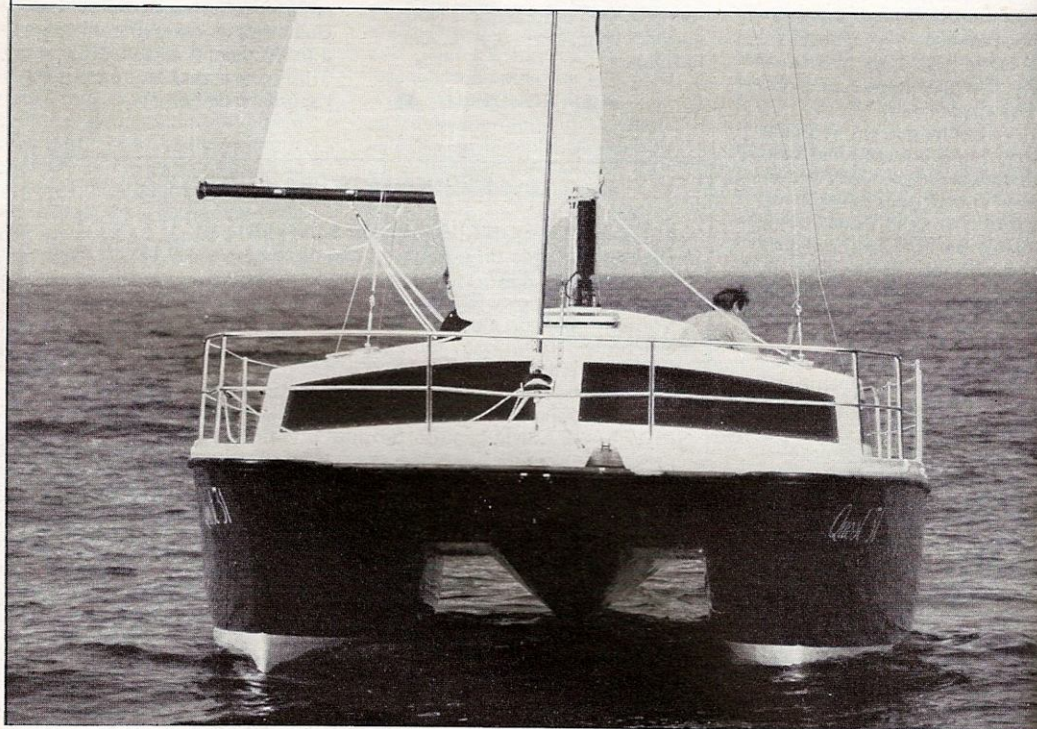


Iroquois MK II et QUEST 31



IROQUOIS

QUEST 31



IROQUOIS QUEST 31

La prévention des plaisanciers français contre les multicoques de croisière semble assez enracinée sans que l'on puisse en discerner les raisons profondes. S'il s'agit d'un manque d'information, nous allons nous efforcer d'y remédier en présentant deux catamarans d'importation britannique de taille similaire, mais de conception relativement différente : l'Iroquois MK II et le Quest 31.

L'Iroquois : un dériveur

La différence de conception se situe déjà au niveau du dessin de la coque. L'Iroquois présente des entrées d'eau très fines qui se transforment progressivement en sections rondes jusqu'aux tableaux arrière inversés dans la version normale et droits dans la version allongée. La seule protubérance sous les coques est un petit aileron tout à fait à l'arrière qui semble surtout servir de support pour l'échouage. Chaque coque est munie d'un puits dans lequel pivote une dérive en contreplaqué marine. Les safrans articulés dans une cage en bois se remontent à l'horizontale exactement comme sur un dériveur léger.

Pratiquement plane en dehors de quelques nervures de raidissage, la plateforme qui relie les deux coques est située assez haut sur l'eau. Elle se limite à la longueur du rouf et du cockpit, les extrémités avant et arrière des coques n'étant reliées que par des poutres en profilé d'alliage léger et des filets en sangle du genre trampoline.

