

ESSAI EN MER : SHARKI

DE L'ESSENCE D'UN BATEAU DE VOYAGE

Les bateaux d'Henri Amel n'ont aucune raison de craindre la comparaison. D'abord pour la bonne raison qu'ils sont déjà très différents des autres voiliers français.

Au cours de ces dix dernières années, un nouveau type de bateau de plaisance destiné à la navigation en Méditerranée a vu le jour : des yachts aux coques larges, offrant ainsi beaucoup d'espace intérieur, mais arborant pourtant un gréement aux ambitions sportives. La générosité de l'espace intérieur constitue sans doute une concession faite aux sociétés de charter, les structures filigranes des gréements étant adaptées aux conditions météorologiques clémentes de la Grande Bleue. C'est surtout l'industrie nautique française, la plus importante d'Europe, qui contribue le plus à cette évolution. Que l'on songe seulement aux chantiers renommés que sont Jeanneau ou Bénéteau !

Mais il existe aussi bien sûr en France des chantiers qui obéissent à une tout autre philosophie de construction navale. Par exemple, les chantiers Amel, à La Rochelle, où un individualiste construit des voiliers pour individualistes. Henri Amel, aujourd'hui septuagénaire, construit depuis plus de 25 ans des voiliers de haute mer dans le respect de maxims très précises. Il limite volontairement sa production à 50 voiliers par an (Jeanneau produit à lui seul 50 modèles différents !), chaque acheteur de l'un de ses bateaux entre dans sa grande « famille Amel » et il n'aime rien tant que connaître personnellement chacun d'entre eux.

La ligne de production est clairement définie.

Le chantier construit exclusivement des voiliers de haute mer grésés en ketch, présentant un superbe équipement de série et un niveau de sécurité exceptionnellement élevé. Les voiliers sont conçus pour être facilement maîtrisés, n'accueillent pas un grand nombre de passagers et présentent une cabine propriétaire, à l'arrière, généreusement dimensionnée.

La gamme du chantier ne comprend que trois modèles : le Sharki (11,95 m), le Maramu (13,80 m) et le Mango (15,80 m). Ces modèles ne se distinguent que par leur longueur. Nous avons eu l'occasion d'essayer le Sharki, en Mer Baltique qui, avec ses vents forts et ses vagues bien formées, a présenté des conditions de test idéales.

La construction du voilier indique déjà que celui-ci a été conçu pour offrir une grande sécurité. Si, d'ordinaire, le gréement de ketch est certes moins performant que celui de sloop, sa surface vélique moins importante autorise une manipulation plus aisée et offre, principalement dans le mauvais temps, un équilibre sous voiles bien supérieur avec l'artimon et un petit foc. Cockpit central et pare-brise rigide se révèlent également être des atouts lorsque le temps fraîchit. La solidité de fabrication

et l'épaisseur du stratifié, alliées au « mariage » particulièrement robuste de la coque et du pont, permettent la construction d'une coque particulièrement résistante. De nombreux autres détails illustrent à quel point l'accent est mis sur la sécurité du bateau. Le safran est conçu de manière à pouvoir supporter seul le poids total du bateau. Les bateaux Amel sont équipés d'un système efficace d'évacuation de l'eau, avec des pompes manuelles et électriques. Le chantier accorde aussi une grande importance à une motorisation suffisante (notre bateau était équipé d'un moteur diesel 4 cylindres Perkins de 50 CV). En cas de collision majeure, le Sharki est équipé d'une cloison étanche qui isole l'ensemble de l'avant du bateau.

Le Sharki fait également référence en matière d'équipement de série. Celui-ci comprend six voiles, le gréement courant pour spinnaker plus tangons, un guindeau électrique, un réfrigérateur de 120 litres (dimensions normales d'un modèle domestique), l'eau chaude courante, des ventilateurs électriques, un chargeur avec prise de quai, un enrouleur électrique de génois et même un aspirateur ! Le modèle que nous avons testé présentait en outre

quelques options (cf. encadré) qui en faisaient un voilier exceptionnellement bien équipé.

