

LE CONSTRUCTEUR NOUS ÉCRIT :

Le « Chassiron » a été créé à la demande de plusieurs plaisanciers qui recherchaient un bateau confortable, sûr, peu gâtard, permettant de véritables croisières dans les meilleures conditions et, à l'occasion, pouvant se mesurer avec des bateaux conçus pour la course-croisière.

Les emménagements intérieurs très complets et bien étudiés, assurent le plus grand confort pour une famille de 5 à 6 personnes. La construction classique est réalisée avec des matériaux de premier choix dans la meilleure tradition navale. L'accastillage a été choisi robuste et de haute qualité. La quille, longue et large, facilite l'échouage.

Très doux à barrer, facile à manœuvrer, le « Chassiron » se contente d'un équipage très réduit. Quels que soient son angle de gîte et son orientation, il ne mouille pas et ne tape pas.

Très séduisant de ligne, rapide sous voile, très bon marcheur à toutes allures, il n'a rien à envier aux yachts de croisière les plus réputés, et satisfait pleinement ses heureux propriétaires.

E. RICHARD

Bateau n° 107
Aout 1967



à la barre du Chassiron

par Jacques Monsault

NOUS avons le plus souvent consacré nos colonnes d'essais — quand il s'agissait de bateaux de croisière — à des unités connues par une réputation faite en compétition, ou, tout au moins à des constructions « modernes », en bois moulé, acier, plastique, etc. Il existe pourtant, à côté de ce domaine connu, des chantiers construisant en série des yachts qui, en dehors du plaisir qu'ils apportent à leur propriétaire, n'ont rien qui attire la renommée et, de ce fait, restent ignorés de la presse... et du grand public.

CONCEPTION GENERALE

Le Chassiron, construit par Richard à Marennes est de ceux-là. C'est un bateau de croisière de construction traditionnelle et, qui plus est, ne fait aucune concession à la course. C'est un sloop au gréement trapu, au franc-bord assez important avec un élancement avant réduit et une courte voûte terminée par un large tableau incliné qui ne déparerait pas un motor sailer. Les superstructures ont une silhouette assez personnelle qui leur est conférée par l'inclinaison vers l'avant de la partie du roof qui précède le dog house, et sur laquelle est posé le mât. Le tout est sympathique et inspire confiance.

La coque au bau généreux est remarquable par le fait que, contrairement aux bateaux dessinés pour la jauge, amincis aux extrémités pour réduire la longueur mesurée, elle conserve

une bonne largeur très longtemps : le tableau est encore très large, le pont à l'étrave ne devient pas un étroit triangle et il y a beaucoup de place dans les dimensions extérieures de la coque.

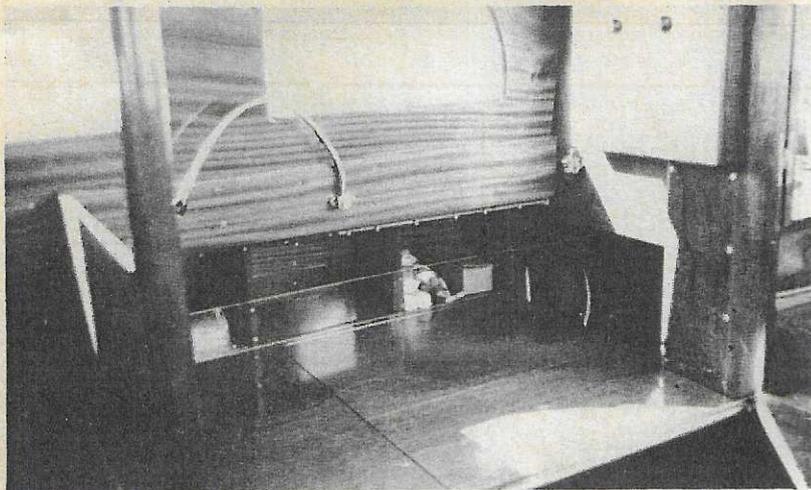
La carène a été dessinée par Mme Humblot. A notre connaissance, Mme Humblot est la seule femme à exercer la profession d'architecte naval : elle le fait depuis fort longtemps et nous nous souvenons d'avoir vu des plans portant sa signature bien avant la guerre. En plus de cette expérience ancienne, c'est une Bretonne et elle navigue.

La carène du Chassiron porte l'empreinte d'une main féminine, mais vigoureuse. Le maître couple est important avec un bouchain nettement marqué, mais les murailles conservent une certaine courbure, jusqu'au pont et l'aspect massif a été évité. Les fonds sont en V peu marqué avec un étroit retour de galbord.

La famille de couples conserve le même caractère tout au long de la coque, le bouchain ne s'adoucisant sensiblement qu'aux abords immédiats de l'étrave. La flottaison forme une courbe pleine depuis l'étrave, où elle n'est pas du tout pincée, jusqu'à l'arrière où elle s'étale sous les larges hanches.

