

Il se mène du bout des doigts

Très spacieux pour sa taille, ce croiseur bi-cabine signé Judel-Vrolijk met l'accent sur le confort et la facilité de manœuvre, sans oublier des qualités convaincantes sous voiles.

TEXTE ET PHOTOS JACQUES ANGLÈS



Homologation
catégorie
Hanse 312
point de
qu'un croiseur
peut être
marin et com

A l'aise à toutes les allures

Malgré la surface limitée du solent standard, ce croiseur tire bien son épingle du jeu dans le petit temps.



Pas de barre d'écoute dans ce cockpit spacieux et garni de teck. Sur ce voilier équilibré et vivant, préférez la barre franche standard à la barre à roue optionnelle.

Ciel d'été pour cette journée d'essai dans le golfe de Saint-Tropez, avec des vents de 0 à 12 nœuds et une mer perturbée par les nombreux bateaux à moteur. La grand-voile lattée s'envoie à la volée, le winch ne servant qu'à l'étrépage final, et le solent sur enrôleur se déploie en quelques secondes. Avec le palan de pataras à portée de main du barreur, il faut à peine une minute pour établir la voilure, cela se fait facilement en solo grâce au cockpit totalement dégagé. Malgré la taille modeste du solent standard, le Hanse 312 se déhale fort honnêtement dans les petits airs et dérive peu grâce à ses appendices profonds. Ses qualités

principales, essentielles pour un croiseur, sont la facilité de manœuvre et l'équilibre de barre à toutes les allures.

Au près



On peut tenir la barre franche directement ou barrer au stick en se calant sur l'hiloire au vent qui offre une position confortable. Le bateau monte au vent avec aisance et fait preuve d'une agréable stabilité de route. Au près serré, la vitesse est de 4 nœuds par 6-8 nœuds de vent et grimpe à 5,8 nœuds par 10-12 nœuds de vent, des vitesses d'autant plus satisfaisantes que le solent standard, de surface modérée, manque un peu de puissance dans ces condi-

tions. On peut aussi s'estimer satisfait de l'angle de remontée au vent (85° d'un bord sur l'autre) et, surtout, de la facilité que procure le foc autovireur au virement: finie la corvée de winch, il suffit de pousser sur la barre pour changer d'amure sans toucher aux écoutes ni obliger les passagers dans le cockpit à se pousser pour la manœuvre! Dès qu'on débride, le speedo gagne près d'un nœud pour accrocher 6 à 6,5 nœuds par 8 à 12 nœuds de brise. Là encore, un génois léger ou un drifter permettrait de gagner un bon nœud pour atteindre la vitesse de carène du voilier (environ 7,5 nœuds). Compte tenu de ces bons résultats, on pourra se contenter de la voilure standard en →

En embarquant sur le Hanse 312, on éprouve d'emblée une sensation de qualité. Présentation nette, accastillage de bonne facture, le gel-coat brille et le teck des bancs de cockpit ajoute une agréable touche de luxe. Cette qualité transparaît aussi dans les détails, tels le gros davier en inox d'apparence indestructible, les six taquets en aluminium sur socle pour éviter aux amarres de raguer sur le rail de fargue, le robuste châssis du rail d'écoute du solent ou les filtres des vidanges du cockpit. On apprécie aussi le mât Sparcraft, le palan de réglage de pataras ou le système de prise de ris automatique. Tout cela est inclus dans l'équipement standard.

Michael Schmidt, patron du chantier Hanse et ex-vainqueur de l'Admiral's Cup, a confié le dessin du 311, devenu depuis 312, aux célèbres architectes Judel/Vrolijk (auteurs notamment d'Alinghi). Résultat: une flottaison maximale, des volumes bien balancés, une quille à bulbe de 1,75 m, un safran profond et une poupe relativement large qui donne de l'espace au cockpit. Le gréement 9/10° à deux étages de barres de flèche est livré avec une grand-voile lattée et un solent autovireur sur enrôleur. La construction est en verre-polyester stratifié au rouleau, avec renforts et cloisons stratifiées à la coque et au pont, donnant une excellente tenue structurelle. Certes, le manque d'élancements et le rouf proéminent alourdissent la ligne, mais on profite d'un espace intérieur rare dans cette catégorie. ■



Le rouf assez élevé privilégie la hauteur intérieure plutôt que la ligne, qui est le point faible de ce modèle.

Essai Hanse 312



Bonne idée: le capot de descente transparent. La poupe témoigne de la qualité d'équipement avec une échelle de bain en standard et une poignée-marchepied.



→ croisière, sachant que le moteur peut prendre le relais quand la brise s'étirole. En revanche, si vous êtes un adepte du petit temps, n'hésitez pas à vous offrir une voile d'avant spécifique.

