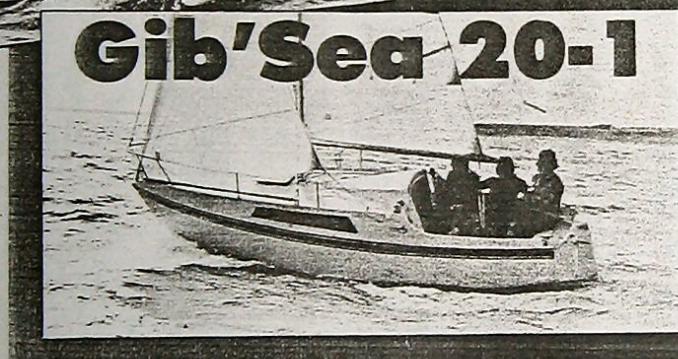


L'ÉPREUVE PAR QUATRE

Quatre 6 mètres au banc d'essai



Il n'est pas besoin de revenir sur l'intérêt qu'offre pour le lecteur une présentation groupée. Nous lui donnons des éléments, à lui d'en tirer les conclusions. Le créneau des 6 mètres est, on le sait, des plus saturés. Alors, pourquoi avoir choisi ces quatre bateaux plutôt que quatre autres ? Effectivement, pourquoi avoir opté pour des unités aussi dissemblables pour une même longueur ? Ou encore pourquoi avoir pris un bateau vieux de plus de cinq ans et un autre sorti cette année ? Il s'agissait autant de rendre compte de la diversité du marché pour une même taille que de montrer qu'un bateau conçu il y a quelques années n'était pas forcément juste bon à la casse ; alors qu'en revanche, certaines unités plus récentes pouvaient présenter quelques défaillances.

Avec Berret, Harlé, Joubert et Sergent, nous voici devant quatre architectes, mais également quatre styles, quatre approches différentes de la petite croisière. En dehors du matériau et de la taille, quel point commun y-a-t-il entre le Jouet 600, sportif et quelque peu spartiate, et le Gib'Sea, familial et légèrement replet, entre le Start 6, confortable et rapide, et le Jidzo, un peu pataud et davantage conçu pour la balade de quelques heures que pour la croisière estivale ? A croire que la taille ne signifie rien si ce n'est dans l'esprit du législateur qui en est encore à mesurer les bateaux en mètres, alors que c'est à son sens marin qu'il devrait faire appel...

Côté prix, la présentation groupée révèle des différences qui vont du simple au double (43.000 à 23.000 F).

Mais à y regarder de plus près, on réalise une fois de plus que l'on n'a rien sans rien. Il conviendra de replacer chacune des unités présentées dans sa gamme de prix et dans son programme réel de navigation : un petit jeu qui se révèle très instructif...

AVERTISSEMENT

A noter que pour réaliser cette présentation groupée, c'est une équipe pléthorique des *Cahiers du Yachting* qui envahit les pontons des Minimes à La Rochelle. Malgré la pluie, nous n'avons eu de cesse de faire marcher ces quatre petits croiseurs, passant de l'un à l'autre jusqu'à plus soif. Non contents d'y passer nos journées, nous y avons également élu domicile. La nuit, c'était à qui dormirait à bord du plus confortable ou du moins humide... Devinez lequel est-ce ? Mais malheur à qui parlera ; nous ne sommes pas là pour dénigrer, mais pour comprendre et essayer... A vous de jouer !

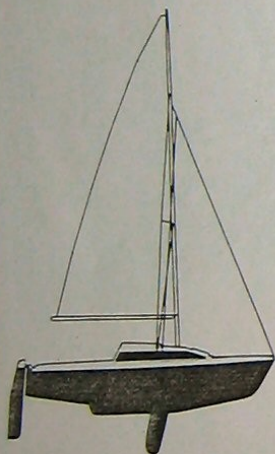
Pour ce qui est du vent, en toute honnêteté, on peut affirmer qu'il n'a pour ainsi dire jamais dépassé 15 noeuds et que la mer se limitait à un petit clapot en formation. Rien de terrifiant donc... Mais n'est-ce pas là la plage d'utilisation habituelle de ces bateaux ?.

Start 6

Conception

La technique « économique » inaugurée avec le Start 7 est maintenant bien au point, qui passe par la stratification de toutes les cloisons d'emménagement et le contremoulage du pont isolé par du sandwich balsa. A noter : la dérive lourde (90 kg), relevable au moyen d'un tambour différentiel pouvant être manœuvré aussi bien de la cabine que du cockpit. Réalisée en fonte profilée, une fois relevée, elle disparaît dans la fausse quille qui se raccorde à l'étrave en douceur par une sorte de long bustle.

