

L'aigue marine



voilier mixte
de croisière familiale

à la barre de l'Aigue Marine

jacques MONSAULT

L'AVENIR du tourisme nautique en mer est-il lié au développement de bateaux stables et confortables, capables de marcher correctement à la voile, conservant aisément leur route et pouvant, le cas échéant, tailler de la route à bonne allure avec leur moteur sans que pour autant la dépense en carburant devienne prohibitive ?

Il est certain que ce genre de bateau, dont il existe déjà quelques modèles sur le marché, est susceptible de séduire nombre de plaisanciers qui remarquent, à juste titre, qu'une telle formule permet à prix égal de disposer de commodités très supérieures à celles qu'offre un voilier classique plus ou moins inspiré des modèles de compétition.

C'est en tout cas le point de vue des chantiers Amiot Naval, spécialisés dans la construction de ce que nous appelons les bateaux de pêche-promenade. Avec le Super Fréhel, ils avaient déjà réussi à présenter une unité s'inscrivant dans cette optique et qui n'en est pas moins un agréable croiseur côtier (voir Bateaux n° 141).

Visant cette fois un bon cran au-dessus, ces mêmes chantiers ont réalisé l'Aigue Marine, un sloop de 8 mètres, disposant de deux cabines

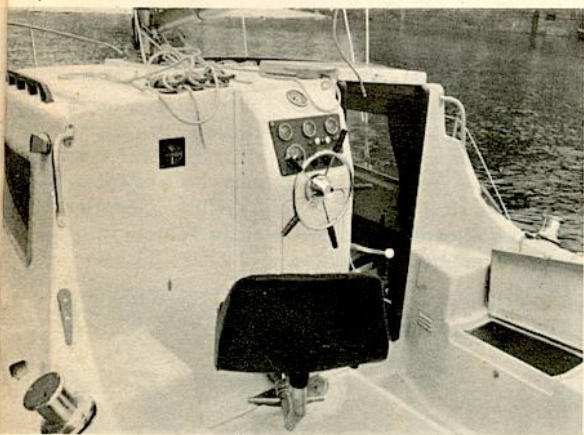


Une belle plage avant, un toit de roof conçu pour les bains de soleil mais des passavants un peu étroits.

situées de part et d'autre du cockpit central, mais aussi d'un solide Diesel et d'un poste de pilotage digne d'une petite vedette.

CONCEPTION GENERALE

Dessiné par H. Garetta, comme tous les bateaux d'Amiot Naval, l'Aigue Marine a une carène à quille longue mais qui diffère cependant de la quille longue classique en ce que l'aileron ne s'amorce qu'environ deux mètres en arrière de l'étrave. A la poupe, la cage d'hélice est découpée dans cet aileron un bon mètre



L'avant du cockpit, la descente et le poste de pilotage.

à l'avant du tableau. L'ensemble se termine par une crosse qui tout à la fois protège l'hélice et supporte le safran. Le tirant d'eau ne dépasse pas 1 mètre. Le Diesel (18 à 25 ch) est logé sous le cockpit central où il est aisément accessible.

Le bau a été volontairement limité aux 2,50 m

qui permettent le transport sur route sans autorisation spéciale. La coulée, tendue jusqu'au large tableau légèrement immergé, permet d'escompter au moteur une vitesse limite élevée sans cabrage exagéré. Le bouchain ferme, la surface de flottaison importante et étalée en largeur promettent une bonne raideur à la toile. La construction est robuste et soignée. Enfin, s'il est bien évident qu'une telle conception d'ensemble ne favorisera guère la marche par petit temps sous la seule voile, le moteur compensera cette faiblesse. C'est normal. Cela fait partie de la formule qui comporte, comme toute formule, ses avantages et ses inconvénients. A chaque utilisateur de choisir entre les uns et les autres.

