

VAURIEN

**TROIS
DÉRIVEURS**

au
banc
d'essai



voir page 46

NORDET

470



voir page 50



voir page 54

VURIEN



La plupart de nos lecteurs connaissent déjà le Vaurien, petit dériveur populaire que les autres séries regardent souvent de haut avec un léger sourire, mais il y a là beaucoup d'envie et de jalousie car le Vaurien a dépassé aujourd'hui les 14 000 unités en quelques dix années d'existence, rattrapant ainsi en peu de temps le chiffre des Snipes (série jusqu'ici la plus répandue dans le monde).

Son appellation indique assez le programme qu'il s'est fixé. Comme le nom qu'il porte, ce bateau n'a aucune prétention et, pourtant, après avoir été lancé dans les écoles de voile et les clubs, le Vaurien a eu rapidement ses régates, ses championnats.

Le Vaurien est un dériveur à deux équipiers, de 4,08 m de long — c'est donc un dinghy relativement petit — construit en contre-plaqué marine. Peu toilé, puisque entre foc et grand-voile il porte 8,10 m², ce bateau est facile à tenir pour des débutants ou même pour des jeunes équipiers. Peu ponté également et n'ayant pas de caissons latéraux étanches, le Vaurien offre un cockpit de grandes dimensions vu la taille du bateau, qui permet d'embarquer en promenade un troisième équipier sans inconvénient.

Ce petit dériveur a été étudié par J.-J. Herbulot à la demande du Centre Nautique des Glénans qui voulait un bateau bon marché, léger, facile à mener par des débutants et facile d'entretien.

Construction

Conçu à l'origine comme bateau d'initiation, le Vaurien a également été pensé pour la grande série. Né en 1952, ce petit voilier est un peu responsable, par sa conception, de la popularité des dériveurs et de leur expansion actuelle. Tout a été étudié dans ce monotype pour respecter un prix exceptionnellement bas. La coque, nous l'avons dit, est construite sur moule sans membrures, en contre-plaqué marine de 6 mm. Les formes sont simples : le bordé presque vertical se joint au fond très plat par un bouchain très marqué. Dans les plaques de contre-plaqué sont découpés les côtés et le fond; chaque chute est réemployée. C'est dire qu'il est difficile d'apporter des modifications même minimales sans augmenter automatiquement le prix de l'ensemble.

Comportement marin

Des formes dictées par les surfaces planes du contre-plaqué découle le comportement marin du Vaurien. Son fond plat le rend stable, donc facile à tenir dans la brise, mais

également peu volage lors de l'embarquement des équipiers.

Face au clapot, les formes du Vaurien ont donné un bateau « tosseur » lent et pénible, retombant parfois après une forte vague avec un choc effrayant faisant vibrer toute la coque et pouvant, dans certains cas, stopper radicalement le bateau.

Par mer plate, son comportement est honnête. L'arrondi de son tableau diminue quelque peu la surface mouillée et les filets d'eau s'écoulent bien à l'arrière.

Le fond plat qui fait du Vaurien un médiocre bateau de près, est au contraire un avantage pour les allures portantes et, quoique assez peu voilé, le Vaurien devient volontiers vivant à ces allures. Dans les vents forts, au large ou plein vent arrière, le bateau est très stable et reste toujours facile à tenir, permettant ainsi de longs bords de « planing » en toute sécurité. Cependant, par des vents moyens, le Vaurien plane assez difficilement, à moins de le barrer en solitaire. De cette façon, son fond, effleurant la surface, lui permet d'atteindre de belles pointes, mais au près, il redeviendra difficile à tenir dans la brise.

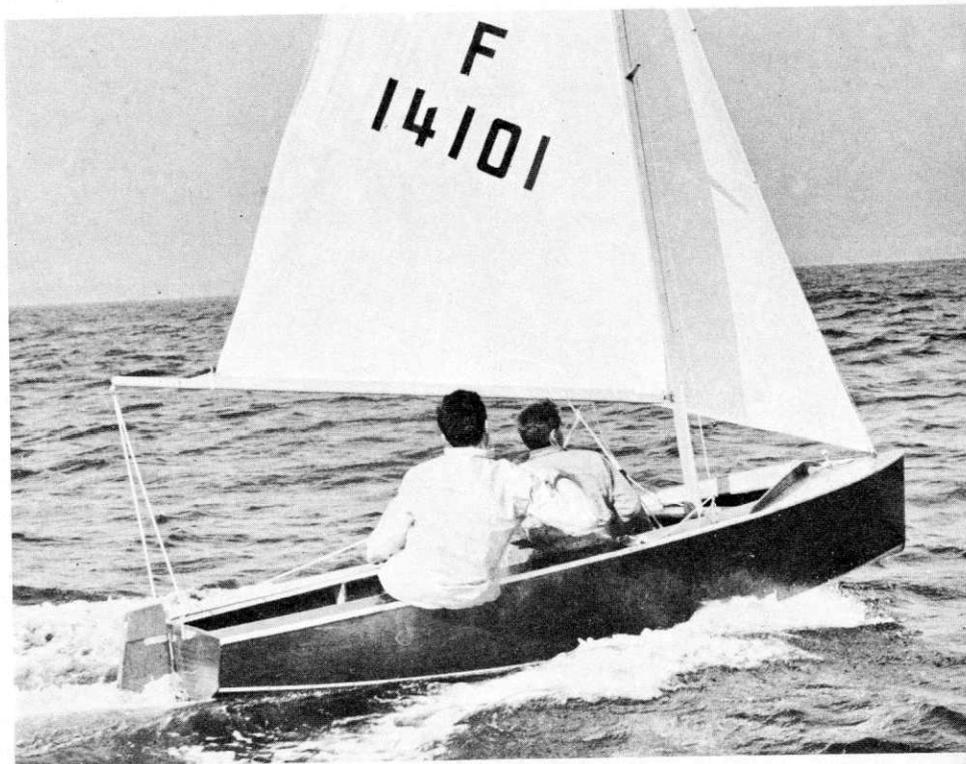
Pour obtenir le maximum du bateau, on aura intérêt à tenir le Vaurien très plat, sauf, exceptionnellement et momentanément, dans certains clapots pour affronter une vague plus importante où une certaine gîte amènera le Vaurien à rencontrer cette vague par son bouchain en V, en amortissant le choc.

