

place, ce qui
s pour ma
ue j'ai fait
Bateaux »,

i les rafales
s tombaient
nes qui au-
udit vent ne
des pentes.
tenant et le
et-vient pen-
artaient à la
ésors, c'était
malgré les

on de 8 était
bles, surtout
nt le bateau
evenait vrai-
era pas... cas-
que le nylon

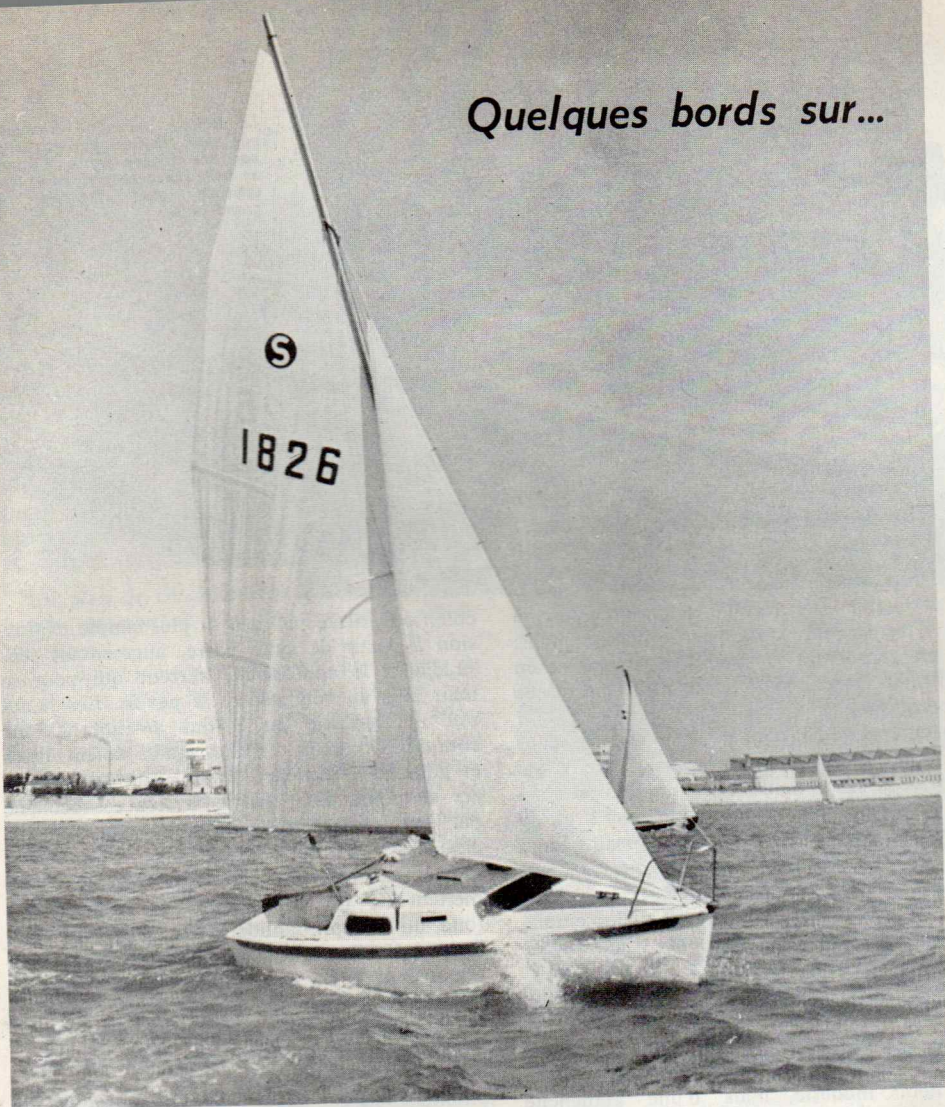
ent : en veu-
nt gronder un
ne lavent pas
retrouvera du
s assiettes, en-
brusquement
le, commence
vitesse, atteint
près 30 ou 40
cette fois c'est
rançoise et la
ne faisant moi-
nylon cède, il
vous arracher
nts sont dans
quillages) *.

ete pour comp-
constater que
e nylon a tenu
à la suite de
elle maintenant
Henry à l'aide
cour du club
che (l'ancre a
d de laves).

asticité = soli-
illeure tenue de
ont absorbés et

James : c'était
Ventura, dom-
là, cette expé-

Quelques bords sur...



le SURCOUF

par Charles de MARS

VERSION plastique du plus répandu des croiseurs côtiers, le Surcouf a adopté toutes les caractéristiques du Corsaire... sans en avoir le nom. L'avenir dira si, comme pour le Bélouga, le Caneton, le Ponant, le Vaurien, etc., l'Association des Propriétaires le prendra en charge.