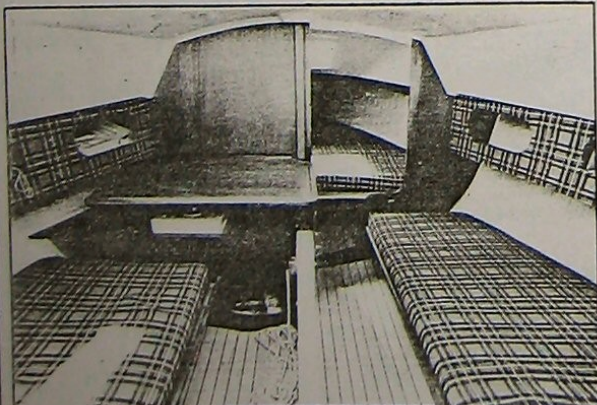
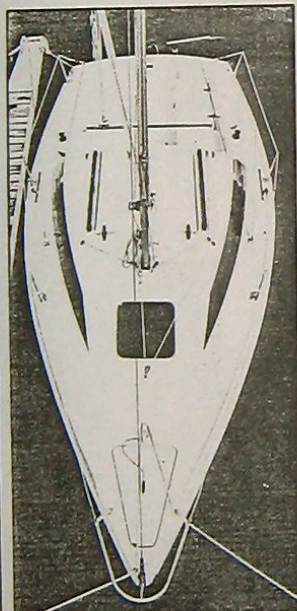
Un des intérêts les plus évidents de la formule est la possibilité de rentrer sans crainte dans des criques en eau peu profonde et de pouvoir le charger sans l'aide d'une grue directement sur sa remorque.



Gréement et accastillage

Pas l'ombre d'un pataras qui vienne compliquer le réglage d'un mât bien dimensionné en alliage léger anodisé avec tête restreinte. L'accastillage, pour un bateau de cette dimension, surprend, tant il est soigné : barre d'écoute avec chariot réglable, deux rails d'écoute de foc avec curseurs, avale-tout réglable, deux winches de foc, deux taquets coinçeurs. Le tout bien dimensionné et surtout bien positionné.

A noter également : le gouvernail à safran relevable en alliage léger anodisé.

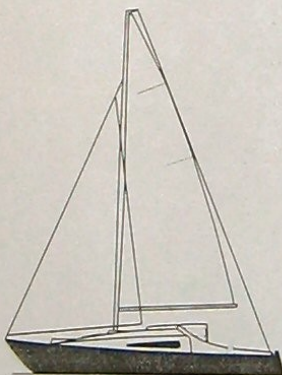


Jidzo

Conception

Croiseur d'initiation, selon l'expression même de son constructeur, le Jidzo est une construction polyester aux emménagements intérieurs entièrement contremoulés. Deux versions sont proposées : quillard ou dériveur ; la première présente un tirant d'eau de 0,85 m, la seconde varie de 0,50 m à 1,20 m. La dérive de 70 kg relevable par palan sur son axe s'inscrit dans un puits de faible encombrement. A noter que nous ne disposons que de la version quillard et qu'il ne nous est donc pas possible de nous exprimer sur le dériveur.

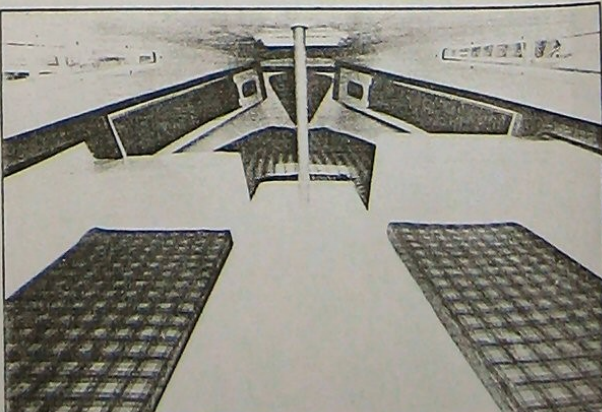
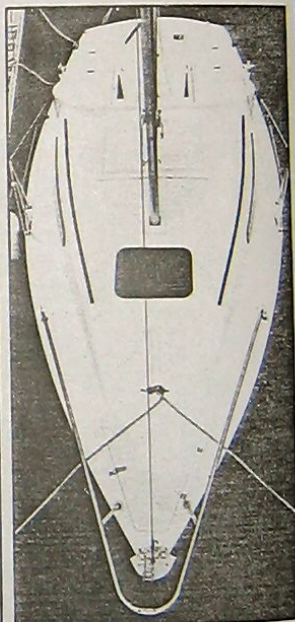
Confortable, le cockpit est équipé de deux grands coffres offrant un bon volume de rangement. A déplorer : le vide-vite arrière que l'on pourrait qualifier de rempli-vite, pour peu que deux équipiers se portent à la hauteur de la barre. Il faudrait prévoir un système de fermeture style balle de ping-pong avec élastique ou autres...



