



à la barre de l'ATALANTA

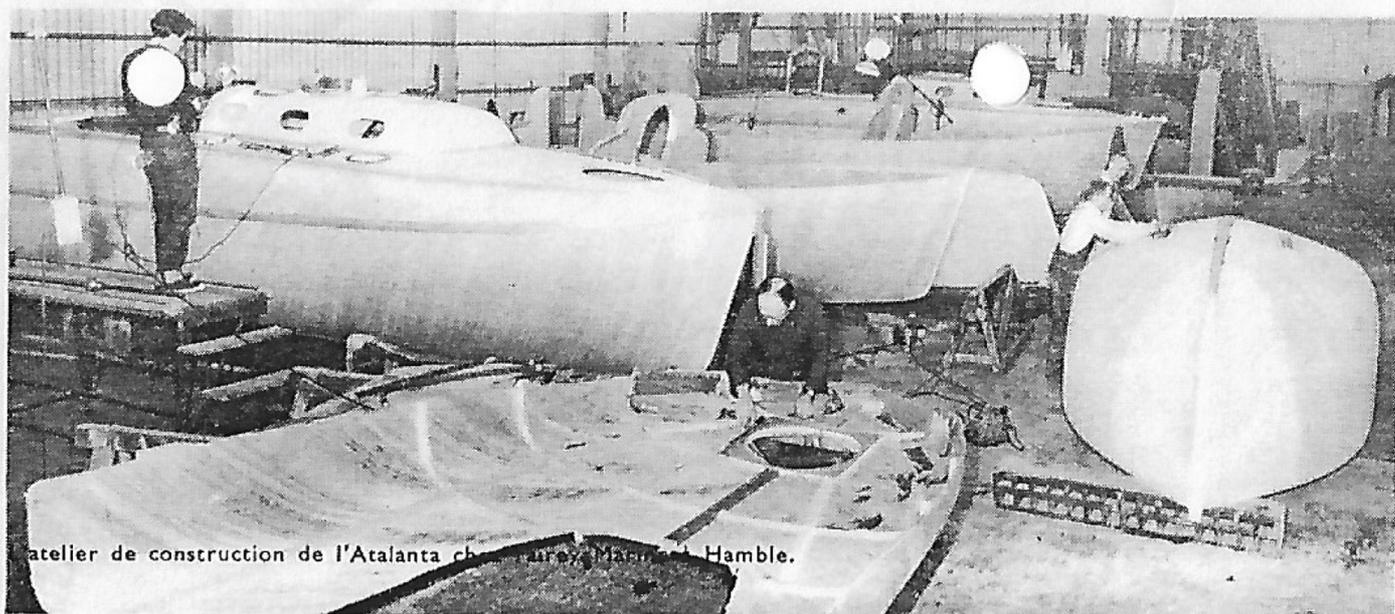
par Jacques Monsault

Les vacances sont devenues un capital coûteux et indispensable et ne pas les « rater » est une préoccupation périodique des gens actifs.

De leur côté, les propriétaires de bateaux de croisière savent combien il est difficile de prévoir des dates fixes pour se rendre quelque part. Le choix de la base, du plan d'eau est un autre problème. Côte normande, Bretagne, Méditerranée, préfère-t-on son bateau pour le mois de vacances ou pour les week-ends, chacun se trouve tôt ou tard en face d'une décision difficile. Il y a quelques années, une revue américaine conseillait à ses lecteurs de louer un bateau plutôt que de l'acheter, l'un des avantages étant de pouvoir changer de plan d'eau tous les ans sans avoir à transporter le bateau. Le déplacement par camion ou chemin de fer d'un cruiser moyen est une opération compliquée,

avec intervention de grutages (!), qui coûte une petite fortune, et nous ne connaissons guère de propriétaires qui l'aient recommencée.

Les procédés modernes de construction en bois moulé, contre-plaqué permettant d'obtenir des gains de poids très importants, permettent désormais à un nombre croissant de plaisanciers de gagner tranquillement route la région choisie — et d'en charmer le temps se révèle ne pas être ce qu'on croit — en traînant le bateau sur une remorque. On en est même venu à choisir un bateau « à cause de la remorque ». Mais s'agissait de petites unités. Poussant le principe à ses limites extrêmes, le célèbre Fox, connu pour ne pas avoir peur des conditions originales, a dessiné avec l'Atalanta qui sera probablement de longtemps le plus gros bateau à sillonner aussi les routes



Atelier de construction de l'Atalanta chez Fairey Marine, Hamble.

