

Loisirs

NAUTIQUES

construction | architecture | grande croisière

gennaker, spi classique
ou asymétrique

Faites le bon choix !



catamaran
Manœuvrer
en équipage
réduit

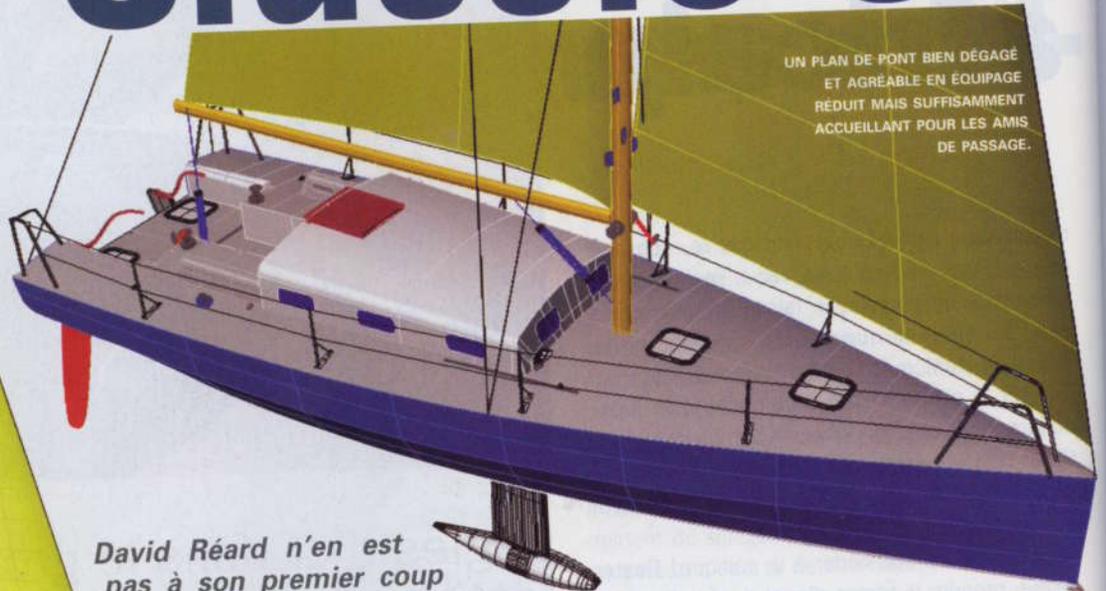
un été au Spitzberg
Picrate sous
le soleil de minuit

N° 405 - SEPTEMBRE 2005
ANTILLES, RÉUNION, ST PIERRE : 5,95 €
MAYOTTE : 8,30 € - BELGIQUE : 5,60 €
SUISSE : 10 FS - CANADA : 9,25 \$ CAN

M 01999 - 405 - F : 4,95 €



Classic 35



UN PLAN DE PONT BIEN DÉGAGÉ ET AGRÉABLE EN ÉQUIPAGE RÉDUIT MAIS SUFFISAMMENT ACCUEILLANT POUR LES AMIS DE PASSAGE.

David Réard n'en est pas à son premier coup d'essai. En effet, en 2000 le Bepox 700 a été élu bateau de l'année. Aujourd'hui, il récidive avec un voilier ludique et marin, le Classic 35. Accessible au constructeur amateur, il est également capable de naviguer au large sans s'affranchir des plaisirs de la glisse.

Classic 35 est conçu pour la croisière hauturière moderne. Il s'agit donc d'un voilier très performant à toutes les allures, alliant facilité de manœuvre, ergonomie et aptitude à la charge.

Le matériau CP époxy, associé à des stratifications de verre, permet de construire une coque légère et très résistante au poinçonnement, contrairement aux réalisations en contreplaqué non protégé par des tissus. L'option quille relevable offre un tirant d'eau réduit sans hypothéquer les performances.