Gréement et accastillage

Grée en 4/5^e, le mât du Jidzo est soutenu de façon classique : étai, hauban, galhauban et pataras à patte d'oie. Il paraît solidement épontillé. Sobre, l'accastillage est toutefois suffisant pour une unité de cette taille avec ses deux winches de foc et ses taquets d'écoute.

On déplore toutefois l'absence d'une barre d'écoute qui permettrait d'affiner quelque peu les réglages.



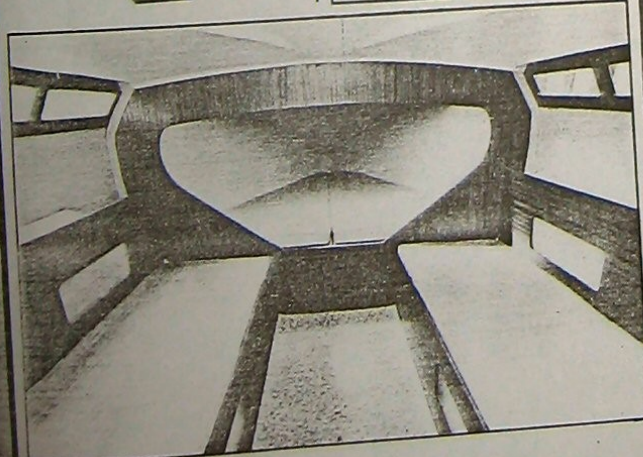
Gib'Sea 20-1

Conception

Réalisée en polyester, la construction de la coque du 20.1, largement échantillonnée, semble faite pour durer. En fait, il nous semble plus intéressant de signaler son plan de pont. Avec son hiloire courant de l'avant à l'arrière et servant de cale-pieds au niveau du roof et pratiquement de pavois sur la plage avant. En fait, on pourrait parler de deux ponts : supérieur jusqu'à la hauteur de la cabine avant, et inférieur, profondément encastré et comportant la baille à mouillage sur l'avant. A noter la courbe que forme le roof au niveau de la descente, évitant ainsi l'usage d'un capot qui est souvent à l'origine de bien des tracas.

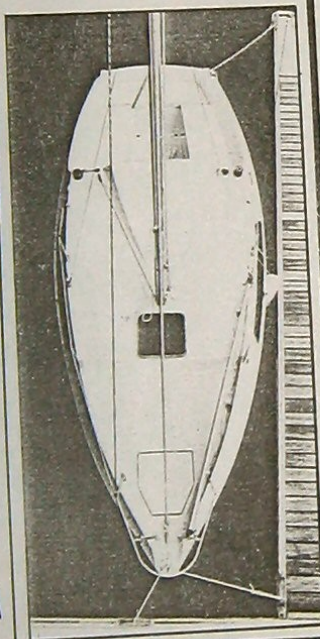
Grément et accastillage

Grément en tête, mât en alliage léger anodisé de bonne section, on notera que les drisses reviennent au cockpit et



qu'il est possible d'installer une barre d'écoute avec chariot réglable juste au-dessus de la descente.

Remarque: on déplore l'absence de main courante, d'autant que le passage du cockpit au pont peut se révéler assez sportif par gros temps, étant donné la hauteur de ce dernier au-dessus des bancs.

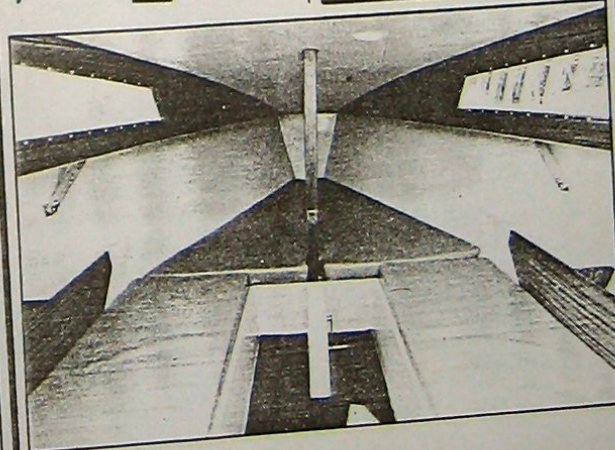
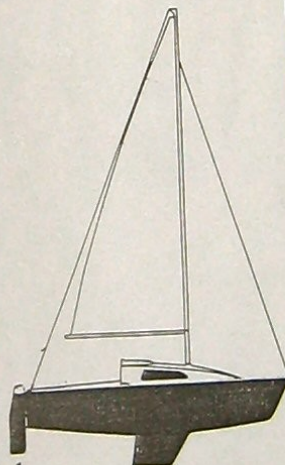


Jouet 600

Conception

Avec sa coque en résine de polyester renforcée de fibres de verre et son pont en sandwich de balsa moulé d'une seule pièce et ses emménagements intérieurs contremoulés, la construction du 600 répond à des critères on ne peut plus classiques. Dans la version quillard, on aura affaire à un aileron rapporté en fonte, alors que dans la version dériveur, il s'agira d'une dérive pivotante en tôle qui vient s'encastrer dans un embryon de quille en fonte.

