

LOISIRS NAUTIQUES

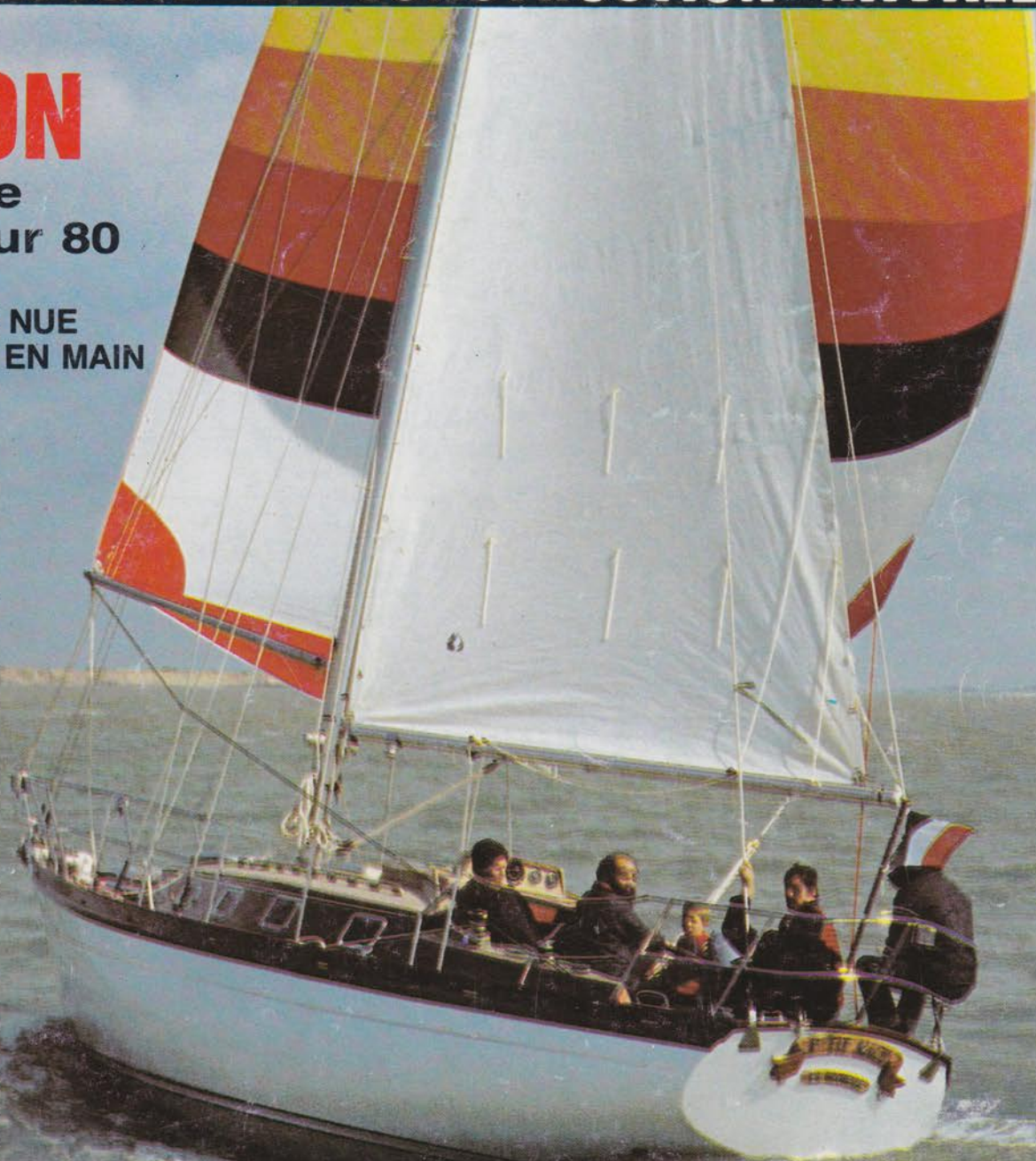
VOILE
MOTONAUTISME

ARCHITECTURE ET CONSTRUCTION NAVALES

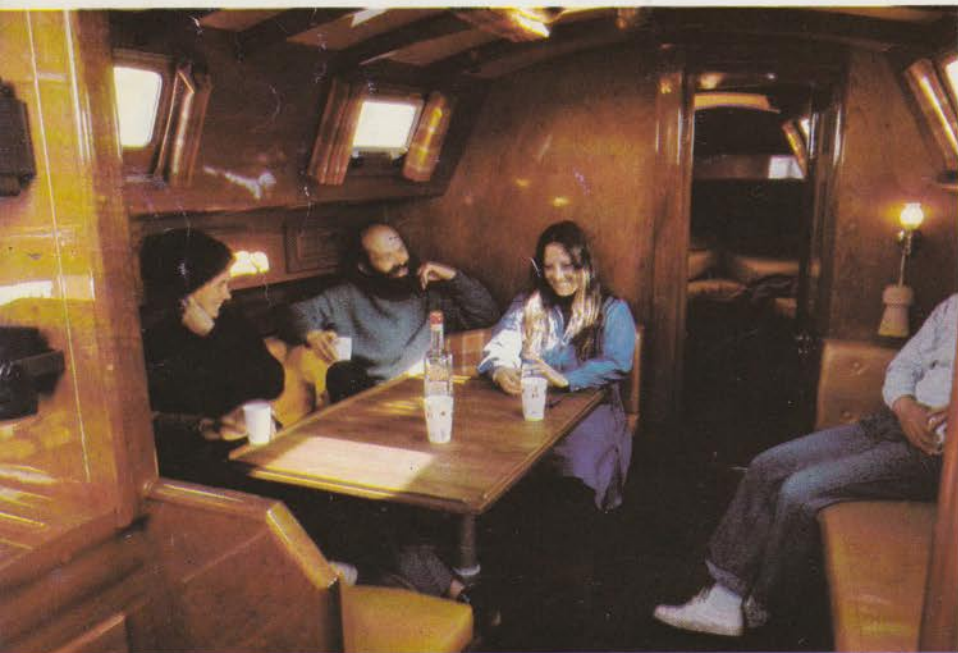
SALON

Guide de
l'acheteur 80

DU KIT
A LA COQUE NUE
A LA BARRE EN MAIN



M. 1999 - ANNÉE 1980 - N° 99 - JANVIER - MENSUEL - PRIX 15 F. - 7 F.S. - 4,50 DOLLARS



Un carré qui sent bon le bois, autour de la table transformable en couchette double on connaît l'architecte Michel Joubert.
Le bois est inégalable dans l'habillement d'un pont. Ci-contre, vue d'un pont du Chassiron.



« CHASSIRON R.F. »

LES « Chassiron » restent des voiliers d'une clientèle de plus en plus étendue en France, comme à l'étranger. A cela, deux raisons essentielles : la production remonte à longtemps depuis le « Junior », le « C.F. », le « G.C. », le « Tour du monde »... et de plus la robustesse était l'objectif unique du chantier même à l'époque de la construction en bois de certains modèles.

Evidemment, la conséquence demeure le prix d'achat. Ces voiliers robustes accusent obligatoirement le prix des matériaux de qualité et le poids de l'épaisseur de la coque. C'est d'ailleurs ainsi qu'a commencé la réputation des « Chassiron » : ce sont des voiliers qui tiennent l'argus, et se revendent cher. Il existe donc une clientèle qui apprécie cette option de la construction sûre.

POURQUOI « RF » DEMEURE CHER

Le prix de vente se justifie par trois raisons majeures. « RF » reste un voilier de croisière hauturière, donc une unité qui peut être assimilée à l'achat d'une résidence secondaire en... façade mer.

• La 2^e raison provient de ce qu'un tel investissement présente des risques limités sous l'aspect de la vente d'occasion. Cette deuxième approche d'ordre psychologique se complète d'une autre motivation de ce type. Certains plaisanciers qui connaissent la mer et ses caprices implacables jugent que leur sport favori mérite d'être vécu, mais, à condition de l'envisager avec un maximum de précautions, même si cela coûte plus cher au départ. C'est là l'estimation du prix de la sécurité et du repos d'esprit... qui se pose à chacun, de façon subjective.

