

A LA BARRE DE KELT 7,60

« Bateau de l'année » au Salon 80, le Kelt 7,60 a immédiatement démarré une carrière fulgurante de croiseur du « juste milieu », dans un domaine où certaines positions sont fermement installées. Aussi grand qu'un huit mètres, mais moins cher. Un programme tentant !

Spécialiste du croiseur côtier avec le Kelt 6,20 m, Gilles Le Baud avait visé assez haut en offrant à ses clients du début le Kelt 8 m pour franchir un cran en matière de confort et de possibilités marines. En fait, on peut penser qu'il y avait largement la place entre ces deux modèles pour un et même deux bateaux puisque le chantier Kelt sortait coup sur coup le Kelt 7,60 m et le 707, qui s'attaquent à des programmes vraiment différents.

Que ce soit par ses emménagements confortables mais toutefois de dimensions réduites ou par sa coque transportable sur route, le 707 fait partie des croiseurs côtiers alors que le 7,60 m est vraiment un bateau de croisière qui supporte la comparaison en matière d'habitabilité et même de performances avec certains voiliers de croisière de huit mètres conçus quelques années auparavant. On peut même se demander si en fin de compte le Kelt 7,60 m ne reprend pas tout simplement le programme du Kelt 8 m sous une forme plus économique grâce à une taille et un déplacement sensiblement plus réduits.

Le constructeur assure naturellement qu'il n'en est rien et que chacun de ses modèles se justifie par une aisance et une puissance supérieure du Kelt 8 m. En tout cas, il ne fait aucun doute que le Kelt 7,60 m a rencontré dès son lancement un accueil très favorable qui s'est traduit par un succès commercial remarquable. En effet, le chantier a construit 240 Kelt 7,60 m dans les douze premiers mois suivant la présentation au CNIT.

Conception - Construction

Naturellement, l'architecte Jean Berret doit être associé à cette réussite car le Kelt 7,60 m a hérité de son style à la fois simple et efficace qui donne à ses bateaux de croisière une allure sportive mais sans exclure le confort. Il faut dire que la mode des bandes adhésives de

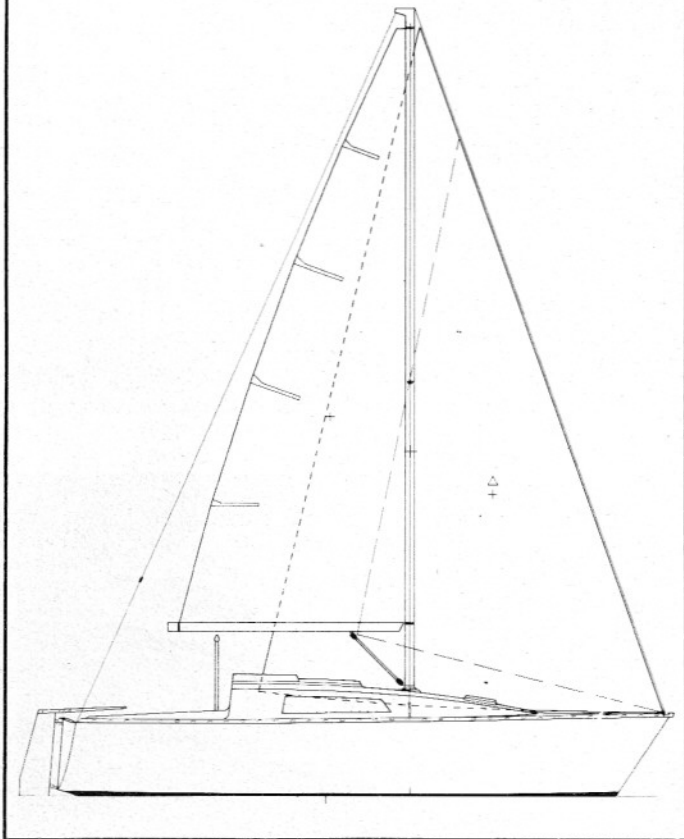
couleurs pour décorer les bordés constitue une solution simple pour ajouter un air de gaieté ou corriger la silhouette d'une coque un peu haute de franc-bord. Toutefois, le chantier n'en a pas abusé laissant au rouf son volume généreux mais plutôt sympathique qui se prolonge assez sur l'avant sans que cela se voit de trop.

