Neptune Nautisme n° 187 · Avril 1979

Bernard RUBINSTEIN

START 6

LA recherche d'un nouveau créneau de plaisanciers, transfuges du dériveur ou accédant pour la première fois à la croisière côtière incite la plupart des chantiers à étendre leur gamme de production vers les petites tailles. Preuve tangible de ce phénomène que certains considèrent comme une réelle démocratisation de la voile, le dernier salon nautique apportait une floraison de nouveautés entrant dans la famille des 6 mètres et montrant s'il en était besoin qu'il existe pour ce type de bateaux toute une tranche de population prête à accéder au virus de la navigation à voile. La politique commerciale suivie par le chantier Mallard s'inscrit dans cette voie, évolution symbolisée en 1978 par le nom attribué à un croiseur rapide de 7,20 dessiné par Philippe Harlé, le Start-7, suivi par le Start-6, du même architecte, et présenté pour la première fois au salon.

CONCEPTION

Ce sont avant tout le caractère transportable du Start-6 et la recherche d'un budget limité qui ont guidé le cabinet d'architecture Philippe Harlé dans le dessin de la carène. A une époque où le stationnement dans les ports devient un problème sérieux et grève de façon notable les frais d'utilisation du bateau, ce point nous parait important. Il devient alors possible de faire hiverner son croiseur dans un jardin ou dans un garage et d'y apporter des modifications pour personnaliser l'intérieur. De plus, les zones de navigation voient leurs limites élargies avec la faculté de franchir les caps difficiles par la route et d'agrémenter le tourisme nautique d'un « tourisme terrestre »

Pour ce qui est de la carène, la facilité de mise et de sortie de l'eau se concrétise par un bustle qui repose sur les rouleaux de la remorque pendant la remontée. Il commence à la hauteur du brion pour se raccorder à l'aileron qui contient le lest. La pente de cet appendice est de 10 %, angle optimum des plans inclinés sur lesquels se feront les opérations de mise à terre. Pour la manutention, le déplacement devait être pris en considération et les 750 kg du Start-6 restent dans les limites raisonnables d'une opération menée par un homme seul. Les 2,45 m. du maître bau sont également liés au problème de transport, il s'agit de la dimension maximale compatible avec la réglementation limitant à 2,50 m la largeur du véhicule tracté.

Pour les œuvres vives, il importait de concevoir une carène simple à faire marcher, le Start-6 pouvant être le tout premier bateau d'un plaisancier nouveau venu à la voile. La grande largeur à la flottaison apporte une bonne stabilité de forme, qualité importante au port lors des déplacements d'équipiers peu expérimentés. Bien que les entrées d'eau soient fines, les volumes au niveau du bouchain sont assez pleins, d'une part dans la partie avant pour compenser les modifications d'assiette longitudinale pendant les changements de foc, d'autre part à l'arrière pour une bonne stabilité sous spi dans la brise et conserver un bon équilibre de la carène à la gîte. Dans ces conditions, la surface mouillée est relativement grande mais compensée par un bon rendement du plan de voilure. Celui-ci montre le rôle prépondérant donné à la grand-voile qui reste l'élément moteur du bateau, toujours dans le but de faciliter les manœuvres et d'utiliser au mieux le foc fourni dans l'inventaire standard.

Conçu pour des navigations à la journée, le cockpit demeure le lieu privilégié de l'équipage et doit procurer aux équipiers une position confortable au vent si l'on s'attache à faire marcher le bateau au mieux de ses possibilités. Sur ce chapitre, les bancs et les hiloires remplissent parfaitement leur rôle, et offrent suffisamment de surface de travail pour un bon contrôle sous voiles.

CONSTRUCTION

Moulée d'une seule pièce, la coque du Start-6 reçoit, après stratification, l'ensemble du puits de dérive raccordé au fond par une succession de couches de tissu de verre. Le lest, constitué de 160 kg de grenaille d'acier est réparti longitudinalement dans l'aileron, puis noyé dans la résine ; il est ensuite recouvert de deux couches de mat.

