



A LA BARRE DE ETAP 23

Cartes maîtresses de la gamme Etap, insubmersibilité et quille relevable n'ont pas été oubliées sur ce 23, qui marque pourtant une nette évolution du constructeur belge.

Le terme de « bateau sage » devenait presque un lieu commun pour décrire un voilier Etap. De sage à sans saveur, il n'y a qu'un pas, que nombre d'observateurs se sont d'ailleurs empressés de franchir. Unaniment loués pour la minutie de leur mise au point, ces bateaux recevaient finalement un accueil réservé d'une partie de la clientèle française, qui leur reprochait un certain manque de panache.

L'apparition du 23 marque en ce sens une petite révolution chez ce constructeur dont les usines sont parmi les plus modernes d'Europe. Un changement caractérisé, avant tout, par l'arrivée de nouveaux talents puisque, pour la première fois depuis 1970, Van De Stadt a laissé place à Jack De Ridder derrière la table à dessins. Auréolé des succès de son admiraler *Sabina*, De Ridder a insufflé des idées nouvelles ; non seulement pour l'allure générale du 23, mais aussi pour nombre de détails d'équipement. Le tout s'alliant aux recettes éprouvées et appréciées du bureau d'études Etap : bateau insubmersible, quille relevable fiable et mille et une astuces d'agencement. Un mariage subtil dont le résultat ne nous a pas déçus.

Naviguer dans la brise

Force 6 établi et de belles rafales à 7 qui miaulent dans le gréement ; une nuit d'hiver à ne pas mettre un croiseur côtier dehors ! Faisant fi des préjugés, notre Etap 23 taille pourtant vaillamment sa route au près, guidé par le pinceau lumineux du phare de Granville. Si près du Cotentin, la houle ne peut guère se former par ce vent frais de sud-est, mais un désagréable clapot court creuse déjà la mer. Bien assis sur la banquette au vent — en teck —, les pieds calés sur celle d'en face, le barreur a tout loisir d'apprécier la situation. Sa position lui permet d'envisager en toute sérénité n'importe quel

coup de gîte, et la barre lui demande peu d'efforts.

Avec un ris dans la grand-voile et le foc de route, le safran reste neutre. Pas de barre « sous le menton », donc, mais une alternance de petits angles dessous et au vent pour obtenir le cap optimal. L'accoutumance aidant, les angles de barre se font d'ailleurs de plus en plus petits : le safran est grand et efficace, la carène évolutive, avec son plan de dérive court, et les sollicitations trop énergiques de la barre

se traduisent aussitôt par des écarts de route importants. De quoi provoquer chez un barreur un peu fébrile une nette tendance aux lacets !

Une bonne stabilité de forme et la position basse du lest épargnent à l'équipage les acrobaties pour tenir le bateau. Tout le monde est assis à l'intérieur du cockpit, où deux personnes peuvent s'installer confortablement à côté du barreur, sur la banquette au vent. Il faudrait d'ailleurs se serrer pour y accueillir

Plan de voilure.



A LA BARRE DE ETAP 23

un quatrième équipier, qui sera donc mieux inspiré de s'adjuger une place en couchette à l'intérieur ! Se maintenir sur la couchette au vent lui demandera cependant un peu d'adresse, s'il n'a pas prévu de toile anti-roulis, seul un tiers de la longueur étant engagé sous le cockpit. Se rabattre sur la couchette sous le vent constituera alors une solution acceptable, moins bonne, bien sûr, pour les performances, mais nous avons pu vérifier dans ces conditions ventées que le 23 est de taille à supporter ce poids mal placé.

Dans ce louvoyage musclé, la logique voudrait que nous escamotions la grande capote — en option — qui abrite la descente. Sans doute, mais le gain éventuel de vitesse ne pèse pas lourd à côté de la satisfaction de l'équipier qui peut se caler derrière, abrité du vent et des embruns. Mieux ! Il est alors en mesure, sans quitter son abri, de modifier le réglage des drisses de foc et de grand-voile — toutes les manœuvres reviennent sur l'arrière du rouf —, et même de prendre un ris. La mise en pratique de cette dernière opération s'est, de fait, révélée d'une dérisoire facilité à l'attaque de notre navigation. Une seule personne peut mollir la drisse de grand-voile et embrasser la bosse unique, qui bride à la fois point d'écoute et point de drisse, et le ris est pris ! C'est à se demander pourquoi ce système, monté depuis toujours sur les Etap, n'a pas conquis plus d'adeptes. Chouer le hale-bas pendant la manœuvre n'est pas un problème, celui-ci revenant près de la descente à portée du winch de drisse.