On voit d'emblée qu'un souci de légèreté et donc de performances a animé l'architecte, ces deux facteurs étant intimement liés en matière de multicoques. Le bilan de cette conception se traduit par un poids total de deux tonnes et demi pour une longueur de 9,16 m. Sans aucun lest, la stabilité est assurée par une largeur dépassant quatre mètres. Ajoutons à cela qu'il s'agit d'un dériveur pur avec l'avantage

d'un tirant d'eau réduit à 0,40 m dérive hautes, atout très important en croisière côtière.

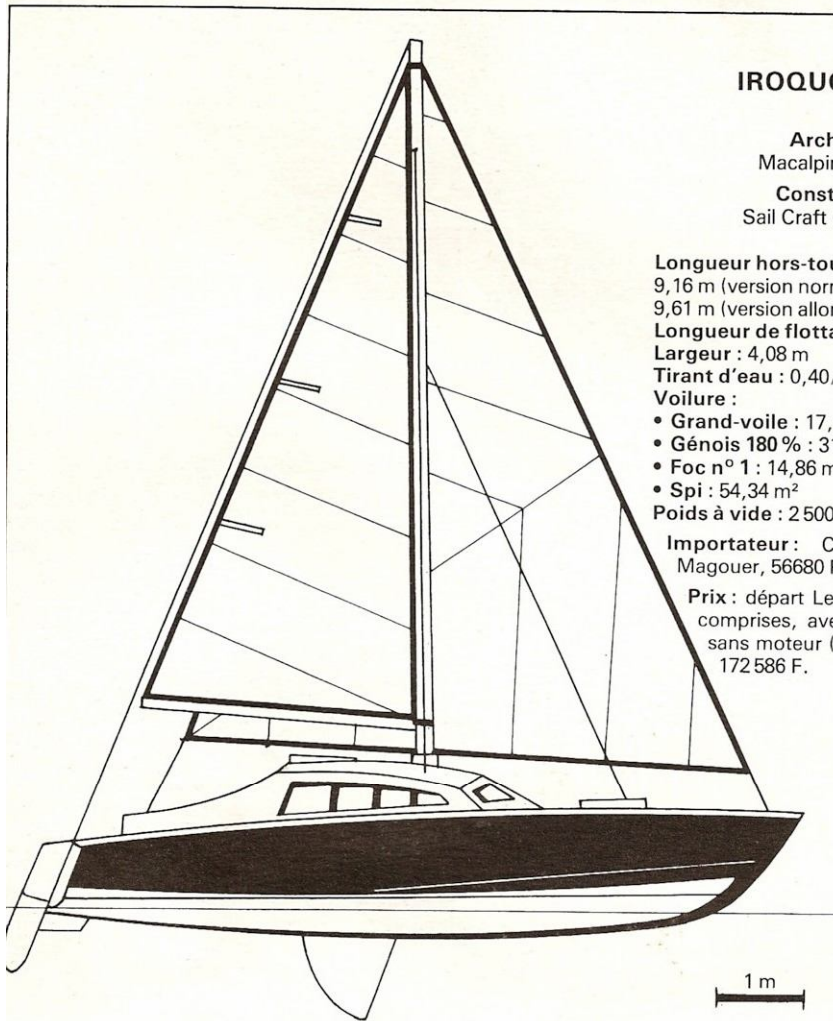
La construction en sandwich balsa pour le pont et le rouf et en stratifié polyester classique pour les coques donne une apparence de légèreté. Elle est cependant classée 100 A au Lloyd, ce qui constitue une référence des plus sérieuses. A noter également que le bateau est muni de volumes lui assurant une flottabilité positive, précaution presque impossible sur un monocoque de même taille.

En version normale, l'Iroquois est prévu pour recevoir un moteur hors-bord à arbre extra long comme auxiliaire, mais la version allongée a été étudiée pour installer deux diesel dans les coffres arrière résultant de la transformation. La première solution, peut-être moins satisfaisante pour la facilité d'emploi, convient mieux à l'esprit du bateau. En effet, une fois relevé le moteur ne constitue pas un handicap du fait de son poids réduit et de l'absence de trainée.

