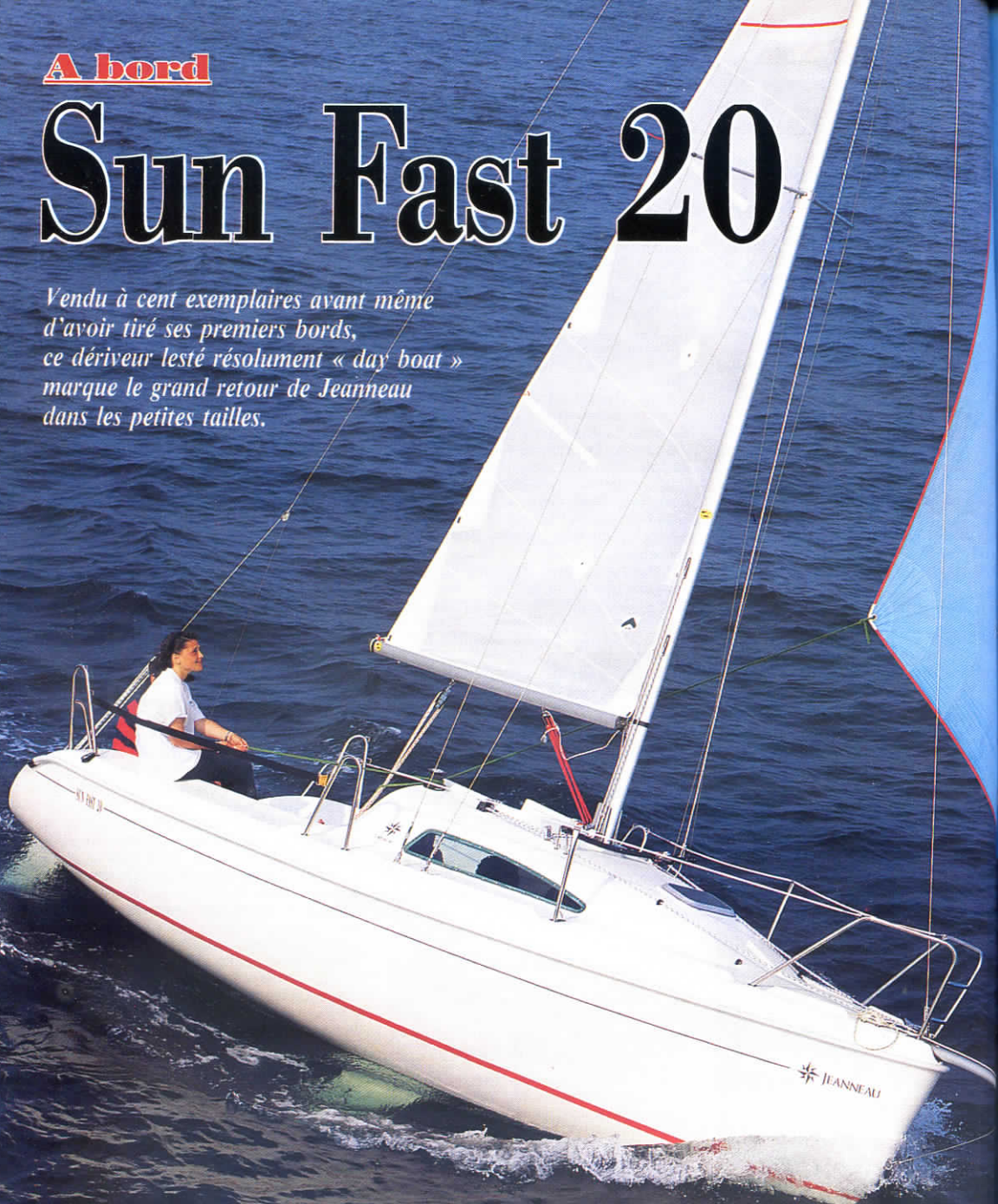


A bord

Sun Fast 20

Vendu à cent exemplaires avant même d'avoir tiré ses premiers bords, ce dériveur lesté résolument « day boat » marque le grand retour de Jeanneau dans les petites tailles.



