

# YACHTING

## Classique

Les Bateaux d'Exception

Juillet - Août - Septembre 2012

N° 53



### DOSSIER

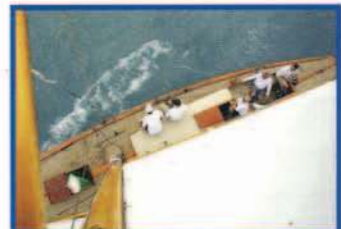
## 10 BATEAUX ENTRE RÊVE ET RÉALITÉ

ALTAÏR  
MOONBEAM III  
DELPHINE  
MARI-CHA IV  
AGNETA ET...

LE CORSAIRE  
JOLI MORGANN  
LE REQUIN  
DINGHY 12'  
LE CINQUO



Dossier Les vrais utopistes du nautisme



Légende Jour de Fête, génie de la Q Class



Transat Classique Mais comment osent-ils ?



America's Cup Des marins comme des athlètes



M 03432 - 53 - F : 7,90 € - RD

France : 7,90 € - Belgique : 9,5 € - Suisse : 14,95 € - Canada : 14,95 € - Luxembourg : 9,50 €

## Essai

## Cap Cod

vous. Le foc, monté sur enrouleur, est prestement déroulé. Par 12 à 13 nœuds de vent, la longue coque grimpe rapidement à 6 nœuds au plus près du vent (45° au compas), sans gîte excessive. Par petit temps, il est possible de dérouler le yankee de 21 m<sup>2</sup>, amuré sur un long bout-dehors en carbone. Le Cap Cod, avec ses trois voiles, a très fière allure. Et il est également très vélocé. Au travers, le GPS indique 7 nœuds, une vitesse très convaincante. Ces excellentes performances pourraient être meilleures encore, sitôt que le chantier pourra installer une hélice repliable. La crapaudine étant pour l'instant trop petite pour installer une hélice à pales mobiles de bonne taille, nous nous sommes donc contentés d'une classique tripale. Au portant, il est possible d'envoyer un grand spi asymétrique de 45 m<sup>2</sup> sur le bout-dehors.

Pour descendre dans la cabine, il faut passer par le hublot.

**Absence de filières.** La barre, légèrement ardente, offre d'excellentes sensations. Depuis son poste, le barreur peut régler facilement les écoutes de foc et de yankee. Il est donc aisé de manœuvrer en équipage réduit ou même en solitaire. Quant à la barre d'écoute de grand-voile et à son écoute, elles sont repoussées derrière la barre franche, ce qui oblige à croiser les mains pour affiner le braquage de la voile. Déconcertant lors des premiers milles, mais on s'y habitue très vite ! Même chose pour l'absence de balcons et de filières.

Après quelques bords de louvoyage, nous décidons de mouiller. La longue dérive lestée (version quillard sur demande) se relève très rapidement grâce à un moteur électrique attelé à une pompe hydraulique. En cas de choc, le système se désamorçait pour que l'appendice se relève librement. Le safran, lui, est maintenu en place par deux bouts et des clamcleats qui larguent sous charge. L'ancre est sortie de la profonde baille à mouillage, la chaîne file sur le davier, contrôlée par le guindeau. Il faut juste veiller à ne pas abîmer l'étrave droite avec l'ancre.

Autour du barreur, on peut déjà s'installer à quatre. Et ce n'est pas tout : une autre paire de banquettes encadre une table escamotable - à la manière d'une planche à repasser. Là, près du mât, on peut partager un verre ou un repas à six. À bord du Cap Cod, pas de descente classique mais un grand hublot de pont sur la plage avant. À l'intérieur, tout près de l'étrave donc, une cloison cache un WC chimique et un contre-moule polyester dessine deux courtes banquettes. Sous le cockpit, de chaque côté du puits de dérive, se trouvent deux larges couchettes. Elles sont malheureusement plus larges aux pieds qu'à la tête, difficile donc de dormir à deux. Le chantier a également prévu quelques équipets, coffres et rangements, de telle sorte qu'une petite croisière de deux ou trois jours en équipage réduit soit envisageable. Alors, envisageons...



