

à bord du...



Super Challenger MK III

TOUS les coureurs connaissent les qualités exceptionnelles du Super Challenger que l'on nomme plus familièrement «Supercha» et dont la carène dessinée par André Mauric il y a plus de dix ans reste performante, si l'on en juge par la dernière victoire de Maraska qui vient encore une fois de gagner le Fastnet en classe V.

Didier
Maupas

Le nouveau bateau présenté par Jacques Gaubert sous le nom de Super Challenger MK III n'a en commun avec son aîné que des similitudes de dimensions et de formes de carène, mais sans aucun doute, il marque, lui aussi, un pas en avant dans la conception du voilier habitable. Jacques Gaubert, qui se définit lui-même comme le Django Reinhardt de l'architecture navale, a déployé à nouveau son talent de novateur. Pour ce modèle, il a exploité à fond les possibilités du plastique armé non seulement dans le domaine des structures, mais aussi dans celui de l'esthétique, faisant appel à des spécialistes de cette discipline.

UN BATEAU « DESIGN »

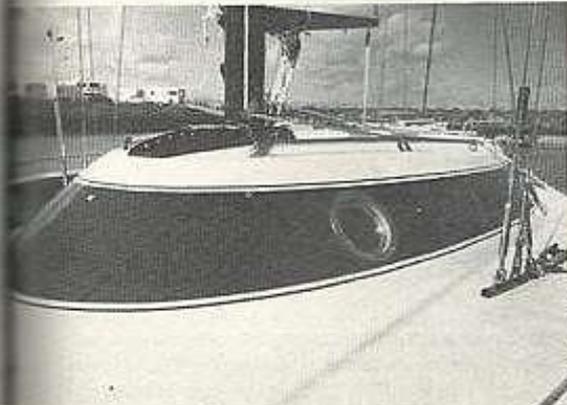
Extérieurement, le Super Challenger MK III se reconnaît facilement à son tableau arrière muni

d'une jupe traversée par un gros tube de jaumière extérieur en inox, mais aussi à sa silhouette caractéristique avec son étrave tronquée et son roof allongé et plat. Ce dernier est souligné par une large bande foncée où disparaissent les hublots fumés. Seul un gros hublot rond chromé de chaque côté au niveau des cadènes ressemble à un œil.

Le plan de gréement en sloop peut être qualifié de 9/10 avec un étai ne montant pas tout à fait jusqu'au niveau du pataras pour faciliter le cintrage. Pour la même raison, l'architecte a placé les cadènes à l'aplomb de l'emplanture et installé un bas étai largable pris assez sur l'avant. La tenue latérale est assurée par des galhaubans intermédiaires qui gardent parfaitement droit le profil de forte section.

L'origine méditerranéenne du Super Challenger MK III transparaît à travers un certain nombre de

caractéristiques comme un tirant d'eau dépassant 1,75 m avec un lest peu adapté à l'échouage et une surface de voilure généreuse. A l'examen des chiffres, le MK III révèle un certain embonpoint par rapport à son prédécesseur avec un bau augmenté de plus de vingt centimètres et une demi-



Ph. D. Maupas

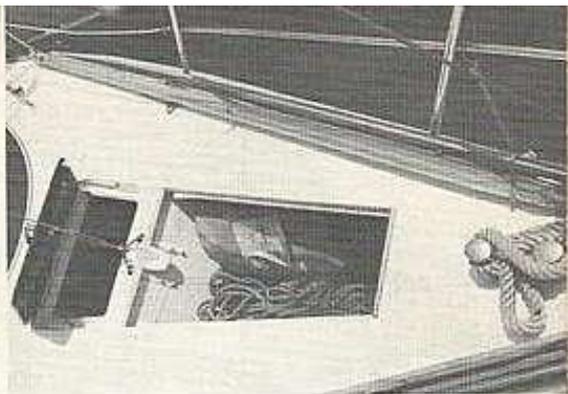
Par sa recherche esthétique, le Super Challenger MK III est un bateau qui fait date dans la construction nautique de plaisance.

tonne de déplacement supplémentaire. Il est aussi beaucoup plus long à la flottaison. En fait, il semble avoir été dessiné pour la rapidité sans préoccupation particulière de jauge.

COCKPIT AVANT : OUI, MAIS...

