

# Craff 24, 1981, dérivateur

*Un étonnant dérivateur intégral avec beaucoup de personnalité, tel se présente le Craff 24, un voilier qui donne envie d'explorer sans attendre toutes les rivières et rias bretonnes. Outre sa facilité à échouer, il se présente également dans une livrée impeccable.*

Texte et photos : Loïc Madeline.

**I**l en est des bateaux comme des personnes. De tous les genres, de tous les styles. Certains sont plus grands ou plus gros. D'autres plus enjoués ou plus tristes. Mais finalement, rares sont ceux que l'on remarque au premier coup d'œil en sachant que l'on ne les oubliera pas. Affaire de personnalité, de caractère. Et c'est précisément le cas de ce *Sea Wear* qui nous attend sur un ponton du port du Crouesty. Nous l'avions déjà croisé, sur l'eau, presque deux ans plus tôt et, séduits par la silhouette pimpante de ce joli bateau vert, nous étions allés saluer ses propriétaires pour nous enquérir de son type. « C'est un Craff 24 » nous avait répondu le couple, heureux de tailler sa route vers Houat en ce matin de printemps. Un Craff, oui, du nom d'un chantier disparu mais surtout pas inconnu. Robert Craff était un artisan renommé. Un familier des constructions en bois traditionnelles qui a vécu en première ligne la démocratisation de la plaisance en construisant des cotres des Glénans, puis des Caravelle et enfin des Corsaire. En 1964 Eric Tabarly, qui remportait la fameuse transat anglaise, démontrait avec éclat la supériorité d'un matériau formidable : le contreplaqué. Sous le crayon de Jean-Jacques Herbulot et avec toute l'énergie déployée par la célèbre école des Glénans, les Vaurien, Caravelle, puis Corsaire et Mous-

quetaire permettaient à un nombre croissant de Français de découvrir les joies du rappel et de la croisière.

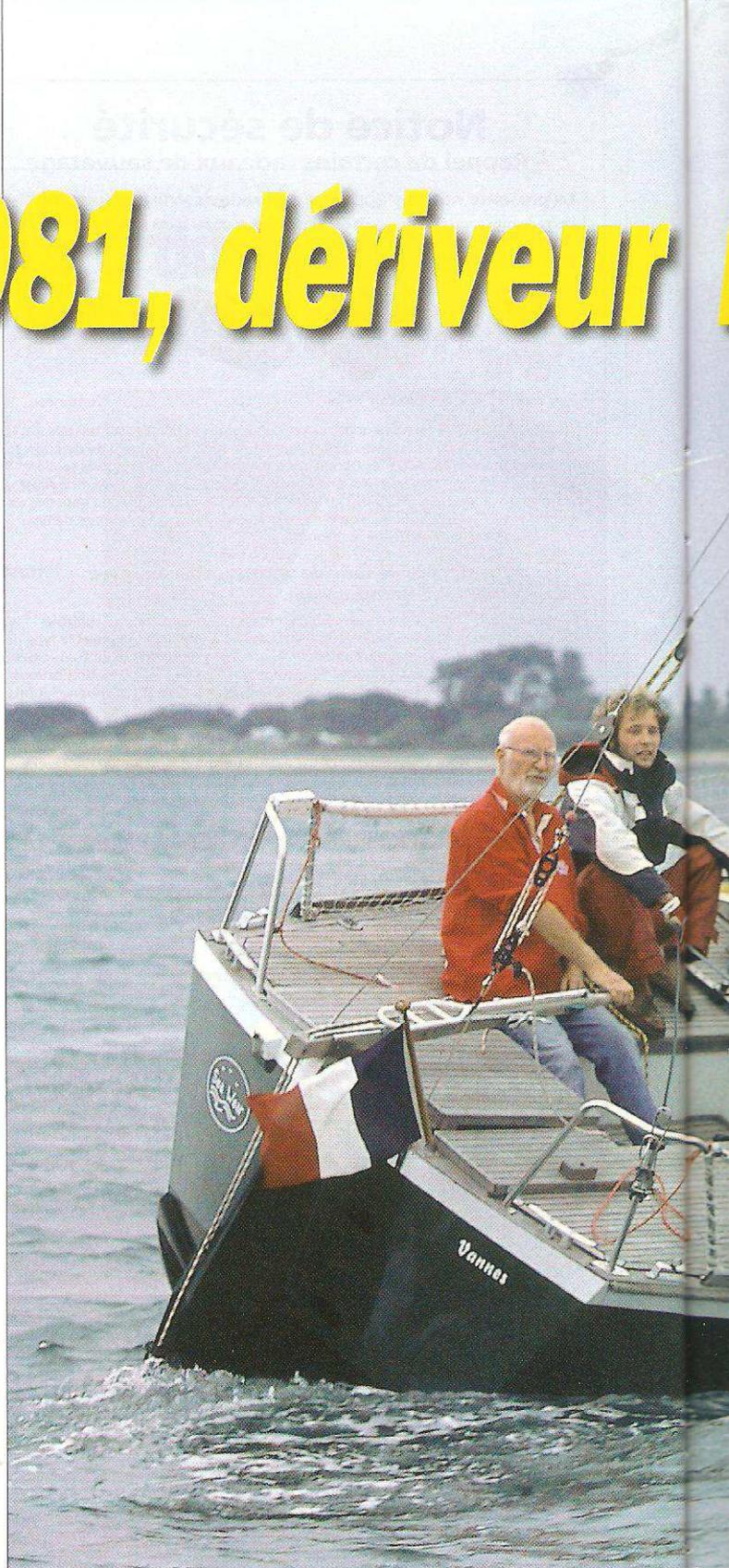
Dans les années soixante-dix, le contreplaqué va céder le pas au polyester. La fibre de verre, qui se prête davantage à la construction en série, requiert une main-d'œuvre moins qualifiée que des charpentiers de marine mais surtout la marine en bois souffre de son histoire face à des nouveaux matériaux qui promettent une longévité maximum avec un entretien minimum.