Conçu avec un grand souci de l'économie et dans le but de faire un bateau d'initiation, les performances ne sont pas le fort de notre petit dériveur. Médiocre au près, en vitesse et en cap, il compense ce manque d'énergie par une grande facilité de manœuvre et une stabilité au-dessus de la moyenne.

Sécurité

En quelques années, la notion de sécurité a énormément évolué en ce qui concerne les petits dériveurs et, actuellement, on conçoit difficilement un dériveur sans volumes de flottabilité permettant son redressement.

Le Vaurien, inspiré du dinghy Herbulot, lui-même très inspiré des petits dinghies anglais, est, comme eux, très ouvert à la mer : le pontage très réduit à l'avant, les réserves de flottabilité insignifiantes, empêchent difficilement l'eau de s'accumuler dans les fonds. Comme cette eau est difficile à évacuer, la carène liquide peut amener un chavirage, ou même sans cela d'ailleurs, le Vaurien est un bateau chavirable. Or, nous l'affirmons, le Vaurien n'est pas un bateau redressable. En existe-t-il qui ont été



Par forte brise il est possible de faire planer le Vaurien.

Il est facile de remettre le Vaurien dans cette position, mais c'est là que le problème se complique.

Le Vaurien est transportable par son équipage, mais la coque manque de prises.



VURIEN

Son fond plat
le rend stable
dans la brise,
mais tosser
dans
le clapot.



redressés? Oui, et nous-mêmes, nous avons procédé au redressement du Vaurien d'essai. Mais cette opération n'est possible que par mer très plate (ce qui est rare lorsque le vent est suffisant pour chavirer un Vaurien). Employé dans son cadre d'origine — le Centre Nautique des Glénans — dans un périmètre limité et surveillé ou dans d'autres écoles de voile ou en compétition avec la présence de bateaux suiveurs, les volumes de sécurité du Vaurien sont suffisants et même superflus puisque, de toute façon, le Vaurien ne peut continuer par ses propres moyens à naviguer.

Quelques photos prises lors de nos essais, examinées en détail, montrent déjà les grosses difficultés qu'il y a à vider un Vaurien par temps absolument calme.

Y a-t-il une solution? L'étude de caissons étanches sur Vaurien n'est pas praticable étant donné la conception même de construction du Vaurien qui lui donne un fond souple (dont il s'accommode d'ailleurs) incompatible avec l'étanchéité de caissons latéraux.

Pourtant, les volumes de flottabilité de série pourraient être augmentés.

Confort

Sans que cela paraisse évident de par son aspect extérieur ou la hauteur de son franc bord, le Vaurien est un bateau qui mouille beaucoup ses équipiers. Le banc transversal et les deux bancs latéraux offrent des positions confortables aux deux équipiers, même par petit temps, ce qui devient fort rare. Enfin, l'espace vital est plus important que dans la plupart des dériveurs de même taille. On peut cependant reprocher à cet intérieur d'être par trop anguleux, ce qui devient très désagréable dans la position de rappel où les équipiers ont, en peu de temps, mollets ou cuisses littéralement sciés.

Accastillage

Toujours afin de respecter un prix minimum, l'accastillage du Vaurien est des plus sobres. Cependant, il est sain et les avariés sont rares — la barre comporte un stick — la dérive est du type sabre, moins fonctionnelle peut-être, mais plus économique que la dérive couteau.

A l'origine, un supplément de plus de 100 francs était interdit au-dessus du prix de base mais le Vaurien étant devenu dériveur de compétition, chacun voulant un accastillage plus adapté à la régates pour sauver la face sans dépasser les 100 francs

Le supplément, il fallut sans cesse augmenter le prix de base.
La voilure est en tergal, fournie pour la France par la voilerie Le Rose.

Commodités

Avec un poids moyen de 95 kg, le Vaurien est tractable par n'importe quelle voiture, même de faible cylindrée (Fiat 500 ou 2 CV); il peut également être placé sur le toit d'une voiture.

De façon générale, il est peu conseillé de laisser un Vaurien au mouillage, l'effet du vent seul pouvant dans une survente, le toucher sur l'eau.

Conclusion

Dessiné en 1952, le Vaurien doit être considéré comme le pionnier du bateau vraiment populaire et également comme le principal responsable de l'expansion actuelle des dériveurs. Malgré des performances modestes, la facilité des rencontres en ont fait un dériveur de régates. Bien adapté à son rôle d'initiation, le Vaurien se trouve cependant mal placé au point de vue de la sécurité par rapport à la tendance actuelle qu'on ne peut qu'approuver.