Le plan de pont et de cockpit ne manque pas de netteté et d'élégance avec ses grandes surfaces dégagées joliment entourées de calepieds et de listons en teck. Sur le plan pratique, on remarquera le cockpit avant, formule chère à Jacques Gaubert destinée à permettre à l'équipier de travailler moins acrobatiquement et de pouvoir mettre des voiles à l'abri sans les ramener à l'arrière. A dire vrai, la présence du canot gonflable et de plusieurs autres sacs nous a fait conclure qu'il s'agissait plus d'un coffre très pratique que d'un vrai cockpit. D'autre part, une fois le panneau ouvert, les déplacements sur la plage avant ne sont pas aisés. Avec de la brise, nous n'avons pas éprouvé l'envie d'utiliser cette disposition. Il est probable que par petit temps lorsqu'il faut jouer avec plusieurs voiles d'avant, l'équipier trouve sa tâche facilitée.

Le cockpit se singularise par son grand volume libéré devant le tableau arrière par l'interruption des banquettes. Un moteur hors-bord de 10 ch y tient facilement en travers. Évidemment, cela crée un problème de vidange et fréquemment plusieurs litres d'eau y séjournent à la gîte, particulièrement avec une coque munie d'un puits moteur. Sans aucune gravité, la présence de cette flaque



Le coffre avant occupe toute l'étrave et peut, une fois débarrassé, servir de cockpit. (Ph. Le Cossec.)



La superbe ferrure d'étrave ne comporte malheureusement qu'un seul châumard à babord. ▶



Dans la version à moteur fixe, on peut ranger le canot de survie sous la barre. (Ph. D. Maupas.)



Le puits moteur peut recevoir un hors-bord jusqu'à 18 ch mais l'espace réduit sous la barre peut obliger à modifier la forme de celle-ci. (Ph. Le Cossec.)

SUPER CHALLENGER MK III

Architecte promoteur : Jacques Gaubert

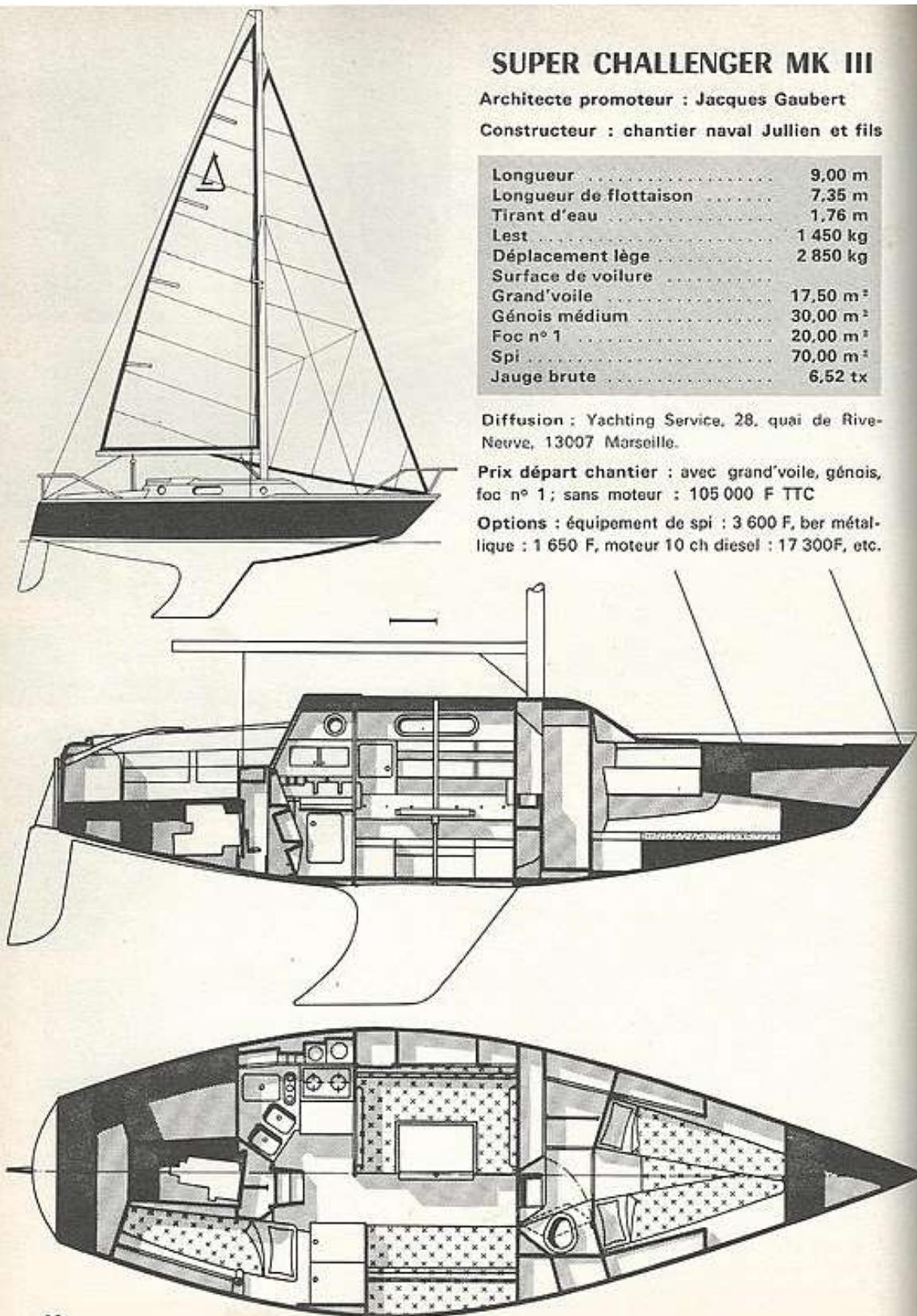
Constructeur : chantier naval Jullien et fils

