



817
Quelques bords sur...

l'Armagnac

par CHARLES DE MARS

LE nouveau règlement de la One Ton Cup, qui fait courir en temps réel des yachts ayant le même rating au R.O.R.C., conduit maintenant architectes, constructeurs et plaisanciers vers des ratings types où de nombreuses unités peuvent se rencontrer, que ce soit autour de trois bouées, dans les meilleures conditions pour obtenir une bonne mise au point, ou dans des épreuves de haute mer. Un rating de 18 pieds paraît être le minimum qui permette d'obtenir un confort indispensable pour des croisières prolongées, sans devoir trop sacrifier quant aux performances et à l'élégance du bateau.

L'Armagnac, dessiné dans cet esprit par Philippe Harlé, a été le grand vainqueur de la Coupe de l'Atlantique. Il est de la lignée très typée qui mène du Muscadet au Coquelicot. C'est un « gros » bateau, construit en contre-plaqué sur une coque à deux bouchains, à franc-bord généreux, avec une

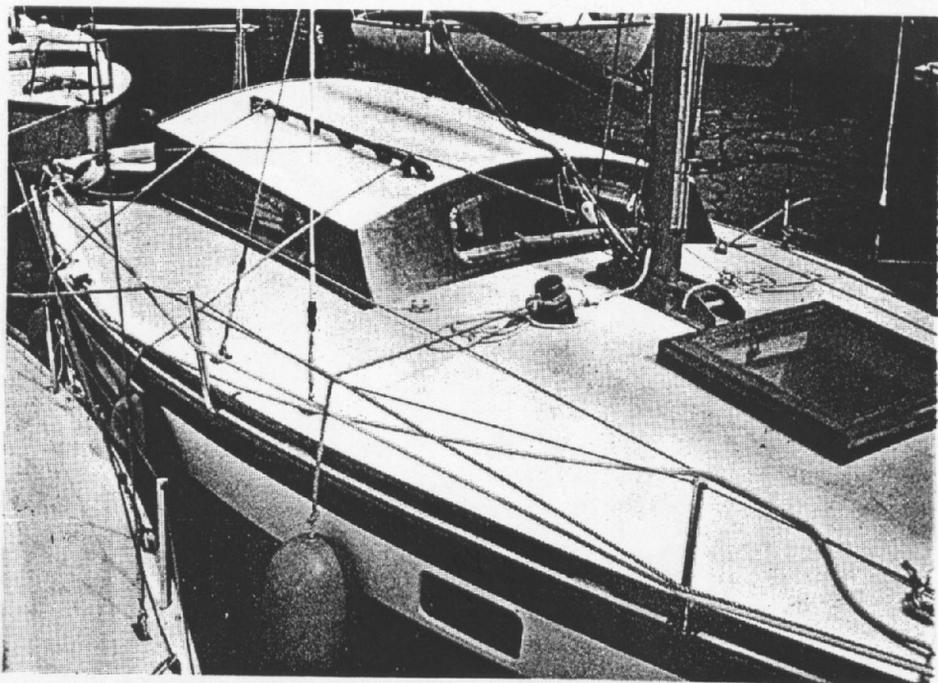
carène, par contre, très fine de lignes.

Le volume intérieur de la coque est encore augmenté par le bouge important du pont, couronné par un dog-house modeste, qui s'interrompt avant le mât et sous lequel on trouve hauteur d'homme.

L'architecte a pu jouer habilement avec la disposition des bandes de couleurs contrastées dont est peinte la coque, pour que l'ensemble soit, sur le plan esthétique, non seulement très acceptable, mais dirons-nous, presque élégant. Il convient pourtant de mettre en garde les futurs acheteurs de l'Armagnac contre les résultats éventuels d'une peinture uniforme.

L'Armagnac est donc très volumineux pour sa longueur et on a su tirer parti de tout l'espace disponible. Le gouvernail est suspendu au tableau qui constitue la cloison arrière d'un grand cockpit, où six personnes peuvent trouver place sur des bancs placés

Le modèle que nous avons essayé comportait un pont continu qui n'offrait pas la même impression de sécurité que le modèle standard.



en contrebas du pont, de part et d'autre d'une longue barre d'écoute.