Les emménagements privilégient la zone proche de la descente, particulièrement fréquentée, avec une grande surface au plancher. Le rouf classique offre une belle vision panoramique sur l'extérieur. La ventilation est elle aussi bien assurée par de nombreux hublots et panneaux ouvrants. Les ouvertures verticales resteront ouvertes même par temps de pluie. La carène et les appendices bénéficient de l'expérience acquise sur les nombreux Bepox aujourd'hui à l'eau. Le système de safrans relevables validé sur plusieurs protos 650 évite la casse, toujours possible en cas de choc. Les pelles seront également plus facilement libé-

rées d'un filet ou autres algues. La quille à bulbe, relevable ou non, reste la meilleure solution pour associer centre de gravité placé au plus bas et plan antidérive efficace.

Le pont peut être réalisé en sandwich selon la méthode du flat panel. Le coût sera plus important, mais le gain de poids est appréciable. Autre avantage: une excellente isolation qui intéressera ceux qui naviguent l'hiver.

Sur le plan de la sécurité, au-delà des qualités dynamiques de ce voilier, on notera la présence d'une cloison étanche à l'avant et à l'arrière.

Le premier exemplaire, coiffé d'un rouf en sifflet est déjà en mer. Le deuxième, en chantier, disposera d'un pont en sandwich. Le troisième, qui démarre tout juste, sera équipé de tout le confort moderne dont un dessalinisateur alimenté par une génératrice 220 volts accouplée à la prise de force du moteur.

Pour conclure, Classic 35 est une évolution moins extrême des ULDB que je dessine habituellement. On favorise ici une bonne vitesse moyenne à toutes les allures avec un très bon niveau de confort plutôt que les accélérations fumantes exigeant une discipline sans faille quant au devis de poids.



DAVID RÉARD

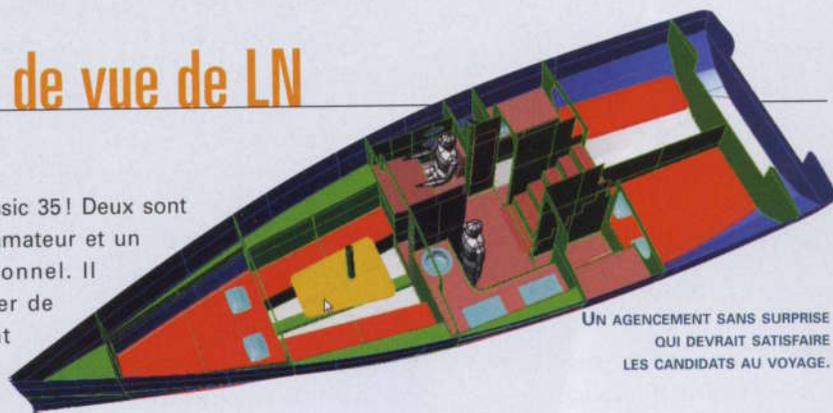
À 32 ans et après quelques années de pratique, David Réard se définit comme un autodidacte en architecture navale. L'aventure démarre en 1998 avec le Bepox 700 (25 exemplaires), et se poursuit depuis avec le dessin de Mini (V7 et V9), d'un trimaran (Bepox 333), puis des Bepox 850, 990 et 1050. Ces bateaux sont simples, économiques et pensés pour la construction amateur.

Le point de vue de LN

Déjà trois Classic 35! Deux sont réalisés en amateur et un par un professionnel. Il s'agit d'un voilier de voyage alliant performance et confort, un compromis rendu possible grâce à l'emploi du contreplaqué stratifié verre-époxy.

David Réard connaît parfaitement ce matériau et propose des carènes à bouchains dont les performances n'ont pas à rougir de celles des coques en formes. La coque du Classic 35 que nous étudions ici offre en plus une bonne capacité de charge, qualité très appréciée des candidats au grand voyage. Le plan de voilure est élancé mais la grand-voile ne présente pas de puissance excessive puisque sans rond de chute. Le génois à faible recouvrement devrait permettre des virements de bord faciles. Malgré cet esprit croisière, les journées de 200 milles seront envisageables sur ce voilier de 10 mètres!

