

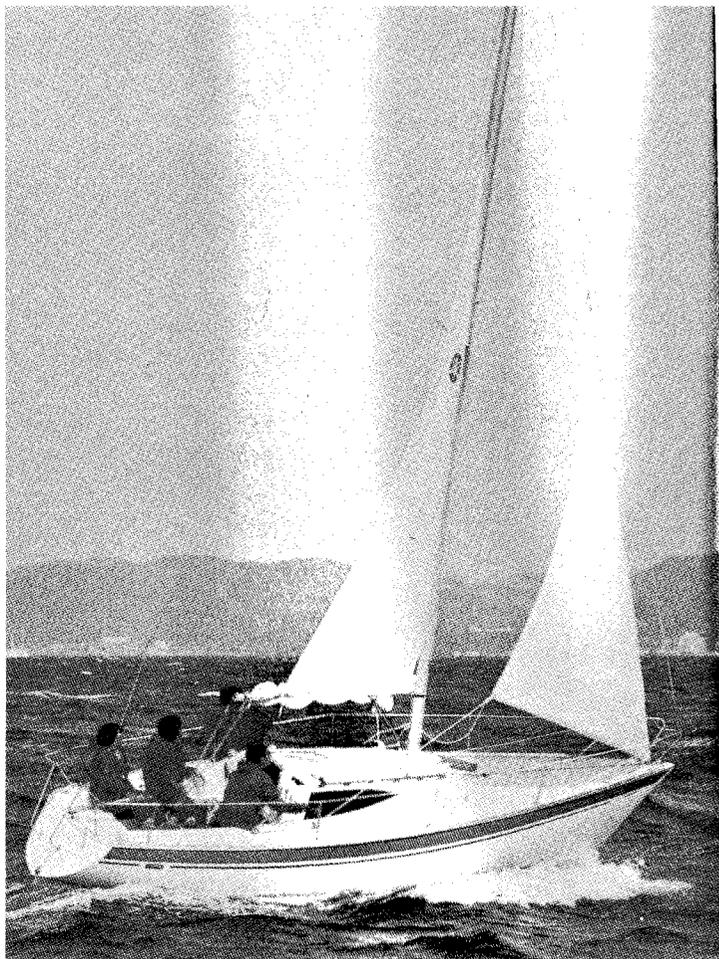
Le Yamaha 25 aux essais au Japon, sous voile à 2 ris et foc 2.

6,24 nœuds au près, par vent de 25 nœuds...

Architecte : Yamaha Japan design.

## YAMAHA 25

Le Yamaha 25 est apparu au dernier Salon et, contrairement au modèle 29 déjà connu en France dont le dessin avait été demandé à l'architecte J.-M. Finot, a été conçu intégralement au Japon. Il s'inscrit dans la lignée des « quarter tonner » de croisière, bateaux rapides et de déplacement léger. Nous verrons qu'il honore cette catégorie, tant par son équipement, sa finition, que par ses performances et qu'il a surmonté à son avantage les dures conditions de temps de notre essai. C'est, une fois de plus, grâce à Alain Bondoïs, qui avait vendu le Yamaha 25 du Salon à un plaisancier dieppois, M. Godin, que nous avons pu réaliser ce test. Qu'ils en soient ici remerciés... Le « Yam » est entre bonnes mains, son propriétaire a l'habitude de sortir par tous les temps et le bateau fera parler de lui en course.



### CARACTERISTIQUES :

Longueur h.t. : 7,55 m  
 Longueur flott. : 5,87 m  
 Bau maxi : 2,73 m  
 Tirant d'eau : 1,65 m  
 Lest en quille : 650 kg.  
 Déplacement : 1 700 kg  
 Hauteur s. barrots : 1,70 m  
 Couchettes : 5  
 Grand'voile : 11,70 m<sup>2</sup>  
 Gênois léger : 21,50 m<sup>2</sup>  
 Gênois lourd : 18,20 m<sup>2</sup>  
 Inter : 14,60 m<sup>2</sup>  
 Foc 1 : 10,70 m<sup>2</sup>  
 Foc 2 : 6,75 m<sup>2</sup>  
 Moteur : Yanmar diesel 8 cv  
 Homologation : en cours  
 Prix : (avec moteur, GV et inter) 83 000 F TTC  
 Importateur : Yamaha Marine France, 13, boulevard Ney, 75018 Paris.

### A quai, dans l'avant-port de Dieppe.

Nous n'avons pas eu l'occasion de voir le Yamaha 25 hors de l'eau et la documentation fournie par le constructeur étant plus « commerciale » que technique, il nous est assez difficile de juger des lignes de carène. De visu, la coque apparaît bien proportionnée, sans largeur et pincements excessifs et le creux est suffisant pour ménager une hauteur sous barrots de 1,70 m, malgré un roof discret et aérodynamique. Bien dégagé de l'arrière, avec un franc-bord moyen et un frégatage accusé, le Yam 25 donne une impression toute subjective de légèreté : il semble posé sur l'eau et le styling très réussi, lignes tendues soulignées par une bande bleue au niveau du pavois, confère une beauté dynamique laissant augurer les performances possibles.