## **Bouchains vifs et fond plat**

Les architectes qui connaissent les qualités du CP comme les chantiers spécialisés ne manquent pas de proposer des bateaux innovants mais la vague polyester est trop forte et emporte tout sur son passage. Ainsi, le Craff 24, petit frère d'un 33 qui a fait les beaux jours de quelques écoles de croisière, ne sera construit qu'à quelques unités. Et pourtant, les visiteurs qui le découvrent en janvier 1981 sous la voûte du CNIT n'ont pas manqué d'être séduits par ce drôle de bateau. Le Craff 24 dessiné par Dominique Presles est un dérivateur intégral, c'est-à-dire qu'il se pose directement sur ses fonds. Sa dérive, pivotante, s'escamote dans son puits en cas de choc mais elle est profilée pour de bonnes performances. Le grément aux trois

quarts est très élané et le pont absolument flush deck lui donne un air racé très réussi laissant augurer de bonnes performances. Original par sa silhouette et son mode de construction, le Craff 24 l'est encore plus par ses emménagements : tout le volume sous le cockpit est occupé par deux grandes couchettes. Et sur l'avant, un hublot sous-marin permet de voir les fonds. Ce n'est pas tout : malgré un maître bau de 2,80 m, le Craff 24 est transportable sur route

pour peu qu'on veuille bien l'incliner sur sa remorque : sa largeur passe alors à 2,50 m. Même quelques années plus tard, on est curieux de vérifier la pertinence de toutes ces idées. Et le premier constat est flatteur. Nous l'avons déjà dit, ce voilier a fait mieux que résister à l'usage des ans ; il affiche une ligne superbe qui lui donne d'ailleurs un air de plus grand bateau, d'autant que cet exemplaire présente une peinture absolument impeccable. La coque