Quest 31 : une troisième coque

Les deux coques de Quest 31 présentent des bordés verticaux comme ceux de l'Iroquois, mais les fonds se raccordent sur une bonne partie de leur longueur à une sorte de quille allongée qui ne dépasserait pas un canot de pêche promenade. De plus l'avant et l'arrière sont presque symétriques, l'extrémité postérieure se terminant non sur un

tableau, mais en pointe que prolonge le safran dont le profil d'attaque très épais se raccorde parfaitement à l'aileron fixe le précédant. L'architecte obtient de cette manière un plan de dérive permanent, mais le tirant d'eau dépasse 0,75 m en charge. C'est encore très acceptable en croisière, toutefois les arrivées à la plage et les déséchouements seront moins aisés. Si l'on regarde le Quest 31 de face, on aperçoit une sorte de troisième coque en V au milieu du bateau, rasant le niveau de l'eau à l'arrêt. Sans préjuger l'intérêt hydrodynamique de cette conformation, il est évident que l'architecte y a trouvé un double avantage « commercial ». Elle résout en effet deux difficultés propres aux catamarans à savoir la hauteur sous barrots limitée dans le carré et la complexité de pose d'un moteur fixe central. Cette « troisième » coque se terminant par un tableau vertical, rien ne s'oppose à la présence d'un petit diesel à transmission Z-drive comme le RC 16 D monté sur le bateau. Contrairement à l'Iroquois, les coques sont reliées entre elles pratiquement sur toute leur longueur. Cela évite les traverses métalliques et augmente beaucoup la surface de pont, mais évidemment la surface mouillée et le fardage n'ont rien à y gagner. Le maître bau du Quest 31 mesure vingt centimètres de plus que celui de l'Iroquois et pour ses 9,45 m de long, il dépasse largement trois tonnes avec une voilure un peu plus réduite. Il s'agit donc d'un bateau plus « familial » de tempérament.



IROQUOIS MK II

Architecte
Macalpine Downie

Constructeur
Sail Craft (Angleterre)

Longueur hors-tout :
9,16 m (version normale)
9,61 m (version allongée)

Longueur de flottaison : 8,15 m

Largeur : 4,08 m

Tirant d'eau : 0,40/1,70 m

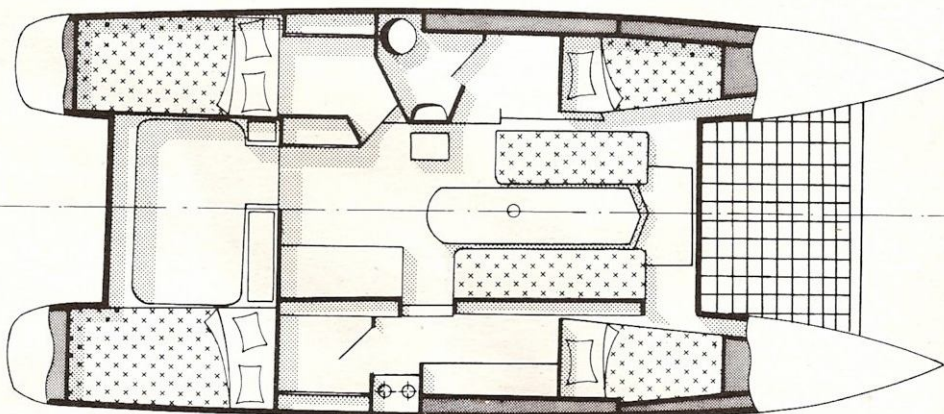
Voilure :

- **Grand-voile :** 17,19 m²
- **Génois 180 % :** 31,31 m²
- **Foc n° 1 :** 14,86 m²
- **Spi :** 54,34 m²

Poids à vide : 2500 kg

Importateur : Cazenove-Catamaran,
Maguer, 56680 Plouhinec.

Prix : départ Le Havre, toutes taxes
comprises, avec grand-voile, focs,
sans moteur (à la date de l'essai) :
172 586 F.



