

Loisirs

NAUTIQUES

construction | architecture | grande croisière

CONCOURS

**Dessinez le bateau
de l'éco-marin**

les premiers résultats !

**Allures 44
Voyager
en première classe**

récit

Exquises Marquises


METS 2004

un tour du monde de l'équipement

N° 397 - JANVIER 2005
ANTILLES - REUNION, ST PIERRE - 4,95 €
MAYOTTE - 6,30 € / BELGIQUE - 5,00 €
SUISSE - 10 FB - CANADA - 9,25 \$ CAN

N 01999 - 397 - F - 4,95 €





essai

BELLE Moustache
D'ÉTRAVE! AU PRÉS,
L'ALLURES 44 N'A PAS
GRAND-CHOSE À
ENVIER À UN
OULLARD.



Allures 44

La classe en plus

Si l'Allures 44 porte bien son nom, c'est grâce à sa ligne, incontestablement réussie. L'image du voilier de voyage lourd et pataud prend un sacré coup de vieux, et c'est tant mieux. Dans « Allures », il y a aussi « Al », comme aluminium, Alliage et Alubat... On l'aura compris, ce nouveau venu compte bien se faire un nom sur le marché du dériveur intégral en alu.

Texte EMMANUEL VAN DETH

Photos : JEAN-YVES POIRIER ET EMMANUEL VAN DETH

Le premier Allures 44 a été présenté au Grand Pavois 2003. Rapidement mis à l'eau, il n'avait pu profiter du niveau de finition du deuxième exemplaire, disponible pour notre essai. Deux autres Allures sont actuellement en chantier: ce 44 pieds dispose d'un indéniable pouvoir de séduction! La coque en forme est coiffée par des superstructures composites. Pont, rouf et cockpit sont donc plus légers et apportent une meilleure isolation thermique. L'assemblage (collage/boulonnage) a fait



l'objet d'études poussées. Le rapport de lest, important puisqu'il atteint 40 %, et l'économie de poids dans les hauts de la construction composite assurent à l'Allures une bonne raideur à la voile. Le lest est composé de quatre gueuses de plomb posées sur un lit de caoutchouc. Le tout est bien calé par les lisses, tenu mécaniquement puis noyé sous la résine. L'échouage n'est pas traité à la légère: un aileron protège la coque, l'embase S-drive et les deux safrans, lesquels assurent l'équilibre du bateau quand il se pose. Sur le plan de la sécurité, on relève l'imposante crash box de l'étrave et le puits de dérive sans axe traversant. L'étanchéité est ainsi garantie en cas de violent talonnage.

Moteur! le 55 Ch livré en série nous déhale vers la sortie du port après quelques essais de manœuvres. Le rayon de giration varie d'une longueur et demie dérive basse à deux longueurs dérive relevée. Des résultats plutôt flatteurs pour un bisafan. Largement suffisants, à notre sens, pour se passer du propulseur d'étrave et de la motorisation de 75 Ch, tous deux proposés en option. L'envoi de la grand-voile demande quelques efforts en raison des multiples frottements (bosses de ris automatiques et retours au cockpit). Dans cette configuration,

BIEN TOÛT, L'ALLURES 44 EST À CLASSER FARM LES VOILIERS DE VOYAGE PERFORMANTS.

le constructeur

Stéphan Constance



Stéphan Constance est ingénieur de formation. Un long séjour en Thaïlande avec sa femme et ses deux enfants lui donne des envies de grand voyage. De retour en France, il recherche un bateau.

Neuf, occasion, Stéphan ne trouve rien qui lui convienne. Il décide alors, avec Xavier Desmarest, de réaliser son propre bateau. Avec beaucoup de professionnalisme, les jeunes entrepreneurs établissent un cahier des charges très rigoureux et s'entourent d'un grand nombre de professionnels, mais aussi de plaisanciers ordinaires. Les plans sont confiés au cabinet Berret/Racoupeau et les aménagements au designer Franck Darmet. La construction de la coque est assurée par les Constructions Mécaniques de Normandie.