On aime ou on déteste ce roof à l'ancienne. Avantages: une construction facile, une luminosité intérieure sans effet de serre tout en offrant une bonne visibilité et enfin une ventilation efficace au mouillage. Pour ceux que ce look rétro-moderne décalé rebute, une version « Open 60 » existe aussi. Les safrans relevables sont un plus pour des navigations hauturières



UN AGENCEMENT SANS SURPRISE QUI DEVRAIT SATISFAIRE LES CANDIDATS AU VOYAGE.

qui ne permettent pas de se mettre rapidement à l'abri pour réparer. Quant au plan anti-dérive, le propriétaire aura le choix entre une quille fixe ou une quille relevable. Cette dernière apporte son lot d'avantages (faible tirant d'eau, échouage possible) au prix de contraintes techniques et financières dont il faut tenir compte. Le plan de pont très dégagé promet un grand confort au mouillage. Il est possible de stocker l'annexe pour de courtes navigations.

Le cockpit en deux parties privilégie à l'arrière les manœuvres en équipage réduit. Le barreur trouvera les winches de voiles d'avant et la barre d'écoute de grand-voile à portée de main. Le tableau arrière ouvert forme un large accès à la mer qu'il conviendra de sécuriser en navigation. L'avant du cockpit est protégé par de hautes hiloires mais peu par le roof. Pour la veille au près, la capote semble indispensable. L'aménagement intérieur est classique avec un carré assez avancé et trois cabines doubles. Pas trop grand, pas trop cher, le Classic 35 a de bons arguments pour séduire un jeune couple candidat au voyage.

Deux questions à David Réard

Quels sont les avantages du CP stratifié époxy pour un bateau de voyage?

Le contreplaqué stratifié verre-époxy est aussi résistant que l'aluminium et beaucoup plus rigide que le verre polyester monolithique. Sans parler de la facilité de réparation avec des outils « archaïques » comme une scie égoïne, un rabot, une râpe, un peu de tissu

de verre et un kit époxy. Le sandwich bois époxy est une base de construction économique parce que rapide, facile et souple. Le bois ne fatigue pas car c'est un matériau vivant. Un bateau en CP époxy bien entretenu conserve toutes ses caractéristiques mécaniques ou les retrouve après réparation.

Vos monocoques ont des angles de chavirement très élevés, comment arrivez-vous à ce résultat?

Oui, c'est la magie de ce matériau « composite » qu'est le CP époxy. Il permet de construire très solide et très léger pour un coût très raisonnable. Ces coques sont dotées d'un lest important (plus de la

moitié du déplacement lège) placé très bas sur un voile de quille efficace sur le plan hydrodynamique. Le résultat donne des bateaux très marins à condition que le propriétaire respecte le devis de poids du bateau. Dans le cas du Classic 35, il est possible de remplacer un des deux réservoirs de 150 l par un dessalinisateur.



CARACTÉRISTIQUES

Longueur	10,50 m
Largeur	3,5 m
Tirant d'eau quillard	1,95 m
Tirant d'eau QR	1,1/2,15 m
Lest	1 700 kg
Poids lège	3 300 kg
Poids en charge	4 400 kg
GV	36 m ²
Foc	29 m ²
Spi	85 m ²
HSB	1,9 m
Prix des plans	2 200 euros HT
Motorisation inboard	30 Ch
Gazole	150 l
Eau	2x150 l ou
+ générateur, dessal.	1x150 l

RATIOS ET CHIFFRES CLEFS

Longueur/bau coque centrale	3
Surface de voile/poids au près	19,69 m ² /t
Surface de voile/poids au portant	45,45 m ² /t
Coefficient prismatique coque	0,57
Moment de redressement maxi	4 t.m
Angle de chavirage	137°

Voir les adresses utiles page 75