

# VOILIERES

&  
voiliers

N° 76 JUIN 1977  
MENSUEL 8 F  
SUISSE 5 FS  
CANADA 1 DOLLAR 50  
ESPAGNE 120 PESETAS

ESSAI  
COMPARATIF



## HUIT METRES

**MARSEILLE, HYERES**

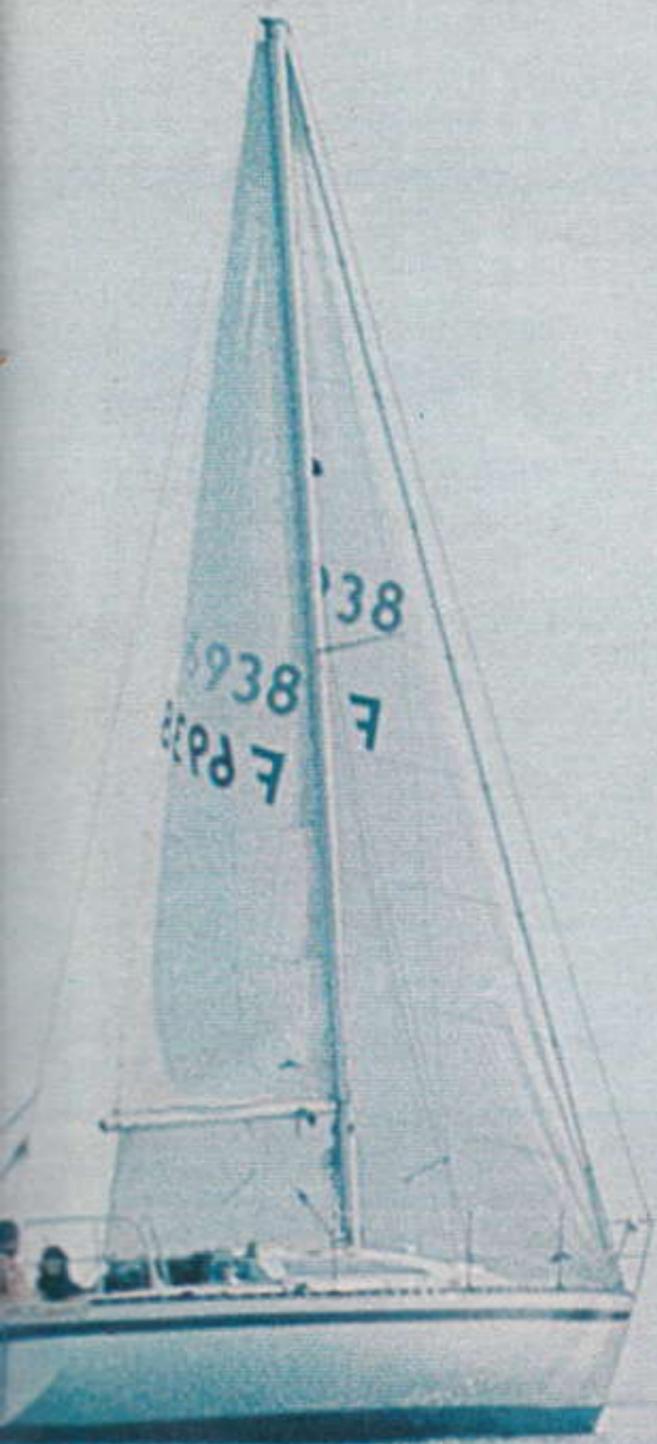
**CONCOURS PHOTO:  
LES HEUREUX GAGNANTS !**

**LE POINT ASTRO: 6' PARTIE**

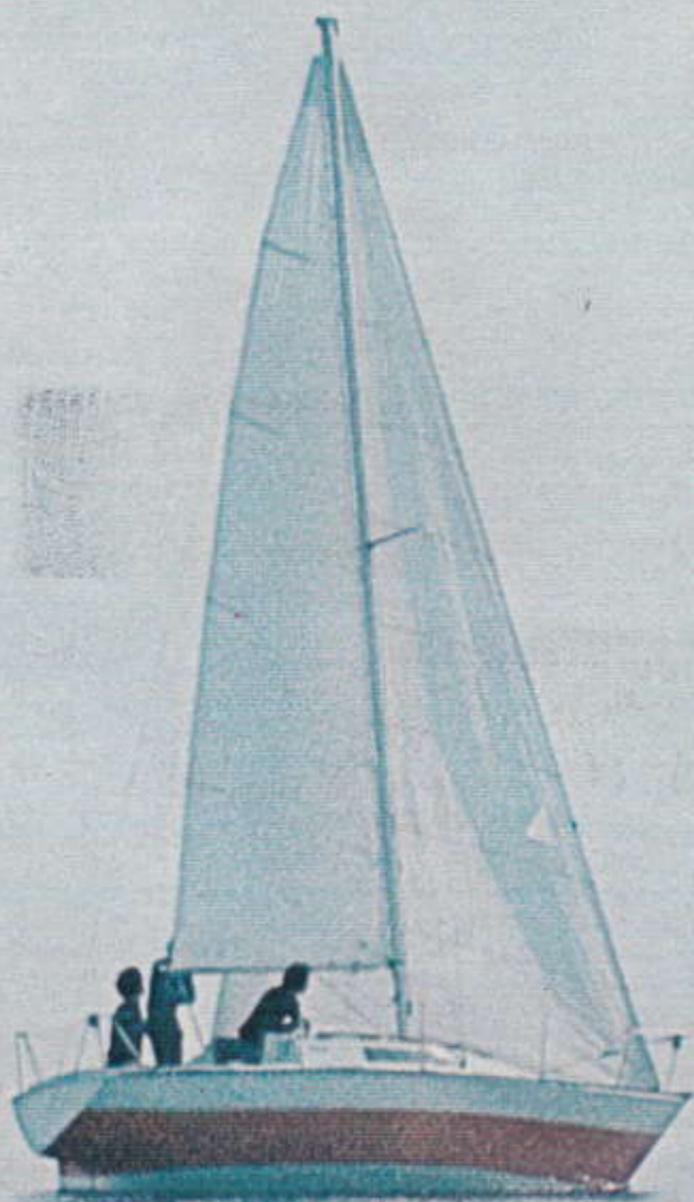
**BERTHIER: TOUTE LA MANOEUVRE**

**DERIVEURS: SACHEZ REGLER  
LA QUETE DE VOTRE MAT**

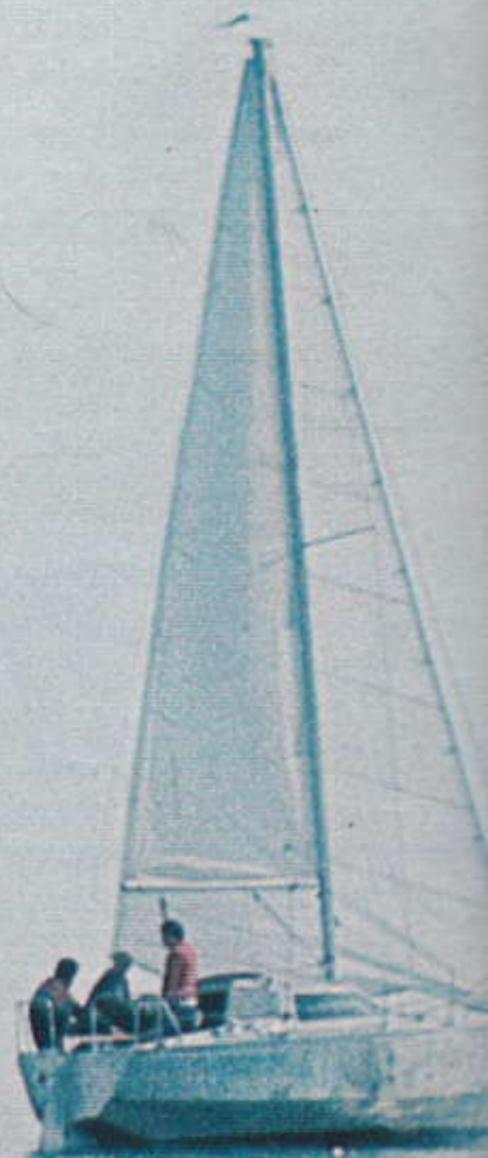
**ESQUISSE POUR LA BIBLIOTHEQUE  
D'UN HOMME DE MER**



TRIDENT 80



TRAPPER 300



FLOT 18

*1977 est l'année des huit mètres. Premiers des voiliers à disposer de la hauteur sous barrots, les « huit mètres » permettent la croisière confortable avec un budget qui n'excède pas 100 000 francs (moteur non compris). Après les essais comparés du Sangria et de l'Ecume de Mer (Voiles et Voiliers n° 54), puis — plus ambitieux — de six croiseurs de six mètres (Voiles et Voiliers n° 71), voici le premier comparatif de six bateaux de huit mètres à huit mètres cinquante. Citons : le Flot 18, le Trapper 300, le Trident 80, le Kelt 8 m, le Dufour*

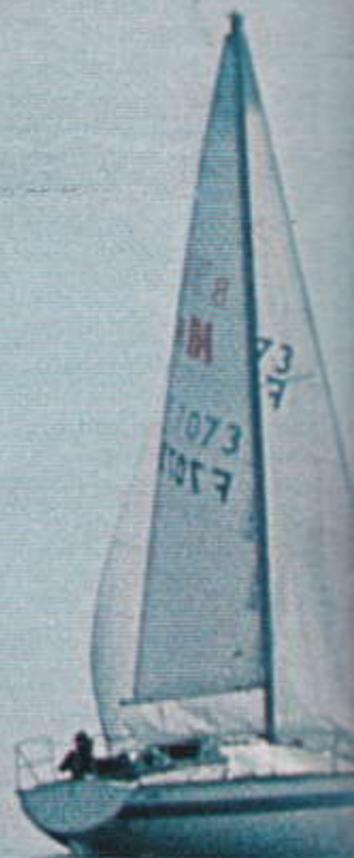
# SIX HUIT MÈTRES



DUFOUR 2800



ARMAGNAC



KELT 8M

*2 800 et l'Armagnac. Une bonne partie de l'équipe de Voiles s'est mise à l'écoute : si l'expérience vous plaît, nous poursuivrons ces comparatifs. Promis !*

*Récit de Daniel Allisy | Photographies d'Yves Le Chapelain et Daniel Allisy.  
Réalisé par : Daniel Allisy, Alexandre Bergevin, Daniel Nottet, Eric Dumont, Françoise Eyquem, Jean-Louis Guillemard, Yves Le Chapelain, Hervé Le Ménédeu et Olivier Péretié.*

W'ETAIENT CONTÉS

# SIX HUIT METRES M'ETAIENT CONTES...

Essayer un voilier, c'est bien. D'abord, vous sortez de la grisaille quotidienne pour aller tirer des bords avec une paire d'amis, et, vous savez tous comme moi, qu'il y a peu de choses qui peuvent remplacer le plaisir éprouvé à se retrouver les fesses dans un cockpit. Winch allah, pourvu que ça dure !

Mais essayer plusieurs voiliers à la fois, c'est mieux. Voilà qui va nous permettre de voir plus clair par le jeu de la divine comparaison. Ah ! nous ne sommes pas de bois, allez ! et nous savons tous que nous avons nos petites manies. Des idées fixes en matière de carène ou de plan de pont, par exemple. Ou des obsessions en matière d'accastillage ou d'aménagement. Quelquefois, c'est dur d'être objectif !

Mettre en présence plusieurs bateaux — et plusieurs avis — permet de remettre un peu les choses en place. Immanquablement, dès que nous ren-



Départ de la deuxième régates : l'Armagnac va passer le Trident sous le vent. Au vent, le Kelt huit mètres et le Trapper.

paratifs. Vite ! le dictionnaire. Voyons compagnon... comparaitre... comparatif, oui c'est là. Comparatif du latin « compas » qui veut dire mot à mot : as-tu-bien-gardé-ton-cap ?, et de l'indo-européen « ratif » qui signifie ramène-moi-un-peu-le-génois-au-vent-que-je-te-dise-si-c'est-du-kif.