Bouchain marqué, fond en V très ouvert, surface de flottaison importante, tout cela promet un bateau qui n'aura besoin ni d'un lest important, ni d'un tirant d'eau énorme pour tenir sa toile, qui portera gaillardement les vivres et l'innombrable « matériel divers » que le véritable plaisancier croiseur finit toujours

Bateau n° 107
Avril 1967

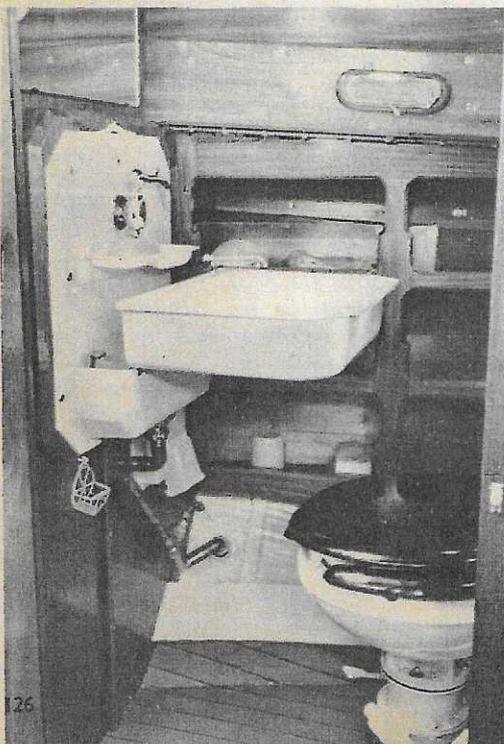


La table à carte, très vaste, comporte une partie fixe surplombant la couchette du carré et une partie repliable donnant accès à la couchette de quart. Le coffret électrique situé sur la cloison de roof et la lampe sont prévus de série mais par contre il manque un casier pour le rangement des cartes.

par accumuler, et qui acceptera enfin de naviguer assez vite au moteur.

Le plan de dérive allongé, qui assurera un échouage facile sur la longue portion horizontale de la quille en fonte, est bien dans l'esprit du bateau : un tirant d'eau modéré qui permet l'accès à la plupart des petits mouillages et apporte une bonne stabilité de route. Bien sûr, en contrepartie, nous trouvons une coque pleine de l'avant dont le volume important la fera bien lever à la lame, mais risque aussi de

Le compartiment toilette est remarquablement équipé d'un W.-C. marin et d'un lavabo repliable Metayer avec eau courante et vidange. On notera l'accès facile aux vannes.



bourrer un peu dans le clapot. On note une certaine dissymétrie à la gîte due à la puissance de l'arrière, qui risque de rendre la barre dure aux angles de gîte importants où l'on trouvera sans doute aussi un certain freinage dû à l'immersion du coin du tableau.

Ces conséquences normales des caractéristiques de la coque ne seront un inconvénient que pour le coureur ; le croiseur paisible que séduira le confort du Chassiron ne poussera pas souvent son bateau à ces extrémités et appréciera plus souvent les avantages d'une telle coque qu'il n'en regrettera les contreparties. La construction est résolument classique mais elle a bénéficié de tous les progrès permis dans cette voie par l'utilisation de colles, adhésifs, mastics souples, etc., qui en éliminent les inconvénients sans augmenter la complication et le prix. Les pièces maîtresses sont en iroko, les membrures ployées en acacia, le bordé en acajou. De nombreuses varangues garantissent des échouages sans fatigue de la structure.

Le pont en contre-plaqué est posé sur un barrotage chantourné, recouvert de lattes en teck et de nombreux renforts sont posés pour répartir les efforts dus aux chandeliers, taquets et autres ferrures.

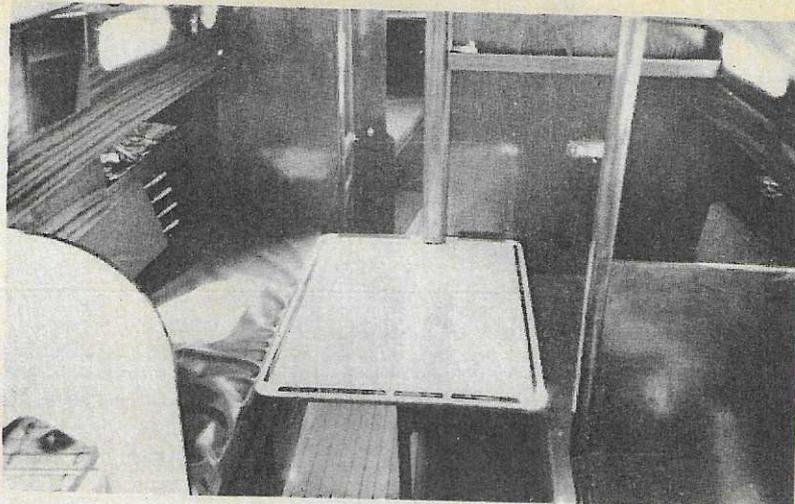
CONFORT ET EMMÉNAGEMENTS

Les emménagements sont en contre-plaqué marine, les chants étant toujours garnis. Les cadènes sont posées sur des pièces de répartition importantes et tout est assez largement dimensionné. Cette coque spacieuse offre des emménagements très sympathiques dont les photographies qui illustrent cet article donneront une plus juste idée qu'un long discours.

Le cockpit est très agréable, large, protégé par le franc-bord et de bonnes hiloires, il recevra facilement tout l'équipage. Il présente en outre une caractéristique agréable. Son fond

Bakaux n° 107
Aout 1967

Le carré comprend une couchette simple à bâbord, une double à tribord. Celles-ci sont très larges (trop peut-être à la mer) et il semblerait possible de descendre les équipets jusqu'en bas en augmentant ainsi leur capacité. La table pliante peut recevoir facilement 6 personnes. Deux hublots ouvrants, dont l'un dans les toilettes assurent l'aération.



démontable est surmonté d'un bon caillebotis classique très surélevé qui évitera, sauf dans les cas extrêmes, toute infiltration dans le compartiment moteur auquel il donne accès et gardera les pieds au sec. Les commandes du moteur sont très accessibles.