La construction, tout en stratifié, révèle une bonne rigidité et le pont n'accuse aucune flexion sous le poids de plusieurs équipiers.

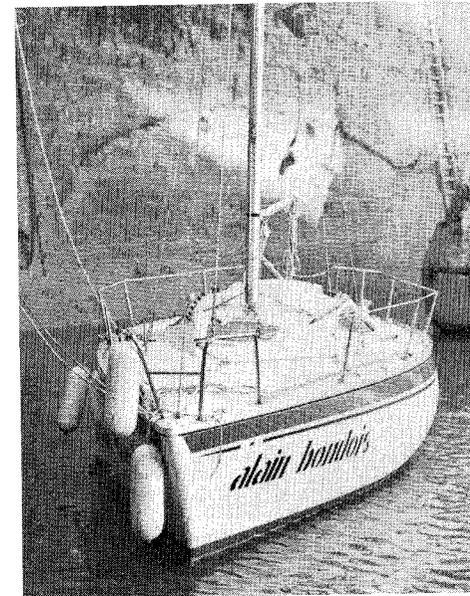
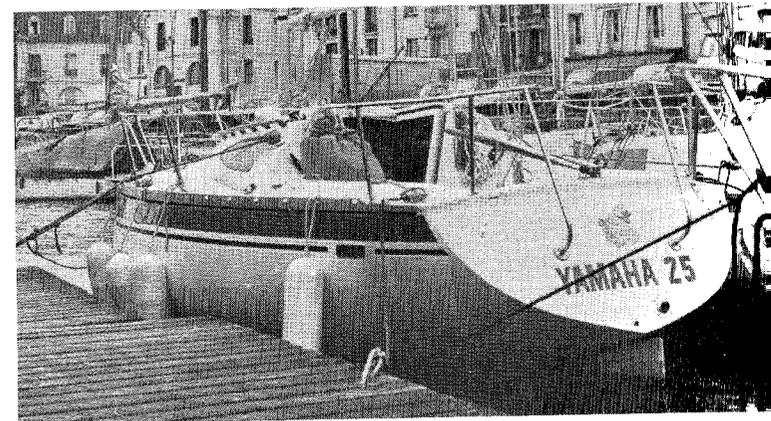
L'antidérapant est généreusement distribué mais il convient cependant de se méfier du capot avant incliné, qui s'avère très glissant dès qu'il est mouillé. Le roof ménage des passavants convenables, avec la sécurité d'une filière de bonne hauteur, mais il est évident qu'avec un roof très bas, mieux vaut compter pour aller à l'avant sur la prise fournie par haubans et bas-haubans que sur la main-courante.

Le pont, ceinturé par une barre de fargue en alliage léger, comporte un équipement fixé par boulons et contreplaques métalliques ; balcons avant et arrière — ce dernier se prolongeant très fonctionnellement sur le tableau afin de faciliter l'accès — chandeliers, rails de filloirs d'écoute, taquets, chaumards, donnent donc toute garantie de solidité et l'on regrettera d'autant plus l'absence d'une ferrure d'étrave et d'un davier. C'est une lacune qui devra être comblée pour l'homologation en 3<sup>e</sup> catégorie.

À l'avant, un puits à mouillage en caisson — l'aération est insuffisante — et sur le roof, un capot translucide permettant le passage d'un équipier pas trop corpulent complètent l'équipement de pont.

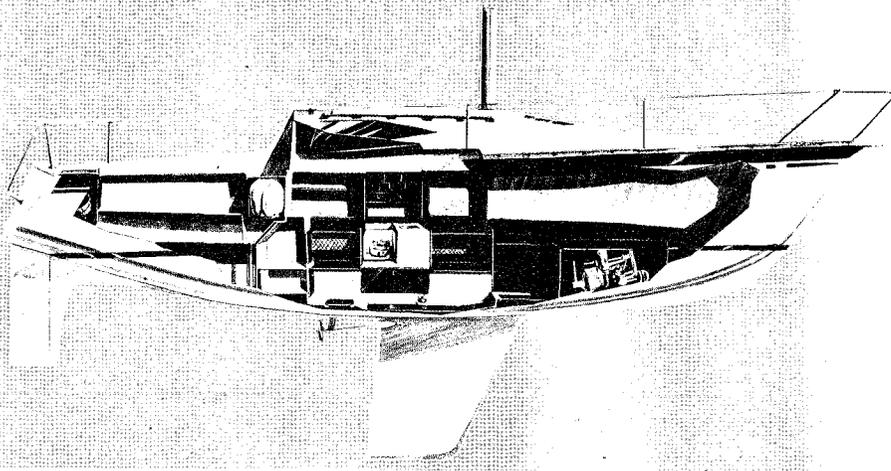
Sur le plan accastillage, on notera les pou-