En regardant de plus près, on se rend compte que tout le pont a été surélevé de l'épaisseur du cale-pied alu qui l'entoure avec un pan coupé

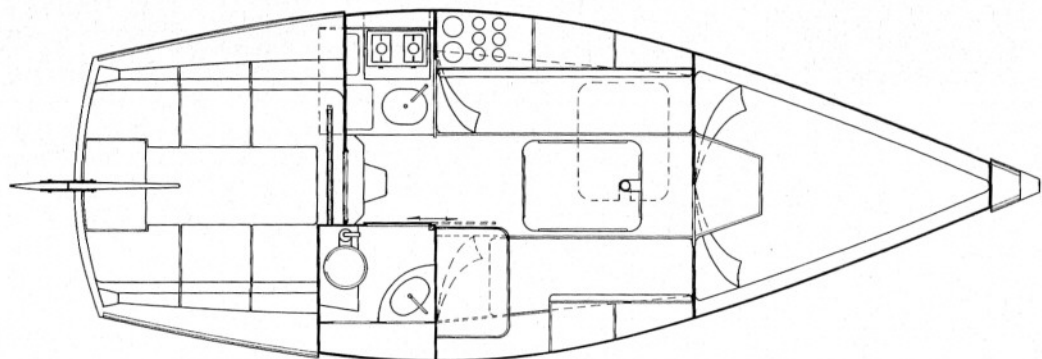
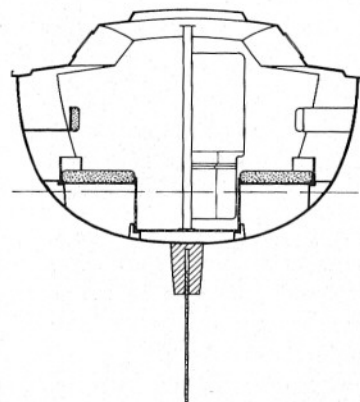
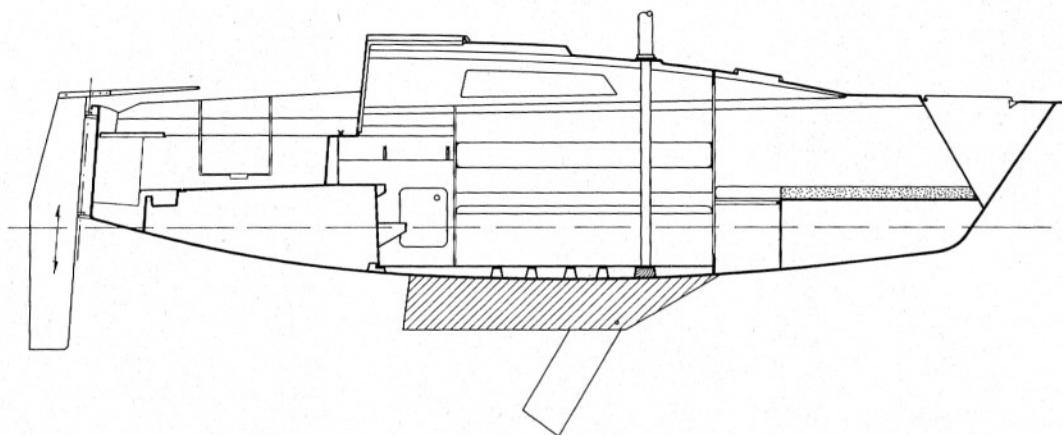
dans le passavant. C'est, avec le safran accroché au tableau, un des seuls artifices utilisés pour profiter d'un volume maximal pour la longueur de coque retenue.