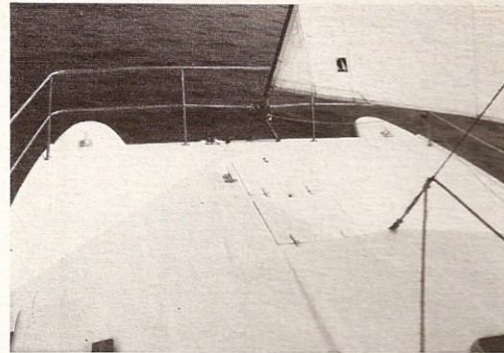
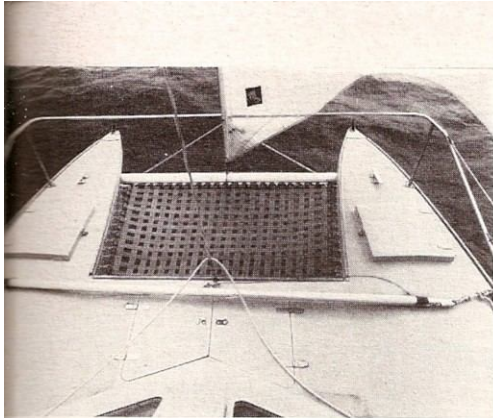


Photo de gauche : les deux pointes avant de l'Iroquois sont reliées par une traverse qui porte l'étau avant. Chaque étrave possède un réa. Photo de droite : sur le Quest 31, la plate-forme avant est assez vaste pour pouvoir installer des fauteuils de plage.

Les plans de voilure diffèrent complètement. Sur l'Iroquois un mât assez court implanté à mi-longueur du bateau donne environ 17 m² de grand-voile et 25 m² pour le génois 150 %, le grand génois 180 % dépassant 31 m². Sur le Quest 31, l'architecte a retenu une disposition analogue à celle du Ford CS 29. Le mât posé sur l'arrière du rouf porte une grand-voile étroite mesurant à peine 12 m² que le génois de 29 m² ne recouvre pratiquement pas. Un système à rouleau permet de réduire à volonté la surface de ce foc unique. On évite ainsi la nécessité d'une garde-robe complète comme celle de l'Iroquois que comprend trois focs inclus dans le prix et deux en supplément. Dans les deux cas, la grande plateforme que constitue un catamaran permet de dresser ou d'abattre le mât par les moyens du bord.

Hauteur sous barrots ou sous coque

Dans l'Iroquois, la partie centrale sous le rouf est réservée au carré, le manque de hauteur sous barrots ne gênant pas en principe lorsqu'on se tient assis. La table à cartes se trouve à droite de l'entrée. On ne peut pas parler de descente, car le niveau du carré est presque de plain-pied avec celui du cockpit. La partie arrière de chaque coque est aménagée en cabine avec couchette double si l'on peut baptiser ainsi des matelas ne dépassant pas 1,04 m aux épaules. La porte de ces cabines étant assez en avant, on profite d'une bonne hauteur sous le rouf pour pouvoir se tenir debout devant sa couchette, espace où l'on dispose d'un placard penderie.

Une couchette simple occupe la pointe avant de chaque coque, de telle sorte que l'on peut coucher