Au ponton de la darse réservée à la plaisance, dans le bassin Duquesne : la voûte est bien dégagée et l'arrière est suffisamment porteur pour que le tableau n'engage pas même avec quatre équipiers dans le cockpit. Bien que paraissant posée sur l'eau, la carène bénéficie néanmoins d'un bon creux, tout à l'avantage du confort en navigation.



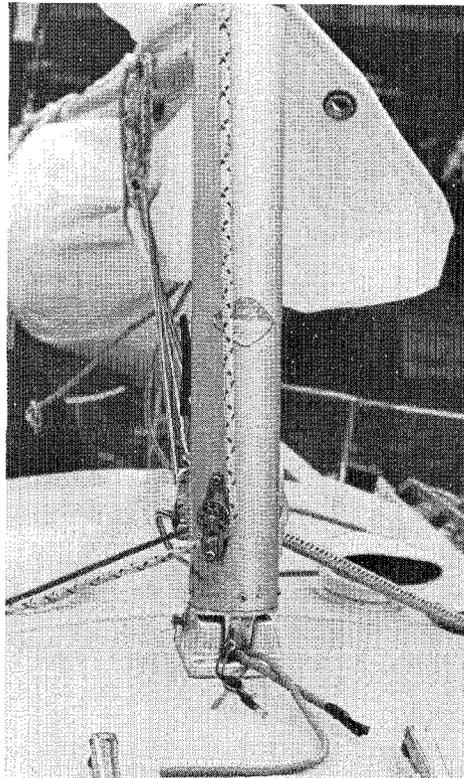
lies à plat-pont pour le retour des drisses et écoutes sur les winches, les longs rails de filloirs d'écoute, les mains-courantes en bois, les deux aérateurs orientables, les winches d'écoute à manivelle avec taquets coinçeurs sur la paroi de roof, les winches de drisses avec batterie de clams.

Le cockpit mérite une attention spéciale : à l'évidence, il est peu profond, avec des hiloires réduites et semble davantage destiné à des équipiers navigant à l'extérieur, ce que confirme le profil anatomique du plat-bord. Ce cockpit peu profond augmente d'autant le volume de la soute située au-dessous, mais la protection qu'il offrira par mer forte, compte tenu de la hauteur du roof, sera quelque peu réduite. Par contre, ce cockpit permet de bien se caler à la gîte, même au rappel sur le plat-bord. Sa vidange est assurée par deux tuyaux situés à l'avant et celle des fonds par une pompe de cale montée à tribord. À tribord également, le tableau de bord du moteur, non encastré : la clef de contact fait saillie, ce qui



Ci-dessous, le pied de mât articulé, sur emplanture fixe : les fils d'alimentation du feu de tête, n'ayant pu être raccordés, ont nécessité sur notre bateau d'essai une certaine quête du mât pour ne pas qu'ils soient écrasés.

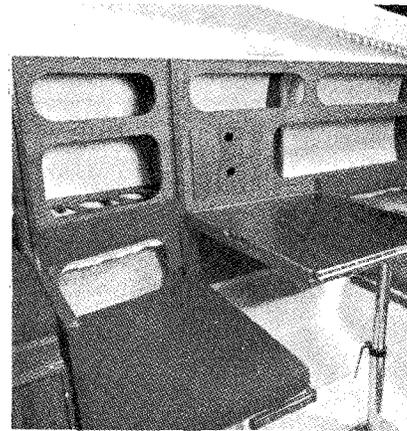
Ci-dessus plan d'emménagement et de dérive : on notera les proportions équilibrées de la coque, la quille profonde conjuguée avec un creux de carène important, l'aileron de safran, le moteur placé à l'avant.



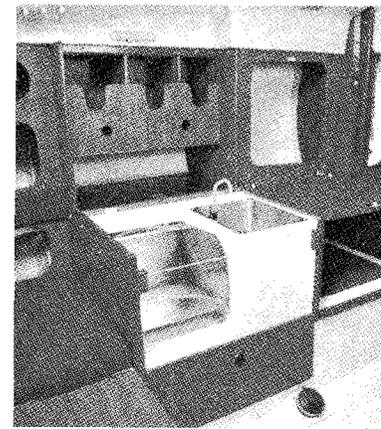
la rend vulnérable. Le bridge-deck renferme un coffre qui pourrait convenir à un « bib » classe V, et les coffrages latéraux deux équipets verticaux pour les manivelles de winches. La barre articulée, montée sur jaumière, apparaît un peu basse (elle reste dans les proportions du cockpit, conçue peut-être à l'échelle de la taille des Japonais) ; de même la barre d'écoute gagnerait à être plus grande en couvrant les bancs de cockpit. Un coqueron, sur toute la largeur, offre un volume appréciable, en l'absence de coffres latéraux.