Petite taille, cela peut se lire comme petit budget au moment de signer le chèque d'achat, mais aussi au moment de prévoir les frais d'entretien. Un tel bateau permet en effet de se passer d'une place à quai à l'année et évite les frais de grutage comme d'hivernage, à condition

d'acquérir une remorque routière qui en est le complément naturel, mais augmente significativement le prix. Petite taille, cela signifie également rapidité de mise en œuvre au moment de gréer, et facilité de manœuvre grâce à la surface réduite des voiles et au foc autovireur. Vingt-cinq centimètres de tirant d'eau

avec une dérive et un safran pivotants, c'est l'accès aisé à de nombreux plans d'eau ou mouillages très protégés et interdits à la plupart des croiseurs. Le lest fonte sous la coque protège le carène à l'échouage qui se fait à plat sans béquille — nous l'avons vérifié — et nul besoin de préciser qu'avec un tel

Sain dans la brise, vivant par vent faible, tout l'agrément d'un petit voilier

Grand-voile hissée avec un ris, la brise est au rendez-vous, et il ne sera pas nécessaire d'utiliser le hors-bord pour quitter la panne, une bonne poussée à la main suffisant à lancer le léger Sun Fast 20 contre le vent. Abattée nette et il démarre instantanément, pour se montrer évolutif sans le foc, hissé un peu plus tard. Notre sortie commence par un louvoyage dans le chenal, et les équipiers apprécient le foc autovireur qui passe tout seul, leur épargnant toute manœuvre en dehors de la quasi-nécessité de changer de bord pour s'asseoir au rappel, à chaque virement de bord. Non que cela soit indispensable à la sécurité comme sur un dériveur de sport — le couple de redressement atteint 25 kg (contre 10 kg pour un micro plus léger) en tête de mât à 90°, ce qui est très bien — mais parce que le séjour sous le vent d'un équipier, parfois nécessaire pour régler le foc, influe immédiatement sur la vitesse. Le rappel est d'ailleurs très confortable, assis sur les passavants, les pieds dans le cockpit avec un bon appui lombaire sur la sangle qui prolonge la filière à cet endroit.

Dérive descendue à fond, grand-voile bordée sans excès pour ne pas fermer la chute, l'écoute du solent autovireur réglée au centimètre près, le Sun Fast 20 préfère naviguer avec une gîte modérée, et se montre équilibré au près. Pas de barre d'écoute, le réglage de la grand-voile de 14 m² s'effectue avec l'écoute et le hale-bas, un système suffisant pour cette surface et opérationnel grâce à la qualité de l'accastillage Harken avec, comme seul inconvénient dans notre cas, un taquet trop bas sur la poulie d'écoute, très gênant au moment de choquer, mais qu'il suffira de régler à la bonne hauteur de retour à terre.

Avec un léger jeu de la tête du safran dans sa ferrure, qui nécessitera un ajustage, il s'agit des seuls problèmes

mineurs et facilement surmontables que nous rencontrerons alors que la brise va monter à 20 nœuds. Deux œillets sont percés dans la platine de point d'écoute de foc, et le vent fraîchissant, en levant un méchant clapot, il s'avérera payant de passer sur le point le plus avant, avec comme résultat une chute de foc plus ouverte au grand profit de la vitesse qui reste très satisfaisante dans des conditions déjà difficiles pour un petit bateau.

