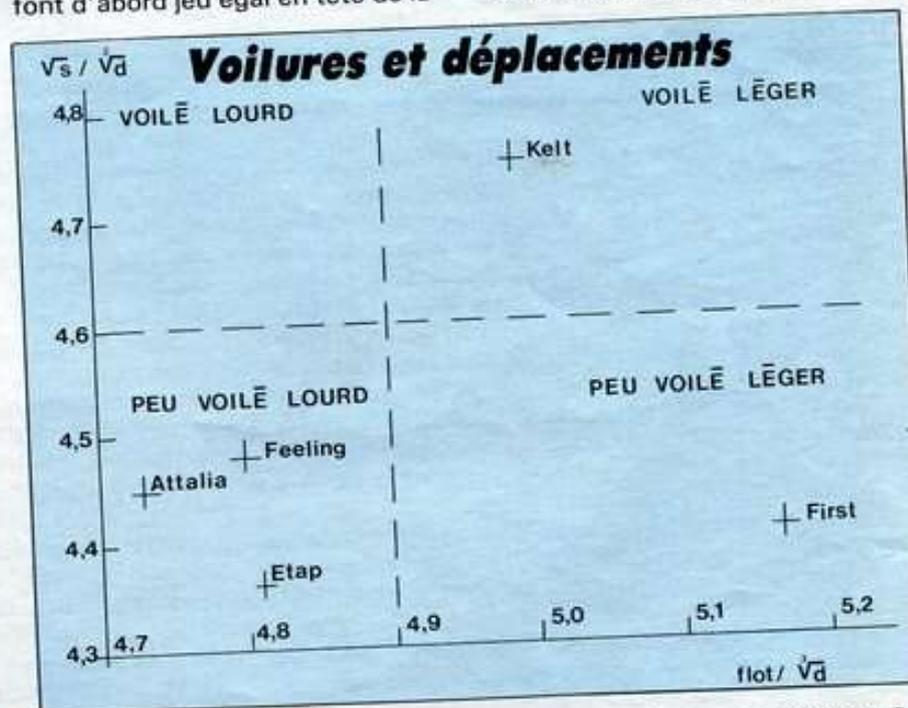
Départ réel de Saint-Hélier à 9 h 30 ; vent force 2-3 S.S.W. virant rapidement vers le sud-est, donc louvoyage. La mer est presque plate et le Feeling et le Kelt font d'abord jeu égal en tête de la

flotte. L'Attalia et le First suivent à peu de distance et grimpent au vent, alors que l'Étap, en arrière, a plus de mal à suivre dans ces conditions.

Peu à peu le vent va refuser et fraîchir levant un clapot de plus en plus délicat à négocier. Le Feeling va alors partir loin devant donnant une grande impression de puissance dans le clapot.

Au vent l'Attalia et le First continuent de faire un bon cap et tirent peu à peu profit de leur position, alors que sous le vent le Kelt semble de plus en plus gêné au fur et à mesure que le clapot se lève, et n'arrive pas à mieux remonter dans le vent. L'Étap en revanche semble plus à l'aise et, toujours dernier, sa position se maintient sans que son retard n'augmente.

Passage de la flotte près de la bouée Basse-le-Marie à 13 heures et virement de bord pour tirer bâbord amure sous le vent de Chausey. Le virement a permis de préciser les positions : en tête le Feeling, derrière, l'Attalia qui a pris l'avantage sur le First, puis viennent le Kelt et l'Étap. Chausey se rapproche au vent et la mer s'aplatit à nouveau. Sans clapot le Kelt retrouve ses ailes et passe le First au vent et va même se rapprocher tout près de l'Attalia. Dans le même temps l'Étap commence à trouver un meilleur



Ce tableau permet de comparer les différents types de bateaux en présence. En ordonnée a été porté le rapport entre racine carrée de la surface de voile au près et la racine cubique du déplacement, en abscisse le rapport entre longueur de flottaison observée en charge et racine cubique du déplacement. Les catégories portées, par exemple « peu voilé-lourd » sont relatives et non absolues. On peut voir que Attalia, Etap et Feeling ont des caractéristiques proches, alors que le Kelt est plus voilé et le First plus long de flottaison toujours relativement à leur déplacement plus légers.

Le point de vue du chrono

réglage de ses voiles, ce qui est toujours plus délicat quand le foc n'est pas en tête, et commence à se rapprocher.

Au passage de Chausey, le Feeling est nettement détaché, et les quatre autres voiliers regroupés. Le vent va encore adonner en tournant vers le sud-est, avançant les bateaux qui ont pu se placer sur la route de Saint-Malo. Au-delà de Chausey, un clapot difficile à passer se manifeste à nouveau. Le Kelt et le First tombent légèrement alors que l'Attalia et surtout l'Etap, qui a rasé Chausey se montrent plus à l'aise.