La cuisine, à bâbord de la descente — c'est ici un hommage à rendre à Mme Richard — est très intelligemment disposée et élégamment finie. À tribord, une couchette de quart est surmontée par une table à cartes pliante suffisante, dont une partie de la largeur est prise en surplomb sur la couchette du carré. Le carré qui la suit est somptueux : larges couchettes, nombreux équipets, table déportée à tribord, appuyée sur la cloison qui supporte le mât et isole un compartiment toilette avec W.C. à pompe et lavabo rabattable.

En face de ce compartiment, une penderie plus étroite que lui, sépare le carré d'un large poste avant à deux couchettes en V posées sur des coffres et surmontées d'étagères. La caisse à eau y trouve également sa place. Le poste est éclairé et aéré par un panneau qui le fait communiquer avec l'extérieur. Pour en finir on trouve dans l'étrave, un coqueron spacieux accessible par le pied des couchettes.

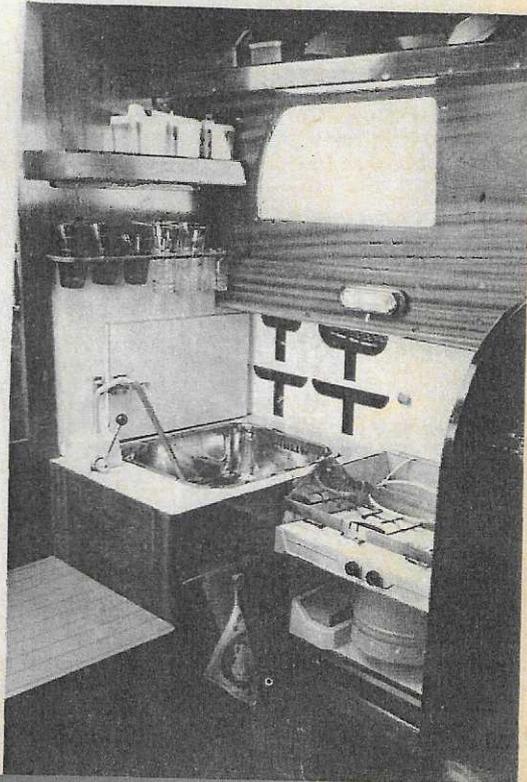
Le gréement, originalement un sloop 5/6 avec un guignol, est maintenant celui de sloop avec foc en tête. Posé sur le roof par l'intermédiaire de jumelles métalliques, le mât à un seul étage de barres de flèche est soutenu par quatre bas-haubans, deux pataras, un étai avant et deux galhaubans. La voilure est divisée sensiblement moitié par moitié entre grand-voile et triangle avant. Bôme à rouleau et palan d'écoute classique n'appellent pas d'observation. Rail de foc sur cale-pieds et winches suffisants pour une navigation normale, solidement fixés sur les hiloires ; les taquets classiques sont montés à l'ancienne, l'embase étant encastrée dans l'hiloire.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

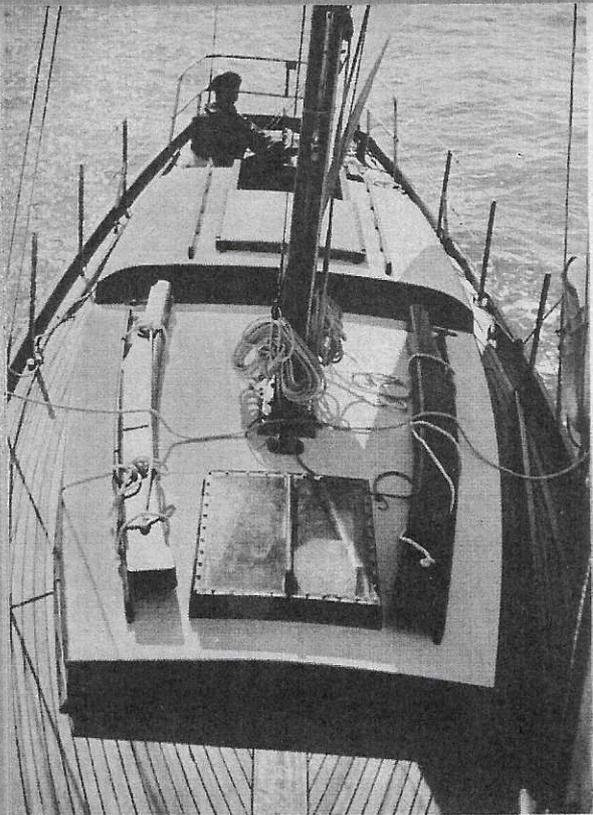
Partant de Marennes au moteur pour aller rejoindre le pertuis, nous avons apprécié la sûreté des évolutions du Chassiron.

Elles sont assez lentes, mais, avec une vitesse angulaire relativement faible si on la compare à celle d'unités de même longueur au

La cuisine, bien que petite, est largement pourvue d'équipets et de coffres de rangement divers, y compris une huche à pain située sous l'évier. Au-dessus de ce dernier, la porte de la glacière, et sous le toit du roof un équipet en gouttière sur toute la longueur du dog-house. On peut regretter le manque de surface libre, le coffre du moteur ne pouvant guère être utilisé à cet effet.