Comme sur un dériveur de sport, la dérive pivotante se relève sans effort avant d'aborder l'abattée. Un peu de mou dans les écoutes, et la barre reste

équilibrée avec la dérive remontée, c'est-à-dire plus précisément orientée vers l'arrière de la moitié de sa course. L'accélération est très nette, sans toutefois permettre encore le planing. Ne pas oublier de choquer la grande écoute dans la risée pour accélérer plutôt que de se « vautrer ». C'est plus facile à dire qu'à faire avec notre taquet mal réglé, et nous partirons une fois ou deux un peu au lof, mais sans grande conséquence. A l'avant, coulissant dans une saignée aménagée au milieu du pont, le tangon télescopique est prêt pour envoyer le spi asymétrique, alors que l'anneau de fixation de la sous-barbe de tangon est prévu pour servir également au

treuillage sur la remorque.

Naviguer sans moteur est parfaitement envisageable et plus écologique sur une unité de cette taille. Elle se manœuvre à la main et peut évoluer avec un avion de godille par petit temps dans les ports. Il est également possible d'installer un hors-bord à arbre long sur la chaise fournie. La puissance conseillée est de 4 ou 5 ch (6 nœuds théoriques sur mer plate). A signaler l'exposition du moteur, assez bas sur sa chaise, par mer formée de l'arrière. Une disposition qui peut inciter à le rentrer dans cette situation.

BIEN

**Le foc autovireur.
La dérive pivotante avec son puits discret.
Le tirant d'eau et la facilité d'échouage.**

MAIS

**Rappel assis sur l'hiloire conseillé dans la brise.
Rien de prévu pour amurer les ris, sinon le premier bout venu.**

l'annexe devient inutile. Le
seul est possible avec les jumel-
et pied de mât, et le remorquage est
portée d'une voiture moyenne
au déplacement raisonnable et à
sion surbaissée qui améliore trai-
tenue de route et manutention
le treuiller sur sa remorque.

VIE A BORD



Ph. Plisson

Le vaste cockpit se montre aussi agréable en mer qu'au mouillage.

Suffisant pour un week-end ensoleillé

À flot, la vie à bord s'organisera sur un si petit bateau au moins autant dans le très long cockpit que dans la cabine. Sauf à l'échouage, où l'espace n'est plus vraiment compté. D'où l'intérêt du taud de bôme proposé

en option qui protège cockpit et descente aussi bien d'un soleil trop ardent que de la pluie. Si la douchette de bain est absente, comme toute installation d'eau douce à bord (ne pas oublier ses jerricanes), la plage de bain dans la jupe se révèle accueillante, très accessible grâce à la planche amovible qui ferme le cockpit vers l'arrière. Elle est même dotée de l'indispensable échelle de bain. L'intérieur, facile d'accès grâce à la faible profondeur de la descente et au puits de dérive presque entièrement caché (la partie située au milieu du cockpit forme cale-pied) sous le plancher du cockpit, peut sembler spartiate car très dépouillé. Il permet de profiter de tout le volume disponible, qui n'est pas négligeable, et deux couchettes double à l'avant et deux couchettes simples en partie « cercueil ». Couchettes avant et arrière sont séparées par deux petits meubles contremoulés qui abritent quelques équipets.

Le Sun Fast 20 ne manque pas de rangements, avec de nombreux coffres

contremoulés sous couchette et un grand équipet tout à l'avant en l'absence de baille à mouillage. Un bénéfice qu'il tire sans doute du fait de ne pas être insubmersible au sens de la réglementation (d'après le construc-

teur, il doit quand même flotter plein d'eau), ce qui dégage tout le volume occupé ailleurs par la mousse.

Pas de table, mais une glacière Igloo de 25 litres que l'on peut emporter chez soi pour la remplir, et des emplacements prévus pour un réchaud un feu fixe et pour des WC chimiques disponibles en option. Ce qui confirme s'il en était besoin qu'il s'agit bien d'un voilier de week-end et non d'un mini-croiseur, idéal pour la sortie à la journée, voire pour dormir une nuit ou deux par beau temps, mais non pour entreprendre une croisière d'une semaine. Dormir à quatre demande toutefois une bonne ventilation dans un

espace réduit, et la grille prévue dans le capot de descente sera alors insuffisante.