La revue de détail



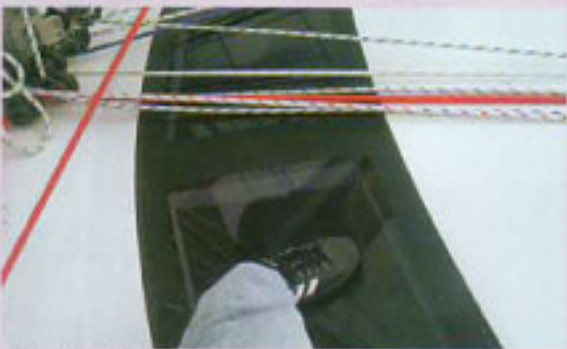
COCKPIT

LA CONSOLE DE BARRE SUPPORTE UNE PETITE TABLE PLIANTE. ON PEUT COMMANDER UNE TABLE DE COCKPIT PLUS CONSÉQUENTE. LA PENTE DU ROUF OFFRE UNE EXCELLENTE ASSISE POUR LE DOS, BIEN À L'ABRI DE LA CAPOTE.



POSTE DE BARRE

LA GRANDE BARRE À ROUE, TRÈS SENSIBLE, OFFRE DE BONNES SENSATIONS. L'ESPACE ENCORE GÉNÉREUX VERS L'ARRIÈRE SERA APPRÉCIÉ PAR LE BARREUR. LE COCKPIT EN FORME DE LYRE PERMET À L'ÉQUIPAGE DE CIRCULER FACILEMENT VERS LA JUPE AMÉNAGÉE.



ÀÏE ÀÏE ÀÏE !

CE PIED NE DEMANDE QU'À GLISSER PAR TEMPS HUMIDE. IL EST INDISPENSABLE DE POSER DES BANDES ANTIDÉRAPANTES POUR PRÉVENIR TOUT RISQUE DE CHUTE. TANT PIS POUR L'ESTHÉTIQUE ET LA VUE DE L'INTÉRIEUR !



SOUTE AVANT

CETTE PROFONDE SOUTE, BIEN PRATIQUE POUR STOCKER L'ENCOMBRANTE ANNEXE OU D'AUTRES ÉQUIPEMENTS VOLUMINEUX, CONSTITUE UNE VÉRITABLE DEUXIÈME CRASH BOX. ATTENTION : PAS DE SOUTE EN VERSION QUATRE CABINES.

d'onéreux chariots à billes faciliteraient le travail du préposé au winch... On pourrait plus simplement se passer des ris automatiques ! Par 15 nœuds de vent et mer presque plate, le speedo affiche 6,8 nœuds au près. Nous ne boudons pas notre plaisir. L'hélice tripale repliable de notre Allures, livrée en option, doit y être pour quelque chose.

LE GENNAKER MONTÉ SUR ENMAGASINEUR APPORTE UN NET BONUS DES LE BON PLEIN MAIS N'A PAS LE RENDEMENT D'UN SPI ASYMÉTRIQUE AUX ALLURES PROCHES DU VENT ARRIÈRE.

Plaisir de barre

Le foc à faible recouvrement facilite les virements: il n'y a pas beaucoup d'écoute à reprendre. Le cap est excellent: 95 degrés d'un bord sur l'autre. La dérive en alu (une simple tôle débardée de 50 mm sur le bord d'attaque et de 150 mm sur le bord de fuite) qui plonge à trois mètres sous la surface semble efficace. Enfin un dériveur intégral performant et agréable à barrer ! Certes,





Voir les adresses utiles
page 83

Avec ses 4,25 m de large, l'Allures 44 est en mesure d'offrir un carré confortable sans nuire à la circulation du bord.

la générosité du plan de voilure obligerait à réduire si le vent montait un peu plus, mais le plaisir de naviguer est bien présent. Dommage que l'accastillage, ou plus exactement la puissance des winches, soit un peu juste: border plat la grand-voile reste un exercice physique, ceci à cause de la barre d'écoute très avancée. Le gennaker, sagement roulé, n'attend qu'une légère abattée pour prendre l'air: aucune excuse pour ne pas l'utiliser tant son usage est facile grâce à l'emmagasineur. Très efficace aux allures proches du travers, cette voile permet au bateau de dépasser largement les 7 nœuds. Moins convaincante au grand largue, elle reste malgré tout idéale pour un équipage réduit. Les manœuvres sont distribuées sur le rouf. Seules les écoutes de génois et de gennaker reviennent sur les hiloires.