Bebeaux n° 107
Aout 1967



Le pont en petites lattes prévu moyennant un certain supplément ne manque pas de cachet et facilite largement l'entretien. Les béquilles trouvent leur place le long des mains-courantes. Le capot avant, dont le dessus est en plexiglas, comporte des auvents latéraux rabattables permettant de le maintenir entrouvert au mouillage et même en mer par beau temps.

plan de dérive rogné qui s'est prouvé le plus efficace en compétition, elles sont très sûres et se font sans coup férir. Avec moteur (un diesel), l'angle de barre à donner pour compenser le couple de l'hélice est faible, peut-être est-ce grâce aussi à la longueur du plan de dérive.

La voilure s'est établie sans difficultés pendant qu'on gagnait l'embouchure et dès la sortie de la rivière de Marennes, le moteur a pu être stoppé. Il ne ventait pas dur pendant cette première sortie, un petit force 2 suffisait à propulser honorablement le Chassiron, vent de travers, sur le plan d'eau agité seulement par le sillage des nombreux ostréiculteurs partant pour les parcs à huîtres.

À peine gîté, le Chassiron marchait avec ce bruit particulier des coques ayant des couples avant ronds à la base et qui ne remuent d'eau qu'en surface. Barre lâchée, il loffait très lentement, on ne pouvait trouver l'équilibre barre libre sans choquer exagérément la grand-voile, mais cet équilibre était atteint facilement barre amarrée dans l'axe. Tenue à la main la barre est très douce. Lors des sorties par petit temps, nous avons tâté le Chassiron à toutes les allures et avons constaté que dans ces conditions, le cap réalisé au plus près était très correct, la dérive faible.

La vitesse par petite brise n'est pas sensationnelle, mais c'est tout à fait naturel, si l'on tient compte du bau et de la surface mouillée, tous deux importants, ainsi que de la surface relativement modeste de la voilure. Le moteur au ralenti donne sans bruit le demi-nœud qui paraît alors manquer. Avec le nouveau gréement en tête de mât, on dispose donc d'un génois



Vue d'arrière, le Chassiron donne bien l'impression d'un robuste voilier mixte. Il faut signaler cependant que par rapport au modèle que nous avons essayé, la voûte a été allongée, ce qui allège un peu le tableau. On remarquera le parfait équilibre de la barre.

Bateaux n° 107
Aout 1967

de bonne taille qui a sensiblement amélioré la marche par petit temps. Par brise plus établie, disons entre 3 et 4, le Chassiron se trouve au mieux de sa forme. Il tient gaillardement toute sa toile et se trouve gité au maximum qui paraît lui convenir — environ 20°. Le clapot court des pertuis oblige à arriver de quelques degrés : à trop serrer le vent, la coque large et pleine a tendance à se ralentir très sensiblement, bourrant quelque peu. Elle nous a paru se retrouver très à son aise dans une mer plus formée qu'elle suivait alors sans efforts et sans heurts.

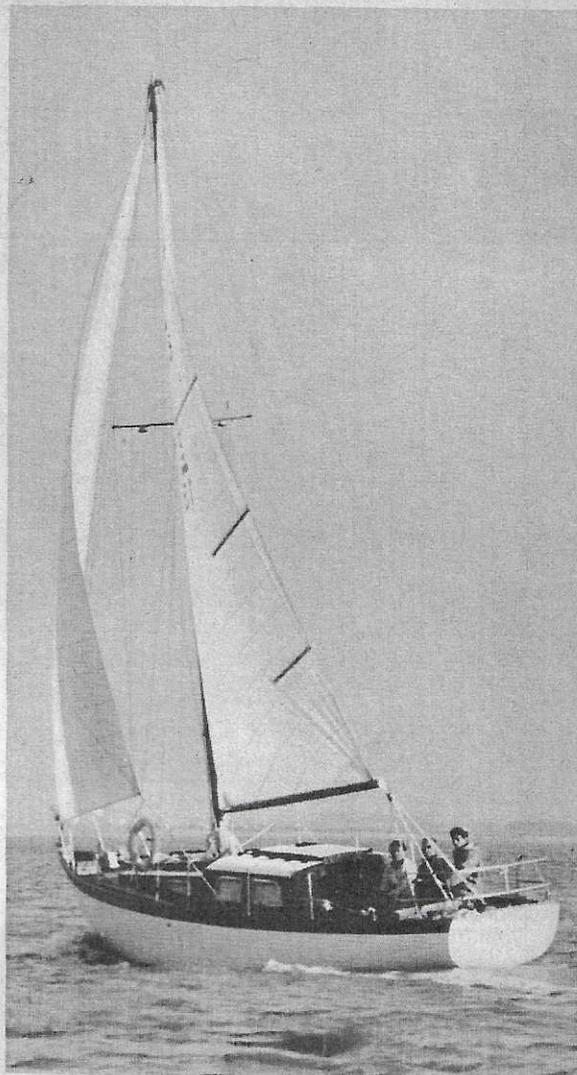
Les embruns levés esquivent le cockpit avec beaucoup de bonne volonté, laissant le bateau relativement sec. La docilité reste parfaite à la barre. A moins qu'on ne borde trop plat la grand-voile, la barre peut être tenue sans efforts sous le vent.

La lenteur d'évolution pardonne quelques distractions qu'on a le temps de rattraper. La vitesse devient très honorable pour un bateau qui ne fait après tout que 9,05 m de longueur. L'eau échappée de la carène vient lécher la coque jusqu'au tableau, lui conférant l'allongement maximum de sa flottaison.