On ne peut que conseiller dans ce cas l'installation du capot avant ouvrant, lui aussi en option. Sans bois, ni luxe superflu, la finition est propre avec un rouf entièrement contremoulé, comme les emménagements, alors que le haut du bordé est vaigré.

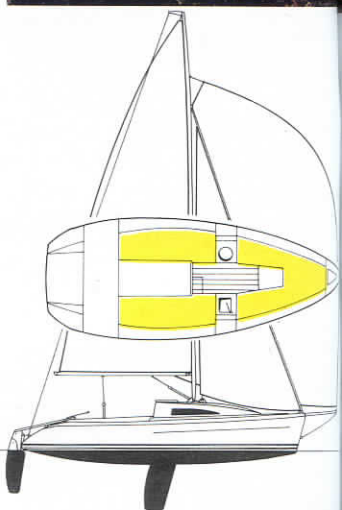
BIEN

Très grand cockpit
s'ouvrant sur la mer.
Accès facile à l'intérieur.
4 couchettes utilisables.
Nombreux rangements.

MAIS

Pas de baille à mouillage.
Pas de table, cuisine pour
pique-nique uniquement.
Hublot ouvrant en option.

R. Trezian



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Yacek Centkowski ; constructeur : Jeanneau ; longueur de coque : 6,10 m ; longueur de flottaison : 5,75 m ; bau maximal : 2,40 m ; tirant d'eau : 0,25 / 1,30 m ; déplacement lège : 780 kg ; lest : 270 kg ; grand-voile : 14 m² ; foc autovireur : 6,50 m² ; spi asymétrique : 25 m² ; prix sans moteur et sans voiles : 64 900 francs ; supplément : grand-voile et foc 3 900 F, spi et écoutes 3 600 F, panneau de pont ouvrant 1 100 F, mouillage 1 750 F, armement 5^e catégorie 2 750 F ; remorque : environ 15 000 F.

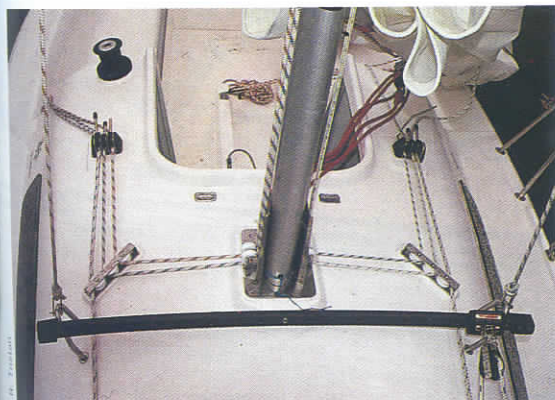


▲ Quille et safran relevés, le Sun Fast 20 permet de visiter de tranquilles mouillages interdits aux quillards.

L'habitabilité de la cabine est suffisante pour envisager une ou deux nuits de camping côtier.



R. Tristan



L'accastillage Harken, monté en standard, se montre d'excellente qualité et le foc autovireur simplifie les virements de bord.

CONCLUSION

■ Élégant sur l'eau avec son franc-bord bas, son rouf arrondi et discret (la hauteur sous barrots ne faisait manifestement pas partie du cahier des charges), le Sun Fast 20 est moulé à Gdansk en Pologne, avec une qualité de plastique qui n'a rien à envier à ce que l'on pratique en France. Proposé à un prix particulièrement compétitif, même en y intégrant le coût de certaines options aussi indispensables pour naviguer que les voiles, l'armement de sécurité ou le mouillage, il est idéal pour les plans d'eau abrités et dans les secteurs où la faible hauteur d'eau offre de nombreux mouillages presque déserts, interdits aux quillards. Vite prêt pour la sortie à la journée — finalement le programme préféré de nombreux plaisanciers — il permet plus qu'un grand de toucher terre presque partout et de s'amuser vraiment à la voile. Abordable aux budgets serrés, à l'achat comme pour l'entretien, il se rapproche du portrait robot d'un voilier pour tous.

Rémi TRISTAN