

# Voile magazine



8

talkies-walkies  
au banc d'essai

## Spécial Corse

- ✓ Une traversée réussie
- ✓ 10 mouillages de rêve autour de Bonifacio
- ✓ Où louer ?



**RM 1260**

100 milles à bord d'un grand biquille,  
puissant et stylé

Comparatif : deux day-boats de charme sur le bassin d'Arcachon  
Essais : le Hunter 33 biquille et les premiers bords du Xp 50  
Jeux olympiques : tous les Bleus en piste pour les médailles  
Lac Léman : mon premier Bol d'Or à bord d'un Surprise



L 19898 - 200 - F : 5,60 €



5,60 € - N° 200 - AOUT 2012  
Bel./Lux. : 6,20 € - CH : 9,50 FS - Can. : 9,70 \$CAD - Port. cont. :  
6,50 € - Gr./Esp./It. : 6,50 € - DOM/S : 6,20 € - DOM/A : 7,30 € -  
Cal./S : 870 XPF - Cal./A : 1 600 XPF - Pol./S : 960 XPF - Pol./A :  
1 700 XPF - Maroc : 70 MAD

CAPE COD

# Luxe de bon goût et cockpit de rêve

Pour naviguer en père peinard, sur la grand mare des canards, c'est le bateau qu'il vous faut. Convivial, élégant et pratique.

**LA VIE DU BON CÔTÉ**, c'est exactement ce que l'on voit quand on se trouve assis sur les coussins de la longue banquette en demi-cercle à l'avant du Cape Cod. C'est bien simple, il n'y a rien à faire, à part profiter du paysage, de toute façon toutes les manœuvres (winches et bloqueurs) reviennent à l'arrière. Ainsi les « passagers » ne sont jamais dérangés. Ils peuvent s'asseoir au rappel, les fesses calées sur l'hiloire, mais ils préféreront sans doute s'asseoir plus bas, sachant que la belle table basse en teck fait un très bon cale-pieds. Pour le déjeuner (ou le dîner), cette table se relève et ses deux abatants se déploient. Mais nous n'en sommes pas là. Au centre du cockpit, le petit capot moteur sert de point d'appui à la gîte, de prolongement de la table pendant les repas, voire de vide-poches. A cet endroit, il n'y a pas de banquette sur les côtés, ce qui permet de circuler facilement de l'arrière à l'avant et vice-versa. A l'arrière, on trouve une banquette en U et deux winches recentrés (pratiques pour les manœuvres), la barre d'écoute comme le taquet-coinceur du palan étant quant à eux rejetés en arrière de la mèche de safran – moins pratique. Dès les premiers bords, le Cape Cod fait preuve d'une certaine aisance. Mais à cette allure de débridé, avec environ 12 nœuds de vent, la barre est un peu dure et il faut presque la garder « dans le coin ». Il faut dire que nous sommes sans doute à la limite de la réduction de voilure... et que le stick pourrait être fixé plus en avant sur la barre! Peut-être faudrait-il en outre s'assurer que le bout de descente du safran (pivotant) est bien bloqué... En tout cas, le bateau n'a aucune tendance à passer sur sa barre. L'architecte Clément Salzes envisage éventuellement de faire un safran plus court, et il précise : « Avec ces bômes très longues, le centre de voilure se décale vite sous le vent quand on choque au bon plein-travers; ce qui a tendance à rendre le bateau ardent, surtout si l'on ne porte pas le grand foc amuré sur le bout-dehors ». Du côté de l'accastillage (Harken), en revanche, pas grand-chose à redire, au moins dans cette version « gréement Maxi » – laquelle comprend, faut-il préciser, un mât et une



▲ Belle pièce inox au-dessus du palier supérieur de la barre. Notez les bouts de relevage du safran

bôme plus longs, un long bout-dehors carbone rétractable (1,80 m), un grand foc sur emmagasineur amuré sur le bout-dehors, un patacas réglable, des winches deux vitesses de 35, une hélice bec de canard, mais aussi une dérive plus profonde de 40 cm, et un peu plus lourde, avec système de relevage hydraulique. La qualité des finitions est en phase avec le tarif du bateau – plutôt élevé, le Cape Cod étant même un peu plus cher que le Bô. La conception générale témoigne d'un vrai souci du détail pratique : voir par exemple ces quatre grands vide-poches sous les banquettes arrière, ou ces deux coffres sous les banquettes avant. Le Cape Cod offre aussi une couchette double, accessible par un grand panneau ouvrant sur la plage avant – et non par une vraie descente comme sur le Bô; c'est plus lumineux et plus agréable, mais moins pratique – en mer, il sera souvent impossible d'accéder à l'intérieur...