DISPOSITION GENERALE

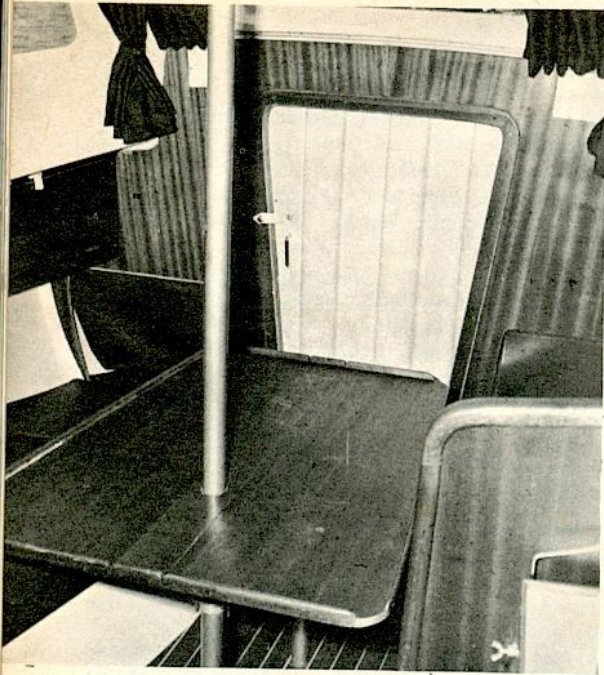
Dès le premier coup d'œil on comprend que la recherche du confort et de l'agrément en croisière fut un des principaux critères qui a guidé l'architecte. Les roofs sont importants pour, à la fois, dégager le plus grand volume habitable possible et ménager une bonne hauteur sous barrots, mais, sur le plan esthétique leur hauteur est heureusement masquée par le dessin du pontage et la conception de l'assemblage.

Les dessus de ces roofs sont construits en sandwich. Confortablement plats sur toute leur largeur, ils constituent d'agréables plages-bains de soleil. Leur taille est suffisante pour qu'on puisse s'y étendre en toute quiétude.

On a adopté à l'avant la même disposition que pour le Super Fréhel : un pavois important protège l'étroit passavant qui longe le roof et s'épanouit en une vaste plage garnie d'un solide guindeau. L'élégante ferrure d'étrave comporte un davier. Aucun chomard, par contre deux robustes taquets. A tribord, au pied de la fer-

Un grand cabriolet peut recouvrir tout le cockpit.





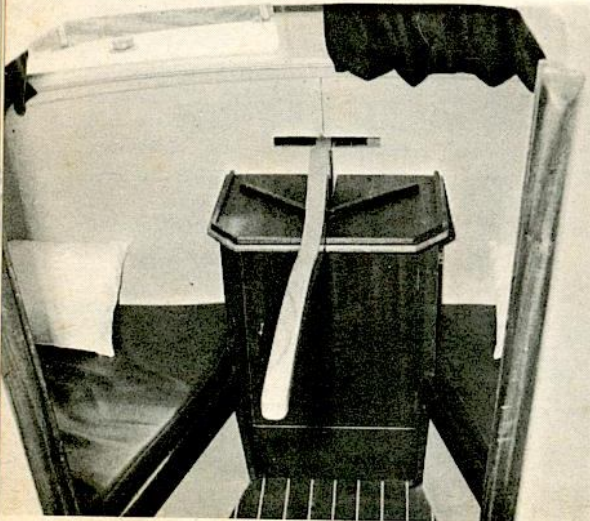
Le carré. La porte à soufflet donne sur le coin toilette.

rure d'étau, une petite trappe dissimule un puits à chaînes. Une ancre de 12 kg y trouve sa place.

Le roof arrière occupe toute la largeur de la coque. Il précède une petite plage sous laquelle a été aménagé un coffre pouvant contenir deux jerricans de 20 litres. Cette plage recouvre également les deux réservoirs de gas-oil de 50 litres chacun, ce qui suffit à assurer un rayon d'action de plus de 200 milles.