Là, notre rôle de constatation nous pousse à dire qu'un maximum de soins a été apporté à la recherche des faiblesses tant au niveau de la coque que de l'accastillage par le chantier charpentiers.

• « RF » a été conçu à l'aide de matériaux nobles donc cher. Les détails de l'épaisseur du polyester

montrent 5,8 t de déplacement avec 2 t de lest. Le pont en teck lamellé demande une main-d'œuvre spécialisée et du bois onéreux, comme les pavois et le liston en acajou verni. A cela s'ajoutent un accastillage notable en inox et un moteur diesel doté d'un montage électrique complet. A plus de 50 F de l'heure pour ses compagnons, la direction du chantier doit commercialiser son voilier à 35 u, au moins. Remarquons que les aménagements tout en bois réalisés artisanalement représentent près de la moitié du prix total avec l'isolation, les vernis, le montage du moteur et l'équipement de série.

POURQUOI « RF » DEMEURE ELEGANT ?

La première raison provient de ce que le voilier s'adapte bien à la mer. En effet, il possède un bon couple de redressement et, en cas de vents forts, à aucun moment, l'équipage ne doit quitter son poste pour aller amarrer une porte qui bat à l'intérieur, pour aller soulager le gréement en réduisant la voilure. A la barre du « RF » le skipper se sent maître de son bateau et quel que soit le temps, se sent capable de manœuvrer seul ou presque. Dans la vague, le bateau enfonce son étrave et traverse le paquet d'eau sans le moindre craquement, ni la moindre sensation de souffrance. Au contraire, une impression de puissance et d'élégance ressort de son étrave légèrement guibrée et de ses formes frégatées.

La deuxième raison de cette élégance provient de sa sobriété de lignes associée au luxe de sa construction. Le charme du bois ne peut laisser indifférent dans les superstructures tandis que le raffinement de la finition (verniss, accastillage, teck...) laisse une impression proche du charme d'un certain respect du classicisme. Les traditions de la vieille marine ressusciteraient-elles avec les « Chassiron » ?

L'EVOLUTION ACTUELLE

Les chantiers Richard E. S.A.

ont pris ces derniers temps un associé. Cet homme lui-même ex-plaisancier, redonne une ligne générale à ce chantier naval créé par M. Edouard Richard.

Le passé est représenté par des coques épaisses, robustes, conçues pour la croisière familiale avec un tableau arrière, un fort tirant d'eau, une surface de voilure raisonnable, un bau important, des élancements peu marqués.

Le présent dont hérite « RF » est représenté par une coque en plastique, des superstructures en bois de qualité, des lignes plus élancées, une vocation pour la haute mer avec recherche de performances : lignes d'eau tendues, quille de section plus fine, recherche d'un déplacement plus faible, un gréement de croiseur, un dessin de pont plus adapté à la manœuvre des voiles.

L'arrivée de M. Fatovitch annonce bien avec ce « Richard-Fatovitch » l'étude d'un compromis entre croisière familiale et course-croisière. « RF », à mes yeux, est cela : un « Chassiron » traditionnel à qui on a donné les moyens de courir en régates.

LE POINT DE VUE ARCHITECTURAL

Du classique partout, mais tout est largement dimensionné depuis l'épaisseur du bordé jusqu'au pont en passant par la quille.

Le procédé de moulage reste celui des chantiers de polyester. La finition de l'intérieur diffère car le bois verni y est roi. Nulle part le plastique n'apparaît.

Les illustrations de cet article décrivent les détails de silhouette du bateau où les grandes lignes demeurent : frégatage de la coque, tableau arrière au-dessus de la ligne de flottaison, étrave profilée dotée d'un guibre léger, quille longue permettant un échouage horizontal, rouf profilé recouvert de teck lamellé avec des pavois inclinés...

J'ai trouvé le fardage encore important pour un voilier de 10,55 m de long. J'ai aussi moins aimé la grande surface mouillée de la carène engendrée par la très longue quille.

J'ai par contre bien apprécié le plan de pont et de cockpit, le plan de voilure équilibré, la disposition du carré.

DU POSITIF

Nous qui connaissons le chantier depuis de nombreuses années, nous devons formuler des remarques observées à propos du « RF », au nombre de cinq. Elles précisent l'évolution du chantier dont nous parlions auparavant.