Nous avons remarqué sur les premiers plans de voilure publiés que le gréement était représenté en tête. Actuellement, le bateau est livré avec un gréement 7/8^e qui procure une plus grande facilité de réglage sans que la réduction de surface des voiles d'avant soit vraiment sensible.

Plan de voilure.



Plans des emménagements.



A LA BARRE DE KELT 7,60

des constructeurs industriels et les derniers progrès réalisés en matière de menuiserie confèrent au Kelt 7,60 un niveau de finition très compétitif par rapport à ses concurrents directs.

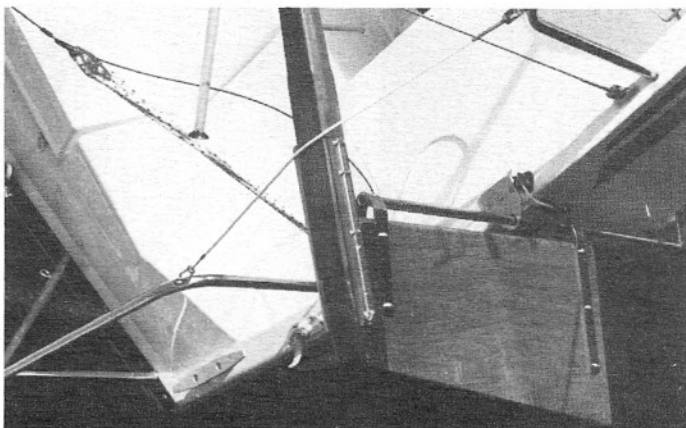
Pont, cockpit, accastillage

Il n'est pas facile sur un bateau de cette taille de concilier une habitabilité intérieure satisfaisante et un plan de pont offrant des surfaces bien dégagées avec une circulation facile. Pourtant, le Kelt 7,60 mérite peu de critiques à ce sujet, la seule disposition que nous n'ayons pas appréciée étant le pan coupé qui surélève le pont. En effet, si l'on peut admettre que sa présence augmente l'efficacité du cale-pied, nous avons eu un certain mal à nous habituer à la présence de cette arête glissante sur toute la longueur des passavants.

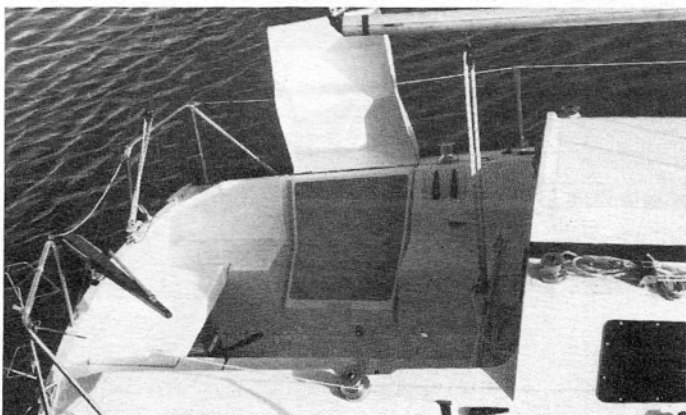
En dehors de cela, nous regrettons de ne pas disposer de vraies mains courantes, car on ne pouvait qualifier comme telles les coulisses du capot de rouf supposés jouer ce rôle. Là aussi, le constructeur a tenu compte de l'expérience des clients de la première saison et deux grands tubes inox encadrent le capot depuis le dernier Salon.

L'accastillage de mouillage est regroupé sur une ferrure d'étrave de conception économique mais robuste qui coiffe le bourrelet de liaison pont-coque en le protégeant du raguage. Elle comporte un seul clavier à réa, mais deux chaumards fermés en fil rond d'inox empêchent que les amarres puissent s'échapper. Profond, le coffre à mouillage n'est pas compartimenté. Il se vide par deux trous de diamètre important placés toutefois assez hauts pour éviter un remplissage intempestif lorsque l'étrave bourre aux allures portantes. De toutes façons, la cloison arrière en contre-plaqué semble bien scellée, ce qui limite les risques.