Tout le volume en arrière de l'aileron non occupé par le lest fait office de puisard, solution intéressante en raison des fonds plats de la coque. La dérive profilée, en fonte, et d'un poids de 70 kg pivote autour d'un axe placé à la partie inférieure du puits. Sa remontée s'opère au moyen d'un bout qui s'enroule autour d'un tambour différentiel, l'opération se faisant pratiquement sans efforts depuis le cockpit. En cas de chocs, la dérive se relève sans risques d'avaries pour le puits de dérive.

La rigidité de la coque est renforcée au niveau du mât par une cloison de contreplaqué de 8 mm, une épontille centrale en acajou reprenant les efforts de compression de l'espar posé sur le pont. Contremoulé et isolé par du sandwich balsa, le pont s'emboîte sur la coque, la résine puis un jonc visé aluminium assurant l'étanchéité. Il s'agit là d'une formule déjà utilisée pour le Start-7 et qui remplit parfaitement son rôle. Si la construction est sérieuse et dénote de la part du chantier le souci de présenter un produit bien fini, la fixation des cadènes devait nous causer quelques inquiétudes. En fait, il s'agit plus d'un détail de conception que de réalisation. Sur les bateaux déjà produits, la cadène, constituée d'une équerre en acier inoxydable est boulonnée sur une façade en contreplaqué qui fait office d'hiloire intérieure pour les équipets. La rigidité de l'ensemble devait se révéler insuffisante avec pour résultat un arrachement du stratifié au niveau du pont. Une solution fut rapidement trouvée en collaboration avec l'architecte, elle se solda par l'envoi immédiat à tous les agents d'un kit comprenant une contreplaque de renfort et de la colle. Pour les prochaines unités, le mode de fixation a été revu et sa solidité vérifiée en soulevant le bateau par ses cadènes. Cette petite mésaventure démontre une nouvelle fois l'importance que peuvent avoir les bancs d'essai dans la mesure où des conditions météo difficiles fournissent l'occasion de mettre le matériel à l'épreuve.

ÉQUIPEMENTS-ACCASTILLAGE

L'équipement de pont correspond parfaitement au programme du bateau et seuls quelques points de détails, qui vont être revus, devraient permettre de tirer encore mieux profit des qualités de la carène. L'absence de dispositif d'étarquage de foc ne permet pas — même si l'on se met vent arrière — d'obtenir une bonne raideur du bord d'attaque. Quant aux winches, leur position inclinée sur l'hiloire de cockpit rend difficiles les réglages du foc ou du spi dès que l'équipier se situe au vent. Il peut même arriver parfois que l'écoute surpatte sur le winch.

1 Vue générale du plan de pont. Day-boat, le cockpit du Start-6 occupe une surface importante. Un coffre muni d'un dispositif de fermeture par cadenas permet d.entreposer le moteur hors-bord et l'ensemble du matériel indispensable à la croisière côtière : amarres, défenses. La descente se ferme par deux panneaux de contreplaqué indispensables par temps pluvieux ou fort clapot.

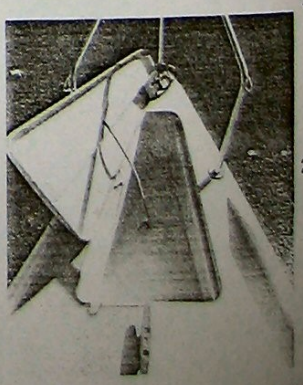
2 Sur la plage avant, le coffre à mouillage équipé d'un bout pour la fermeture en navigation. Les deux chaumards en acier inox, inclus dans la ferrure d'étrave, et le taquet central suffisent aux opérations de mouillage ou aux amarrages à quai.