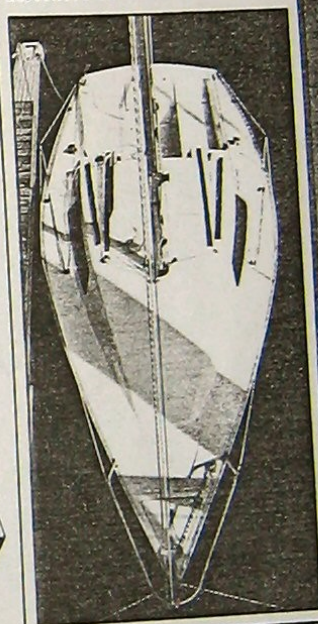
Seul point litigieux : le relevage de la dérive est assuré par une sangle qui vient s'enrouler autour de l'axe de la manivelle. Si le système présente l'avantage de la simplicité, on ne peut en dire autant de sa fiabilité. C'est ainsi qu'au deuxième tour de manivelle, nous avons rompu la sangle, et cela nous a contraints à naviguer constamment avec une dérive en posi-



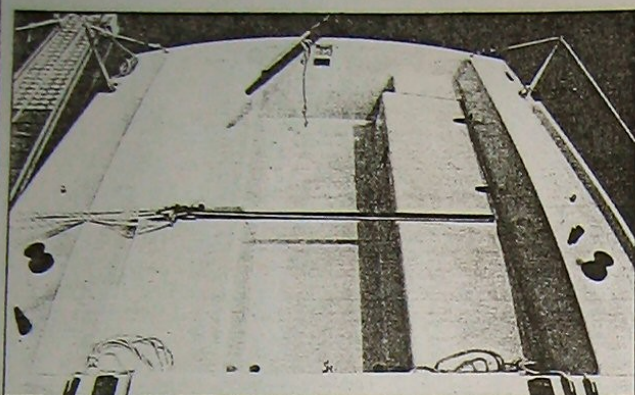
tion basse. Ce qui, somme toute, n'est guère gênant.

Grément et accastillage

Gréé en 7/8ème, avec un mât en alliage léger posé sur le pont mais fortement épontillé, le 600 possède un accastillage bien achalandé et bien réparti. Retour des drisses au cockpit, rail d'écoute de foc avec winch et taquet. Peut-être pourrait-on souhaiter une barre d'écoute de grand'voile, la position actuelle du palan n'étant pas à critiquer mais celle de son coincideur, oui. L'écoute ayant toujours la mauvaise habitude de se coincer au moment où il faudrait donner du mou ! Il faut alors descendre du hiloire, etc.



Start 6



Emménagements

Il faut tout d'abord souligner qu'il y a bel et bien deux cabines indépendantes, ce qui, sur un bateau de cette taille, n'est pas négligeable. Plus surprenant encore, l'espace restant du carré n'est pas du tout ridicule, et ce d'autant plus lorsque l'on a ouvert le capot articulé. Une fois fermée par un rideau, la cabine avant avec son capot a des allures de vraie chambre. Côté carré, Harlé a opté pour le système de table pivotante se rangeant au-dessus du bloc cuisine (réchaud deux feux) à l'avant de la couchette bâbord. Assez discret, le pont de dérive ne gêne en rien le passage. A noter le grand nombre d'espaces de rangement, tous sous les couchettes ou dans les équipets ou encore à l'arrière de la couchette tribord où l'on découvre un véritable coffre. L'habillage même de l'ensemble témoigne d'une certaine recherche esthétique.

Bancs du cockpit

Longueur : 178 cm ;
Profondeur : 44 cm ;
Hauteur : 36 cm
Largeur entre les bancs : 60 cm ;

Descente

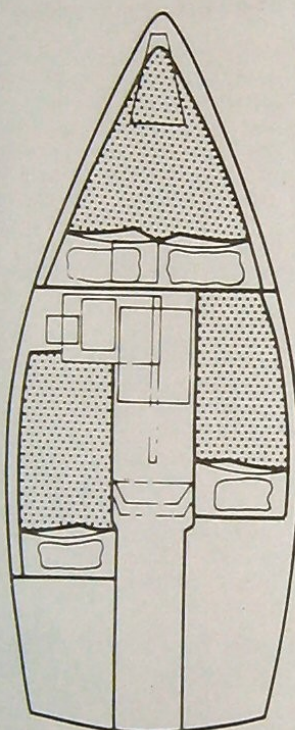
Hauteur capot levé : 135 cm ;
Hauteur capot fermé : 84 cm ;
Hauteur marche : 60 cm avec une marche à 30 cm.

Hauteur sous barrots

Capot levé : 185 cm ;
Capot baissé : 138 cm ;
A l'épouille : 127 cm ;
Au-dessus des couchettes : 93 cm.