Au portant



C'est une bonne surprise: le Hanse 312 flirte avec les 6 nœuds au large par force 3 sous grand-voile et solent. Toutefois, la vitesse tombe sous les 5 nœuds quand on abat en grand, le solent étant alors déventé. C'est évidemment beaucoup mieux sous spi (classique sur le modèle essayé) avec 6,3 nœuds plein vent arrière, à peine moins que la vitesse du vent, et 7,2 nœuds au large. Le bateau devient

alors très vivant sans se départir de cet équilibre de barre qui est une de ses qualités essentielles. Notre seul regret sera de ne pas toucher un vent plus fort car on sent qu'il y a du potentiel en réserve et que ce voilier pourrait caracoler à plus de 8 nœuds sans forcer. Au moteur, la vitesse de croisière est de 6 nœuds à 2500 tr/min, le moteur étant très discret à ce régime (vitesse maxi: 6,8 nœuds à 3200 tr/min). En manœuvres de port, le Hanse 312 répond à la moindre sollicitation, même à faible vitesse, ce qui permet de le rentrer au millimètre dans les créneaux les plus étroits.

Bilan navigation



A l'intérieur

Une habitabilité record



LUMINEUX: quatre hublots de rouf fixes et deux panneaux zénithaux ouvrants!

LES EQUIPETS latéraux sont hauts mais peu profonds. Les étagères ont des barres antiroulis.

DES BANQUETTES pour huit qui se transforment en vraies couchettes (193 x 60 cm).

Dès la descente, sécurisante et pratique avec un palier au niveau du cockpit et un bref escalier de deux marches en teck brut antidérapant, on est frappé par la clarté et l'espace intérieur: 1,88 m de hauteur dans le carré et la cabine arrière, 1,83 m dans la cabine avant et la salle d'eau. L'ébénisterie d'acajou, mise en valeur par un luxueux vernis, crée une atmosphère chaleureuse. L'agencement est classique et fonctionnel: cuisine et table à cartes près de la descente, carré plus en avant. Ce dernier offre deux grandes banquettes-couchettes (193 x 60 cm), une table à rabat pour dégager le passage vers l'avant et, de chaque côté, des équipets et de grandes étagères-bibliothèques. Les deux cabines,

à l'avant et à l'arrière, garantissent une bonne intimité et disposent elles aussi de bons couchages (couchettes disposées en V à l'avant, convertibles en lit de 215 x 170 cm, lit de 195 x 160 cm à l'arrière), celle de l'arrière bénéficiant de plus d'espace et de rangements. L'éclairage électrique (spots orientables et plafonniers) est judicieusement distribué, sinon pléthorique (on apprécierait des éclairages spécifiques pour la cuisine et la table

à cartes) mais l'aération de la cabine avant (un seul panneau) et du carré (trois panneaux de pont, dont deux petits) est insuffisante. Mais c'est un ensemble qui regorge de solutions pratiques, à l'image du grand coffre de cockpit à double accès (par le pont et par une large porte dans la salle d'eau) ou de l'accès particulièrement facile au compartiment moteur.

Bilan intérieur



La spacieuse cabine arrière laisse assez de place pour une vaste soute bâbord, accessible par le pont et l'intérieur.

Thierry Florentin

Remarquablement exploité, le volume central offre deux grandes couchettes et six à huit places assises dans le carré.



LA TABLE à rabat dégage l'accès vers la cabine avant. Elle admet six à huit couverts.

LA CUISINE bénéficie d'un équipement de qualité, à l'image de l'évier de grand diamètre (30 cm).