3 Drisses de foc et de grand-voile se manœuvrent depuis le pied de mât, le changement de voile d'avant pouvant ainsi être pris en charge par un seul équipier. En option : les manœuvres de spi reviennent au cockpit en passant par des poulies puis étant guidée par des filoires. Si pour les balancines et le hale-bas le blocage par clam-cleat est suffisant, nous préférerions la solution du taquet pour la drisse de spi.
Les rails de foc permettent un bon ajustement des points de tire en fonction des voiles d'avant.
Mains courantes et antidérapant efficace facilitent les déplacements.

4 La barre d'écoute apparaît comme un élément indispensable à la bonne marche du Start-6, et du fait qu'elle occupe toute la largeur du cockpit, son efficacité est grande. En équipage réduit, le barreur trouve à portée de main le taquet au vent sur lequel l'écoute peut être tournée. L'inclinaison des deux winches sur l'hiloire est ici évidente, la position sera revue en fixant les winches sur des bossages afin de les placer horizontalement.

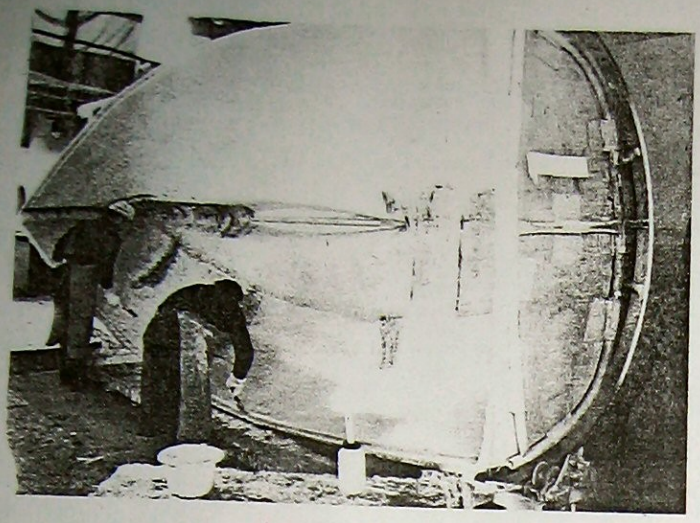
5 Le tableau arrière vertical reçoit le gouvernail relevable dont la montée et la descente s'opèrent par deux bouts indépendants ; les joues sont en aluminium, la surface mobile en contreplaqué. La chaise proposée en option comporte deux positions, l'une moteur haut, l'autre moteur en position de travail. Le passage de l'une à l'autre se fait par déverrouillage.