Nous y sommes.

## Une histoire de tonneau

Oui, nous sommes en train de faire la distribution des bateaux sur la panne de La Trinité. Cela n'a pas été sans mal, car il est toujours difficile de réunir des voiliers vraiment semblables. Nous avons décidé de choisir des bateaux dont la taille allait de huit mètres à huit mètres cinquante. Ils sont là. Mais il faut bien savoir que la longueur n'est pas la caractéristique essentielle qui permette de comparer des voiliers. Les bateaux, excusez-moi de l'écrire, s'achètent au kilo. Ou, plus exactement, s'achètent au volume. Une mesure le détermine, il s'agit de la jauge en douane, qui, par une formule un peu compliquée (et des mesures prises à l'intérieur de la coque), détermine le volume du bateau. Pas exactement toutefois car, pour des raisons obscures autant qu'anciennes, certains volumes (la cuisine notamment) ne sont comptés que pour moitié. Mais, dans son principe, le tout reste quand même une bonne base de référence.

Il faut, donc, savoir que nos « huit mètres » font de 4,97 tonneaux à 7,11 tonneaux pour le plus grand. La différence est due au fait que nous avons voulu réunir à la fois des bateaux de matériaux divers (l'Armagnac est en contre-plaqué, le Flot 18 en aluminium, les autres en plastique), prendre un voilier de référence connue (l'Armagnac toujours), un nouveau huit mètres (le Dufour 2800 montré au Salon cette année), un du Sud (le Trident qui a montré son talent en course en Méditerranée, surtout du côté de La Grande Motte et aussi à la Semaine de La Rochelle 1976), et un voilier « de course », un petit quarter de Bruce Kirby, aux places d'honneur à Deauville, le Trapper 300. Sans oublier l'enfant du pays, le Kelt 8 mètres, le seul dont nous avons fait l'essai du prototype (*Voiles et Voiliers* n° 69).

Des conceptions donc bien différentes, allant de la régates pure à la croisière. Mais nous avons préféré choisir un éventail plus large, justement pour élargir le débat.

## Le premier jour

Ils sont, donc, tous là, mais pendant que nous dissertons sur la valeur du tonneau de douane par rapport à la longueur hors tout, eh bien ! nos canots ont fini par s'échouer à ne plus pouvoir sortir de la marina. C'est ma-

faute. Peut-être un peu aussi celle du Gros Plant qui n'en finissait pas d'arriver...

Ça y est ! ça se dégage sous le saumon ! En piste pour le premier round. Un vrai round d'observation puisqu'il n'y a pas plus de force un dans les risées. Ça promet ! Nous en profitons pour faire les photos. Dieu ! que c'est difficile de mettre six bateaux en ligne, lorsqu'ils sont déjà à se tirer la bourre. Ou à se tirer tout court. « Eric, veux-tu revenir, s'il te plaît, sans vouloir te commander ! » On arrive à regrouper les retardataires. La photo est dans la boîte et les choses sérieuses peuvent commencer.

Petit bord de bon plein pour aller du Rat à Trého. Tout le monde marche à la même vitesse, ou du moins personne n'a de vitesse suffisante pour passer le petit copain au vent ou sous le vent. Ceci ne serait pas très significatif (les bateaux étant tous un peu déventés les uns des autres) si juste-



Trident 80.

trons d'un essai, la première question qui vient aux lèvres des copains est toujours la même : « Alors, comment marche-t-il ? »

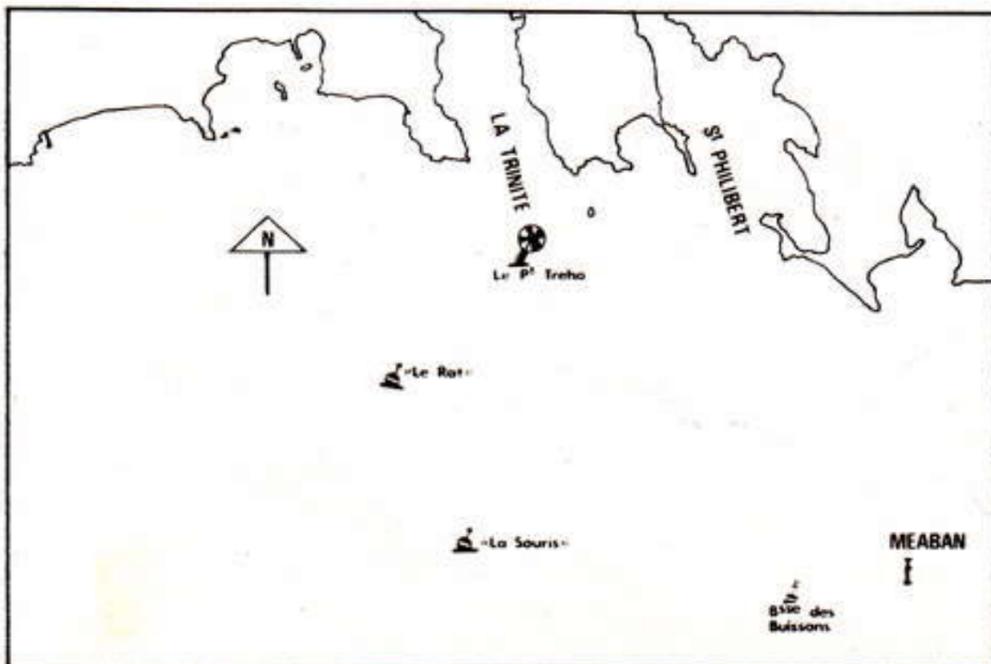
A cette question, il est toujours facile de répondre. En revanche, à la question qui ne manque jamais de suivre j'avoue que les choses se corsent quelque peu. Parce qu'à ce moment-là, l'interlocuteur avance toujours « Sa » valeur de référence : « Crois-tu vraiment qu'il va mieux au près dans le petit temps que le Corsaire Jog ? »

Gros soupir embarrassé du questionné...

Or, donc, messieurs, pour nous tirer de ces questions embarrassantes, nous avons décidé de procéder à des com-



Dufour 2800



ment il ne s'agissait pas de la conclusion la plus éclatante de cet essai comparatif : ces six bateaux ont tous des vitesses comparables.

Evidemment, il est peut-être un peu tôt pour le dire, mais que celui qui n'a jamais lu un roman policier sans commencer par la fin me jette la première pierre. Car j'avoue que cela me fait vraiment plaisir de voir qu'il n'y a pas à proprement parler de bombe. Ou plus exactement de sabot. Ça c'est nouveau. Avec des différences bien sûr, mais pas catastrophiques, compte tenu des programmes et des tailles différents. Ces différences... non, nous n'allons quand même pas tout vous raconter à rebrousse voiles. Patience !



en remontant et l'Armagnac et le Trident (le premier ayant dépassé le second), pour finir assez près du Kelt. Ceci toutefois avec une certaine propension à rouler. Difficile à tenir. Quant au Flot 18 et à l'Armagnac, ils peinent derrière.

### Fin du premier round

Ce que nous pouvons retenir de cette première journée est assez simple. D'abord le Flot 18 est plutôt désavantagé (même les voiles, disons plutôt moyennes, et la présence d'une grosse hélice n'expliquent pas tout) : c'est à l'évidence un bateau de brise.

Le Trident, lui, serait le plus rapide avec le Trapper (mais les conditions de l'essai, on l'a vu, ne permettent pas de les départager nettement). Le Kelt, l'Armagnac et le Dufour se tiennent dans l'ordre et dans un mouchoir, le Kelt ayant de très belles voiles Tasker Elite. L'Armagnac des voiles moyennes mais bien coupées et le Dufour un très honnête jeu de voiles de série.

### Gros Plant sur les huit mètres

Le soir, petit dîner chez Lann Rose avec pas moins de 35 personnes en comptant les femmes, les enfants et

Armagnac.



Voyons comment les choses se passent. A Trého, nous prenons un départ sérieux au près vers la Basse des Buissons. Dix minutes, cinq minutes. Coup de trompe, la flotte se partage en deux : le Trapper et le Dufour tirent dans l'est, les quatre autres dans le sud. Les équipages font connaissance avec leurs voiliers. Certains, notamment le Trapper, sont plus pointus à régler. Le Dufour va bien dans le petit temps, en partie grâce à sa supériorité de poids, puisqu'il va virer la Basse des Buissons juste derrière le Trapper. Ce n'est pas mal, avouez-le, et cela donne la mesure d'un réglage qui n'est pas au point sur le Trapper. Un bon point pour les deux.

En revanche, il est difficile d'établir une comparaison avec ceux qui n'avaient pas tiré à terre. C'était la bonne option et ceux-là vireront la bouée en tête. Le premier sera le Kelt huit mètres. Mais il faut dire que malgré le surcroît de poids du Kelt n°1 par rapport aux suivants de la série, il y avait à bord du Kelt, en dehors de Jean-Louis, des gens du chantier qui le connaissent à la perfection.

Il semble bien que sur ce bord de très petit temps, sans clapot, le Trident était plus rapide que le Kelt. Tout le monde sous le vent et légèrement sur l'avant, le Trident montre des réactions pleines de vivacité. Le moindre à-coup dû à un déplacement brusque entame son erre. Alexandre à la barre se laisse prendre par l'ivresse du bateau qui marche bien : il vire un peu tard, et arrivera débridé sur la bouée laissant le Kelt et l'Armagnac passer devant.

Ce dernier manquait un peu d'aile, mais dans cette mer plate, il aurait dû aller un peu plus vite avec un meilleur réglage (avec les voiles qu'il avait, la voile au vent et le génois pas trop). Quant au Flot 18, on peut dire qu'il a souffert ! H.L.M. (Hervé Le Ménédeu) a eu du mal à garder le contact : visiblement, ce bateau est plutôt taillé pour la brise et il a été handicapé par ce force un comme par la présence d'une grosse hélice tripale.

L'après-midi tire à sa fin, le vent encore plus et les équipages tout à fait (sauf que ça ne s'écrit pas pareil). Nous décidons de rentrer vent arrière sur La Trinité. Les chevaux de bois en quelque sorte. Mais, là, nous nous sommes rendu compte que c'était une erreur de travailler notre comparatif comme en régate, car l'avance prise par les bateaux de tête, surtout avec ces foutus courants, ne permettait plus de juger des vitesses relatives.

Le seul qui ait réussi à recoller le groupe de tête est le Trapper 300, fortement avantagé vent arrière dans le petit temps par sa faible surface mouillée (son « cul de hareng »). Sur ce bord, il s'est refait une belle santé

(toujours) les bouteilles de Gros Plant. Certains échoueront aux Chandelles et ne s'en remettront pas. Pour les autres, de toute façon, le lever sera rude. Mais pas de problèmes, il faut y aller ! Après tout, nous ne sommes pas là pour nous amuser...

Forts de l'expérience de la veille, nous décidons de courir un premier triangle en nous arrêtant à chaque marque. Après, bien sûr, il y aura un petit tour « non stop » histoire de s'amuser. Le parcours : La Souris-Méaban au près, Méaban-le Rat au vent arrière, retour sur Méaban au près et un dernier petit largue jusqu'à l'entrée du chenal.

Question vent, nous sommes plus gâtés que la veille, puisqu'il y a un joli 2-3. Heureusement. Avec en prime, un gentil clapot dû au courant.

Premier près. Le Trapper fait un peu moins de cap que le Kelt, mais va plus vite. A la barre du Kelt, Jean-Louis retrouve les qualités déjà éprouvées lors de l'essai du prototype au mois d'octobre. Le bateau est maintenant équilibré dans ses lignes d'eau, le lest ayant été avancé de quelques centimètres. La barre est un peu dure, mais il s'agit d'un défaut de bague qu'il sera aisé de corriger. Le Kelt en tout cas vire sur place, comme un grand dériveur : aucun problème de ce côté-là. De même dans le clapot, son étrave tulipée lui assure une entrée en souplesse. Un solide bateau de près assurément, comme son petit frère le Kelt 6,20 mètres.