Le Feeling attaque la remontée du chenal de Saint-Malo avec 10 mn d'avance sur l'Etap qui a su profiter à fond d'une adonnante bénéfique à terre, mais aussi trouver un bon réglage.

L'Attalia profitant également de son cap, précède le Kelt et le First peu à l'aise sur la fin. Ces deux concurrents, soulignons le, ne profiteront pas des adonnantes compte tenu de leur position sous le vent.

A la barre du Kelt pendant cette longue journée de louvoyage, nous avons peu apprécié la barre lourde et à la longue fatigante, il semble que sa faible longueur liée à son poids, imposé par un surdimensionnement excessif n'y soit pas étrangère. Même chose pour le First dont la barre devient vite ferme.

Des points forts sans points faibles... la perfection ?

Parfaitement mis au point, aucun des cinq croiseurs n'a laissé apparaître de tare majeure pendant cette semaine d'essai. Ils attestent au contraire des progrès réalisés par l'architecture navale et les chantiers ces dernières années.

Nous retiendrons particulièrement le Feeling pour ses performances dès que la mer se creuse que ce soit au près ou au portant, le Kelt pour ses promesses par petit temps, l'Attalia pour l'homogénéité de ses résultats, l'Etap pour ses possibilités au près difficiles toutefois à exploiter, en regrettant l'absence du spi standard plus grand, ce qui l'a souvent pénalisé au portant. Le First enfin est toujours resté légèrement en retrait. Fraîchement nés à l'eau pour notre essai, il n'aurait peut-être simplement un bon réglage.

Olivier LE CARRER ■

MOYENNES	COMMENTAIRES
St-Malo-Chausey (16,5 milles)	
Attalia	Peu de différences dans ce bord de spi par vent léger ; la moindre surface de spi de l'Etap lui fait prendre un peu de retard.
Feeling 920	
Kelt 9 m 4,6 nœuds	
First 305	
Etap 30 4,5 nœuds	
Chausey-Jersey (20 milles)	
Kelt 9 m	Même moyenne pour tout le monde, les légers écarts de vitesse étant annulée par une arrivée un peu « floue » sur Saint-Hélier ; le courant portant était évidemment là pour aider le vent frais qui poussait la flotte.
Feeling 920	
Etap 30 10 nœuds	
Attalia	
First 305	
Jersey-St-Malo (34 milles en route directe)	
Feeling 920 4,75 nœuds	Le louvoyage a nettement allongé la route sur le fond. Le courant portant à l'est a influé sur la route suivie. L'avance du Feeling n'a pas cessé de s'accroître tout au long du parcours ; sauf à la fin où des sautes de vent ont modifié les écarts.
Etap 30 4,65 nœuds	
Attalia 4,60 nœuds	
Kelt 9 m 4,55 nœuds	
First 305 4,50 nœuds	

AU MOMENT DU CHOIX, A VOUS DE JOUER !

Chacun son point fort ; c'est à l'évidence l'une des conclusions de ces essais. Si chacun des bateaux participants affiche une belle homogénéité, cumulant beaucoup de qualités et ne concédant que peu de points faibles, on ne peut guère résister à l'envie de jouer au portrait robot du 9 mètres « idéal ». Un voilier fictif empruntant à chacun ce qu'il a de meilleur... On y trouverait sans doute beaucoup de choses du Feeling, et en particulier sa finition intérieure et ses capacités dans le clapot ; le pont et l'équipement de l'Etap serait certes à prendre en considération, sans parler de l'insubmersibilité. L'élégance du First et le

confort de son cockpit ne feraient pas mal dans le tableau, de même que le « punch » du Kelt dans le petit temps ; le tout ajouté au volume de l'Attalia... Mais trêve de poésie ; à chacun son caractère et c'est mieux ainsi !

KELT 9 M

Légèrement plus court que ses rivaux, le Kelt ne fait pas pour autant de complexes pour ses centimètres en moins. Il ne quitte pas d'une semelle ses voisins et semble même parfois capable de leur damer le pion ; c'est en tous cas l'impression qu'il a laissée dans le

La brise est encore timide au départ de Jersey pour l'Etap, le First et l'Attalia.



petit temps. Même chose à l'intérieur où le volume disponible est important ; les occupants de la cabine avant regretteront sans doute la finesse de l'étrave — elle a aussi ses avantages — qui limite la largeur habitable dans cette partie du bateau. La conception générale des emménagements montre bien la volonté de faire un voilier confortable en mer. Ainsi, le carré du Kelt peut sembler plus étroit que d'autres ; cela vient du fait que les banquettes sont bien écartées du bordé pour laisser place à de spacieux équipets. Quoique de forme un peu torturée, le plan de pont se révèle agréable en mer ; en particulier le cockpit dans lequel on se trouve toujours bien assis.