Le gréement en tête comporte deux paires de bas-haubans — le diamètre peut surprendre, mais l'expérience a prouvé que cela tenait — des galhaubans sur barres de flèche, l'ensemble monté sur cadènes rentrées afin de pouvoir border à l'intérieur des filières. La cadène des bas-haubans avant est reprise à l'intérieur par un tirant métallique ancré sur les fonds, celle du galhauban boulonnée sur la cloison centrale, seule celle du bas-hauban arrière est fixée à plat-pont. Le pataras à patte d'oie ne dispose d'aucun système de réglage et l'étai avant, de bon diamètre, est frappé sur une ferrure curieusement miniaturisée, sans que cela influe sur sa solidité.

Le mât s'articule par une broche sur une emplanture fixe très robuste : les drisses passent à l'intérieur et reviennent au cockpit sous un tunnel venu de moulage avec le roof. La bôme, axée sur un vit de mulet fixe, dispose d'une prise de ris rapide et d'un étarquage de bordure de voile par câble interne revenant sur un palan. Le hâle-bas tire sous un angle optimum, mais pourrait être plus puissant, compte tenu de la faible largeur de la barre d'écoute.



La table, montée sur pied coulissant, dispose d'une rallonge sur charnière qui, en position ouverte, vient s'appuyer sur le bloc-cuisine : on obtient ainsi une table transversale autour de laquelle cinq personnes peuvent prendre place. En position basse, elle reçoit un coussin et constitue ainsi une banquette-lit. Le bloc-cuisine, de bonnes dimensions ne comporte pas de réchaud en équipement d'origine.



#### PLAN D'EMMENAGEMENT :

Le plan d'emménagement est conçu pour la mer, donc symétrique : couchettes-cercueils de part et d'autre de la descente, coin-cuisine à babord et table coulissante à tribord.

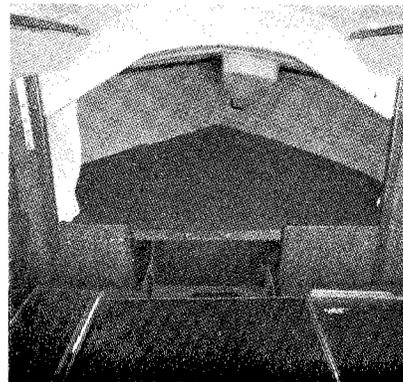
Poste avant : très vaste, peut recevoir trois personnes. Sous les couchettes, on trouve à babord le réservoir de fuel, à tribord le w.-c. marin sous coffrage, en sus des volumes de rangement de bonne capacité. Le coffre à mouillage fait saillie et un tube assure sa vidange à la mer. Le moteur est disposé au centre, dans un compartiment insonorisé très accessible. L'éclairage est assuré par une applique et par le capot ouvrant translucide. Il n'y a pas d'équipets, qui ont été sacrifiés à l'habitabilité. Un vaigrage latéral décore le poste avant : pas de contremoulage au plafond mais l'aspect du stratifié est de bonne venue. Un rideau, courant le long du maître-barrot d'épontillage, isole le poste avant.

Carré : il offre un volume important pour un bateau de cette dimension, l'impression d'habitabilité étant encore accrue par l'absence de séparation avec le poste avant. A babord : couchette-cercueil avec équipets superposés, coin-cuisine comportant glacière, support de réchaud suspendu, placard, équipets profonds, évier avec eau sous pression par pompe à pied et vidange à la mer. Un panneau recouvre le bloc-cuisine et prolonge la table en position transversale. A tribord : couchette-cercueil, une banquette-lit constituée par la table en position basse, et trois étages d'équipets, avec tiroirs, l'équipet inférieur de même que son homologue babord disposant d'un

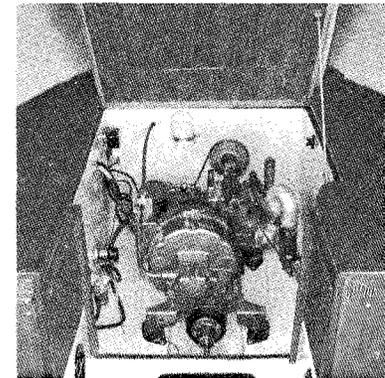
filet anti-roulis bien pratique. La table se déplie transversalement et la marche de descente amovible fait alors office de siège. Cinq personnes peuvent prendre place autour et une planchette (non prévue) placée symétriquement à la marche de descente, entre banquette tribord et siège babord, permettra d'en asseoir une sixième.