**VENDS : 24 000 €**

# Intégral, état impeccable



*Le cockpit et le pont arrière sont entièrement lattés de teck. L'accastillage est largement dimensionné.*

arbore un joli vert bouteille et *Sea Wear* a le bon goût de présenter en sus un taud de grand-voile et une capote assortis. Pour ce qui est de la tenue dans le temps, visuellement au moins, il n'y a rien à dire. Le soin apporté au bateau est confirmé par la présence d'un accastillage largement dimensionné avec une paire de winches de chaque bord et une longue barre d'écoute sur toute la largeur du cockpit. En installant le génois sur son enrouleur, nous consta-

terons que la voile est pratiquement neuve. Idem pour la grand-voile. Si nous ne savions pas que le constructeur a depuis longtemps cessé son activité, nous pourrions nous interroger sur l'âge du bateau. En jetant un œil par la descente, le constat est le même : tout est très propre, aucun signe d'usure. Les voiles à poste, il est temps de nous dégager du cat-way. Mais où est le moteur ? Surprise ! Il est caché dans un coffre sous la plage arrière. Il s'agit en

fait d'un hors-bord monté en puits. Pas bête, ainsi il est bien placé, juste devant le safran et n'impose pas de mouvements, toujours périlleux pour les lombaires, par-dessus le balcon arrière. De surcroît, ce puits est fermé par une trappe, ce qui évite de souffrir de sa traînée lorsque l'on navigue à la voile. Et, bien sûr, le moteur est parfaitement protégé lors des échouages. Qui dit mieux ? Soyons honnêtes, ce n'est pas tout à fait le paradis : avant

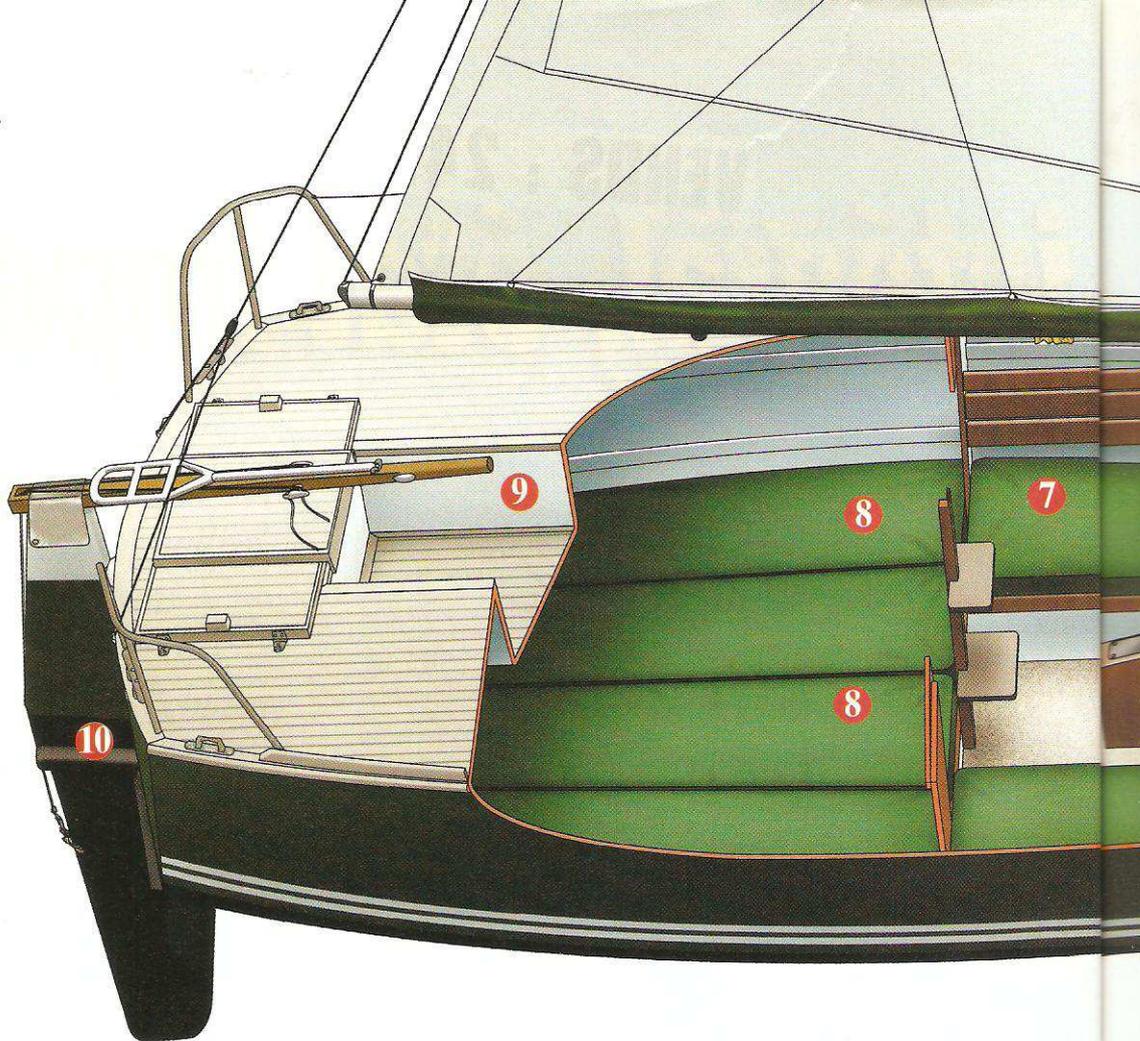
d'entamer la manœuvre en marche arrière, nous aurions dû penser à descendre la dérive... Attention à la distraction, avec un petit vent latéral il est facile de se faire surprendre. Heureusement l'appendice, manœuvré à l'aide d'un palan à plat-pont, a rapidement trouvé sa position verticale. Et de toute façon le déplacement très raisonnable du Craff24 (seulement 1 250 kg) permet de le déborder sans risquer le tour de rein. Une fois dans le chenal, les voiles sont