Daniel avec le Trapper tire un très long bord dans le sud, pour profiter du courant, il reviendra petit largue sur la bouée des Buissons avec le courant et passera la marque en tête devant le Kelt. C'étaient assurément les deux bateaux qui marchaient le mieux ; mais Eric et Olivier sur l'Armagnac n'avaient toujours pas trouvé le bon réglage pour passer dans le petit clapot. En vitesse pure, il aurait dû se trouver un peu plus en tête.

Le Dufour se sort bien du petit clapot, son déplacement lui permettant de ne pas être arrêté : il arrive quatrième à la bouée. Un handicap toutefois : ce maudit rail de génois qui est un peu trop à l'extérieur. Au départ, nous perdons trois bons degrés sur le Kelt, presque uniquement pour n'avoir pu rentrer le génois. Vous me direz qu'avec un bon « barbier »... mais ce n'est pas la vocation de ce bateau de croisière que de tripatouiller des poulies volantes pour l'amener au plus près.

Le bord de vent arrière, maintenant vers Le Rat. Le Trapper et le Kelt empannent tout de suite pour essayer de marcher plus vite grand largue ; avec ses formes pincées, le Trapper roule un peu, il faut anticiper à la barre. Le Dufour, lui, reste sur la

# SIX HUIT METRES M'ETAIENT CONTES...



Trapper 300.

panne. Il a un petit poil de plus de vitesse que les autres, ce qui est dû pour une part au beau triradial que nous avons, mais aussi au bateau lui-même (ses formes assez plates).

L'Armagnac, qui était remonté très vite sur le Dufour en arrivant grand largue, conservera la même vitesse dès qu'il se retrouvera vent arrière. En règle générale, les vitesses sont assez voisines sur ce bord de vent arrière.

Arrêtons-nous un peu pour un petit casse-croûte et aussi pour une tentative de classement des bateaux. Le Trapper et le Kelt se sont dégagés au près, l'Armagnac qui les suit devrait en principe être devant en vitesse pure avec le « right » réglage. La petite régatée qui va suivre le montrera. Viennent ensuite le Dufour et le Trident ; dans le petit clapot, le Trident semble plus difficile à régler pour le faire passer mais il obtient quand même un cap légèrement meilleur que le Dufour. Quant au Flot 18, il éprouve quelques difficultés pour se maintenir. Si nous ne connaissons pas les qualités de ce bateau dans la brise — et que le vent relativement faible lors de cet essai nous empêchera de voir — ainsi que sa stabilité de route exceptionnelle, j'avoue que nous serions quelque peu déçus.

Allons, le temps presse, vite la petite régatée annoncée pour voir si le diagnostic est bon. Pour s'amuser aussi, soyons francs, car il est quelquefois un

peu frustrant de faire des petits bords et de devoir s'arrêter à chaque marque... Programme : le même près jusqu'à Méaban, un bord de largue jusqu'à la Souris, empannage et retour petit largue jusqu'à l'entrée de La Trinité.

Le Trapper part en tête. Daniel a trouvé un meilleur réglage de la grand-voile en amenant le chariot au vent (ce n'est pas prévu ! il faut amarrer un bout au chariot et le tourner au taquet). L'équipage assis au bau maximum, le Trapper va un poil plus vite en cap et en vitesse que le Kelt. En revanche, l'Armagnac, qui a lui aussi

trouvé le bon réglage en amenant la voile au vent, commence à prendre le large. Il passe le Trident sous le vent, puis le Kelt, sous le vent toujours. L'Armagnac, c'est évident, n'aime pas le près dans un clapot formé, avec un vent insuffisant. Il faut alors le laisser courir en réglant les voiles avec beaucoup de soins. Quand la mer est plate, le petit temps ne gêne pas trop l'Armagnac I.O.R. dont la surface mouillée a été réduite par rapport à ses aînés de 1972. Pourtant, le bateau met un certain temps à démarrer — sa surface de voilure pourrait être plus importante — mais il conserve son erre

plus longtemps que d'autres en raison de son poids. Il n'en faut pas moins prendre garde aux virements de bord sur lesquels il a une certaine tendance à se bloquer.

En ce moment, il talonne le Trapper. Sur le Dufour, nous avons tendance à souffrir. Ce bateau est raide, trop pourrait-on dire et il faudrait mettre du monde sous le vent. Malheureusement, la soirée aux Chandelles a eu un effet léthargique sur une partie de l'équipage. De l'équipage qui aurait dû se trouver au vent, justement ! Nous virerons cette fois derrière le Trident.

Envoi de spi. L'Armagnac reprend 150 mètres sur le Trapper et creuse son avance sur le Kelt : hier, il était moins à l'aise, mais dès qu'il y a de l'air, même modérément, alors il peut donner sa mesure. C'est d'ailleurs normal, puisqu'il s'agit d'un bateau plus grand, mais il était intéressant de vérifier qu'il n'était pas dépassé par d'autres modèles.

## En prenant le largue

Sur la fin du parcours, le vent grimpe timidement mais sûrement. Le Flot 18, par exemple, dont le compromis cap-vitesse était difficile à trouver dans le petit temps au près, a laissé entrevoir ses dons cachés avec cette petite bouffée d'air au largue. Alors



1 - H.L.M. en plein désarroi : « Est-ce que tu crois que cette manille va tenir, coco ? »

2 - Sylvestre Langevin, Claude et Philippe Harlé étaient venus assister en spectateur à notre comparatif : « Moi, je préfère les gréments tenus par des bas-haubans avant et arrière... »

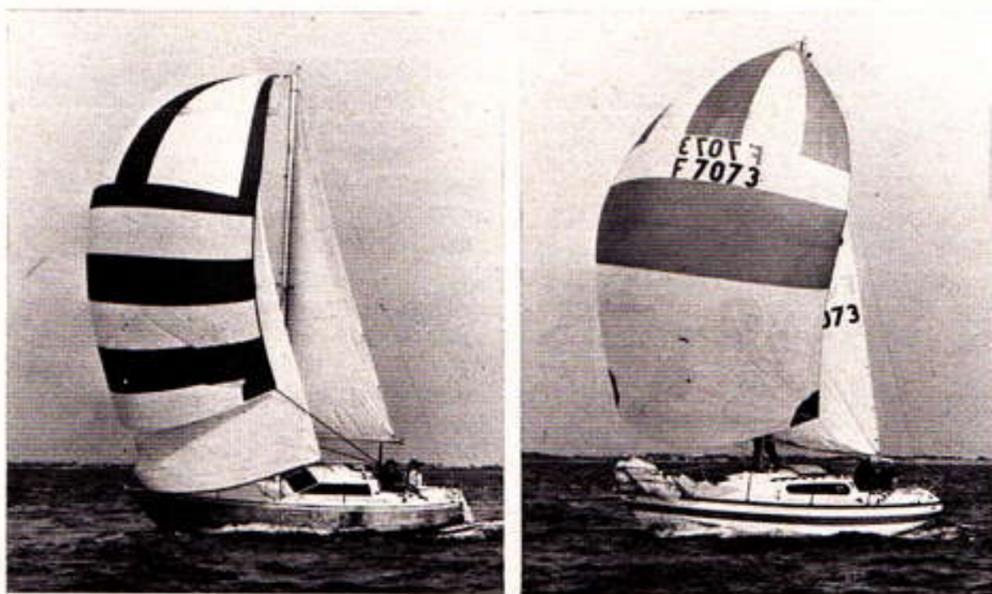


3 - Françoise : « C'est pas aussi chouette que les anneaux olympiques... »

4 - « Qui veut faire un comparatif avec Moaa ? »

5 - Daniel et Olivier : « Non, on s'est pas amusé »

6 - Véronique : « Ça commence à me plaire un peu trop... »



Flot 18.

Kelt 8 metres.

que les autres bateaux accusaient leur coup de gîte du week-end (le Trapper accusait dix bons degrés de gîte de plus que les autres), le Flot se mit sur des rails à plat sur l'eau, un os entre les dents, la barre dans l'axe. Et vas-y coco, route des alizés !

Prometteur.

Prometteur, oui s'il y avait eu un peu plus de brise. Le vent est une personne aussi aléatoire qu'imprévisible. Les

essais de bateaux aussi, malheureusement, qui en dépendent. Il n'y a pas eu de brise, ce comparatif n'a donc pu être aussi complet que nous l'espérons. Mais si le docteur devait donner

son diagnostic, il dirait qu'il y avait un groupe de tête comprenant l'Armagnac, le Trapper et le Kelt. Avec un bord de largue plus long, alors le Kelt aurait pu passer devant le Trapper

dont le manque de puissance est évident à cette allure. Ensuite, un groupe comprend le Trident et le Dufour, le premier coiffant tous les autres quand les autres d'Eole sont vides, le second manifestant une tenue certaine lorsqu'on lui dévoile les charmes par l'arrière. Quant au Flot 18, il attendra des brises plus salvatrices pour chanter toute sa mesure.

Les jeux sont faits, rien ne va plus !

TENTATIVE DE SYNTHESE

Nous n'avons pas voulu vous laisser sur votre faim. Nous nous sommes donc résolus à vous présenter une tentative de synthèse. Tentative, parce qu'une telle synthèse est évidemment très difficile, ne serait-ce que parce que les six huit mètres essayés n'ont pas tous une taille

réellement équivalente. Néanmoins, vous avez été nombreux à nous demander un tableau de synthèse. Le voici, compte tenu de notre expérience (pas plus de force 2-3 au cours de l'essai). Les bateaux sont classés dans l'ordre croissant de leur taille.

BATEAUX	COMPORTEMENT AU PRES		COMPORTEMENT AU LARGUE	COMPORTEMENT AU VENT ARRIERE		OBSERVATIONS EN FORME DE CONCLUSION
	force 1	force 2-3	force 2-3	force 1	force 2-3	
FLOT 18	Vitesse moyenne.	Encore un problème de puissance.	Très bonne stabilité de route.	Désavantagé par le manque relatif de toile.	Peine encore un peu en attendant la brise.	Le plus petit voilier, donc, potentiellement, le moins rapide. Un désavantage dans le petit temps, mais des possibilités réelles dans la brise.
TRAPPER 300	Bon. Difficile à régler à cause de sa sensibilité au centrage des poids.	A égalité avec le Kelt ou très légèrement devant. Gîte plus importante.	N'a plus les mêmes possibilités de vitesse. Gîte très vite et plus que les autres.	Une vitesse comparable.	Une vitesse comparable.	Un très bon bateau de près et d'allures portantes, plus sensible que d'autres au centrage des poids en fonction de ses formes pincées. Un trou relatif au largue.
TRIDENT 80	Le meilleur.	Dans le groupe des moyens. Gîte plus importante.	Dans le groupe des moyens.	Une vitesse comparable.	Une vitesse comparable.	Un très bon bateau de tout petit temps (surface mouillée réduite). Honnête avec un peu plus de vent.
KELT 8 M	Bon.	Toujours bon. Un bon passage dans le clapot.	Dans le groupe de tête.	Une vitesse comparable.	Une vitesse comparable.	Toujours dans le haut du peloton ; un bon bateau à toutes les allures.
DUFOUR 2800	Bon. Un peu raide à la toile.	Dans le groupe des moyens. Un peu moins de cap pour des difficultés de réglage.	Dans le groupe des moyens.	En tête à un cheveu près.	Une vitesse comparable.	Une vitesse plutôt moyenne, mais assurément pas un « veau ». De belles possibilités aux allures portantes notamment par petit temps.
ARMAGNAC	Bon. Un peu de difficulté dans le clapot.	Commence à décoller tous les autres. Le plus rapide.	Le plus rapide.	Une vitesse comparable.	Une vitesse comparable.	Le plus grand des bateaux du comparatif et aussi le plus rapide. Plus voilier de brise que de petit temps. Un peu de difficulté dans le clapot sans vent.



## FLOT 18

### PONT

Le pont du Flot 18 est très dégagé. Comme la coque, il est en alliage léger, ce qui a permis de souder une fargue perforée. Les pieds de chandeliers sont isolés du chandelier par un montage caoutchouc, ainsi que les balcons, les cadènes, etc. Le tout assure une étanchéité maximale.