Le Surcouf se singularise avant tout par son mode de construction. Il était en effet impensable de réaliser en stratifié classique

une coque suffisamment rigide, comportant des surfaces planes de cette importance. Le poids nécessaire à l'obtention d'une rigidité suffisante eût été prohibitif. Le constructeur a donc eu recours à un sandwich constitué de deux épaisseurs de stratifié entre lesquelles est noyée, en cours de moulage, une feuille de matériau cellulaire rigide.

Ce procédé, qui ne peut s'appliquer qu'à des surfaces sensiblement développables, per-



Le cockpit, de même dimension que celui du Corsaire, est coupé par une longue barre d'écoute en bois, assez encombrante, mais efficace pour contrôler la grand-voile.

met d'obtenir une rigidité très supérieure à celle d'un stratifié classique de même poids, tout en conservant la même résistance et en améliorant, par surcroît, l'isolation thermique et acoustique.

La carène du Surcouf est trop connue pour qu'il faille la présenter à nouveau. Ceux qui désireraient se la remettre en mémoire n'auront qu'à se reporter aux numéros 2 et 59 où ont été publiés les plans du Corsaire, dont elle ne s'écarte que par quelques détails minimes. De même, le gréement et la voilure sont identiques, tandis que le pont, les emménagements et l'accastillage ont bénéficié de changements sensibles.

Le roof s'étend maintenant plus en avant du mât. Il comporte sur sa face antérieure un hublot panoramique à chaque extrémité duquel se trouve un aérateur qui nous a paru d'un débit modeste, mais d'une étanchéité correcte. La circulation sur le roof est facilitée par un moulage anti-dérapant et des mains courantes. Le filoir du petit foc étant placé à poste fixe à mi-longueur, le filoir du génois, également fixe, est beaucoup plus reculé et placé sur la retombée de l'hiloire de roof (un filoir sur rail peut être installé à la demande). L'arrière du roof comporte maintenant un capot. S'il est d'une rigidité très moyenne, sa disposition permet, du moins, une bonne étanchéité et un équipier peut ainsi s'accouder commodément, la tête à l'extérieur sans charger le cockpit.

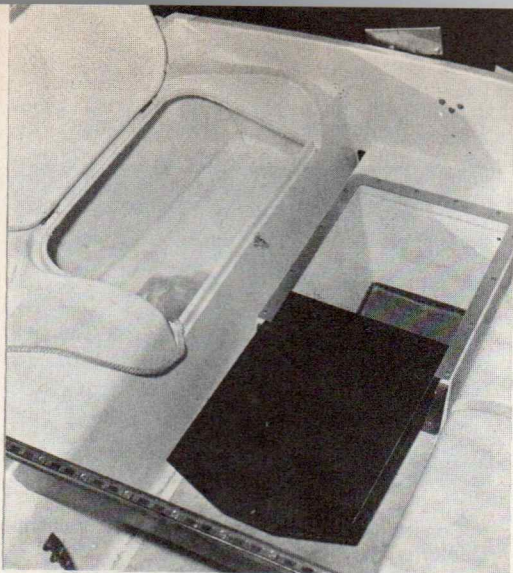
Le cockpit conserve les mêmes dimensions. Il est coupé en deux par une longue barre d'écoute, qui saille exagérément et devra être ramenée aussi près que possible des bancs. Le petit passavant qui comporte un vide-poche

commode, a été réduit à sa plus simple expression à partir de cette barre, augmentant sensiblement le confort du barreur qui peut se tenir plus au vent contre le pavois. Les bancs ont une section en S qui améliorent leur confort. On peut regretter qu'ils soient lisses et glissants : un léger grain aurait pu améliorer ce point. Leur partie arrière est occupée par deux coffres très volumineux, aux couvercles dessinés pour assurer une bonne étanchéité au ruissellement. Des ferrures permettent de les condamner par cadenas. Le fond du cockpit, antidérapant, paraît un peu souple. Il est bordé de profondes rigoles qui aboutissent à de larges dalots percés dans le tableau, pratiquement à son bord inférieur. L'eau y circule très aisément dans un sens... comme dans l'autre si l'arrière est surchargé.

