

BIANCA 414

GRAND CRU DANOIS POUR GROS PORTEFEUILLE

par Yves Le Chapelain

photos de l'auteur

plans Robbert Das

silhouette Claude Kirner

Evidemment, le Bianca 414 n'est pas donné. Mais quel bateau ! Beau, rapide, confortable. Quel plaisir il offre ! Merci M. Kjaerulff.

A l'annonce du programme, nous étions quelque peu sceptiques. Le Bianca 414 (12,60 mètres de long) se voulait de la race des 12 M J.I. sans le gigantisme, coureur de choc dans la sobriété technique (une gaure), grand frère de l'Aphrodite (essai publié dans le n° 110, avril 1980, de *Voiles et Voiliers*), habitabilité en plus, et avec tout cela simple de manœuvre pour être manié en solitaire ou avec un équipage réduit. Nous pensions : cette fois Ian Kjaerulff a eu les yeux plus grands que sa planche à dessins. Mais en dépit du doute, nous refusions de nous abstenir. Au contraire, ce serait là occasion à tester sans pitié.

Bon, nous prenons date avec l'importateur. Nous demandons à disposer du bateau plusieurs jours afin de mettre de notre côté le maximum de chances météo. C'est d'accord. Et nous aurons un jeu de voiles Hood aussi complet que possible. Formidable...

Nous quittons La Rochelle par vent d'ouest pour La Trinité et retour. Un trajet conséquent pour un essai. A bord, Anita, Thérèse, Dominique, Bruno et votre serviteur. Les vivres ont été stockés dans la spacieuse cuisine où chaque chose a trouvé heureusement sa place.

Nos affaires sont rangées sous les couchettes. Je prends celle de tribord en bas, celle qui permet de s'éjecter le plus rapidement en cas d'urgence. Puis nous allons faire connaissance du pont. Pour l'intérieur, nous aurons tout le temps.

Première tâche : distinguer les manœuvres assez nombreuses qui reviennent toutes au cockpit en passant sous deux capots de protection ouvrant en polyester. Ainsi sont carénés tous ces bouts qui parcourent généralement les ponts du mât jusqu'à la descente.

Dans le cockpit, la merveille des merveilles : une centrale hydraulique Navtec livrée en série. Il vous suffit de sélectionner par un bouton ce sur quoi vous voulez tirer : bastaques, pataras ou hale-bas de bôme. Puis vous pompez. Et croyez-moi, ça tire. Heureusement d'ailleurs, car un grément 7/8° de cette taille (17 mètres au-dessus du pont) et de cet échantillonnage, il faut avoir de quoi le cintrer !

Pour l'équipage et le barreur, des bancs en teck. Au milieu, une barre à roue. Pour le près serré, un rail d'écoute de foc à virement de bord automatique (voir l'étude de Pierre-Jean Soler dans *Voiles et Voiliers* de février 1981) ; il permet de porter un petit triangle avant, le plus efficace à cette allure. C'est celui que je choisis pour le départ : nous gréons le solent jib.

Les 46 mètres carrés de grand-voile sont à



poste. Le bassin des Minimes se remplit doucement en cette fin d'après-midi qui hésite entre le soleil et quelques nuages denses. Parés ? A larguer... « Yves, je mets le moteur ? » « Non Bruno, nous allons appareiller sous voiles. »

Le solent jib nous tire doucement vers le milieu du bassin où nous avons tout notre temps pour envoyer la grand-voile. A border... bastaque... Le bateau prend une gîte légère et s'élançe sans à-coup, mais énergiquement.