à un système à roue, sans en présenter la douceur.

Nous avons été davantage préoccupés par la conception qui veut que l'accès au foc se fasse par le trou d'homme à l'avant.

Les capots de poste avant éveillent rarement de bons souvenirs, et les changements de focs s'avérant fréquents sur ce genre de bateau, on aura donc régulièrement une ouverture à l'avant, et le bon fonctionnement comme l'étanchéité de cet espèce de couvercle qu'on aurait cru destiné à un autre usage pourront prendre une importance vitale.

À l'usage cependant on constate que les embruns soulevés quand le bateau tosse tombent sur le pont nettement en arrière de l'endroit incriminé. Le bateau présente par ailleurs une réserve de flottabilité telle qu'il semble hautement improbable qu'il puisse enfourner sans une faute grave de conduite. Cette éventualité dût-elle se produire, ou le bateau serait-il coiffé par une déferlante, le trou d'homme est assez exigü pour que l'eau ne trouve pas grand passage entre l'homme et les bords du trou. Au moins ne risque-t-on pas de perdre un équipier dans ces conditions. Reste la question du bon fonctionnement du capot. Le constructeur nous a déclaré que sur 140 bateaux construits à ce jour, il n'avait jamais eu de rapport d'avarie à ce sujet. Si nous nous sommes étendus sur

ce point, c'est que les formes du pont, l'absence de filière et de balcon disent assez qu'il n'est pas question de s'y prendre autrement pour changer un foc que comme prévu par l'architecte.

L'annexe trouve place à la mer sur le roof de la cabine arrière, solution qui ménage la visibilité et n'augmente pas trop la hauteur déjà respectable de l'ensemble.

CONCLUSION

L'Atalanta ressemble certes plus à un gros poisson qu'à ces yachts effilés qui font marcher les imaginations. On pourra aimer ou non cet ensemble qui diffère en bien des points de ce qu'on a fait flotter jusqu'ici, mais il faut admettre qu'il s'agit d'un tout cohérent et homogène. Les dernières années ont fait justice des élancements qui facilitaient tellement la tâche des photographes, en même temps qu'ils donnaient parfois aux équipages un aperçu de la vie sous-marine. L'Atalanta, avec ses deux nageoires, est-il moins marin qu'un bateau dont la moitié du déplacement est constituée par un morceau de fonte? En tout cas l'intérieur montre un très net progrès sur la baleine de Jonas, et on peut prédire qu'il permettra la vie en mer à bien des gens qui ne se seraient jamais habitués à des couloirs lestés comme on en a vu gagner des courses-croisières.

CONSTRUCTEUR ET PRIX

L'Atalanta est construit par les chantiers de la Fairey Marine, Hamble (Hants), Great Britain. Il coûte environ 1 900 £ avec voile coton et sans moteur. Lors du dernier Salon Nautique de Paris, l'Atalanta était présenté au stand de Despujols.

