

Choisir son bateau

verre), et faible franc-bord qui se concrétise par un volume habitable limité. En conséquence, le LJ 333 bénéficie d'un déplacement inférieur aux bateaux de sa taille (3,5 t) pour une surface de voilure raisonnable (57 m²) caractérisée par un génois à faible recouvrement. En d'autres termes, la manœuvre est facile et la monture vélocité. Quelques bords dans la baie de La Rochelle en compagnie de ses plus proches concurrents nous ont convaincus : il les tient tous. Au près, sur mer plate dans le médium, notre LJ flirte avec les 6 nœuds, sans négliger le cap. À la barre, le bateau se révèle plutôt neutre : agréable à mener sans être mou. La quasi totalité des manœuvres sont centralisées près de la descente : quatre winches self tailing et six bloqueurs sur le piano, le tout coulissant parfaitement grâce à un accastillage de série de bonne qua-

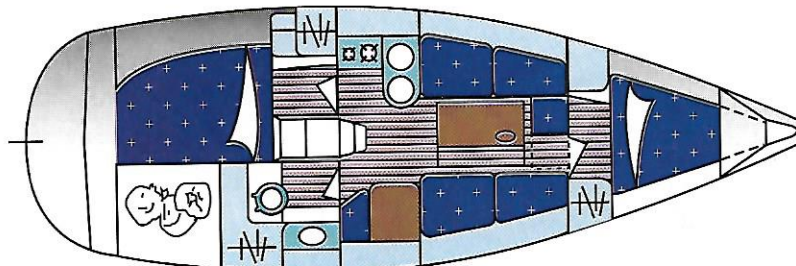
Caractéristiques techniques du LJ 333

Long. HT : 10,20 m. Long. de coque : 10,04 m. Long. de flott. : 8,70 m. Larg. : 3,34 m. TE : 1,95 m. Lest : 1 000 kg. Dépl. : 3 050 kg. Génois : 24,80 m². GV : 32 m². Spi : 72 m². Moteur : Volvo 18 ch sail-drive. Arch. : Jacques Fauroux. Prix : 539 000 F. Constructeur : LJ Yachts.

lité (Lewmar). S'il n'est pas révolutionnaire, le plan de pont présente l'avantage de permettre de circuler facilement. En dépit de la position des bas-haubans, l'accès à la plage avant est facile grâce à des passavants d'une largeur généreuse. Le cockpit, lui aussi, est spacieux, peu profond et bien dégagé : la barre d'écoute se situe derrière le barreur, ce qui n'empêche pas celui-ci de contrôler facilement le chariot grâce à des renvois latéraux. Seule une console centrale sur laquelle sont fixés le compas et le



Une silhouette classique mais des hublots qui ne font pas l'unanimité.

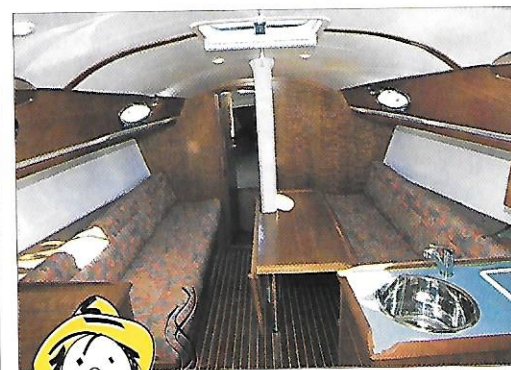


palan de grand-voile vient « encombrer » le cockpit. De la place encore grâce à la jupe arrière qui tombe à pic pour stocker le bib et, de manière plus ludique, pour les parties de baignade.

La croisière aussi

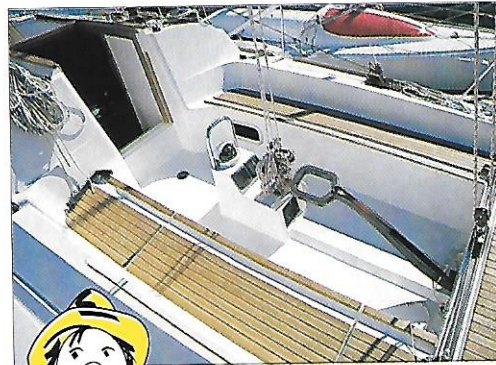
Ce qui nous amène à la deuxième partie de son programme : la croisière. Car loin d'être spartiate, le LJ 333 apporte tout le confort et les commodités nécessaires pour s'éloigner des côtes. Les aménagements intérieurs, sobres et classiques, permettent à cinq ou six personnes de séjourner. Un bon point pour la clarté, et la ventilation, permanente, grâce aux aérateurs sur les panneaux de pont. Vous l'avez compris, partir en goguette sur le LJ 333 sera loin d'être une aventure désagréable, avec le côté vivant en prime. Au total un bateau bien pensé, cohérent avec son programme et doté qui plus est d'un équipement de série très complet. 

Des aménagements conçus pour accueillir cinq personnes malgré les petites couchettes avant



Pratique

- La bonne ventilation du carré grâce aux hublots ouvrants et aux aérateurs
- Un grand nombre d'équipements de série
- L'emplacement du bib



Pas pratique

- La position assise sur le banc : les hiloires bas arrivent au bas du dos...
- Le palan de grand-voile qui mériterait une tourelle rigide
- La longueur des couchettes à l'avant

MOTEUR

Arbre d'hélice ou sail-drive ?

Sur un voilier à moteur in board, les systèmes de transmission peuvent être de nature différente : ligne d'arbre ou sail-drive. Les avantages du sail-drive sont multiples et découlent du système de renvois d'angles qui place la transmission directement sous le moteur offrant un ensemble mécanique compact. Meilleur confort d'abord grâce à une diminution sensible des vibrations et du niveau sonore. Par ailleurs, le presse-étoupe disparaît (il est remplacé par un diaphragme) et avec lui les problèmes d'étanchéité. Il est également plus facile à installer : pas de souci d'alignement entre arbre et moteur. Enfin, et c'est un des principaux atouts du sail-drive, il permet de reculer le moteur, de sorte que même un petit voilier (et encore plus un catamaran de croisière) peut bénéficier d'un in board. Par contre, par rapport au traditionnel arbre d'hélice, il nécessite un entretien plus minutieux. L'embase comporte en effet un circuit d'huile qu'il faut vidanger régulièrement (au sec) et une anode à surveiller impérativement.



Sur un in board à transmission sail-drive, l'embase est directement accouplée au moteur.