Le Sharki a été dessiné par Jean Carteau et Henri Amel. La coque, avec un maître-bau de 3,10 m au niveau de la ligne de flottaison, est assez élancée, mais c'est surtout la forme particulière de la casquette rigide qui fait maître des associations avec la catégorie des « fifty ». La carène peut être caractérisée de conventionnelle ; sa quille courte et sa pelle de safran protégée par un aileron fixe permettent au Sharki un tirant d'eau modéré de 1,75 m. En observant la coque du Sharki sur le côté, l'on note qu'elle répond aux critères communément admis d'un bateau de voyage ; ici, le creux négatif esquissé par l'étrave en « clipper » lui confère une silhouette un brin nostalgique. Le tableau arrière vertical est très légèrement inversé.

GRÉEMENT ET PONT

Le gréement du Sharki indique clairement sa vocation de bateau de voyage ; l'on y cherchera vainement les divers éléments de réglage que présentent les différents modèles de « cruiser-racer » modernes.

Ici aussi, le dimensionnement des mâts et du gréement dormant soulignent l'accent sur la sécurité posé par le chantier. Les deux mâts sont constitués de profilés non effilés de chez Marco Polo ; munis d'un

SHARKI

Voilier de haute mer confortable gréé en ketch, présentant de bonnes qualités vélique, très sûr et livré avec un équipement de série supérieur à la moyenne.

Longueur HT :	12,45 m
Longueur de coque :	11,95 m
Longueur de flottaison :	9,70 m
Maître-bau :	3,60 m
Déplacement :	9,4 t
Poids :	7,5 t
Ballast :	2,9 t (36 %)
Grand-voile :	23 m ²
Artimon :	10 m ²
Génois :	45 m ²
Foc 1 :	32 m ²
Foc 2 = Foc d'artimon :	18 m ²
Tourmentin :	7 m ²
Nombre de couchettes ;	6/8

Matériau : stratifié polyester/fibre de verre laminé à la main, coque moulée d'un seul tenant, pont en sandwich

Moteur : Perkins 4 cyl. Diesel, 50 CV

Cuve à eau : 750 l

Réservoir à gazole : 340 l

Architectes : Amel/Carteau

Prix en schillings autrichiens

(départ chantier, sans TVA) :

Version standard, six voiles et

moteur compris :

1 770 000,00 schillings

(128 631,00 euros, N.d.T.)

Options : Générateur d'arbre :

12 000,00 schillings

(872,07 euros, N.d.T.)

Chauffage :

32 500,00 schillings

(2 361,87 euros, N.d.T.)

Échelle de bain/Passerelle :

12 700,00 schillings

(922,45 euros, N.d.T.)

Autopilote NECO :

53 200,00 schillings

(3 866,19 euros, N.d.T.)

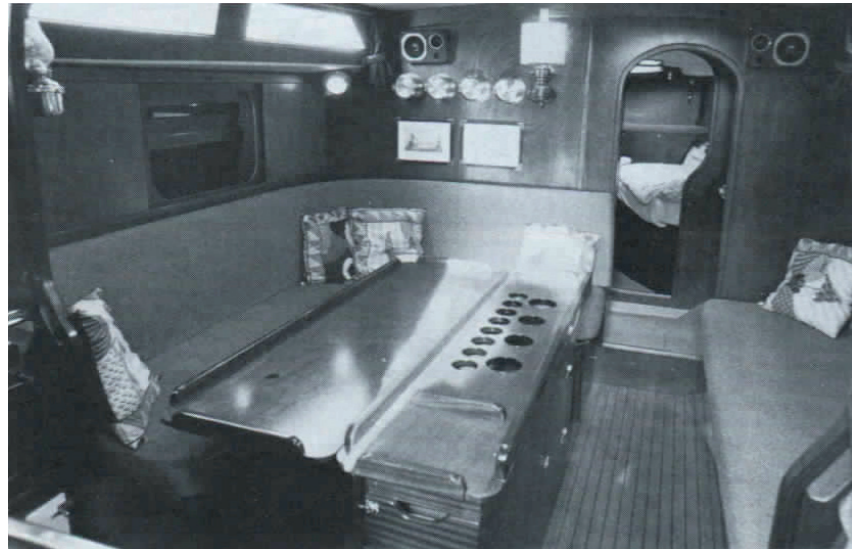
Chantier :

