

Deux voiliers de grand voyage aux essais

Avant-propos

Nous vous proposons ce mois deux essais de voiliers de grand voyage en insistant sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un comparatif. Si ces deux voiliers ont des points communs comme le fait qu'ils soient tous deux en aluminium et tous deux traités en dériveurs lestés, ils gardent cependant chacun leur charme particulier et leurs caractéristiques propres. Notre démarche n'est donc pas la quête du voilier de grand voyage idéal parce que, si celui-ci existait, il n'y aurait qu'un modèle au monde. Disons que le Boréal 44 a beaucoup d'allures et que l'Allures 40 pourra affronter sans crainte les latitudes boréales. Mais à chacun son essai et à chacun son voilier.

ESSAI

ALLURES 40

Le grand voyage se prépare, c'est le dernier trajet en voiture, chargée à bloc, de Bruxelles vers Cherbourg. La prochaine fois, c'est en train qu'ils prendront la route de la cité des parapluies avant de larguer les amarres pour quelques mois, voire quelques années. Une semaine avant ce jour J pour les nouveaux propriétaires de ce voilier tout neuf, Yachting Sud a le plaisir de pouvoir embarquer à bord pour un trip vers Aurigny et retour, de quoi pouvoir bien s'imprégner de l'ambiance, du charme et des performances de ce dériveur intégral en aluminium.