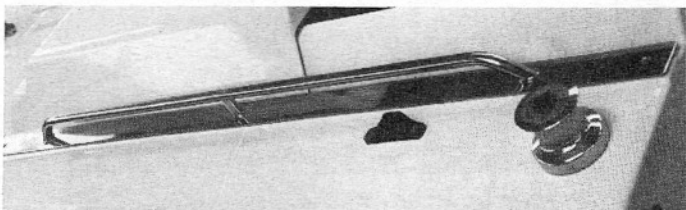
Curieusement, le couvercle de ce coffre est échancré pour laisser passer la chaîne sur l'avant alors que les deux taquets sont situés vers l'arrière. Il est vrai que l'on peut en laisser une petite longueur courir le long de la fargue en alu qui joue son rôle de cale-pièce jusqu'à l'étrave. A l'arrière, les deux taquets sont fixés transversalement, boulonnés sur la ceinture de



Le safran du dériveur lesté coulisse verticalement avec l'aide d'un petit palan.



A bâbord, un coffre à voiles à grande ouverture. Le réservoir du hors-bord tient facilement dans le coffre tribord plus petit.



Depuis le Salon 81, des mains courantes inox encadrent le capot.

Les dossiers de couchettes du carré abritent des équipets pratiques.



A LA BARRE DE KELT 7,60

coque parallèle au tableau. Le montage est solide, mais l'angle de traction qui convient aux amarrages courants semble mal adapté aux efforts violents d'un remorquage éventuel.

Pour le réglage de la voilure, le Kelt 7,60 comporte un accastillage bien adapté et relativement complet avec une barre d'écoute de grand'voile sur le bridge-deck, des rails de foc avec avale-tout et un palan sur un des brins de la patte d'oie du pataaras. Les winches de série sont glissants, y compris celui prévu pour les drisses qui reviennent toutes au cockpit.

C'est un des seuls points où la recherche de l'économie se traduit de façon déplaisante, mais aussi un des plus faciles à arranger pour le propriétaire prêt à y mettre le prix. En revanche, l'ensemble chandeliers-balcons-filières donne un sentiment de confiance grâce à une rigidité à laquelle on est peu habitué sur des unités de 7,50 m.

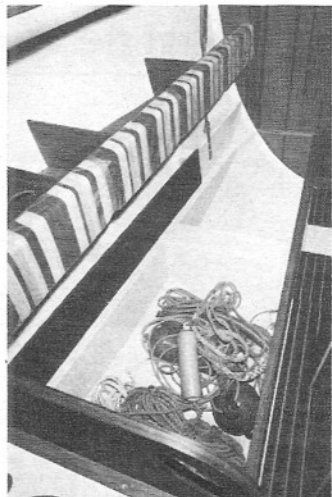
Compte tenu également de la longueur de la coque, le cockpit a été particulièrement bien traité en matière de confort, non pas pour sa taille juste bien adaptée à un équipage de quatre personnes, mais pour ses dispositions très pratiques, comme le radeau de survie protégé à l'arrière du grand coffre à voiles très facilement accessible. Les hiloires sont convenablement inclinées avec une position assise supérieure, agréable pour faire du rappel.

Nous avons cependant remarqué dans la brise que le barreur a un peu de mal à rejoindre cette place en l'absence d'un cale-pied au fond du cockpit dont les banquettes sont largement espacées. Il est difficile de concilier l'agrément d'un cockpit large en croisière tranquille et les impératifs de la navigation par gros temps.

Emménagements

Nous ne sommes absolument pas convaincus par la supériorité du cabinet de toilettes placé près de la descente, mais nous devons reconnaître dans le cas présent que cette option a permis un plan d'intérieur tout à fait cohérent avec une très bonne utilisation des volumes. Il faut ajouter à cela que ce cabinet de toilettes ainsi placé s'avère souvent un réduit très inconfortable.