La partie avant des bancs est découpée pour donner accès par deux panneaux — peu commodes à ouvrir — à de vastes soutes. La descente est large, démunie de capot ouvrant, mais l'accès à la cabine est pourtant relativement facile.

De part et d'autre de la descente, on trouve : à tribord, une cuisine assez complète et d'une bonne taille, avec réchaud suspendu au roulis et évier alimenté par pompe ; à bâbord, une très belle table à cartes ; de chaque bord, des rangements bien conçus.

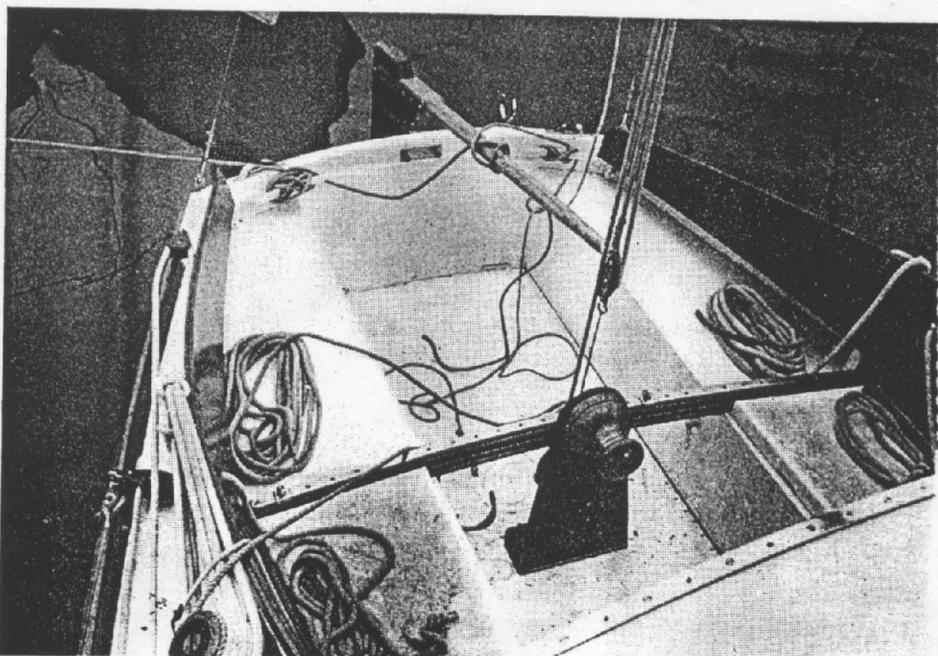
Très bien éclairé par les hublots découpés dans le bordé et les surfaces vitrées du doghouse, le carré réserve un espace surprenant pour une unité de 8 mètres. A bâbord, une couchette permanente traverse la cloison avant. Elle surplombe une banquette-couchette dont le pied se prolonge vers l'arrière sous la table à cartes. A tribord, on trouve une autre couchette permanente, bordée d'équipets. Six personnes peuvent prendre place autour de la

table qui, à la mer, se range contre la cloison avant.

Entre deux cloisons de renfort qui supportent le mât se situent à bâbord un compartiment W.-C. un peu étroit et, à tribord, des rangements. Le poste avant comporte deux couchettes posées sur des coffres et un coque-ron. Il est éclairé par deux hublots découpés dans les bordés et un capot ouvrant transparent.

Le pont, que n'encombre pas le roof, n'est pas moins spacieux. Sa partie avant, placée en contrebas de la lisse et entourée de filières, constitue une très commode plage de manœuvre, offrant une sécurité que l'on ne retrouve pas sur les modèles à pontage continu, demandés par certains acheteurs. Le gain de volume intérieur doit être négligeable tandis que le pont à deux étages réserve des surfaces suffisantes pour le bronzage.

Sur le plan sécurité, on aimerait, sur les modèles équipés d'un rail à la place des pitons de poulies d'écoutes de foc, que le cale-pied ne soit pas supprimé, mais décalé vers l'intérieur.



De part et d'autre de la longue barre d'écoute il y a place pour six personnes dans le cockpit.