Amel, F-17000 La Rochelle

Représentant :

Helmut Möck GmbH

Gaußstr. 51, D-7000 Stuttgart-1

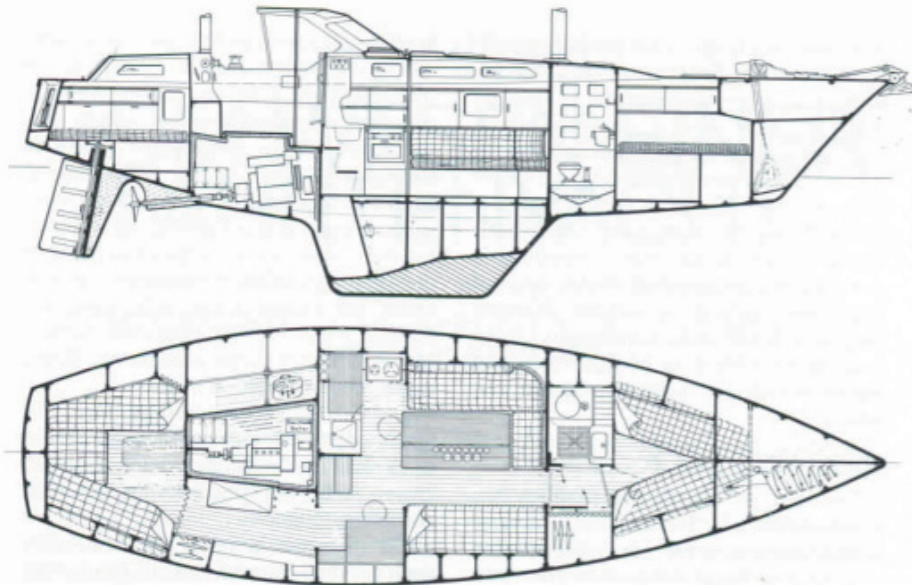


Le carré est spacieux et clair. La table peut être agrandie par un panneau amovible, fixé sur le côté tribord. La cambuse offre de bonnes conditions de travail, mais le renoncement à un deuxième bac d'évier est difficilement compréhensible.

Par contre, le hublot ouvrant au-dessus de la cuisinière est exemplaire.



PHOTOS : PAURNEIND



Le Sharki propose 8 couchages au maximum. Aucun compromis toutefois n'a été fait en matière de dimensions.

seul étage de barres de flèche dans l'axe, ils sont solidement maintenus par des bas-haubans et des haubans et il n'est pas possible de les cintrer. Le grand-mât est équipé d'un pataras non réglable, alors que celui du mât d'artimon l'est avec un palan-ridoir qui ne peut toutefois pas être fixé au milieu du tableau arrière, puisque la bôme d'artimon dépasse la ligne du tableau. Par vent faible, ce pataras est inutile. Lorsque le vent fraîchit par contre, il devrait toutefois être toujours frappé du côté au vent et souqué. Une manœuvre pénible, surtout en cas de navigation sans équipage. Ici, un double pataras, gréé et utilisé comme des bastaques, représenterait une aide appréciable.

La bôme de grand-voile est équipée d'un hâle-bas fixe, ce qui nous paraît curieux de prime abord. Pourtant, l'expérience nous montrera que son effet est satisfaisant. Le rail de chariot d'écoute de grand-voile est monté sur le rouf et l'écoute est amenée, via deux poulies de renvoi, sur le mât d'artimon où elle est souquée sur un winch. Grâce à cette conception élaborée, le cockpit reste libre de tout cordage. Ni la bôme, ni le chariot et son écoute ne gênent dans cette zone. L'artimon est équipé d'un hâle-bas réglable normal et dispose également d'un rail de chariot d'écoute.