Au plancher, un panneau donne accès aux boudins de quille et au presse-étoupe. Il y a des coffres sous toutes les couchettes et, sous le cockpit, un grand volume de rangement, en communication directe avec les couchettes est disponible. Un coffrage, dans lequel coulisse un vaste tiroir, constitue la première marche de descente. L'éclairage est assuré par les hublots teintés, le panneau coulissant et deux appliques latérales et l'aération par deux aérateurs « dorade » orientables. L'installation électrique, avec câblage dans le contremoulage, batterie et coupe-circuit, tableau de contrôle, fils d'alimentation pour le feu de mât, fait partie de l'équipement standard. Le carré contremoulé blanc reçoit une boiserie abondante et de bel aspect. Deux mains-courantes au plafond facilitent la circulation en navigation, mais il faudrait également en prévoir de part et d'autre de la descente.

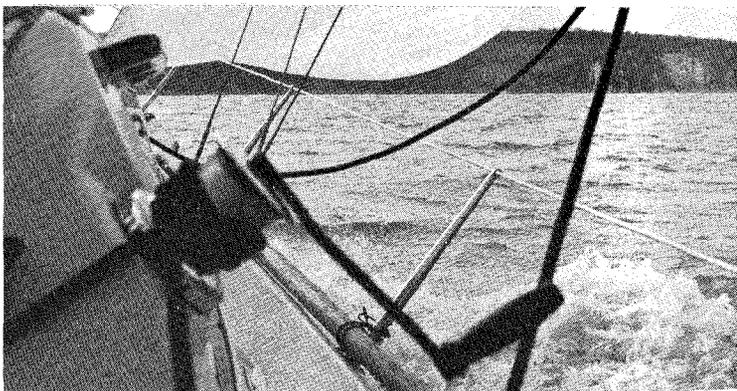
La finition apparaît de qualité et très soignée : à titre d'exemple, tous les écrous de fixation à l'intérieur du carré et du poste avant sont gainés plastique. Tout l'intérieur est à la fois clair et chaud, les matelas et coussins rouge-orangé se marient au mieux avec une belle boiserie, c'est un bateau où il fera bon vivre...



Le poste avant, particulièrement vaste, est isolé par un rideau. On voit les ferrures de cadènes boulonnées sur les éléments de cloison, le généreux maître-barrot d'épontillage et le coffre à mouillage. Au premier plan, la table déployée en position transversale. Le moteur, situé dans le poste avant, s'avère très accessible. A tribord, le coffrage renfermant le w.-c. marin.



## essai en mer par vent de 25 à 30 nœuds... (force 6 à 7)



Ce 25 février, il ventait grand frais de S.O. sur Dieppe, la météo avait envoyé un avis de coup de vent et le cône noir pointe en bas était hissé au mât de l'avant-port. Les chalutiers pêchant à la coquille rentraient à fond de machine se mettre à l'abri, tandis que, tirant des bords au moteur dans le bassin Duquesne, nous attendions, toutes voiles rabannées, l'ouverture des portes et la levée du pont. Malgré les fortes rafales, le Yam évoluait à l'aise, réagissant fidèlement à la barre : la position très en avant de l'hélice permet de ne pas perturber l'écoulement des filets d'eau le long du safran, lequel conserve ainsi sa pleine efficacité.

A l'embarquement, nous avons constaté que le bateau saluait légèrement comme il convient à un « quarter » dessiné en fonction de règles de jauge pénalisant la stabilité initiale. En conséquence, le lest est fixé en avant du maître-bau, de façon à ce que son action ne se conjugue pas avec la stabilité statique découlant de la largeur maximum à la flottaison. Cela n'influe guère sur la raideur à la toile, mais l'avancement du centre de dérive qui en résulte va donner un comportement sous voiles spécifique.

M. Godin, propriétaire du bateau, nous avait confié qu'il avait été surpris de la rapidité avec laquelle, par bonne brise, il avait rallié St-Valéry en Caux à Dieppe. Les chiffres énoncés donnaient à réfléchir et demandaient confirmation. Nous avions du vent plus qu'il n'en fallait, la mer n'était pas formée, nous sortions à l'étale de pleine mer, donc pratiquement pas de courant, toutes les conditions se trouvaient réunies pour une épreuve de vérité.

Nous envoyons la toile dans l'avant-port : grand'voile à un ris et inter, soit 24,30 m<sup>2</sup> iron. Nous n'avons pas le choix, ne disposant que d'une seule voile d'avant. Les voiles s'établissent et s'étarquent avec facilité, grâce aux drisses faisant retour au cockpit et aux winches à manivelle. Durant notre essai, les drisses métal-textile n'exigèrent aucun réétarquage, malgré la tension qu'elles subirent.

