

Changement de foc

HOBART 900

**LE CATAMARAN
QUI ESSAYA
LOISIRS
NAUTIQUES**

PRESENTATION DU HOBART 900

Nous en avons déjà parlé dans notre N° 51 en janvier 76. C'est le premier catamaran de croisière français construit en polyester. Les plans sont de Claude Constant. Lorsque nous avons visité le chantier, il y a un an, les premières coques étaient toutes fraîches sorties du moule et le pont de liaison n'était pas encore moulé.

La forme des carènes est inspirée de l'école australienne, c'est-à-dire que les coques sont fines, assez profondes, symétriques. Les couples ont sensiblement une forme de parabole et le fond se termine par un aileron formant à la fois plan anti-dérive et talon d'échouage. Cet aileron est assez court pour ne pas donner trop de stabilité de route au bateau déjà très stable par lui-même, et ainsi faciliter les virements de bord. A l'arrière de chaque coque se trouvent un court aileron porte-gouvernail et un mignon petit tableau.

Le bridge-deck, ou pont de liaison, est réalisé en polyester à double paroi avec sandwich de contre-plaqué. De profondes nervures longitudinales le rigidifient. La partie habitable, comme dans tout catamaran, se divise en trois parties : les deux coques et le pont. Dans la coque bâbord, se trouvent la cuisine et les toilettes, dans l'avant. L'arrière peut être aménagé en soute ou en cabine avec couchette. La coque tribord, est, au choix, une réserve de matériel ou une cabine avec couchettes. Les extrémités sont cloisonnées et accessibles seulement de l'extérieur. Elles forment ainsi compartiments de sécurité. Le pont constitue le carré. Il n'y a pas de hauteur sous barrot debout, mais la surface... plus de 10 m²... permet un salon incroyablement vaste pour un bateau de 9 mètres, et un poste de navigation où le format grand-aigle est accordé sans hésitation. Différentes versions de forme

de rouf peuvent être proposées mais il nous semble que celle du prototype est la plus élégante.

Le cockpit a la largeur du pont entre les coques à l'arrière, soit environ 3,80 m, pour 2 m de longueur... de quoi offrir une petite promenade à pied à chaque virement de bord au barreur pour passer d'une coque à l'autre.

La propulsion est assurée par un gréement de sloop avec foc en tête. Le haubannage est très simple. L'étai est monté sur une pantoire fixée aux deux coques. Le point d'amure est aisément accessible du pont. A l'arrière, deux patares se partagent le travail, chacun d'eux étant fixé au tableau arrière d'une coque. Les haubans latéraux sont repris sur des cadènes qui rejoignent le bordé de coque. Le haubannage inférieur est constitué d'un bas étai et de deux bas haubans écartés vers l'arrière.

CONSTRUCTION

Le déroulement de la construction est le suivant : chaque coque est stratifiée dans un moule en deux parties démontables. Le pont est stratifié en deux parties sur un demi-moule. Ces deux moitiés sont assemblées par stratification puis elles reçoivent le contre-plaqué du sandwich et la couche supérieure (intérieure) de stratifié.

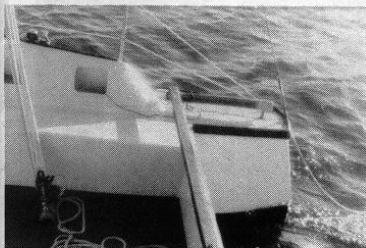
Les coques sont découpées ensuite au profil du pont. Celui-ci vient s'y poser en débordant largement à l'intérieur. Une sorte de bauquière en bois est fixée au bordé intérieur de la coque sous le pont par collage et vissage. Une stratification recouvre l'ensemble, reprenant le bordé de coque et le pont.