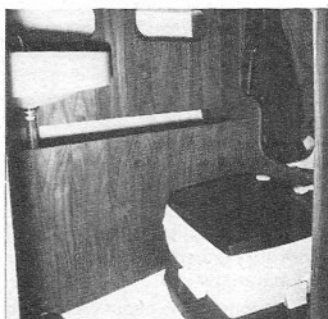
C'est loin d'être le cas dans le Kelt 7,60 m et le constructeur y a



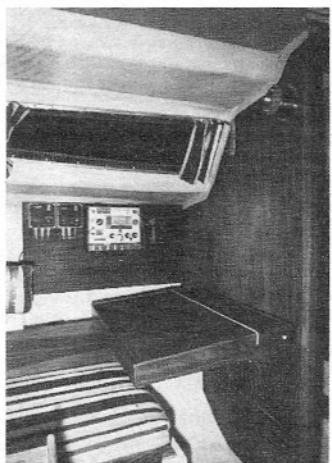
Sous les couchettes, des coffres contre-moulés.



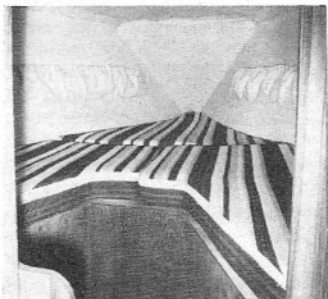
Une cuisine où il ne manque qu'un vaisselier.



Un cabinet de toilettes avec de nombreux rangements.



Un coin navigation étonnant pour la taille du bateau.



Très clair, le poste avant manque un peu de hauteur assise.

Une zone humide est prévue dans la descente.



A LA BARRE DE KELT 7,60

même prévu une penderie sèche et une penderie à cirés ainsi que des équipets que l'on aimerait trouver sur des bateaux beaucoup plus grands. On peut juste regretter que le lavabo ne soit pas parfaitement utilisable du fait de son emplacement mais il ne faut pas demander l'impossible.

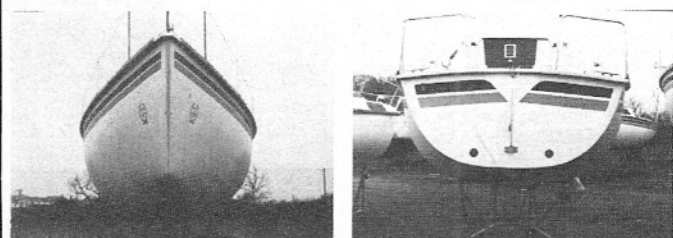
La descente facile avec ses deux larges marches recouvertes de Treadmaster demanderait au moins une poignée. La hauteur sous barrots y frôle 1,82 m sous le capot, dimension vraiment intéressante qui tombe à 1,73 m à l'entrée du rouf lui-même. Le plancher contremoulé délimite une zone humide sous le capot de descente, mais même avec la porte ouverte par temps de pluie, le petit surplomb du capot sur l'ouverture verticale limite les infiltrations.

Signalons que le capot ne peut se bloquer qu'en fermant la porte à clef, disposition toujours critiquable, mais que cette dernière est munie d'une grille d'aération qui, avec l'aérateur fixe du poste avant et celui des toilettes, assure une aération permanente convenable. La hauteur sous barrots varie entre 1,73 m et 1,54 m sous le rouf lui-même sans que cela soit gênant en l'absence d'autre obstacle qu'un tube fluo un peu agressif.

Avec le système de table à cartes pliante, l'architecte a réussi à placer deux couchettes entières dans le carré, ce qui est vraiment remarquable dans une coque de cette longueur. On ne réalise la valeur de cet exploit que lorsque l'on s'assied à l'avant du carré où la place est mesurée juste pour pouvoir se caler les genoux sous la table. Mais on peut remarquer que le rouf ne gêne pas la tête des personnes assises et que si les équipets servant de dossiers sont placés un peu haut pour le confort des reins, leur capitonnage est plaisant et leur volume bien pratique. La couchette double s'installe assez facilement, mais son plancher ne facilite pas l'accès aux coffres contremoulés qu'il recouvre.