Ces dernières, épaisses et confortables, ceignent un cockpit large et bien pensé. Le choix du composite a permis d'exploiter des formes plus douces et ergonomiques que les angles caractéristiques des constructions tout alu. Une discrète table pliante a succédé au modèle fixe avec abattants du premier modèle (option). Plus petite à l'heure de l'apéro au mouillage, elle ne gêne pas la circulation de l'équipage en navigation. Quatre grands coffres sont prévus. Les banquettes ont le bon goût de s'écarter l'une de l'autre pour préserver un emplacement généreux à la barre à roue de grand diamètre et à sa colonne. L'espace disponible à l'arrière permet au barreur de prendre ses aises. L'arceau blanc, véritable signe distinctif des voiliers de voyage, est prêt à supporter antennes, panneaux solaires ou éolienne. L'accès à la mer est remarquable grâce à une élégante jupe découpée dans le tableau arrière. Le bib, sanglé à plat dans un logement ouvert, est toujours accessible. Les haubans et bas-haubans sont saisis sur des cadènes distinctes. L'une est placée sur le livet alors que l'autre jouxte le rouf, tout comme les rails de foc.

Un plan de pont épuré

Les passavants sont ainsi bien dégagés. On apprécie les mains courantes inox qui assurent une prise sécurisante et la coupée des filières, indispensable pour rejoindre sans mal les pontons. Un petit escalier (ou une passerelle) n'est d'ailleurs pas un luxe à bord d'un voilier haut de franc-bord comme celui-ci. La plage avant est, elle aussi, bien nette. Idéal pour les bains de soleil, penseront certains, et parfait pour les opérations de mouillage ajouteront les autres. En revanche, tous les équipiers s'accorderont à qualifier de glissant le hublot panoramique juste à l'arrière du mât. Pose de bandes antidérapantes à prévoir. Les quatre marches de la descente mènent à la table à cartes équipée de deux banquettes qui se font face. On

Le dériveur intégral en alu

En France, l'archétype du voilier de voyage, c'est le dériveur intégral en aluminium. Ça ne date pas d'hier. En 1974, le *Damien 2* en acier avec son imposante quille relevable avait fait sensation: 0,90 m de tirant d'eau pour 14,00 m de coque. L'alu, ce sera pour 1975: André Mauric présente son *Méridien* et Sylvestre Langevin le *Zoufri*. Quatre ans plus tard, Alubat, après avoir tâté du quillard avec l'*Ovni 25*, lance le 28, son premier dériveur intégral en alu à bouchains. Le succès de la formule ne se fait pas attendre et de nombreux chantiers comme Méta, Via Marine, Garcia et Dujardin proposent de nouveaux modèles, avec ou sans bouchains. Les *Ovni*



Le *Zoufri*, lancé en 1975: un vrai précurseur!

sont aujourd'hui les plus nombreux représentants de ces voiliers sans quille en alu. Alliage, qui se place sur le marché haut de gamme, est apparu en 1998: les coques sont en forme et pointes. L'Allures 44, essayé ici, joue les trouble-fêtes. Ses concurrents les plus directs sont l'*Ovni 435* et l'*Alliage 44*. À noter: un Allures 40 est en préparation.



CALE CONTRE LA BANQUETTE DU CARRÉ, LE CUISTOT PEUT COMPTER SUR DE TRÈS NOMBREUX RANGEMENTS ET UN BEAU PLAN DE TRAVAIL.

est bien installé, sauf si la gîte, tribord amures, est trop forte. Le plateau est assez grand pour déplier les cartes ou consulter les documents du bord. Plusieurs petits coffres et équipets pourront accueillir quelques ouvrages, mais pas une bibliothèque complète. Le tableau électrique et les instruments sont installés contre le bordé. Au pied de la desserte centrale, aussi pratique pour déposer des objets que pour camoufler le mécanisme de relevage de la dérive, la hauteur sous barrots atteint 2,12 m. Les grands gabarits apprécieront. Sous le cockpit se cachent de confortables cabines doubles. Un cabinet de toilette est aménagé à bâbord. Une marche plus bas, s'étend la cuisine, toujours à bâbord. Les rangements sont omniprésents et le plan de travail idéal pour préparer les repas. Le hublot du bordé offre lumière et vue vers l'extérieur.