Carré

Couchette tribord : 232 x 80 cm ;



Couchette bâbord :

187 x 80 cm ;
Épaisseur des matelas : 12 cm ;

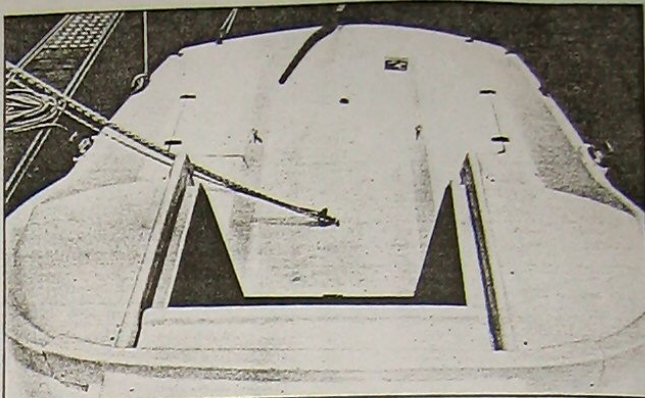
Table à cartes : 83 x 62 cm ;

Triangle avant

180 cm de base sur 210 cm de hauteur.

Capot avant : 38 x 38 cm ;
Ouverture coffre : 32 x 78 cm.

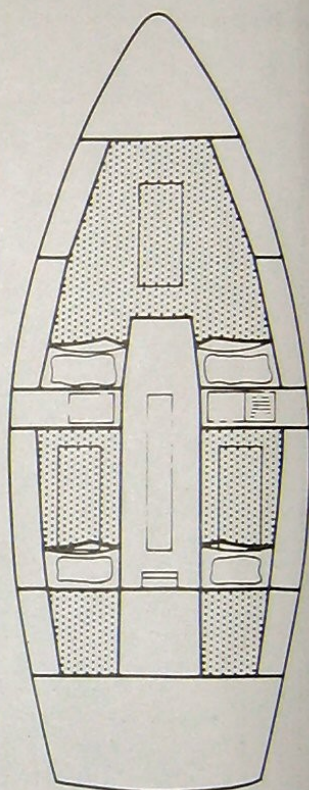
Jidzo



Emménagements

Vaste et lumineux, les emménagements du Jidzo sont entièrement contremoulés. Afin de ne pas couper le volume, le constructeur a préféré faire des demi-cloisons. A l'avant, en plus d'un grand coffre, on trouve le long de chaque couchette de grands équipets pourvus, détail qui mérite d'être souligné, de portes coulissantes. Les cloisons de séparation ont également leur utilité : à tribord un vide-poche, alors qu'à bâbord, un évier y est encastré. Des espaces de rangement ont été prévus sous la couchette avant ainsi qu'un véritable coffre sous la descente.

A noter la présence d'un capot sur l'avant. Clair et aéré, le reproche que nous pourrions faire à cette cabine est son côté froid, accentué par le polyester blanc presque omniprésent.



Bancs du cockpit

Longueur : 158 cm ;
Profondeur maxi : 43 cm ;
mini : 37 cm ;
Hauteur : 30 cm ;
Largeur entre les bancs : 69 cm.

Descente

Hauteur capot fermé : 58 cm ;
Largeur maxi : 60 cm ; mini : 53 cm ;
Hauteur marche : 54 cm avec une marche à 34 cm.

Hauteur sous barrots

A la descente capot fermé : 118 cm ;
A l'épouille : 108 cm ;
Au-dessus des couchettes : 90 cm ;

Carré

Longueur des couchettes : 185 cm ;
Largeur aux épaules : 58 cm ;

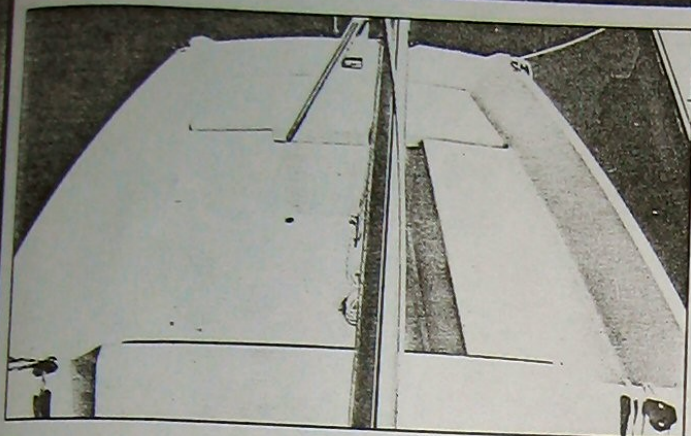
Faible hauteur à partir des genoux.

Table escamotable : 100 x 59 cm ;

Triangle avant

152 cm de base sur 186 de hauteur ;
Capot avant : 31 x 43 cm ;
Ouverture des deux coffres : 28 x 43 cm.