Du petit au grand largue, le Chassiron donne alors son maximum sans qu'aucune allure ne prête à la moindre remarque. La tâche du barreur est facile, le bateau répond toujours à la demande et n'a pas tendance à s'écarter brutalement de sa route. Au petit largue, quelques vagues sont venues claquer vigoureusement contre les épaules puissantes, mais cela n'est que très normal. Dès qu'on s'écarte du lit du vent et pour peu que la brise souffle, le Chassiron peut tenir sa place très honorablement parmi les bateaux de sa taille, avec l'atout supplémentaire que lui confère le très grand confort intérieur et la marche à faible angle de gîte.

Le roulis est certes un peu plus sec que sur d'autres, la grande stabilité de formes lui faisant suivre de plus près les mouvements de la surface. Par contre le tangage, sec, est de faible amplitude. Aux allures proches du vent arrière, la docilité reste bonne, et faible la tendance d'embarquée au roulis, sauf si la houle est très courte et qu'elle s'empare de l'arrière très volumineux. Surchargé de toile, le Chassiron engage le coin de son large tableau, remue davantage d'eau et ne paraît pas trouver de surcroît de vitesse. Il devient plus dur pour son barreur. Nous pensons que ce sage et sain bateau de croisière demande à être mené dans son esprit, avec modération.

En réduisant la toile au moment opportun, commençant ici par passer du gènois au n° 1, avant de rouler, puis prenant plusieurs tours successifs avant de passer au n° 2 on en obtient avec moins de fatigue des prestations aussi convenables.

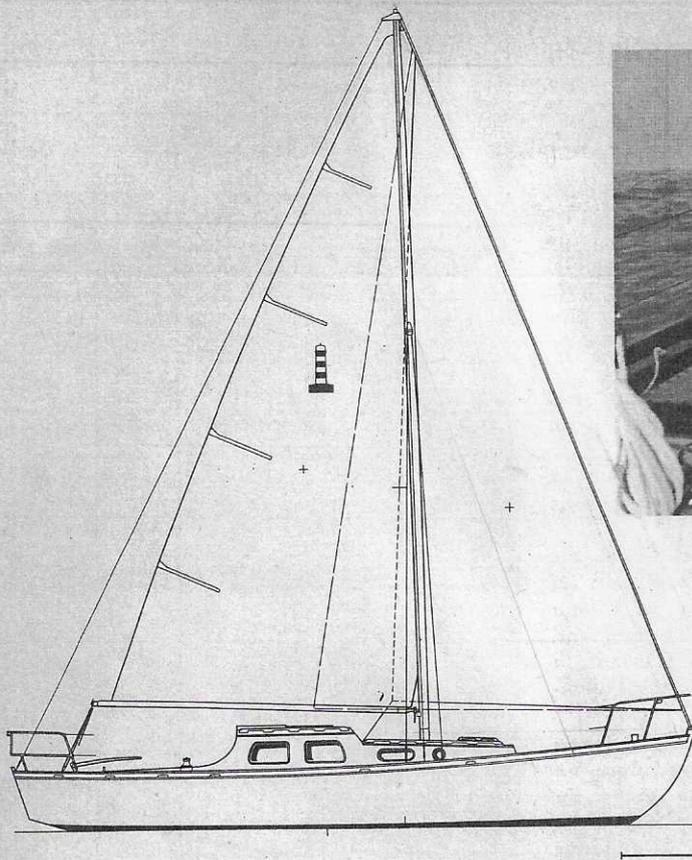


Moteur au ralenti, aidé par le peu de vent de cette fin d'après-midi, le Chassiron se déhale facilement.

Pour tous les déplacements à bord, on apprécie beaucoup le petit pavois, la largeur des passavants et, entre le cockpit et le mât, le fait qu'on se trouve avoir de chaque côté la possibilité de se tenir aux filières du côté mer, et à la main courante qui, grâce à la hauteur du roof, se trouve exactement au bon niveau et à bonne portée.

Le guindeau rend facile le départ de mouillages prudents avec pas mal de chaîne. Le tirant d'eau modéré donne accès à tous les endroits intéressants, la large quille et les robustes béquilles amarrées normalement aux mains courantes de roof sont prêtes pour les ports d'échouage. Le moteur bien calfeutré, silencieux et inodore, est là pour les batteries, les entrées de mouillage et, grâce à l'hélice

Bateau n° 107
Aout 1967



REPORTAGE-PHOTO LA NOUVE-BATEAUX

assez puissante qu'il entraîne, pour les courants sur le nez.

Enfin, les voiles courantes d'une garde-robe de croisière trouvent place dans de vastes coffres placés sous le banc bâbord du cockpit et peuvent ne pas être rentrées dans la cabine, les défenses, cordages, étant logés dans le coffre tribord qui est plus petit. La coque du Chassiron, avec son creux relativement faible, sa voûte rasante et son tableau large, est très bien faite pour marcher au moteur.

Pour notre part, en navigation de croisière décontractée à équipage réduit, nous équipions volontiers le Chassiron d'un foc bômé qui éviterait toute manœuvre d'écoute aux virements de bord, et n'hésiterions pas à nous appuyer au moteur au ralenti pour effectuer les bords de près un peu plus longs. Car, quoique véritable voilier, il peut très bien être mené en fifty-fifty ou plutôt en « quatre vingts/vingt ».