Nous passons les bouées du chenal, cap sur la tour Richelieu. Parés à virer ?... Envoyez... Le foc passe tout seul. Pour les bastaques, il suffit d'embrancher le textile et de pomper au Navtec. C'est fini en un rien de temps, comme en régate. « Dominique... remonte un peu le chariot et choqe un poil d'écoute... Merci. »

Je pointe un maximum : quel près extraordinaire ! Dès les premiers instants, une impression bien connue : l'Aphrodite, en plus lourd. La barre est parlante et douce, les mouvements très « ronds » sur la légère houle. Pas vraiment un tangage, mais plutôt une montée et une descente sans mouvements longitudinaux, ou presque. Les voiles Hood sont superbes et utilisent la brise à plein rendement. Pour un peu plus de quinze nœuds de vent apparent, le speedo est toujours au-dessus de sept nœuds, parfois même aux environs de huit, en se maintenant entre 25 et 30 degrés du vent apparent. Par le travers de La Pallice, nous revirons pour emprunter la route directe et laisser Ré à bâbord. Si le vent se maintient en direction, peut-être remonterons-nous jusqu'à La Trinité sur un seul bord. N'étant plus au près serré, l'inter prend la place du solent, tirant un peu plus ferme. Huit nœuds constants, huit et demi. Quel plaisir de naviguer avec des voiles irréprochables sur un bateau aussi fin où les possibilités de réglage sont infinies, ou presque !

Le vent monte... 20 nœuds apparents, la gîte s'accroît. Un petit coup de pompe au pataras et le bateau se redresse, mais le mât s'avère un peu raide pour être cintré assez fort. Si le chantier continue de monter ce type d'espar, il sera bon de choisir une grand-voile assez plate du type de celle dont nous bénéficions.

En bas, un sympathique cliquetis de verres et le bouteilles annonce le « pot » imminent qui arrive dans le cockpit accompagné de petits canapés aux rillettes et aux anchois...



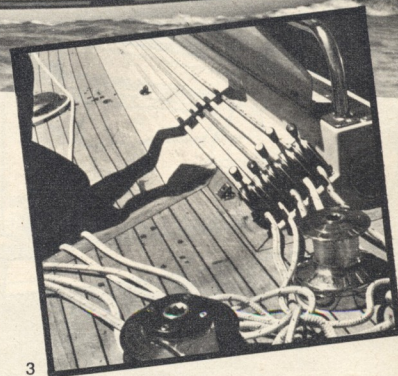
2

L'air du soir est doux et le vent semble vouloir se maintenir entre 3 et 4. Les mouvements de la légère houle sont imperceptibles à bord, ce qui promet une nuit confortable.

Sur bâbord monte le phare des Baleines, puis les Baleinaux. Le large n'est pas loin et si nous continuons à cette allure, nous apercevrons Hoëdic au petit matin. Le pot à peine fini, un agréable fumet monte de la cuisine. Au menu, crevettes fraîches et escalopes aux pâtes savamment préparées par Anita.

« Qui prend le quart en haut ? Ne parlez pas tous à la fois... Personne ? Le bateau se débrouillera tout seul. » Je bloque la barre... Une barre si fine : enfin... M'étant assuré qu'elle ne fera pas la mauvaise tête et que tout est clair devant, je descends. Ils étaient déjà tous bien installés dans ce carré particulièrement confortable, tout de bois revêtu, sauf le vaigrage floqué beige.

A cinq, nous sommes très à l'aise et ces crevettes au beurre sont exquises. Un petit coup d'œil sur le pont, toujours rien devant, mais la gîte a tendance à s'accroître. Encore un léger



3

En ouverture. Grand frère de l'Aphrodite, le Bianca 414 se veut un coureur de choc.