Un voilier de croisière très sain en somme, avec quelques trouvailles astucieuses dans la mise en valeur de l'intérieur comme du pont.

ETAP 30

Finie la réputation de « tiédeur » des voiliers de la gamme Etap ! En plus de la personnalisation habituelle des bateaux belges, l'architecte a doté le 30 d'un zeste de panache avec son allure racée et son grément 7/8. Si l'on ajoute à cela un plan de pont bien particulier et un agencement intérieur qui ne ressemble à aucun autre neuf mètres, plus de doute : l'Etap 30 aura ses inconditionnels et ses adversaires jurés ! Les équipiers ne peuvent que se louer du plan de pont dégagé équipé d'un véritable revêtement antidérapant et ceinturé du traditionnel cale-pieds Etap. L'absence de cabine arrière profite au confort du long et profond cockpit ; un seul reproche pour ce dernier : il ne plaira guère au régatier qui aime s'installer bien au vent. La qualité de l'accastillage standard est suffisamment exceptionnelle pour être soulignée ici. En mer, on regrette un peu la fermeté de la barre dans la brise, prix d'un safran grand et efficace ; on apprécie en revanche le potentiel au près, la maniabilité sous grand-voile seule et la facilité à tenir le spi au large.

Points forts à l'intérieur : la taille du carré et l'accès au cabinet de toilette. La dernière originalité de l'Etap n'est pas la moindre : il est homologué insubmersible.

ATTALIA

Une preuve navigante que l'on peut faire des voiliers très volumineux qui marchent bien à toutes les allures. Côté volume habitable, l'Attalia n'a en effet rien à envier



Feeling, Kelt, Etap et Attalia (de gauche à droite) entrent, suivis du First, à Saint-Héliier ; une étape britannique pour cette instructive croisière d'essai.

à personne. Sa silhouette ne laisse d'ailleurs pas de doute sur l'aspect accueillant de sa personnalité. Le côté performances de l'Attalia n'est pas moins intéressant ; voici un bateau qui se sent à l'aise dans toutes les conditions, qu'il s'agisse de remonter au près dans la brise ou d'évoluer dans un faible courant d'air. A ces qualités de vitesse qui le mettent toujours dans le coup, l'Attalia ajoute l'agrément d'une barre agréable qui ne durcit pas avec la montée de la brise ; une qualité appréciée du barreur dans les bords prolongés.

L'accastillage standard permet de tirer un bon parti des qualités du bateau. A l'intérieur, à l'exception d'un cabinet de toilette un peu exigu, l'impression d'espace est partout saisissante. Une bonne note marine à l'intérieur : les barres d'appui verticales près de la descente.

FEELING 920

Difficile de ne pas remarquer ce Feeling, tant au mouillage qu'en route. Rien de bien original dans son allure extérieure, mais sa constance à vouloir mener la flotte ne peut pas passer inaperçue... D'autant plus que ce punch évident sur l'eau se double de qualités incontestables sur le plan du confort. Le 920 représente à coup sûr une excellente synthèse confort-performances. Il a de surcroît le bon goût de joindre la qualité à la quantité : son généreux volume habitable se complète en effet d'une finition particulièrement réussie, tant par le dessin des éléments que par le choix des matériaux. Sur le plan pratique, on ne peut pas reprocher grand chose à cet intérieur. D'un style général maintenant classique, le plan de

pont ne réserve pas de mauvaise surprise. Signalons juste que le mangeur d'écoutes apprécierait un accastillage standard plus complet.

Grâce à sa belle surface de voilure le Feeling a montré de belles possibilités au portant, mais c'est surtout au près dans le clapot qu'il a fait étalage de son brio et de sa raideur à la toile ; des conditions très appréciées de son barreur grâce à une barre remarquablement douce — trop parfois... — à n'importe quel angle de gîte.

FIRST 305

Désigné à l'unanimité comme le plus élégant de notre petite flotte, le First est — ce n'est pas un hasard — le seul à faire état d'ascendants dans le monde de la compétition. Par rapport au 30 E dont il est une version évoluée, le 305 a incontestablement gagné en équilibre de route au près. Quand le vent monte au louvoyage, il accorde un bonus aux bons équipages : plus fin sera le réglage, moins ferme sera la barre ! On peut voir venir la brise sans crainte dans ce cockpit ou le dessin des hiloires permet de se caler parfaitement. Réussi esthétiquement, le plan de pont est aussi un des bons points du bateau côté pratique. Un détail attrayant : la marche dans le tableau arrière. Le très long capot de descente a aussi ses avantages, mais il doit être manipulé avec prudence.

A l'intérieur, l'impression d'espace souffre de l'étroitesse du passage entre cuisine et table à cartes mais la netteté de la finition apporte un point positif. Rarement à la pointe du combat sur l'eau, le 305 s'est cependant toujours bien accroché. Il profite d'un accastillage bien adapté. O.L.C. ■