

JOURNAL DE LA MARINE

LE YACHT

82^{ème}
ANNÉE
3 JANVIER 1959
Prix : 100 Fra
N° 3.653
HEBDOMADAIRE

Vitesse et Stabilité du catamaran

Le "Véloce" dessiné
par M. Le Marrec

— est un catamaran —
— construit en plastique —

Dans ce numéro :

**La Saison 1958 a été
brillante pour nos
couleurs.**

L'accès de Pontusval
par Maurice Renaud

Le 11 m. J.I.-C.R. Rubin
par Henri Rasmussen

**Petite croisière à la portée
de tous**
par J.-M. et Danièle
Barrault

J'ai essayé le « Véloce »
par Christian Février



JOURNAL DE LA MARINE

LE YACHT

HEBDOMADAIRE
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 6 MILLIONS

Président-Directeur Général :

G. ROCHE D'ESTREZ

Rédacteur en Chef : Marcel COLLINET

ADMINISTRATION — REDACTION

55, Rue de Châteaudun — Paris (9^e)

TRinité 45-91 et 92 — C.C.P. 522-89 Paris

Registre du Commerce : N° 376.538 B

PUBLICITE

71, avenue des Champs-Élysées — Paris (8^e)
Téléphone : BALzac 56-40 et la suite

Les Petites Annonces sont reçues au YACHT,

55, rue de Châteaudun - PARIS (9^e)

Voilà le tarif à la rubrique : PETITES ANNONCES

N° 3.653 — 3 Janvier 1959

ABONNEMENTS : 52 NUMEROS

Un an : 4.400 F — 6 mois : 2.800 F

Etranger : 5.800 F



SOMMAIRE

La saison 1958, malgré le mauvais temps et les menaces des Finances a été une grande saison : *Striana*, dans le yachting lourd et J.-C. Cornu-Daniel Gouffier pour le yachting léger ont été à la pointe de nos succès.

A l'intention des skippers de courses-croisières nous publions les plans du *Rubin*, le 11 m. J. I.-C. R. dessiné par Rasmussen.

Et comme le tourisme nautique a la faveur de la grande majorité de nos lecteurs, nous poursuivons pour eux une petite croisière à la portée de tous qui est pleine d'enseignements, et une étude des côtes de la Bretagne Nord (Maurice Renaud), tandis que Christian Février, séduit par le Catamaran, nous narre les joies éprouvées sur le « Véloce ».

Et nous présentons nos meilleurs vœux à tous nos lecteurs et amis.

BILAN 1958

Comme le veut la tradition, nous faisons dans les pages qui suivent le tableau de l'activité du yachting en 1958.

Bilan nettement positif malgré les sautes d'humeur d'Eole et les incartades des Finances.

Le nombre des bateaux a continué de progresser et pas seulement dans les séries dites populaires; celui des licenciés a suivi le même mouvement tandis que le nombre des épreuves se multipliait.

Pour le *Yacht*, 1958 marquera dans ses annales. La table des matières que nous avons publiée dans notre dernier numéro en fait foi.

C'est ainsi que nous avons reproduit les plans de soixante-dix bateaux récents : petits, moyens et grands voiliers: croiseurs, racers, provenant du monde entier, des plus éminents architectes français et étrangers, dont plusieurs entendent nous réserver l'entière exclusivité. De Cornu à Brix, de Sergent à Amiet, d'Amiet à Baldenweck et Court-Picon, s'intercalent maints dessinateurs de talent que nous nous sommes plus à révéler : Jaine, Ferré, Le Marrec, Maury, Zanca, ont reçu la consécration du *Yacht* qui les a placés aux côtés des Sparkman, Stephens, David Boyd, Rhodes, Ithurbide, Alden... dont les noms sont sur toutes les lèvres dans le monde entier.

Etre présents les premiers, paraître les premiers telle fut encore notre devise qui contribue à donner cette apparence de vie réelle qui est le propre de nos colonnes. Que ce soit à Londres pour le Boat Show; à Cannes pour Ski-Yachting; au Centenaire du C.V.P.; au Havre pour les grandes Coupes internationales, à La Baule pour les championnats d'Europe et du monde; à Brest pour la course des Grand Voiliers; à Deauville pour le Rallye nous avons été les premiers, pour que vous soyez, vous, les premiers informés.