Le coin navigation offre un confort étonnant pour la taille du bateau avec son équipet bibliothèque et son panneau à instruments. A l'usage, le couvercle sans charnières n'est pas toujours pratique et un taseau intempéstif oblige à

Le point de vue du technicien



Dessiné par Jean Berret, le Kelt 7,60 m possède des formes caractéristiques de la manière de cet architecte rochelais. Les formes sont très douces et l'on passe avec une belle harmonie de sections avant en U ouvert aux couples arrière en U large en passant par une maîtresse section aux lignes proches de l'arc de cercle. Compte tenu du volume immergé, ce sont des formes qui minimisent la surface mouillée. La largeur à la flottaison est relativement importante pour asseoir le bateau aux faibles angles de gîte et le rendre peu sensible, au mouillage, au passage d'un équipier sur le passavant. Un des problèmes les plus importants sur les voiliers de cette taille où le poids de l'équipage est une proportion importante du déplacement total est la conservation d'une assiette longitudinale correcte lorsque l'équipage se trouve installé dans le cockpit situé généralement le plus sur l'arrière possible afin de dégager le maximum de volume pour les emménagements. Sur le Kelt 7,60 m, une flottaison très longue sur l'arrière et épaulée par de larges sections apportent une heureuse solution à ce problème en ménageant un accroissement rapide du volume immergé dès que l'arrière s'enfonce dans l'eau.

Le gréement en tête assez ramassé se marie bien avec le plan de dérive du Kelt 7,60 m dériveur lesté, version qui fait l'objet des plans et calculs. En effet, tous deux favorisent une amélioration de la stabilité en diminuant la hauteur entre les centres de dérive, de voilure et donc du couple de chavirement.

Par contre, l'on pourra regretter le fait que la dérive soit une simple tôle d'acier galvanisé alors qu'une dérive au profil plus étudié aurait permis un gain certain dans la marche contre le vent.

Pour terminer, nous avons remarqué que sur tous les plans de Jean Berret que nous avons étudiés, le demi-angle d'entre d'eau est constant et égal à 19 degrés. Il correspond au 1/10° près au 1/2 angle théorique d'ouverture du système de vagues créé par tout point se déplaçant dans l'eau, certainement pas un hasard !

Daniel ANDRIEU ■

rogner les cartes pour les ranger malgré le format demi grand-aigle de la surface extérieure. Toutefois, il s'agit là de bien petits détails par rapport à l'agrément d'une telle installation.

Profitant du coffre de descente comme plan de travail supplémentaire, le bloc cuisine de forme pratiquement carrée abrite une glacière, un fourre-tout et un vaste placard, mais non aménagé. A côté de l'évier inox, le réchaud à deux feux à cardan de notre bateau n'avait pas tout le débattement souhaitable. Après enquête, il s'agissait d'une erreur de centrage. Nous avons trouvé facilement un équipet pour ranger les épices, les nouilles et les biscuits ainsi qu'un ratelier à bouteilles, mais pas de vaisselier. On pourrait probablement organiser quelque chose sur la face arrière de rouf habillée de bolis ou dans le placard sous l'évier.

Malgré la finesse de l'étrave, la couchette double du poste avant

mesure 2,10 m x 1,75 m, car elle est placée assez haute. De ce fait, les coffres qu'elle recouvre sont profonds, mais la hauteur assise est vraiment réduite. Entièrement vaigrée de skai blanc avec des poches à soufflets contre le bordé, cette cabine est bien isolée par une porte coulissante fermant une découpe de cloison où l'on doit se glisser en biais, vu sa taille réduite, mais sans que cela soit vraiment gênant.

Avec les améliorations de finition apportées au dernier Salon, les emménagements du Kelt 7,60 constituent un modèle vraiment difficile à égaler.

Performances et qualités nautiques

La brise était au rendez-vous pour essayer cette coque dans des conditions presque idéales, le soleil accompagnant un vent fraîchissant sérieusement dans des grains de Noroît.

