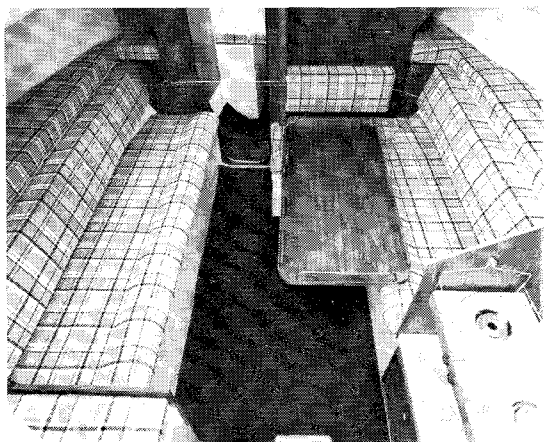
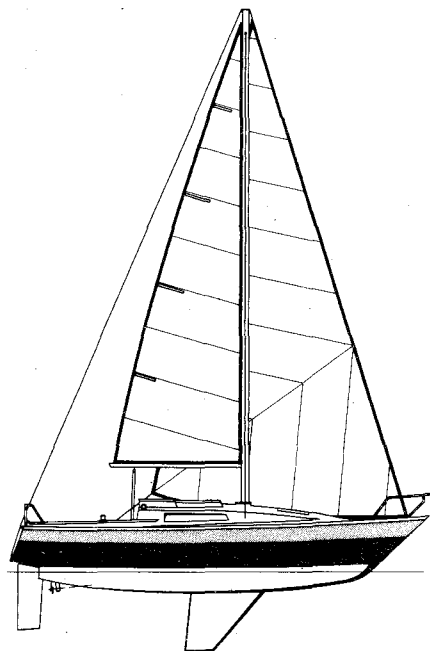


TRAPPER 300

C'est une bête de race, étudiée par l'architecte Bruce Kirby et le chantier Trapper Yachts pour la course et la croisière rapide. Malgré une carène très pincée, il offre une bonne habitabilité : deux couchettes dans le poste avant, un compartiment toilette séparé avec w.c. marin, une penderie, deux couchettes surélevées (avec toile anti-roulis) dans le carré, plus une couchette-cercueil pour le navigateur. Equipement complet, incluant balcons, chandeliers, installation électrique, feux de route, pompe de cale, mouillage, défenses...



Ci-dessus, le carré : le dossier des banquettes se relève pour former couchette, la table pivote pour servir à la navigation, le bloc-cuisine comporte un réchaud deux feux sur cardan, glacière et réserve d'eau de 60 litres. Finition teck huilé.



CARACTERISTIQUES :

Longueur ht : 8 m
 Longueur flott. : 6,28 m
 Bau maxi. : 2,90 m
 Tirant d'eau : 1,49 m
 Lest fonte : 857 kg
 Déplacement : 2 000 kg
 Couchettes : 5
 Hauteur s/b : 1,75 m
 Grand/voile : 10,30 m²
 Foc 1 : 14,86 m²
 Gênois, inter, spi. : en option
 Prix version std : 79 900 F TTC
 Importateur : Motte Marine,
 Ty Lez 29120 Combrit.



Image estivale du Trapper 300... Une séduction agressive, une impression de puissance contenue.

de la
puissance
entre
deux doigts

PAR R. COURT

100 MILLES SUR

CARACTERISTIQUES :

Plans : Bruce Kirby.
Longueur hors-tout : 8,00 m
Longueur flottaison : 6,28 m
Bau maximum : 2,90 m
Tirant d'eau : 1,49 m
Hauteur sous barrots : 1,75 m
Déplacement : 2 000 kg
Lest en quille : 857 kg
Couchettes : 5-6
Grand'voile : 10,31 m²
Foc 1 : 14,86 m²
Génois médium : 20,00 m²
Génois léger : 23,00 m²
Inter : 17,50 m²
Spinnaker : 45,00 m²
Jauge en douane : 4,97 tx
Homologation : 2^e cat.
Prix version std (GV et foc 1) : 87.500 F ttc.
Options (ttc) : accastillage de spi, 2 305 F ; génois léger, 1 935 F ; génois médium, 1 935 F ; inter, 1 175 F ; tourmentin, 682 F ; spi médium, 1 800 F ; diesel Yanmar YS 8, 16 585 F.

Constructeur : Trapper Yachts Ltd
 Cobbs Quay, Poole, Dorset - England.

Importateur : Motte Marine, Ty Lez,
 Combril, 29120 Pont-l'Abbé.

Le Trapper 300... Il ne peut laisser indifférent. Il dégage une impression de beauté agressive, due aux lignes tendues des superstructures et à l'élanement de son étrave et recèle une sorte de puissance brutale mais contenue. C'est un bateau extrême, de par le pincement accentué de l'avant et de l'arrière, aboutissant à une forme de carène en bulbe qui n'en fait que davantage ressortir le maître-bau, alors que celui-ci, avec 2,90 m reste dans la moyenne admise pour les bateaux de 8 m (Kelt : 2,95 m ; Trident : 2,90 m ; Flot 18 : 2,92 m ; Dufour 2800 : 2,93 m ; Jouët 27 : 2,88 m). En fait, l'architecte Bruce Kirby a voulu réaliser le plus gros bateau pouvant s'inscrire en course dans la classe « quarter tonner ». Ce choix était dicté par des impératifs d'habitabilité et de confort, car le Trapper 300 devait également pouvoir satisfaire à la navigation en croisière. Or, il faut savoir qu'au niveau international, la course en mer est régie par la jauge I.O.R., qui en l'occurrence a fixé le coefficient de performance (ou rating) des « quarter » à un maximum de 18. Ce rating résulte d'une équation complexe où entrent de nombreux facteurs, les uns venant en multiplicateurs, les autres en diviseurs.