Mais ce souci de la primauté, ne concerne pas seulement la compétition : infatigablement, avec le Cdt Marrec, nous recherchons pour vous, les moindres apports de la science.

Et nous avons révélé un autre navigateur solitaire : Bernard Moitessier, après vous avoir révélé tous ses devanciers, de Gerbault à Bardiaux en passant par Bernicot, Le Toumelin, Lacombe, Eric de Bisschop...

En outre, nous avons aidé à mieux comprendre et à aimer le sport motonautique, ses champions ardents, passionnés, à l'énorme courage... et qui, par les tests auxquels ils soumettent leur matériel apportent une contribution incalculable aux progrès techniques de l'industrie nautique.

De tels résultats, de tels enseignements ne peuvent que nous inciter à poursuivre notre politique de numéros spéciaux.

Et ce sera pour nous une nouvelle occasion de remercier nos annonceurs de nous répéter que le rendement publicitaire de nos pages reste absolument incomparable. Pour la première fois, comme vous l'avez pu vérifier nous avons inséré 1.300 Petites Annonces l'an passé (l'on sait que nous donnons le n° 1 dès le 1^{er} janvier de chaque année). La progression sur l'année précédente est de 30 %.

Mais notre principal mérite, est mieux encore d'avoir les premiers alerté l'administration des Finances lorsqu'elle décida d'insuffire la taxe incompréhensible qui devait être perçue avant le 31 décembre 1958. Nous avons conscience d'avoir ainsi sauvé le Yachting et toutes les industries qui s'y rattachent. Les difficultés qu'elles ont toujours rencontrées pour survivre ont inspiré notre action. On comprendra notre légitime fierté.

Nous entendons, en 1959, continuer à ne ménager aucun effort pour sauvegarder cette magnifique portion de notre patrimoine qu'est le yachting. Des tâches nouvelles nous attendent donc. Toujours plus difficiles, sans doute, afin que nous soyons mieux à même encore de prouver notre attachement à toutes les formes des sports nautiques.

Nous affronterons les obstacles sans jamais les contourner en souhaitant que les vents de 1959 vous soient toujours favorables,

Août 1958... La Trinité-sur-Mer, le « paradis des yachts » comme le dit si justement un de nos grands écrivains et poètes de la mer... Toutes les formes de carènes, depuis la « baille » jusqu'aux 12 mètres, tous les gréements, depuis l'humble voile au tiers du canot breton jusqu'à l'élégante voilure du yawl, se rencontrent dans ce petit port bigarré... Et pourtant sur le quai, voici deux voiliers aux formes étranges, assez insolites dans notre Bretagne-Sud. Etranges ? Deux longues coques très fines, reliées entre elles par un pont central, totalement incorporé dans le haut des coques... Sur l'avant de cette liaison, un mât d'environ 6 mètres, vient se poser, raidi par deux haubans et deux étais.

Il est 9 heures du matin. De nombreux curieux, nous en sommes, se pressent autour de ces deux voiliers; skippers de classe III en escale, équipiers en corvée d'eau douce et toute cette « bigaille » que l'on trouve toujours sur les ports bretons. Un jeune barreur de 5.0.5 fait jouer les dérives tandis qu'un éléphant recherche fiévreusement la roue à aubes de son nouveau Pédalo. Enfin, nous allons voir un catamaran à l'œuvre et, qui sait, en barer peut-être un ? Mon ami et moi arpentons le quai. Nous sommes aussi nerveux que si nous avions découvert une trirème de Thémistocle ou une de ces fines galères qui berçaient la reine Ratshopsitou... Nous rencontrons le propriétaire de ces deux voiliers, qui se révèle être aussi l'architecte. Très aimablement, nous sommes mis au courant de la construction du catamaran Véloce puisque c'est de lui qu'il s'agit.