# UN CRAFF 24 MIS A NU

vite établies; et l'on s'aperçoit très vite que ce bateau est largement toilé. Le mât porte une grand-voile très conséquente (21,50 m<sup>2</sup>) et le génois n'est pas en reste. Pour tenir cette longue perche dont la section nous paraît un peu fine, le haubanage aux barres de flèche poussantes est complété par une paire de bastaques.

## Bien toilé et un peu ardent

Première constatation : ce Craff 24 est plutôt ardent malgré son safran de bonne surface. Mieux vaudra réduire tôt si l'on ne veut pas s'employer à l'écoute de grand-voile. Le cockpit est étonnamment petit. On y est du coup très bien calé mais on ne s'y tiendra confortablement qu'à deux. Le barreur va naturellement se porter sur les larges plats-bords habillés de teck. Stick en main, bien installé au rappel, il profite d'une vue très dégagée sur son étrave. Le petit clapot qui nous accueille à l'entrée du golfe du Morbihan est



CETTE ANNEE-LA...

## 1981 : naissance du Microsail

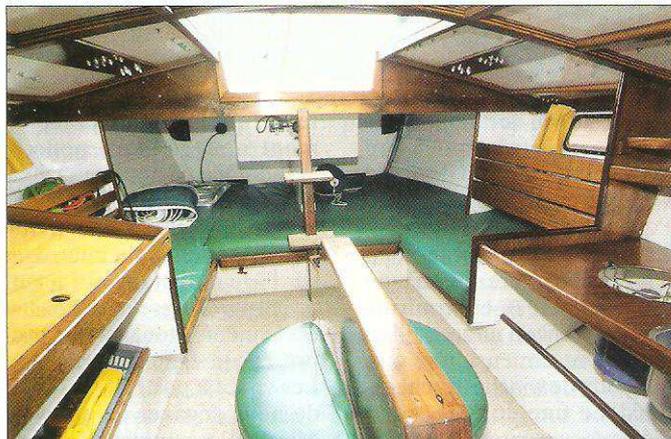
En 1981, Jeanneau se lançait à son tour dans la production d'un micro. Un de ces croiseurs de poche imaginé pour remplacer le Corsaire. Capable d'emmener ses occupants faire des petites croisières et apte à régater également, notamment dans le cadre de la Micro-Cup. Le chantier des Herbiers faisait alors appel à l'architecte californien Garry Mull pour dessiner le Microsail. Un choix dont on peut mesurer le bien-fondé quelque 25 ans plus tard. Le Microsail est en effet encore produit et obtient toujours de bons résultats en régate (en 1981, il s'était adjugé les quatre premières places de la Micro-Cup dans la catégorie croiseurs côtiers). Les caractéristiques qui avaient fait son succès à l'époque : grande stabilité, cockpit très réussi et performances flatteuses ont résisté au temps. Il faut aussi noter dans la longévité exceptionnelle de ce modèle le rôle éminent joué par son association de propriétaires qui a su trouver des constructeurs après que les chantiers Jeanneau en eurent cessé la production. Le Microsail est aujourd'hui proposé par le chantier Franck Roy.



