



Le voyageur intégral

Nouveau venu dans le nautisme, le chantier cherbourgeois se positionne sur un créneau peu exploité, celui du dériveur intégral conçu pour le grand voyage mais où le confort est l'axe prioritaire. TEXTE DOMINIC BOURGEOIS. PHOTOS YVES RONZIER

Originale la démarche de ces deux ex-Centraliens qui, aspirant aux grandes traversées, ont créé leur propre chantier pour proposer un voilier intelligemment conçu, novateur par sa construction et en parfaite adéquation avec son programme. Avec le soutien des Constructions mécaniques de Normandie, de James

Ebénisterie et de l'architecte Marc van Peteghem, ils ont d'abord établi un cahier des charges précis en interrogeant de nombreux plaisanciers-voyageurs afin de concilier les impératifs de confort et de vie à bord. Le résultat est tout à fait à la hauteur de leurs ambitions avec en sus quelques originalités, comme la table à cartes à deux places, le réfrigérateur à tiroirs, le carré ouvert, la

zone technique dans la cabine arrière, le gennaker sur le davier. Car, en dehors des Feeling, des Ovni et de quelques modèles construits à l'unité, rares sont les voiliers de grand voyage, associant dérive intégrale, équipement haut de gamme et confort luxueux. Le chantier Allures Yachting n'a pas cherché à multiplier les cabines (trois en version propriétaire ou quatre avec

lits superposés) pour préserver la circulation et l'espace. Le puits de dérive s'intègre ainsi très bien sous la banquette centrale du carré qui offre deux accès par les côtés et les hauteurs sous barrots atteignent deux mètres dans presque toutes les zones de vie. Côté lumière, ce croiseur est bien pensé avec ses deux panneaux zénithaux derrière le mât, ses six hublots latéraux sur les

Navigation

Facile à mener

En renvoyant tout au cockpit et les winches près du barreur, l'Allures 44 s'avère facile à manœuvrer en solitaire, tout en gardant un pont dégagé.

Au près

★★★★☆

Avec 40 % du déplacement en lest dans les fonds, ce croiseur au bon franc-bord inspire confiance dès les premiers bords: la grande dérive en tôles profilées (3 m de tirant d'eau) accroche bien et le cap comme les performances sont tout à fait satisfaisants, même dans les petits airs, avec un grand équilibre à la barre. Avec sa grand-voile sur chariots à patins, son génois sur enrouleur, les manœuvres sont peu physiques, rapides et faciles. On peut en outre jouer sur les combinaisons de voilure grâce à la trinquette sur étai volant. Le barreur est bien calé dans toutes les positions, ses winches de génois à portée de main mais l'écoute de grand-voile et le réglage du chariot sur le rouf oblige à se déplacer

Le cockpit trapézoïdal s'avère très agréable avec sa robuste table et ses flancs de rouf en forme de dossier.

Le gennaker sur emmagasineur permet de gérer la voilure du cockpit en boostant les performances dans le petit temps.

Malgré son franc-bord haut et son programme de grand voyageur, l'Allures 44 s'est montré véloce.

bordés et ses nombreux panneaux de pont. Enfin, la construction a fait l'objet de recherches pour limiter le nombre de tôles d'aluminium sur cette carène en forme, pour intégrer les menuiseries en décalant les lisses et les membrures, pour coller-boulonner les superstructures en composites afin d'augmenter l'isolation phonique et thermique ainsi que la hauteur sous barrots. ■



→ vers la descente. De même, la capote, prolongé au mouillage par un bimini jusqu'à l'arceau arrière supportant l'annexe, réduit sensiblement la visibilité, en particulier pour les manœuvres de port.

Au portant

★★★★☆

En l'absence de spinnaker, nous avons déroulé le grand gennaker sur emmagasineur qui vient se capeler sur la ferrure d'étrave: facile à manœuvrer – même s'il vaut mieux enrôler pour partie la toile lors des empannages afin de passer plus aisément devant l'étau de génois –, cette voile peut se porter aussi dans les petits airs dès 60° du vent, en procurant un véritable coup d'accélérateur. Au fur et à mesure que la brise monte,

cette voile permet de descendre vers le lit du vent en maintenant un équilibre à la barre remarquable, tout en gardant la rapidité à être enrôlé (par rapport à un spinnaker même sur chaussette), ce qui est sécurisant, pour réduire dans un grain, par exemple. Grâce à la possibilité d'installer une trinquette volante, l'Allures 44 offre de nombreuses combinaisons de voilure, le gréement de cotre étant redoutable au débridé dans la brise et la mer formée. Ce voyageur paraît donc bien armé pour affronter le mauvais temps avec son bon franc-bord et son plan de voilure ramassé dans la brise: un ou deux ris et trinquette.