Il n'y a guère que pour changer de foc qu'il faudra envoyer quelqu'un à l'avant. Retour de mission, ce « gaillard d'avant » avoue d'ailleurs n'avoir pas trop souffert ; le treadmaster sur le pont et les passavants donnent une bonne adhérence tandis que les mains courantes en alu qui ceinturent le pont assurent prises et cale-pied en toutes circonstances. De quoi faire oublier que la main courante en bois n'est pas très longue sur le rouf.

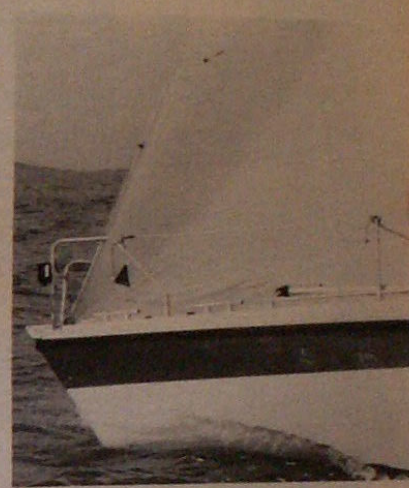
Indécis au départ, le vent s'établit maintenant au grand frais ; bien que toujours équilib-



Une silhouette moderne et agressive pour le dernier-né de la gamme Etap.



Taquets, mains courantes et balcon ouvert, l'accastillage « maison » est très complet.



Fine au brion, plus volumineuse au-dessus, l'étrave ne montre pas de tendance à l'enfournement.

La bonne évolutivité au moteur autorise des manœuvres précises.



A LA BARRE DE ETAP 23

bré, le 23 est trop chargé de toile, et nous hésitons à prendre le second ris. Celui-ci est placé si haut sur le guindant qu'il ne resterait alors plus grand-chose de la grand-voile. Dans un premier temps, nous préférons donc nous contenter d'adapter la toile en place en prenant vigoureusement du pataras. Une manipulation facile grâce au palan à quatre brins sur une patte d'oie. Merci, en tout cas, à l'architecte d'avoir convaincu le chantier de rétreindre le mât au-dessus du capelage de l'étau ! L'ensemble prend ainsi un joli cintre, ouvrant bien la grand-voile et soulageant aussitôt l'Étap.

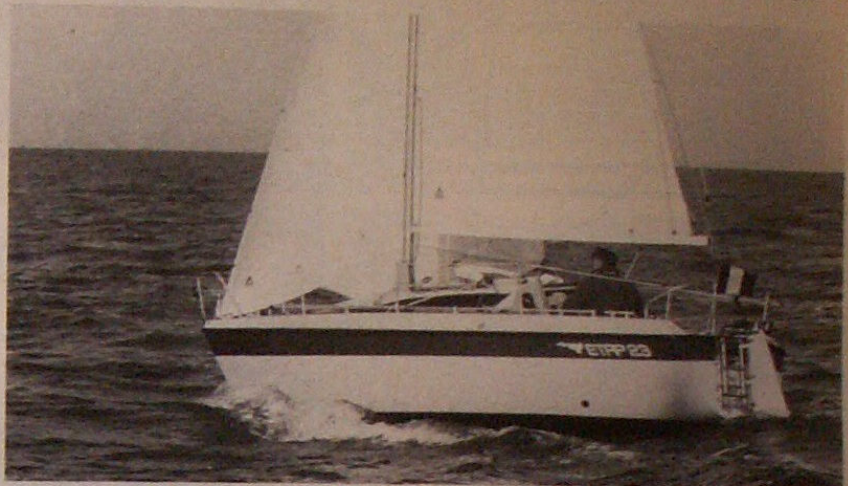
Ce clin d'œil aux voiliers sportifs ne signifie pas pour autant que le gréement soit délicat à contrôler. Bien tenu par une paire de haubans sur barres de flèche poussantes et une paire de bas-haubans (le tout en 4 mm), le mât n'a rien de la « nouille » que connaissent les régatiers. Le 23 est maintenant reparti à son meilleur régime — le speedo ne descend plus guère en dessous de 5 nœuds sur ce près serré —, et nous n'aurons finalement pas à prendre ce second ris.