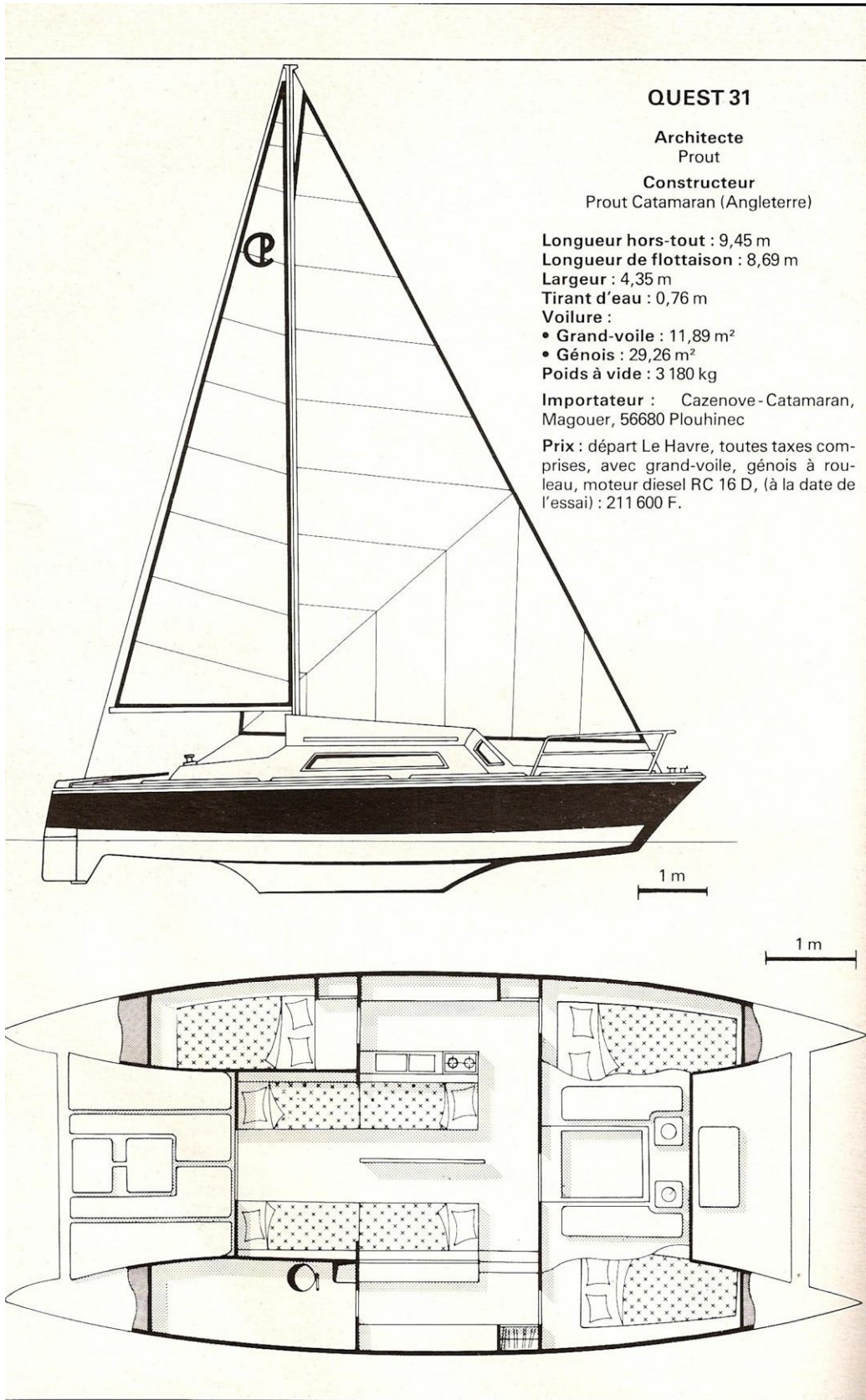
De gauche à droite, la cuisine du Quest 31 nettement plus spacieuse comprend de nombreux rangements et un beau plan de travail. La cuisine de l'Iroquois se compose essentiellement d'un meuble évier et d'un réchaud avec four. On aperçoit une des cabines avec sa porte.

facilement quatre personnes sans occuper la couchette double supplémentaire organisée en abaissant la table du carré.

La cuisine qui occupe la partie centrale de la coque tribord se compose essentiellement d'un meuble évier et d'un réchaud avec four. La hauteur sous barrots y dépasse 1,90 m comme dans le cabinet de toilettes installé au centre de la coque bâbord. La belle apparence des menuiseries en teck contraste quelque peu avec une certaine pauvreté des revêtements et des habillages tout au moins dans les coques. Dans les cabines, par exemple, le léger vaigrage en tissu vinyl laisse apparaître toutes les irrégularités de moulage de la coque non contremoulée intérieure-

ment. Toutefois le carré est assez soigné avec de la moquette au sol et revêtement de plafond léger, mais proprement posé.