Comparaison entre l'Atalanta, le Cap Vert et le Méroü

	Atalanta	Cap Vert (bicabine)	Méroü
Longueur de la coque	8 m 02	8 m	8 m 60
Longueur flottaison	7 m 62	7 m 32	7 m 58
Bau maximum	2 m 35	2 m 42	2 m 55
Bau flottaison	2 m 13	2 m 15	2 m 08
Franc-bord avant	0 m 99	0 m 96	1 m 08
Franc-bord milieu	0 m 99	0 m 83	0 m 92
Tirant d'eau dérive haute	0 m 46	0 m 81	0 m 90
Tirant d'eau dérive basse	1 m 75	1 m 42	0 m 90
Haut. mât au-dessus flottaison .	9 m 75	10 m 75	10 m 20
Déplacement à vide	1 678 kg	1 300 kg	2 100 kg
Déplacement en charge	2 041 kg	1 950 kg	2 500 kg
Nature de la dérive	métallique 213 kg chacune	métallique 80 kg	
Poids du lest	426 kg	fonte 650 kg	800 kg
Hauteur sous barrots	1 m 68	A.V. 1 m 60 A.R. 1 m 05	1 m 70
Largeur entre couchettes		0 m 60	0 m 80
Largeur des passavants		0 m 70	0 m 53
Triangle avant : hauteur	6 m 80	9 m 70	9 m 30
base	2 m 84	2 m 40	3 m 30
surface	9 m ² 65	11 m ² 64	15 m ² 35
Surface réelle des voiles :			
foc	7 m ² 90	10 m ² 55	10 m ² 9
trinquette		6 m ²	
grand-voile ...	14 m ² 40	17 m ² 45	17 m ² 1
totale	<u>22 m² 30</u>	<u>34 m²</u>	<u>28 m²</u>
Surface du maître couple im- mergé en charge	0 m ² 50	0 m ² 50	0 m ² 59
Surface de dérive { coque seule.	2 m ² 15	1 m ² 70	2 m ² 44
totale	2 m ² 69	3 m ² 97	4 m ² 34
Surface mouillée { dérive haute.	11 m ² 75	14 m ² 80	
dérive basse.	13 m ² 98	15 m ² 90	15 m ² 7
Coefficients :			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M}$ Surface de voile = aptitude à naviguer par petit temps.	1,6	2,14	1,78
$\frac{\Sigma V}{B^2}$ Surface de voile = degré de voilure du bateau.	44,6	68	47,5
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}}$ Longueur de flottaison	6	5,95	5,6
Stabilité : couple de redressement au maître couple à 15° de gîte, avec équipage assis normale- ment dans le cockpit.	600 m/kg	475 m/kg	490 m/kg
Stabilité de route : position du cêtre de dérive et du centre de carène par rapport au mi- lieu de la flottaison en % de la longueur de flottaison.	C.D. — 7,2 % C.C. + 3,3 %	C.D. + 4,24 % C.C. + 0,3 %	C.D. — 6,73 % C.C. — 2,18 %

N.D.L.R. : Les chiffres que nous mentionnons dans la colonne de l'Atalanta sont ceux qui nous ont fournis par la Fairey Marine. Ils sont en fait en désaccord avec ceux que nous avons calculés sur plans d'origine. Cette différence provient vraisemblablement de l'alourdissement du bateau depuis conception originale.

confort y gagne. Enfin, sans chercher à démêler la part qui revient aux formes, au faible déplacement du bateau, à la répartition du lest en deux ailerons, les mouvements du bateau sont assez spéciaux. L'Atalanta bouge assez peu, et ne le fait qu'au ralenti.

Le constructeur nous a défini ce comportement comme celui d'un « speedboat qui marcherait doucement ». Disons d'ailleurs que si ce comportement déconcerte quand on est habitué aux bateaux classiques, des propriétaires d'Atalanta qui mettraient pour la première fois les pieds sur un bateau de type ancien, étroit et fortement lesté et toilé, protesteraient sans doute qu'ils se sentent sur un tramway emballé.

La gîte est le seul mouvement que se permet l'Atalanta, mais on peut dire qu'il y a là la bonne mesure. Par belle brise le bateau prend une position accusée et il n'est pas besoin d'insister beaucoup pour tremper dans l'eau les ridoirs sous le vent tandis que la dérive opposée se donne de l'air. Arrivé à ce stade d'ailleurs le bateau refuse obstinément d'aller plus loin et si vous voulez impressionner vos passagers vous pouvez très bien continuer comme ça. Si vous êtes pressé il vaut mieux prendre quelques tours dans la grand-voile, ce qui soulagera le bateau et combattra sa tendance à loffer dans les coups de gîte, puis changer de foc.

Ce point appelle quelques commentaires : d'abord et bien qu'on ait l'impression contraire, l'Atalanta est un bateau plutôt voilé par rapport à son déplacement. Cela tient à la surface mouillée importante des voiliers de faible déplacement, qui nuit à

leurs performances par petit temps. Pour améliorer celles-ci on est amené à leur faire porter une surface de toile largement calculée, étant entendu qu'il conviendra de la réduire plus tôt que sur un bateau classique.

Ceci admis, certains trouveront plus agréable de rentrer la toile quand il fait encore beau, plutôt que d'attendre le moment où ça devient pénible. De toute façon, sur l'Atalanta l'opération est assez simple, et si la voilure est parfois trop importante pour le bateau, elle l'est rarement pour l'équipage comme il est habituel sur ce genre de bateau.