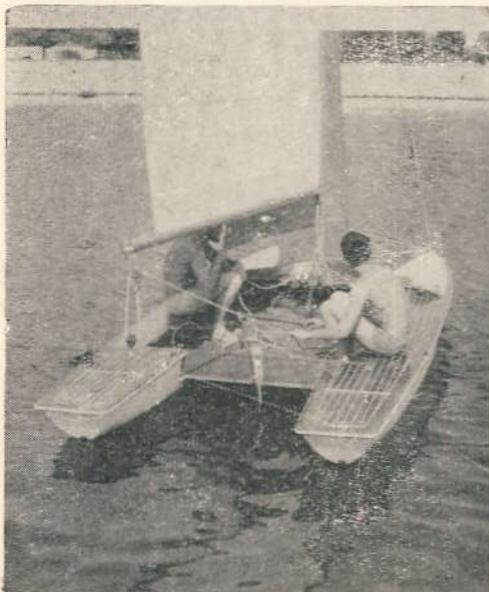
« Mais essayez-le dans le courant de la journée, et vous jugerez par vous-mêmes ».

Voilà qui est franc-parler. Nous comptons passer la journée à La Trinité. En fait, dix jours s'écouleront... et nous serons encore là, tellement cette nouvelle série se révèle passionnante.

Avant de confier au lecteur les résultats d'une quarantaine d'heures de navigation à bord du Véloce, une courte étude quant à ses formes, sa construction et sa finition nous paraît nécessaire.

Deux solutions possibles en matière de

Le confort grâce aux flotteurs



J'ai essayé le VÉLOCE

par
Christian FEVRIER

Vent arrière,
par petite brise.
le Véloce glissera
sans heurt.



dessins de catamarans. D'une part, donner presque toute la longueur à la flottaison : il en résulte des coques aux lignes d'eau très tendues, très rapides par bonne brise, mais les qualités d'évolution et les performances par petite brise s'en ressentent aussi. D'autre part, dessiner un catamaran aux entrées d'eau très fines, avec une fuite en voûte à l'arrière. La coque possède ainsi du pied dans l'eau. C'est le parti choisi par l'architecte du Véloce, M. Le Marrec. Le Véloce pivote sur son plan de dérive, ce qui donne beaucoup de sensibilité à la barre. Les aptitudes de ce voilier au près semblent avoir été très étudiées pour mettre un point final à l'opinion générale qui accorde un près serré médiocre aux catamarans modernes. La légère tendance à l'enfournement provoquée par la finesse d'entrée d'eau est neutralisée par la présence de déflecteurs, posés de chaque côté de la coque, et qui jouent le rôle de skis.

Pourquoi un gouvernail central et deux dérives latérales ?

Pour que le catamaran moderne soit digne de figurer auprès de nos grandes séries monocoques, luvoyage et virements de bord doivent s'effectuer avec autant d'aisance. Problème délicat à résoudre : deux fuseaux maintenus à distance ne pivoteront jamais sur place comme un 5.0.5. Donc, plan de dérive et gouvernail doivent se trouver assez rapprochés pour obtenir un bras de levier d'évolution assez court. D'autre part, les filets

d'eau qui arrivent sur un safran complètement à l'arrière des coques, sont déjà fortement perturbés par leur passage sous eau franche. Il est plus logique d'utiliser les filets d'eau situés entre les deux coques, non perturbés d'une part, mais encore accélérés par leur passage entre les formes extérieures et renflées des coques. On parvient ainsi à une sensibilité de barre qui a étonné.

Les virements vent debout s'effectuent sur une simple poussée de barre (20 à 30°), tellement l'action du gouvernail central est efficace. Il n'est nullement besoin de faire masquer le foc pour abattre. Pour résumer cette maniabilité, nous avons effectué à plusieurs reprises des sorties sous grand-voile seule. L'équilibre était obtenu en avançant à fond le mât dans la case de réglage. Les virements de bord bout au vent se sont toujours effectués en toute quiétude.

Quant aux deux dérives logées dans chaque coque, elles sont pivotantes et réalisées en alliage léger. Il est possible de jouer avec elles en dérives, ne laissant par exemple que la dérive, ou se le vent pour réduire la surface mouillée.

Pour qu'une dérive sabre soit réellement efficace sur un catamaran, il lui faut une grande longueur. D'où naissance d'une force de torsion qui compromet sérieusement la robustesse de la jonction entre les deux coques. Certaines séries de catamarans anglais en sont réduites à posséder deux dérives sabres de surfaces différentes. Une moyenne pour la naviga-

tion courante et une plus importante pour la compétition. La solution choisie par le Véloce est certainement plus coûteuse, mais les avantages qui en résultent sur le plan pratique et robuste la justifient pleinement.