- Une écoute du point de vue des clients existe. Certaines critiques ont permis de pallier des lacunes de jadis d'autant plus que les ouvriers naviguent et comprennent le « pourquoi » de nombreux détails.

- Une rationalisation des techniques de construction évite une facturation trop lourde : ateliers de construction et de finition distincts, plancher surélevé autour de la coque...

- Choix plus attentif des bois de pont où le teck retrouve sa vraie qualité à la place de samella ou d'autres essences.

- Diminution des surfaces de vernis à entretenir.

- Acceptation de livraisons à différents stades de finition sans mépris pour ce type d'acheteur plus soucieux du bilan financier de son achat.

METTONS NOTRE SAC A BORD

Nous ne pouvons établir les voiles sans venir à l'intérieur du voilier chercher les sacs à voile. Pour cela, nous traversons un carré agréable où le bois massif procure une « chaleur » immédiate à l'œil. Rien de particulier à mentionner sinon que tout le nécessaire s'y trouve, réalisé avec soin : table à cartes, couchettes larges, penderie à cirés vaste, aération donnée par un panneau Goïot. A mon sens personnel, deux détails à modifier : la descente raide, étroite et décentrée et la luminosité intérieure à accroître.

SUR L'EAU

C'est là que le lecteur attend les impressions personnelles de l'essayeur. Vous êtes là à la barre

Aux essais

d'un croiseur hauturier à programme d'utilisation familial. Il faut partir de cette idée de sécurité avant de rechercher les variations du « spido ».

Au près, par petit temps, « RF » possède une certaine inertie qui demande l'attention du barreur car les risées jouent avec le bateau. A plat, le voilier possède une surface mouillée notable qui lui crée un handicap pour serrer le vent. Avec une légère gîte, « RF » se sert de sa dissymétrie de carène pour devenir plus évolutif et lofer mieux.

Aux allures de près par fort vent, « RF » alors devient un excellent voilier. Agréable à barer, il profite de sa quille longue pour bénéficier d'une bonne stabilité de route. Doté d'un franc-bord élevé, « RF » passe dans la vague sans mouiller son équipage. Les sautes de vent ne sont ressenties que comme des velléités de roulis, ce qui demeure une grande qualité marine jointe à un confort non négligeable. Pour rester précis, nous avons tenu au près par force 3 un cap de 35 à 40° par rapport au lit du vent. Ceci n'a rien à voir avec la dérive du bateau sur l'eau qui reste liée à la vitesse du bateau lui-même entre autre...

Aux allures portantes, « RF » se distingue par une assiette latérale satisfaisante. Au « bon plein », la vitesse reste spectaculaire mais la longueur à la flottaison relativement faible de 7,90 m occasionne une vague d'étrave de coque à fort déplacement. Equipé du génois, le voilier porte 65 m² de toile, ce qui met en évidence ses possibilités de bon marcheur. A ce niveau d'ailleurs, lors de l'établissement du spinnaker, l'équipage apprécie à la fois le sérieux de la construction et la stabilité du bateau. Les manœuvres restent faciles à l'aide d'un accastillage efficace et sûr.

Au moteur, il devient possible d'atteindre 6 nœuds par mer belle, avec un minimum de vibrations et une grande autonomie.