ARMAGNAC

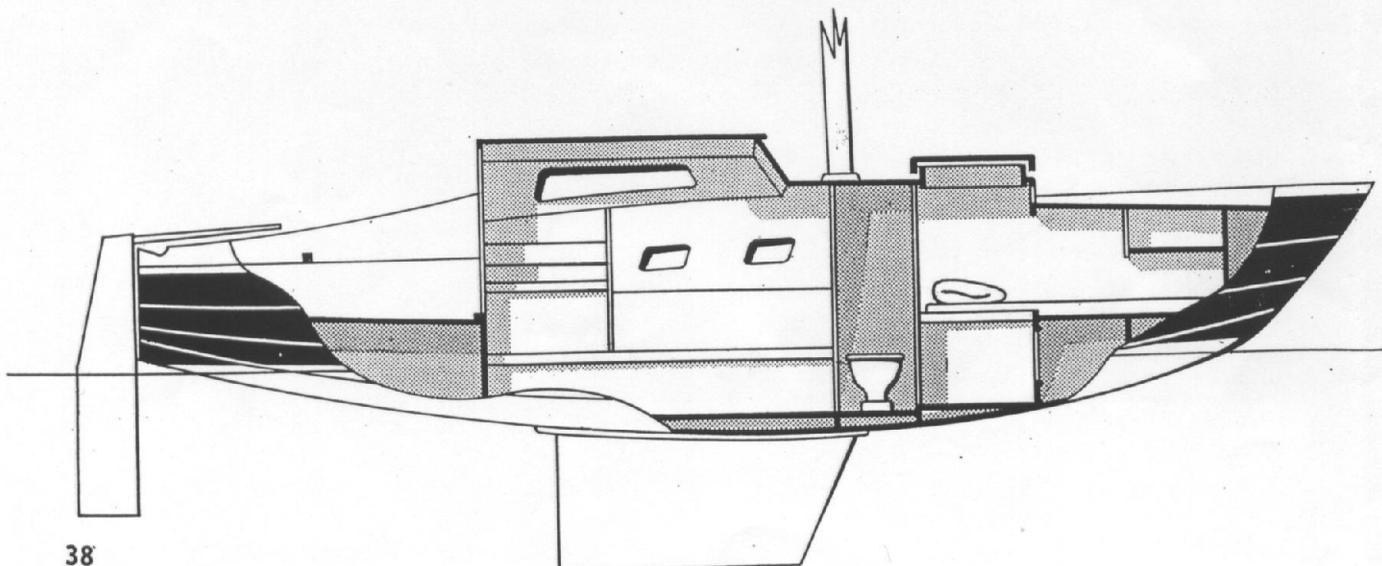
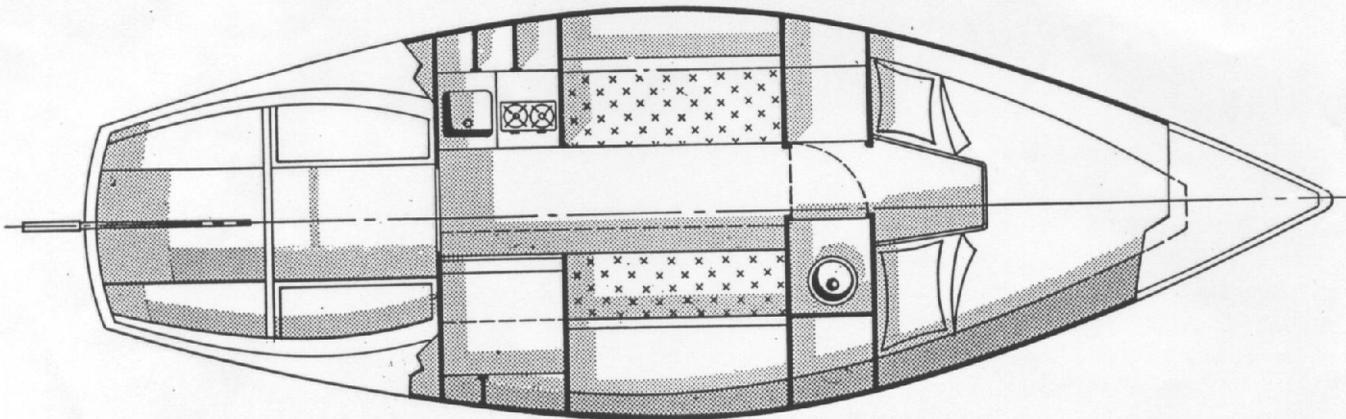
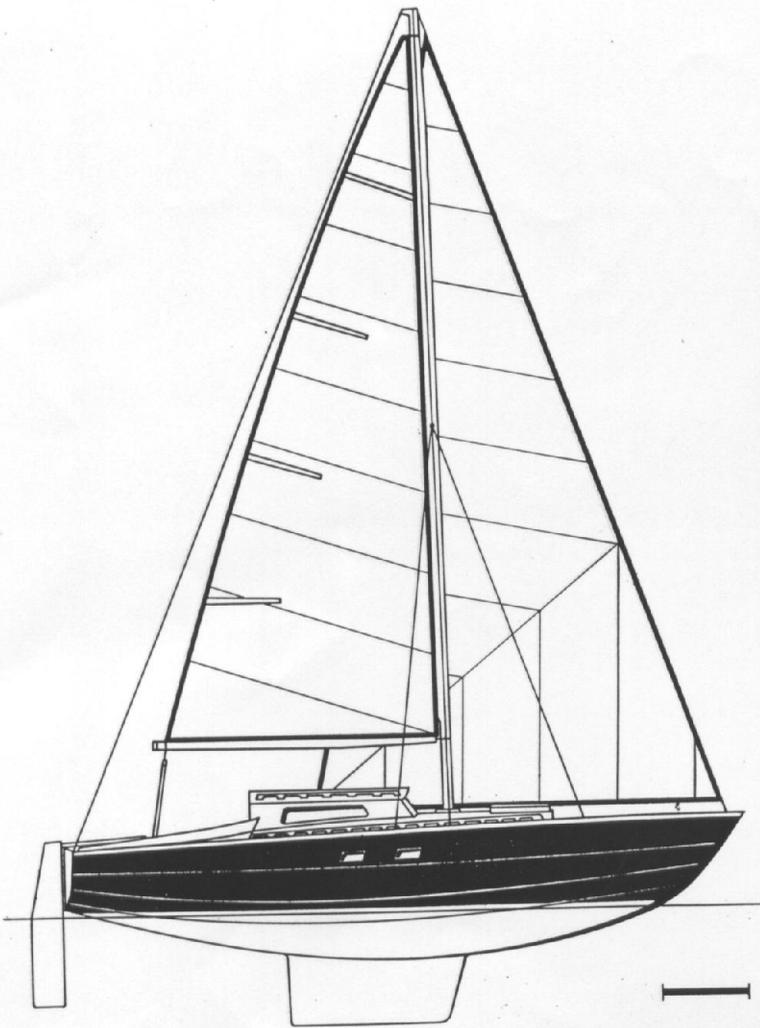
Architecte : PHILIPPE HARLÉ.