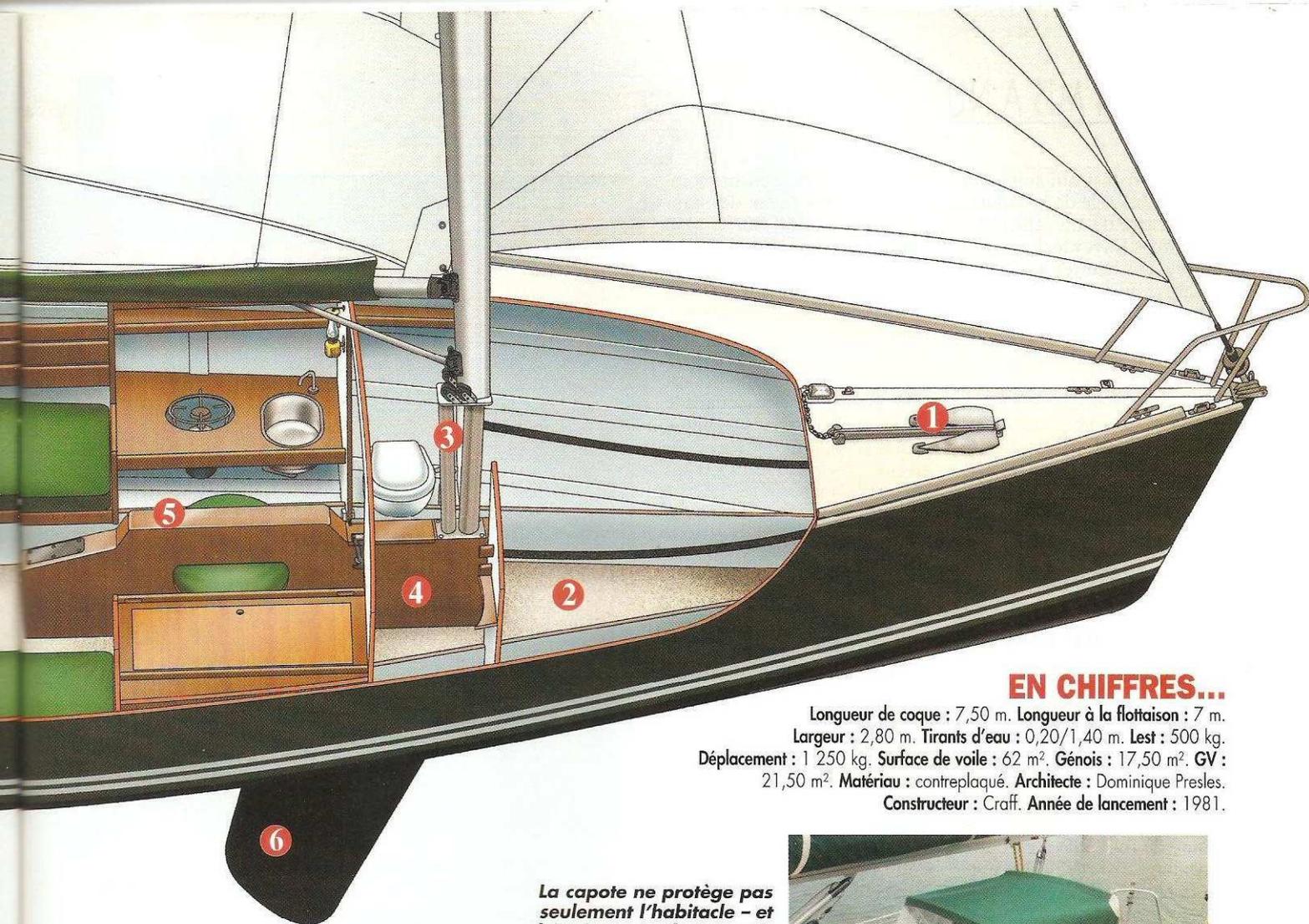
En 25 ans, le Microsail a réussi à ne pas prendre de ride...