Cuisine : peut mieux faire

Le réfrigérateur, bien compartimenté, utilise un châssis de congélateur. On peut enfin se servir une boisson fraîche en mer sans crainte de vider le contenu du frigo

sur les planchers ! La disposition assez avancée de la cuisine n'appelle aucune critique au port ou au mouillage, mis à part l'accès à la cabine avant rendu plus difficile si le cuisinier est au travail. En revanche, en mer, les mouvements du bateau sont moins doux qu'au pied de la descente. Deux points à revoir : la rigidité du dossier de la banquette centrale, indispensable pour se caler bâbord amures, est insuffisante. Sur l'autre bord, il manque une barre inox pour se protéger de la cuisinière. Venons-en au carré, décalé sur tribord : les banquettes sont assez grandes pour s'installer à six. Le hublot de coque, identique à celui de la cuisine, est bien placé. Nettement plus haut que l'équipet, il ne sera pas masqué par des objets. La table mesure 1,20 x 0,65 m. On peut tout juste y installer six couverts. Le chantier propose en option un carré transformable en couchette double. L'étrave abrite une superbe cabine propriétaire avec cabinet de toilette. La hauteur sous barrots atteint encore 2,00 m. Il est également possible, en se privant de la soute avant, de disposer d'une quatrième cabine avec deux lits superposés. Évidemment, en navigation par mer agitée, on se rabattra plutôt vers les cabines arrière. La possibilité de disposer jusqu'à dix couchages n'intéressera que les loueurs qui proposeront alors le bateau le temps d'un week-end : l'Allures 44 n'est en effet pas conçu pour vivre à dix personnes ! Une famille avec enfants s'y sentira en revanche parfaitement à l'aise tout en conservant la possibilité d'inviter, le temps d'une escale ou d'une traversée, un couple d'amis.

Très réussi sur le plan esthétique, performant et capable de s'adapter à tous les programmes de navigation, l'Allures 44 a mis la barre très haut tout en restant bien placé en prix. Après quelques modifications mineures concernant l'accastillage et la cuisine, ce nouveau venu nous semble un excellent support pour la grande croisière.

La revue de détail



PLAGE AVANT

LES SURFACES SONT PLANES ET LARGES ET L'ANTIDÉRAPANT EST EFFICACE : ON REJOINT L'ÉTRAVE SANS DIFFICULTÉ. LES CADÈNES, TRÈS ÉCARTÉES, FACILITENT LE PASSAGE DES ÉQUIPIERS.



TABLE À CARTES

LES DEUX ASSISES SURÉLEVÉES SONT TRÈS AGRÉABLES POUR DISCUTER DE LA ROUTE OU DU PROGRAMME DU JOUR. LE TABLEAU ÉLECTRIQUE ET LES INSTRUMENTS SONT BIEN ACCESSIBLES. DE MULTIPLES COFFRES ET ÉQUIPETS ONT ÉTÉ PRÉVUS PAR LE CHANTIER.



CABINE AVANT

LA PLUS CONFORTABLE... AU MOUILLAGE. CETTE GRANDE CABINE PROFITE D'UNE HAUTEUR SOUS BARROT EXCEPTIONNELLE, D'UNE COURTE BANQUETTE LATÉRALE BIEN UTILE POUR S'HABILLER, ET D'UN CABINET DE TOILETTE.