Longueur hors tout	8,00 m
Longueur flottaison	6,65 m
Largeur	2,68 m
Tirant d'eau	1,32 m
Déplacement	1 900 kg
Lest	840 kg
Surface de voilure :	
grand-voile	14,70 m ²
foc	14,00 m ²

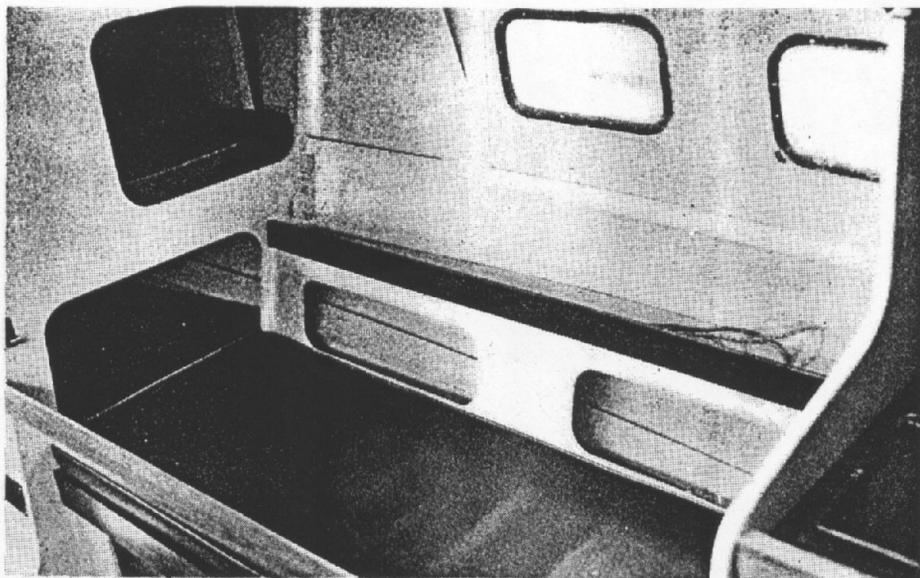
Constructeur : Arié-Vernazza, rue des Chantiers, 17 - La Rochelle.