### UN TEMPERAMENT ARDENT... QUESTION DE REGLAGE

Nous franchissons la passe à 12 h 40 et pointons sur la bouée d'Ailly, vent par le travers, un vent turbulent et instable, au gré du relief des falaises. Dans le gros clapot, la coque passe avec aisance, sous un angle de gîte

modéré. Le cockpit s'avère confortable, les pieds se calent sur le coffrage opposé et le chariot d'écoute reste à portée de main du barreur. Par contre, la barre trop basse heurte les genoux — elle est heureusement articulée — et le stick fixé trop en avant gêne la tenue en main. Ce stick est d'ailleurs folâtre et il faudrait une pince sur la barre, afin de le maintenir en place lorsqu'on ne l'utilise pas. Le bateau prend de la vitesse très rapidement et nous lofons pour tester la tenue au près : une rafale nous cueille, l'accélération est surprenante, la gîte atteint 25° en douceur et le Yam monte irrésistiblement au vent, bien plus qu'on ne lui demande et il faut une action ferme sur la barre pour le ramener sur la trajectoire. Après une alternance de départs au lof et de corrections à la barre, l'équilibre sous voiles est approximativement trouvé : chariot d'écoute débordée au maximum, grande écoute bien souquée ainsi que le hâte-bas, inter bordé sans excès avec ouverture de la chute. Mais nous ne parviendrons pas à maîtriser ce comportement ardent, dû pour une bonne part à la quête du mât\* et pour une autre au fait que la voile d'avant, compte tenu d'un centre de dérive relativement avancé, envoie également au vent au lieu de contrebalancer l'action de la grand'voile. Cette caractéristique permet de faire du près sous seule voile d'avant, mais exige une réduction simultanée des voiles lorsque la brise force. Pour bien équilibrer le bateau, il aurait fallu le foc n° 1.

Après les zig-zag nécessités par cette mise au point, au cours desquels la barre ne fut jamais prise en défaut — c'est un modèle de douceur et d'efficacité — nous repointons sur Ailly, mi-travers, mi-largeur. Le speedo oscille entre 6 et 7 nœuds avec des pointes à 8, le vent monte et gagne en stabilité au fur et à mesure que nous nous éloignons de la côte et nous parons la bouée à 13 h 42, ce qui donne malgré les écarts de la route directe, une moyenne de 5,5 nœuds sur le fond. A signaler que la tendance au lof s'amenuise lorsque l'on s'écarte de l'allure du près, ce qui laisse à penser qu'avec une quête nulle, le Yam sera plus discipliné, sous réserve d'une voilure correctement équilibrée.

### TEST DE VITESSE AU PRES...

De la bouée d'Ailly à la bouée d'atterrissage à cloche, il y a 3,12 milles, distance mesurée avec précision puisque c'est sur cette base

que les chalutiers sortant de chantier effectuent leurs essais de vitesse.

Cap direct donc de bouée à bouée, par un vent évalué à 25 nœuds et mer plus creuse à mesure que la côte s'éloigne. La gîte se maintient entre 25 et 30° et une partie de l'équipage ainsi que le barreur peuvent apprécier le confort du plat-bord au rappel, bien que la filière soit gênante. C'est de la navigation sportive et quelques embruns arrivent au cockpit. Le roof n'offre qu'une protection réduite et par mer du vent, il faudrait capeler les cirés. Notre inter tire remarquablement, par contre la grand'voile débordée bat de la chute frénétiquement : le hâte-bas manque de puissance pour souquer la bôme et toute action sur la grande écoute aboutirait à trop border. Il faudrait une barre d'écoute plus grande. Le Yam passe toujours en douceur, les amorces de lof sont moins fréquentes car le vent est plus stable, mais il faut conserver un angle de barre de 5 à 10° pour maintenir la trajectoire. Malgré l'angle de gîte, la dérive est nulle du fait de la vitesse — le speedo frise les 7 nœuds — et du plan de dérive profond. La carène ne remue pas d'eau, le sillage est inexistant... A 14 h 12, nous passons la bouée à cloche au vent, ayant gagné en cap à chaque velléité de lof. La moyenne est éloquent : 6,24 nœuds au près... On se prend à rêver à ce que pourra donner ce même bateau bien réglé, avec son jeu de voiles complet. Rappelons que le courant était pratiquement nul, mais nous ne devons pas tarder à l'avoir dans le museau.

Toujours au près, nous poussons jusqu'à Berneval, à l'aplomb duquel nous arrivons à 15 h 15. Distance appréciée sur la carte : 6,2 milles parcourus en 1 h 6', moyenne 5,9 nœuds. L'influence du courant de jusant et le vent plus instable à proximité de la côte se sont fait sentir.