Le cockpit central est bien disposé. Les deux

La cabine arrière où peut s'installer une barre franche de secours.



banquettes latérales sont confortables, les larges hiloires qui les bordent accueillantes. La descente complètement décalée sur tribord a permis de dégager la place du poste de pilotage exactement au centre du bateau. Le pilote dispose d'un siège monté sur un tube qui pivote autour de son axe permettant ainsi d'effectuer une rotation de près de 120°. Un cabriolet de toile peut être mis en place et protéger soit le poste de pilotage et la descente, soit la totalité du cockpit.

EMMENAGEMENTS

La cabine arrière est une vraie cabine, avec deux vraies couchettes aisément accessibles, une hauteur suffisante pour s'y asseoir sans risque, suffisamment d'espace pour s'y mouvoir. Quatre hublots, plus le panneau de descente et le vaste capot en assurent l'éclairage et l'aération. Le plus claustrophobe ne s'y sentirait pas mal à l'aise. Pour les rangements, on y dispose d'équipets latéraux, de deux petits placards entre les têtes des couchettes et du volume libre sous ces mêmes couchettes.

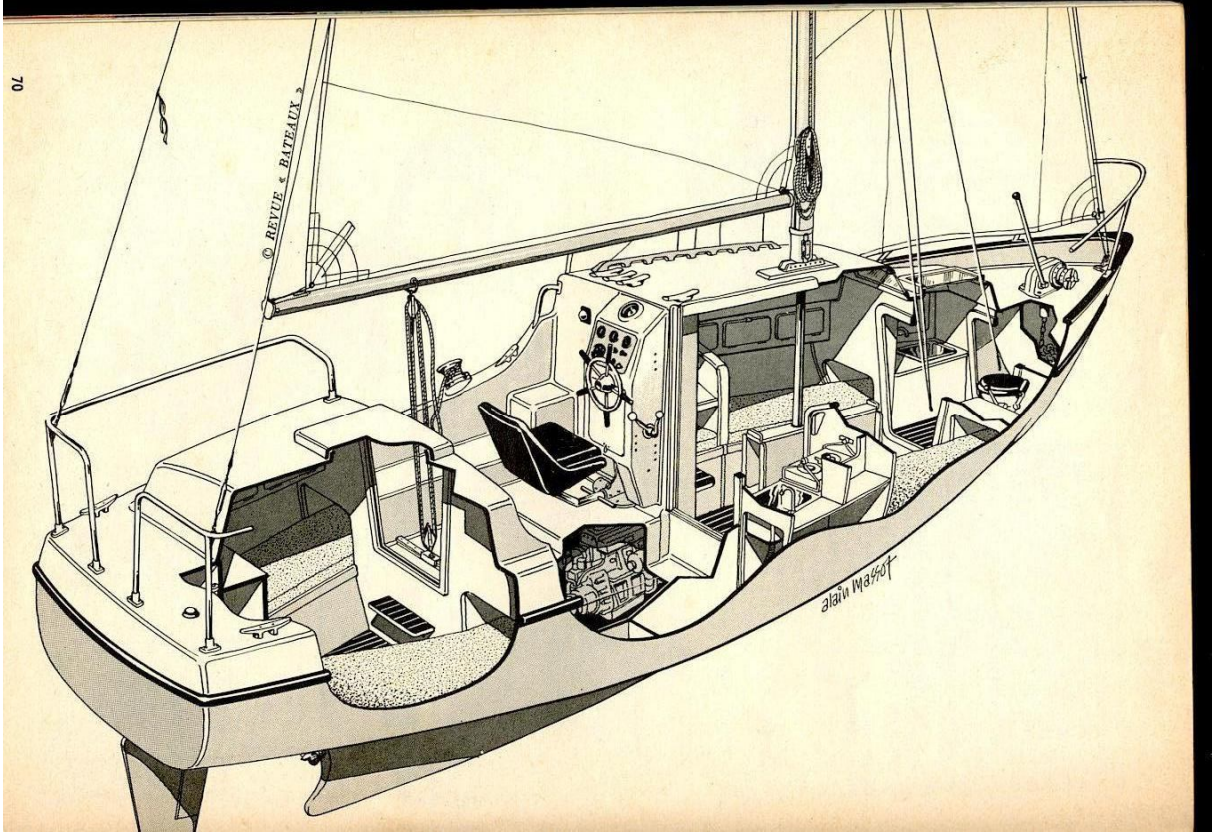


Le coin toilette et la soute à voiles.