3 ▲



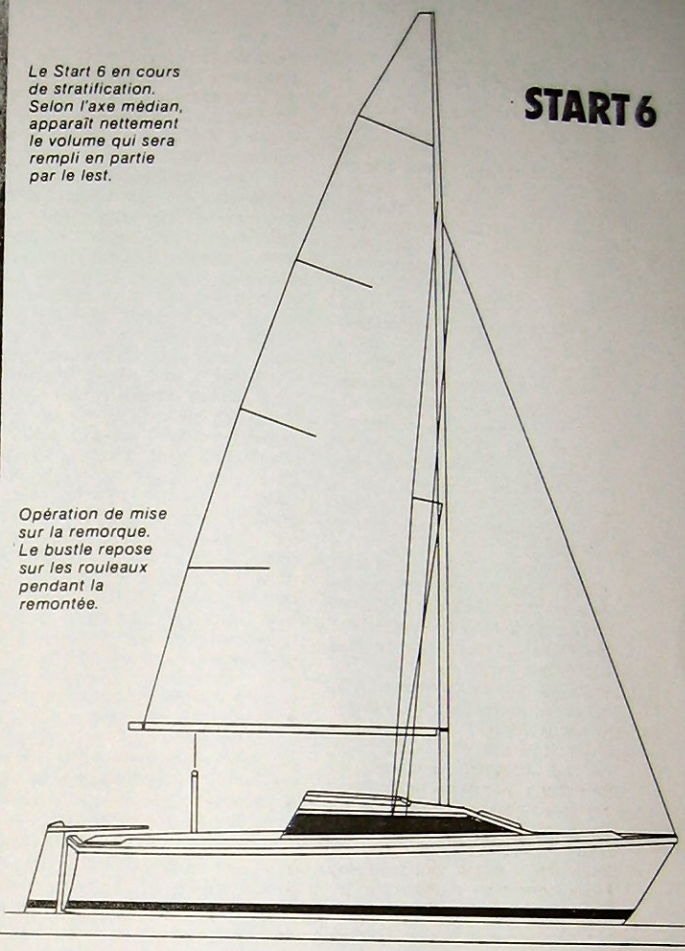
2

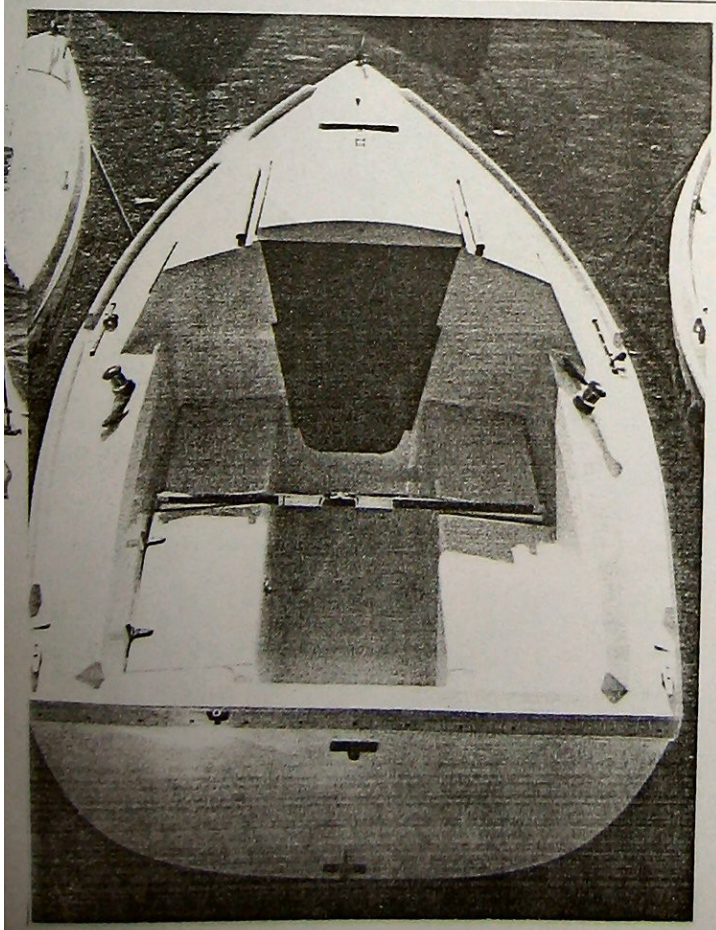
START 6



Le Start 6 en cours de stratification. Selon l'axe médian, apparaît nettement le volume qui sera rempli en partie par le lest.

Opération de mise sur la remorque. Le bustle repose sur les rouleaux pendant la remontée.