## Le Craff 24 en dix points

1. Pas de baille à mouillage sur la plage avant. L'ancre est maintenue à plat-pont et sa chaîne va rejoindre les fonds via un écubier. Au solide taquet central utilisé pour tourner la chaîne s'ajoutent deux taquets d'amarrage.
2. La fenêtre en plexi qui permettait de visualiser les fonds juste avant l'échouage a été obstruée. L'avant est utilisé pour les rangements.
3. Le bout de relevage de la dérive rejoint un palan placé à plat-pont sur tribord.
4. La hauteur sous barrots au niveau des toilettes est de 1,26 m.
5. Le puits de dérive sépare le coin cuisine de la table à cartes. Il sert également de support pour deux petits sièges en demi-cercle.
6. La dérive est profilée pour favoriser les performances au près : elle s'escamote complètement dans les fonds en position haute.
7. Les banquettes ne mesurent que 0,78 m de long mais prolongent les couchettes.
8. Les deux couchettes arrière sont symétriques. Elles mesurent 1,85 m par 1,18 m et la hauteur sur couchette est encore de 0,70 m.
9. Le cockpit est étroit : seulement 0,68 m pour 1,20 m de long. Ainsi, il est facile de s'y caler et il libère de la place pour les couchettes.
10. Le safran est pivotant : il se commande par des bouts qui reviennent de part et d'autre de la barre franche.



La vue vers l'arrière dévoile des petites marches de descente mais aussi de très belles couchettes sous le cockpit.



### EN CHIFFRES...

Longueur de coque : 7,50 m. Longueur à la flottaison : 7 m.  
 Largeur : 2,80 m. Tirants d'eau : 0,20/1,40 m. Lest : 500 kg.  
 Déplacement : 1 250 kg. Surface de voile : 62 m<sup>2</sup>. Génois : 17,50 m<sup>2</sup>. GV :  
 21,50 m<sup>2</sup>. Matériau : contreplaqué. Architecte : Dominique Presles.  
 Constructeur : Craff. Année de lancement : 1981.

*La capote ne protège pas  
 seulement l'habitacle - et  
 l'équipage! - du mauvais  
 temps, elle permet de se tenir  
 debout dans la descente  
 (hauteur sous capote : 1,85 m).*



*Le traitement des emménagements intérieurs avec ses barrots vernis et les lisses apparentes est très réussi. Remarquez le hublot de coque au-dessus de la table à cartes et la fenêtre au premier plan qui permet de vérifier la position de la dérive.*

le meilleur test qui soit pour juger du passage de la carène : avec un peu de gîte, elle glisse sans effort. En revanche, mieux vaut ne pas heurter les vagues de face comme lorsque l'on navigue au moteur. A plat, les sections avant tapent dans le clapot et la coque devient une formidable caisse de résonance. Place au portant maintenant : il n'y a pas de doute, nous marchons fort et le GPS nous le confirme. Les 6 nœuds sont facilement atteints sans que nous ayons à sortir le spi. Notons que *Sea Wear* a reçu un petit bout-dehors afin de porter plus facilement l'asymétrie.