Prix standard sans voiles : F 24 990.

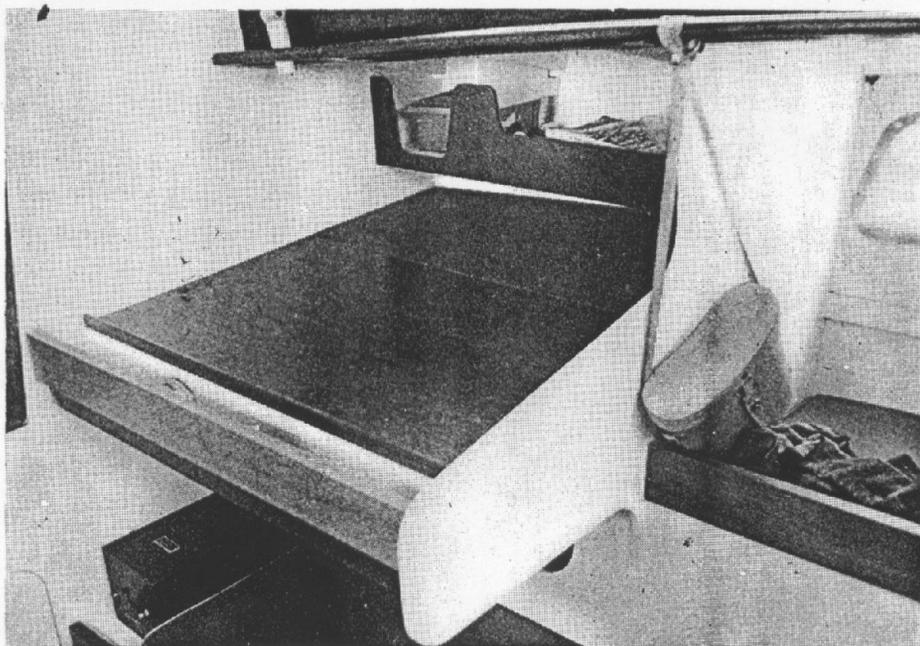
Prix version luxe très complète, prête à la mer, une grand-voile, 4 focs, W.-C., matelas, etc. : F 33 900.



L'Armagnac semble intérieurement très volumineux pour sa longueur. Les couchettes sont confortables, la table de navigation (au centre) est de bonnes dimensions et offre les rangements nécessaires, la cuisine (ci-dessous) est bien équipée.



REPORTAGE PHOTO LA NOUË-BATEAUX.