Dans le Quest 31, l'architecte a profité de la troisième coque pour augmenter l'habitabilité du carré. La hauteur sous barrots atteint presque 1,70 m près de l'entrée assez exigüe en raison de la proximité de l'épontille de mât. Les banquettes du carré mesurent plus de 2,70 m de long de telle sorte que sans toucher à la table ; la partie avant délimitée par une cloison échancrée peut soit servir de salon, soit être transformée en cabine avec couchette double de 1,24 m de large, en travers du bateau. On utilisera certainement plus cette possibilité que sur l'Iroquois, car les



QUEST 31

Architecte
Prout

Constructeur
Prout Catamaran (Angleterre)

Longueur hors-tout : 9,45 m
Longueur de flottaison : 8,69 m
Largeur : 4,35 m
Tirant d'eau : 0,76 m

Voilure :
 • **Grand-voile** : 11,89 m²
 • **Génois** : 29,26 m²
Poids à vide : 3 180 kg

Importateur : Cazenove-Catamaran,
Magouer, 56680 Plouhinec

Prix : départ Le Havre, toutes taxes comprises, avec grand-voile, génois à rouleau, moteur diesel RC 16 D, (à la date de l'essai) : 211 600 F.

pointes de coques ne contiennent normalement que deux couchettes largeur 1,12 m. La partie arrière de la coque tribord prévue comme débarras peut contenir une couchette supplémentaire, tandis que l'avant de la coque bâbord est réservée aux toilettes.

Mais si les cabines avant offrent 1,80 m de hauteur sous barrots, il n'en n'est pas de même à l'arrière où l'on ne dispose que de 1,48 m ce qui oblige à se déshabiller dans le poste de navigation. Il semble que l'absence de dérive facilite l'aménagement de la partie centrale des coques en gagnant toute l'épaisseur des puits qui s'ajoute aux centimètres supplémentaires du maître bau. De ce fait la cuisine du Quest 31 comporte beaucoup plus de rangements et de surface de plan de travail. Elle abrite même un réfrigérateur à l'accès pas très pratique cependant, le couloir ne mesurant que 51 cm de large.

Il semble, en fait, que malgré son aspect plus « familial », le Quest 31 convienne mieux à un équipage restreint aimant le confort que l'Iroquois qui assure quatre cabines indépendantes en plus du carré. En matière de finition, celle du Quest 31 offre un ensemble nettement plus soigné bien qu'on ne puisse le qualifier de luxueux.

Des croiseurs rapides et stables

Un tel engin a de quoi impressionner celui qui prend la barre pour la première fois. Qu'il s'agisse de l'Iroquois ou du Quest 31, le système reste le même : deux safrans et deux barres reliées par un grand tube transversal sur lequel se greffe une petite barre. On tient soit cette dernière, soit le tube lui-même. Sur l'Iroquois, on barre même en route en s'adossant au tube.

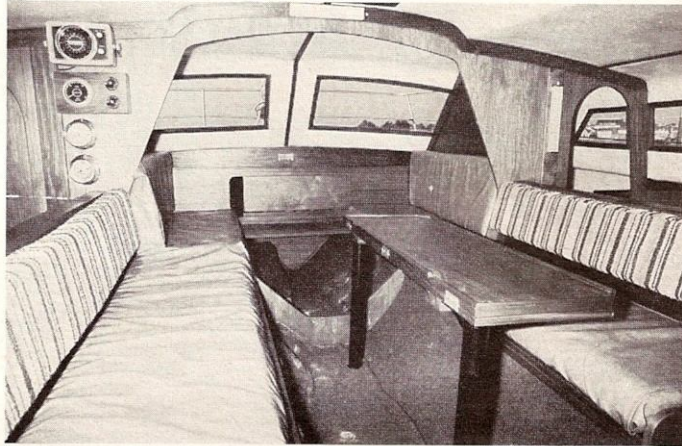
Il n'est pas question de virer de bord sous grand-voile ou sous foc seul. Mais une fois ces deux voiles bordées, le démarrage se fait aussi rapidement que sur un dériveur léger, le bateau atteignant sa vitesse maximale en quelques longueurs de coque. Heureusement il stoppe aussi rapidement si l'on vient vent debout et dans les premiers temps, on se retrouve souvent à un ou deux mètres de la bouée pour avoir compté sur une erre inexistante.