Côté humidité ambiante, il ne faut pas se faire d'illusions : rien de tel qu'un bon clapot court pour arroser le pont d'un petit croiseur qui marche fort. L'augmentation rapide du volume dans sa partie supérieure permet à l'étrave de ne pas trop plonger dans la vague, limitant ainsi les dégâts. Les embruns qui parviennent jusqu'au cockpit valent, une fois de plus, à la capote de mériter toute la reconnaissance de l'équipier. En équipage réduit, il n'est pas interdit d'imaginer une belle allonge de barre qui permettrait au barreur de profiter, lui aussi, de cet abri.

Sur le plan des mouvements, le comportement du bateau est plutôt flatteur pour un voilier de moins de 7 mètres. La carène fine semble peu affectée par le clapot, montrant une inertie et une régularité de marche dignes de plus grandes unités. Cette sensation sera d'ailleurs confortée à l'occasion de quelques virements de bord en approchant du but. Pas besoin, ici, de prendre des gants en attendant le moment favorable ; il suffit de pousser la barre, et le reste suit... La



La position du barreur est confortable, avec une bonne visibilité vers l'avant.



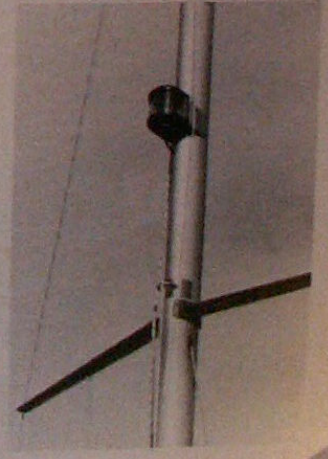
Un voilier vivant dans toutes les conditions de temps.



Un puits hors-bord bien conçu et un stick astucieux dans le cockpit.

Safran robuste et absence de turbulences, une bonne note pour l'arrière.

Au-dessus du feu, un axe de blocage pour le transport.



A LA BARRE DE ETAP 23

tâche de l'équipier est alors aisée, la faible longueur d'écoute (avec le foc) pouvant généralement être reprise sur le winch sans le secours de la manivelle.

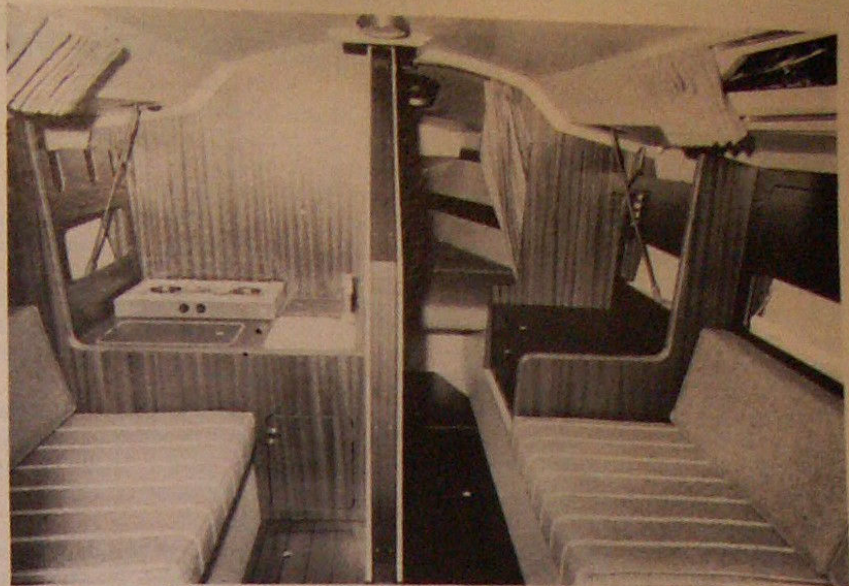
La grande barre d'écoute, équipée d'un chariot avec deux coin- ceurs, permet de bien ouvrir la grand-voile dans les surventes. Pratique, car, en l'occurrence, celles-ci deviennent musclées : au même moment, le canot de sauvetage de Granville sort pour assister deux chalutiers en difficulté et la station météo locale enregistre plus de 30 nœuds de vent !