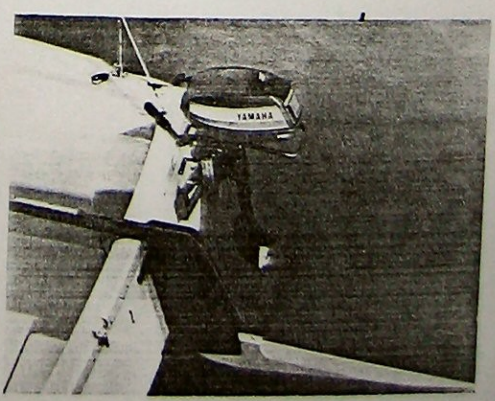




1

4

5



EMMÉNAGEMENTS

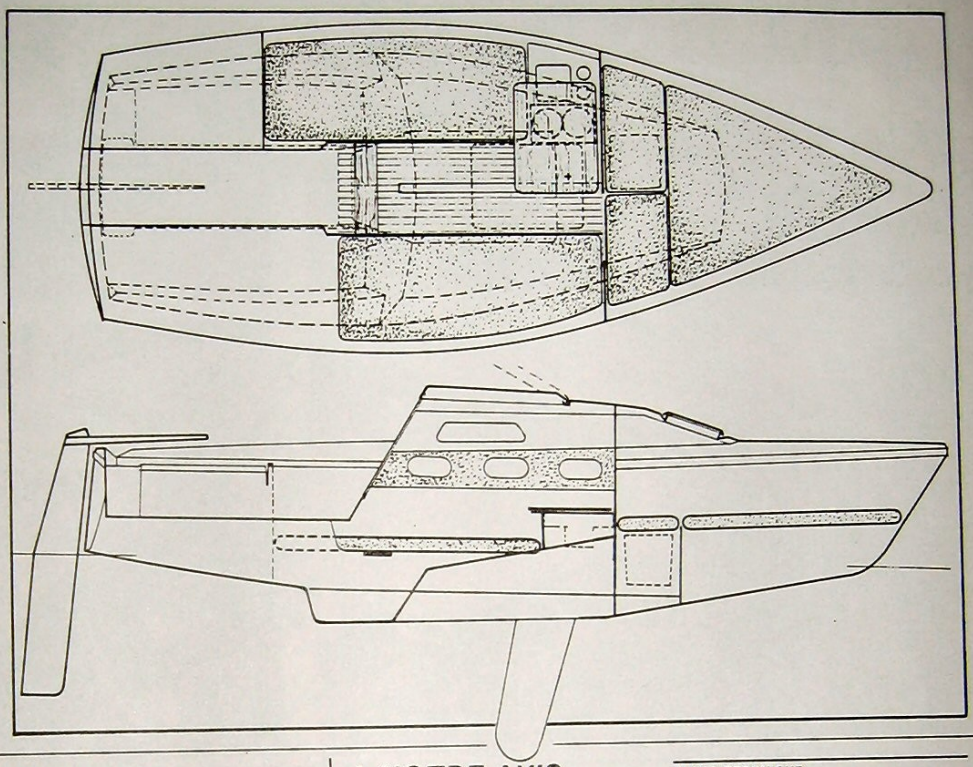
Regrouper les trois fonctions : cuisine, table à cartes, repas en un seul point, ainsi peut se définir la conception des emménagements du Start-6. Cette disposition permet de dégager au maximum l'espace de circulation et de faciliter aussi bien la vie en mer que les séjours au port. L'intérieur est divisé en deux volumes bien distincts, le poste avant et la cabine, une cloison au niveau du mât faisant office de séparation.

1 Position de la table en période de navigation. Le navigateur peut s'asseoir sur la couchette bâbord et utiliser l'équipet, directement accessible pour le rangement du matériel de navigation. Le taquet coinceur fixé sur le puits de dérive est utilisé par le blocage de la dérive en position haute ou à moitié relevée.

2 Au port, la table pivote pour dégager le réchaud à deux feus et la cuvette en plastique. Une marche amovible utilisée pour la descente coulisse entre les deux couchettes pour faire office de siège pendant les repas. Les deux couchettes dissimulent de vastes coffres pouvant recevoir les effets personnels. La lumière pénètre abondamment par les deux hublots en altuglass fixés sur les parois du roof.

3 Le poste avant avec ses deux couchettes de 1,95 m formant lit-double. Un WC chimique peut être ajouté en option immédiatement après la cloison. Ventilation et éclairage sont assurés par un panneau ouvrant situé sur la face avant du roof.

4 Au port, la solution du capot pivotant transforme le volume intérieur en augmentant de façon notable la hauteur sous barrots. Par temps de pluie, une capote fermant les surfaces latérales permet de profiter au mieux de la formule.



COMPORTEMENT SOUS VOILES

Des conditions météorologiques diverses allant du calme plat à une brise soutenue de 20-25 nœuds, devaient nous permettre d'apprécier les qualités nautiques du Start-6. Le premier jour, dans le fort clapot du pertuis soulevé par un bon 6, notre bateau progressait au près de façon étonnante, mouillant peu tout en conservant de la puissance au passage de chaque vague.