MAT 300, MAT 450,
FEUTRE, MAT 300,
ROVING 580, MAT 300

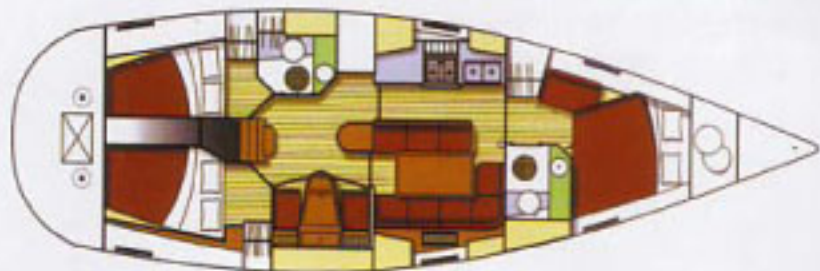
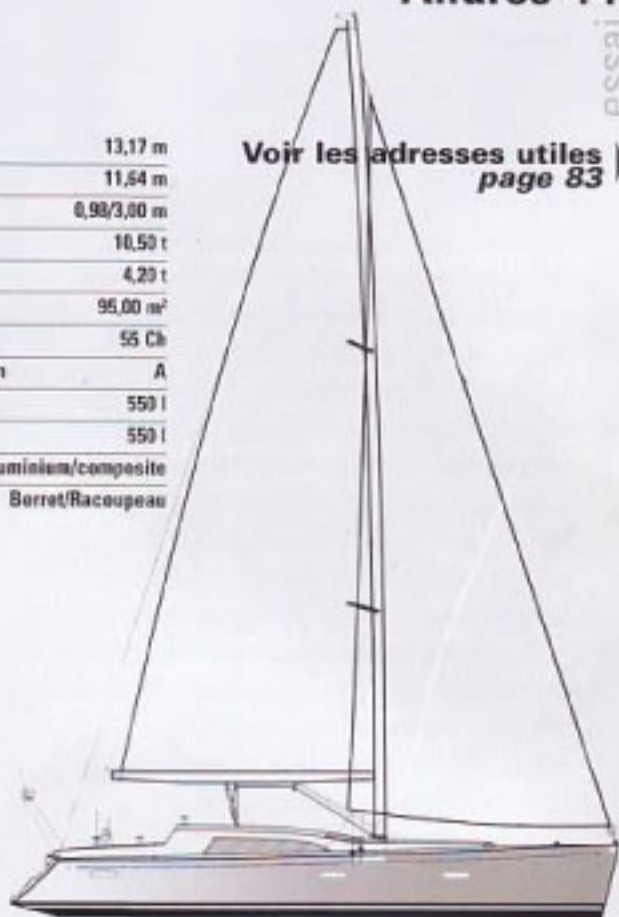
MAT 300, MAT 450,
MAT 300, Balsa 15 MM,
ROVING 580, MAT 300



CARACTÉRISTIQUES

Longueur de coque	13,17 m
Largeur	11,54 m
Tirant d'eau	0,98/3,00 m
Poids lège	10,50 t
Lest	4,20 t
Surface de voile	96,00 m ²
Puissance moteur	55 Ch
Catégorie de conception	A
Capacité eau douce	550 l
Capacité gazole	550 l
Matériau	aluminium/composite
Architectes	Berret/Racoupeau

Voir les adresses utiles
page 83



CABINES ARRIÈRE

TRÈS CLAIRES ET BIEN AÉRÉES, LES DEUX CABINES ARRIÈRE NE SONT PAS LES PLUS GRANDES DU BORD MAIS LES PLUS CONFORTABLES EN MER. LA VASTE DESSERTÉ, LE LONG DU BORDÉ, EST TRÈS PRATIQUE.

MOTEUR

FACILE D'ACCÈS, LE MOTEUR LIVRÉ EN SÉRIE EST UN VOLVO DE 55 CH. IL EST LARGEMENT SUFFISANT POUR DÉHALER LES 10,5 TONNES DU BATEAU.



CALE

UN SIMPLE COUP D'ŒIL SOUS LES PLANCHERS EN DIT LONG SUR LA QUALITÉ DE CONSTRUCTION ET DE FINITION. LES SOUDURES SONT IRRÉPROCHABLES ET TOUTES LES INSTALLATIONS TECHNIQUES RESTENT ACCESSIBLES EN CAS D'AVARIE.

