

# KELT 11.50



« Ceci n'est qu'un prototype d'essai, la version définitive n'apparaîtra qu'au Grand Pavois. Elle tiendra compte de toutes les remarques faites par les équipages embarqués sur les bateaux d'essai durant tout l'été. »

Gilles Le Baud tient à cette formule de mise au point et c'est vrai qu'avant la commercialisation du Kelt 11,50m en septembre prochain, cinq unités auront été construites pour définir celle qui s'approchera le plus du bateau idéal. Ceux qui ont pu examiner la carène exposée au Salon de Paris en sont restés sur leur faim.

Avec l'appellation « dériveur intégral » et le programme tour du monde pour seuls indices, cette coque laissait augurer d'un voilier vraiment spécial. D'autant que le porte-parole du chantier nous annonçait des emménagements surprenants. La mouture ne pouvait être que bonne si l'on se réfère au beau succès public réservé au 8,50m (plus de 200 exemplaires vendus en 1984!) né du même tandem Vaton-Roséo.

Vue du ponton, la silhouette apparaît massive, trapue, avec des élancements réduits, dans le style de l'architecte marseillais. Mais comme dirait la publicité : « l'important, c'est ce qu'il y a dans la boîte ! » Dès la descente franchie la surprise est de taille : le carré a pris place sous le cockpit ! Un pari osé sur un bateau de série.

## Vue sur l'océan à tous les étages

Ce schéma d'emménagements n'est pas vraiment nouveau puisque Jean-Marie Finot fut le premier en Europe à dessiner des carrés arrière, en l'occurrence sur les voiliers de série italiens Comet. Quant à Patrick Roséo qui fut pendant une dizaine d'années le collaborateur de Philippe Harlé, il s'était déjà fait la main sur le Sancerre, un cru toujours en production chez APS Aubin, qui adopte également la formule du carré sous le cockpit. Ce genre d'endroit étant évidemment propice à

la claustrophobie, les architectes du Kelt ont tout d'abord soigné la sensation d'espace. Assis autour de la table où tiennent à l'aise huit convives, on a une splendide vue sur la mer grâce aux larges ouvertures pratiquées dans la coque et sur le tableau arrière : la vision est de 270° à trente centimètres au-dessus des vagues ! Derrière le carré prend place une couchette double idéale pour la sieste... Hors la vue sur l'extérieur très réussie, l'intérêt de ce carré vient de la clarté apportée par le rouf, lui aussi ceinturé de panneaux en altuglass qui laissent entrer la lumière à profusion. Le fond de la baignoire de cockpit étant très haut, on a devant et autour de soi cinq à six mètres d'espace non-cloisonné. Une architecture que l'on ne rencontre que sur des voiliers nettement plus grands. Reste le problème de l'aération... Sur le prototype essayé il n'y a aucune ouverture, aucun panneau ouvrant, exceptés le capot de descente et un petit hublot au-dessus de la cuisine. Pas

une daurade sur le pont, et dès que le soleil frappe, l'effet de serre confine l'atmosphère de manière désagréable. L'avantage d'un prototype est de pouvoir remédier à ce genre d'inconvénient et le modèle définitif devrait posséder une ventilation efficace que ce soit par le rouf, les panneaux de coque ou le tableau arrière. Gilles Le Baud a déjà pris bonne note...

Cuisine et table à cartes restent d'une conception éprouvée et bénéficient de toutes les commodités nécessaires. A remarquer une belle penderie à cirés. Toutefois, les rangements destinés à la nourriture ou aux ustensiles de cuisine semblent un peu justes si l'on songe au programme tour du monde...

Tout l'avant du bateau étant consacré au couchage, cette version du Kelt 11,50m reçoit l'appellation « Charter ». Avec deux cabinets de toilette et trois cabines doubles, dont une à couchettes superposées, on peut quand même se demander si Patrick Roséo n'a pas été

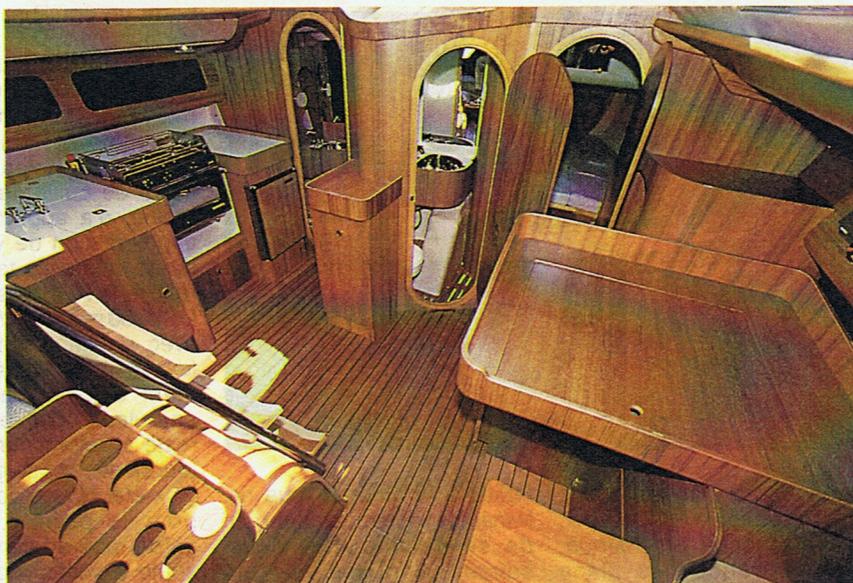
#### FICHE TECHNIQUE

Longueur : 11,50 m. Flottaison : 9,55 m. Bau maximum : 3,80 m. Tirant d'eau : 0,80 / 2,20 m. Déplacement : 6,5 t. Poids du lest : 2,8 t. Grand-voile : 27 m<sup>2</sup>. Génois : 47 m<sup>2</sup>.