Le pont de chaque coque est réalisé en contre-plaqué marine de 10 mm, puis stratifié. Le rouf est également réalisé en contre-plaqué marine stratifié. La rigidité de la liaison entre les coques est assurée dans les deux plans. Dans le plan horizontal, c'est l'ensemble du bridge-deck qui, très solidement, empêche tout déplacement d'une coque par rapport à l'autre. Dans le plan vertical, les cloisons du rouf et du cockpit se prolongent jusqu'au bordé extérieur

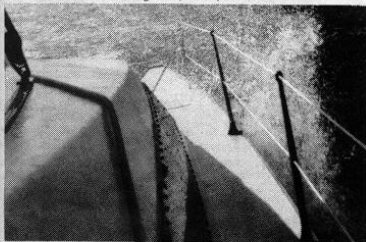
Lorsque je fus contacté par Cat Marine pour faire l'essai de leur prototype de catamaran de croisière, j'ai trouvé la proposition trop tentante pour refuser. Le goût du nouveau m'avait fait oublier que pour faire un essai, il faut être expérimenté. C'est donc le catamaran qui m'a essayé et je dois dire que l'expérience fut passionnante et mes impressions toutes fraîches. Nos lecteurs ne vont pas manquer de me demander ce que je pense du catamaran en général. Pour l'instant, je n'en pense pas plus qu'un néophyte resté sous une première impression. Faute de mieux, les éléments de comparaison seront toujours discutés par rapport aux monocoques... Mais au fond, le problème des multicoques n'est-il pas là ?



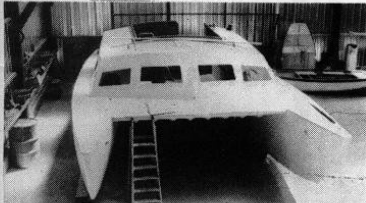
Un cockpit ou un promenoir ?



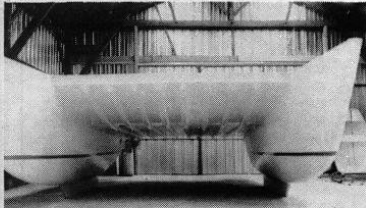
En eau calme, un sillage imperceptible.



Coup de boutoir sur la coque au vent.



Le rouf, sur le bridge-deck, constitue un carré très vaste.



Le bridge-deck fortement nervuré.

des coques. Ces cloisons, au nombre de cinq, donnent toutes garanties contre les flexions possibles entre coque et pont.

Les échantillonnages nous ont paru très importants pour des coques qui ne subissent pas les efforts d'un lest... mais nous réservons ici nos appréciations... Claude Constant, l'architecte, connaît son affaire et a conduit son calcul selon son expérience. Les bordés de coque sont réalisés avec alternance de mat et de roving pour atteindre 6 mm dans les hauts et 15 mm dans les fonds. Les parois de l'aileron ont 19 mm d'épaisseur, le fond en a 40. Il est, de plus, renforcé par un plat d'incox extérieur évitant l'usure à l'échouage. L'intérieur de l'aileron est rempli de mousse. Le bridge-deck est, avons-nous dit, un sandwich de contre-plaqué de 10 mm. Le stratifié a 3 mm d'épaisseur en-dessous et 2 mm au-dessus. La stratification de la liaison au-dessus de la bauquière, a 8 mm d'épaisseur.

Les détails de la réalisation peuvent donner lieu à bien des critiques, mais il s'agit d'un prototype. Les aménagements sont encore sommaires, et le réglage du grément à revoir... Derrière ce prototype, d'autres unités sont en construction.

Bref, nous sommes montés à bord...

DEUX COQUES... DES SENSATIONS NOUVELLES

Pour qui se souvient du mois d'octobre 76, il apparaîtra que les conditions météo n'étaient pas des plus clémentes. Bien sûr le matin en quittant la rivière de Pénerf (presqu'île de Ruiz) tout allait bien. Au près bon plein par jolie brise, notre Hobart 900 filait à 8 nœuds en eau calme. Les berges défilaient comme les haies de l'autoroute et le double sillage se dessinait derrière, comme des rails.

Ensuite le temps s'est gâté. Grain sur grain se sont abattus sur nous et nous avons dû par moments, rester à la cape sous grand-voile, à deux ris. En louvoyant sous foc n° 1 et voile arisée, nous sommes rentrés dans le Golfe de Morbihan pour aller à Vannes au

largue et en eau calme.