Gib'Sea 20-1



Emménagements

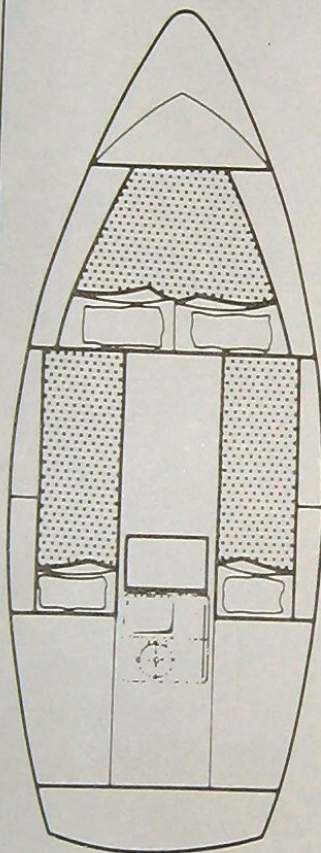
Tant par son éclairage naturel que par ses dimensions ou encore sa disposition, les emménagements du *Gib'Sea* ne permettent pas d'imaginer que l'on se trouve sur un bateau de 6 mètres. Tout y est vaste (*lire les dimensions des couchettes*). A noter qu'il est entièrement vaigré d'un tissu qui s'harmonise agréablement avec la moquette. Les rangements sont multiples : soit coffres sous les couchettes, soit équipets disposés tout le long de celles-ci ou encore un vaste coffre à l'arrière.

Des w.c. chimiques sont installés sous les couchettes avant. Le poste avant est éclairé par un capot ouvrant et le carré par deux grands panneaux teintés. La cuisine coulissante en polyester vient se glisser sous le cockpit.



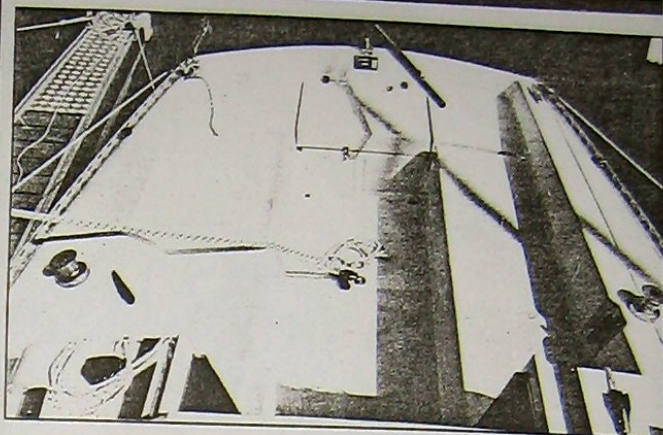
Bancs du cockpit

Longueur : 171 cm ;
Profondeur : 47,5 cm ;
Hauteur : 47 cm ;
Largeur entre les bancs : 71 cm ;
Hauteur hiloires : 27,5 cm ;
Descente
Hauteur (il n'y a pas de capot) : 82,5 cm ;
Largeur maxi : 74 cm ; mini : 45 cm ;
Hauteur marche accès cabine : 64,5 cm.
Hauteur sous barrots



A la descente : 148 cm ;
Au centre carré : 128 cm ;
Au-dessus des couchettes : 88 cm.
Carré
Couchettes : 200 x 54 cm ;
Epaisseur des matelas : 10 cm.
Triangle avant
176 cm de base sur 190 cm de hauteur.
Capot avant : 38 x 38 cm.
Ouverture du coffre arrière : 36 x 114 cm.

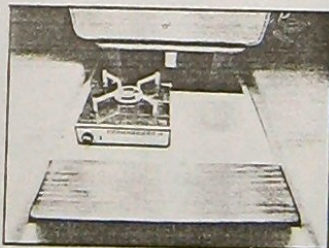
Jouet 600



Emménagements

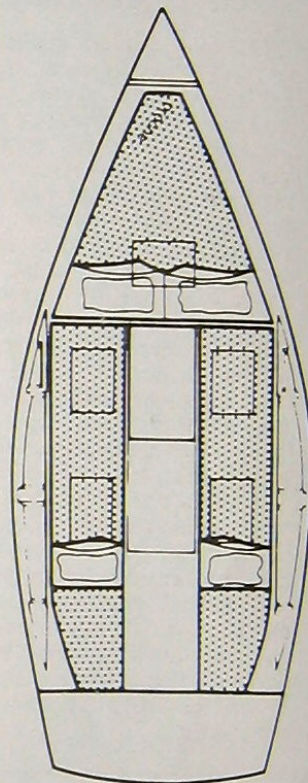
Sobriété, simplicité... c'est le moins que l'on puisse dire. Un grand bloc contremoulé sert de socle aux couchettes qui envahissent presque tout l'espace à l'exception du petit couloir central. De part et d'autre du carré, on trouve deux équipets fourre-tout et, en avant du pont de dérive, une épontille en bois sur laquelle on peut fixer une table.