Des mains courantes sont soudées sur le rouf, lequel est garni de trois bandes d'altuglass, ce qui assure une clarté importante dans le carré. Un panneau de pont 50 x 50 donne accès au poste avant où l'on trouve un compartiment de mouillage avec davier à réa. L'ensemble du pont est recouvert de peinture antidérapante. Le gréement, à foc en tête de mât, comporte quatre bas-haubans, deux galhaubans, dont les cadènes sont largement rentrées dans les passavants, un étai et un pataras. Espars Briand avec deux hale-bas de bôme. La réduction de voilure se fait par prise de ris. Le retour de quatre drisses est prévu au cockpit.

### COCKPIT

Il comporte deux banquettes en latte d'iroko et deux coffres, dont un à l'arrière. Il est autovideur par des dalots de 40 millimètres.

La balcon arrière est en deux parties et permet à la barre du safran extérieur de se relever entièrement. Le pataras est légèrement déporté sur tribord.

De chaque côté du cockpit, un winch monovitesse, et sur le rouf, deux winches pour les drisses. La barre d'écoute, juste avant la descente, occupe toute la largeur du cockpit.



## KELT 8M

### PONT

Le pont est dégagé, le rouf très profilé. L'antidérapant vient de moule, le pont est ceinturé d'une fargue perforée, qui assure en même temps la liaison pont-coque.

Sur le rouf, deux bandes d'altuglass assurent l'éclairage du carré, surmontées de deux mains courantes en bois.

Un panneau de pont 50 x 40 assure l'éclairage et l'aération du poste avant.

A l'avant, un compartiment mouillage à trappe triangulaire de part et d'autre duquel on trouve deux forts taquets de mouillage. Sur la pièce d'étrave, deux chaumards et un davier à réa. Les balcons sont robustes.

### GREEMENT

Le gréement du Kelt 8 mètres est celui du sloop à foc en tête de mât à gréement latéral et cadènes uniques rentrées de 35 centimètres dans les passavants. Aucun winch sur le mât, les drisses sont renvoyées au cockpit. Un hale-bas de bôme, réduction de voilure à prise de ris. Espars Zspars.

### COCKPIT

Le cockpit, autovideur par dalots de 30 millimètres, comporte une barre relevable, deux coffres à l'arrière, un sur tribord.

Winches deux vitesses dans les passavants, deux winches d'étauage de drisses sur le rouf avec doubles clamcleats. La barre d'écoute est un peu courte.

Largeur de la descente, en bas 48 centimètres, en haut 67 centimètres.



## TRAPPER 300

### PONT

Les lignes de l'étrave, très effilées, s'évasent vers un bau important. Le rouf, haut mais joliment dessiné, s'intègre bien à l'ensemble. Sur sa partie avant, un aérateur et le panneau moulé, translucide.

L'antidérapant vient de moule et pourrait accrocher un peu plus. Balcons et chandeliers sont robustes, mais le balcon avant semble bien ouvert pour retenir un équipier. Un rail de fargue métallique perforé ceinture le pont. A l'avant, se trouve un petit compartiment mouillage et un gros taquet.

### GREEMENT

Le gréement est latéral, bas-haubans et galhaubans sur les mêmes cadènes, très rentrées puisqu'elles sont fixées sur les hiloires de rouf avec reprise sur la cloison intérieure. Espars Proctor, réduction de voilure à prise de ris, bôme sur rail, renvoi de quatre drisses au cockpit.

### COCKPIT

Le cockpit, peu important, se prolonge jusqu'au tableau arrière, sur lequel est fixée la pompe de cale. Il est autovideur par des dalots de 30 millimètres. La barre est relevable. A tribord, un coffre à dessus bois. Les winches d'écoutes sont des Lewmar 8 monovitesse. Sur le rouf, deux winches Lewmar 6.

La barre d'écoute prend toute la largeur du cockpit, juste avant la descente qui est assez étroite : 37 centimètre en bas, 57 centimètres en haut.



## TRIDENT 80

### PONT

Le bateau qui nous a été confié était un modèle 1976, mais, en ce qui concerne le pont, très peu de choses ont changé en 1977. On remarque en premier le rouf, très intégré au pont, avec une sorte de redan peu pratique pour les déplacements par mauvais temps. Mais l'ensemble est dépourvu d'angles agressifs.

L'antidérapant vient de moule. En avant du mât, un aérateur qui peut être doublé, et les panneaux ouvrant du poste avant (54 x 41), puis un taquet et un compartiment mouillage. A l'extrême-avant, deux chaumards et un davier à réa.

Le pont est ceinturé d'une fargue métallique perforée.

### GREEMENT

Sloop à foc en tête, gréement latéral sur deux cadènes séparées, très rentrées dans les passavants. Un bas étai. Espars Briand. Deux hale-bas de bôme. Réduction de voilure à prises de ris. Renvois des drisses au cockpit.

### COCKPIT

Pour les détails, nous sommes allés à Lorient photographier un modèle 1977. Le cockpit est grand et autovideur, par des dalots de 40 millimètres. Sous la barre relevable, un important coqueron, et à tribord un grand coffre. Avant la descente, une longue barre d'écoute. Pour les focs, deux winches Barlow à deux vitesses et, sur le rouf, deux winches Barlow monovitesse. La descente mesure 38 centimètres de large en bas et 54 centimètres en haut.



# SIX HUIT METRES M'ETAIENT CONTES...

## SUR LE PONT ET DANS LE COCKPIT



DUFOUR 2800

### PONT

Le pont est surmonté d'un rouf suffisamment haut pour donner une hauteur sous barrots confortable à l'intérieur. L'artifice de la bande foncée, dans laquelle s'incluent les hublots fixes, permet d'en réduire un peu l'importance. Ce rouf, qui se prolonge en avant du mât, autorise une bonne hauteur sous barrots dans la partie arrière du poste avant. De chaque côté, une main courante en bois.

Le pont est ceinturé d'un rail de tangon perforé en alliage léger. A l'avant, un vaste compartiment mouillage autovideur 80x33x35. Deux forts taquets de mouillage, pas de chaumards. Pièce d'étrave en inox avec davier à réa.

### GREEMENT

Le gréement est celui du sloop à foc en tête et gréement latéral avec une seule cadène sur chaque bord, rentrée dans le passavant de 38 centimètres. Les winches de focs et grand-voile sont sur le mât, la drisse et les hale-haut et hale-bas de spi sont ramenés au cockpit. Espars Briand avec deux hale-bas de bôme.

### COCKPIT

Il est vaste et autovideur par des dalots de 40 millimètres. Un grand coffre de rangement à bâbord, barre relevable. Pour les écoutes de focs, deux winches à deux vitesses Lewmar 25, sur le rouf un Lewmar 8 monovitesse. Juste avant la descente, une barre d'écoute assez courte (65 centimètres). Largeur de la descente en bas : 44 centimètres, en haut 54 centimètres.



ARMAGNAC

### PONT

Le pont de l'Armagnac, en bois, est revêtu de peinture antidérapante. Balcons et chandeliers sont robustes. Le rouf court en stratifié s'arrêtant en arrière du mât, la manœuvre est très aisée. Entre le pied de mât et le vaste panneau de pont (66 x 66), se trouve un petit ber pour le bib. Un pavois ceinture le pont à partir du niveau du mât, en prenant de la hauteur vers l'avant. Y sont inclus deux écubiers de fargue. A tribord, un gros taquet de mouillage en bois, et au centre, une bitte d'amarrage aérateur en alu. Pas de compartiment mouillage, mais un écubier de pont pour la chaîne l'ancre pouvant rester à poste à l'avant.

### GREEMENT

Le gréement est celui du sloop à foc en tête de mât avec deux galhaubans et quatre bas-haubans dont les cadènes sont rentrées de 25 centimètres dans les passavants. Mât et bôme Francispar, deux hale-bas de bôme, réduction de voile à prise de ris. une paire de barres de flèches, deux winches de drisses sur le mât.

### COCKPIT

Le cockpit est très vaste, autovideur, par dalots de 25 millimètres. Au centre, une grande barre d'écoute au milieu de laquelle se trouve un massif pour le winch horizontal. La surface horizontale des banquettes se prolonge sous les passavants jusqu'au bordé où sont ménagés des dalots qui évacuent l'eau sous le vent. Pour le rangement, deux coffres latéraux et un coqueron. Le descente est très large, 50 centimètres en bas, 85 en haut.



**E**mbarquons ! Tiens ça glisse dangereusement ! Ça, c'était le Trapper : un antidérapant moins efficace que les autres et surtout une plage avant étroite rendent la manœuvre difficile. De toute façon il n'est pas recommandé d'aller se promener trop à l'avant du Trapper 300, au risque de casser la vitesse du bateau.

Continuons notre promenade sur les ponts. Tous les autres huit mètres à rouf long ménagent des plages avant nettement plus praticables (le Kelt huit mètres et le Trident avec un rouf en sifflet, le Dufour avec un rouf droit). Bonnes plages de manœuvre pour les trois, bon antidérapant pour le Kelt et le Dufour, un peu plus de noblesse dans le dessin de celui du Trident. Quant à l'Armagnac et au Flot (les deux roufs courts), leurs ponts sont tous deux peints avec de la bille de verre. Un peu juste. Le Flot, dans la grande tradition des bateaux en aluminium modernes, aurait mérité du tread master.

Tous les passavants bénéficient des gréments rentrés : pas de problème pour aller tailler un coup de bavette (de spi, of course) à l'avant. Seul, l'Armagnac demande un peu plus de souplesse de la part du marin pour la susdite opération : la faute aux cadènes qui ne sont pas assez rentrées et surtout au grément latéral.

Ah ! le grément latéral parlons-en, si vous le voulez bien. Je suis monté au mât du Trapper 300 et du Dufour 2 800 (mais cela aurait pu être aussi bien le Kelt ou le Trident) et le fait de balancer le mât lui donnait une flèche plus qu'inquiétante... Avec en face de vous toujours les mêmes arguments des chantiers : nous avons ovalisé et augmenté le profil du mât ! Moi, je veux bien, mais la liste des bateaux grésés ainsi commence à s'allonger (pour mauvaise utilisation peut-être, mais ce n'est pas parce qu'un client aura navigué sous voile d'avant seule qu'une telle mésaventure devrait lui arriver). Le seul des quatre sus-nommés qui n'aient pas fait l'économie d'un bas-étai est le Trident. Sinon de la cadène : pour des raisons matrimoniales (un tirant de cadène rapporté sur la coque aurait empêché les rapprochements conjugaux), celle-ci est donc directement prise sur le pont du Trident.

Bref, au risque de paraître rétro, et surtout de ne pas pouvoir brasser exactement carré, j'en resterai, pour un bateau de croisière, au bon vieux grément avec bas-haubans avant et arrière, comme le Flot 18 et l'Armagnac, cette bonne vieille valeur sûre, comme on dit dans les écoles de voile.

Une autre bonne vieille valeur sûre — on reste dans le rétro — est assurément la main courante en bois tourné que l'on se passe de père en fils depuis que l'homme a découvert qu'il était lui aussi muni de l'instinct de conservation. Cette main courante « old fashioned », on la retrouve sur le Kelt, l'Armagnac et le Trapper. Le Trident et le Dufour ont cherché à faire plus « design » en l'intégrant dans le dessin du rouf, ce qui, on l'avouera, est faire fi des préceptes de Walter Gropius (cinquante ans déjà, le Boathaus...) qui déclarait : la fonction doit engendrer la beauté et non l'inverse !

Idem pour les rails de fargue en aluminium anodisé. Ils sont tous beaux, tous pratiques pour mailler une poulie ou une estrope, mais certainement pas pour assurer un cale-pied efficace. Personnellement, je trouve que tous ne sont pas bien hauts, surtout lorsque le bateau gîte et que la botte est bien mouillée... Ah ! parlez-moi du pavois de l'Armagnac (le seul digne de ce nom) ; le marin s'y sent vraiment en sécurité. Dommage qu'il s'arrête en arrière du mât, là où il est remplacé par un souvenir de cale-pied.