Au moteur, l'installation du Quest 31 ne déroutera pas le barreur d'un monocoque. Les manœuvres sont pratiquement les mêmes. En dehors de la mise en place de la transmission commandée par un simple palan, opération qu'il ne faut



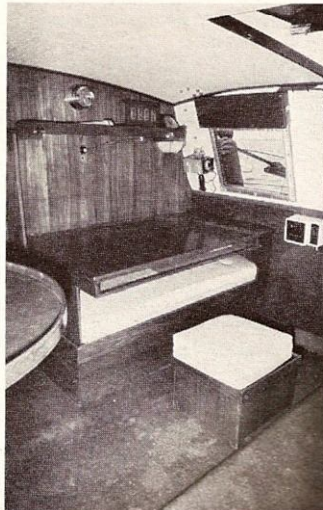
Très clair, le carré de l'Iroquois est agréablement présenté mais manque un peu de hauteur pour se tenir debout.

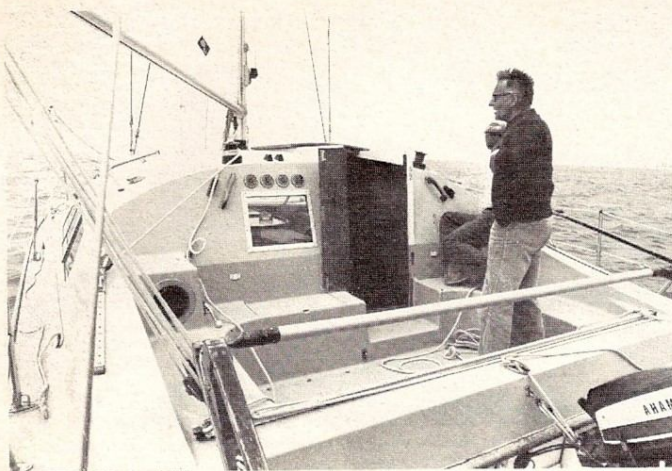
Dans le Quest 31, l'embryon de coque centrale fournit une meilleure hauteur entre les deux longues banquettes.



A gauche : la table à cartes de l'Iroquois montée sur charnière vient recouvrir une petite banquette agréablement située près de l'entrée. A droite : la partie centrale de la coque bâbord du Quest 31 est réservée à la navigation.

La table s'escamote dans les banquettes du carré.

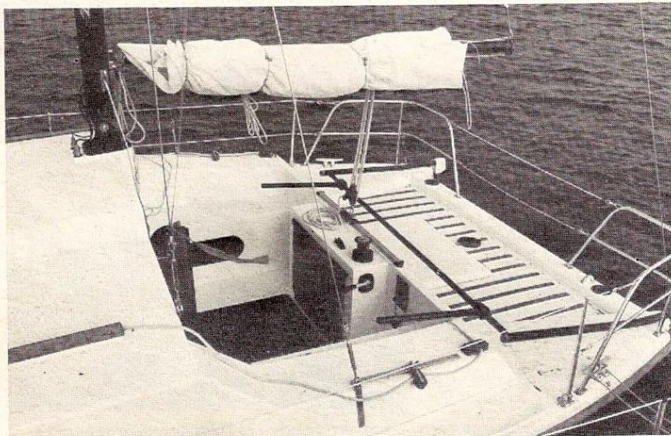




En raison de la hauteur du rouf, le barreur de l'Iroquois se tient généralement debout.



Photo ci-dessus à droite : les puits de dérive de l'Iroquois sont logés dans les passavants déjà assez étroits.



Le système de barre du Quest 31 nettement mieux réalisé s'avère beaucoup plus commode.