1. Vaste cockpit magnifiquement équipé.

2. Une silhouette élégante, sans superstructures ou presque.

3. Détail du renvoi des manœuvres.

4. Version course-croisière : carré tout de bois revêtu avec banquette en fer à cheval transformable en couchettes.

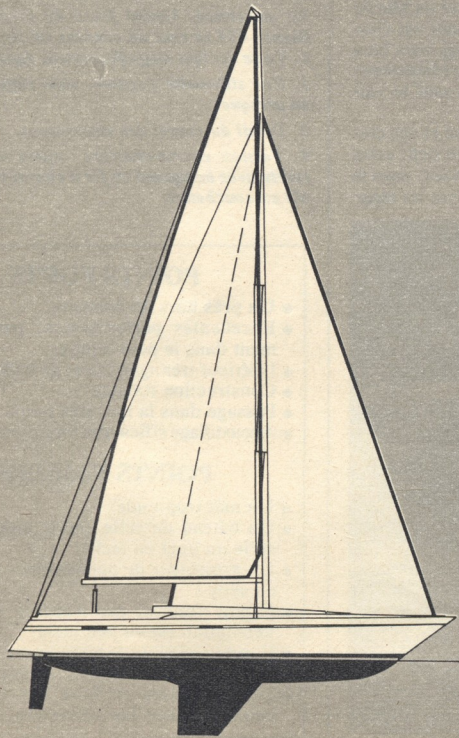
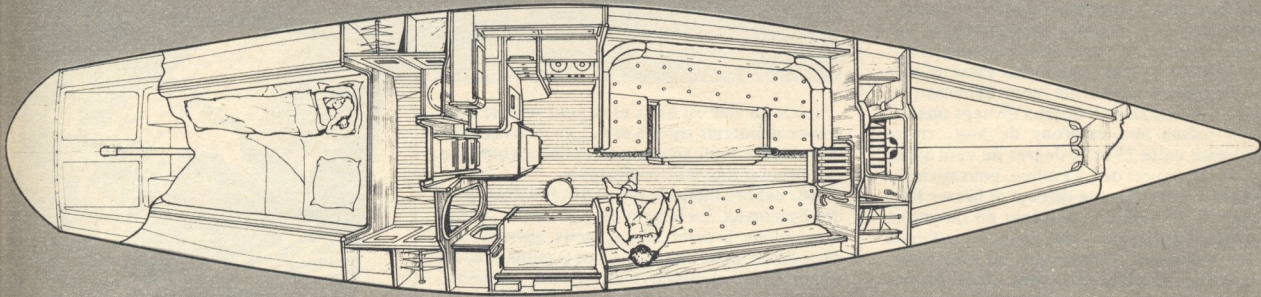
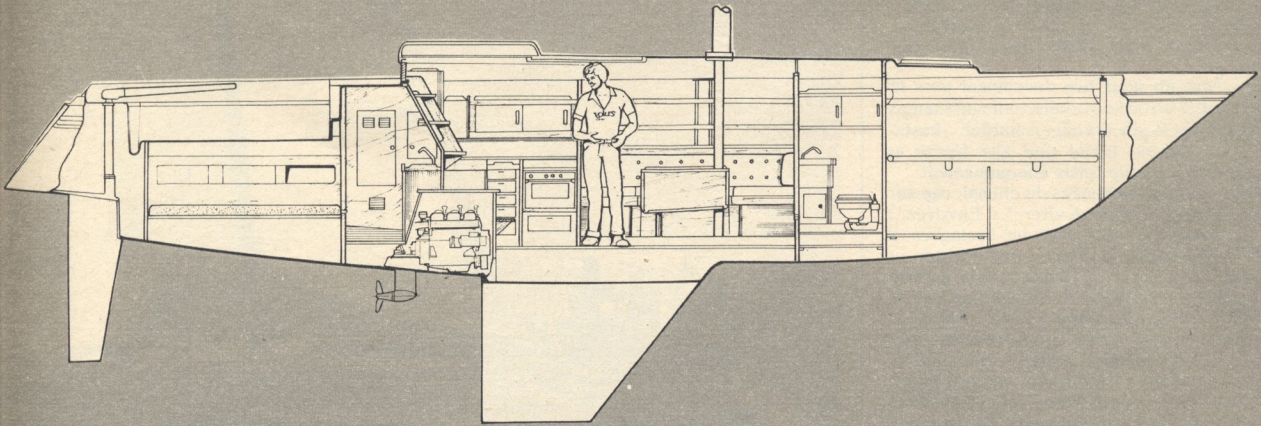


POINTS FORTS

- Un près hors du commun.
- Excellentes performances, particulièrement dans le petit temps.
- Intérieur très agréable et de belle finition.
- Construction robuste.
- Passage dans la mer très doux.
- Accastillage efficace et bien dimensionné.