ESSAI RÉALISÉ PAR CHARLES BERTELS

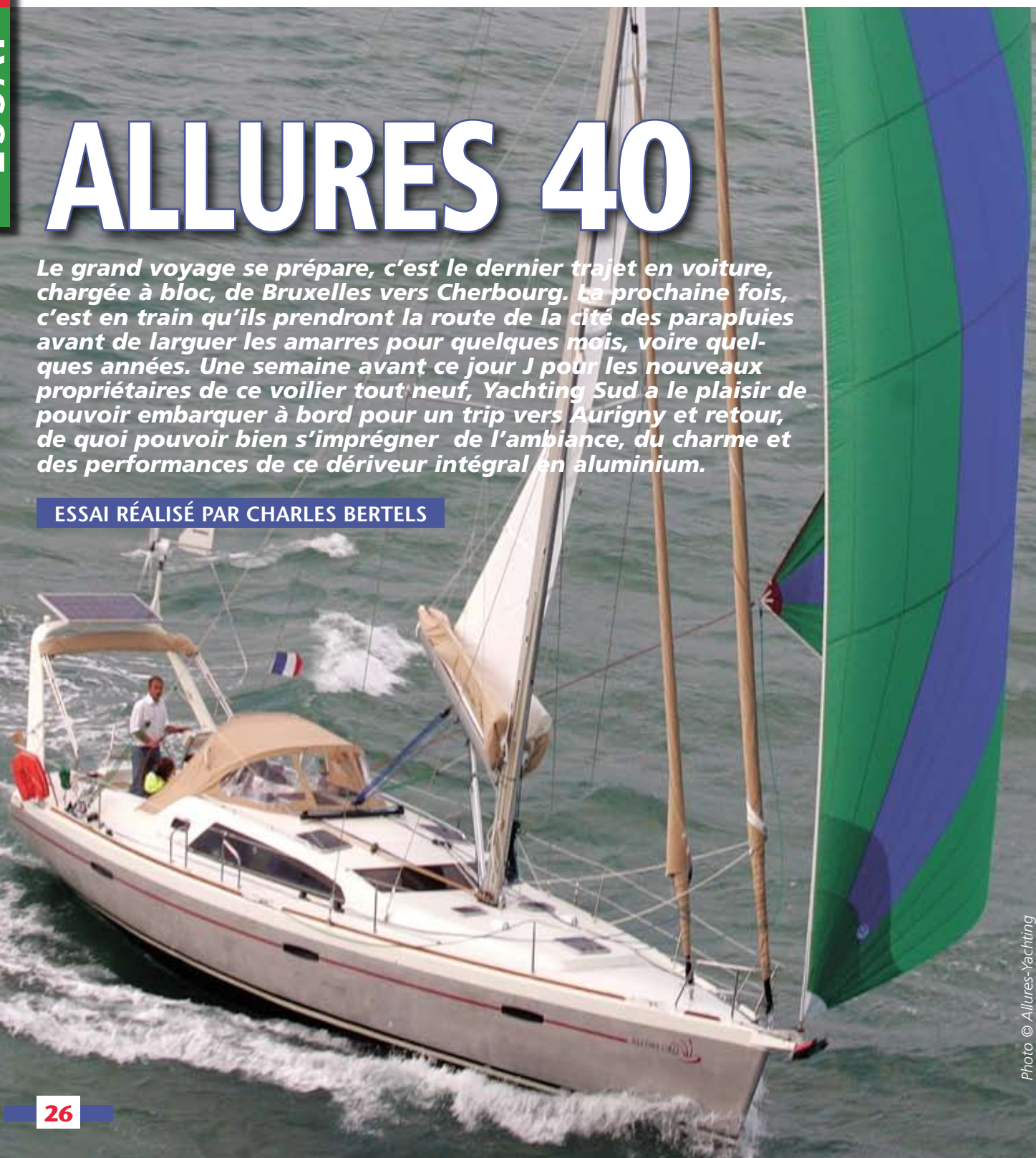


Photo © Allures-Yachting

Le ponton H est le dernier des pontons de Port Chantereyne et, tout au bout de celui-ci, c'est non moins d'une dizaine de voiliers de chez Allures, chantier local, qui sont alignés, déclinés en 40, 44 ou 51 pieds. Notre dévolu s'est porté sur le plus petit de la gamme, choisi par un couple qui naviguera en majeure partie à deux, ce qui est le cas le plus fréquent pour des plaisanciers jeunes retraités ou retirés des affaires qui rêvent depuis longtemps de partir au large. Leur choix s'est porté sur la version deux cabines, il faut penser aux enfants et aux amis qui viendront parfois les rejoindre au fil des escales. Ma jambe raide apprécie d'emblée ce pare battage qui sert aussi de marche pour monter à bord par le balcon du maître-bau. La coque en formes, en aluminium brossé sur les œuvres vives et protégée d'anti-fouling sur ses œuvres mortes confère à l'ensemble l'élégance d'un bel allongement. Le pont est parqueté par des bandes de liège synthétique façon teck où la semelle tient particulièrement bien. Pas question de prendre la mer ce soir sous ce crachin, donc nous commencerons par l'inventaire des aménagements intérieurs.

UN CONFORT DOUILLET

La descente dans le carré nous plonge dans l'ambiance confortable d'un espace à vivre qui séduit au premier coup d'oeil. La partie centrale du carré est séparée sur presque toute sa longueur par une console centrale qui sert avant tout à vaigrer le puits de dérive, mais qui est astucieusement



• Le carré, un espace de vie confortable

mise à profit pour y intégrer quelques équipets et les rabats de la table du carré pour six personnes, renvoyée vers l'avant de cet espace. La partie cuisine s'intègre sur bâbord avec une glacière, un frigo, un réchaud avec four et un double évier, le tout surplombé d'une profusion d'équipets. Sur la partie tribord, juste après la descente, une ingénieuse table à cartes offre l'originalité d'être pourvue de deux banquettes, face à face, autour du plan de travail. C'est esthétiquement très réussi et parfaitement convivial. Nous avons un peu regretté la différence de niveau entre la partie arrière et la partie avant de ce carré. C'est une petite marche à laquelle il faudra s'habituer mais elle a sa raison d'être technique : sous elle se trouve le lest en plomb (3,8 tonnes) et les généreux réservoirs d'eau et de fioul, de façon à centrer les poids au maximum. La cabine avant, la plus spacieuse, sera dévolue aux propriétaires, avec équipets, petite bibliothèque et pen-



• Une cuisine bien équipée surplombée de nombreux équipets



• La table à cartes pourvue de deux banquettes face à face

derie. L'autre cabine sur le bâbord arrière, offre un large lit double et une penderie, avec hauteur sous barrots dans le dégagement devant la couchette. Nous avons regretté que ses hublots s'ouvrent vers l'intérieur, ce qui est un peu dérangeant lorsqu'il pleut. L'arrière tribord est dévolu au cabinet de toilette avec douche séparée. Une petite penderie à cirés y est aménagée, dans le vaigrage. Un portillon donne aussi accès à une zone technique aménagée sous la banquette du cockpit. Elle est très appréciable pour les rangements et, si on ouvre le banc de cockpit, on peut s'y tenir debout. L'ensemble des boiseries est de belle facture et il faudra voir à l'usage si les vernis les protègent suffisamment. Les reprises des haubans sont soudées à la coque. Un large hublot au dessus de la table à cartes permet une excellente vision sur la voilure, un autre au dessus de la cuisine assure une bonne aération. L'intérieur est particulièrement lumineux.



• La cabine du propriétaire, spacieuse et munie de nombreux rangements

LA DÉRIVE ET LES SAFRANS

C'est une tôle d'aluminium usinée sur le bord d'attaque et sur le bord de fuite et plate en son centre qui pivote sur un axe intégré et qui est maintenue latéralement par des coussinets de friction. Elle pèse une centaine de kilos et se relève moyennant une vingtaine de tours au winch. Son tirant d'eau cale à 2,60 mètres en position basse, ce qui est un gage de très bon cap au près et, en position haute, elle permet au voilier d'échouer dans 95 cm, bonjour les petites criques peu profondes. Nous avons été étonnés par la largeur du puits de dérive dans lequel on peut constater, par la **trappe transparente d'accès**, un bel effet de lessiveuse. La transmission de barre vers les deux safrans se fait par une tringlerie rigide et des cardans d'une appréciable précision.