Bilan navigation

★★★★☆

La carène très pure à la surface mouillée modérée est très à l'aise à toutes les allures dans les petits airs.



Priorité à la vue et à la lumière pour l'Allures 44 qui, avec son agencement intérieur et ses boiseries en merisier s'avère luxueusement confortable.

À l'intérieur

Vive la lumière!

Toute la difficulté d'un dériveur intégral (surtout quand l'appendice atteint trois mètres) est d'intégrer le puits sans bloquer la circulation. Le chantier a fort bien résolu le problème en incrustant un meuble central qui sépare la cuisine en long du reste du carré. De même, en discutant avec les soudeurs et les ébénistes, il a pu décaler les renforts du squelette structurel en aluminium pour que les meubles s'ajustent en gagnant de l'espace. La bonne largeur au maître bau (4,25 m) autorise ainsi une excellente circulation avec de bonnes ouvertures de portes. L'Allures est très lumineux dans toutes les zones en particulier dans le carré avec les deux vastes panneaux zéni-

thaux. Mais l'aération apparaît moins bien traitée, avec seulement deux hublots ouvrants dans le camé, même si des dorades sont intégrées dans le pont.

Cabines

★★★★☆

Si la cabine arrière tribord est large avec une couchette de 1,90 sur 1,30 m, celle de bâbord est un peu plus étroite (1,10 m) car elle se transforme en cou-

chette de mer (toile anti-roulis) en enlevant la partie jouxtant le moteur, pour avoir aussi accès à une zone technique en long où peuvent se positionner le dessalinisateur, le groupe électrogène... En version propriétaire, l'étrave est réservée à une soute à voile. Sinon, la petite banquette s'avère superflue. Les deux cabinets de toilette sont spacieux mais la forme des éviers n'a pas été pensée pour la gîte...



En version propriétaire, l'étrave est réservée à une vaste soute à voiles.



LE CARRÉ est superbe avec ses panneaux zénithaux offrant un maximum de lumière et ses boiseries en merisier.

LA TABLE À CARTES surélevée permet de faire la navigation, aussi bien qu'une partie d'échec ou un apéro.

Carré-cuisine

★★★★★

Rien à redire sur toute la zone centrale où la cuisine est très bien équipée – l'astucieux réfrigérateur à tiroirs évite les pertes de froid et facilite le rangement et l'accès aux aliments –, le carré bien pensé avec ses deux entrées pour éviter à tous les convives de se déplacer lorsque l'un d'eux souhaite sortir. À noter que les réservoirs sont bien centrés sous les banquettes et répartis en deux blocs soudés à la structure et indépendants en cas de pollution accidentelle de l'un d'eux. Enfin, l'Allures 44 est bourré de rangements.

Bilan intérieur

★★★★★



LA CABINE AVANT jouit d'un lit de 1,90 sur 1,60 m dans la version propriétaire.

Conçu pour s'échouer, ce voyageur est bien lesté dans les fonds pour conserver une bonne raideur à la toile.



Allures 44

Fiche technique

Architectes	Berret & Racoupeau/Franck Darnet
Constructeur	Allures Yachting
Matériaux	aluminium et composite
Longueur hors tout	13,60 m
Longueur coque	13,17 m
Flottaison	11,64 m
Maître bau	4,25 m
Tirant d'eau	0,98/3,00 m
Déplacement léger	10500 kg
Lest	4200 kg
Cabines	3 ou 4
Grand-voile	40 m ²
Génois	45 m ²
Gennaker	100 m ²
Capacité eau/gazole	600/400 litres

Allures Yachting, rue de Franche-Comté, BP 311, 50103 Cherbourg. Tél: 02 33 43 22 20, fax 22 22. www.allures-yachting.com

Conclusion

Avec ce premier modèle, le chantier Allures Yachting a parfaitement réussi son entrée dans le monde de la plaisance en réalisant un croiseur superbement fini, très bien conçu pour la grande croisière, très facile à mener en équipage réduit et d'un confort luxueux. Les performances sont très satisfaisantes, même au près où ce dériveur intégral n'a pas de mal à caper avec une raideur à la toile sécurisante. En bref, une très belle unité.

Bien vu

- La table à cartes à deux places en vis-à-vis.
- Le pont en composite pour l'isolation phonique.

Mal vu

- La capote limite la visibilité pour les manœuvres.
- Les éviers sont mal étudiés pour la navigation.

Notre avis ★★★★★☆