TRAPPER 300

Parmi les paramètres retenus, on trouve notamment comme primordiale, la mesure linéaire du maître-couple avant et arrière, laquelle s'inscrit en multiplicateur. Donc, et très schématiquement, si l'on ne veut pas dépasser le coefficient 18 afin de rester dans la classe « quarter », tout en construisant une carène de grand volume, il faut limiter le plus possible l'importance desdits maîtres-couples, autrement dit pincer à l'extrême les formes antérieures et postérieures. Un peu comme si, sur la partie centrale d'un gros bateau, on adjoignait l'avant et l'arrière d'un petit bateau. Bien sûr, cela ne va pas sans quelques contradictions avec les règles de l'hydrodynamique et certains compromis sont inévitables.

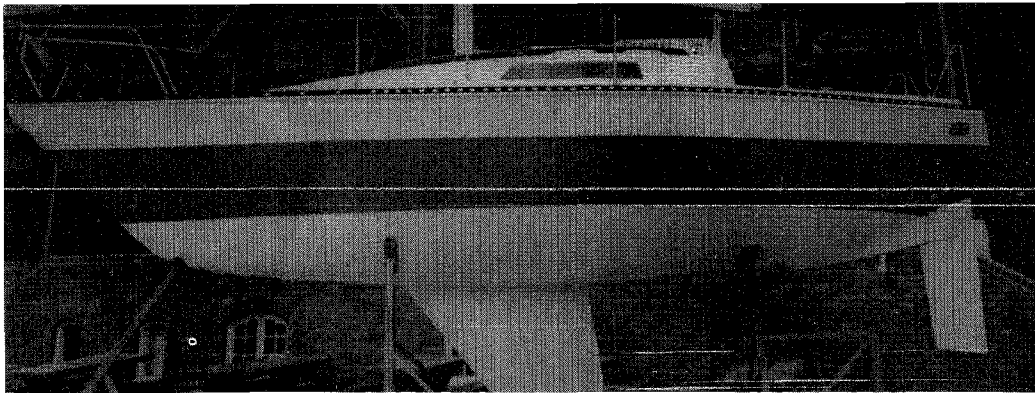
UNE CARENE EN EQUILIBRE...

Lorsqu'on considère les lignes d'eau du Trapper 300, on ne peut manquer d'éprouver beaucoup d'admiration pour Bruce Kirby. Car l'exercice était difficile... Mais il semble qu'il ait été dominé avec rigueur : tout ce qui est dans l'eau serre au plus près les lois de l'hydrodynamique, tout ce qui est hors de l'eau et destiné si possible à ne pas y entrer procède du compromis volume/règles de jauge.

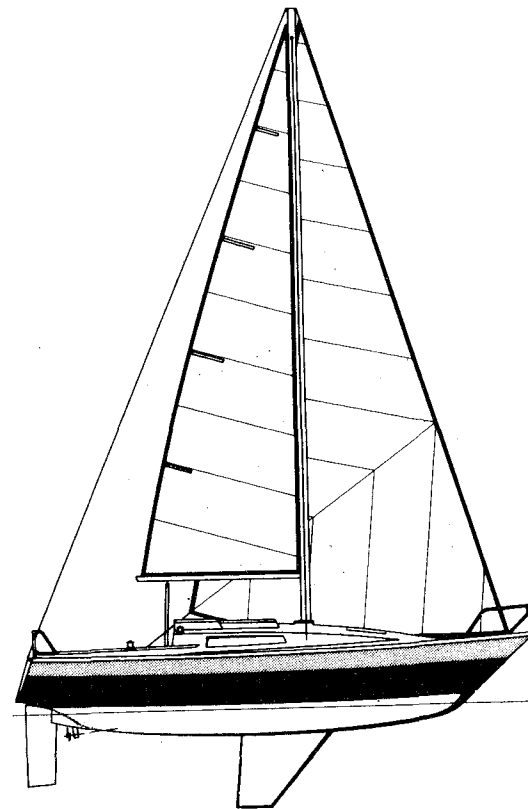
Ainsi la longueur à la flottaison, limitée à 6,28 m, associée à une quille laminaire et à l'absence d'aileron de safran, va donner, malgré le V accentué des fonds, une surface mouillée favorable pour la marche par petit temps. Cette longueur de flottaison s'allongera à la gîte, permettant un gain de vitesse, la limite étant l'engagement du bouchain, car au-delà le profil des lignes d'eau jouera contre. Le creux important de la carène, pratiquement constant jusqu'en fin de flottaison, détermine avec la quille profonde, un plan de dérive particulièrement apte aux allures de près. De plus, ce « ventre » immergé assurera le confort en navigation, autorisant un centrage des poids au niveau ou en dessous de la flottaison, gage d'une bonne stabilité.

L'étrave, très pincée, rejoint le maître-bau par des lignes tendues, le pincement, du fait de l'élanement avant, étant sensiblement égal en haut et en bas, malgré une largeur moindre à la flottaison qu'au pont. A partir du maître-bau, les lignes se resserrent fortement jusqu'à un étroit tableau triangulaire légèrement inversé, dégagé par une voûte en S. Là, le pincement est nettement plus accentué à la flottaison qu'au-dessus, l'hydrodynamique de cet étambot n'étant pas la vertu dominante : mais le compromis était nécessaire pour diminuer au maximum le maître-couple à cet endroit.

L'analyse de cette carène donne logiquement un aperçu de ses possibilités : compte tenu du schéma directeur choisi, l'architecte ne pouvait concevoir qu'un bateau de près, sans



La carène : un creux important pratiquement sur toute la longueur de la flottaison, un décrochement en S très marqué dégageant le tableau, un petit aileron sous l'étambot aboutissant au safran suspendu, une quille laminaire trapézoïdale, centrée sur l'avant.



Plan de voilure à grand allongement, conçu pour le près, bas-haubans et galhaubans frappés sur la même cadène, patares unique non réglable. L'absence d'un bas-étai avant — qui pourrait sembler nécessaire du fait d'un gréement latéral sur le même plan — n'influe pas sur la tenue du mât Proctor dans la brise.