■

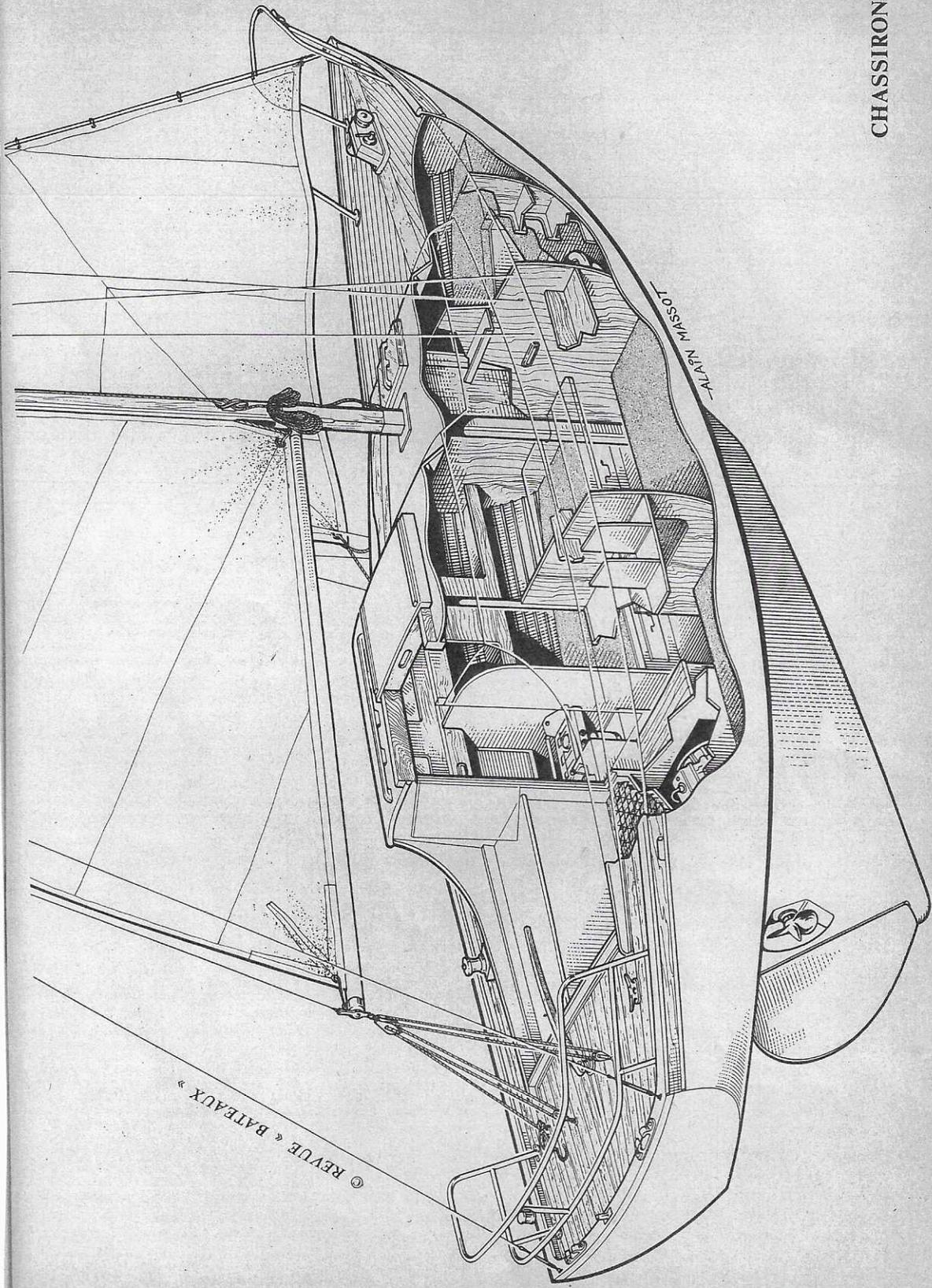
Nos constatations se sont bornées à l'aspect navigation du Chassiron. Le caractère croisière qui est le sien nous oblige à consacrer quelques lignes à son côté hôtelier, qui doivent en toute justice être flatteuses. Les emménagements que nous avons sommairement décrits sont très spacieux, et agréables à vivre. Nous avons

seulement regretté l'absence de planches à roulis dans le carré, qui auraient heureusement pu servir aussi de dossier aux convives attablés. La cuisine est très commode : nous avons trouvé tout le matériel et les vivres remarquablement accessibles pour n'occuper que si peu de place à bord. Le compartiment toilette est vraiment utilisable, offrant 1,75 m sous barrots, un hublot ouvrant, et de nombreux équipets.

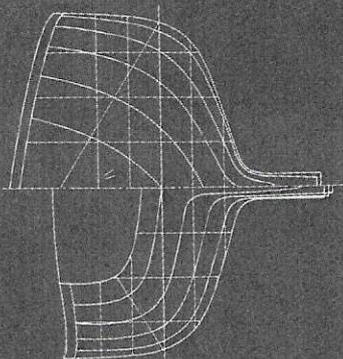
Les équipets, placards, étagères, permettent de loger facilement ce qui sera nécessaire et même un peu superflu à l'équipage pour une longue croisière de vacances. A cinq, la table à cartes devra être repliée pour la nuit, à moins qu'un ménage n'occupe la couchette tribord du carré qui peut s'étendre vers le passage déporté à bâbord. Six serait un nombre limite, à n'atteindre que pour peu de temps. Cette remarque s'adresserait d'ailleurs à tout palace de cette longueur car l'entassement n'est jamais un facteur de détente.