Les coques sont réalisées en polyester tissu de verre, sur moule et teintées dans la masse. Par contre, les ponts et les jonctions sont en acajou et contreplaqué marine. Ceci pour assurer une rigidité parfaite de l'ensemble et aussi une question esthétique et de commodité pour la fixation de l'accastillage. Les bateaux réalisés entièrement en polyesters de différentes teintes en arrivent quelquefois à s'identifier à des baignoires... le dernier Saloa Nautique nous en donnait assez d'exemples.

Le cockpit est vaste; trois jeunes peuvent y coucher à l'aise en camping. L'équipage s'assoit sur les plats bords ou à l'intérieur. Le Véloce nous paraît cependant un peu bas sur l'eau : sans doute, celui que nous avons essayé approchait des 200 kgs (ce poids anormal serait dû à une erreur de cotes d'échantillonnage au chantier). Le Véloce qui effectuait des démonstrations lors du centenaire du Cercle de la Voile de Paris ne pesait que 145 kilogs. Il est probable que les prochains Véloce où coques et jonctions sont moulés d'une seule pièce, ne pèseront guère plus. Ce nouveau principe de montage doit, paraît-il, assurer une rigidité exceptionnelle. Un poids supérieur à 145 kgs est certainement nuisible aux performances et les opérations de mise à l'eau n'en sont que plus ardues.

Voyons maintenant la question grément-accastillage.

Le plan de voilure est très généreux pour un bateau de cette taille : 14 m² 28, en comptant l'arrondi de chute. Mais, liée à la finesse des coques, cette surface de toile donne au Véloce une force propulsive par petit temps que l'on retrouve uniquement, dans les monocoques, chez le 5.0.5. Un expert anglais déclarait récemment que le Véloce était sans doute le catamaran le plus rapide du monde par petite brise. Par forte brise, à notre avis, cet excès de toile devient inutile et les performances restent identiques avec deux tours de rouleau. La grand'voile arrondie et entièrement lattée, est d'un excellent rendement à toutes les allures. Le foc, qui est un semi génois, donne un puissant effet de cheminée. Les longues lattes permettent un réglage précis du creux de la grand'voile.

Mais le point qui se révèle le plus intéressant dans le grément et mériterait sans doute une plus longue étude, est le foc au point d'amure variable. L'étai rigide est en effet maillé sur son « va et vient » en Tergal; les deux bras de ce dernier passent dans un renvoi situé sur chaque étrave et reviennent dans le cockpit à proximité du foquier. En bordant plus ou moins l'un des bras, on peut amener le point d'amures du foc jusqu'à tangenter l'étai bâbord ou tribord.

Ainsi, au grand largue ou au vent arrière, on règle l'équilibre de route par le foc et on supprime en grande partie cette

tendance à venir au lof, si désagréable dans une longue traite par mer de l'arrière. En ciseaux, le foc porte complètement, sans être déventé par le mât. Au grand largue encore, on arrive à donner la même courbe au foc et à la grand'voile, supprimant les révolving si néfastes.

Parlons du grément. Il n'y a pas de barre de flèche. Le foc est endraillé sur un étai rigide de spruce profilé. Quatre haubans inox de 4 mm, disposés en étoile. Les cadènes en inox sont prises et vissées dans des tasseaux eux-mêmes noyées dans le plastique. Leur solidité est donc à toute épreuve.

L'efficacité du winch qui équipait ce Véloce était médiocre. Pour border plat un foc de cette importance par bonne brise, sans efforts démesurés de l'équipier, le diamètre de la poupée du winch doit atteindre pour le moins cinq à six centimètres. Autrement, l'accastillage, défectueux sur les premiers Véloce, se révèle actuellement bien étudié. Un exemple : il est assez rare de voir un voilier de série de cette taille, livré avec des poulies de foc réglables sur rail.

En bref, voilà ce que révèle une étude sommaire du Véloce. Quelles conclusions apporter aux nombreuses sorties où nous avons pu nous familiariser avec ce voilier ?