Les impressions sont assez étonnantes et même déroutantes au début. La gîte sous grosse brise n'est pas nulle, mais inférieure à 10°, ceci n'est pas le plus surprenant car on peut, avec un voilier monocoque bien raide, obtenir ce résultat en réduisant la toile. Ce qui est inhabituel, c'est qu'au près, les coques franchissent les vagues l'une après l'autre. Cela occasionne donc un mouvement de roulis combiné au tangage. Par le travers, on ne subit que le roulis, alors que sur un monocoque, ce serait une gîte constante avec montée et descente. Au vent arrière, le roulis est nul. Au début, les mouvements semblent donc incohérents à l'habitude des monocoques.

Par le temps particulièrement éprouvant que nous avons eu, la mer était bien formée et les crêtes ont souvent éclaté contre la coque... laquelle ? Lorsque c'est la coque au vent qui prend le paquet, celui-ci continue sa trajectoire jusqu'au cockpit. La douche est inévitable. Par contre, il arrive que ce soit la coque sous le vent qui reçoive le choc. Bloquant ce coup de boutoir entre les jambes, le catamaran accuse réception et vibre. Le bridge-deck résonne sous les pieds. Bien entendu, dans ce cas, pas une goutte ne monte sur le pont, mais un petit geiser avec des flocons d'écume se produit par le dallot de cockpit sous le vent (ne pas s'y asseoir !).

Lorsqu'il s'agit de manœuvrer au pied du mât, le rouf assez haut surprend également et je pense qu'il serait utile d'y prévoir une filière en cas de gros mauvais temps. Par contre, on est très à l'aise sur les passavants entre les filières et le rouf.

Les réactions de ce catamaran à la barre, par contre, ne nous ont pas étonné. Après avoir lu qu'il faut une certaine expérience pour barrer un multicoque en sécurité par gros temps, nous étions curieux de voir les réactions du bateau. En fait, il ne se passe rien de vraiment différent d'un monocoque à bonne stabilité de route. Les deux barres sont accouplées et un long stick permet de barrer depuis n'importe quel emplacement, dans le cockpit. Sous notre voilure réduite et par mer formée, nous n'avons jamais manqué à virer. La manœuvre des gouvernails est toujours très douce. A l'arrivée nous

HOBART 900

avons constaté que la barre bâbord était désolidarisée de la mèche. Depuis quand ? Nous avons donc manœuvré avec un seul gouvernail sans constater de différence dans le comportement du bateau.

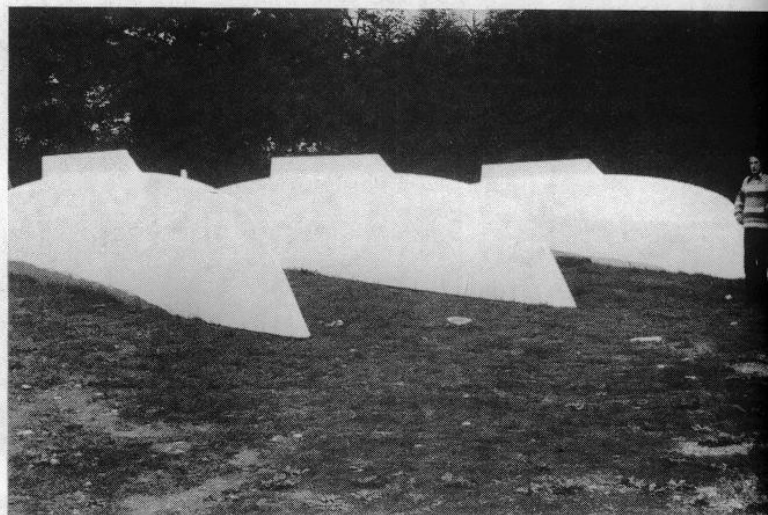
Il est d'usage, dans les essais qui se veulent sérieux, de parler de performance. Nous n'avions pas de speedomètre à bord. Tout ce qui, objectivement peut être dit, se résume donc à peu de chose. Mais une bonne expérience permet tout de même d'évaluer si un bateau va vite ou se traîne. En eau calme, la vitesse au sillage est étonnante et je n'ai jamais constaté l'équivalent sur un monocoque de taille voisine. Dans le golfe du Morbihan, les vents sont irréguliers par suite des protections offertes par les îles. Si l'on est debout lorsque le bateau reçoit la risée, sous l'effet de l'accélération, on se sent partir en arrière. En mer formée, au près par grosse brise, le cap par rapport à la mer et le vent était le même que sur un monocoque. Il semble bien pourtant que la dérive est plus importante. Il aurait été intéressant de pouvoir faire un essai comparatif mais, hélas, nous n'avons trouvé aucun lièvre pour se mesurer. La mer était totalement déserte, et pour cause.