Éléments de comparaison

Caractéristiques	KELT 7,60 M	DUFOUR 1800	SANGRIA
Longueur de la coque	7,58 m	7,60 m	7,62 m
Longueur à la flottaison (L)	6,70 m	6,70 m	5,80 m
Bau maximum	2,78 m	2,70 m	2,70 m
Bau à la flottaison	2,30 m	2,10 m	2,16 m
Franc-bord avant	0,99 m	0,92 m	0,98 m
Franc-bord milieu	0,91 m	0,83 m	0,89 m
Tirant d'eau maximum	1,65 m	1,34 m	1,27 m
Tirant d'eau dérive haute	0,81 m	-	-
Tirant d'air	9,90 m	10,80 m	10,30 m
Déplacement en charge (D)	2 630 kg	2 450 kg	2 040 kg
Poids en ordre de marche	2 200 kg	1 900 kg	1 600 kg
Poids du lest	780 kg	750 kg	700 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	45 kg	-	-
Nature de la dérive	acier galva	-	-
Hauteur sous barrots	1,76 m	1,62 m	1,72 m
Largeur entre couchettes	0,80 m	0,62 m	0,66 m
Largeur moyenne des passavants	0,40 m	0,35 m	0,40 m
Catégorie de navigation	3 ^e - 5/8 - n° 1611	3 ^e - 4/6 - n° 1 469	3 ^e - 5/7 - n° 20
Jauge en douane (tonneaux)	5,54 tx	4,87 Tx	4,24 Tx
Jauge I.O.R. (pieds)	20'1	18'1	18'
Surface du triangle AV (1)	13,70 m ²	10,84 m ²	12,60 m ²
Surface maximum du génois (2)	21,65 m ²	16,64 m ²	19,10 m ²
Surface du foc n° 1	12,35 m ²	9,37 m ²	14,90 m ²
Surface de la grand-voile (3)	12,15 m ²	14,29 m ²	13,80 m ²
Surface maximum (2 + 3) (V)	32,80 m ²	30,93 m ²	32,90 m ²
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	25,85 m ²	25,13 m ²	26,40 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0,78 m ²	0,76 m ²	0,70 m ²
Surface de dérive : coque seule	2,00 m ²	2,12 m ²	1,75 m ²
aileron	0,86 m ²	1,08 m ²	1,20 m ²
dérive	0,30 m ²	-	-
aileron AR	-	-	0,25 m ²
safran	0,32 m ²	0,41 m ²	0,26 m ²
totale	3,48 m ²	3,61 m ²	3,46 m ²
Surface mouillée totale (M)	14,31 m ²	13,45 m ²	13,22 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 4,03	2,16	8,30
Écart entre CV et CD en % de L	CC 2,91 15,70	0,30 17,16	5,20 21,40
Coefficients	KELT 7,60 M	DUFOUR 1800	SANGRIA
Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$	2,29	2,30	2,48
Vitesse moyenne $\frac{V}{B}$	33,14	33,02	37,70
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$	0,503	0,473	0,500
Raideur à la toile 15° 30°	4,19 8,03	2,90 6,29	3,66 6,59

Plans relevés et calculs effectués par Daniel ANDRIEU

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au n° 260, page 249.)

A LA BARRE DE KELT 7,60

Un bref essai sous spi nous a mis tout de suite dans l'ambiance, et situé les vrais limites de cette coque. En effet, en montant à bord, l'équipage ne se rend pas compte qu'il s'agit d'un voilier de taille modeste.

Aussi bien dans le cockpit qu'à l'intérieur, on se croirait facilement dans un bateau de huit mètres et l'on attend les réactions d'une coque de déplacement assez lourd compte tenu du volume apparent.

En réalité, le Kelt 7,60 m fait preuve d'une vivacité de réaction qui n'est pas le moindre de ses soucis. Mais naturellement, cela exige une certaine participation de l'équipage dont le poids conserve une forte influence sur le comportement. Sous spi au large, par exemple, on peut considérer le Kelt 7,60 comme plutôt raide si les équipiers installés au vent tiennent le bateau droit, mais il suffit que l'un d'eux aille border sous le vent pour que le barreur ne puisse plus empêcher le départ au loof.