## LE CAP COD EN CHIFFRES

Architecte : Plessis/Salzes  
Construction : Rosewest  
Longueur de la coque : 8,97 m  
Longueur de flottaison : 7,1 m  
Bau maxi : 2,73 m  
Tirant d'eau : 0,45/1,45 m ou 1,85 m  
Déplacement : 1 450 kg  
Lest : 510 kg  
Surface de grand-voile : 30 m<sup>2</sup>  
Surface de foc : 13,3 m<sup>2</sup>  
Surface de yankee : 21 m<sup>2</sup>  
Surface de spi : 45 m<sup>2</sup>  
Motorisation : 16 ch Diesel  
Prix : 89 000 €



# Canot à tout faire !

**Cap Cod.** Ce très élégant voilier est inspiré des canots des années 1920. À son bord, on peut tout faire : naviguer en solo, régater ou encore se promener. Ou encore le contempler, ô temps suspendu, en train de se dandiner, nonchalamment accroché à son mouillage. Tout est bon chez lui. TEXTE ET PHOTOS : EMMANUEL VAN DETH



Un pont en teck latté courbe comme celui-là, on en redemande. Une option incontournable tout comme le gréement rallongé.

Une inspiration des années 20 jusque dans la forme des laizes.



Amuré sur son bout-dehors en carbone, le yankee de 21 m<sup>2</sup> peut être établi au près par petit temps.

À la sortie du port d'Arcachon, notre coque sombre de 9 mètres ne passe pas inaperçue. Les voiliers nous saluent et les bateaux à moteur se déroutent pour nous prendre en photo. C'est un signe. En septembre dernier, au Grand Pavois de La Rochelle, Hervé Nollet, le patron du chantier Rosewest, avait profité de ce salon nautique sur l'eau pour présenter ses deux premiers Cap Cod, du nom d'un lieu « *so chic* » du Massachusetts, où la bonne société de Boston, les Kennedy compris, vient profiter de la mer. **Inspiré des années 20.** La version la plus dépouillée, avec son gréement ramassé et son pont recouvert de peinture claire, laissait un sentiment mitigé : étrave gaillarde, mais ailes coupées... Alors que le voisin de ponton, avec son mât noir bien élancé à deux étages de barres de flèches, sa laque bleu marine et son pont teck était bien plus élégant. C'est bien sûr ce modèle que nous avons souhaité essayer : à bord, c'est le plein d'options pour un voilier au final prati-

quement deux fois plus cher, mais tellement plus attrayant ! Hervé, spécialiste des petites unités en teck, a décidé il y a deux ans d'étudier un plus grand voilier, dont le programme est particulièrement large. Il s'agit en effet de se promener sur l'eau en famille ou entre amis afin de partager un repas, pourquoi pas bien posé à plat sur un accueillant banc de sable, naviguer facilement en équipage réduit, voire en solitaire, régater à bon niveau et passer une nuit à bord à la faveur d'une météo particulièrement avenante. Le dessin de la carène, inspiré des voiliers des années 1920, comme les canots mixtes du bassin d'Arcachon, a été réalisé par Julien Marin et finalisé – calculs et structures – par Clément Salzes. On ne peut s'empêcher de rapprocher le projet à l'engouement pour le canot mixte depuis quelques années autour du Bassin. Le chantier Lacaze a commercialisé une dizaine de coques en polyester, Bonnin et Bossuet ont lancé il y a un an leur Bô 28 et Alexandre Genoud (le Vert d'O, le Leggero), basé

à Fouras, près de La Rochelle, prépare lui aussi un modèle inédit sur plan Hervé Henseval. Alors, quoi de neuf avec Cap Cod ? Tout d'abord, le franc-bord est sensiblement plus haut que celui d'autres modèles cités, particulièrement l'étrave. Ensuite, le gréement d'origine est un cotre marconi, et non une option. Pour finir, l'ergonomie du pont et des aménagements est particulièrement soignée. **Fière allure.** Face à la jetée Thié et les pins parasols de la promenade d'Arcachon, la grand-voile est envoyée depuis le pied de mât : les manœuvres de drisses et de bosses de ris sont concentrées ici, sur deux winchs et une batterie de bloqueurs, sans retour au cockpit. Un choix logique, puisque le dit cockpit est immense. On apprécie les deux grandes bannes à bouts découpés de part et d'autre du pied de mât. Bravo également pour la voile : les laizes ne sont pas aussi petites que celles des anciens voiliers qui nous ont tant fait rêver, mais l'élégance est au rendez-



Des banquettes à côté du barreur, encore des assises à l'avant, autour d'une table de cockpit : difficile d'imaginer plus convivial.



À peine 1 mètre de hauteur sur les barrots, mais deux belles couchettes de chaque côté de puits de dérive.



Le chantier a prévu trois taquets escamotables des chaumars et des protections contre le ragage. Le teck en inox.