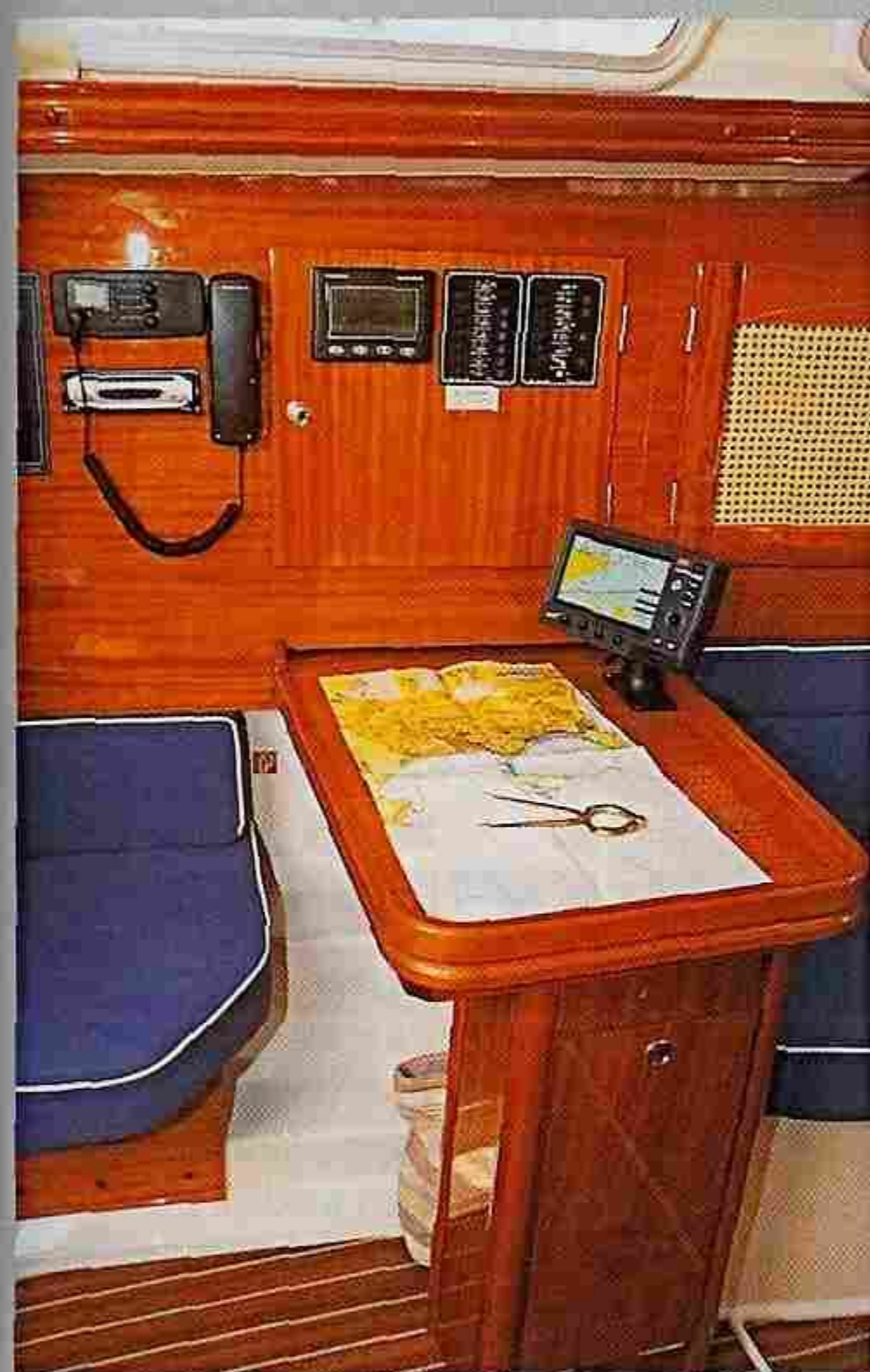


TABLE À CARTES petite mais pratique, disposée dans le sens de la marche. Le tableau électrique sur charnières est d'accès aisé



L'ACCÈS AU MOTEUR est parfait, par la descente et par deux ouvertures latérales.

CABINE AVANT: couchettes convertibles en lit, et équipet de proue très astucieux.



GRÉEMENT
9/10°, avec solent autovireur et grand-voile lattée en standard.



Thierry Florentin

Hanse 312

Fiche technique

Architectes	Judel/Vrolijk
Constructeur	Hanse (Allemagne)
Longueur coque	9,45 m
Maître bau	3,20 m
Tirant d'eau	1,75 m
Déplacement léger/lest	3 860/1 250 kg
Grand-voile/génois	28,50/21,30 m ²
Solent autovireur	13 m ²
Spinnaker	75 m ²
Moteur	18 ch Yanmar
Prix avec solent	71 900 € (471 633 F)

Principales options: génois, 1 515 € • Spi asymétrique 60 m² et gréement, 2 205 € • Frigo: 1 195 € • Capote de descente, 1 575 €.

Importateur: Firros Yachts International, 5, avenue du Général Ferrié, 06400 Cannes. Tél.: 0493942007.

Conclusion

Les qualités marines et le confort incitent à mettre le cap au large sur ce vrai croiseur homologué en catégorie A – c'est rare dans cette taille. Le solent autovireur apporte un réel confort de manœuvre et peut suffire en croisière mais, pour tirer le meilleur de la carène Judel-Vrolijk, nous conseillons d'ajouter un génois léger (ou un drifter) et un spi. La qualité de construction et d'équipement, associée au tarif attractif, fait du Hanse 312 un concurrent sérieux, dans une taille où les chantiers ne se font pas de cadeau.

Bien vu

- Virements faciles avec le solent autovireur.
- Accès au moteur.
- Double accès à la soute.
- La barre franche.

Mal vu

- Aération des cabines.
- Pas de logement pour le bib.
- Planchers vissés limitant l'accès aux fonds.

Notre avis ★★★★★