Lancé au prix de 55 000 anciens francs, le Vaurien a suivi la hausse des prix mais a trouvé également dans son tarif actuel un juste équilibre qui permet aux chantiers et au voilier de livrer des coques et des voiles satisfaisantes.

Erwan Quéméré.

Son rêve... un Vaurien!



POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

L'idée du Vaurien a pris naissance en 1951 au cours des premières réunions du Comité de Coordination des Écoles de Voile qui groupait le Centre des Glénans, le Y.C. Saint Cast et le T.C.F.

Il y a maintenant treize ans, le Vaurien fut une révolution. L'utilisation du contre-plaqué a permis de concevoir une coque construite en caisson avec revêtement travaillant. La suppression de la charpente assortie à la construction sur moule en grande série a permis un abaissement de prix considérable puisque les premiers Vauriens sont sortis à 55 000 F anciens tout compris. Le succès de la formule a été immédiat : 200 bateaux construits dès la première année. Depuis, le nombre de constructions annuelles a été croissant, et s'est stabilisé autour de 1 500 unités pour la France seule.

Le Vaurien s'est largement répandu à l'étranger ce qui fait que l'I.Y.R.U. lui a accordé le statut international en décembre 1962. Le prix seul ne peut pas expliquer ce succès réellement international. Il faut que les qualités intrinsèques du bateau aient séduit les barreaux.

La première qualité du Vaurien est d'être un bateau bien proportionné : sa stabilité ne déroute pas les débutants; la taille du cockpit permet aux équipiers de s'y mouvoir à l'aise; la voilure est suffisante et les qualités évolutives telles que les barreaux confirmés s'y intéressent.

Le Vaurien est certainement l'initiateur du développement de la navigation de plaisance pour tous, phénomène particulièrement remarquable en France depuis quelques années.

QUALITÉS

Bon marché.
Stabilité au-dessus de la moyenne.
Grande diffusion.
Vivant aux allures portantes.

DÉFAUTS

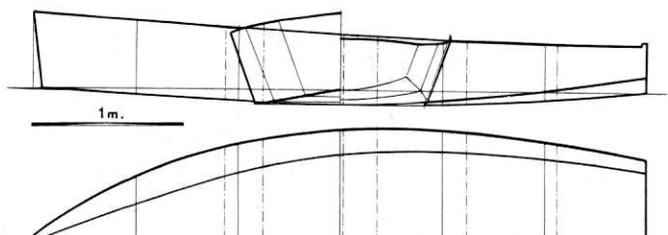
Réserves de flottabilité insuffisantes.
Difficilement redressable.
Performances modérées.

DÉFINITION EXPRESSE

A su, malgré son nom, trouver des adeptes dans maints pays.

FICHE PRATIQUE

Longueur : 4,08 m
Largeur : 1,47 m
Poids : 95 kg
Surface de voilure : 8,10 m²
Prix : 1 500 F h.t.
CIDEVYV, 71, rue Fondary,
Paris (15^e).



NORDET

Le Nordet
ne demande
qu'à planer
dès que le vent
augmente
en force.



C'est certainement dans la gamme de bateaux de 4 m ou plus, qu'il y a le maximum de possibilités de choix pour un acheteur. Ce n'est sûrement pas par hasard d'ailleurs que beaucoup d'architectes se sont penchés sur leur planche à dessins avec plus ou moins de réussite, peut-être pas dans leur réalisation, mais dans l'exploitation de la série. Parmi ces nombreux types de bateaux le Nordet est un de ceux qui devraient avoir beaucoup plus de succès, peut-être a-t-il souffert à ses débuts d'une certaine discontinuité dans la qualité de sa construction, les premiers exemplaires faits en bois n'étant pas parfaits. De plus il a manqué à ce bateau l'appui d'une association dynamique, pour la diffuser et peut-être organiser des régates.

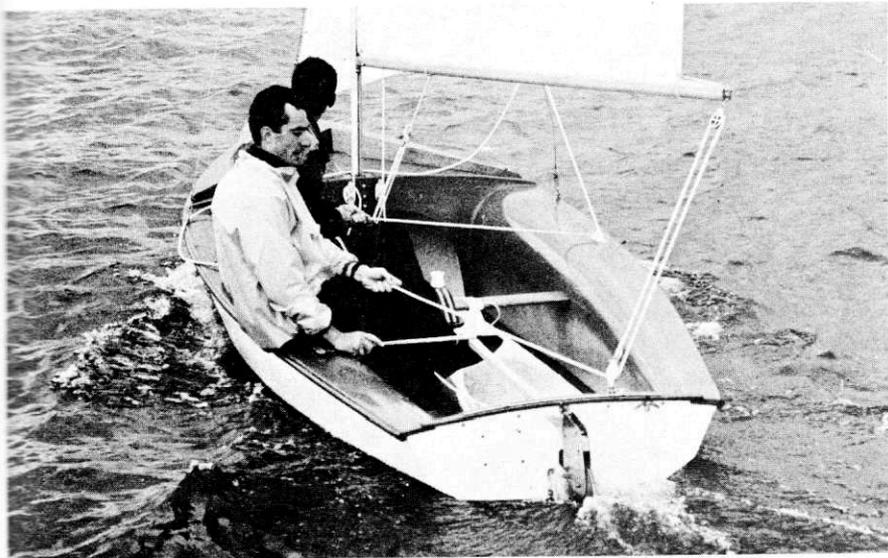
Depuis deux ans le Nordet a subi un regain d'intérêt. Il est en effet construit en plastique et qui plus est, en Epikote par les constructions Nautiques du Sud-Ouest. Il nous paraît intéressant de préciser que c'est la Société Shell qui produit ces résines « époxides ou éthoxyliques » classe qui est bien différente des polyesters. Une des particularités de l'Epikote serait dans le cadre de construction nautique sa plus grande résistance aux chocs et à l'abrasion. L'inconvénient des Epikote est la difficulté que l'on a pour les colorer. Ce facteur de vente important n'a pas l'air d'avoir été bien résolu sur les bateaux sortis actuellement.