Sous le cockpit, un monobloc coulissant en polyester reçoit un réchaud. A noter également la présence d'une marche coulissante. Toutefois, la simplicité poussée à l'extrême a ses inconvénients. Ainsi, on regrettera le manque d'espace de rangement ou encore l'absence d'un capot avant somme toute bien agréable.



Bancs du cockpit

Longueur : 208 cm ;
Profondeur : 40 cm ;
Hauteur : 37 cm ;
Largeur entre les bancs : 58 cm ;
Descente
Hauteur capot fermé : 78 cm ;
Largeur maxi : 66,5 cm ; mini : 45 cm ;
Hauteur marche accès cabine : 70 cm ;
Hauteur sous barrots
A la descente : 146 cm ;
A l'épontille : 132 cm ;



Au-dessus des couchettes : 101 cm.

Carré

Couchettes : 204 x 47 cm ;
Epaisseur des matelas : 10 cm
Table : 94 x 52 cm ;
Triangle avant
168 de base sur 180 de hauteur.
Pas de capot avant ;
Ouverture du coffre arrière : 36,5 x 51 cm.

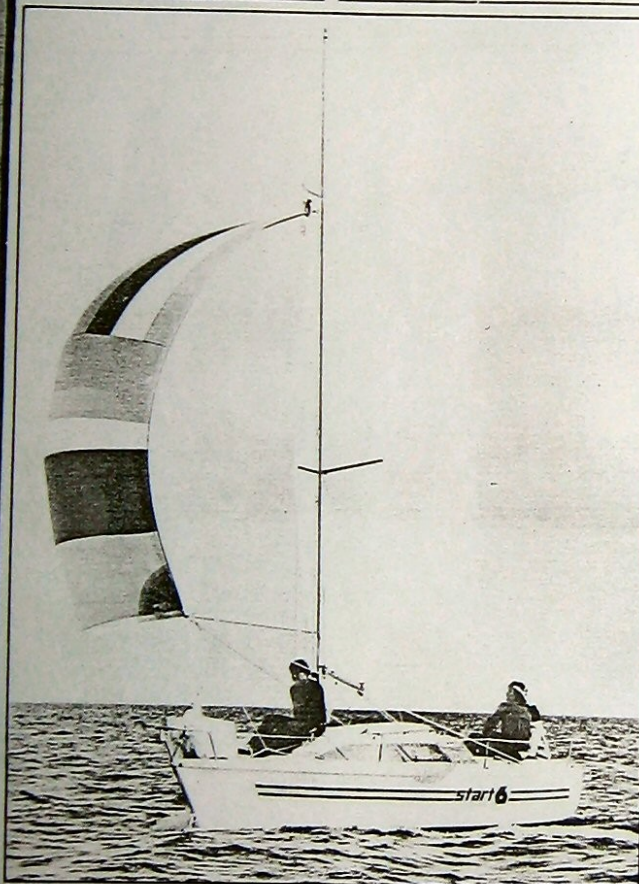
Cette présentation a été réalisée par Jean-Charles Durand avec l'équipe des Cahiers du Yachting. Les illustrations sont de Patrick Castagnes, les photos d'Erwan Quéméri.

Start 6



FICHE TECHNIQUE

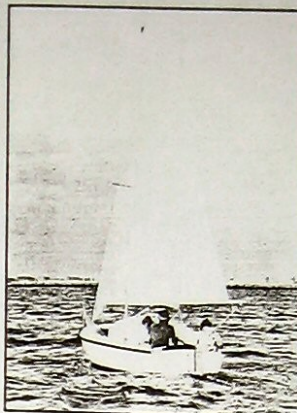
Architecte : Philippe Harlé.
Longueur hors tout : 6,20 m.
Longueur à la flottaison : 5,50 m. Bau maximal : 2,45 m. Tirant d'eau : 0,45/1,45 m. Déplacement à vide : 750 kg environ. Lest et dérive : 200 kg. Grand'voile : 11,80 m². Génôis : 10,50 m². Foc : 7,50 m². Spinnaker : 24 m².
Prix : version mer : 42 704 F ; version eaux intérieures : (sans balcon avant, chandeliers et filières) : 41 342 F.
Constructeur : Chantiers Mallard Z.I.-17000 La Rochelle-Perigny.