Le barreur prend place sur un siège surélevé dans le cockpit et fait face à tous les instruments de navigation ; les commandes du moteur sont également aisément accessibles. Le reste de l'équipage est logé dans le cockpit, profond et bien abrité. Si la visibilité en est fortement gênée, la sécurité, elle, est élevée.

Le pont, recouvert d'une imitation de teck, ne cadre pas vraiment avec l'impression générale laissée par le bateau et constitue, pour nous, une rupture de style. Toutefois, à l'usage, il offre une excellente adhérence qui laisse vite oublier sa faiblesse en matière d'esthétique nautique. Le bastingage par contre, en tube continu de Nirosa, est exemplaire et s'harmonise aux nombreuses mains-courantes tout autour du bateau.

Les nombreux espaces de rangement sont l'atout majeur du Sharki.

Très fonctionnels, les deux coffres à la proue du bateau ; ils permettent de ranger sans problème les quatre voiles d'avant. Le grand coffre à l'arrière permet d'accueillir sans broncher l'ancre de rechange, les aussières et autres cordages. La banquette bâbord du cockpit recouvre une « cave » très profonde dans laquelle annexe et radeau de survie trouvent aisément place. Pour les sortir, rien de plus facile : frappez le palan fourni avec le bateau sur le pontet prévu à cet effet sur le toit de la casquette et hissez ! Sinon, les coffres de rangement contiennent une foule de compartiments pratiques qui avalent une multitude de petits objets. Des rangements spéciaux sont aménagés dans le pied du mât d'artimon pour recevoir les drisses et autres écoutes.

Le plan de pont est clair et dégagé, les rails de gènois et de foc sont intégrés dans le pavois. Les chaumards et taquets dégagent une impression de solidité ; l'imposant taquet d'amarrage monté à l'avant du pont inspire vraiment confiance. Les winches et les panneaux de pont n'ont pas non plus été sous-dimensionnés. Quatre pan-

neaux de pont Goïot laissent généreusement entrer la lumière et l'air à l'intérieur du bateau. Les voiles d'avant sont embraquées grâce à deux winches selftailing deux vitesses (Lewmar 44), les drisses, écoutes et bosses de ris sont étarquées grâce à 5 winches Lewmar une vitesse de 8.

COMPORTEMENT SOUS VOILES

Lors de notre test, les conditions de vent (entre 5 et 8 Beaufort) ont permis au Sharki de démontrer une agilité que sa silhouette parfois pataude ne laissait pas soupçonner. Le fait que, à 6 Beaufort, le Sharki supporte allègrement le foc 1, la grand-voile et l'artimon sans le moindre ris démontre que ce bateau est plutôt « sous-toilé » pour les conditions de vent habituelles en Méditerranée. La vitesse atteinte au largue était pourtant remarquable. Le bateau a dépassé facilement sa vitesse limite théorique de 7,6 nœuds et le loch a même frisé le 12 nœuds au surf. La surface importante du safran permet toutefois de contrôler facilement le bateau, même dans de telles conditions.

Au près cependant, le gréement de ketch et ses possibilités limitées de réglage se font sentir. La vitesse et le cap réalisés restent malgré tout satisfaisants pour les navigateurs au long cours. Le bateau n'a jamais tenté de passer sur sa barre, la stabilité de cap est restée impressionnante. Les virements de bord sont réalisés sans problème et la reprise de vitesse est satisfaisante. L'équilibre entre le plan vélique et le plan antidérive est bon et le caractère légèrement ardent du bateau n'augmente que légèrement avec la gîte. Le comportement à la vague était satisfaisant et même au plus près, avec des vagues légèrement déferlantes, le Sharki n'a jamais marsouiné, ni été totalement freiné.