La grande cabine rappelle beaucoup (en plus spacieux et plus haut puisque la hauteur y est de 1,82 m) celle du Super Fréhel. A tribord, au pied de la descente, se trouve la cuisine, très compacte. Elle comporte un réchaud à deux feux suspendu au roulis, un évier (qui manque un peu de profondeur). Sous le réchaud se trouve une glacière (réfrigérateur électrique en option), sous l'évier un petit placard.

Face à la cuisine, une couchette cercueil surmontée d'une table à cartes pliante et bordée d'équipets pour le matériel de navigation. Un évidement dans la cloison qui limite vers l'avant la couchette cercueil permet de ranger les cartes verticalement.

Contre la cloison arrière, entre la descente et la couchette cercueil se trouve une armoire



penderie. Le siège du navigateur s'escamote dans cette armoire.

Au-delà de ce premier ensemble, nous trouvons la cabine proprement dite. Celle-ci comprend deux couchettes de bonne taille qui engagent leur pied dans des évidements pratiques dans la cloison avant. Entre ces deux couchettes est fixée une table à deux volets rabattables appuyée sur l'épontille. Des équipets sont placés au-dessus des couchettes.

Le carré donne, vers l'avant, sur le compartiment toilette. Il en est séparé par une porte à soufflet. Ce compartiment toilette qui comprend wc marin et meuble lavabo (cuvette et table moulées d'une seule pièce) est utilisable sans acrobatie depuis que le plancher en a été abaissé de 15 cm. Un capot transparent l'éclaire très bien.

Enfin, à l'avant des toilettes se trouve une soute à voile de grandeur suffisante.

L'ensemble est clair et agréable, peut-être un peu encombré mais il ne faut pas oublier que l'Aigue Marine n'a qu'une longueur de 8 mètres hors-tout. On a parfois tendance à l'oublier tant le volume habitable est important pour un bateau de cette taille.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Nous avons pris l'Aigue Marine à son mouillage en Rance. Les défenses (assez petites il est vrai) ont facilement trouvé place dans le coffre placé sous la banquette tribord du cockpit.

Le moteur a démarré sans problème. Tandis qu'on préparait grand'voile et foc, nous lisons 8 nœuds au speedomètre. Pour voir, nous dépassons 9 nœuds au cours de quelques pointes.

Ces pointes ne duraient pas... pour ne pas entendre... L'installation mécanique a été faite soigneusement avec silent-blocs et paliers élastiques. Il n'y a pas de trépidation ou presque pas,

quel que soit le régime, mais on a oublié d'insonoriser le compartiment moteur. Nous nous imaginions difficilement effectuant une longue traversée par calme plat avec un tel compagnon.

Ce sera bientôt corrigé, nous a dit le constructeur. Nous avons vérifié qu'il restait un espace suffisant pour apporter une insonorisation efficace correspondant à l'utilisation en croisière où l'on est plus difficile que pour une sortie de pêche.

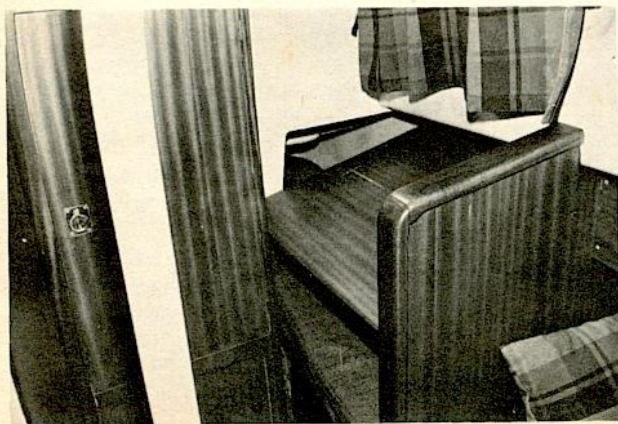
Cela dit, le siège du pilote est très confortable et, au moteur, la barre à roue efficace et douce. On peut la régler et l'abandonner pendant de longs moments sans que l'Aigue Marine devie de sa route.