Cela n'altère pas le moral de notre petit voilier qui ne craint pas les mauvaises rencontres avec ses puissants feux de route (25 W sur le bicolore avant, 15 W sur l'arrière, le tout en standard avec le feu de tête de mât et celui de barres de flèche). Quant aux allées et venues entre cockpit et intérieur pour vérifier la route ou préparer un casse-croûte, elles se passent bien grâce aux longues poignées qui encadrent la descente. Mise en position « navigation », la table (voir plus loin) permet de laisser sans risque cartes et documents bien calés entre le puits de dérive et la cloison. Une lampe flexible est à la disposition du navigateur qui s'assoit alors à la tête de la couchette tribord.

Après le louvoyage, du mou dans les écoutes ! Juste avant de rejoindre l'abri du port, un petit bord de grand large nous permet de vérifier que de belles accélérations sont compatibles avec une rassurante docilité de barre. Moins nerveux qu'un poids plume, le 23 dévale tout de même gentiment sans pousser trop d'eau.

Les petits airs

Les croisières ne se déroulent pas toujours — heureusement ! — dans des conditions aussi fraîches. D'autres sorties par des vents de force 1 à 3 nous ont montré que l'Etap 23 n'avait pas besoin de la grosse brise pour démarrer. Les sections en U restent assez douces et les performances profitent d'une volonté de diminuer la surface mouillée plus poussée que sur les précédents modèles de la gamme. Résultat, ce que nous avons noté dans la brise reste valable pour le



Réchaud un feu à cardan ou deux feux fixes pour la cuisine ; le puits de dérive est bien intégré dans l'agencement intérieur.



Des emménagements nets avec une profusion d'équipets et de placards.

Bon antidérapant et circulation aisée ; le croc largable facilite le démâtage.



Le plan de voilure élancé rend le 23 sensible dans les petits airs.



A LA BARRE DE ETAP 23

petit temps ; à savoir un bateau vélocé et sensible à la barre.

Le rail d'écoute autorise un point de tire rentré du génois pour faire du cap et les voiles de série sont de coupe et de confection convenables (un peu plates, mais cela ne devrait pas déplaire aux plaisanciers qui ne sont pas mordus de réglages fins). Grâce au long stick télescopique, le barreur peut se placer où bon lui semble : sur le plat-bord ou la banquette. Fabriqué par Etap (comme une bonne partie de l'accastillage), ce stick constitue d'ailleurs le plus efficace des blocages de barre : il suffit de l'emboîter dans l'un des supports et de régler l'angle en serrant la poignée du stick. Nous avons navigué ainsi une bonne partie du temps sans toucher à la barre !

L'équipage a peu de soucis à se faire sur la répartition des poids dans le sens longitudinal ; le 23 n'y montre pas une sensibilité malade. Pas plus, d'ailleurs, que dans le sens latéral, où la stabilité aux faibles angles de gîte est bonne.

Le barreur profite d'une vue dégagée sur l'avant tandis que l'équipier peut se féliciter de disposer d'une batterie de bloqueurs Easylock à portée de main de la descente. Les manœuvres de spi — balancine, drisse et hale-bas — se contrôlent également depuis le cockpit. La poulie de hale-bas de tangon n'est pas prévue, mais les taquets avant (bien arrondis) remplissent finalement fort bien cette fonction de filoir. Pas besoin de gros bras pour installer le tangon — en option, comme le reste de l'équipement de spi — sur l'anneau de mât.

Inutile, en tous cas, de vous fatiguer à remonter la quille pendant les bords de portant : la stabilité en serait diminuée et le gain de vitesse n'est pas évident.

Au moteur

Un hors-bord de 8 ch est fourni en série avec le bateau. Son installation astucieuse autorise une facilité d'utilisation proche de celle d'un moteur fixe. Le puits est obturé par une trappe épousant la section de l'arbre. Ainsi, pas de remous ou de remontée d'eau à l'intérieur du puits, et une trainée équivalente

Le point de vue du technicien

Caractérisées par un brion immergé, les entrées d'eau de l'Etap 23 en U profond laissent rapidement la place à des fonds très plats. Le maître bau se retrouve, classiquement, à égale distance des couples 5 et 6, et l'importante largeur à la flottaison permet une bonne stabilité initiale. Cette largeur à la flottaison diminue ensuite avec la gîte, ce qui apparaît nettement si l'on observe le coefficient de stabilité à 30° qui ne dépasse que modérément celui à 15°. Ce résultat tient en partie au fait que le bau maximum a été volontairement limité à 2,45 m grâce à un léger bouchain haut placé sur les flancs, et habilement effacé, pour respecter le gabarit routier.