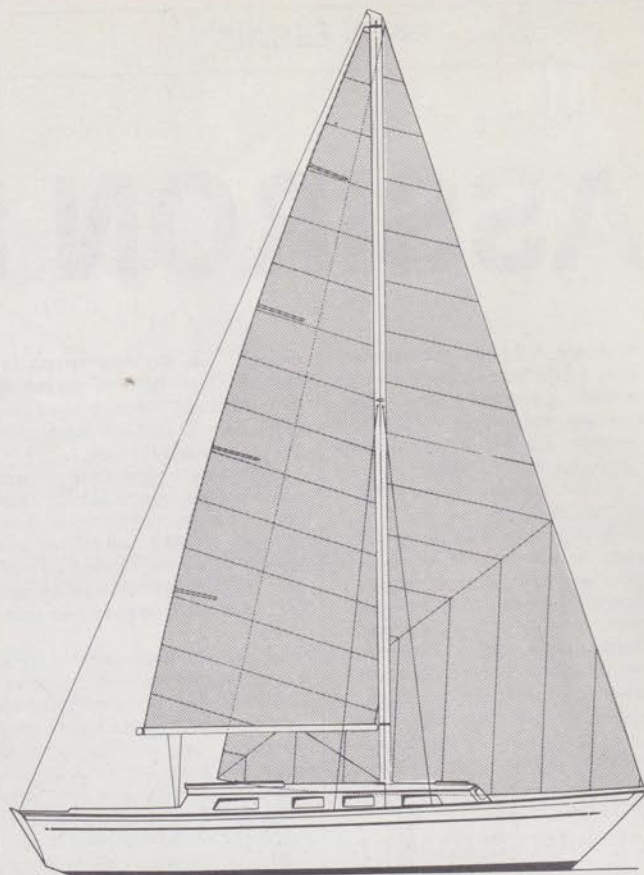
CONCLUSION

Beaucoup d'aspects positifs méritent d'être signalés pour ce beau voilier.

J'ai beaucoup aimé que « RF » :

- possède une stabilité de route par gros temps ;
- ne tape pas dans la vague qu'il traverse avec majesté ;
- traîne un sillage fin ;
- procure une impression de puissance par fort vent ;
- allie le classicisme de ses superstructures avec des lignes de carène plus modernes ;
- rassure à tout moment par sa stabilité ;

LOISIRS NAUTIQUES 99/1980 ©



CARACTERISTIQUES

Longueur : 10,70 m - Largeur au MC : 3,40 m - Longueur à la flottaison : 8,50 m - Hauteur sous barrots : 1,88 m - Tirant d'eau : 1,60 m - Lest plomb : 2.250 kg - Déplacement : 5,800 kg - Surface de voilure au près : 57,00 m² - Jauge brute : 10,19 tx - Homologation 1^{re} catégorie : 2.685.

Constructions Maritimes E. Richard s.a., Le Port, 17320 Marennes (France). Tél. (46) 85.14.44.

Prix : 368.088 TTC - 313.000 HT Barre en main, avec moteur 28 CV RMC diesel.

- dispose à la fois d'une esthétique réussie et d'une certaine discrétion dans son luxe ;
- soit un voilier très facile à entretenir.

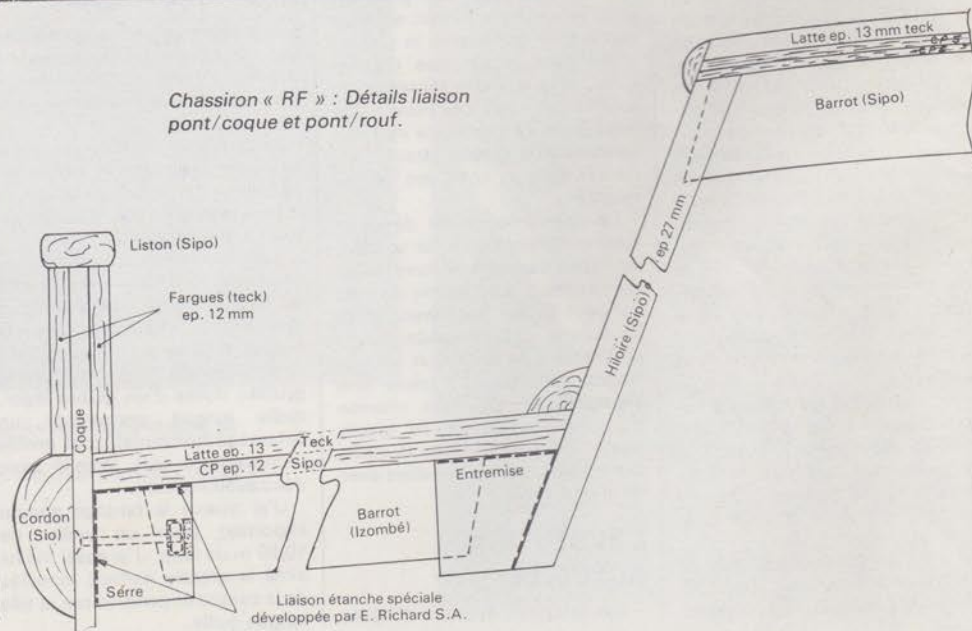
J'ai moins aimé :