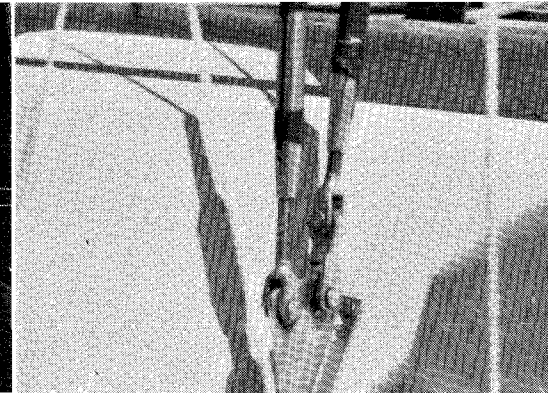
performance extrême pour une allure déterminée. Il semble qu'il ait joué sur la régularité de marche sous toutes les allures, dans la mesure où seule la partie la plus hydrodynamique de la carène sera dans l'eau. Ceci implique qu'il ne faille engager ni l'avant, encore moins l'arrière, et limiter l'angle de gîte. On peut dire que l'équilibre général repose sur la partie immergée de la coque, qui devra être uniquement sollicitée pour obtenir le meilleur rendement. Par ailleurs, si la partie avant très fine ouvrira facilement la voie, il faudra que le reste suive, à savoir la volumineuse section correspondant au maître-bau. Cela sous-entend qu'une fois le bateau lancé, toute manœuvre intempestive amènera un ralentissement sensible, à partir duquel la coque devra reprendre son élan. Enfin, pour conclure, notons que l'avancement du centre de dérive, résultant de la position et du profil de quille, conjugué avec l'absence d'aileron de safran, se traduira par une barre relativement ferme, ce d'autant plus que l'équilibre sous voile ne sera pas rigoureux.

Le caractère du Trapper 300 étant esquissé, on comprendra que ce bateau, respirant la puissance, devra être mené en souplesse, avec deux doigts...

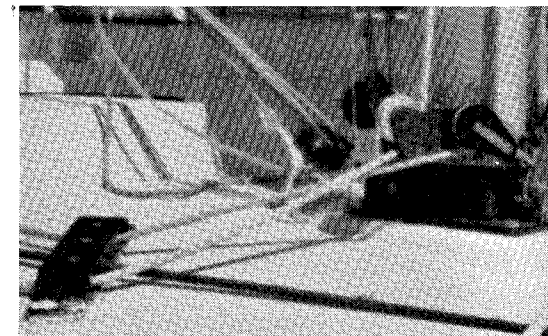
COQUE, GREEMENT, EQUIPEMENT

Le Trapper 300 est construit en stratifié, avec contremoulage intégral. Pont et roof bénéficient d'un sandwich balsa, assurant rigidité et isolation thermique et phonique. La coque est livrée en teintes bicolores, blanc et rouge, blanc et bleu marine ou blanc et vert, au choix, et reçoit une peinture antifouling. Le déplacement à vide ne dépasse pas 2 000 kg et le rapport de lest atteint près de 45 %. Le roof allongé, particulièrement élégant, s'intègre parfaitement aux lignes tendues de la carène et ménage de larges passavants. Un capot ouvrant en plastique translucide permet d'accéder sur la plage avant, mais ses dimensions ne laissent que difficilement passer les volumineux sacs des voiles d'avant.

Le cockpit traité « mer », avec une baignoire étroite vidangée par deux conduits, peut recevoir quatre équipiers : il dispose d'un grand coffre sur tribord et d'hiloires inclinées à leur partie supérieure. Un bridge-deck à hauteur des bancs l'isole de la descente, cette dernière étant de faible largeur, comme il convient à un ba-



Hauban et bas-hauban aboutissent sur une équerre fixée sur la paroi du roof et reprise par une ferrure intérieure boulonnée sur la cloison principale. Le ridoir du bas-hauban est monté sur une chape articulée permettant un jeu longitudinal.



Les poulies articulées en pied de mât pour le renvoi des drisses au cockpit sont placées un peu haut et l'angle de tire sur les poulies à plat-pont n'est pas des meilleurs, ce occasionnant un ragage qui freine la manœuvre, notamment pour la drisse de spi. Emplanture fixe en alliage léger coulé, avec articulation à broche pour le pied de mât.



teau fermé, fait pour le près et la mer. Une longue barre articulée commande la mèche du gouvernail.

Le gréement en tête reste très simple : haubans et bas-haubans de forte section sur le même plan, avec cadène unique, un seul patare non réglable, un étai avant. Le mât Proctor, bien dimensionné, s'en satisfait. Les drisses textile-métal courent à l'intérieur et reviennent par poulies d'angle et poulies à plat-pont, au cockpit. Drisse de spi, hâte-haut et hâte-bas de tangon sont extérieurs et retournent également au cockpit. Le mât porte un long rail sur lequel coulisse l'articulation de tangon. La bôme, contrôlée par barre d'écoute sur le bridge-deck, dispose d'une prise de ris rapide, d'un hâte-bas, et d'un système interne d'étauillage de bordure de grand-voile, avec retour sur clam extérieur.

L'équipement de pont comprend : puits à mouillage en pointe, avec piton d'étagère et couvercle sur charnières inox, barre de fargue sur toute la longueur, ferrure d'étrave (très agressive) avec davier à réa et chaumards, un taquet d'amarrage avant, un aérateur au-dessus du compartiment w.-c., deux longues mains-courantes en teck sur le roof, deux chaumards à l'arrière avec un gros taquet transversal. Sur le plan sécurité : balcons AV et AR, très robustes chandeliers avec filière à 45 cm, le tout boulonné, et une surface antidérapante bien répartie.