Pourtant, nous étions mal toilés, mais en l'absence d'un second ris dans la grand-voile, il fallut composer avec le tourmentin et la grand-voile à un ris. Quant aux conditions de navigation, si elles se révélaient confortables pour un équipage expérimenté, elles mettaient en relief quelques précautions indispensables à prendre dans ce type de temps. Principalement, la descente doit être fermée si l'on veut pouvoir utiliser les couchettes pour la nuit au port à moins d'utiliser une capote, solution qui nous paraît judicieuse. Il paraît également important de maintenir l'équipage au vent pour tirer de la carène toutes ses possibilités, et, dans ce contexte, pour les navigations à la journée par forte brise il est bon de préparer son programme car le travail à la table à cartes et ... à la cuisine risque d'être rendu malaisé. Que cela ne vous effraye pas ; si ce n'était le désir de tester le matériel dans des conditions difficiles nous serions restés sagement au port à attendre des cieux plus cléments.

Le petit temps du lendemain devait nous révéler un bateau vivant qui, malgré une surface mouillée moyenne, contre-partie de formes arrière porteuses, progresse sans que l'on fasse appel au moteur. En fait pour avoir manœuvré sous grand-voile seule entre les pannes de La Rochelle, le hors-bord apparaît comme un luxe tant les possibilités d'évolution sont étonnantes. Il faut voir dans cette aptitude l'efficacité du plan de dérive à grand allongement et le profilage de la dérive.

Aux allures portantes, le spi de surface modérée imposée par le gréement 3/4 reste sans problèmes aussi bien sur le plan de la manœuvre qu'au chapitre des performances. Dérive relevée, l'embryon de quille apporte un élément de stabilité et les formes arrière plates favorisent les départs en survitesse.

A NOTRE AVIS

A première vue, il semblait difficile de créer un bateau susceptible de répondre à des critères aussi divers que le transport, les performances ou l'habitabilité. C'est avec beaucoup de discernement que le cabinet d'architecture Philippe Harlé, en collaboration avec le Chantier Mallard, a su harmoniser ces trois facteurs, le résultat final étant un bateau rapide permettant la découverte du littoral. La régate dominicale, excellent exercice pour mieux connaître son bateau ne devrait pas décevoir ses futurs propriétaires.

(Photos : Bernard DEGUY)

FICHE TECHNIQUE

Chantier : Mallard, Z.I., 17000 La Rochelle-Périgny.
Architecte : Philippe Harlé.
Longueur hors-tout : 6,20 m.
Longueur à la flottaison : 5,50 m.
Largeur : 2,45 m.
Tirant d'eau dérive haute : 0,45 m, dérive basse : 1,45 m.
Poids à vide : 750 kg, Lest et dérive : 230 kg.
Voilure : Grand Voile : 11,80 m² - Génois : 10,50 m² - Foc : 7,50 m² - Tourmentin : 2,50 m² - Spi : 24 m².
Matériau : Stratifié de fibre de verre.
Catégorie de navigation : 4e.
Prix départ usine :
Version mer : 35 280 F TTC.
Version eaux intérieures : 34 045 F TTC (Sans balcon, chandeliers, filières).
Options complémentaires :
Tangons et gréement de spi : 1 058 F - Génois : 964 F - Tourmentin : 500 F - Spinnaker : 1 317 F - Chaise articulée pour moteur hors bord : 682 F - Remorque galvanisée adaptée pour le transport, la mise et sortie de l'eau sur plan incliné à 10/, charge utile 950 kg : 7 250 F.

LE POUR ET LE CONTRE

- *Formule du bateau transportable.*
- *Dériveur lesté.*
- *Performances.*
- *Disposition des emménagements.*
- *Fixation des cadènes.*
- *Position des winches.*
- *Absence de système d'étarquage pour le foc.*