Longueur	9,00 m
Longueur de flottaison	7,35 m
Tirant d'eau	1,76 m
Lest	1 450 kg
Déplacement léger	2 850 kg
Surface de voilure	
Grand'voile	17,50 m ²
Génois médium	30,00 m ²
Foc n° 1	20,00 m ²
Spi	70,00 m ²
Jauge brute	6,52 tx

Diffusion : Yachting Service, 28, quai de Rive-Neuve, 13007 Marseille.

Prix départ chantier : avec grand'voile, génois, foc n° 1 ; sans moteur : 105 000 F TTC

Options : équipement de spi : 3 600 F, ber métallique : 1 650 F, moteur 10 ch diesel : 17 300F, etc.



d'eau ne satisfait pourtant pas notre esprit critique.

La barre d'écoute est constituée par un rail fixé sur un bridge-deck assez large. De cette façon elle n'encombre pas, mais en fin de compte ce dernier réduit la capacité du cockpit par rapport à son volume apparent. Cela se sent dans les manœuvres de virement de bord. On y est néanmoins très confortablement installé même à la gîte grâce à la pente des hiloires.

Toutes les manœuvres courantes reviennent au cockpit, ce qui fait naturellement beaucoup de cordages ensemble. Nous ne sommes pas opposés à cette disposition, mais des poches seraient les bienvenues pour faciliter leur rangement.

Autre petit inconvénient, le grand coffre à voiles « à ouverture totale » comme le vante le dépliant du constructeur possède en fait un couvercle très encombrant à ouvrir en navigation.

Les winches d'écoutes de foc placés eux aussi sur le roof forment avec ceux destinés aux drisses une batterie impressionnante. Là encore, l'importance du bridge deck et la pente de l'arrière de la cabine sont un peu gênants pour leur manœuvre.

Nous n'avons pas trouvé d'emplacement prévu pour les winches d'écoutes de spinnaker. Il doit falloir rajouter des massifs ou des ferrures sur les côtés des hiloires. Ce problème ne concerne évidemment que les coureurs, car on porte rarement le spi et le génois en croisière.

EMMÉNAGEMENTS : PLAN CLASSIQUE NOUVELLES TECHNIQUES

L'originalité du Super Challenger MK III ne se limite pas à l'extérieur. Pour les emménagements, l'architecte a pratiquement proscrit l'usage du bois, utilisant le polyester renforcé aussi bien pour

Un carré clair et confortable de présentation très « contemporaine ». La table coulisse sur l'épave centrale. (Ph. D. Maupas.)



les blocs de couchettes que pour les cloisons, même les cloisons porteuses. Le morceau de bravoure de cette construction qui exige près de cinquante moules différents est à coup sûr la porte du compartiment toilettes dont la paroi comprend un lavabo moulé.