Joli et performant

Personne ne reprochera au plus petit des Start d'avoir pris un bon départ. Et s'il y avait une palme à décerner, des quatre bateaux que nous avons essayés, c'est assurément à lui qu'elle reviendrait. Outre le fait qu'il se révèle le plus performant sous voiles, ses aménagements intérieurs méritent une mention pour le goût, la recherche décorative et l'ingéniosité qui y ont été déployées. Décidément, bon sang ne saurait mentir et l'association Harlé-Mallard semble une fois de plus avoir porté ses fruits. Non seulement c'est un joli petit croiseur mais encore tout y est bien pratique, et, enfin, ce qui n'est pas la moindre de ses qualités, il marche bien. Remontant plus qu'honorablement au vent, raide à la toile, il ne demande qu'à ouvrir ses voiles pour détalier comme un lièvre. Aux allures portantes, il semble aller très vite.

Jidzo



FICHE TECHNIQUE

Architecte : François Sergent.
Longueur hors tout : 6 m. Longueur à la flottaison : 5,34 m. Bau maximal : 2,20 m. Tirant d'eau : quillard : 0,85 ; dériveur : 0,50 m/1,20 m. Déplacement : quillard 900 kg ; lest : 350 kg ; dériveur : 970 kg ; lest : 300 kg. Grand'voile : 9,15 m². Foc : 7,50 m².
Prix : 23947 F. T.T.C.
Constructeur : Constructions Nautiques du Sud-Ouest - Z.I. Laville - 47240 Bon-Encontre.



Pour la promenade

Dessiné par François Sergent, le petit frère du Daimio n'a pas d'autre ambition que la balade familiale le long des côtes. Sa coque relativement étroite, 2,20 m, dotée d'une quille longue et courte autorisant des échouages faciles, ses 16,65 m² de voilure et sa tonne de déplacement n'en font pas une bête de course. Malheureusement, le Jidzo que nous avions à notre disposition s'est révélé guère compétitif face aux trois autres croiseurs. Entre autres accusés : les voiles qui visiblement ne dataient pas d'hier et des points de tire mal placés rendant difficile tout réglage de foc... Résultat : une demi-heure après notre première sortie des Minimes, alors que les trois autres petits croiseurs tiraient gaillardement des bords au large, le Jidzo, lui, louvoyait toujours près de la digue. Toutefois, il n'est pas désagréable à barrer.

Gib'Sea 20-1



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Michel Joubert.
Longueur hors tout : 6,05 m.
Longueur à la flottaison : 5,10 m. Bau maximal : 2,30 m. Tirant d'eau : 1 m.
Déplacement : 860 kg environ.
Lest : 350 kg. Grand voile : 9 m². Génois : 13 m². Foc : 8,40 m². Spinnaker : 29,50 m².
Prix : 35 900 F. t.t.c.
Constructeur : Gibert Marine
S.A. BP 32.-17230 Marans.



Confortable et rond en bouche

Cinq ans d'âge, et pas une ride, ou si peu. Confronté à des unités bien plus récentes, le 20.1 fait mieux que passer la rampe. Ses formes pleines, son aspect massif et costaud, son franc-bord massif à l'étrave, bref, tout son côté rassurant laisse également présager un gros pataud ; or, il n'en est rien. Lâchée dans la brise, cette carène signée Michel Joubert se comporte très honnêtement. Raide à la toile, le bateau avance en puissance et ne semble guère gêné par le petit clapot. Certes, on ne lui demandera pas d'aller taquiner le parcours olympique, mais dès que l'on aura visité ses emménagements ou que l'on aura pris des bains de soleil sur la plage avant bien calé derrière son « pavois », en d'autres termes dès que l'on aura compris sa vocation de croisière familiale, nul doute que le 20.1 trouve encore des amateurs.

Jouet 600



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Jean Berret
Longueur hors tout : 6,10 m.
Longueur à la flottaison : 5,60 m. Bau maximal : 2,40 m. Tirant d'eau : quillard : 1,00 m ; dériveur : 0,55/1,33 m. Déplacement : quillard : 900 kg environ dont 300 kg de lest ; dériveur : 910 kg environ. Grand voile : 10,10 m². Génois : 11,70 m². Foc : 8,60 m². Spinnaker : 27 m².
Prix : quillard : 38 420 F. Dériveur : 42 830 F.
Constructeur : Yachting France-33260 Parc industriel de La Teste.



Sportif et Berret bas

Ce petit Berret est non seulement plaisant à barrer mais se révèle en outre particulièrement vélocé. Il n'y avait qu'à voir notre Erwan Quéméré se l'approprier pendant toute une matinée en solitaire pour se persuader qu'avec ce bateau, il y a de quoi s'amuser. Décidément, vous ne ferez jamais faire un mouille-cul molasson à un monsieur qui a l'habitude de dessiner des carènes performantes. La version dériveur que nous avons essayée, en dehors de quelques problèmes de fixation de dérive, s'est révélée très efficace à toutes les allures avec, une légère préférence pour le portant. Très sensible au moindre réglage, il ne faudra pas hésiter à diminuer rapidement la toile si on veut en tirer le maximum. Au delà de vingt, vingt-cinq degrés de gîte, il perd son efficacité. En résumé : sportif et fort sympathique.