Présentation

Conçu primitivement pour l'ODAC et la construction amateur en contre-plaqué par François Sergent, le Nordet est sympathique à l'œil; ses proportions respectent les critères d'esthétique auxquels on est habitué; nous voulons dire par là que rien ne choque à la vue, et qu'il ne fait preuve dans son ensemble d'aucune originalité particulière. Il paraît simplement « rondouillard » comme presque tous les bateaux de sa taille qui sont proportionnellement plus large que long par rapport à des bateaux de taille supérieure.

La coque longue de 4,20 m est à double bouchain, le fond étant assez plat; le maître bau (1,65 m) se trouve à la hauteur des haubans, l'arrière du bateau diminuant nettement de largeur. Le pont très plat est barré en avant du mât par une hiloire de forte taille.

Le cockpit est très vaste malgré des caissons étanches de fort volume qui s'arrêtent à hauteur du mât. Sous le pontage avant, un vaste volume de rangement permet de mettre du matériel.



Deux équipiers sont très à l'aise dans le vaste cockpit du Nordet.

Le mât en métal ne possède pas de barre de flèche. Il est posé sur le pont, ce dernier étant soutenu par une pièce de bois, juste en avant du puits de dérive. La surface de voilure est 10,10 m² au total, la grand-voile faisant 7,50 m et le foc 2,60 m. Une particularité, la voile est coupée de telle manière que la bôme n'est pas horizontale, elle est plus haute à l'arrière qu'à l'avant. Cette originalité ne nuit en rien à la physiologie d'ensemble du Nordet.

Performances

Les performances d'un bateau peuvent être jugées dans l'absolu ou par rapport aux modèles de même taille existant déjà : pour le Nordet, nous ne pensons pas qu'il faille le juger par rapport aux autres. Son programme est différent; bien sûr quand un bateau mesure 4,20 m, la tentation est immédiate de faire des comparaisons plus ou moins justes, de les faire sans aucune objectivité. Avouons que nous avons été un peu déçus par le Nordet : en fonction de sa voilure et de sa longueur, il pourrait être un peu plus brillant, mais il est tellement agréable de temps en temps d'être à bord d'un bateau sans histoire et dont on peut se servir en toute sûreté.

Le Nordet à toutes les allures se montre franc; il est vraiment impossible de se laisser surprendre par ses réactions. L'absence de spi au vent arrière le rend à cette allure particulièrement facile à barrer. Même un barreur inexpérimenté ne pour-

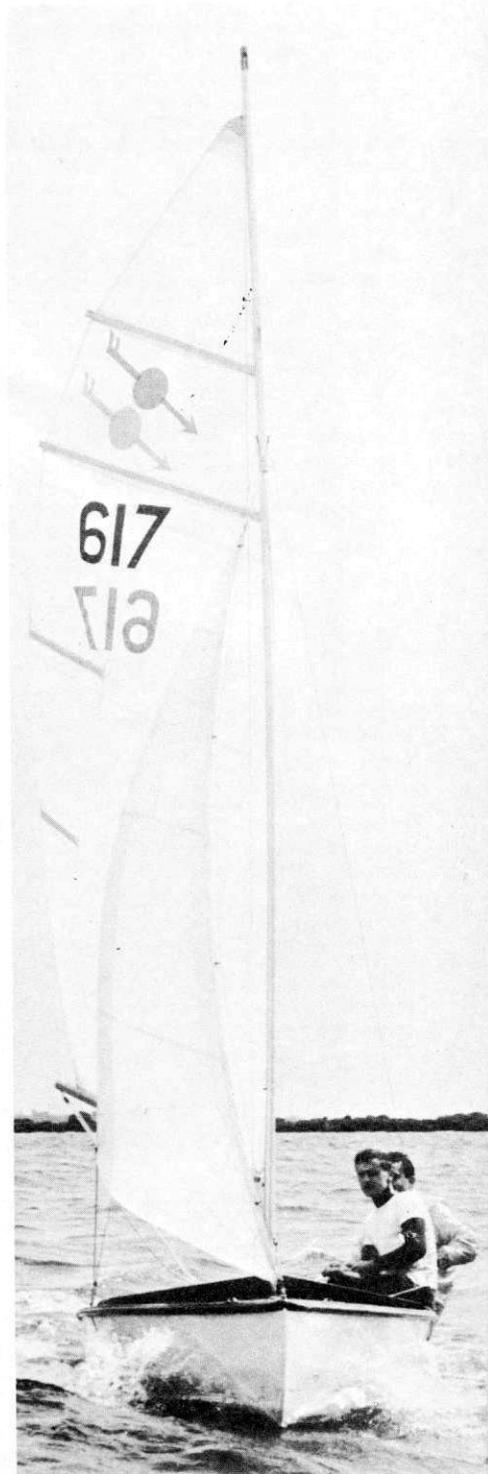
rait se trouver en péril par fort vent; évidemment la sécurité se paie et ses performances à cette allure ne sont pas très brillantes. Ce fait est d'autant plus accentué qu'avec son fond pour ainsi dire plat, il donne l'impression de traîner beaucoup d'eau. Par contre nous avons été agréablement surpris lorsque nous nous sommes retrouvés au large : non seulement sa stabilité est à toute épreuve, mais il est rapide et plane facilement. Toutefois par vent faible il faudra s'employer pour le faire déjauger.

