

ESSAI Absolu 50



Le déplacement léger favorise les démarrages à la moindre risée.

→ une pointe au bon plein à 8 nœuds pour une risée à peine plus forte qui monte à 7 nœuds. Par vent plus fort, le chantier nous dit avoir enregistré 9 nœuds au près et 15 au portant pour 20 nœuds de vent réel, ce que l'on croira volontiers tellement cette carène accélère au moindre souffle.

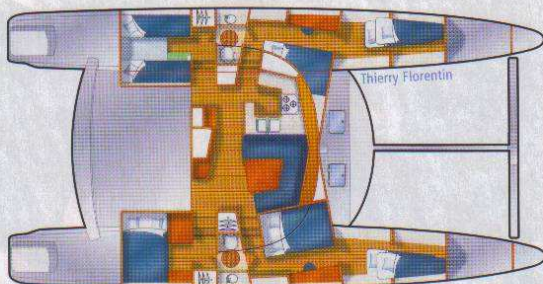
Les manœuvres ne posent pas de problème particulier grâce à un accastillage simple, mais de bonne qualité et parfaitement placé. Pas de barre d'écoute, mais deux palans d'écoute qui permettent de bien contrôler le grand-voile sans hale-bas aux allures arrivées, notamment avec de la mer. Les avale-tout sont très rentrés sur les côtés du rouf. Cela explique, avec les dérives, le bon cap observé.

Sur la version charter essayée, les deux Yanmar 4 cylindres de 37,5 ch à hélices bipales repliables assurent une vitesse de croisière élevée de 8 nœuds relevés pour 2000 tr/min et 9 nœuds à 2500 tr/min.

Sur le pont, on apprécie la facilité de circulation, les grandes jupes pour embarquer dans l'annexe ou la baignade, les vastes volumes de rangement et le cockpit surélevé presque au niveau du pont, ce qui lui assure une bonne vision vers l'avant. Inconvénient, il faut descendre trois marches pour pénétrer dans la nacelle par l'une des deux descentes qui encadrent le poste de barre central.

A l'intérieur

Quatre cabines doubles aux extrémités des deux coques représentent un standard incontournable sur ce type de catamaran. C'est donc au niveau de la circulation qu'il faut chercher l'originalité avec une descente pour chaque cabine et un cabinet de toilette central par flotteur, entre les deux cabines. Vaste, il abrite un lavabo, une douche et un WC.



La circulation est privilégiée avec deux descentes par coque et deux portes vers le cockpit.



Les cabines arrière peuvent recevoir une couchette double ou deux simples au choix.



Le cabinet de toilette occupe une place centrale originale dans chacune des coques.



On peut accéder aux couchettes superposées des pointes en traversant la cabine avant.

Pas de porte donc, seul un rideau sépare la nacelle des cabines qui peuvent, au choix, être équipée d'une couchette double – transversale ou longitudinale –, ou de deux couchettes simples. Deux banquettes superposées supplémentaires sont installées dans les pointes, avec accès par la cabine avant ou par des panneaux de pont. Le tout porte la capacité de couchage à douze, hors nacelle.

Les cabines sont très sobrement équipées, sans meubles, remplacés par des rangements textiles, ni vaigrages, juste le bordé laqué, et des équipets découpés en contreplaqué.

L'agencement de la nacelle est plus sophistiqué, avec de vrais meubles clairs agrémentés de boiseries en érable

blond. Le carré occupe le côté tribord avant, séparé de la grande cuisine en U en vis-à-vis par d'astucieuses étagères entourées de hautes fargues. Entre les deux portes d'accès battantes, en arrière du poste de barre, la nacelle est aménagée avec un vaste pupitre qui comprend deux larges plans de travail et comblera le navigateur qui se trouve ainsi à l'abri et tout proche du barreur.

La lumière est largement diffusée à l'intérieur de la nacelle grâce aux hublots du rouf, et dans les cabines par de larges hublots de coque à hauteur des yeux. En revanche, la ventilation pourrait être sans doute améliorée en prévoyant plus de capots ou de hublots ouvrants.