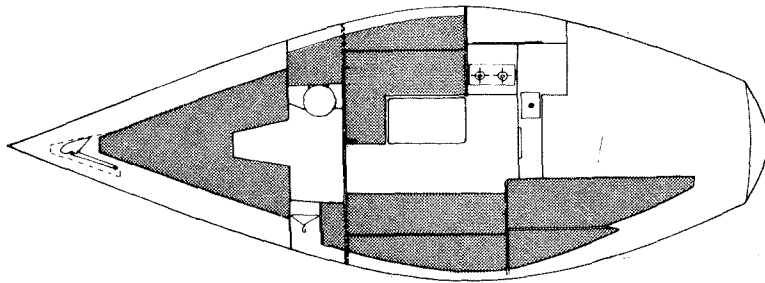
Accastillage complet : rails d'écoute de foc en milieu de passavants, poulies à mousqueton se frappant sur la barre de fargue pour les points de tire du spi ou ceux du génois au large, deux winches Lewmar sur roof pour l'étauillage des voiles, avec taquets et clams, deux winches Lewmar deux-vitesses pour les écoutes, avec taquets classiques.

INSTALLATION ELECTRIQUE ET MOTEUR

L'installation électrique fait partie de l'inventaire standard, au même titre que tout l'équipement de pont et l'accastillage. Elle comprend une batterie 12 V, un tableau avec interrupteurs et fusibles, six plafonniers et les feux de route. Une prise au pied du mât alimente un éventuel projecteur de pont ou un feu

Cette vue montre le pincement caractéristique de l'arrière de la carène, qui fait apparaître d'autant plus important le maître-bau. Pourtant ce dernier reste dans la moyenne des bateaux de 8 m. Les cadènes sur le roof permettent de border très à l'intérieur la voile d'avant.

Plan d'emménagement : puits à mouillage et couchette double à l'avant, compartiment isolé pour toilette et penderie, couchettes superposées et dinette dans le carré, couchette-cercueil et bloc-cuisine à l'aplomb de la descente.



de hune. Le câblage passe entre coque et contremoulage et mieux vaut en avoir le plan pour brancher un circuit complémentaire : ce-la évite de percer au hasard...

Le moteur Yanmar YS.8 diesel (1) est en option. Situé sous le cockpit, son accessibilité reste aléatoire, comme dans tous les montages similaires. Réserve de fuel à tribord, devant le coffre de cockpit.

Le tableau de bord, encastré dans la paroi tribord de cockpit est suffisamment en retrait pour que la clef de contact ne dépasse pas. Mise en route par bouton-poussoir, deux leviers amovibles pour l'inverseur et les gaz.

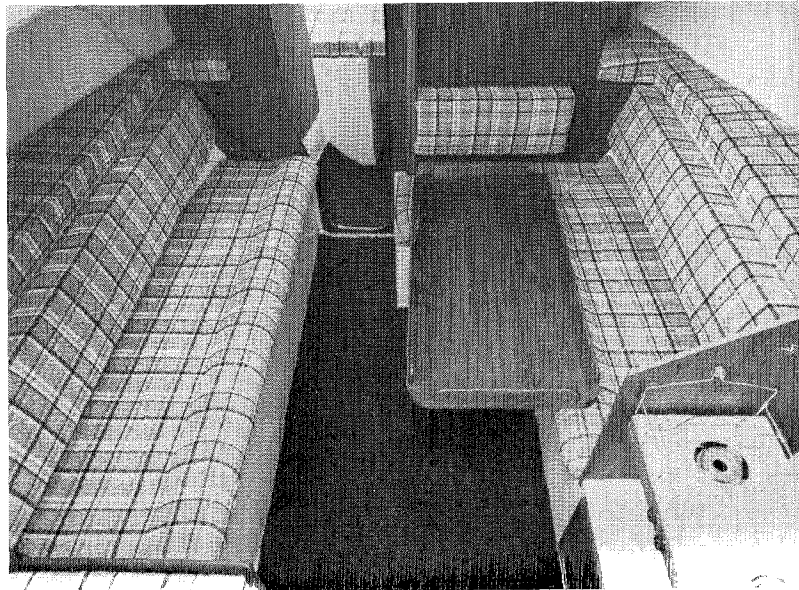
EMMENAGEMENT

Le bateau est profond : deux marches pour descendre dans le carré, l'une constituée par le coffrage plastique de l'évier, l'autre fixée sur le panneau d'accès à la souté. Emménagement mer, symétrique. Le plan et la photo permettent d'apprécier l'utilisation maximum du volume. Deux adultes tiennent dans le poste avant, isolé par un rideau. Dans le compartiment toilette-penderie, il y a déjà 1,60 m de hauteur sous barrots et l'on dispose d'un w.-c. marin et d'équipets. La cloison du carré intègre l'épontille et le passage — calculé au plus juste, surtout pour les sacs à voile — se ferme par une porte coulissante.

Dans le carré : banquette babord, dinette tribord, surmontées de deux couchettes avec toi-

Le carré : banquettes-lit à babord (pour enfant) et couchette superposée (avec toile anti-roulis) obtenue en relevant le dossier, couchette-cercueil à la suite ; à tribord, banquette en L avec table fixe orientable formant dinette, et couchette superposée comme à babord.

Moquette au sol, toutes boiseries en teck. Une languette collée à l'angle des plafonds permet l'accès aux boulons de fixation des chandeliers, balcon et taquet avant, barre de fargue, etc...