POINTS FAIBLES

- Un mât trop raide.
- Un bateau de cette classe mériterait en série un pont en teck.
- Un projecteur de pont serait souhaitable en série.
- Capots fermés, par mauvais temps, la ventilation est un peu juste.
- Il serait agréable de pouvoir créer un courant d'air dans la cabine arrière.
- Des réservoirs en inox sur la version course seraient les bienvenus.



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Ian Kjaerulff
Chantier : Bianca-Danemark
Importateur : IBS, 6 rue des Chantiers, 75005 Paris. Tél. 634.07.89

Dimensions
 Longueur hors tout : 12,615 m
 Longueur flottaison : 10 m
 Bau maximum : 2,90 m
 Tirant d'eau : 2,30 m
 Déplacement : 7,9 t
 Lest : 3 920 kg
 Hauteur du mât : 17 m

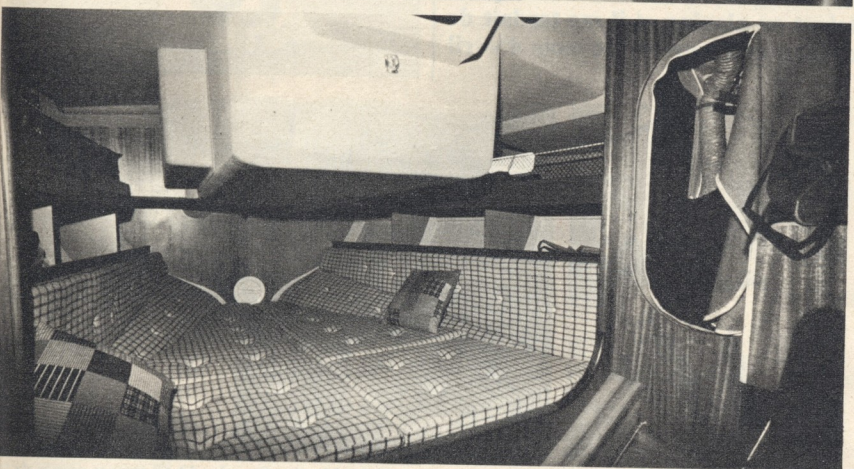
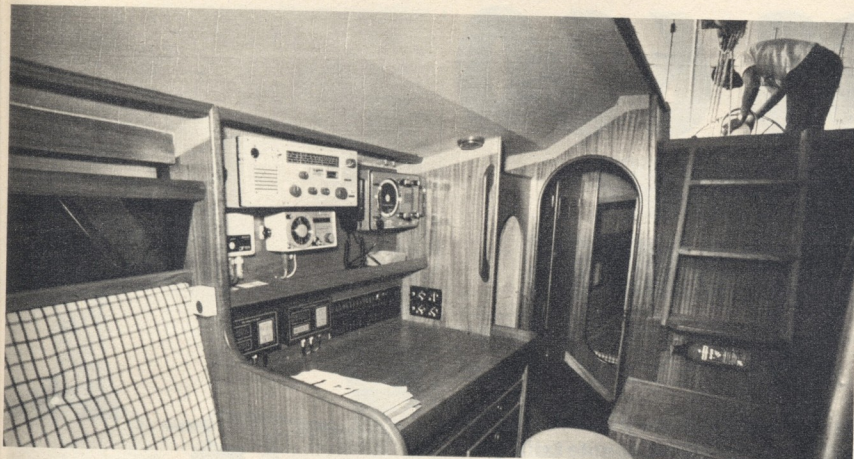
Intérieur
 Nombre de couchettes :
 ● version course : 6
 ● version croisière : 7 ou 8
 Hauteur sous barrots :
 ● à la descente : 1,85 m
 ● l'avant du carré : 1,76 m
 ● dans la coursive : 1,74 m
 ● cabine arrière : 1,59 m
 ● poste avant : 1,67 m
 ● toilettes : 1,87 m

