



A La Rochelle, juste à côté du musée Maritime, quelques belles coques effilées lissent la route du port des Minimes. signalent le chantier Moinard, constructeur du légendaire Red Monsieur Huisset a déjà posé dix-huit bateaux. Le dernier, date, un Dehler 36, lui sera plus lourd à manœuvrer pour ses sorties quotidiennes. Il remarque, affaibli derrière le bureau de Jean-Pierre Moinard, un plan dessiné par Bruno Dubernet. Les lignes s'inspirent des 5.50 Mètre JI, l'idée de base étant de concevoir un Red moderne équipé d'un moteur à l'avant. Les deux hommes s'accrochent pour réaliser le projet. Grâce à l'expérience, leur passion commune des voiliers, leur perfectionnisme, et, ils l'avouent en souriant, c

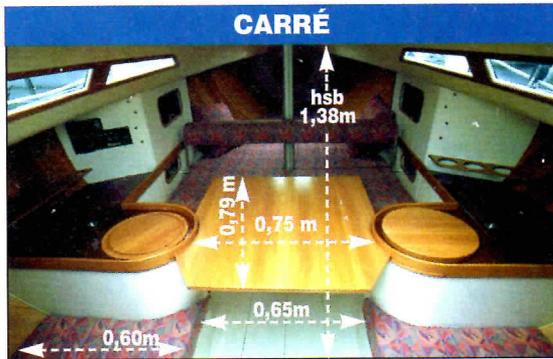
LOKKI : UN AMOUR DE SQUAL

C'est un véritable plaisir de naviguer sur ce bateau à la fois racé, très performant et doux à la mer. Texte Jérôme Boyer, photos Bernard Henry.



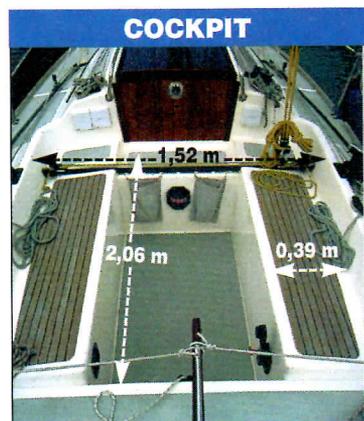
PONT

Le rouf en sifflet s'intègre parfaitement dans les lignes fines, tendues et harmonieuses du pont. Conçu pour la performance, le Lokki ne doit pas être chargé à ses extrémités et n'a donc pas de baille à mouillage. L'angle donné aux barres de flèche rend les bastaques presque accessoires. Quatre winches et l'accastillage Harken facilitent la manœuvre.



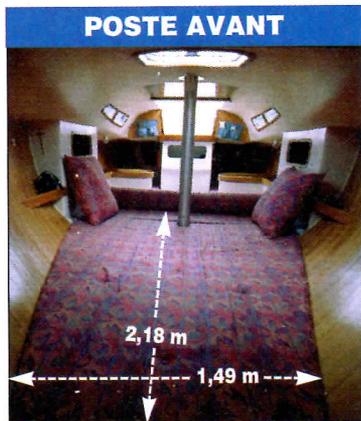
CARRÉ

Le contremoule central structurel reprend les efforts des cadènes de haubans. Outre de nombreux équipets, il abrite dans ses avancées arrondies l'évier et un réchaud sur cardan. Pensé pour avoir tout sous la main en position assise, l'intérieur est lumineux et soigné. Sous les planchers, une cadène de levage permet de gruter le Lokki sans l'aide de sangles.



COCKPIT

La position assise dans le cockpit, relativement profond (45 centimètres), est confortable tout comme au vent contre l'hiloire légèrement incurvée. Le pataras traverse le tableau arrière dans un réa, puis est repris sur un palan réglable par le barreur.



POSTE AVANT

Le vaigrage en cèdre clair donne une touche de confort. La vaste couchette avant est agrandie lorsque le dossier est basculé. Un équipet, accessible de l'extérieur, est situé dans la descente qui sert également de capot moteur. La table centrale s'escamote facilement.



GRÉEMENT

Le plan de voilure allongé est puissant et gréé en 7/8^e avec deux étages de barres de flèche. Les élancements facilitent le passage dans la mer. A la gîte, ils permettent ainsi d'allonger la longueur de flottaison et donc d'augmenter la vitesse limite de la carène.

ques fortes engueulades, dont la naissance au Lokki.

Une élégance discrète émane de ce bateau, avec ses lignes basses et tendues, sa largeur réduite à 2,40 mètres et son étrave légèrement angulée pour ménager un élargissement avant maximal. Le rouf en sifflet, qui dépasse à peine la hauteur des pontons, est dominé par un long mât fin, gréé en 7/8^e et doté de deux étages de barres de flèche puissantes avec bastaques.

Sous voiles

Le soleil apparaît alors que la brise de Sud-Est souffle à 15 noeuds. Nous gardons la grand-voile levée avec l'inter et progressons au vent serré à 32 degrés du vent apparent contre un clapot sec dont les ondulations font largement la hauteur de la coque. L'étrave avale à 6 noeuds ces vagues courtes, sans tapage, surtout sans mouiller le pont. Le vent est pourtant au ras de l'eau sous le vent. Lesté à 68 % par 1,2 tonne de plomb, le Lokki a de l'énergie. Ses mouvements sont doux, il est stable, puissant et régulier en vitesse. Il ne faut pas brider les voiles, elles demandent à être bien ouvertes. La Barre placée presque dans l'axe du bateau garde son cap au vent près. Calé au vent par l'hiloire incurvée, j'éprouve un plaisir à intervenir sur le stick par des mouvements atténués. L'accastillage Harken rend la manœuvre facile dans le profond cockpit. Tous les bouts sont à portée de main. Les winches d'écoutes, à une vitesse