Un puits pour moteur hors-bord est installé entre ces dalots, à toucher le tableau arrière. Il est pourvu de deux trappes de fermeture à la partie inférieure et sur le dessus. Le fond est découpé à la demande pour s'ajuster le mieux possible au moteur utilisé.

Les emménagements ont été revus et améliorés de façon très sensible : il n'y a plus aucun cloisonnement intérieur, ce qui, joint au « pare-brise », augmente beaucoup l'impression d'espace. Les deux couchettes arrière sont enfoncées plus profondément sous les bancs de cockpit, diminuant un peu le carré. La hauteur disponible pour les jambes est suffisante, sans plus, comme à bord du Corsaire. On trouve ensuite, de part et d'autre, un espace libre sur lequel des blocs d'emménagements amovibles, astucieusement combinés, peuvent venir se fixer.

dimension
est coupé
e d'écoule
rante, mais
trôler la



Ci-contre : à l'arrière du cockpit, les coffres sont moulés de telle sorte que les eaux de ruissellement ne peuvent y pénétrer. Une ferrure permet de les cadenasser. Entre les dalots d'évacuation, le puits pour moteur hors-bord est obturé, en haut comme en bas, par des trappes.

Les emménagements, tant du point de vue cuisine que navigation, sont ingénieux, amovibles, transformables et... facultatifs. Un plan est même livré avec le bateau pour ceux qui veulent les réaliser eux-mêmes. Ci-dessous : entre les couchettes avant on peut installer un seau et transformer toute la partie au-delà des épontilles en une vaste couchette double. A noter le grand pare-brise et le capot du roof, ouvert ici, qui donnent air et lumière.

expres-
ant sen-
peut se
es bancs
nt leur
nt lisses
amélio-
occupée
couver-
e étan-
e per-
nas. Le
un peu
les qui
dans le
férieur.
sens...
chargé.

Un plan de cet ensemble est donné avec le bateau, permettant à un amateur de le réaliser lui-même.

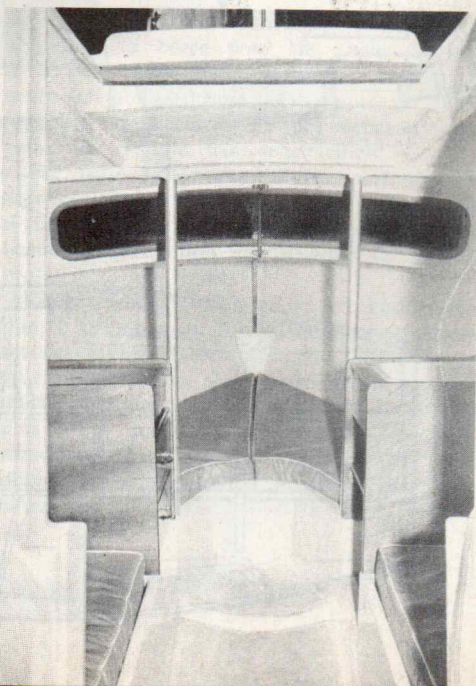
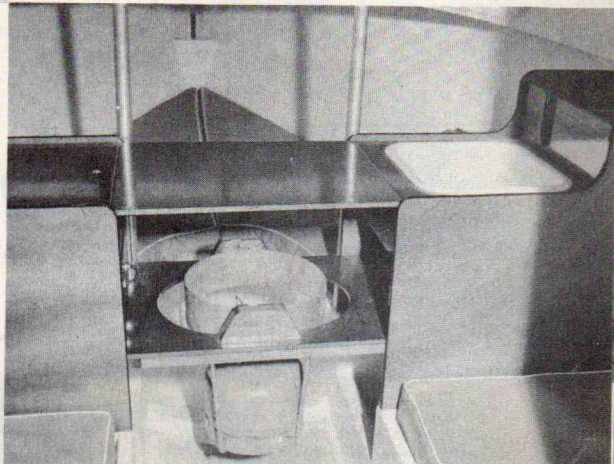
Le bloc bâbord comprend un casier de rangement pour les livres, une tablette coulissante venant se placer entre les deux blocs pour former table à cartes et 2 tiroirs.

Le dessus du bloc tribord peut être découpé pour recevoir une cuvette. Au-dessous, une glissière porte un réchaud monté au roulis, tandis que, derrière, on trouve différents casiers pour la vaisselle.

Ces deux blocs viennent se fixer contre des épontilles tubulaires qui supportent un fort barrot de mât métallique, noyé dans le toit du roof.