Cockpit
 ● longueur : 2,50 m
 ● largeur à l'avant : 1,80 m
 ● largeur à l'arrière : 1,40 m

Voilure
 Grand-voile : 45,70 m²
 Génois : 51,10 m²
 Génois lourd : 51,10 m²
 Génois 2 : 42,60 m²
 Génois 3 : 30 m²
 Foc 1 : 36,1 m²
 Foc 2 : 22,40 m²
 Tourmentin : 9,90 m²
 Floater : 114 m²
 Spi : 114 m²
 Spi triradial : 96 m²
 Starcut : 85,10 m²
 Big boy : 51,10 m²

Prix
 ● version course avec moteur Yanmar 3 GM 22,5 ch diesel ou moteur Bukh, trois voiles, lest plomb : 498 600 francs ttc
 ● version croisière, mêmes moteurs, trois voiles, lest plomb : 572 947 francs ttc

Options
 Pont en teck (le cockpit en teck est en série) : 20 555 francs ttc
 Barre à roue Edson avec compas Sestrel : 10 470 francs ttc
 Equipement de spi complet avec tangon et winches : 11 990 francs.



DES FORMES ET DES CARÈNES

Extrapolation de l'Aphrodite, le Bianca 414 montre, toutes proportions gardées, des caractéristiques comparables. La carène, étroite et peu profonde, offre une résistance à l'avancement très faible. Les entrées d'eau sont très pincées et les formes avant en V sont parfaitement adaptées à un voilier de près. Le coefficient prismatique assez élevé est avantageux au voisinage de la vitesse limite et facilite, sur ce type de carène, le passage en survitesse. Enfin, la répartition longitudinale des volumes, qui reste sensiblement la même quel que soit l'angle de gîte, garantit une très bonne stabilité de route.

Même conception que l'Aphrodite, même rapport de lest (à 2 % près), même coefficient voilure-déplacement... C'est presque le même voilier, en un peu plus grand. Mais lorsque l'on augmente la taille il n'est plus possible de construire aussi léger. Surprise et Suspens nous l'avaient montré, Aphrodite et Bianca le confirment : à ceci près que la différence devrait être moins sensible à la barre en raison du comportement très doux de ce type de carène, même aux vitesses élevées.

P.-J.S.

coup de pompe au pataras... J'ai tout de même l'impression que nous ne finirons pas le repas sans prendre un ris.

Anita nous sert le résultat de ses exercices culinaires... Délicieux. Le café arrive sans que la brise ait forcé, mais vu la tendance, mieux vaut tout de même réduire. La manœuvre est d'ailleurs très simple. Sans sortir du cockpit, choquer l'écoute et la drisse de grand-voile, prendre au winch la première bosse de ris, la mettre au coin et étarquer la drisse : le tour est joué en moins de deux minutes.

« Bruno et Thérèse... Vous prenez le premier quart jusqu'à minuit, après vous serez tranquilles jusqu'au matin. D'accord ? »

Impeccables les dispositifs antiroulis des couchettes montés sur un gros tube alu. Anita et Dominique se calent au vent, bien confortablement et pour un bon bout de temps. Quant à moi, sous le vent, dans cette large couchette, je m'endors du sommeil du juste, une oreille sur le pont...