HOBART 900 — CHANTIER ET PRIX

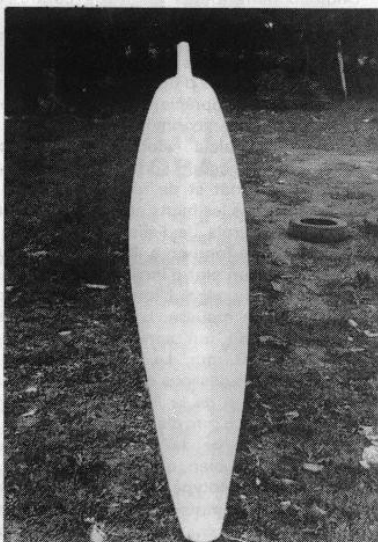
Le chantier Cat Marine est situé dans le Morbihan, à l'enracinement de la presqu'île de Ruiz, à Surzur. Son programme est de construire d'abord le Hobart 900 en grande série, mais essentiellement à l'état de coque (s) à aménager. La version coque nue comprend le catamaran assemblé avec rouf pont, cockpit, hiloires, épontille, cadènes et gouvernails. Le prix départ chantier est de 45.000 F.H.T.

En cas de transport à longue distance, Cat Marine propose d'envoyer les coques et les éléments séparément par convoi normal et de se charger de l'assemblage sur place.

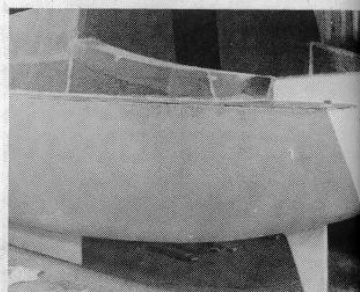
Le Hobart 900 peut être livré également avec, en plus, le kit d'accastillage pour 68.000 F HT et barre en main, aménagé avec grand-voile, foc n° 1, génois et tourmentin pour 120.800 F HT.



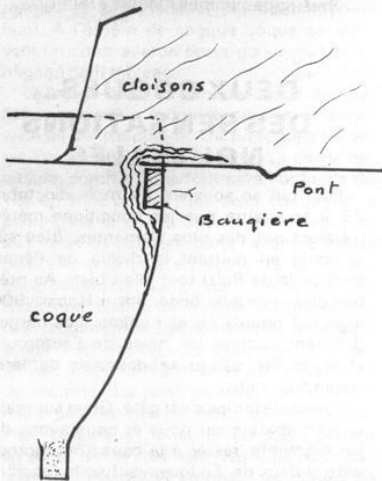
D'autres coques en attente de montage.



Vue des sections de l'étrave



Des sections paraboliques, un court plan de rive et un petit aileron.



Liaison entre pont et coque.

CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout : 9 m
 Longueur flottaison : 7,50 m
 Largeur : 4,50 m
 Largeur d'une coque : 0,90 m
 Tirant d'eau : 0,65 m
 Franc-bord avant : 1,15 m
 Franc-bord arrière : 0,80 m
 Hauteur sous barrot :
 Coque, 1,80 m, carré 1,30 m.
 Déplacement : 1,7 tonne
 Voilure :
 Grand-voile : 16 m²
 Génois : 20 m²
 Nombre de couchettes : 6 à 7, dont 2 doubles.
 Architecte : Claude Constant, 105, rue de la Patrouillerie, 44700 Orvault.
 Constructeur : Cat Marine, route de Van nes 56450 Surzur.