## Hauteur sous barrots limitée

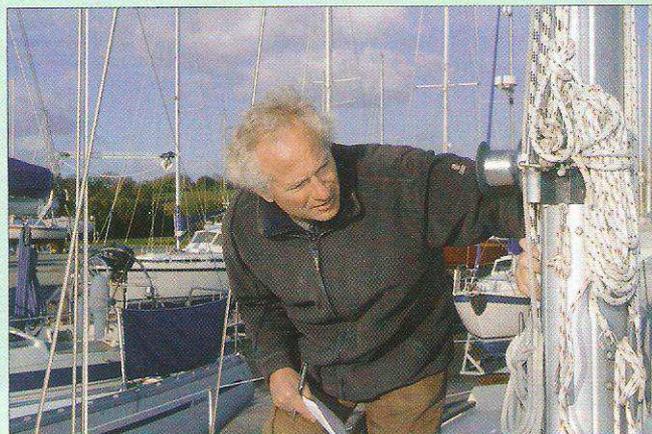
Mais la pluie qui commence à tomber nous incite à rentrer prudemment au port avant de l'essayer. C'est l'occasion de profiter de la protection offerte par la capote. Sur ce bateau dénué de rouf, elle a en outre l'avantage d'abriter la descente de la pluie. Ainsi pourra-t-on laisser passer l'averse dans le carré sans être privé d'air. D'ailleurs, sans elle la hauteur sous barrots reste très limitée : sans doute le prix de l'élégance et de la légèreté. Jugez plutôt : seulement 1,29 m au pied de la descente et 1,26 m à l'aplomb des toilettes. Heureusement, en position assise on est bien installé. Nous l'avons déjà dit, les couchettes sont sur l'arrière et elles sont vraiment grandes : 1,18 m de large par 1,85 m de

long, que l'on peut encore compléter par les 75 cm des banquettes du carré. Sur le plan original de Dominique Presles, deux autres couchettes occupaient la pointe avant. Ce n'est pas le cas ici. En avant des toilettes, on ne trouve que des rangements. La chaîne descend ainsi jusque dans les fonds, c'est mieux pour le passage dans le clapot comme pour la stabilité. Notons d'ailleurs que sur ce dériveur intégral, le lest (500 kg) est placé dans les fonds, de part et d'autre du puits de dérive. Ce puits sert aussi de support pour des petites assises arrondies face au coin cuisine sur bâbord (un feu sur cardan et un évier) et à la table à cartes sur tribord. On est toujours surpris de constater sur un petit bateau l'importance du coin navigation, mais le mot GPS ne faisait pas encore partie du vocabulaire. Alors s'il faut comparer le Craff 24 à un bateau plus récent, nous ne trouvons certes pas la même hauteur sous barrots. Mais il y a du volume et beaucoup plus que cela, il y a du charme. Les barrots vernis et les entourages de cloisons se détachant nettement sur les bordés peints en blanc créent une atmosphère particulièrement chaleureuse. Le hublot qui permettait une vision sous-marine n'est plus là pour nous laisser voir au travers des fonds mais les échancrures dans le tableau arrière sont toujours présentes pour nous inviter à remonter à bord après une balade en haut de la plage : avouez que l'on peut se laisser tenter. ▲



Longue barre d'écoute, winches en nombre et batteries de bloqueurs : l'accastillage de *Sea Wear* est très complet.

# L'expert donne son avis



**Jean-Michel Viant est venu en voisin de La Trinité-sur-Mer pour examiner le bateau à sec au chantier du Redo, au Croesty.**

A la demande de la revue *Voile Magazine*, nous avons visité le voilier *Sea Wear*. Ce constat n'a pas valeur d'expertise, il s'agit d'une simple et rapide vue générale du navire en complément de l'article « Une occasion mise à nu ». Tout éventuel acquéreur ne devra pas omettre de se faire assister de l'expert maritime de son choix, ce dernier lui délivrant alors un rapport complet et détaillé.

J'ai examiné le yacht *Sea Wear* : au sec le 24 octobre 2006 à Arzon, au chantier naval du Redo.