Mais le bilan est éloquent... Nous rejoignons Dieppe en navigation plus relaxe, afin de se reconforter quelque peu dans le carré par quelques libations alcoolisées. Nous apprendrons le soir, en téléphonant au sémaphore, que le vent s'est maintenu à 25 nœuds, avec rafales à 30.

### 30 NŒUDS DE VENT...

Le bateau, amarré dans l'avant-port, permet de repartir le lendemain vers 10 h, sous le regard étonné, ponctué de gestes perplexes, des équipages des derniers chalutiers qui rentraient. Le vent avait encore forcé et c'était un 30 nœuds bon teint qui nous attendait. Deux ris dans la grand'voile, mais toujours

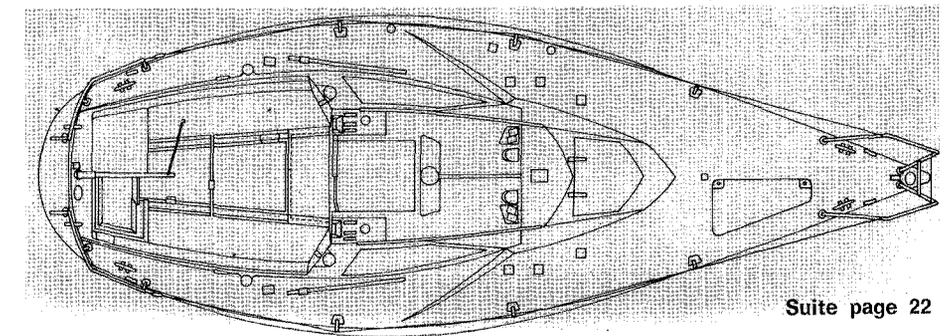
l'inter, faute de mieux. La mer est plus forte, le vent ayant monté à l'ouest dans la nuit, levant une houle creuse qui, sur le plateau d'Ailly, deviendra heurtée et très dure. Le bateau s'avère trop toilé de l'avant, bien que la grand'voile soit pratiquement en ralingue. Les départs au lof deviennent difficiles à contrôler et dans une survente le Yam passera sur sa barre, chandeliers dans l'eau. Mieux vaut renoncer, nous ne ferions rien de bon à moins d'envoyer à poste deux équiérs pour pomper la voile d'avant — border... choquer, border... choquer — soit une joyeuse partie de manivelle. Nous regrettons, car le Yam, toujours à son aise, fendait cette eau tumultueuse sans problème et pouvait passer... Il n'était pas à sa limite... mais nous n'avions pas encore la mer du vent ce dernier hâlant toujours le S.O. Retour d'un seul bord, au près très serré pour finir, et cette fois, cela mouille sérieusement. Les autoloffées nous font gagner en cap, contrebalancant le courant de flot qui nous prend par le travers. C'est de justesse que nous alignerons la passe...

### INCIDENT... A LA CLEF

A la première sortie, en fin de chenal, la clef de contact cassa net au ras du barillet, dans la manœuvre pour couper le moteur. Cela n'empêcha pas au retour de lancer le moteur à la manivelle, mais il s'arrêta lorsqu'il eut épuisé le fuel contenu dans le filtre et les tubulures, car la pompe électrique ne fonctionnait plus du fait du contact coupé. Un raccordement des fils derrière le tableau pallia cet inconvénient le lendemain, permettant de plus à l'alternateur de débiter dans la batterie (cf. article Yanmar, page 20). Une clef tubulaire plus robuste est prévue par le constructeur, mais le tableau de bord gagnerait à être encastré ou alors un simple bouton poussoir serait plus pratique.

### LE YAM 25... PLUS QUE DES PROMESSES

Le Yam 25, en cours d'essai, a dévoilé une partie de ses possibilités. Il tient ce qu'il promet, ce que laissent augurer ses lignes. Ce n'est pas un faux « quarter », conçu pour profiter des circonstances sur le plan commercial, mais un croiseur de race, très rapide et qui fera parler de lui. La course fixera ses limites, mais elles seront bien au-delà du programme d'un plaisancier, même sportif. C'est un bateau pour se faire plaisir, qui donnera d'autant plus qu'on lui demandera. Bravo... les Japonais !



Suite page 22

# fiche d'essai Yamaha 25

Essai effectué les 25 et 26 février 1978.

Equipage : 4 personnes.

**Parcours** : le 25, Dieppe-bouée d'Ailly-bouée d'atterrissage-Berneval-Dieppe. Le 26, Dieppe-Ailly et retour.

**Vent** : le 25, vent S.O. 25 nœuds, pointes à 30 nœuds. Le 26, vent 30 nœuds.

**Mer** : gros clapot le 25, creusant sur le plateau d'Ailly. Houle avec creux de 2 m le 26, mer chaotique sur Ailly.

**Voilure** : grand'voile à 1 ris et inter : 24.30 m<sup>2</sup>, le 25. Grand'voile à deux ris le 26 : 22 m<sup>2</sup> environ.