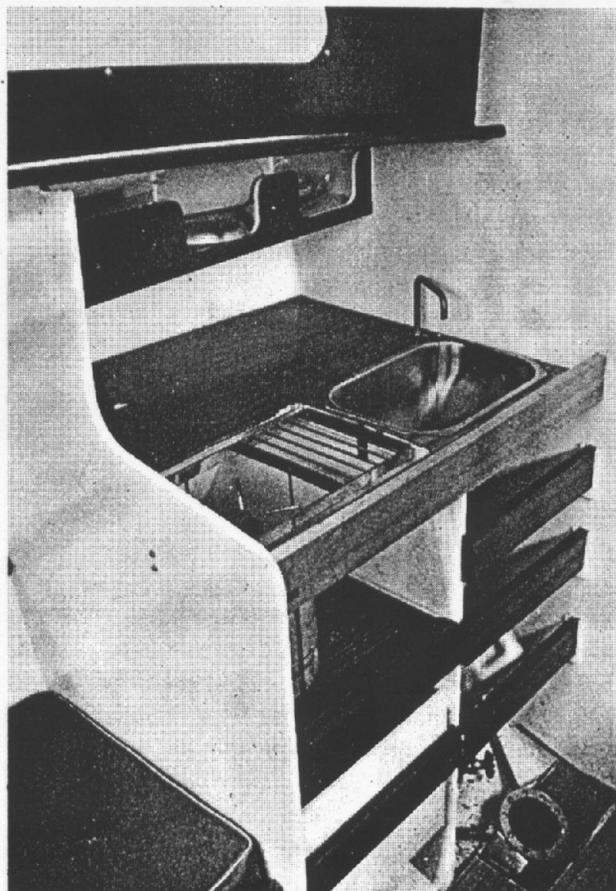


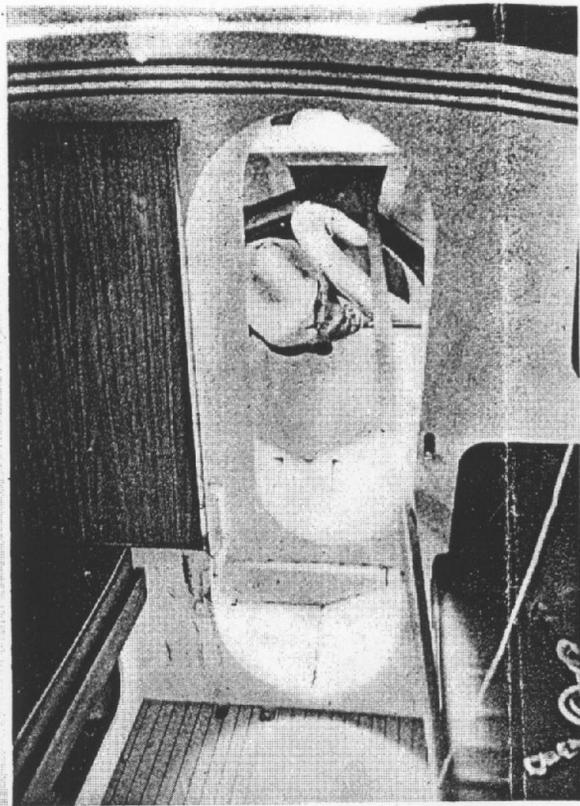
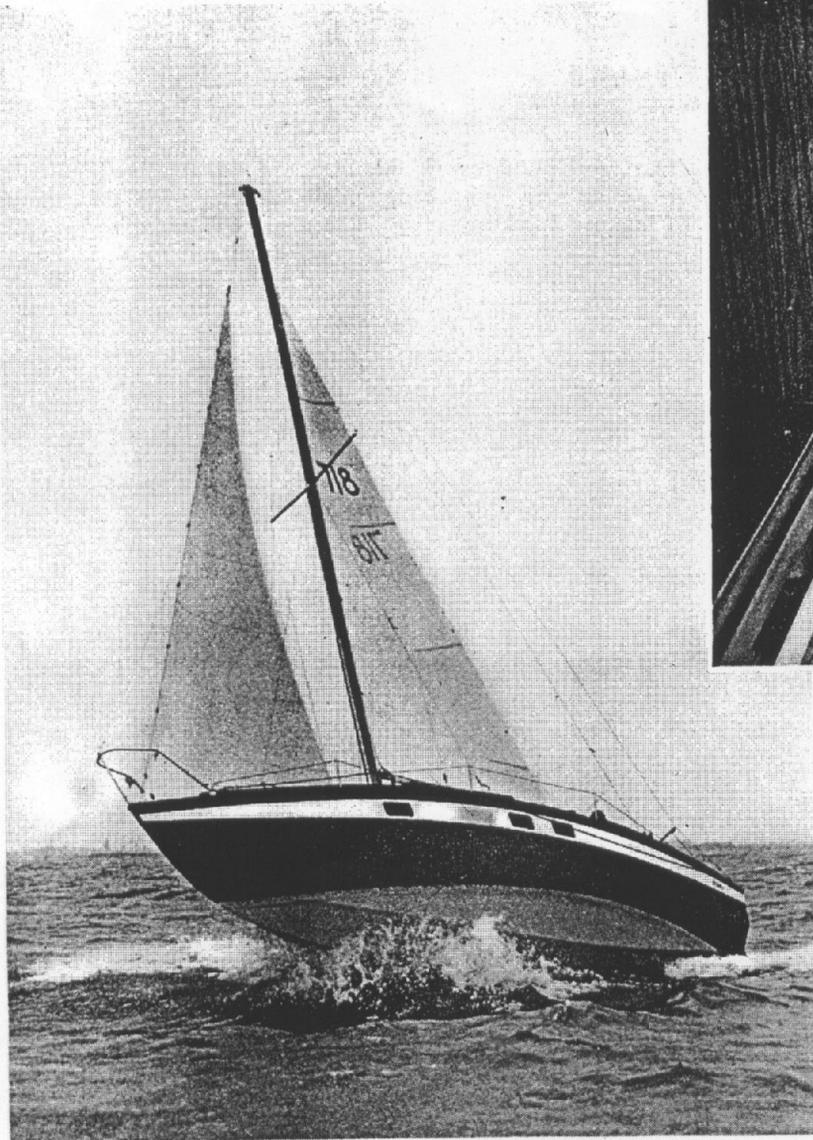
La carène, avons-nous dit, est belle. Le plan de dérive est constitué par un court aileron en fonte, pesant 840 kg et un safran suspendu au tableau avec, par conséquent, une surface mouillée modérée. La voilure est élancée, elle comporte une grand-voile assez étroite et un grand triangle avant.