C'est donc un jugement très favorable qu'il faut exprimer sur le Chassiron. Pour un programme de croisière, il offre énormément de place et de possibilités eu égard à sa longueur limitée. Il est sain et sûr et assez bon marcheur, remarquablement équipé et d'un prix particulièrement séduisant, qu'à notre connaissance il perd très peu au cours des années.

Bateau n° 107
Aout 1964

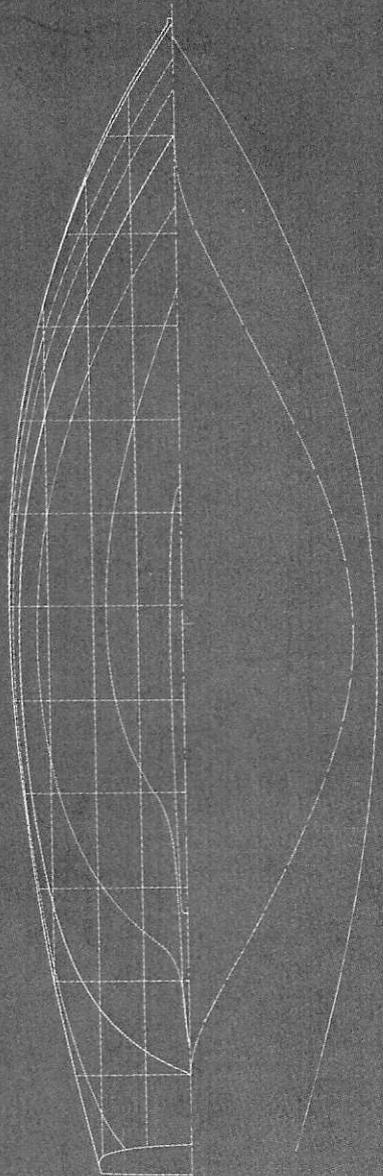
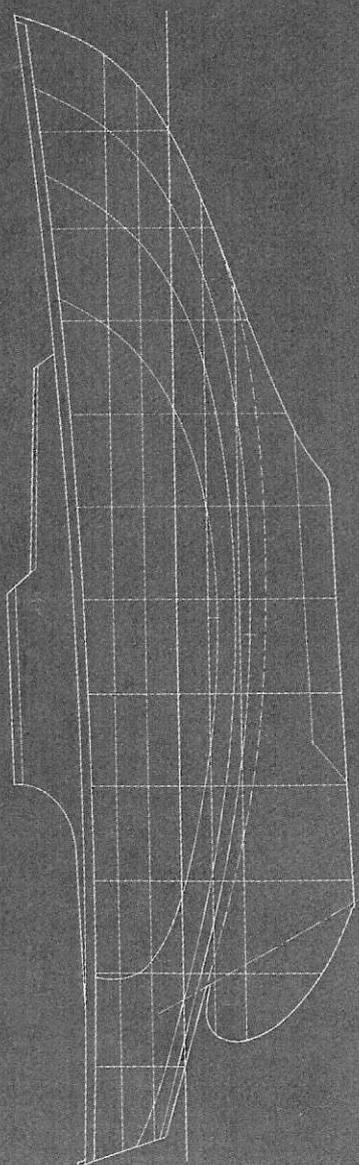


Bateau n° 107
Avril 1967

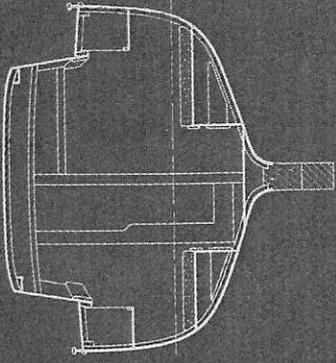
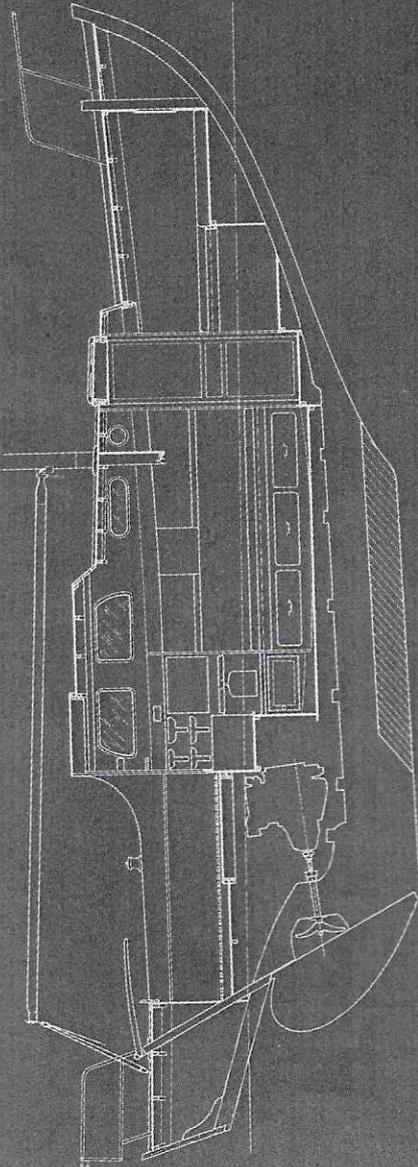