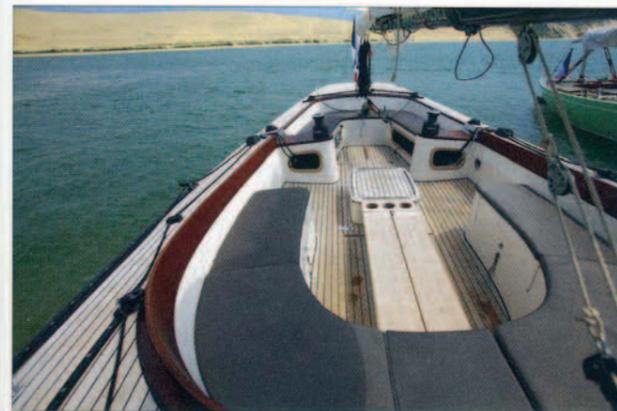
## EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	8,96 m
LONG. FLOTTAISON	7,10 m
LARGEUR	2,60 m
TIRANTS D'EAU	0,45-1,45 m (Maxi : 0,45-1,85)
DEPLACEMENT	1 450 kg (Maxi : 1 500 kg)
LEST STANDARD	210 kg (dérive) + 260 kg (fonds)
LEST VERS. « MAXI »	260 kg (dérive) + 260 kg (fonds)
SV AU PRES	43,70 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	28,90 m <sup>2</sup> (Maxi : 21 m <sup>2</sup> )
FOC/TRINQUETTE	14,80 m <sup>2</sup> (Maxi : 13,30 m <sup>2</sup> )
GRAND FOC	21 m <sup>2</sup> (Maxi seulement)
MOTORISATION	Craftsman 16 ch
MATERIAU	verre-polyester en infusion
ARCHITECTE	Clément Salzes/Rosewest
CONSTRUCTEUR	Rosewest

PRIX DE BASE / VERSION ESSAYÉE 89 700/138 736 €



« De style bien plus contemporain que le Bô 28, le Cape Cod porte un gréement marconi avec mât en aluminium, et il offre un cockpit moderne. »



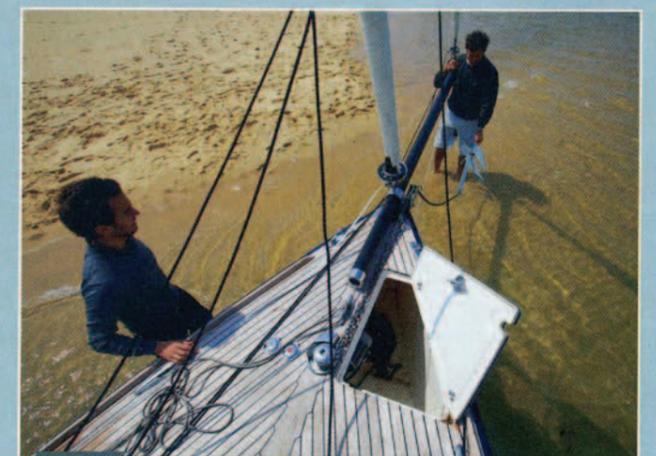
▲ La partie avant du cockpit est très réussie. On tient facilement à six personnes autour de cette banquette au galbe subtil. La table se relève.



▲ Mât en aluminium laqué noir sur le Cap Cod, mât en spruce sur le Bô (que l'on distingue à l'arrière-plan); deux styles résolument différents.



▲ Hauteur sous barrots limitée (1 m, et 70 cm au-dessus de la couchette), mais cette cabine est cosquée! Par contre l'accès par le panneau de pont est impossible dès que ça mouille...



▲ La pièce d'étrave est assez complexe puisque l'anneau inox dans lequel coulisse le bout-dehors peut pivoter sur un axe vertical afin que l'on puisse ranger l'espar sur le côté.