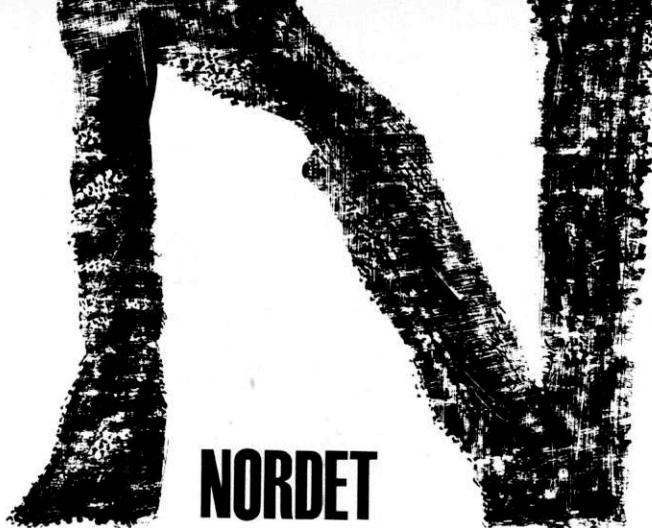
C'est au près que le Nordet est le plus désagréable. Même après plusieurs réglages nous ne sommes pas arrivés à rendre la barre très douce; tant que le bateau est droit, la barre n'est pas dure : dès qu'il gîte, sa tendance à lofer s'accroît, ceci étant dû en partie à sa forme de coque. Il n'en demeure pas moins qu'au près le Nordet est facile à maintenir. Un équipage, même léger le tiendra facilement, d'autant mieux qu'il saura jouer à bon escient de la barre d'écoute réglable.

Confort et agrément

Parmi les bateaux de même taille, le Nordet se trouve être un des plus habitables. Le cockpit est spacieux; on a presque une impression de vide lorsque l'on se trouve assis dans le bateau. Ceci tient probablement au fait que l'accastillage est des plus simples. Cette impression est accentuée par le dessous du pontage avant qui n'est

Les drisses textiles empêchent l'étaillage parfait du foc.





NORDET

pas séparé du cockpit. Il y a là un volume de rangement très important, mais il serait souhaitable qu'il y ait un panneau pour éviter aux affaires rangées à l'avant de venir sur l'arrière du bateau et de se mouiller. L'arrondi des caissons est bien dessiné, lorsqu'il faut faire du rappel la position est très agréable et peu fatigante. Le banc central un peu plus en arrière que sur les autres bateaux de même taille, permet au focquier d'avoir plus de place, et surtout oblige l'équipage à se tenir plus à l'arrière ce qui évite à l'étrave de trop enfoncer dans l'eau, tendance qu'ont souvent ces petits voiliers.

Nous avons signalé plus haut la particularité du plan de voilure qui fait remonter la bôme sur l'arrière. Ce n'est peut-être pas très fonctionnel, mais on évite ainsi les changements de bord acrobatiques; cela n'a rien de désagréable.

Malgré sa vitesse modeste au près, il nous a semblé qu'il mouillait, mais ceci étant un défaut inhérent plus à sa taille qu'au bateau lui-même.

Sécurité

La sécurité d'un dériveur est un facteur bien difficile à déterminer puisqu'elle dépend essentiellement de l'équipage qui mène le bateau. Quoiqu'il en soit le Nordet présente un maximum de sécurité d'une part du fait de sa stabilité initiale, d'autre part sa forme de coque lui confère même gité une assise sur l'eau que peu de bateaux ont : en effet, une fois gité il s'appuie sur son bouchain sans aller plus loin. Nous pensons qu'il faut accumuler un maximum d'erreurs pour le faire chavirer.

Une fois couché sur l'eau le Nordet se redresse facilement, mais nous ne saurions conseiller aux équipages de ne pas trop peser sur la dérive pour ramener le bateau droit, celle-ci étant assez fragile. Si quelques litres d'eau restent après le chavirage, ils seront facilement évacués par la trappe arrière.

Accastillage

Tout est simple, et réduit à sa plus simple expression sur le Nordet. A part quelques points de détail, le bateau n'en souffre pas. La simplicité est souvent bien agréable. Ici pas de palan, pas de taquet coinreur. Un winch monté sur support à l'arrière du puits de dérive; ce support gagnerait d'ailleurs à être fixé plus solidement. Pour



maintenir la dérive en position basse il suffit de coincer le bout qui est attaché à son sommet dans une encoche faite sur l'arrière du banc. Ce système n'a rien de critiquable, si ce n'est que l'encoche n'étant pas assez profonde, la dérive remonte donc souvent toute seule.