Avec quatre équipiers répartis dans le cockpit et à l'intérieur, le tableau arrière se retrouve légèrement immergé, ce qui, pratiquement, indique qu'il y aura tout intérêt à s'avancer par petit temps, si l'on veut diminuer trainée et surface mouillée, et optimiser les performances.

Très profonde, la quille relevable est munie d'un saumon qui a permis de descendre au maximum le centre de gravité du lest. Il sera imprudent de relever cette quille sous voiles, au portant, par exemple, car la stabilité diminuera rapidement, une manœuvre qui sera de plus inefficace pour améliorer la vitesse, car le saumon reste de toute façon sous la coque.

Le gréement 5/6 adopté a permis d'équilibrer la surface de voilure entre génois et grand-voile. Le mât est tenu sur l'arrière par les pataras mais aussi par des haubans reculés et des barres de flèche poussantes orientées de 23° sur l'arrière.

Comme on peut le voir sur la coupe longitudinale, tous les volumes laissés libres par les emménagements à l'avant et à l'arrière entre coque et contre-moule ont été remplis de mousse pour rendre l'Etap 23 insubmersible.

à celle d'un sail-drive fixe. Le démarrage électrique est également standard, ce qui simplifie bien les choses. Le moteur recharge d'ailleurs sa batterie (12 V, 48 A), assurant ainsi l'autonomie de l'installation électrique. La batterie prend place dans un bac à l'intérieur du coffre, le tableau électrique étant pour sa part au-dessus de la table à cartes.

L'alimentation en carburant se fait par une nourrice de 12 litres placée dans le coffre bâbord et munie d'un accès spécial au puits moteur. La position assez avancée de l'hélice diminue le risque de cavitation. Notons que le moteur dispose d'un conduit d'échappement direct sur le tableau arrière pour éviter les retours dans le cockpit.

Un pied de mât bien conçu incluant le mécanisme de quille.



La marche au moteur profite des qualités évolutives du bateau. Marche avant ou arrière, demi-tour serré, il est possible de manœuvrer dans un mouchoir.

Vivre à bord

Programme rempli : il n'est pas présomptueux de prétendre vivre, manger et dormir à quatre personnes à bord de l'Etap 23. Chacun y trouvera une couchette de dimensions convenables (près de 2 m de long) et la partie avant, isolée d'un côté par une cloison et de l'autre par un rideau, assure même une certaine intimité. Elle est d'ailleurs prévue pour abriter les éventuels WC. Les matelas — 10 cm d'épaisseur — sont de bonne qualité.