Illustration d'un avantage du catamaran de croisière et en particulier dériveur : l'Iroquois échoué. Photos G. Le Cossec.



pas oublier bien sûr, la conduite ne diffère pas de celle d'un voilier traditionnel un peu large.

L'Iroquois équipé en moteur hors-bord demande une certaine accoutumance surtout du fait de la position du moteur qui oblige le barreur à se pencher vers l'arrière pour manœuvrer l'inverseur séparé de la manette des gaz. A cela s'ajoute une marche arrière relativement peu efficace. Toutefois, il y a un moyen de faciliter la manœuvre par la pose de commandes à distances ainsi qu'en reliant le moteur à la barre pour accélérer les évolutions. Il faut bien voir cependant que la solution du moteur hors-bord ajoute à l'économie d'achat l'avantage de sauvegarder toutes les qualités nautiques du catamaran grâce à son poids réduit.

En effet, l'Iroquois nous a surpris par ses qualités sous voiles. Non seulement, il s'agit d'un véritable voilier qui se passe aisément de moteur, mais on a affaire à un bateau de croisière rapide. Une croisière de huit jours nous a permis d'enregistrer des moyennes jamais inférieures à six nœuds. Même au près où le bateau est capable de pointer comme un monocoque, on s'aperçoit en fait qu'en abattant de quelques degrés on obtient un tel gain de vitesse que la perte en cap est très largement compensée puisque, malgré le chemin parcouru, on se retrouve généralement devant les bateaux conventionnels au bout de quelques bords.

Tout cela est obtenu naturellement avec une gîte presque négligeable à tel point qu'il n'est pas nécessaire de desservir la table pour entamer un louvoyage, l'ensemble étant animé seulement par des mouvements saccadés de faible

amplitude qui rappellent ceux du wagon-restaurant.

Par rapport aux monocoques modernes, les virements de bords peuvent être qualifiés de paresseux. Le barreur ne doit pas hésiter à pousser franchement la barre, puis attendre. Les premières fois, il se demande si l'étrave va franchir le lit du vent, mais l'expérience prouve que la manœuvre s'effectue sans problème dans la grande majorité des cas. Cependant, nous ne conseillerons pas à un novice de tirer des bords dans un mouillage encombré.

En route, il est presque impossible de lâcher la barre, le bateau ayant indifféremment tendance à lofer ou à abattre. Mais si on le maintient immobile, il suit parfaitement un cap précis. Sur l'Iroquois « allongé » que nous avons essayé, le montage des safrans avec une incidence négative donnait des réactions assez brutales. En revanche, le Quest 31 s'est montré très doux et beaucoup plus docile, comme le dessin des safrans le laissait supposer.

La prépondérance du génois dans le plan de voilure du Quest 31 transparait dans son comportement sous voiles. Du fait de sa coupe et du système à rouleau, il semble plus difficile à régler que celui de l'Iroquois, la longueur de l'étau compliquant l'étaillage. Les performances au près par temps médium sont assez voisines bien que l'Iroquois montre des démarrages plus vifs. Aux allures portantes, l'Iroquois dispose d'un net avantage du fait de sa légèreté et de la possibilité de remonter les dérives.

Dans la brise, les deux bateaux font preuve d'une égale raideur à la toile assez impressionnante et il faut réduire surtout pour éviter une fatigue excessive des voiles et du gréement.

En conclusion, ce premier galop sur des catamarans de croisière nous a convaincu des nombreux avantages de la formule surtout lors qu'elle est exploitée à fond comme sur l'Iroquois. Mais le Quest 31 malgré des performances un peu moins brillantes peut supporter la comparaison sur de nombreux points avec des monocoques de prix équivalent, en particulier par son habitabilité.

Si l'encombrement au port constitue parfois un obstacle, nous pensons que de nombreux croiseurs devraient envisager plus sérieusement la solution du catamaran qui a largement fait ses preuves outre-Manche.

Jacques MONSAULT ■



La transmission Z-drive du Quest 31 se relève à l'aide d'un simple palan.

Le plan de voilure original du Quest 31 avec son grand génois et son mât très reculé.