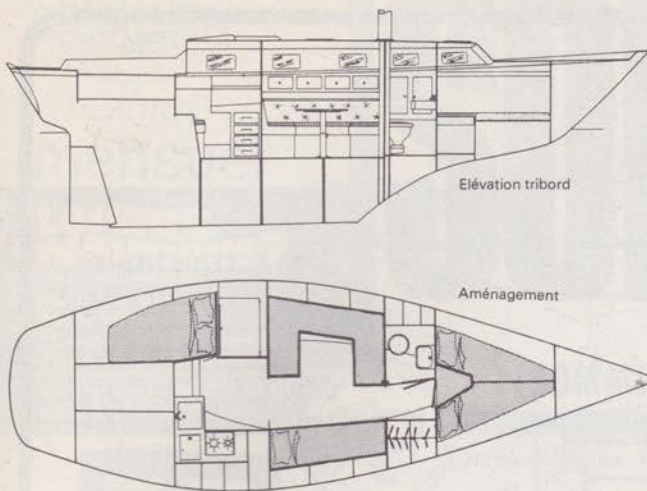
- le prix accessible moyennant des efforts pour accéder à la « personnalité » de ce voilier ;
- la barre délicate à manier (depuis son montage sur bagues téflon qui lui annulent toutes vibrations) ;
- le franc-bord sensible au près notamment ;
- les volumes intérieurs de l'arrière qui pourraient être mieux utilisés ;
- le déplacement accru par une surface mouillée sensible.

CONSTRUCTIONS PRINCIPALES

- 1 - Varangue (support de mât) : 8 x 20 C.P. bonne colle épaisseur totale : 160 mm.
- 2 - Varangues (autres) : 3 x 15 mm C.P. marine - bonne colle, épaisseur totale : 45 mm.
- 3 - Cloisons principales : C.P. marine 20 mm plastifié sur la coque.
- 4 - Cloisons secondaires : C.P. marine 15 mm plastifié, 2 mâts + 1 roving sur la coque.

Chassiron « RF » : Détails liaison pont/coque et pont/rouf.

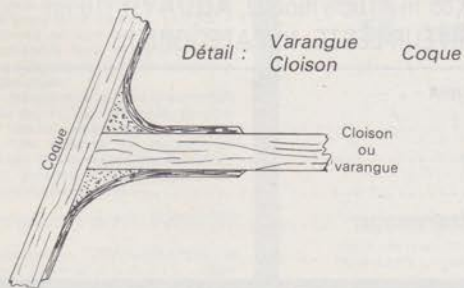
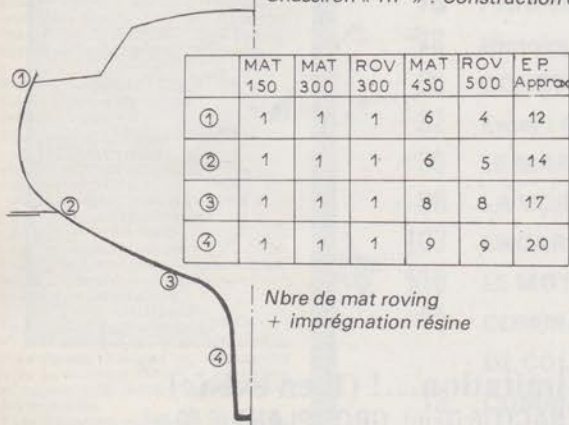




- 5 - Serre de pont : sipo lamellé 3 x 25 mm. Ø 8 mm 75 x 80 mm boulon inox MO 18/12 Ø 8 mm à traverser la coque - joint spécial.
- 6 - Entretoise : sipo lamellé 2 x 25 mm = 50 x 70 mm.
- 7 - Barrotage de pont : izombé (bois similaire au teck) 70 x 40 queue-d'aronde.
- 8 - Pont : 12 mm C.P. marine pointe et colle sur serre, barrots et entretoise, plus lattes teck d'Asie, colle et pointe dans les bords.
- 9 - Hiloire 27 mm sipo massif d'une pièce boulonné bouchon inox Ø 8 mm dans l'entretoise joint spécial.
- 10 - Barrotage du rouf : sipo massif 70 x 30 mm.
- 11 - Rouf : 2 x 5 mm C.P. marine lamellé collé plus 15 mm lattes en teck d'Asie - Colle pointe dans les bords.
- 12 - Cadènes : inox plastifié dans la coque jusqu'à 70 mm.
- 13 - Mèche de gouvernail : Ø 35 mm inox.