Passons à la barre. Dans le cockpit, les dos sont tous bien calés avec des inclinasons de dossier qui ne scient pas trop les reins à la gîte. Merci monsieur Finot, vous avez fait école, sauf sur l'Armagnac où le dossier est un peu dur aux reins, parce que pas assez haut. Question place, presque tous ont des tailles équivalentes. Seuls le Flot et le Trapper souffrent un peu. Quant au Dufour, rien moins que 2,20 mètres de longueur de banc de cockpit. C'est tout simplement Byzance !

Du côté de l'accastillage, c'est propre et bien étudié, mis à part quelques points faibles que nous demandons aux chantiers d'améliorer. C'est bien, mais sans plus. Pour des raisons d'économie, il a été monté juste le matériel qu'il fallait.

Pour des raisons d'agrément (en croisière dans la brise, vous ne disposez pas toujours de bras super-costauds pour border), il serait souhaitable que tous les chantiers prévoient en option le montage du winch « au-dessus ».

Voilà, notre petit tour est terminé. Il est maintenant temps de mouiller. Al-lons-y ! Pas de baille à mouillage sur l'Armagnac, c'est le seul. En revanche une bitte d'amarrage. C'est aussi le seul. Vous voyez bien que ce ne sont pas toujours les mêmes qui sont parfaits ! D'ailleurs, pour nous amarrer sur l'avant, nous ne sommes pas toujours gâtés, jugez plutôt : un seul taquet avant sur le Trapper et le Trident, deux quand même sur le Dufour, le Flot et le Kelt.

Espérons simplement que les amarres du voisins ne sont pas trop grosses !



## FLOT 18

L'intérieur du Flot 18 est particulièrement réussi. Il procure à la fois : table à cartes, cuisine, couchette double et table de carré fixe plus une couchette cercueil.

A tribord, la table à cartes, de format 95 x 57, contient un important rangement et permet au navigateur, assis sur la tête de la couchette, de disposer d'un confortable coin de navigation.

A bâbord, la cuisine comporte un réchaud à cardan deux feux, un évier inox avec pompe à pied de chaque côté duquel se trouve un grand plan de travail. En-dessous, un placard. En face de l'évier, une poubelle basculante.

Le carré comporte deux couchettes dont une double par abaissement de la table du carré. Celle-ci, montée sur tube télescopique, peut se déplier et accueillir six personnes.

Des rangements se trouvent sous les couchettes, ainsi que derrière les dossiers. Sous les passavants, de grandes étagères-équipets. Le rouf, non barroté, est rigidifié par deux raidisseurs qui servent de mains courantes. A l'avant du carré a été prévu une manche d'aération.

L'ensemble en bois clair et tissus écossais, est d'un confort et d'une esthétique très agréable : le Flot est certainement le seul de ces six huit mètres dont la décoration intérieure soit vraiment originale.

Le poste avant, tout au moins dans la version roof court, sera plutôt considéré comme un rangement que comme une cabine. On y trouve une couchette en tube rabattable, un w.-c. et surtout une grande soute à matériel.



## KELT 8M

Au plan des aménagements, le Kelt 8 mètres se rapproche du Trident 80 avec une disposition identique : trois couchettes dans le carré, celle de tribord mesure 190 x 60. A bâbord, d'un seul tenant, avec toutefois une séparation amovible pour la navigation; une couchette sous le passavant de 245 x 70, et une dans le carré de 265 x 60. Une table à cartes coulisse au-dessus de la couchette du navigateur. Rangements sous les couchettes. La table du carré, qui se replie contre la cloison, mesure 90 x 90. Les couchettes sont munies de toiles à roulis.

La cuisine comporte deux bacs évier dont un avec vidange à la mer, alimentation par pompe à pied et réservoir souple de 90 litres, réchaud à cardan deux feux, grands rangements, casier à bouteilles, poubelle intégrée, glacière.

Vers l'avant, le compartiment toilettes, séparé du carré par une porte bois, comporte une penderie à tribord, un wc et lavabo coulissant à bâbord. L'aération est assurée par une manche à air, mais aucun hublot n'y est prévu.

Le poste avant est séparé des toilettes par une porte bois assez peu pratique, qui va d'ailleurs être modifiée. Les couchettes peuvent être aménagées en couchettes doubles et contiennent des rangements. L'aération et l'éclairage sont assurés par un panneau ouvrant 50 x 50.

C'est un bateau spacieux et agréable, conçu par des navigateurs, simple et d'un bon goût certain, dans lequel, toutefois, une aération plus importante aurait pu être réalisée.



## TRAPPER 300

L'intérieur du Traper 300 a été conçu avec beaucoup de recherche. Résultat : ce bateau, plus fin et plus réduit de volume que les autres, ne donne pas trop l'impression de manquer de place.

L'ensemble a été très soigné sur le plan esthétique et comporte, dans le carré, deux couchettes inférieures, une de 171 x 50 centimètres, une pour enfant de 142 x 50 centimètres et deux couchettes supérieures constituées en partie par le dossier relevé des banquettes. Elles sont équipées de toiles à roulis et mesurent 196,50 x 67 centimètres aux épaules. La couchette navigateur, à bâbord, mesure 190 x 60 centimètres. Rangements sous les couchettes.

Il n'y a pas de table à cartes, mais une vaste table de carré dépliant sur colonne métallique (90 x 90).

La cuisine comporte d'un côté de l'évier un réchaud deux feux à cardan, des rangements à vaisselle, un plan de travail-descente et de l'autre côté une glacière avec ouverture sur le dessus. La réserve d'eau douce est de 60 litres.

Le carré est séparé du poste avant par une cloison bois. Il est équipé de deux couchettes transformables en double et séparées par un rideau du wc en face duquel se trouve une penderie.

L'ensemble est clair et agréable. L'aération est assurée dans le poste avant par un panneau ouvrant venant de moule et par un aérateur.

Le Trapper 300 offre certainement un intérieur très séduisant, avec toutefois un peu moins de place.



## TRIDENT 80

Table à cartes coulissante au-dessus de la couchette du navigateur, cuisine, trois couchettes, bonne hauteur sous barrots voilà, semble-t-il l'archétype de l'aménagement du carré d'un huit mètres. Pour agrandir la cuisine, les pieds de la couchette tribord (197 x 63) rentrent dans une alvéole reprise sur le compartiment toilettes.

La couchette bâbord (173 x 64) est disposée bout à bout avec celle du navigateur (173 x 70).

La table du carré (82 x 95) se replie contre la cloison. Elle est prévue pour quatre à six personnes.

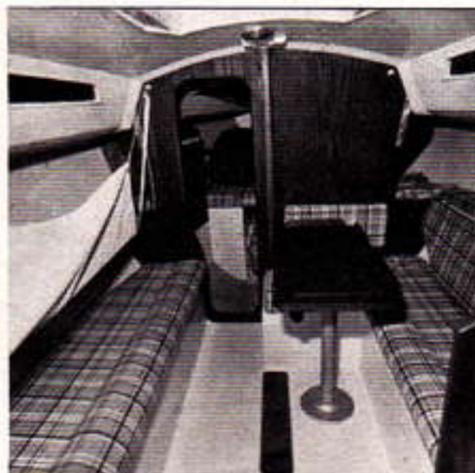
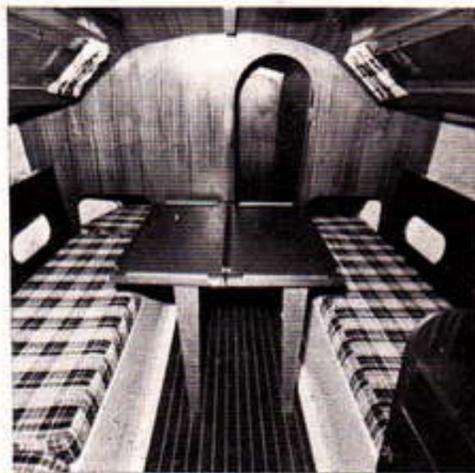
La table à cartes coulissante, avec rangement de cartes au-dessus de la couchette du navigateur, mesure 70 x 72.

La cuisine, de disposition inhabituelle, est équipée d'un réchaud à cardan deux feux qui se trouve derrière un évier moulé, alimenté par une pompe à pied. A gauche de cet ensemble, on trouve un grand plan de travail servant de couvercle à une glacière sous laquelle a été placé un placard.

Vers l'avant, le compartiment toilettes est vaste et comporte à bâbord un wc et un lavabo coulissant. L'éclairage y est insuffisant, mais deux manches à air sont prévues.

Le poste avant, classique, offre deux couchettes transformables. Il est éclairé et aéré par un panneau de pont 54 x 41.

C'est un bateau clair et les nouveaux aménagements ainsi que le grand volume intérieur permettent de concevoir des navigations de bonne taille sans poser de problèmes.



# SIX HUIT METRES M'ETAIENT CONTES...

## DU COTE DES AMENAGEMENTS

Sur le plan des aménagements, nous avons tout vu. Ou plus exactement, nous avons vu presque partout la même disposition, à l'exception du Flot. Le choix laissé par les goûts de la clientèle potentielle n'est peut-être pas bien vaste mais force est tout de même de constater un certain manque d'imagination général.

Question volume, ni les tonneaux de jauge de la douane ni le franc-bord n'ont menti : c'est bien le Dufour 2 800 qui offre le plus grand volume habitable de tous les huit mètres essayés. Après viennent l'Armagnac, le Trident et le Kelt. Restent le Trapper et le Flot. Le premier essaie de se donner des impressions de volume en mettant plein de couchettes très séduisantes mais sans doute pas toujours aisées à utiliser. Le second, en reléguant le poste avant au rôle de soute à voiles et en avançant la cloison, dégage un volume de carré assez important qui est toutefois rempli par beaucoup de choses : dinette, table à cartes fixe et grande cuisine.

Bref un « grand », trois « moyens », un « petit petit » et un « petit grand » avec possibilité d'intervertir au choix les deux derniers, suivant l'opinion que vous vous faites des aménagements d'un bateau de croisière.

Le style de décoration, dans l'ensemble, ne coupe pas le souffle. S'il fallait répondre très vite à la question : « quel est l'intérieur qui vous a le plus séduit en rentrant dans le carré ? », je serais tenté de citer le Trapper. A cause du teck huilé en particulier et de la finition en général. C'est très très « cosy » ! Ça l'est même tellement qu'on se surprend à regretter un peu plus de place...

Les autres canots sont plutôt du genre impersonnel. Contre-moule, sapelli et compagnie. Il y fait froid ! Il y aurait quand même un petit coup de chapeau à donner en passant du côté du Flot pour avoir su utiliser des bois clairs et des tissus harmonisés (pas écossais pour un coup), s'il n'y avait pas des manques certains au niveau de la finition.

— Mais l'Armagnac, le seul bateau en bois de votre essai, il devrait quand même correspondre à vos critères d'intérieur chaleureux, non ?

— Vous l'avez dit, c'est non.

Et c'est dommage. Trop de peinture laquée là-dedans. Avouez que c'est quand même un comble de ne pas vraiment avoir l'impression de se trouver sur un bateau en bois, quand par chance on en tient un !

Faisons le tour du propriétaire. Voyons, là, la marche de descente... Bada-boum ! Sur le Flot, et surtout sur le Kelt et le Trapper, cette marche est si petite qu'on est quasiment assuré de la manquer. Défense de descendre avant l'arrêt complet de l'appareil !

Evidemment, les chantiers ne réduisent pas leurs marches de descente pour augmenter leurs marges, mais plus pour ménager un espace au pied de la cuisine et de la table à cartes. Seuls le Dufour et le Trident ont résolu le problème. Bien.

Le Dufour tout comme le Trapper ont même tellement résolu le problème de la table à cartes qu'ils l'ont supprimée (je ne peux pas croire sérieusement que l'abattant de la penderie du Dufour puisse servir un instant de table à cartes). Le Flot et l'Armagnac ont choisi d'avoir une table à cartes fixe. Ceci reste de loin la meilleure solution, car il faut bien voir qu'en mer la table à cartes sert aussi (quelquefois involontairement) de point d'appui. Sur le Flot, la contre-partie de cette table fixe est l'accès vraiment acrobatique de la couchette cercueil.