SUR LE PONT

Le cockpit est généreusement protégé par des hiloires et par une capote, les passavants sont bien dégagés et pourvus de mains courantes et nous avons particulièrement apprécié la solution du palan d'écoute de grand-voile sur le rouf, ce qui dégage idéalement le cockpit. On y dîne à 6 autour de la table. Les commandes reviennent de part et d'autre de la descente et un winch électrique sur tribord permettra à madame de raidir les drisses à bloc sans se casser les ongles sur la manivelle. La barre à roue est sur console avec les répéteurs des instruments de navigation. Un portique arrière supporte l'éolienne, les panneaux solaires, les antennes et le bimini de toile qui protégera du soleil, ce qui ne fut pas nécessaire dans notre cas. Le gréement 9/10^e à deux étages de flèches poussantes est complété par un étai largable pour la trinquette et deux enrouleurs pour le génois et le gennaker amuré sur une petite delphinrière. La **grand-voile est entièrement lattée** et se range dans un *lazy jack*. Une jupe arrière fait parfaitement l'affaire pour la plage de bain, avec une douchette de rinçage à l'eau douce et des mains courantes latérales. Le logement pour le canot de survie y est intégré, de même qu'un davier pour un ancrage de poupe. Les deux premières prises de ris sont automatiques et le mât est sécurisé par un double parataras.

SOUS VOILES

Nous quittons la rade de Cherbourg avec un vent apparent de 6,2 nœuds, cap à 60° du vent, sous génois de 55 m² et grand-voile haute de 78 m². Nous atteignons rapidement 5,8 nœuds sur le fond et, à la barre tenue entre deux doigts, nous apprécions le passage caractéristique d'un dériveur pur qui n'accuse pratiquement pas de tangage. La carène perce

le petit clapot en puissance, l'erre des presque 9 tonnes de déplacement donne **un réel sentiment de puissance**. Notre route, en fonction de la marée, nous place un peu comme si nous étions à la surface d'un évier qui se vide vers le raz Blanchard. Force nous est donc de serrer vers le nord. Le vent monte à 16 nœuds et, à 40° du vent, le speedo accuse maintenant une vitesse de 6,1 nœuds sur le fond. Après une nuit doucement bercée dans la rade d'Aurigny, nous reprenons le cap sur Cherbourg en arrondissant à nouveau vers le nord, mais cette fois, les deux tiers de la route devront se faire au moteur, faute de vent et courant contre. Le Volvo 40 Ch Sail Drive et le pilote automatique nous remplacent très efficacement, à 5,5 nœuds sans monter dans les tours. En vue de Cherbourg, nous touchons la renverse avec une belle bascule au portant. Branle-bas sur le pont pour envoyer le gennaker sur les derniers milles et, le courant aidant, nous dépassons 8 nœuds sur le fond. Cet Allures va à très bonne allure.

LE SOIN DES DÉTAILS

Nous avons été particulièrement impressionnés par le **soin apporté à tout le câblage électrique** en bipolaire (12 et 220 Volts) et doubles gaines pour parer à tous les problèmes d'électrolyse. Le chauffage Webasto dispense une agréable chaleur dans l'ensemble du bateau. Il faut signaler que la coque est en alu en forme, à épaisseurs dégressives vers les hauts, de même que les passavants. L'hélice est protégée par un skeg pour l'échouage. Le rouf et le cockpit sont, pour leur part, réalisés en sandwich balsa. Ces deux parties essentielles sont collées et boulonnées avec un soin qui ne laisse apparaître nulle part la liaison. On appréciera aussi, à chaque endroit où des cordages peuvent raguer sur des angles, **une jolie protection en latte d'inox arrondie** et nous avons eu le plaisir d'apprendre que cela s'appelait des «martyrs».

CONCLUSION

Prétendre que l'Allures 40 est le bateau idéal de grand voyage serait faire affront à d'autres unités qui s'inspirent des mêmes concepts. Celui-ci a cependant la patte du cabinet d'architectes Berret-Racoupeau et nous avons eu l'impression que cela se sentait dans ses performances et dans la douceur à la barre. Cette unité allie avec bonheur une carène de bon marcheur et un confort intérieur prévu pour satisfaire une clientèle exigeante, le tout sécurisé par une robustesse qui nous paraît à toute épreuve.

Fiche technique :

Longueur hors tout :	12.48 m
Longueur à la flottaison	10.59 m
Bau :	4.80 m
Tirant d'eau :	0,95 / 2.60 m
Déplacement lège :	8.800 kg
Surface voiles (grand-voile lattée) :	80 m ²
Motorisation :	40 CV
Gasoil :	450 L
Eau :	450 L
Prix :	NC
Architecte :	Cabinet Berret-Racoupeau
Importateur :	WestDiep Nieuport 058/23.40.61

www.allures-yachting.com
www.westdiep.com



•Madame est servie !