Eléments de comparaison

Caractéristiques	ETAP 23	GIB'SEA 68	KELT 707
Longueur de la coque.....	6,85 m	6,80 m	6,90 m
Longueur à la flottaison (L)	6,22 m	6,00 m	6,15 m
Bau maximum	2,45 m	2,45 m	2,42 m
Bau à la flottaison	2,15 m	2,06 m	2,08 m
Franc-bord avant.....	0,85 m	0,90 m	0,84 m
Franc-bord milieu	0,71 m	0,73 m	0,74 m
Tirant d'eau maximum	1,55 m	1,39 m	1,61 m
Tirant d'eau dérive haute	0,80	—	0,53 m
Tirant d'air.....	10,10 m	9,90 m	9,65 m
Déplacement en charge (L)	2 400 kg	1 615 kg	1 890 kg
Poids en ordre de marche	1 925 kg	1 250 kg	1 550 kg
Poids du lest	470 kg	340 kg	200 kg
Nature du lest	fonte	fonte	grenaille
Poids de la dérive.....	—	—	300 kg
Nature de la dérive	—	—	fonte
Hauteur sous barrots	voir tableau	1,51 m	1,65 m
Largeur entre couchettes.....	0,74 m	0,80 m	0,75 m
Largeur moyenne des passavants.....	0,33 m	0,20 m	0,40 m
Catégorie de navigation.....	3 ^e cat. n° 2134	3 ^e	3 ^e -5/7-n° 1792
Jauge en douane (tonneaux)	3,99 tx	—	—
Jauge I.O.R. (pieds).....	16,5 P	—	—
Surface du triangle AV (1)	8,90 m ²	8,40 m ²	8,33 m ²
Surface maximale du génois (2).....	14,01 m ²	13,22 m ²	13,22 m ²
Surface du foc n° 1	9,10 m ²	6,83 m ²	6,84 m ²
Surface de la grand-voile (3)	13,28 m ²	14,29 m ²	12,67 m ²
Surface maximale (2 + 3) (V).....	27,29 m ²	27,51 m ²	25,89 m ²
Surface pour la jauge (1 + 3) (v).....	22,18 m ²	22,69 m ²	21,00 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B).....	0,76 m ²	0,52 m ²	0,57 m ²
Surface de dérive :			
coque	1,79 m ²	1,31 m ²	1,60 m ²
aileron.....	0,85 m ²	0,88 m ²	0,40 m ²
dérive	—	—	0,45 m ²
aileron AR.....	—	—	—
safran	0,42 m ²	0,29 m ²	0,23 m ²
totale	3,06 m ²	2,48 m ²	2,68 m ²
Surface mouillée totale (M)	13,76 m ²	12,02 m ²	11,62 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flot- taison (en % de L).....	CD 4,9 %	5,00 %	5,37 %
Ecart entre CV et CD en % de L	CC 4,20 % 18 %	4,00 % 12,67 %	5,28 % 14,47 %
Coefficients	ETAP 23	GIB'SEA 68	KELT 707
Aptitude à naviguer par petit temps	$\frac{V}{M}$ 1,98	2,29	2,23
Vitesse moyenne	$\frac{v}{B}$ 29,18	43,38	37,04
Vitesse limite (coeff. prismatique)	$\frac{D}{B \times L}$ 0,51	0,52	0,54
Raideur à la voile	15° 30° 4,06 5,91	3,05 5,99	3,61 6,90

Plans relevés et calculs effectués par Rémi TRISTAN.

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au n° 260, page 249.)

A LA BARRE DE ETAP 23

Les dormeurs les plus sensibles regretteront peut-être que ceux des banquettes latérales soient divisés en trois morceaux.

Pour ce qui est des repas, la cambuse se montre à la hauteur, sous réserve de ne pas utiliser en mer le réchaud deux feux qui est juste fixé à plat. Un évier en polyester et de vastes volumes de rangement, pour la vaisselle comme pour les vivres, permettent d'envisager sereinement le ravitaillement.

Quant à mettre la table, les possibilités sont multiples. A l'intérieur, bien sûr, où l'on peut mettre le couvert pour quatre personnes à l'aise, cinq, voire six en se serrant les jours de fête ! Les amateurs de soleil ne sont pas oubliés puisque l'on peut installer cette même table dans le cockpit, une idée élémentaire que l'on aimerait rencontrer sur davantage de bateaux.

Cette table intéresse également le navigateur : elle peut s'emboîter sur le petit « bureau » de navigation pour former une grande table à cartes. Un bureau qui, soit dit en passant, possède étagères et placard pour ranger tout le matériel utile. Seules laissées pour compte : les cartes classiques, vouées à être roulées pour tenir dans une des étagères du carré.

Les 50 litres d'eau occupent un réservoir rigide en polyester et alimentent la pompe à main sur l'évier.

L'intérieur reste clair en toutes circonstances. A la fois grâce à la teinte blanc cassé des surfaces de contre-moulage et aux nombreuses ouvertures : deux hublots fixes, le capot de descente transparent et un panneau ouvrant qui complète utilement l'aérateur permanent placé entre la cabine avant et la baille à mouillage. La finition brille par sa netteté. Le contre-moulage intégral joue pour beaucoup, mais la fixation des éléments en bois fait montre du même souci. Les fermetures d'équipets en bronze témoignent bien de cette volonté de longévité.

En dehors de sa fonction principale d'insubmersibilité, la mousse intégrée entre coque et contre-moulage joue un rôle précieux pour l'isolation thermique et phonique.