On retrouve en moins marqué le comportement de bateaux sportifs de même taille dessinés par Jean Berret qui, avec leur arrière large et leur étrave fine, tiennent une grande partie de leur puissance du bon positionnement des équipiers. Naturellement, plus l'équipage est sportif, meilleures sont les performances et ce genre de bateau est passionnant en régates aux mains d'un équipage averti. Le Kelt 7,60 m a hérité de ce comportement mais il faut rappeler qu'il s'agit d'un bateau destiné à la croi-

Chariot d'écoute bien débordé, la barre reste douce malgré la brise.



Trois personnes tiennent à l'aise dans le cockpit.

sière et s'il est capable de fougue, on peut également le mener tranquillement en réduisant la voilure jusqu'à le rendre parfaitement docile.

C'est ainsi qu'au plus près par force 6, on peut tenir le bateau avec un ris dans la grand voile seulement, à condition de placer trois équipiers au vent et de travailler le réglage de la barre d'écoute, mais avec un deuxième ris, l'équipage peut s'installer confortablement dans le cockpit, et grâce à sa finesse, la coque passe en douceur au lieu de foncer à travers les vagues. Phénomène remarquable, les projections d'embruns sont très réduites et le large sera plutôt plus humide que le près lorsque la mer se lève.

Nous avons tenu à essayer en premier la version dériveur lesté, de loin la plus intéressante par rapport au programme et si, théoriquement, les performances au près dans la mer sont inférieures à celles du quillard, elles restent très honorables et nous avons noté 105° d'un bord sur l'autre dans un clapot haché, levé par un vent de plus de 25 nœuds. On peut difficilement exiger mieux d'une coque de cette longueur.

La seule critique que nous pouvons faire sur le comportement à la barre consiste en une certaine fermeté au large, lorsque la vague vient soulever la hanche du bateau. Le temps que celui-ci prenne toute sa vitesse, on a l'impression que le safran encaisse une partie de la force de dérive et la transmet au barreur, ceci d'autant plus que l'étrave en coin joue facilement le rôle de pivot. Là aussi, l'équipage pourra corriger cet inconvénient en se groupant bien sur l'arrière pour dégager les entrées d'eau.

L'évolutivité exceptionnelle est mise en valeur par la faculté d'évoluer dans les mouillages aussi bien

sous grand-voile seule que dérive remontée. De ce fait, le moteur hors-bord se justifie parfaitement, car il suffit tout à fait comme moteur d'appoint sans compromettre un budget très raisonnable. Le puits moteur occupe alors la place prévue pour le canot de survie, mais on peut facilement le loger dans un coffre et dans les conditions sévères de notre essai, nous avons constaté que sa présence se faisait oublier sans aucune remontée d'eau désagréable malgré la vitesse.

Nous avons eu l'occasion de constater que le Kelt 7,60 garde sa vivacité également dans le petit temps où il se révèle bien voilé et répondant rapidement à la risée.

Conclusion

On pourrait éventuellement reprocher au Kelt 7,60 m de se comporter comme un bateau de tempérament assez léger si on le comparait à des bateaux de volume habitable comparable, c'est-à-dire en général plus grands.

Par rapport à ses concurrents directs, on retrouve des sensations très analogues, c'est-à-dire que son comportement sous voiles s'apparente plus à celui d'un croiseur côtier qu'à celui d'un croiseur de huit mètres et plus, ce qui justifie d'ailleurs sa coexistence avec le Kelt 8 m dans la gamme du constructeur.

Ce qui reste étonnant, c'est d'avoir réussi à fournir des emménagements aussi complets sans avoir dénaturé ni les performances, ni la silhouette. La clientèle ne s'y est pas trompée et les dernières améliorations apportées par le chantier doivent contribuer à conserver son classement parmi les meilleurs au hit-parade des 25 pieds.

Jacques MONSAULT ■