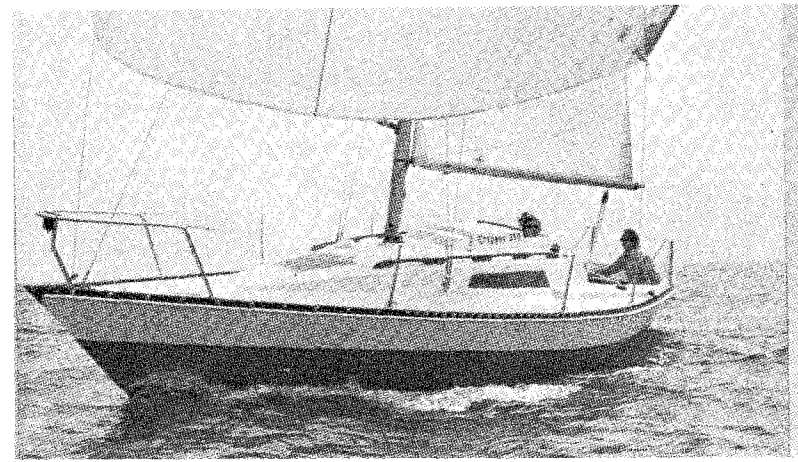


le anti-roulis : le volume réservé aux pieds n'est pas énorme. La banquette babord de 1,70 m peut accueillir un adulte (position sur le dos ou à plat-ventre de rigueur) mais est mieux adaptée pour un enfant. Pour le navigateur, une couchette-cercueil, avec équipet en tête et glacière en dessous ; à sa droite, le tableau électrique, à sa gauche le coupe-circuit. En tout cinq couchettes, plus une pour un enfant.

La table orientable, montée sur pied tubulaire fixe, se déplie (rigidité en ce cas aléatoire) et en position transversale accueille cinq personnes. En position longitudinale, elle devient une table à cartes très convenable. Bloc-cuisine en pied de descente, bien aménagé, avec de bons volumes de rangement, un évier se vidangeant à la mer, eau sous pression (réserve de 60 l) et réchaud deux feux suspendu. Les coffres sont généreusement répartis sous toutes les couchettes, par contre les équipets manquent dans le carré, du fait des couchettes superposées. Manquent aussi des mains-courantes au plafond et sur la descente.

Le contremoulage intégral donne une finition particulièrement nette, avec une belle boiserie en teck huilé et une moquette au sol. Un intérieur très clair et une impression de volume qui font oublier que le bateau ne mesure que 8 m.

(1) Voir article technique dans le n° 23.



Il est toujours hautement instructif de réaliser un essai en course, compte tenu de la valeur comparative qui s'y attache et de la recherche permanente de la performance maximum. Le propriétaire du bateau, W. Ropert, avait donc inscrit son Trapper 300 dans une course I.O.R. de 100 milles (85 milles seulement pour la classe dont relevait le Trapper), départ Deauville.

La vérité oblige à dire que face à des concurrents particulièrement spécialisés — les courses I.O.R. sont d'un niveau technique élevé — nous ne disposons que des moyens du bord : garde-robe réduite (pas de gènois léger, ni de ces voiles spéciales venant en complément du spi et qui ont noms trinquette, tail boy, big boy, un seul spi de 60 m² nettement plus grand que les 45 m² prévus dans le plan de voilure et qui ne pouvait que nous desservir dans une forte brise), accastillage d'origine, voiles ayant déjà du service (le gènois médium Marc Philippe conservait de beaux restes mais la grand'voile apparaissait quelque peu fatiguée), pas de cunningham de voile d'avant ni de grand'voile. Bref, c'est un bateau standard, armé en croisière, qui allait prendre le départ, aux mains d'un équipage habitué certes à sortir par tous les temps mais qui n'avait pas eu la possibilité de procéder à des réglages méthodiques, faute de confrontation en course.

Le bulletin météo France-Inter nous gratifiait par ailleurs d'une annonce de coup de vent imminent, malgré le soleil et l'air calme de ce petit matin du 29 avril. Plus circonspecte, la météo du Havre ne prévoyait qu'une petite dépression, avec brise montant à 20 nœuds en soirée, mais fortes rafales.

Appareillage à 9 h 45, sous gènois médium et grand'voile haute, facilement étarqués grâce aux winches de roof à manivelle, bien que les drisses raguent sur les poulies à plat-pont, du fait d'un angle de tire trop ouvert. Le gréement nous paraît trop bandé, notamment les bas-haubans : cela fatigue inutilement le mât, lui retirant toute souplesse, impose une contrainte inutile à l'implanture et aux cadènes et annule l'effet amortisseur dans les surventes d'un gréement plus élastique.

PREMIERE APPROCHE...

Vent faible de SE, un reste de courant favorable, le Trapper se déhale au près jusqu'à la

bouée des Ratelets où, le vent adonnant à l'Est, il est possible d'envoyer le spi. A la barre, on a l'impression d'avoir en main un bateau beaucoup plus gros et plus lourd qu'un 8 m. Elle est assez ferme, cette barre, et le contraste apparaît de suite entre ses dimensions — elle est longue et de fort diamètre — et la circonspection avec laquelle il faut la manier, du fait de son efficacité et du coup de frein que provoque une manœuvre de trop grande amplitude, qui coupe véritablement l'élan du bateau. La carène bien dans ses lignes, passe sans remuer d'eau, il n'y a pas d'impression particulière de vitesse, pourtant la moyenne sera de 6 nœuds sur le fond. Paradoxe d'un déplacement léger ayant le comportement d'un déplacement lourd... L'envoi du spi a permis d'apprécier l'effort musculaire que nécessite la traction sur la drisse (toujours cet angle de tire peu favorable sur les poulies à plat-pont) : mieux vaut libérer un winch de roof, en essayant de préserver l'étarquage de la voile qui en est tributaire, pour hâter l'envoi de la « bulle ». Enfin, il faut tourner la drisse sur celle du gènois ou de la grand'voile, car il manque un taquet (mais peut-être est-il prévu dans l'accastillage de spi proposé en option ?).

A noter que les poulies volantes à mousqueton (incluses dans l'inventaire standard) que l'on frappe sur la barre de fargue, s'avèrent fort pratiques pour régler les points de tire du spi et bien utiles pour ouvrir le gènois aux allures de largue. En effet, si le rail d'écoute placé en milieu de passavant permet de border très à l'intérieur, sans être gêné par le haubannage puisque les cadènes sont fixées sur le roof, cet angle de tire fera refermer la voile d'avant au portant, d'où la nécessité d'un point de tire plus à l'extérieur.