Par ailleurs la gîte ne change pas grand-chose sur Atalanta. En raison des formes de ce que l'on ne peut appeler le pont, la carène oppose à la gîte un volume en augmentation constante, tandis qu'à l'intérieur le volume et surtout la hauteur sous barrots ne sont que peu modifiés en raison de la section du bateau et du roof. Cependant on glisse de sa banquette de cockpit, alors que celle du bord opposé est un peu loin pour se caler les pieds dessus. Aussi nous avons constaté que sur certains bateaux on montait des petites « planchettes de roulis » débordant la banquette de quelques centimètres en faisant un angle vers le haut.

Le franc-bord important donne un bateau très sec, et les embruns peuvent difficilement gagner l'arrière faute d'un passavent où courir.

Il n'est pas douteux que ce franc-bord ou plutôt le fardage qui en résulte, malgré le profilage général style aviation, ne se paye quand on veut remonter au vent dans une mer courte et creuse, cependant que la stabilité de poids réduite ne permet pas de souquer de la toile, au grand dam des membrures comme sur un 6 mètres transformé.

Ce problème est commun à tous les bateaux de faible déplacement dont la presque totalité de la coque est hors de l'eau et il est certain qu'ils demandent dans un coup de vent un style de conduite appropriée. S'ils sont peut-être arrêtés avant d'autres, par contre ils capeyent bien, bouchonnant parfaitement et restant secs sans subir de chocs. Pour en finir avec ce point précis, d'après nos renseignements 140 Atalantas naviguent sans s'être faits remarquer à ce sujet et on considère que les meilleures performances sont atteintes à partir d'un vent force 4.

En ce qui concerne la vitesse pure, l'Ata-

Remorquage sur route.



lanta n'a manifestement pas été conçu pour gagner le championnat du R.O.R.C., mais ici encore l'expérience a montré qu'il fallait être prudent dans l'évaluation des possibilités des bateaux légers et ne pas les dissocier de leur équipage dont le rôle prend une importance accrue. Un Atalanta changera trois fois de foc avant qu'un South Coast rentre son génois, alors que dans certaines circonstances, ils fourniront des performances équivalentes. Tout récemment, Cowes-Dinard au J.O.G. n'a-t-il pas été gagné par... un Corsaire !

La question de l'échouage revêt pour certains plus d'importance que celle de la vitesse. Là aussi l'Atalanta impose un style personnel. L'échouage est prévu sur le milieu de la coque, avec ce qu'il faut de dérive de chaque bord pour assurer la stabilité. Il est clair que la rencontre de la coque en bois moulé avec de grosses pierres, de vieilles ancrs et tout ce qu'on trouve parfois dans un port qui ne devrait pas y être, pourra être désastreuse et l'échouage dans un bassin inconnu demandera des précautions et une surveillance permanente, d'autant que toute la longueur du bateau est intéressée par l'opération. D'un autre côté, l'Atalanta restera à sec plusieurs heures de moins qu'un bateau classique de même taille et un intervalle très court pourra séparer la remise à flot de l'échouage, parfois même pourra-t-on couper à la corvée.

CONFORT, ET AGREMENT

On atteint ici à la limite de l'utilisation des volumes intérieurs. La solution des deux cabines offre de nombreux avantages : cockpit confortable, qui ne déséquilibre pas le bateau quand tout l'équipage s'y tient, facilité de copropriété ou de vie à bord pour les équipières, suppression du couvre-feu. À son débit il faut noter que la cabine arrière ne permet que la vie couchée, assise ou... très courbée, et sera surtout utilisée au mouillage.

Si on ne pourra plus faire la sieste dans un foc, sur un passavent, du moins sera-t-on à son aise dans le cockpit. Il est vaste, entièrement dégagé de toute manœuvre, et on y est assis assez profond pour ne guère sentir le vent.

Le confort intérieur est supérieur à ce qu'on peut trouver sur des unités parfois bien plus importantes. La construction en bois moulé donne un bateau sec en toutes circonstances, sans recoin pour l'eau de cale,



la crasse et la moisissure. Il est amusant de noter qu'un casier a dû être aménagé dans la descente, pour accueillir les bouteilles qui ne peuvent prendre leur place traditionnelle sous le plancher.

En revanche le bruit d'eau le long de la coque est assez sensible à l'avant. Les tables susceptibles d'être utilisées sont pliantes et démontables, ce qui ne sera pas du goût de tout le monde. Pour notre compte nous avons été surtout sensibles à l'absence de table à cartes fixe.