Les deux autres, c'est-à-dire le Kelt et le Trident, ont repris le principe de la table à cartes sur glissière, la plus intelligente étant celle du Kelt dans la mesure où elle peut s'utiliser assis vers l'arrière, en enlevant un coussin de la banquette. Nul doute que ce principe fasse école. Personnellement, je renforcerais les glissières.

Côté cuisine, il y a partout un réchaud deux feux à cardan, un évier avec écoulement à la mer (le plus grand et le plus profond est celui du Dufour), une glacière (sauf sur l'Armagnac). Les plans de travail se trouvent soit sur la marche de descente (Flot 18, le plus pratique) soit sur abattants (Dufour, Armagnac). Mais nous devons à la vérité de dire que nous n'avons pu cette fois-ci, faute de temps (certains bateaux devant regagner leur chantier), utiliser les cuisines comme elles auraient dû l'être, c'est-à-dire en prenant de vrais repas à bord. C'est donc une des lacunes de cet essai. Le prochaine fois, c'est promis, nous essaierons de faire mieux.

Les tables de carré sont de trois sortes. Fixes sur le Trapper et le Flot (où elles permettent d'aménager une couchette double), rabattables le long de la cloison de mât sur le Dufour, le Trident et le Kelt. Inexistante, ou plus exactement remplacée par une table de camping rangée dans les toilettes sur l'Armagnac.

Si l'on regarde du côté du couchage, la plupart des huit mètres ont retenu le principe des « trois couchettes dans le carré », deux de part et d'autre de la table et une cercueil. Seul le Trapper présente des couchettes supérieures dans le carré en utilisant le dossier de la banquette comme complément de couchette supérieure. Mais le tirant d'air de la couchette supérieure est bien faible, et la place pour les pieds de la couchette inférieure tribord quasiment famélique ! En fait, si l'on fait le compte, on s'aperçoit que c'est l'un des bateaux les plus petits qui offre le plus de



### DUFOUR 2800

Le Dufour 2 800 offre un grand espace intérieur. Grand carré cuisine, toilettes et wc, hauteur sous barrots dans le poste avant. Le carré comporte trois couchettes confortables, dont une pour le navigateur qui dispose d'une hauteur suffisante, et au-dessus de laquelle se trouve un tiroir pour les cartes.

Des rangements sont prévus sous les couchettes. La table du carré, repliable contre la cloison, peut accueillir cinq à six personnes. Un panneau ouvrant Goiot (35 x 48) assure l'aération ainsi que l'éclairage, en supplément des quatre hublots fixes sur les hiloires du rouf.

La cuisine est composée d'un réchaud à cardan deux feux sous lequel a été aménagé un grand espace de rangement avec tiroir, et un plan de travail amovible. L'évier est en inox avec pompe à pied. Derrière ce dernier se trouve une glacière de 80 litres.

Les toilettes sont très grandes et comportent un w.-c., un lavabo moulé avec miroir et possibilité de douche. Une manche à air assure l'aération.

Le poste avant comporte deux couchettes modifiables en couchette double, avec rangements. Aération et éclairage sont assurés par un panneau Goiot (35 x 48).

L'ensemble de l'intérieur du bateau est traité en tissu, bois acajou et contre-plaqué imitation parquet pour les planchers : cela reste dans la tradition de qualité Dufour, avec moins de contre-moule apparent que sur certains précédents modèles.



### ARMAGNAC

Bien entendu, dans ce bateau en bois, c'est le bois qui domine dans les aménagements.

L'intérieur de l'Armagnac est d'abord fonctionnel.

A bâbord, une grande table à cartes fixe (80 x 95) avec rangement des cartes et gouttière pour les crayons, pointe sèche, etc., au fond de laquelle peuvent se disposer un peu d'électronique et les ouvrages de navigation.

A tribord, un vaste coin cuisine avec un plan de travail amovible sur le réchaud à cardan deux feux, plus un plan rabattable contre la cloison du carré.

L'évier comporte un bac inox avec pompe à pied alimenté par un réservoir souple de 50 litres. Les rangements et équipements divers sont bien étudiés et suffisants.

Sous le plancher du cockpit se trouve un espace où peuvent se ranger un moteur hors bord, gaffe, aviron, etc..

Le carré proprement dit comporte deux couchettes inférieures (une de 190 x 60, une de 193 x 50), une supérieure fixe à bâbord, avec planche à roulis, (199 x 60 aux épaules) et une supérieure escamotable à tribord. Pour les repas au mouillage, une table de camping. Une manche à air assure l'aération du carré. Des volumes de rangement sont prévus sous les couchettes.

Le poste avant comporte deux couchettes transformables en couchettes doubles et un wc d'usage peu aisé, étant donné la faible hauteur sous barrots.



# SIX HUIT METRES M'ETAIENT CONTES...



1 *La descente.* Elle peut être acrobatique (**Kelt** photo 1) afin de ménager l'espace au pied de la cuisine. Elle peut être pratique et même intelligente (**Dufour** photo 2) avec ses bords relevés pour la gîte.



couchettes ! Mais, au fait, où sont donc passés les rangements ? Question oiseuse, évidemment, pour qui ne croit pas aux miracles...

Le Flot, lui, continue à se distinguer en prévoyant une dinette-couche double dans le carré. Il est vrai que son poste avant ne sert en fait que de soute à voiles, ce qui a permis l'avancée des couchettes.

Quant aux matelas — c'est peu pratique — tous sont recouverts de tissu, à part l'Armagnac ; en fait, chaque fois que c'est possible (couchettes symétriques) il faudrait prévoir en option des couchettes mixtes mi-plastique, mi-polyester.

Un autre point important est celui du rouf. Avec l'avènement des pilotes automatiques — et donc des quarts de nuit à l'intérieur — les roufs courts munis de hublots permettent de surveiller sur l'avant. C'est le cas de l'Armagnac et du Flot. Le Kelt, le Trident, le Dufour et le Trapper ont des roufs plus longs.

Evidemment, dès que le rouf est court, la hauteur sous barrots est réduite dans l'avant. Sur le Flot, pas de problèmes puisque celui-ci ne sert pratiquement qu'au rangement des voiles. Sur l'Armagnac, ce procédé empêche de se tenir assis sur la couchette avant, d'où gêne possible. Sur les autres huit mètres, vous pourrez tenir assis sur les têtes de couchette du poste avant, tout au moins lorsque le rouf est en sifflet.

Si nous continuons notre tour de propriétaire du côté des toilettes (il faut bien en passer par là), reconnaissons que la palme revient au Dufour 2800 : le lavabo y est plus grand que dans le 31 ! C'est tout dire. Même les réserves d'eau ont suivi ce mouvement inflationniste : 130 litres de réserve d'eau. C'est beaucoup pour un huit mètres et en tout cas plus que dans les autres (en moyennes 60 litres). En fait, le Dufour est le seul à avoir donné autant d'importance au cabinet de toilettes. Sur les autres bateaux, le tout se limite à un lavabo coulissant (Trident, Kelt, Trapper), quant il y en a un. Autres mœurs, autre style !

En résumé : deux bateaux parmi les six présentent des aménagements plus spécialement destinés à la vie en mer ; il s'agit de l'Armagnac et du Flot 18. Ces deux là sont justement ceux qui ne sont pas construits en polyester, allez savoir pourquoi... A l'intérieur, tout est fixe et tout est à sa place. En revanche pour y circuler, pour la vie au port, un peu de volume fait défaut.

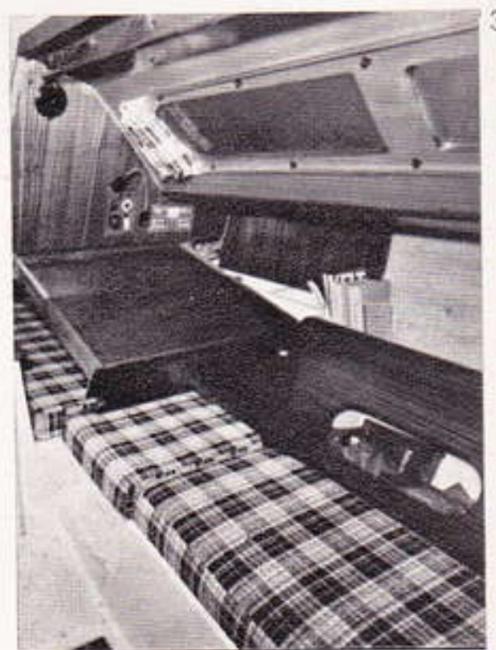
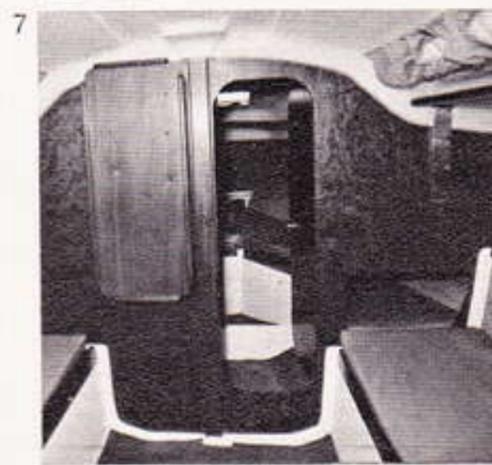
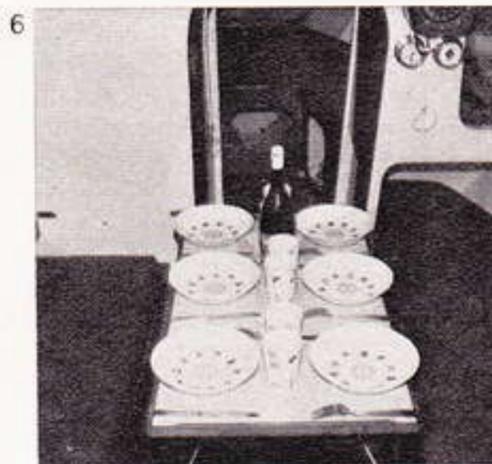
Les autres, qui sont certainement passés dans des écoles de marketing très poussées, savent bien que la moyenne des nuits passées en mer s'élève actuellement à un peu moins d'une par bateau et par an. Alors, il serait vain d'aller à l'encontre des besoins des clients. Voilà qui nous donne des intérieurs plus agréables au mouillage.

Mais après tout, n'est-ce pas Platon qui a dit que le plus agréable en bateau était l'escale ?

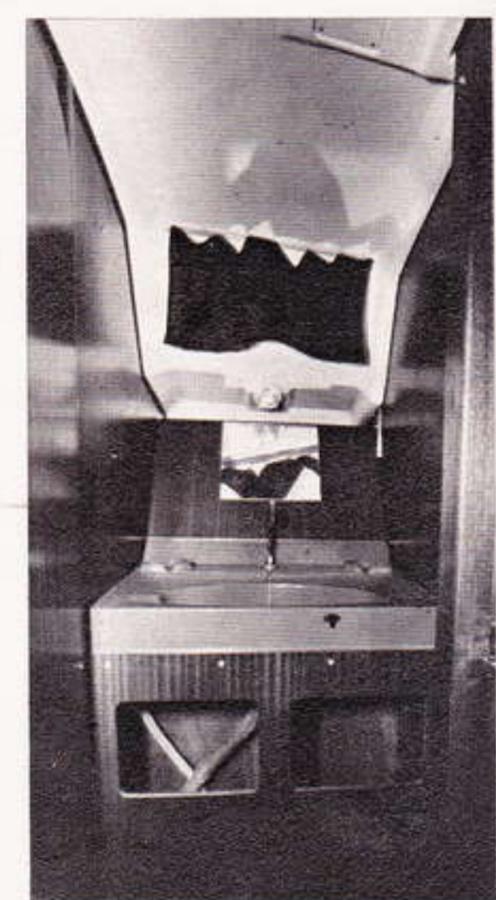


6 *La table du carré.* Sur l'Armagnac (6), c'est une table de camping qui se range dans les toilettes. Sur les autres (photo 7, le Trident), elle se replie le long de la cloison. Seuls le Flot et le Trapper ont des tables fixes (photo 8, la table du Trapper sur colonne métallique).