Sous voiles, l'Armagnac donne l'impression d'être beaucoup plus grand que ses 8 mètres. Le confort de son cockpit est considérable, toutes les manœuvres sont faites sur le pont très dégagé. Le barreur, placé tout à l'arrière, garde « beaucoup de bateau » devant et, de « là-haut », la mer paraît loin.

Un louvoyage, entre les tours qui gardent l'entrée du port de La Rochelle et dans le chenal qui mène à la mer, nous a d'abord convaincu de la maniabilité de l'Armagnac. Ensuite, dégagés de la terre, nous avons pu nous faire une opinion plus précise des qualités de ce voilier très rapide, qui remue très peu d'eau.

La carène est prévue pour que l'équipage





Ci-dessus : entre le carré et le poste avant, w.-c. et rangements trouvent place entre les cloisons de renfort.

Ci-contre : l'Armagnac est un bateau rapide et marin qui révèle sous son aspect de « gros bateau » une carène élégante aux lignes fines.

puisse utiliser le cockpit sans que le tableau engage. Quel que soit l'angle de gîte, on peut, en jouant sur la position du point de tire de l'écoute de grand-voile sur son rail, rendre la barre pratiquement neutre, mais les mouvements naturels de celle-ci, au plus près sur une mer courte, seront d'une ampleur telle que le barreur devra effectuer toute une gymnastique de style rééducatif, à moins d'accepter de brider le bateau en bloquant la barre sensiblement dans l'axe.

Le bau important confère un très bon rendement au génois. Les cadènes, placés originellement à la lisse, ont été rentrés d'une dizaine de centimètres. On peut ainsi le border beaucoup plus plat, avant qu'il ne porte sur les haubans. Le cap, au plus près, s'en trouve très sensiblement amélioré. En revanche, par brise plus fraîche et clapot formé, la disposition ancienne du gréement aurait obligé le barreur à mener le bateau à un cap qui correspond sans doute mieux aux

caractéristiques de passage d'une coque large et légère.

Les mouvements de l'Armagnac sont doux. Son franc-bord le rend sec et les équipiers sont très abrités dans le cockpit. La barre n'est pas dure aux allures portantes et l'Armagnac semble facile à ramener en ligne. On peut craindre seulement que, sous spi, par belle brise et mer formée, le safran suspendu, démuné de tout support, ne fatigue beaucoup lors des grands coups de barre qui seront alors nécessaires et ceci, joint aux observations que nous avons faites à propos des mouvements de la barre au plus près, nous ferait préférer une disposition d'appareil à gouverner comportant un petit aileron.

Bateau complet, l'Armagnac est capable de planer. Ses performances séduiront les uns, son confort retiendra les autres. D'une finition très correcte, il est très habitable. La balance penchera souvent en sa faveur...