Nous nous attendions à plus de couple en



L'armoire penderie. A droite, la cloison évidée où se rangent les cartes.

La table à carte s'installe au-dessus de la tête de la couchette cercueil. Le coin cuisine, à tribord de la descente.





A partir de la force 3, le bateau s'anime.

marche arrière. En fait, il est faible et l'on peut accoster facilement des deux bords, en battant en arrière pour casser l'erre. En marche arrière le démarrage est lent. On ne prend le contrôle qu'à vitesse assez élevée, près de 3 nœuds, et à condition de n'utiliser que peu de barre. Les commandes du moteur, très bien placées pour manœuvrer, sont malheureusement fixées sur le côté de la descente ; à notre avis une autre place (ou une protection efficace de leviers plus courts) est indispensable.

Nous avons trouvé davantage de petites critiques à faire en nous préparant à naviguer à la voile. L'étroitesse des passavants, le bas-hauban avant ancré sur le pavois rendent le passage vers l'avant difficile avec une voile dans les bras ou même sans.

Le fait d'avoir renvoyé par des poulies de pied de mât les trois drisses, la balancine, les manœuvres de tangon vers des taquets proches du barreur, n'est commode que pour amener, car le barreur peut, de sa place, filer les drisses. Pour hisser à bloc et raidir, il faut envoyer quelqu'un au pied du mât pour peser sur les drisses. Ce n'est qu'ensuite que le barreur peut tourner sur les taquets. Le foc s'étarque en particulier par un palan d'étrave dont le courant ne revient pas à l'arrière.

Tout ceci fait qu'il faut être deux pour envoyer quoi que ce soit commodément.

Mais, ces manœuvres faites, tout est réglé : l'Aigue Marine est un des voiliers les plus tranquilles que nous connaissions. Bien équilibré, demandant peu de barre, facile à régler et très stable sur sa route, il peut être abandonné à lui-même longtemps sans dévier de son cap.

Des voiles plates de surface modérée, la surface mouillée assez importante et le tableau immergé n'en font pas, comme prévu, une merveille par petit temps mais, dès que la brise approche la force 3, il s'excite et fait preuve de très bonnes possibilités.

Nous pensons que sa vitesse est capable d'étonner de nombreux yachts de sa taille à prétentions beaucoup plus sportives. Son cap nous a fait excellente impression. Sa docilité à la barre est parfaite. Il faut pourtant veiller à n'en donner que progressivement. La douceur de la commande est trompeuse ; on aurait facilement tendance à en mettre trop.

Un rail d'écoute installé au niveau des bancs, à l'arrière du cockpit, permet un bon contrôle de la grand'voile. Pour les focs, amurés un peu trop près du pont pour le style de navigation de l'Aigue Marine, les choses vont moins bien : les rails d'écoute devront être prolongés vers l'arrière de près d'un mètre. Par ailleurs, le retour vers le winch placé à l'avant du cockpit central serait facilité par une poulie de retour fixe placée sur le pavois à l'arrière du cockpit.



Un cap excellent. (Photos La Noue - Bateaux.)

Les virements de bord, d'une sage lenteur, sont faciles et le contrôle toujours excellent même au large avec un peu de clapot.

Par contre, sur le plan de la sécurité, nous avons regretté l'absence de liaison entre les filières qui, partant du balcon avant s'arrêtent à peu près au niveau de l'avant du cockpit et le puissant balcon qui ceinture le roof et la petite plage arrière.

Cette solution de continuité est sans aucun doute regrettable et mériterait d'être supprimée.

Mais ce ne sont là que critiques secondaires portant sur des questions de mise au point. Ces quelques détails améliorés, l'Aigue Marine se présentera comme un petit croiseur semi-hauturier à bord duquel deux couples et, en tout cas, quatre à cinq personnes pourront effectuer de longues croisières d'été en disposant d'un confort très enviable.