*La cuisine.* Elle se compose toujours d'un évier deux feux à cardan et d'un évier avec vidange à la mer. Presque toujours d'une glacière (excepté l'Armagnac). Les plans de travail restent peu nombreux à moins que l'on ne puisse, comme dans le cas du Trident (9) utiliser la marche supérieure de descente, comme surface supplémentaire.



3 *La table à cartes.* Trois courants s'affrontent. Il y a d'abord celles qui sont fixes (photo 4 celle de l'Armagnac) ; il y a ensuite celles qui s'escamotent sous les bancs de cockpit (photo 3 celle du Kelt), qui, en plus, présente l'avantage de pouvoir être utilisée assis. Et puis il y a celles qui sont inexistantes...



5 *Le cabinet de toilettes.* Cela va du somptueux poste de toilette du Dufour (5) au dénuement le plus complet.

## Françoise Eyquem et Hervé Le Ménédeu : Flot 18

Etrave pincée, maître-bau très large, haut sur l'eau, coque à bouchains brute d'alu, le Flot respire d'avantage l'air du grand large que l'odeur du caravanning.

De l'air, il lui en faut même un peu plus que les autres : au près sans vent et dans le clapot, le compromis cap-vitesse est délicat à trouver. Seules les bouffées d'air commencent à lui donner une âme qui lui permette de s'exprimer pleinement. Alors là, tout est permis, car le Flot sait tenir sa route sans qu'on soit cramponné à la barre.

A l'intérieur, merveille, à la place du traditionnel placage acajou vernis écossais, voici dans le style « pain, amour et caramel » de l'orme sur les parois et la même valeur de tissu sur les coussins. Il sentait bon le sable chaud...

Le confort est d'ailleurs à la mesure de l'esthétique : de la cuisine au carré, pas de ségrégation et, malgré notre déballage, il restait encore de la place dans les équipets.

Bref, un bateau solide (vive l'AG 4) avec, nous oublions de le souligner, un grément très bien tenu : la robustesse a peut-être primé sur la performance, mais qui oserait s'en plaindre ?

la grande affluence des écoutes auprès des winches, la bousculade du textile aux taquets trop peu nombreux. Le sourire.

En dehors du près, le Trapper 300 est moins convaincant. Il manque de puissance au bon plein, et gagnerait à être plus raide à la toile au largue sous spi et au près dès force 3. Vent arrière sous spi la vitesse est satisfaisante, mais la stabilité de route n'est pas évidente. Sérieux, souriant encore.

A l'intérieur, l'exploitation du bau maximum est intéressante. Mais la coque aux extrémités pincées ménage un volume insuffisant. Deux lits, astucieux certes, se déplient. Un peu étriqué. Partout le galbe de la coque est présent, limitant les aménagements possibles. La grimace.

Alors, le Trapper 300 ? Un huit mètres pour équipages jeunes et dynamiques aimant régater. La gaieté.

## Daniel Nottet : Trapper 300

La carène est belle, quoique tourmentée, les extrémités pincées, malgré un bau large, donnent une faible surface mouillée.

L'avantage de cette formule se révèle dans le petit temps, où le Trapper 300 est intouchable. Dans tous les cas, la maniabilité est impressionnante, le bateau virant exactement sur place. Le grand rire.

Le Trapper 300 est très sensible au poids à bord, au placement de ce poids, au réglage de la voilure. L'accastillage, cependant, est parfois un peu juste pour tirer le parti maximum du bateau sous voiles. Dans les manœuvres sous spi, par exemple, c'est

## Daniel Allisy : Dufour 2800

Le chantier Dufour reste semblable à lui-même ou plus exactement à la nouvelle image qu'il a décidé de se forger : pas d'innovations spectaculaires, mais de bonnes recettes établies.

Le 2800 est grand. Très grand même, de tous les huit mètres, il offrait le plus grand volume habitable. Ce qui se traduit inévitablement aussi par un franc-bord plus élevé que les autres...

Mais qui ne veut rien n'a rien !

Sur l'eau, eh bien ! ma foi, ce n'est pas du tout un mauvais canot. Honnête à toutes les allures, trop raide à mon goût (c'est bien désagréable d'éprouver l'impression de gîter à contre par petit temps), bon au près, très bon au vent arrière, voilà de quoi être satisfait quand on sait que nous sommes toujours restés dans le coup par rapport à des régatiers plus confirmés.

A l'intérieur, c'est grand, c'est confortable, mis à part cette table à cartes inexistante. Dommage — je vais encore avoir des remarques du chantier — que tout cela manque un peu de caractère. Il est vrai que sur ce chapitre, je maintiens toujours et encore que les petits copains n'avaient pas grand-chose à lui remonter...

En un mot, un très honnête canot pour un prix lui aussi honnête. C'est déjà beaucoup !

## Jean-Louis Guillemard : Kelt 8 mètres

Avant de mettre le Kelt 8 mètres sur la planche à dessin, le chantier de Gilles Le Baud avait procédé à une enquête très poussée auprès de futurs acquéreurs. Il en était ressorti le désir général d'avoir un bon marcheur doublé d'un « grand » huit mètres confortable à l'intérieur. Incontestablement, le résultat correspond aux souhaits exprimés.

Le Kelt 8 mètres marche bien. Le crayon de Gilles Ollier, l'architecte responsable, s'est révélé heureux. Le prototype s'est distingué. Cette année, il a remporté les Cent Milles

de La Trinité et il s'est classé troisième aux régates d'entraînement d'hiver, toujours à La Trinité.

Il reste que la vocation du huit mètres est la croisière. Très vaste à l'intérieur, il offre un réel confort pour un équipage de cinq à six personnes. Le carré est de belle dimension. Les équipets sont nombreux. Selon la tradition (déjà !) du chantier Le Baud, le goût du détail pratique est poussé fort loin.

Pas de problème, donc : le Huit mètres fera son chemin. Pourtant, à notre goût, il lui manque ce petit quelque chose qui en ferait un voilier de haute mer hors classe. Sans doute par désir de répondre aux vœux d'une clientèle à qui il arrive de penser confort avant navigation et à qui il serait peut-être bon, un jour, de forcer quelque peu la main.

## Alexandre Bergevin : Trident 80

Un grand balèze bien viril : carré d'épaules, silhouette élancée. L'allure de cette carapace possède le caractère d'une photographie en noir et blanc : à peine les filières enjambées, apparaît le contraste de l'ambitieux portrait du Trident. Le régatier qui ne plaisante pas avec les éléments de vitesse se double d'un habitable qui ménage un bel espace vital dans son gros ventre.

A l'intérieur, la première image fixe — teintes discrètes, coin-cuisine sans rien de trop — semble cadrer davantage avec une équipe de grands gaillards amarines qu'avec une petite famille très popote.

Stick en main, le bateau fait preuve d'un équilibre remarquable. Le sentez-vous un peu ardent ? Reprenez quelques centimètres sur l'écoute de foc. Voiles réglées, la stabilité de route du Trident lui permet pratiquement de parcourir son bord tout seul. Excellent dans le petit temps, mais gît vite.

Les performances du Trident en course en 1976 situent bien ses capacités. Champion de France de haute mer, vainqueur à la semaine de La Rochelle, il a en revanche concédé pas mal de terrain dans la brise de l'Obélix trophy.

Confort et panache, de quoi justifier l'ambition sur les mers dont parlait Lemierre : « Le trident de Neptune est le sceptre du monde. »

## Eric Dumont et Olivier Peretié : Armagnac

Curieux voilier, cet Armagnac. Né il y a plus de dix ans, toujours en contre-plaqué, il est rien moins que démodé. Au contraire, en compétition, il montre sans vergogne son tableau à des unités plus récentes, apparemment plus affûtées et parfois plus grandes.

L'Armagnac d'aujourd'hui, c'est vrai, n'est que le petit-fils de celui que Philippe Harlé dessina en 1966. Déjà modifié en 1969, en 1972 le bateau dut subir une nouvelle cure de jouvence, jauge IOR oblige. Le maître-bau a été reculé et a gagné 15 centimètres et l'étrave est devenue encore plus tendue. Le premier bouchain, autrefois rasant, a été relevé

pour réduire la largeur à la flottaison. Le safran a quitté le tableau pour rejoindre un aileron sous la voûte. La forme du lest a été améliorée.

Personnellement, j'aime cette silhouette un peu massive, un rien agressive, et cette carène aux couleurs vives qui tire l'œil au milieu de la grisaille de polyester. Pour autant le bateau n'est pas de la race des bêtes faciles qui s'approprient au premier coup de barre. Il a son « quant à soi » et réclame un temps d'adaptation avant de donner toute sa mesure. Mais quand il la donne, quel plaisir ! Oui, le prix n'est pas léger. Mais il est justifié.

FLOT 18

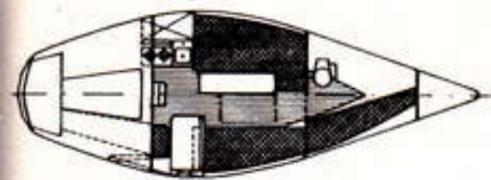
Architecte : Sylvestre Langevin  
Chantier : Métalu, La Grand-Ville,  
44250 Saint-Brévin-Les-Pins. Tél. :  
(40) 82-63-75.

Dimensions :  
Longueur hors tout : 8 m  
Longueur flottaison : 6,40 m  
Bau maximum : 2,92 m  
Tirant d'eau : 1,25/1,55 m  
Déplacement : 2 t  
Lest : 0,750 t  
Jauge en douane : 5,63 t

Intérieur :  
Hauteur sous barrots :  
• à l'arrière du carré : 1,76 m  
• toilettes : 1,50 m (rouf court)  
Couchettes : 5

Voilure :  
• grand-voile : 11,5 m<sup>2</sup>  
• génois médium : 24 m<sup>2</sup>  
• spinnaker : 50 à 54 m<sup>2</sup>

Prix :  
82 200 F ttc sans moteur et  
95 650 F ttc avec RC 8D.



KELT 8M

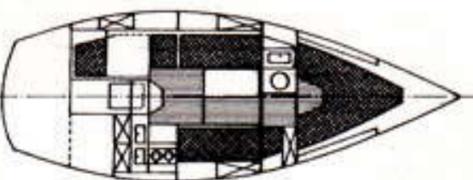
Architecte : Gilles Ollier  
Chantier : Kelt-Marine, zone nauti-  
que du Prat, 56000 Vannes. Tél. :  
(97) 54-17-89.

Dimensions :  
Longueur hors tout : 8 m  
Longueur flottaison : 6,20 m  
Bau maximum : 2,95 m  
Tirant d'eau : 1,40/1,60 m  
Déplacement : 2,200 t  
Lest : 0,900 t  
Jauge en douane : 6,65 t

Intérieur :  
Hauteur sous barrots :  
• à l'arrière du carré : 1,85 m  
• toilettes : 1,65 m  
Couchettes : 5-6

Voilure :  
• grand-voile : 13,5 m<sup>2</sup>  
• génois médium : 26,5 m<sup>2</sup>  
• spinnaker : 55 m<sup>2</sup>

Prix :  
82 600 F ttc sans moteur et  
96 100 F ttc avec moteur RC8D



TRAPPER 300

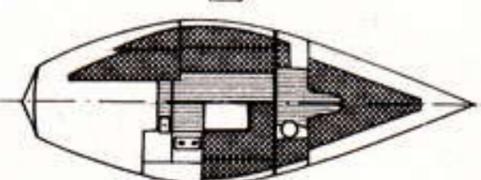
Architecte : Bruce Kirby  
Chantier : Motte Marine, Combrit,  
29120 Pont-l'Abbé. Tél. : (98) 56-  
32-14.