Le hale-bas est à trois brins, avec une poulie du type Holt, l'ensemble est efficace. C'était la première fois que nous avons l'occasion de nous servir d'un dériveur équipé d'un mât en métal fabriqué par Le Marrec. Reconnaissons que la surprise fut agréable car il est d'une rigidité à toute épreuve. L'absence de barres de flèche ne le fait absolument pas travailler de façon visible, nous pourrions tout au plus lui reprocher son poids.

Le point le plus critiquable est le gouvernail qui a trop de jeu. En effet les joues en

métal ont un écartement trop important pour le safran, ce qui le fait travailler d'une façon anormale et rend la barre peu précise et par là même désagréable. Mais, espérons que ce défaut sera corrigé sur les prochains bateaux, le remède étant très simple.

Conclusion

Si nous faisons le bilan de ce banc d'essai nous sommes un peu gênés car il doit se dégager de ce que nous avons écrit plus de défauts que de qualités à l'actif du Nordet. Il faut probablement se placer sur un plan un peu différent des critères habituels de jugement, c'est-à-dire, qu'il n'est pas nécessaire de juger ce bateau comme



On remarquera la grande impression de stabilité du Nordet.

Le double bouchain adoucit beaucoup les formes avant du Nordet.

devant être un bateau de régate aux performances étonnantes. La comparaison se fait toujours par rapport aux bateaux plus rapides, mais débarrassons nous de ce principe et analysons le bateau dans son ensemble; il est bien construit, stable, il évolue aisément à toutes les allures, il vire bien de bord, ses réactions sont franches. Alors, au diable la vitesse et les fortes sensations. Ceux qui achèteront un Nordet en le considérant sous cet angle seront satisfaits; tout au plus peut-on critiquer certains détails de mise au point qu'il est d'ailleurs impardonnable de laisser passer. Le Nordet n'est pas seulement un excellent bateau pour école de voile et pour les équipages ne recherchant pas la performance mais aussi un bateau sûr pour se promener et pour faire des régates sans trop se fatiguer.

O. Thiébeauld.



QUALITÉS

Très bonne stabilité.
Habitabilité au-dessus de la moyenne.
Très simple dans son ensemble.

DÉFAUTS

Performances moyennes.
Accastillage parfois un peu juste.

DÉFINITION EXPRESSE

Un bateau aux performances modestes pour père de famille.

FICHE PRATIQUE

Longueur hors-tout : 4,20 m
Largeur : 1,65 m
Poids total : 120 kg
Surface de voilure : Grand voile 7,50 m², Foc 2,60 m²; Surface totale : 10,10 m²
Prix : 2 600 F.

Constructions Nautiques du Sud-Ouest, Allée de la Vierge, Bon-Encontre (L.-&-G.).

POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

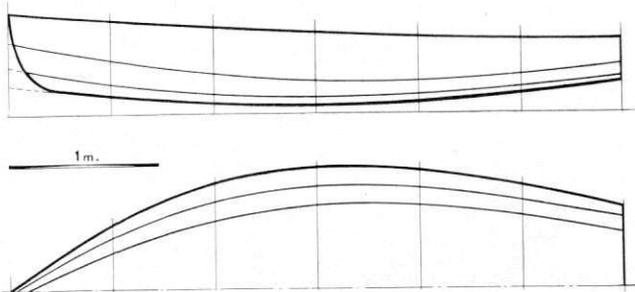
Le « Nordet » a été conçu il y a quelques années déjà pour combler le vide existant entre les dériveurs d'initiation bon marché et les séries très sportives. On a dit de lui qu'il était le « juste milieu du yachting léger », il me semble que c'est une bonne définition de ce bateau auquel j'ai tenu à donner, entre autres, deux caractéristiques particulières : une excellente stabilité et un volume habitable important.

Ces qualités lui ouvrent deux champs d'activités particuliers auxquels il s'adapte parfaitement : l'École de Voile et la Promenade familiale. Il continue à naviguer sans presque perdre de vitesse et en gardant ses facultés évolutives avec quatre personnes à bord et pardonne bien des fautes aux débutants. Néanmoins, c'est dans le domaine de la régate pure qu'il a rencontré son utilisation optima. Très évolutif, démarrant vite par petit temps, partant au planing dès la brise moyenne, sa grande stabilité lui permet de porter vaillamment toute sa toile par vent fort sans que l'équipage soit obligé de se livrer à des acrobaties, spectaculaires certes, mais qui ne sont pas du goût de tout le monde.

Sans grande publicité le « Nordet » a continué lentement mais très sûrement sa progression en s'appuyant sur ses seules qualités.

Sa récente réalisation en résines Epikote en supprimant les quelques servitudes imposées par la construction en bois lui a donné un nouvel élan.

Herjean



470

**Le Spi du 470
ne pose pas
de problèmes
particuliers
du fait
de sa surface
modérée**



André Cornu, l'architecte du 470 était jusqu'à ce jour connu surtout comme l'un des meilleurs techniciens que nous ayons en France. Frère d'Eugène Cornu, architecte renommé il est aussi le père de Jean-Claude, l'un de nos champions les plus titrés. Il n'existe d'ailleurs pas un élément de la famille Cornu qui ne touche de près ou de loin au bateau. Ce contexte familial n'expliquerait pas l'intérêt qu'on porte au 470 qui apparemment n'a rien de spectaculaire, si ce bateau ne s'adressait à une clientèle qui cherche un voilier situé entre le 420 trop petit et le 505 trop sportif.