L'aspect général de l'intérieur du bateau ne peut laisser indifférent même si l'on est attaché à une image traditionnelle. Pour notre part, nous avons



Pour la cuisine : un mauvais point pour le débatement du réchaud, un bon point pour la trappe à ordures et la grande glacière.

beaucoup apprécié la clarté du carré et l'alliance très étudiée des matériaux et des couleurs. L'altuglas fumé a été largement employé. On le retrouve sur la table principale, et pour les portillons coulissants des équipets. Des coussins beaucoup plus épais que sur la plupart des bateaux contribuent à donner une impression de confort.

L'utilisation exclusive de moulage pour les emménagements présente quelques inconvénients comme la difficulté de rangement dans des casiers glissants aux angles arrondis. En revanche, nous avons noté l'agrément de l'escalier de descente qui sert également de portillon au coffre moteur.

Le poste avant habillé de couleurs gaies est très agréable et ses occupants n'ont pas l'impression d'être les sacrifiés de l'équipage. Grâce à l'allongement du roof, la hauteur sous barrots qui atteint un maximum de 1,78 m dans la descente reste suffisante même dans le compartiment toilettes qui, de ce fait, est réellement utilisable.

La disposition générale est classique avec, à tribord, successivement : une couchette de navigateur, la table à cartes face à la marche, et une couchette simple. A bâbord, une grande cuisine précède une dinette transformable en couchette double aux dimensions un peu justes pour deux personnes étoffées (1,86 m x 1,10 m).

La table qui sert à cette transformation demanderait une bonne mise au point, mais son rangement contre le roof est pratique en navigation.

Nous sommes sortis en mer sur un modèle muni d'un hors-bord de 10 ch dont la puissance semble bien adaptée à cette carène. Évidemment un tel moteur impose des manipulations un peu difficiles par son poids mais représente une solution économique et efficace. La trappe d'obturation du puits ne flotte pas. Il faudra l'assurer si l'on tient à la conserver.

Avec cette solution, on récupère tout le volume destiné au moteur fixe. La puissance prévue pour ce dernier varie entre 8 et 11 ch, suivant les différents types exclusivement diesel figurant au tarif.

Comme Jacques Gaubert, nous préférons cette technique sur le plan de la sécurité, mais l'insonorisation que nous avons examinée sur un MK III ne nous a pas convaincu.

UNE COQUE « GRAND TOURISME »

Sous voiles, le nouveau Super Challenger tient les promesses de sa belle carène. Bateau très équilibré et pratiquement neutre à la barre, il remonte au près avec un très bon cap. Il faut dire que nous étions servis par un jeu de voiles superbe. Avec un vent de force 5, le cintrage du mât aidant, nous avons gardé la grand-voile entière avec le foc n° 1 au près. Le chariot d'écoute, un peu dur à faire coulisser sous tension, oblige à choquer la grand-voile dans les surventes car il ne faut pas



Servi par de belles voiles, le Super Challenger MK III porte son foc n° 1 et la grand-voile entière par force 5, faisant un cap excellent au près.

dépasser 30° de gîte pour que le bateau reste agréable. Les mouvements sont très doux aussi bien au près qu'aux allures portantes où le lest efficace permet de garder le spi au largue par bonne brise. Dans le creux de la jupe arrière remontent quelques litres d'eau aussitôt que le bateau accélère, mais cela ne doit pas freiner cette coque puissante et stable. Par ailleurs, l'allongement de la flottaison obtenu par ce becquet se double d'un avantage pratique, l'utilisation comme échelle de bain.



Aux allures portantes, le MK III profite d'une grande longueur de flottaison. Les hiloires de roof sont un peu glissantes pour la manœuvre.

L'agrément du nouveau Super Challenger réside en effet dans sa double vocation de bateau familial capable de satisfaire un barreur difficile. Il ne s'agit pas, en effet, d'une « bête » de course-croisière, mais d'une formule qui se rapproche de la définition du « grand tourisme » en automobile, c'est-à-dire que l'architecte a utilisé un certain nombre de techniques de la compétition pour créer un bateau vivant. En ajoutant l'esthétique à ce programme, il a réussi un modèle qui tranche sur la concurrence, bien que son prix le situe à un niveau très favorable.

Naturellement, le MK III passe très bien dans le clapot méditerranéen. (photos Le Cossec.)