Dimensions :  
Longueur hors tout : 8 m  
Longueur flottaison : 6,28 m  
Bau maximum : 2,09 m  
Tirant d'eau : 1,49 m  
Déplacement : 2 t  
Lest : 0,857 t  
Jauge en douane : 4,97 t

Intérieur :  
Hauteur sous barrots :  
• à l'arrière du carré : 1,72 m  
• toilettes : 1,60 m  
Couchettes : 5

Voilure :  
• grand-voile : 10,31 m<sup>2</sup>  
• génois médium : 20 m<sup>2</sup>  
• spinnaker : 45 m<sup>2</sup>

Prix :  
79 000 F ttc sans moteur et  
95 585 F ttc avec Yanmar YS8



TRIDENT 80

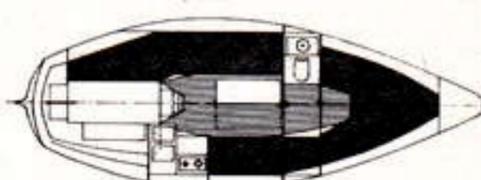
Architecte : Daniel Tortarolo  
Chantier : SMAP-Neptune S.A., RN  
100, Domazan, 30390 Aramon. Tél. :  
(66) 87-02-83.

Dimensions :  
Longueur hors tout : 8 m  
Longueur flottaison : 7,14 m  
Bau maximum : 2,90 m  
Tirant d'eau : 1,60/1,45 m  
Déplacement : 2,350 t  
Lest : 0,950 t  
Jauge en douane : 6,32 t

Intérieur :  
Hauteur sous barrots :  
• à l'arrière du carré : 1,76 m  
• toilettes : 1,69 m  
Couchettes : 5

Voilure :  
• grand-voile : 11 m<sup>2</sup>  
• génois médium : 24 m<sup>2</sup>  
• spinnaker : 54 m<sup>2</sup>

Prix :  
79 500 F ttc sans moteur et  
93 200 F ttc avec moteur Yanmar



CE QUI POURRAIT ETRE AMELIORE

D'abord et avant tout, prévoir une version où la surface de voilure serait légèrement augmentée pour la marche dans le petit temps.

Ensuite, revoir des détails dans le cockpit : diminuer un peu la longueur de la barre en y adjoignant un stick. Reculer un peu l'emplacement de la barre d'écoute. Revoir le système de fermeture des coffres de cockpit pour ne plus s'y couper les doigts, de même que pour les glissières de rouf.

Il y a aussi des détails d'accastillage sur le pont qu'il faudra prévoir ou revoir, tels un emplacement pour ranger le tangon, un rail d'écoute plus long et un accastillage de hale-bas de bôme renforcé.

A l'intérieur, la finition de coupe des tissus sur les hublots n'est pas toujours parfaite. Il faudra supprimer carrément le tissu dans les fonds d'équipets de la cuisine. Enfin, si la table à cartes fixe est très appréciable, le passage dans la couchette cercueil derrière est assez problématique...

Nous avons eu deux exemplaires du Huit mètres en main. L'un était un prototype, l'autre le numéro un. Tous deux ont été présentés par le chantier comme étant sujets à de multiples améliorations, connues, répertoriées, programmées. Alors, pourquoi écrire : ici manque une main courante, là l'ancre passe mal, ici la fermeture du coffre est fragile, là une modification de la table du carré serait opportune, lorsque vous savez que tous ces défauts sont destinés à être corrigés dans la production future ? Aucun intérêt.

Disons simplement que nous regrettons de ne pas trouver une table à cartes fixe (il est vrai qu'elles sont rares sur un huit mètres). De même, nous aurions aimé un emplacement où laisser cirés et bottes mouillés en descendant du cockpit. Il était, d'ailleurs, dans les intentions du chantier d'en offrir un. Mais où placer ce bac ou ce placard ? Il n'y avait guère qu'un endroit : à la place du moteur fixe. Le moteur l'a emporté.

Sur un bateau destiné à la régate, certains défauts sont gênants : il s'agit du pataras qui n'est pas réglable et du chariot d'écoute de grand-voile qui n'est pas facilement réglable (il ne peut-être amené au vent). Les poulies de renvoi des drisses sont placées trop haut au-dessus du pont et gênent le hale-bas de bôme au vent arrière.

Côté barre, il y avait un peu de jeu dans la liaison barre-mèche de gouvernail, et il n'y avait pas non plus de stick, absence fâcheuse sur un tel bateau de course.

Quant à l'intérieur, si l'on veut vraiment pouvoir se servir des couchettes supérieures du carré, il faudrait quand même élargir l'espace prévu (?) pour les pieds derrière le poste de toilettes et la penderie.

Enfin, et bien que ceci ne puisse être amélioré, signalons que les formes tourmentées de l'arrière (la jauge) nous ont semblé être une gêne pour la marche au large.

Un des problèmes du Trident en croisière est sa sensibilité à la répartition des poids : ce problème devrait être revu, d'autant que le passage dans le clapot réclame une certaine attention.

Le safran pourrait être également légèrement augmenté pour améliorer la tenue du spi au large.

Sur le pont, l'accastillage est bien disposé et de bonne qualité. Toutefois, le méplat du rouf sur la plage avant est quelque peu gênant pour la manœuvre. Certains détails pourraient être revus comme la position du barreur à la gîte ou l'absence du coffrage pour le capot coulissant. Les taquets de barre d'écoute pourraient également être positionnés de manière plus ou moins commode.

L'intérieur du Trident 77, qui a été remodelé, offre toute satisfaction. Nous regrettons néanmoins le fait que les deux couchettes bâbord dans le carré soient de longueurs si modestes.

## DUFOUR 2800

**Architecte :** Michel Dufour S.A., zone industrielle de Périgny, 17001 La Rochelle. Tél. : (46) 53-16-46.

**Dimensions :**  
Longueur hors tout : 8,25 m  
Longueur flottaison : 6,84 m  
Bau maximum : 2,93 m  
Tirant d'eau : 1,20/1,50 m  
Déplacement : 2,750 t  
Lest : 0,900 t  
Jauge en douane : 7,11 t

**Intérieur :**  
Hauteur sous barrots :  
• à l'arrière du carré : 1,77 m  
• toilettes : 1,77 m  
Couchettes : 5

**Voilure :**  
• grand-voile : 13,60 m<sup>2</sup>  
• génois médium : 23,30 m<sup>2</sup>  
• spinnaker : 52 m<sup>2</sup>

**Prix :**  
97 902 F ttc avec moteur Renault RC8D; commercialisation sans moteur non prévue.

## ARMAGNAC

**Architecte :** Philippe Harlé  
**Chantier :** Aubin, rue de la Basse-Ille, 44400 Rézé-les-Nantes. Tél. : (40) 75-40-26 et 75-49-30.

**Dimensions :**  
Longueur hors tout : 8,55 m  
Longueur flottaison : 6,65 m  
Bau maximum : 2,80 m  
Tirant d'eau : 1,37 m  
Déplacement : 2,200 t  
Lest : 1,200 t  
Jauge en douane : 6,75 t

**Intérieur :**  
Hauteur sous barrots :  
• à l'arrière du carré : 1,79 m  
• toilettes : 1,35 m  
Couchettes : 5

**Voilure :**  
• grand-voile : 13,60 m<sup>2</sup>  
• génois médium : 25 m<sup>2</sup>  
• spinnaker : 64 m<sup>2</sup>

**Prix :**  
100 000 F ttc sans moteur et  
117 600 F ttc avec Yanmar YS8.

# SIX HUIT METRES M'ETAIENT CONTES...

## TENTATIVE DE CONCLUSION DE LA SYNTHÈSE

Toute fable a une morale, tout comparatif devrait avoir une conclusion. La tâche n'est pourtant pas aisée. Nos six huit mètres, nous l'avons vu, ont des programmes assez différents.

Un point commun, cependant, les rapproche, outre la taille, c'est le prix, mis à part le grand frère Armagnac qui est plus grand et, donc, plus cher.

Sans moteur et avec un jeu standard comprenant deux voiles, les prix varient de 79 500 francs pour le Trident à 82 600 francs pour le Kelt.

La différence est — une fois n'est pas coutume — vraiment limitée. L'Armagnac monte, lui, à 117 600 francs mais il est, répétons-le, plus grand et plus rapide dès qu'il y a un peu de vent.

Comment s'y retrouver ?

Tout simplement en essayant — ce qui devrait être la démarche habituelle dans l'achat d'un bateau — de déterminer ce que vous voulez réellement faire de votre bateau.

Si vous entendez régater et vous amuser à la barre, le Trapper est à notre avis un bon cheval.

Si vous souhaitez allier le goût de la compétition et faire aussi de la croisière,

à moins d'être vraiment timide et de dormir en vous croisant les pieds,

mieux vaudrait le Kelt

qui s'est toujours très bien comporté lors de ce comparatif, et dont l'intérieur est très vaste.

Les bateaux de mer, pas de problème; il faut d'abord citer l'Armagnac (déjà couronné) et le Flot qui est un des bateaux qui inspire le plus confiance, à défaut d'être le plus rapide.

Le petit temps sera l'apanage du Trident dont la faible surface mouillée lui permet de montrer le bout de son tableau à beaucoup d'étraves.

Un grand volume intérieur également,

Mais si l'on veut trancher la question en fonction du volume, alors pas d'hésitation, optez pour le Dufour 2 800 qui,

outre de bonnes qualités marines,

offre une utilisation maximum du volume.

Aucune des parties des aménagements ne semble étriquée.

Le franc-bord excepté bien sûr.

Nous voici arrivés à la fin de ce comparatif.

Espérons qu'il vous aidera ou vous aura aidé à faire votre choix; la méthode n'est pas encore parfaite,

loin de là, mais nous attendons vos suggestions

pour refaire nos sacs marins, continuer et améliorer ces essais comparatifs.

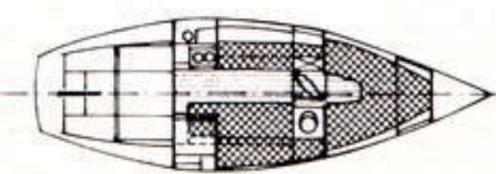
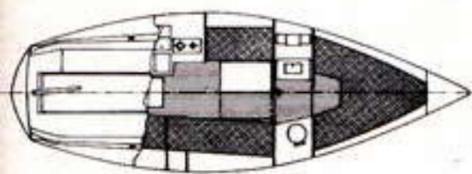
De notre côté, pas de problème :

plus on est de fous à naviguer, plus on rit.

Et puis j'en connais certains

qui brûlent déjà d'aller laver l'affront

de s'être fait passer au près sous le vent...



Un des gros handicaps dans la marche au près a été l'impossibilité de ramener le génois à l'intérieur; prévoir un rail plus à l'intérieur. De même, la barre d'écoute est bien étroite (juste la largeur entre-bancs).

Sur le pont, la manoeuvre est facile, ne seraient-ce ces rails de fargue qui sont trop bas pour faire de bons calepieds.

L'absence de chaumard avant et arrière est particulièrement gênante, pour les taquets qui travaillent tous azimuts, et surtout pour les bouts qui ne demandent qu'à se cisailer sur la première aspérité venue, l'avant du rail de fargue par exemple.

A l'intérieur, regrettons très fort l'absence de table à cartes: il est tout à fait possible d'en prévoir une sur glissière, là où se trouve déjà le tiroir pour ranger les cartes. Du côté de la cuisine, il faudrait également prévoir un espace de desserte plus important (une tablette à abattants par exemple sur la cloison).

Les coffres de cockpit sont très vastes et peuvent accueillir toutes les voiles. Mais les ouvertures n'admettent que les voiles pliées.

L'hiloire de cockpit finit par rentrer dans les reins à la gîte. Ne pourrait-il être plus incliné et plus épais ?

Les vidanges de cockpit gagneraient à avoir un diamètre plus important.

Sur la version de série, les winches d'écoute paraissent un peu faibles pour les génois.

Les côtés du rouf gagneraient à être recouverts d'antidérapant.

Attention au très profond équipet situé derrière le réchaud. Lorsque le « frichtie » mijotte, cet équipet devient inaccessible.

L'intérieur ne manque pas du charme rustique des bateaux en bois, mais les vernis sont rares et la peinture est triste.

La table de camping enfin est un peu « légère » et tout ce qui est dessus glisse volontiers par « terre » dans un mouillage agité.