Reportage
J.-L. FOURNIER.

Chassiron « RF » : Construction coque



LE POINT DE VUE DU CONSTRUCTEUR



Il est rarement discuté que la cause principale de perte de matériel et vie en mer est le résultat d'erreurs et surtout le manque d'expérience et sang-froid de la part de l'équipage d'un bateau en difficulté. On en a vu la preuve désastreuse dans la dernière régaté de Fastnet. Il est probable que la vie humaine aurait pu être sauvée si certains équipages de bateaux n'avaient pas pris l'option d'abandonner leurs bateaux. Par contre, il faut se poser la question : dans des conditions similaires, un autre équipage aurait-il agi différemment ?

On abandonne le bateau quand on n'a plus confiance dans sa viabilité. Il est difficile d'avoir confiance dans un bateau en difficulté, même si tout fonctionne à bord. Par contre, il est impossible de rester calme et avec sang-froid dans un bateau où tout l'équipage est trempé, a froid, a le mal de mer, et en plus s'il y a des voiles déchirées, peut-être démâté, sans gouvernail, etc... Donc, il n'est pas étonnant que de nombreux équipages optent d'abandonner leur bateau dans des situations semblables.

Les conditions comme celles rencontrées par les régatiers de Fastnet ne sont pas heureusement rencontrées souvent par les plaisanciers. Par contre, étant donné le nombre de bateaux existants, et toujours croissant, de plus en plus de bateaux se trouveront volontairement ou involontairement dans des mers et situations dangereuses. Car à combien de nous est-il arrivé de sortir d'un port avec des conditions tout à fait favorables et peu après de se trouver dans une situation très mouvementée et quelquefois dangereuse !

A dire donc, que la majeure partie des plaisanciers ne s'aventurent pas à affronter « Le Fastnet » et en conséquence de construire ou acheter des bateaux adaptés et équipés pour les Marinas et mers calmes et d'éviter des

désastres. Certes, les désastres isolés n'ont pas le même impact public que la disparition de nombreux équipages et bateaux en même temps. Mais additionnés sur l'année ou dix ans, les taux sont importants.

Les constructeurs et les clients sont responsables pour la qualité des bateaux actuellement sur le marché, car la loi de l'offre et de la demande règne dans la plaisance comme ailleurs.

Qui peut reprocher aux constructeurs qui répondent à la demande du client et qui dans la recherche d'être compétitifs pour survivre, trouvent l'économie dans leurs constructions et équipements à bord !! La compétition saine est indispensable, car produire des bateaux à des prix abordables est essentiel pour l'industrie et la croissance de la plaisance. Hélas ! la recherche d'économie est souvent poussée trop loin et devient dangereuse.

Il n'est pas nécessaire que tous les bateaux soient construits avec l'échantillonnage et soins de finition des Chassiron. Par contre, certains minimums raisonnables de construction (qualité de matériaux et d'équipement) ne doivent pas être dépassés car, on doit être et se sentir en sécurité à bord de son navire et cela est une réflexion directe de la qualité et la résistance de la construction et équipement à bord. On n'abandonne pas le bateau, même dans les conditions extrêmes, si on a confiance dans son navire.

En conclusion, nous les constructeurs, avons l'obligation de réaliser la construction qui inspire confiance. Vous la « Presse spécialisée », avez un rôle important d'éducateur et d'informateur du Plaisancier. Vous, avec votre soutien et la bonne presse pour la bonne construction aidez le plaisancier à choisir un bateau dans lequel il aura confiance en toutes circonstances.

M. FATOVITCH

abonnez-vous
au mensuel

**LOISIRS
NAUTIQUES**

Page 11



INVITER