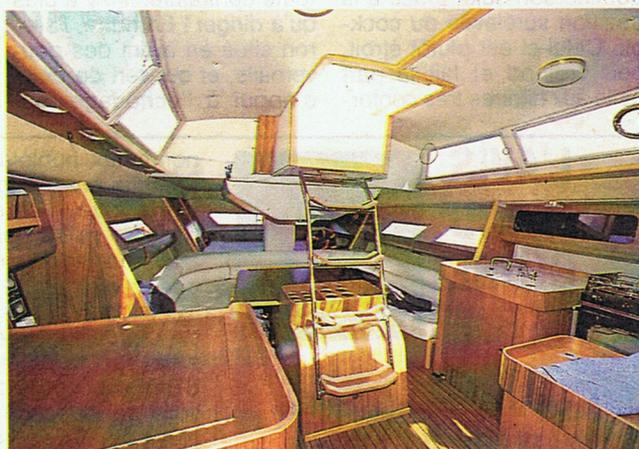
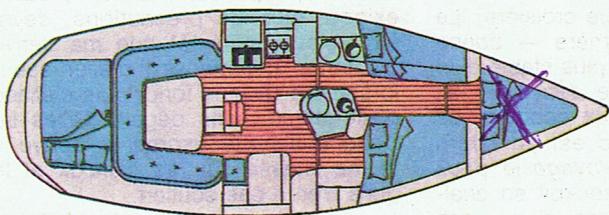
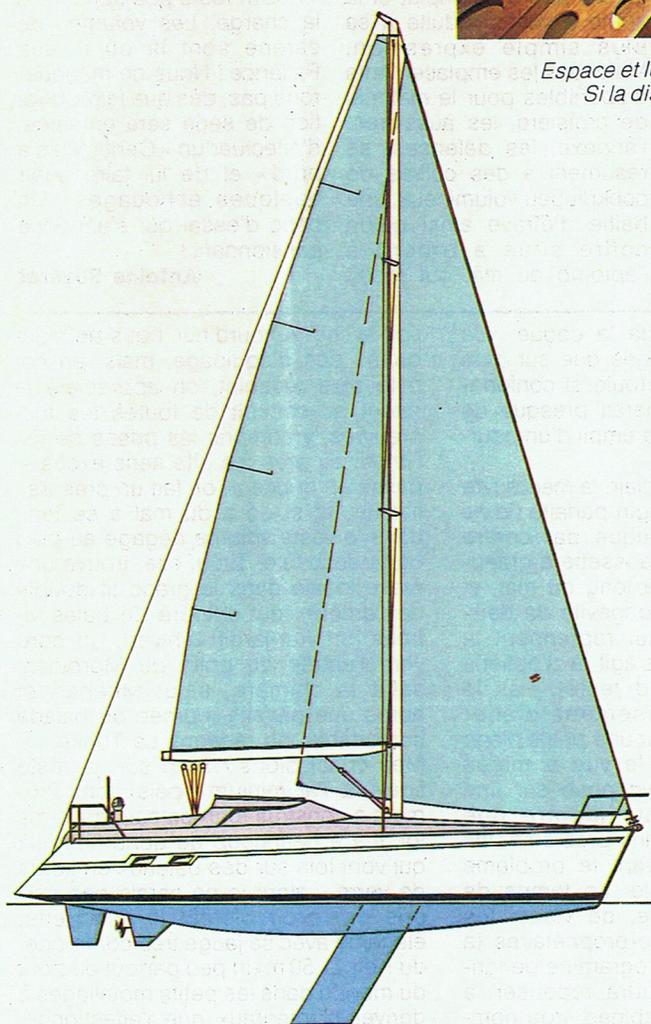
Architectes : Gilles Vaton / Patrick Roséo.

**Constructeur :** Kelt Marine, Z.I. du Prat, 56000 Vannes. Tél. : (97) 54.17.89.

**Prix :** 650 000 F environ lors du lancement au Grand Pavois.



*Espace et lumière sont les points forts des emménagements du Kelt 11,50 m. Si la disposition de la cuisine et de la table à cartes est classique, de part et d'autre de la descente, celle du carré et de la couchette double, sous le cockpit, sort des sentiers battus.*



trop ambitieux, car l'espace y est quand même compté. D'autres versions sont déjà prévues au catalogue et seront dévoilées pour le Grand Pavois. Si, dans le passé, la décoration et la finition intérieure d'un Kelt ne généraient pas de commentaires enthousiastes, celles du 11,50 m se hissent au niveau des meilleures productions nationales. Comme le dit un responsable du chantier : « Dans cette taille de bateau et dans cette fourchette de prix, nous ne pouvons pas nous permettre la moindre faute de goût. La qualité est le meilleur argument de vente. »

Il est temps de naviguer. Dans le port de La Trinité,

l'ambiance est plutôt mouillée : marée de 117, vent établi à 35 nœuds, 45 sous les grains. Joyeuses Pâques ! Le gréement en tremble déjà. Le profil qui se hisse à quatorze mètres au-dessus du pont est équipé de barres de flèche poussantes angulées à 10°, supprimant ainsi l'usage délicat des bastingues. Les deux ris sont pris d'office et nous mettons le génois sur enrouleur en petite tenue. Dans le chenal, la grand-voile est encore réduite d'un cran.

Au près, dérive baissée à fond, le Kelt 11,50 m se prend pour un dauphin, escaladant les vagues courtes avec souplesse sans pratiquement mouiller ses pas-