En avant de ces épontilles, une plate-forme triangulaire, échancrée entre les deux épontilles, constitue les deux couchettes avant, dont, avec un petit rien d'astuce, un panneau de contreplaqué et un coussin supplémentaire, on peut faire une couchette double en disposant, à la tête, d'une hauteur suffisante pour s'asseoir. Le seau peut se placer dans l'échancrure.

La construction en sandwich assure, à elle seule, plus de la moitié de la flottabilité du bateau. Celle-ci est complétée par trois blocs placés dans la pointe avant et vers l'arrière des couchettes latérales. Il reste donc disponible sous les couchettes de vastes coffres accessibles par des trappes, ainsi que tout l'espace situé sous le cockpit où on pourra glisser, gaffes, avirons ou tangon. Le volume des équipets reste cependant inférieur à celui du Corsaire, en particulier dans la pointe avant. Cela peut être facilement amélioré en installant au-dessus des pieds de ces couchettes une plate-forme permettant de ranger les



REPORTAGE PHOTO LA NOUVE-BATEAUX

voiles. On peut donc affirmer que le Surcouf offre des emménagements particulièrement logeables et agréables pour un bateau de cette taille.

Sous voiles, le Surcouf se comporte exactement comme le Corsaire, il offre les mêmes caractéristiques de marche et d'équilibre. Comme lui, il demande à être tenu droit, l'équipage au vent sur le pont ou dans la cabine. L'accastillage offert est beaucoup plus complet : les espars en alliage léger Marco Polo nous paraissent bien au point, leur équipement est maintenant très satisfaisant. Le Surcouf bénéficie, d'origine, d'un hâlebas de bôme efficace et d'un palan de grande écoute sur rail qui donnent un très bon contrôle de la grand-voile. Les winches de focs sont puissants mais, si leur disposition est bonne pour les filoirs fixes, elle convient moins bien pour les filoirs de génois sur rail.

Notons que le Surcouf est très sensible à l'angle de gîte qui le rend rapidement ardent, ainsi qu'à l'assiette. Celle-ci est facile à surveiller par les dalots du tableau. Pour être à trois dans le cockpit, il faut charger l'avant, sinon on risque d'embarquer de l'eau par les dalots.

Une importante surface de voilure confère au Surcouf d'excellentes performances par petit temps à toutes les allures. Le spinnaker, facultatif, portant assez près du vent, le rend particulièrement vivant aux allures portantes. Par brise plus fraîche, le rappel devient vite nécessaire au plus près : le barreur, en arrière de la barre d'écoute, peut se reculer jusqu'au fond du siège et monter au rappel sur le liston, l'équipier peut, lui aussi, faire travailler son poids, que ce soit assis en abord du banc de cockpit, ou dans le cockpit au vent. Nous avons regretté l'absence de sangles, moins pour le rappel plus sportif qu'elles permettent que pour la sécurité qu'on ressent à tenir solidement à bord par les pieds dans une petite unité, dont les mouvements sont parfois brutaux. On obtient ainsi un cap très correct mais, dans le clapot, on n'a que peu d'intérêt à vouloir trop serrer le vent, car la dérive augmente rapidement et il est préférable de laisser courir le bateau.

La disposition de tire de la grande écoute sur un rail permet de retarder le moment où il faudra réduire la voilure, cette réduction se faisant, de préférence, par la grand-voile où le premier ris sera rentré avant de remplacer le génois par le numéro un. On réduira ensuite la toile progressivement, selon la même technique, en gardant toujours plus de toile



Sous voiles, le Surcouf se comporte exactement comme le Corsaire et il exige de son équipage qu'il se mette souvent au rappel pour éviter un trop grand angle de gîte, qui rend le bateau ardent.

sur l'avant afin de conserver un équilibre correct à la barre pour un angle de gîte d'une quinzaine de degrés, qui mettra à profit la stabilité propre de la coque, cet angle étant un maximum à ne pas dépasser sous peine de ralentir très sensiblement.

Par forte brise, aux allures portantes, le Surcouf décollera souvent sur les crêtes mais il faudra, dans ces conditions, barrer avec beaucoup d'attention car il embarde parfois brutalement au roulis.

Grâce à un confort certain, une bonne finition, un équipement soigné, de bonnes performances et une grande sécurité pour un programme de petites sorties côtières, le Surcouf mérite une bonne diffusion que son prix, plus élevé que celui du Corsaire en bois, ne devrait pas freiner exagérément, étant donné que son entretien se réduit à peu de chose.