Terminons sur les rangements, en accordant une note moyenne

pour le chapitre « stockage d'objets volumineux » (sacs marins ou autres). Une faiblesse due à la présence des volumes de mousse, bien rattrapée par la profusion d'étagères, placards et vide-poches de toutes sortes. On ne se trouve jamais en peine pour ranger ses lunettes, son portefeuille, ses vêtements... ou même pour les panneaux de descente, qui trouvent un astucieux logement sous les banquettes de cockpit.

Entre deux croisières

Mettre son Etap 23 au mouillage ne laisse que l'embarras du choix sur le mode d'amarrage. Avec quatre solides taquets à l'avant, deux semblables à l'arrière, on ne manque pas d'emplacements pour tourner ses bouts. Grâce à la forme du bordé et à la présence d'un gros liston en caoutchouc, le 23 s'accommode bien du séjour à couple d'un autre bateau. Le mouillage ne pose pas davantage de problème, avec la baille à mouillage complétée d'un double davier en inox. Le balcon avant ouvert facilite le passage de l'ancre et l'écubier laisse place à la chaîne, trappe fermée.

Pour une station dans un site peu profond, il suffit de prendre la manivelle et de se lancer. Un peu plus de 300 tours plus loin, le tirant d'eau sera réduit à 70 cm. Lent mais fiable, le système de vis sans fin permet de bloquer à n'importe quelle hauteur cet aileron sabre en fonte muni d'un saumon à son extrémité. Un système d'amortisseur « anti-crash » est prévu pour éviter tout dommage grave à la coque en cas de talonnage brutal. Un point important qui manquait sur les précédents Etap : la réglette fixée dans la cabine, sur le flanc du puits de dérive, pour visualiser à tout moment le tirant d'eau. De son côté, le safran coulisse sur son axe (commandé par un bout) pour diminuer le tirant d'eau. Sa robustesse impressionne, tant pour le profil lui-même (un sandwich moulé verre-mousse largement échantillonné) que pour sa fixation au tableau (trois grosses ferrures sur un axe en inox de 18 mm).

Ainsi escamotés au maximum, les appendices du 23 l'autorisent toujours à évoluer pour gagner son mouillage ou venir s'échouer sur la berge. Dans ce dernier cas, la posée sur la semelle plate est stable et il suffit de courtes béquilles (en option) pour garder le bateau droit. Pour les évolutions

tranquilles, les amateurs de godille regretteront qu'aucun emplacement ne soit prévu pour une dame de nage.

Par ses caractéristiques, le 23 fait encore partie de la catégorie des transportables. De justesse, car son déplacement réclame une voiture puissante et une remorque conséquente.

Si la mise à l'eau sur plan incliné s'effectue sans difficultés, la sortie demande davantage de doigté que pour un Micro... On lui préférera généralement le chargement au moyen d'une grue, d'autant plus que le constructeur a poussé l'obligeance jusqu'à marquer sur la coque les emplacements recommandés pour les sangles. Démâtage rapide et aisé, grâce aux jumelles de pied de mât et au levier large sur l'étai : l'amarrage du mât couché sur le pont est encore plus simple, il suffit de passer un axe en son milieu pour le bloquer au niveau des jumelles.

L'entretien du bateau semble se présenter sous de bons auspices. L'ensemble (coque en stratifié de polyester, pont en sandwich) présente une belle finition ; la « doublure » intérieure de la coque contribue à renforcer une rigidité déjà bien assurée par des cloisons principales — en bois — de 12 mm. Le bricoleur qui souhaite rajouter du matériel électronique ou intervenir sur l'installation électrique se trouvera à son aise ; des gaines sont prévues sous le contre-moulage pour les passages de fils et le dos du tableau électrique est bien accessible. Il est presque partout possible de fixer un nouvel élément par vis sans démontages interminables.

Conclusion

L'inventaire commence par une bonne nouvelle : pas de radeau de survie à acheter (6 000 F au cours actuel) et le droit de rester sur son bateau et de le ramener au port en cas d'avarie grave. L'insubmersibilité a son charme, même si elle limite un peu la taille des coffres... Après avoir profité de tous ses petits « plus » dans la conception et la mise au point, sans parler de sa polyvalence en mer, on ne voit pas bien quoi reprocher de sérieux à ce 23 dont l'inventaire est, de plus, bien fourni. Il faudrait la concurrence d'un rival bien doué pour détourner les regards de ce sympathique flammant.

Olivier LE CARRER ■