**Moyenne** : Dieppe-bouée d'Ailly, 5,5 milles sur le fond, en 1 h 2' (12 h 40 - 13 h 42), moyenne : 5,4 nœuds. Route réelle plus longue, du fait des essais au près. **Allure** : large et travers.

Bouée d'Ailly-bouée d'atterrissage, 3,12 milles sur le fond, en 1 h 3' (13 h 42 - 14 h 12), moyenne : 6,24 nœuds. Courant nul. **Allure** : près serré.

Bouée d'atterrissage-Berneval, 6,2 milles sur le fond, en 1 h 3' (14 h 12 - 15 h 15), moyenne : 5,9 nœuds. Courant de jusant débutant.

**Allure** : près serré.

**Stabilité de forme, assiette** : salue légèrement à l'embarquement, peu sensible au poids sur l'arrière (ne pas exagérer et centrer les équipiers au niveau de la descente au près). Plus sensible à l'avant, mais sans excès. Ne marsouine pas.

**Voilure** : drisses métal-textile (bonne tenue sous tension) revenant au cockpit sur winches et clams. Tunnel de protection sur roof, mais attention aux coques lorsqu'on amène les voiles. Winches à manivelle, bien dimensionnés. Etarquage de GV par le haut. Barre d'écoute trop courte, hâle-bas manquant de puissance par forte brise. Possibilité de border la voile d'avant à l'intérieur de la filière. Chute de GV trop ouverte. Trois bandes de ris avec système de prise rapide. Accastillage bien disposé.

**Grément, mâture** : mât bien tenu et rigide, n'a pas bronché durant l'essai. Cadènes solidement fixées. Pas de réglage de pataras. Ferrure d'étau avant bien petite.

**Evolution sous voiles** : facile sous grand'voile ou foc seuls, les deux permettant de serrer le vent. Barre très efficace et douce. Les manœuvres de port seront sans problème. Barre trop basse, stick mal positionné. Bôme assez basse, attention aux têtes...

**Capacité sous voiles et voiliures** : bateau très rapide, remarquable passage dans l'eau. Carènes conçues pour le près, gîte nécessaire pour allonger la flottaison. Mouvements très doux, bonne raideur à la toile. Tendance au lof à corriger par réglage de la quête du mât et équilibre correct entre voile d'avant et GV. Sensible au réglage d'écoutes. Bon près, excellente tenue de cap, dérive négligeable si bonne vitesse. Quille étroite, lancer le bateau avant de serrer le vent. Barre très efficace.

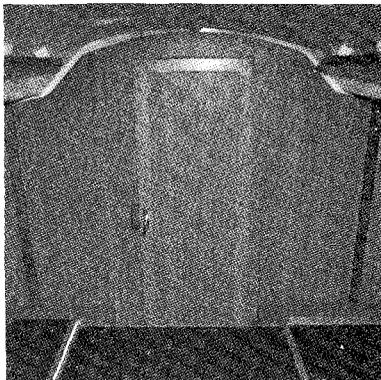
**Confort en navigation** : bon dans les conditions de temps et de mer de l'essai. Le creux de carène compense le déplacement léger. Passage dans l'eau sans heurt ni secousse. Mouillera par mer forte. Cockpit confortable mais manquant de protection, plat-bord offrant une assise sûre au rappel. Pas de roulis au large dans les conditions de l'essai. Equipage : maxi 4 personnes pour rester à l'aise.

**Manœuvres d'avant** : pont dégagé, portance suffisante pour que l'étrave ne marsouine pas. Par mer forte, le franc-bord moyen rendra la manœuvre mouillante. Espace restreint au niveau du balcon, mais permettant de bien se caler. Passavants larges, bonne prise sur hauban ou bas-haubans, main-courante utilisable en position accroupie. Capot de roof glissant.

## Conclusions

Croiseur très rapide et confortable, tient ce qu'il promet. Devrait s'avérer redoutable en course. Peut aller bien au-delà des exigences du plaisancier moyen. Prix justifié par la qualité, l'équipement, la finition, les performances. Quelques lacunes : pas de ferrure ni davier d'étrave, aération insuffisante du coffre à mouillage (la chaine baigne dans la saumure), barre d'écoute trop courte, tableau de bord du moteur non encastré, cockpit peu profond.

**NOTE : 17.**



En option, une cloison avec porte sépare le poste avant et le carré en deux cabines. A droite, le w.-c. marin, isolé dans un coffrage amovible.