Le Véloce s'impose d'abord comme un voilier très rapide pour sa taille. Il est très stable et ne gîte que très rarement. Il faut vraiment se mettre à deux sous le vent au près et par bonne brise pour faire lever nettement une coque. Pour le plaisancier aimant la promenade ou les sorties de famille, le Véloce est d'une sécu-

rité absolue. Kégecel ou polystyrène expansé peuvent remplir caissons avant et internes de chaque coque. Un moteur hors-bord peut être logé dans les coffres arrières. Assez rapide par vent arrière par rapport aux autres bateaux de sa dimension, sa plus grande vitesse est atteinte au petit largue. Par force 5, le Véloce atteint couramment 22 nœuds. Il ne peut déjauger complètement à cause de ses lignes d'eau assez profondes. Pourtant, à partir de force 3, au largue, les coques se soulèvent d'une façon très nette; ce qui se traduit aussitôt en accélérations très vives. Ces accélérations sont fort amusantes sur les catamarans : le bateau démarre littéralement et plaque impitoyablement contre le tableau tout équipier distrait. Le comportement dans la lame est très doux. Seul un clapot bien formé rend le près assez pénible, le degré d'hygrométrie dans la baignoire devient vraiment trop élevé. Un autre point encore : la démultiplication de la grand'voile venant de la patte d'oie arrière n'est pas toujours des plus commodes. Le barreur devrait avoir son écoute dans la main droite et pour ce faire, un double croissant serait préférable, bien que plus coûteux, avec retour sur tourelle au plancher.

Lors de Championnat de France des Mistral en baie de Quiberon et dans la rivière de la Trinité, le Véloce courut toutes les manches, hors classement évidemment. Par petite brise ou force 3, parcours au près ou vent arrière, il prit à chaque fois entre douze et quinze minutes au premier Mistral qui est un bateau très rapide.

Nous avons été convaincus de la maniabilité exceptionnelle de ce catamaran lors d'une régata amicale entre deux Véloce, en remontant la rivière de La Trinité. Qui ne connaît le charme prenant de ces bras de mer bretons, s'infiltrant en dédales sinueux à l'intérieur des terres ? Les difficultés y sont cependant nombreuses : bien souvent, on navigue dans quarante centimètres d'eau, les parcs de naissains d'huîtres vous guettent avec leurs « pieux » affleurant la surface. Le vent se perd dans les sapins, et les risées sont rares... Et pourtant, la manière dont les deux Véloce accueillent les moindres souffles, évoluaient parmi les hauts fonds, nous a laissé un souvenir inoubliable...

Plus d'un lecteur aurait souhaité de trouver dans ces lignes une étude en parallèle avec le Shearwater. Les rencontres entre ces deux voiliers de conception différente n'ont pas été assez nombreuses pour établir un jugement absolu.

En conclusion, nous pensons que ce premier Catamaran français sortant en série touchera une nombreuse clientèle par sa robustesse, sa sécurité absolue, ses qualités évolutives et sa finition impeccable. Vivant en régata, agréable en promenade, le Véloce fait honneur à la construction nautique française. Avec tous ceux qui ont apprécié ce petit voilier, nous souhaitons un heureux succès à cette nouvelle série dont les premiers exemplaires ont révélé des qualités inconnues jusqu'alors, dans le domaine des catamarans.

Christian FÉVRIER.

Rien de nouveau sous le Soleil

J'ai lu avec attention dans le N° 3.651 du *Yacht*, l'intéressant article « Pour virer de bord aisément avec un Catamaran », et notamment le chapitre relatif aux gouvernails différentiels judicieusement suggérés pour ce type d'embarcation.

C'est extraordinaire ce que l'on peut réinventer dans notre domaine !

Les gouvernails différentiels pour Catamarans ont en effet été inventés et mis au point durant la seconde moitié du siècle dernier par le célèbre architecte naval américain D. Herreshof.

Ceux qui en douteraient pourront utilement consulter à ce sujet certains numéros des premières années du *Yacht*.

Ils constateront d'ailleurs avec étonnement que les catamarans modernes retardent un peu sur bien des points si on les compare aux nombreuses et originales créations de Herreshof qui, durant quelques années, fut un passionné de cette sorte d'engins.

Pierre STAEMPLI.