Les moyennes relevées durant la course, sur des bords directs sans louvoyage, démontrent la régularité de marche du Trapper 300 pour un vent donné, quelles que soient les allures : près, travers, largue, encore que le spi de 60 m² ait privilégié quelque peu le portant dans les brises relativement faibles de la seconde journée.

C'est donc la caractéristique majeure de ce bateau, que de n'avoir pas de « trous », sous réserve de précautions dictées par les lignes de carène. C'est ce que nous allons tenter d'analyser.

DU DOIGTE, DE LA SENSIBILITE... LA RECOMPENSE EST AU BOUT

Le premier bord de course — ligne de départ - bateau-feu — sera riche d'enseignements. Le vent a forcé et toutes voiles bordées entre travers et bon plein, nous tentons l'envoi du spi, bien vite descendu car le génôis le dévente (d'où une traînée parasite) et de plus la brise refuse en hâlant le NE. Quelques concurrents voisins qui s'obstinent partent au lof inutilement... Deux spis flottent déjà à l'horizontale en tête de mât, ce qui donne un aperçu de la force du vent et accessoirement des félicitations à l'adresse de certains équipiers. La mer commence à creuser, sans ralentir l'élan du Trapper qui passe admirablement : gîte modérée, 15° environ, barre ferme sans excès, voiles bordées au près (grand'voile très légèrement débordée, avec un léger fasselage le long du mât, pour ne pas durcir la barre). Aucune propension au lof, le bateau suit une trajectoire rigoureuse. Tout va bien, nous sommes dans le coup.

Le vent monte encore, la gîte s'accroît, dépassant 20°. C'est trop, nous ne gagnons rien en vitesse, au contraire : l'angle de gîte excessif amène l'engagement de la voûte, dont le dessin en S provoque des turbulences, et celui du bordé avant qui, du fait de son pincement très accusé, détermine alors un profil de carène peu favorable. Mieux vaut prendre un ris, opération rapidement menée grâce au système monté sur la bôme. Ce ne sera qu'un sursis, car la brise augmente en force, avec des rafales violentes. Le liston est presque dans l'eau, les départs au lof restent contrôlables mais chaque action sur la barre doit être mesurée pour ne pas « planter » le bateau — se rappeler : l'avant ouvre la voie, il faut que le reste suive — et c'est maintenant au plus près serré qu'il va falloir atteindre le bateau-feu, dans une mer très creuse. La proximité de la marque incitera à ne pas changer le génôis pour l'inter. Mais si le cap s'avère excellent, grâce au passage en force de la carène qui ne tossa jamais, par contre l'incidence négative sur la vitesse semblait évidente : trop toilé, trop gité, le Trapper, n'était plus dans ses lignes. Faute de speedo, une évaluation objective devenait impossible et sans doute peut-on estimer que l'augmentation en force du vent compensait le surcroît de résistance hydrodynamique, mais à coup sûr, le Trapper, en de telles conditions, était en dessous de ses possibilités virtuelles de vitesse. De fait, il apparaît que l'angle de gîte ne doit guère dépasser l'angle des fonds par rapport à l'horizontale, soit 20° environ, pour que le meilleur profil hydrodynamique soit conservé.

Ce bord, le plus éprouvant de la course, permit d'apprécier la raideur à la toile — il fallait pouvoir tenir le génôis — qui ne se traduit cependant par aucun rappel brutal. Et le bateau mouille peu, les formes de l'avant assurent une bonne déflexion.

Le second bord, par mer et vent de l'arrière — au moins 25 nœuds dans les surventes — devait nous convaincre de la vigilance avec laquelle il convient de surveiller et corriger la trajectoire. C'est le propre des plans de dérive à quille étroite et si sous génôis et grand'voile le contrôle reste possible, l'envoi du spi (60 m²,

c'était vraiment trop) se solda par une magistrale abattée, avec empannage à la volée et bateau couché jusqu'aux winches de roof. Il se redressa sans problème et malgré la descente ouverte, la cabine n'embarqua pas un litre d'eau : on voit que cette descente, qui peut apparaître étroite et dimensionnée au plus juste, constitue une sécurité, de même que le bridge-deck à hauteur des bancs. Quant au cockpit, rempli à ras bord, il vidangea rapidement, avantage d'une baignoire de faible volume. Signalons que le grément ne broncha pas sous l'empannage sauvage, qu'il n'y eut aucune casse, ce qui en dit long sur la robustesse de l'ensemble.

Le spi fut renvoyé quelque temps après, le vent ayant molli, et le bateau se montra beaucoup plus docile. Mais, et les autres bords de port et de tribord, l'effet dynamique de la vitesse a tendance à assoier la coque sur son étambot jusqu'à immersion de la base du tableau. Bien que la longueur de la barre oblige le barreur à s'avancer, il faudra donc, quelle que soit la brise, centrer les poids pour dégager l'étambot et au besoin envoyer un ou deux équipiers sur l'avant. Au près également, il sera parfois profitable, lorsque l'angle de gîte deviendra critique, d'opérer de la même façon (équipiers au vent et plus ou moins à l'avant) pour soulager l'arrière et éviter les turbulences. De même, dans le petit temps, une gîte volontaire (équipiers sous le vent), non seulement diminuera sensiblement la surface mouillée mais limitera la succion due au décollement des filets d'eau à l'arrière de la carène, du fait du resserrement des lignes. Comme on le voit, ce sera un travail passionnant de découvrir et comprendre le Trapper, afin de trouver réglages et équilibre correspondant à chaque type de temps. C'est alors que se révélera pleinement le potentiel du bateau. Et ses performances de base, sans mise au point particulière, sont suffisamment éloquentes pour laisser prévoir ce que l'on peut espérer...

UN COUREUR DE FOND...