Présentation

La grande originalité du 470 réside surtout dans son classicisme. Alors que la majorité des architectes cherchent à attirer l'attention par des innovations plus ou moins extravagantes. Ce qui frappe dans le 470, c'est la mesure avec laquelle il a été conçu.

4,70 m de long, 1,68 m de large, 12,50 m² de voilure totale, pesant environ 115 kg, le 470 demeure dans la bonne moyenne et aucune de ces cotes ne surprend par rapport à ses voisins. Il en est de même de son aspect où rien ne choque. La répartition des surfaces de voilure et leurs formes sont elles aussi classiques. Vu du dessus, les aménagements ont tout à fait le même style que celui lancé par le 505 il y a dix ans.

Le pontage avant recouvre un vaste caisson accessible du cockpit grâce à une trappe de visite. Les deux caissons latéraux arrondis partent de ce pontage pour aller jusqu'au tableau arrière. Le brise-lames fait d'une feuille de contre-plaqué galbé est très seyant. C'est sans doute ce souci de plaire à l'œil qui fait que l'on ait adopté un pontage avant très plat. Étant donné son importance il est difficile de lui donner toutes les garanties de robustesse et il est prudent de ne pas monter trop brutalement dessus. Les espars sont en spruce; le mât est maintenu par des barres de flèche du type « tirantes » en cordes à piano.

Les formes de la coque du 470 font penser à celles du Flying Dutchman. L'étrave pincée s'évase peu à peu pour faire place à un fond relativement plat bordé d'un bouchain assez marqué. L'ensemble de la construction est très bien réalisé.

Performances

Les résultats obtenus à « Un par Série » prouvent les excellentes possibilités de vitesse du 470. La faiblesse du franc-bord



et le fait que le 470 a plutôt tendance à passer dans la vague que de la chevaucher accentue notablement l'impression de rapidité que l'on a à son bord.

La finesse de ses lignes avant lui permet de tenir un très bon cap apparent malgré le clapot court. Par petit temps il demande à être chargé légèrement sur le nez afin de diminuer sa surface mouillée. Il ne faut toutefois pas exagérer en ce sens, sa portance étant faible devant le mât. Ses formes et son poids le rendent très vivant et agréable à mener. Sa stabilité de base est très bonne mais son étrave pincée et son fond plat provoquent un mauvais équilibre à la gîte. Si la brise est suffisamment forte, il est alors susceptible de partir au lof malgré la volonté de son barreur. Sauf dans ce cas particulier la barre est toujours douce et docile.

La présence d'un étambrai empêchant le mât de partir vers l'avant favoriserait de beaucoup la marche du 470 au plus près car, en partant sur l'avant, il aplatit exagérément la voile. Au plus près, dans la brise il

faut toujours tenir le bateau rigoureusement droit et ne pas craindre de s'asseoir le plus en arrière possible. Nous avons été tellement habitué avec de nombreux monotypes à charger fortement l'avant que nous avons du mal à nous tenir à cette place qui est pourtant plus normale. Cette constatation est encore plus valable lorsque l'on est aux allures portantes.

Le 470 plane facilement et, malgré son faible poids, son « planing » est assez régulier, sans heurt. Le spi de 12,50 m² convient parfaitement; le 470 le porte très bien jusqu'au large. Par mer formée, il est nécessaire de faire très vite pour envoyer et amener le spi. Le 470 supporte mal, toujours à cause de son faible volume avant, d'avoir un équipier tout près du mât et sa tendance à enfourner est très nette même si son barreur s'est reculé.

Ces quelques restrictions n'en font pas moins que dans le domaine du dériveur léger, il y avait bien longtemps que l'on n'avait réussi en France un bateau de cette qualité comme en témoigne d'ailleurs, l'ensemble de ses performances.

**L'équipier
accroche
son trapèze
et s'apprête
à sortir.**

470



A grande vitesse le 470 mouille copieusement son équipage

Le cockpit n'est pas sans rappeler des aménagements déjà vus.

Confort

L'architecte ne s'est pas contenté d'adopter les idées d'aménagement vues sur d'autres dériveurs, mais il les a adaptées au mieux des dimensions du 470. Les caissons latéraux sont confortables aussi bien en position assise avec les pieds reposant au fond du bateau qu'en position de rappel sportif. Le petit foc permet d'embarquer un jeune équipier ou une équipière qui pourront s'aider du winch pour border leur voile. La forme de la tourelle de ce winch n'est pas parfaite : il est en effet fréquent que l'écoute tombe et s'enroule autour de cette tourelle plutôt qu'autour du winch. La taille du 470 en fait un bateau facile à maîtriser sans déployer une trop grande force physique. Sa manipulation à terre par son seul équipage est possible. Ses mouvements sont généralement très doux. Par

contre la finesse de son étrave et l'absence de déflecteur font que l'équipage est copieusement rincé dès qu'il y a du vent et des vagues. Enfin son esthétique et sa finition sont des points d'agrément non négligeables.