Au moteur également, le Sharki fait bonne vitesse : à régime de croisière, le 4 cylindres diesel Perkins tient sans peine les 6 nœuds et la vitesse limite théorique est également atteinte sans problème, voire dépassée en cas d'urgence. L'écoulement de l'eau touche le safran de manière idéale, car l'hélice est placée juste devant l'aileron. Le Sharki présente donc de très bonnes réactions et les manœuvres de port s'effectuent sans problème.

À L'INTÉRIEUR

En descendant dans le carré déjà, l'on découvre une conception très aboutie. La « porte d'entrée » disparaît entièrement dans son garage, un atout qui élimine tout souci quant au rangement des panneaux de descente. Deux marches plus bas, l'on accède à l'intérieur du Sharki, entre le coin



Le panneau teinté dans le toit rigide du poste de barre permet au barreur de contrôler le réglage des voiles.

du navigateur à tribord et la cambuse, à bâbord. La première impression, on le sait, est toujours la bonne et c'est également l'un des atouts de ce bateau de donner la sensation de sentir tout de suite chez soi. Le visiteur constate immédiatement qu'il ne s'agit pas ici d'un bateau de grande série.

La répartition des volumes intérieurs est généreuse et les constructeurs n'ont certainement pas voulu remporter de record en matière de nombre de couchettes. L'arrière du bateau est occupé par une cabine propriétaire très spacieuse qui abrite en temps normal deux couchettes. Une planche supplémentaire permet d'y réaliser trois couchages. Détail sympathique : la table repliable qui permet de s'isoler du reste du bateau pour une partie de cartes ou rédiger un courrier urgent. La coursive menant au salon, et qui abrite également le réservoir de 340 litres de gazole, offre un grand espace de rangement. La table du navigateur se trouve à tribord. Certes, la place y est un peu limitée, mais elle est largement suffisante pour accueillir toute l'électronique de navigation. À bâbord, la cambuse, dominée par l'immense réfrigérateur. L'endroit offre pourtant suffisamment d'espaces de rangement et un hublot s'ouvre juste au-dessus de la gazinière. En outre, un système de hotte d'aspiration électrique permet de ventiler l'endroit. Seul défaut : l'évier monobac qui transformera certaines corvées de vaisselle en exercices d'improvisation.

Le carré est dominé par une très grande table qui, outre une multitude de rangements et de tiroirs, abrite aussi le bar. Trois couchages maximum sont possibles dans cet espace ; la banquette tribord, de dimensions très généreuses, est équipée, comme d'ailleurs toutes les autres, de planches antirotulis (un détail qui prouve que les bateaux de monsieur Amel sont

conçus pour la navigation hauturière et le voyage au long cours). La cloison séparant le carré de la coursive menant à la cabine avant constitue la fameuse cloison anticollision évoquée plus haut. Dans cet espace s'ouvre, à tribord, une armoire de grande taille et à bâbord, la salle d'eau, avec WC marin et douche. La cabine avant s'ouvre sur deux couchettes de grande taille en V et bénéficie de nombreux rangements.

Grâce à ses hublots et panneaux de pont de grande taille, l'intérieur du Sharki est très clair et le renoncement à l'installation d'une ou plusieurs couchettes supplémentaire s'avère logique et agréable. Nous avons compté en tout 80 équipets et autres espaces de rangement - sans conteste un record dans cette classe de bateau.

RÉSUMÉ

1,8 million de shillings autrichiens (soit env. 130 810 euros d'aujourd'hui, N.d.T) sont une fameuse somme pour un voilier de 41 pieds. Toutefois, au vu de l'excellente dotation de série et de la haute qualité de finition, ce prix paraît justifié. Par sa conception, le Sharki est un bateau pour individualistes. Il satisfera incontestablement les exigences des voyageurs au long cours où son excellente tenue dans le mauvais temps devrait remporter tous les suffrages. Il est pourtant clair que le Sharki peut difficilement être comparé avec les bateaux existants.

Gottfried Paurneind

Article paru dans la
revue autrichienne YACHT REVUE

n° 3 de mars 1984

Traduction : Christophe Lascombes

Adaptation graphique : Dominique Bergan