## IDENTIFICATION DU VOILIER

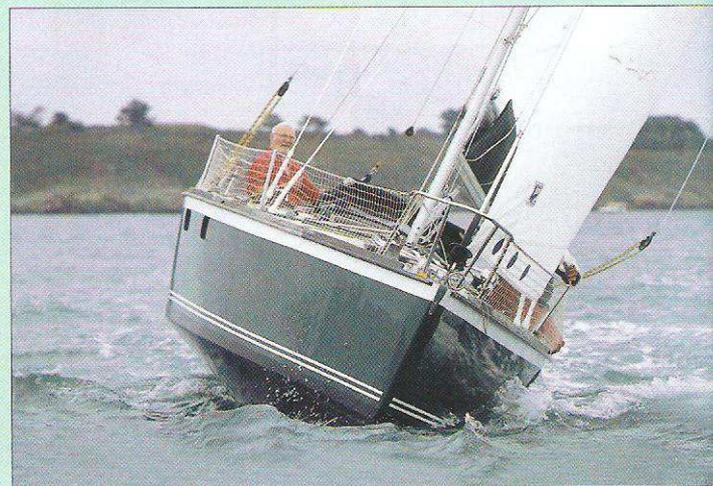
### Coque

Marque : Craff  
Type : Craff 24  
Longueur : 7,70 m  
Largeur : 2,80 m

Matériau : contreplaqué  
Année : 1981

### Moteur

Marque : Suzuki  
Type : hors-bord  
Puissance : 6 ch  
Carburant : essence



La bastaque sous le vent est logiquement mollie mais elle ne gêne pas si elle reste prise sur les bords de près.



**Le Cruff 24 est une carène à bouchains vifs, ici un double bouchain à fond plat. Ce qui lui permet de reposer à plat à l'échouage. Mieux vaut viser un fond de sable ou de vase.**



**Le mât est posé sur le pont. La plupart des manœuvres sont renvoyées au cockpit.**

### COQUE/PONT

Il s'agit d'une construction en contre-plaqué à bouchains vifs. La structure est assurée longitudinalement par une série de lisses et de serres, et transversalement par des cloisons en contre-plaqué. Le pont est en contre-plaqué, il est peint et recouvert d'un lattage de teck dans le cockpit.

### ŒUVRES VIVES

La carène de ce voilier dériveur intégral ne présente pas de trace de choc. Les bouchains sont en état. La dérive ne présente pas de défaut apparent. Le safran relevable sur tableau est en état.

### ŒUVRES MORTES

La peinture de la coque est en parfait état : récemment refaite. Elle permet une bonne préservation du bordé en contre-plaqué.

### PONT

Sur le pont, l'ensemble des peintures a été entièrement refait, et l'accastillage a été revu et remis en état, voire remplacé. L'ensemble des manœuvres est monté conformément aux règles de l'art et permet une parfaite utilisation. Le lattage de teck du cockpit est en parfait état (récent). Le capot de descente demandera un certain ajustage (glissières assez récalcitrantes).

### STRUCTURE

Les cloisons structurelles en contre-plaqué raccordées au bordé ne présentent pas de défaut apparent. Dans les fonds, le puits de dérive et sa structure sont en état. Nous ne notons pas de fissure apparente ou de ruissellement d'eau particulier. Longitudinalement, les serres et lisses ne présentent pas de décollement avec le bordé. Au niveau de la descente, le contre-plaqué intérieur présente certaines traces de pourrissement local : à revoir. Dans l'ensemble, la structure nous paraît fiable.



**Le safran se relève à l'aide d'une patte articulée sur le bord de fuite.**



**Le puits du hors-bord est assez grand pour stocker le moteur de l'annexe.**

### AMENAGEMENTS

Les aménagements, qui font partie intégrante de la structure, sont en parfait état et très bien entretenus. La sellerie est en bel état, les vernis sont propres : un ensemble sain.



**L'ancre est maintenue sur la plage avant, la chaîne passant dans un écubier.**

### MOTEUR

Nous sommes en présence d'un moteur hors bord. Nous n'avons pas réalisé d'essai particulier.

### GRÉEMENT/VOILURE

Le profil de mât ne présente pas de flambage. Le grément dormant en acier inox est de bonne dimension. Le grément courant est en état. L'étai est équipé d'un enrouleur Harken neuf. La voilure est complète.

### ELECTRICITE/ PLOMBERIE

Matériel de base.

### SECURITE

Voir l'inventaire.

## La conclusion de l'expert

### IMPRESSION GENERALE

Ce petit voilier de croisière côtière a été parfaitement maintenu à niveau par ses propriétaires, il ne demandera que quelques petites réflexions pour se retrouver dans un état parfait.

### NOTRE ESTIMATION

- Coque, pont, accastillage	14 000 €
- Moteur	500 €
- Grément, voilure	7 000 €
- Electronique	500 €
- Divers	500 €
<b>TOTAL</b>	<b>23 000 €</b>