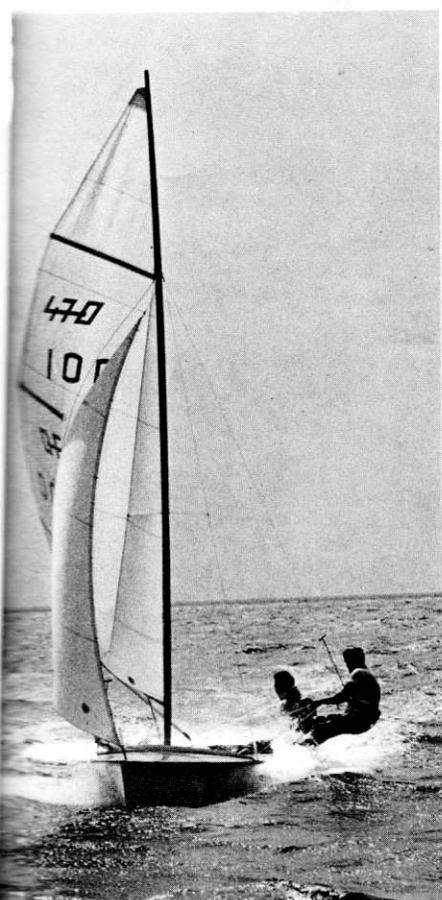
Sécurité

Le soin apporté à sa construction est d'ailleurs un gage de solidité. Un dériveur n'a de valeur que par le comportement de son équipage, mais comme nous le signalons plus haut, le 470 grâce à des dimensions modérées peut être mené par des personnes peu entraînées. Sa stabilité de base est rassurante, mais cependant il ne faut pas s'y fier entièrement. En effet si le mouvement de bascule est d'abord lent, celui-ci s'accroît et peut devenir irrattrapable passé une certaine gîte. Quoiqu'il en soit, et toujours en raison de ses dimensions modérées, redresser le 470 n'est pas une

opération très difficile pour un équipage habitué. Se redressant pratiquement sans eau, le 470 pourrait être équipé d'un ou deux autovideurs pour augmenter le confort.

Accastillage

Les autovideurs sont pratiquement les seules pièces d'accastillage manquantes au 470. L'accastillage est simple et nous a paru satisfaisant. Une remarque toutefois : nous apprécions toujours la présence d'une barre d'écoute mais il est dommage que les butées à vis limitant le déplacement du curseur aient limité aussi notre plaisir. Ce système ne permet aucun réglage commode en régate. Nous souhaiterions volontiers une double gâchette, partant vers les taquets sur les deux plat-bords, solution plus fonctionnelle et peu onéreuse. Il est vrai que l'accastillage est libre et que chacun pourra aménager son 470 à sa convenance.



Conclusion

Nous reprochons au 470 la structure trop fragile de son pontage avant et l'absence d'étambrai. Ces deux points peuvent être aisément améliorés dans un proche avenir. Nous aurions aussi aimé une carène plus pleine sur l'avant du mât donnant plus de portance, empêchant le bateau d'enfourner, de mouiller et procurant un meilleur équilibre à la gîte. Ces quelques critiques n'empêchent pas le 470 d'être en fait un excellent compromis. Son esthétique, son confort, ses performances sont au-dessus de la moyenne. Conçu et réalisé par des pratiquants, le 470 apparaît avec beaucoup d'atouts dans son jeu pour s'imposer, d'autant que son prix de 3 300 francs semble bien étudié.

Denis Bertrand.

(Photos Erwan Quéméré).

POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

A l'apparition de mon 4,70 de nombreuses personnes m'ont fait cette réflexion : « c'est un joli bateau, MAIS cela fait ENCORE une série de plus » (sous-entendu bien sûr : et de trop!).

Oui bien sûr c'est vrai, ces personnes avaient raison! Tout au moins en apparence! Car la réalité admise maintenant par beaucoup est que la gamme des dériveurs sportifs n'est pas complète.

Soyons francs! Entre le bateau d'initiation et d'entraînement de longueur maximum 4,30 et le bateau de haute compétition, il restait une place à prendre. Maintenant il y a le 4,70 conçu pour être le « Dériveur sportif du JUSTE MILIEU ». Oui, juste milieu est le mot exact qui a guidé mon crayon lors de l'étude du bateau : sportif et rapide de par ses formes mais stable, pas trop voilé donc facile à tenir par des équipages moyens, bien accastillé sans complication excessive, léger, d'un prix abordable, telles sont les qualités que j'ai voulu donner à mon 4,70. Les premiers résultats obtenus me font croire que j'ai sans doute atteint le but fixé. Le 4,70 a pris aujourd'hui une place qui était réellement vacante et j'espère qu'il la conservera longtemps si j'en juge par son comportement lors de la confrontation très récente d'« Un par série ».

Coly

QUALITÉS

Performances satisfaisantes.
Très bonnes qualités évolutives.

DÉFAUTS

Tendances à enfourner.
Pontage avant un peu faible.

DÉFINITION EXPRESSE

Bateau sportif demandant peu d'efforts physiques.

FICHE PRATIQUE

Longueur hors tout : 4,70 m ■ Largeur : 1,68 m ■ Poids total : 115 kg ■ Surface de voile : 12,70 m² ■ Spinnaker : 12,50 m² ■ Construction

Nautique J. Morin, 29 av. du Maréchal Leclerc, Alouette Pessac (Gironde) ■ Prix : 3 300 F h.t. ■ Spinnaker : 200 F.