Un chantier qui ne manque pas d'Allures

Dans le Cotentin, il doit bien y avoir un village sur trois dont le nom se termine par «ville». Tourlaville n'échappe pas à la règle, avec sa zone industrielle en banlieue de Cherbourg. Et c'est là qu'on découvre les toute nouvelles installations du chantier Allures, dans une infrastructure moderne et rationnelle. Il ne s'agit pas, à proprement parler, d'un chantier de construction des voiliers Allures 40, 44 et 51, mais bien d'un chantier d'assemblage et d'ingénierie de cette gamme de voiliers de grand voyage.

C'est dans une quête du voilier idéal que la démarche a suivi son cours et a abouti à ce programme. Les choix de base se sont imposés grâce à l'expérience marine de ses dirigeants. Une coque en aluminium pour la robustesse et la longévité, un rouf en composite pour alléger les hauts, un dériveur pour accéder aux petites criques et un mobilier d'excellente facture pour se sentir chez soi à bord. Ces divers paramètres auraient exigé un personnel et un savoir-faire hautement compétents dans des domaines aussi différents que la chaudronnerie et la soudure sur aluminium, la stratification en composite, la menuiserie marine. Aussi, chez Allures, on a préféré confier la sous-traitance de ces différents postes très techniques à des spécialistes extérieurs dans une optique de partenariat. Chez eux, le travail débute donc à l'assemblage des ces différents éléments, jusqu'à la finition.

Bureau d'études et personnalisation

Cette jeune et dynamique entreprise propose une gamme de trois pointures conçues dans la même philosophie. Le premier modèle fut décliné en 44 pieds. Puis, vinrent s'ajouter un 40' et un 51' pour étoffer la gamme et l'adapter aux demandes des candidats acheteurs. Le moins qu'on puisse dire est que la ligne générale et le concept global sont les mêmes pour les trois pointures. En collaboration avec le cabinet réputé d'architectes Berret/Racoupeau, toutes les études et les plans cotés par ordinateur en 3 dimensions sont finalisés sur place dans leur bureau d'études, avant d'envoyer les commandes des divers éléments chez les sous-traitants. Cette politique commerciale permet à l'entreprise de produire en harmonie avec l'offre sans devoir investir dans les stocks et dans

de l'outillage lourd. Un autre intérêt de ne pas produire en grande série stéréotypée est une personnalisation plus souple en fonction de certains souhaits particuliers des clients pour des adaptations de détails. Ce n'est plus du prêt-à-porter mais, dans une certaine limite, du sur-mesure.

Des choix bien pensés

Quel que soit le modèle, le concept reste le même, à savoir une coque en aluminium pressée en formes avec les passavants intégrés, un rouf en sandwich balsa et un dériveur pur à fort tirant d'eau garantissant un très bon cap au près tout en restant échouable sur un talon de quille et sur la forme plane de la partie avant du fond de la coque. Les réservoirs de fioul et d'eau sont très généreux pour permettre le long cours. Le choix de l'aluminium, dix fois plus résistant aux chocs et quarante fois plus résistant au déchirement que le polyester, s'imposait sur ce programme. Les problèmes d'électrolyse sont aujourd'hui parfaitement maîtrisés et le chantier se montre inflexible sur les soins apportés aux câblages, aux gainages et aux détecteurs de fuites. Les épaisseurs de la coque passent de 8 mm sur les fonds à 6 mm et enfin à 4 mm sur les hauts. Les tôles sont traitées à l'anti-oxydant, enduites et peintes à l'époxy à l'intérieur, l'extérieur pouvant être, au choix, peint ou laissé en aluminium brossé. Le montage des éléments est d'abord fait à blanc pour vérifier tous les ajustements. Les deux safrans sont en composite sur profil Naca. L'isolation intérieure est assurée par de la mousse de polyuréthane souple à cellules fermées.

Une petite entreprise qui ne connaît pas la crise

Le chantier occupe aujourd'hui 35 salariés et est ouvert aux jeunes qui souhaitent suivre une formation spécialisée dans un des domaines spécifiques. Il est présent dans trois grands salons nautiques : Paris, Cannes et le Grand Pavois de La Rochelle. Il a produit 27 unités l'an dernier. Le temps moyen de fabrication par unité est de 7 mois et il faut compter aujourd'hui six mois de délai pour prendre rang dans le planning de fabrication, ce qui leur assure un confortable carnet de commandes à moyen terme, malgré la crise économique qui règne aujourd'hui dans ce secteur d'activités comme dans tant d'autres.

• Charles Bertels