Une question brûle les lèvres. Nous ne l'esquiverons pas. Entre Yamaha 25* et Trapper 300, quel est le meilleur ? Eh bien disons que si le premier est un sprinter, l'autre est un coureur de fond et la supériorité de l'un s'effacera lorsque s'affirmera celle de l'autre. Ce sont les conditions de mer qui trancheront... Par sa puissance digne d'un déplacement lourd — au fait, combien pèse-t-il exactement ? — les dimensions de sa mâture et du grément, par sa coque très fermée et son cockpit bien protégé, le Trapper 300 est voué au large, à la houle, au vent et à l'écume. C'est dans les conditions difficiles qu'il donnera le meilleur, mais avec un équipage expérimenté, sachant « vivre » à l'unisson du bateau, dans une compréhension totale. Un bateau exigeant, certes, mais qui saura se montrer généreux. Bien sûr, il s'adresse surtout aux passionnés, encore que le plaisancier moyen puisse apprendre beaucoup à son bord, ce plaisancier moyen qui est notre référence et en fonction duquel nous jugeons. C'est pourquoi notre note finale sera un peu restrictive, alors que les qualités et les possibilités potentielles du Trapper 300 puissent prétendre à mieux dans l'absolu.

(* Voir essai n° 23.

fiche d'essai Trapper 300

Essai effectué les 29 et 30 avril 1978.
Equipage : 5 personnes.

PARCOURS : Le Havre-Deauville, 9 milles. En course, 85 milles sur triangle Deauville-bateau feu-Ouistreham-Semoy, à parcourir deux fois, fin de parcours sur Ratelets-LH-Semoy. Retour Deauville-Le Havre, 9 milles.

VENT : 29 au matin, SE de 5 à 10 nœuds (f. 2 à 3), forçant NE l'après-midi à 20-25 nœuds avec rafales (f. 5 à 6), faiblissant SE dans la nuit à 10-15 nœuds (f. 3 à 4). 30 au matin, vent faible SE de 5 à 10 nœuds (f. 2 à 3), montant à 15 nœuds puis faiblissant NE à nouveau en fin de matinée (f. 2) pour s'éteindre vers 13 h.

MER : le 29, mer du vent, très creuse au premier virement du bateau-feu. S'aplatissant ensuite, mais longue houle de NE dans la nuit. Mer belle le 30.

VOILURE : génôis médium et GV haute (30,31 m²), sauf un ris pris avant le premier passage du bateau-feu. Spi 60 m² au portant.

MOYENNES (calculées sur des bords directs sans louvoyage) :

Le Havre-Deauville, 9 milles sur le fond - courant légèrement favorable, vent 5 à 10 nœuds - en 1 h 30 (9 h 45 - 11 h 15), moyenne : 6 nœuds.

Allure : près jusqu'à mi-parcours, travers sous spi et génôis ensuite.

Deauville (ligne de départ) - bateau feu, 12,6 milles sur le fond - courant par travers babord, vent 20-25 nœuds et rafales - en 2 h 20 (15 h 20 - 17 h 40), moyenne : 5,4 nœuds.

Allure : travers sous spi, puis près serré sous génôis, GV à 1 ris à mi-parcours. Angle de gîte : 20 à 25°, 30° dans les surventes, liston dans l'eau.

Bateau-feu - Ouistreham (bouée d'atterrissage), 12,6 milles sur le fond - courant contraire, puis nul, vent faiblissant 15 nœuds - en 2 h (17 h 40 - 19 h 40), moyenne : 6,3 nœuds.

Allure : vent arrière sous spi, abattée et bateau couché après virement du bateau-feu.

Semoy - bateau-feu, 10,8 milles sur le fond - courant par le travers babord, vent faible et irrégulier, revenant progressivement à 5 puis 10 nœuds - en 2 h 55 (0 h 45 - 3 h 40), moyenne : 3,7 nœuds.

Allure : largue et travers sous spi, génôis descendu.

Bateau Feu - Ouistreham (bouée d'atterrissage), 12,6 milles sur le fond - courant contraire, vent forçant 15 nœuds - en 2 h 35 (3 h 40 - 6 h 15), moyenne : 4,8 nœuds.

Allure : près serré sous génôis. Angle de gîte 15° environ.

Semoy-Ratelets-LH, 9 milles sur le fond - courant travers tribord, vent régulier 10 nœuds - en 1 h 45 (8 h 55 - 10 h 40), moyenne : 5,1 nœuds.

Allure : travers sous spi, génôis descendu. Angle de gîte 5 à 10°.

STABILITE DE FORME, ASSIETTE : bonne stabilité initiale, bronche à peine à l'embarquement. Sensible au poids sur l'arrière et sur l'avant. Charge à centrer au niveau du maître-bau, éviter de surtoiler l'avant. Réagit à la répartition trasversale (équipiers sous le vent ou au vent). Se rappeler que l'angle de gîte, autour de 20°, conditionne la bonne marche.

GREEMENT - MATURE : mât Proctor puissant, inspirant confiance. Cadènes solidement fixées, haubannage de forte section. Manque palan ou ridoir à volant pour réglage de pataras. Ferrure d'étai robuste, mais pas de réglage possible du point d'amure. Pied de mât sur articulation (broche), emplanture solide. Mâture et grément conçus pour les fortes brises, mais un bas-étai serait peut-être souhaitable. Aucune flexion durant notre essai.

EVOLUTION SOUS VOILES : très maniable. En louvoyant sous voiles, avons pu sasser à Port-Deauville et ranger le ponton-visiteurs au Havre. Le bateau a de l'erre, que l'on peut casser en chargeant l'avant. Barre ferme mais efficace. Possibilité d'évolution sous une seule voile, GV ou foc.