CHASSIRON
croisière familiale

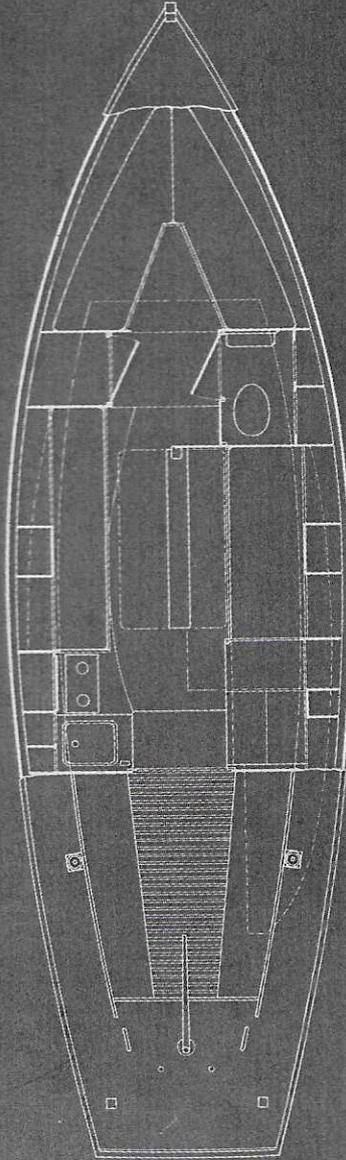
Architecte :
Mme M. HUMBLLOT
Constructeur :
E. RICHARD, 17-Mareennes



Beaux n° 107
Ail 1967



Prix détaxé mer, taxe locale comprise, départ chantier, avec W.C. marin et lavabo pliant, évier inox avec vidange à la mer, pompe à eau, 2 réservoirs d'eau de 100 l, glacière, réchaud 2 feux, matelas; ferrures, balcons, chandeliers, accastillage acier inox et alliage léger; 2 winches, mâture spruce avec bôme à rouleau, gréement inox et coton; grand-voile, focs n° 1 et n° 2 tergal; équipement électrique complet, moteur essence Couach 10/15 ch avec démarreur électrique et réservoir 25 l, matériel d'armement et mouillage: 48196 F. Supplément pour diesel Couach 18 ch: 3506 F. Supplément pour pont petites lattes: 2951 F.



Beaux n° 107
 Avril 1967

Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

Caractéristiques	CHASSIRON	MAICA	DOGGER
Longueur de la coque	9 m 05	11 m 30	9 m 43
Longueur de flottaison (L)	7 m 35	7 m 50	8 m 40
Bau maximum	2 m 72	2 m 75	2 m 60
Bau flottaison	2 m 56	2 m 57	2 m 38
Franc-bord avant	1 m 11	1 m 30	1 m 12
Franc-bord milieu	0 m 98	0 m 92	0 m 69
Tirant d'eau maximum	1 m 37	1 m 78	1 m 55
Tirant d'air	10 m 80	13 m 90	11 m 40
Déplacement en charge (D)	5 430 kg	5 500 kg	4 400 kg
Poids en ordre de marche	4 400 kg	4 700 kg	3 800 kg
Poids du lest	1 100 kg	2 350 kg	1 520 kg
Nature du lest	Fonte	Plomb	Plomb
Hauteur sous barrots	1 m 86	1 m 84	1 m 80
Largeur entre couchettes	0 m 95	0 m 67	0 m 67
Largeur moyenne des passavants ..	0 m 38	0 m 60	0 m 50
Surface du triangle AV (1)	17 m ² 33	22 m ² 60	16 m ² 62
Surface maximum du génois (2) ...	20 m ² 15	29 m ² 30	24 m ²
Surface du foc n° 1 (3)	16 m ² 27	19 m ² 90	16 m ² 80
Surface de la grand-voile (4)	19 m ² 19	24 m ² 10	22 m ² 20
Surface maximum (2 + 4) (V)	39 m ² 34	53 m ² 40	46 m ² 20
Surface pour la jauge (1 + 4) (v) ..	36 m ² 52	46 m ² 70	38 m ² 82
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1 m ² 330	1 m ² 450	1 m ² 096
Surface de dérive : coque seule ...	3 m ² 57	7 m ² 66	3 m ² 35
aileron	2 m ² 90	0 m ² 93	2 m ² 36
safran	0 m ² 55	8 m ² 59	0 m ² 45
totale	7 m ² 02	24 m ² 00	6 m ² 16
Surface mouillée totale (M)	22 m ² 90	24 m ² 00	21 m ² 97
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	$\left. \begin{array}{l} \text{CD} \\ \text{CC} \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} 1,98 \\ 3,77 \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} 8,7 \\ 1,5 \end{array} \right\}$
Ecart entre CV et CD en % de L..	14,00	12,85	0,35
			0,18
			14,80
Coefficients	CHASSIRON	MAICA	DOGGER
Aptitude à naviguer par petit temps $\left\{ \begin{array}{l} V \\ M \end{array} \right.$	1,72	2,23	2,10
Vitesse moyenne $\left\{ \begin{array}{l} v \\ B \end{array} \right.$	27,50	32,20	35,42
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\left\{ \begin{array}{l} D \\ B \times L \end{array} \right.$	0,556	0,508	0,480
Raideur à la voile $\left\{ \begin{array}{l} 15^\circ \\ 30^\circ \end{array} \right.$	5,90	3,92	4,66
	10,98	7,96	7,24

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

Bekau n° 107
Ain 1967