A minuit, j'émerge. Thérèse est devant les fourneaux. « Yves, veux-tu un petit bouillon chaud ? » « Ah ! oui, au poil... Tu es un ange. Tout va bien ? » « Oui, rien à signaler, sauf peut-être une vague lueur de phare droit devant » « Déjà ? »

Je monte voir. Eh oui ! c'est bien ça : Yeu se précise plus près que je ne pensais. Bon... Allez dormir, je prends le quart tout seul. La nuit est belle, et la carène se faufile puissamment dans la mer. Je m'amuse à titiller la voilure pour

1. Le coin navigation comporte un siège de navigateur démontable, une table à cartes (65 x 98). Une très large surface a été réservée à l'électronique et le tableau électrique est des plus sophistiqués. Une bibliothèque complète l'ensemble.

2. La cabine arrière comporte une couchette double (largeur à la tête 1,67 mètres x 2 mètres de long), ainsi que deux grandes penderies et deux placards, et même un lavabo dans la version croisière. Deux hublots donnant sur le cockpit assurent l'aération et l'éclairage, celui-ci étant amélioré par deux hublots fixes de coque. De part et d'autre de la couchette, deux grands équipets.

obtenir le meilleur réglage. Cette barre est vraiment d'une finesse exceptionnelle. Tout compte fait, il sera préférable de passer au vent d'Yeu : la mer sera plus régulière et la bris moins perturbée.

Par le travers des Chiens Perrins, la mer se fait un peu dure, mais le 414 passe remarquablement. C'est une des caractéristiques des carènes étroites et bien lestées qui jouent essentiellement sur la stabilité de poids. La carène moins porteuse que dans le cas d'une stabilité obtenue par les formes, est moins affectée par les mouvements verticaux et dans une mer formée a moins tendance à basculer sur le sommet des vagues, ce qui donne une démarque plus douce. Quant au lest, qui est ici de 50 %, combiné à la carène étroite il permet d'esquiver les rafales par un coup de gîte, le bateau restant bien dans son axe.

Quatre heures du matin. Sous le charme, je décide de continuer sans réveiller le quart suivant. La brise faiblit un peu, le ris est largué en moins d'une minute. Tiens, voilà les Grands Cardinaux, juste devant. A six heures Hoëdic est déjà sur l'arrière du travers. Là, sur tribord, la bouée du plateau de la Recherche.

Dominique émerge. « Mais... il fait jour, est-ce notre quart ? » « Fais-moi donc un jus en guise de quart. Bien dormi ? » « Tu parles... »

La brise continue de tomber. Allez : géniois léger. Et voilà le petit temps, presque au près serré. Voiles bien bordées, pas trop bridées, la flèche de girouette, en haut du mât, bien à l'intérieur du V, et tout dans la barre, sur quelques millimètres. Surtout ne pas accepter de ralentissement. Si vous avez un peu trop « pipé », rendez de la barre, mais très... très doucement, du bout des doigts, jusqu'au cap optimal. Le miracle est là : vous marchez plus vite, beaucoup plus vite que le vent réel.

Un peu après huit heures, nous mouillons à La Trinité après avoir parcouru 120 milles à près de huit nœuds cinq de moyenne. Pas mal, surtout avec le petit temps de fin de parcours.

L'escale ? Bah... un petit somme avant le déjeuner : dans la cabine arrière cette fois. Très vaste, pas trop claire, couchette moelleuse. Pour déjeuner, un bon petit repas sur le port et rebelote vers La Rochelle, mais cette fois en passant par La Teignouse et en longeant Belle-Ile.

Le retour ? Tout shuss sous spi avec un temps moyen et quelques surventes pendant lesquelles nous ne partons pas véritablement au planing, ce qui serait impensable avec cette carène, mais avec de fréquents départs en sur vitesse spectaculaires, sans le moindre problème à la barre.

Au petit matin, de nouveau les Baleines. Entrée par Chanchardon. Puis, dans le brouillard, les Minimes où nous laissons à regret notre 414, après 250 milles parcourus avec une régularité et un confort rares. Quel animal !