CAPACITES SOUS VOILES : bateau puissant, paraît plus lourd que le poids annoncé. Passage en force, excellent quel que soit l'état de la mer. Ne tousse jamais, même à la gîte dans les creux. Carène vouée au près, cap remarquable (35° du vent réel) mais limiter la gîte pour ne pas immerger l'étambot. Centrer les poids, ne charger ni l'avant ni l'arrière quelle que soit l'allure. Raide à la toile, mais mouvement doux. Régulier pour toutes allures, dans le petit temps ou la brise. Barre ferme (veiller à l'équilibre sous voiles) mais contrôle rigoureux. Pas de propension au lof. Eviter les coups de barre qui ralentiront sensiblement la marche : anticiper et accompagner plutôt que corriger brutalement. Une barre à contrôler avec deux doigts... Par forte brise de l'arrière, trajectoire à surveiller. Réagit à quelques centimètres d'écoute près. Peut faire mieux avec réglages adaptés. Un croiseur d'autant plus performant que la brise sera forte et la mer formée.

MANŒUVRES D'AVANT, SECURITE : passavants larges et dégagés, accès facile à l'avant. Bonne prise sur haubans, main-courante utilisable en se baissant, filière à bonne hauteur. Un bas étai constituerait un relai utile avant d'atteindre le balcon. Passage possible par le capot avant. L'étrave ne marsouine pas sous le poids d'un équipier. Balcon avant trop ouvert, à équiper d'un filet. Chandeliers très rigides. Bateau très fermé, descente étroite, peut se coucher sans embarquer d'eau dans la cabine. Un authentique croiseur de haute-mer, sécurisant et marin.

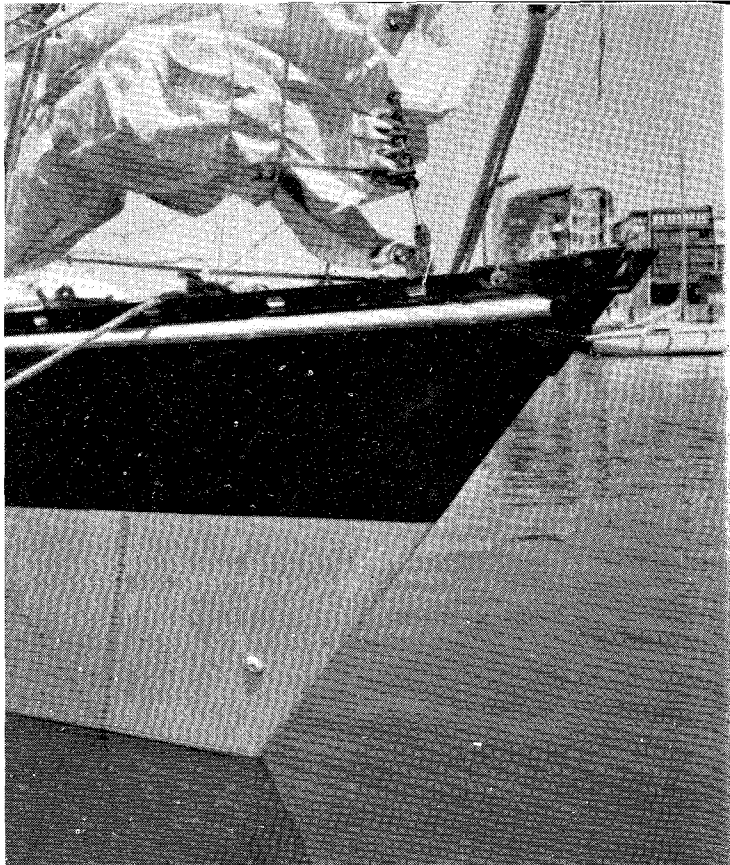
CONCLUSIONS : un bateau puissant, mais sensible (cf. gîte, équilibre sous voiles, répartition des poids). Sera d'autant plus vivant que l'on saura le découvrir, l'équilibrer et le régler, mais performances de base éloquentes. S'adressera plus particulièrement aux passionnés.

NOTE : 16

* Le courant indiqué est le courant général de marée (marée de 65) oscillant autour de 1 nœud. La force du vent est évaluée de façon approximative.

Retour sur le Trapper[®] 300

La ferrure d'étrave est particulièrement agressive. Attention aux refus de tri-bord...



Lors de notre compte rendu (voir n° 24) la fiche d'essai du Trapper 300 s'est trouvée amputée, faute de place, des appréciations sur la voilure et sur le confort en navigation. Nous les restituons ici, afin que l'information de nos lecteurs soit complète. Signalons que notre bateau d'essai a terminé 2^e de la classe X dans le Chamec : s'il n'a pu combler son handicap face au Neptune 625 qui enlève la première place, par contre il devance deux First. Par ailleurs, « Dame de Retz », autre Trapper 300, a fini 1^{er} de la série B (quarter tonner et assimilés) lors de la Semaine de La Rochelle.

VOILURE : drisses métal-textile (bonne tenue sous tension), revenant au cockpit sur winches et taquets. Manque un taquet pour drisse de spi. Angle de tire peu favorable sur poulies à plat-pont. Manœuvres de tangon revenant sur clams. Etarquage GV par le haut. Hâle-bas de bôme sous-dimensionné. Winches d'écoutes bien placés et puissants. Croc d'amure pour voile d'avant, veiller à ce que l'œillet n'échappe pas. GV à couisseaux, deux bandes de ris avec système efficace de prise rapide. Possibilité de border les voiles d'avant à l'intérieur des filières. Poulies volantes pratiques pour varier les points de tire du spi. Barre d'écoute sur bridge-deck, n'encombre pas le cockpit. Rails d'écoutes bien disposés. Spi de 60 m², plus grand que le standard (45 m²). Gênois bien coupé (Marc Philippe). GV un peu fatigué.

CONFORT EN NAVIGATION : navigue à la gîte (cf. fonds en V). Bon confort dans les conditions les plus dures de l'essai, ni heurts

ni secousses, pas de tangage : comportement s'apparentant à celui d'un déplacement lourd. Roulis par mer de l'arrière. Manquent mains-courantes intérieures. Mouille peu, même par mer forte. Cockpit bien protégé, équipiers bien calés à la gîte. Barre longue, ne facilite pas les changements de bord du barreur. Manquent équipets de cockpit.

Fin de course au soleil, à Port-Deauville.