SECURITE ET ACCASTILLAGE

La manœuvre ne pose pas de problèmes. Winches de drisses à manivelles et bécrouleau enlèvent au plus cafouilleux des chances de se « mélanger ». Les focs de foc trouvent leur poulie de roulement et taquet le long du cockpit, à l'avant. La grande écoute dispose d'un roulement de bonnes dimensions à l'extrémité arrière du cockpit. Ce point a son importance, en ce genre de bateau demande au préalable la position de la bôme assez à l'extérieur, cependant il importe de pouvoir aplanir la voile. La barre d'écoute fait figure de foc caudine quand on veut passer dans la cabine arrière, mais elle se surélève quand on n'est plus sous voiles.

La barre va nous retenir un peu : elle est articulée au plancher, et pivote sur son axe jusqu'à la verticale. Dans cette position elle encombre le cockpit au minimum, et le navigateur ne risque jamais d'être gêné, mais il est certain qu'il faut quelque temps s'accoutumer, si l'on ajoute à cela la commande du safran par câbles s'appuyant

LE PROMOTEUR NOUS ÉCRIT :

L'Atalanta est une tentative entièrement nouvelle pour fournir un bateau de croisière familiale, marin à 100 % et ayant à bord la place pour cinq adultes et un enfant.

Sur l'Atalanta et, pour la première fois, tout le lest est complètement escamotable dans la coque même, avec pour résultat un tirant d'eau de moins de 60 cm quand les quilles sont relevées. Le mécanisme de relevage et les freins contrôlant le mouvement des quilles ont été mis au point après de nombreux essais. Ils sont assez robustes pour supporter un choc accidentel avec le fond, ainsi que l'usage délibéré des quilles pour explorer un chenal inconnu ou pour protéger la coque en amenant le bateau à sec au rivage.

Un autre résultat des quilles rétractables est la possibilité d'amener à flot l'Atalanta sur sa remorque avec moins d'1,50 m d'eau, et de faire du bateau sur sa remorque une charge parfaitement raisonnable pour un remorquage à longue distance et à une bonne vitesse.

Les caractéristiques de stabilité de l'Atalanta sont excellentes. Des essais pratiques à plus de 110° de gîte ont été effectués : à cet angle, l'Atalanta arrache ses voiles de l'eau et revient à la verticale tandis que le petit volume d'eau embarqué dans le cockpit autovideur s'évacue immédiatement par les puits de dérive.

En usage courant, comprenant des essais par vent de force 7, il n'a pas été possible d'amener le bord du cockpit dans l'eau.

Un autre avantage de la structure de l'Atalanta est qu'il flotterait avec l'un de ses compartiments principaux noyé, assurant ainsi la sécurité du bateau dans l'éventualité, très improbable, d'une avarie causée par un rocher au moment de l'échouage dans un estuaire mal connu.

Le plan de voilure simple de l'Atalanta lui permet d'être manœuvré par des équipages inexpérimentés, et un gréement en tête de mât est livrable pour les plans d'eau où la force moyenne du vent est en dessous de la force 3.

On peut sans exagération avancer que l'Atalanta offre plus de volume habitable que n'importe quel autre bateau de sa taille, en même temps qu'un cockpit vraiment large pour permettre à son équipage de profiter du soleil et du grand air.

Pour l'agrément des fins de journées de navigation, on a prévu une toile de tente destinée à couvrir le cockpit pour le transformer en « deck-saloon ». Celle-ci garde le bateau sec d'une extrémité à l'autre sous une forte pluie.

Pour la première fois, le propriétaire d'un bateau de croisière peut manipuler son bateau comme un dinghy, le remorquant pour aller en croisière où il veut, et évitant la dépense de la mise à terre pour l'hiver dans un chantier en l'y amenant pour la remise en état comme s'il s'agissait d'un 505.

L'Atalanta est ainsi la meilleure réponse aux vœux d'un homme chargé d'une famille, qu'il soit novice ou expert. Son moteur de 16 CV lui permet 7 nœuds. Il est ainsi capable, même sans vent, d'étaler pratiquement n'importe quel courant de marée ou de rivière. Le mât peut être prévu rabattable pour passer sous les ponts, et sa construction en bois moulé à chaud sous pression rend sa coque hautement résistante à tout parasite marin et facilement réparable par n'importe quelle personne capable de menuiserie simple. Ainsi, que vous vouliez naviguer, venir au sec ou remorquer votre bateau, traverser la Manche ou explorer les criques, l'Atalanta vous le permettra dans le confort et la sécurité.

A

FAIREY MARINE LIMITED.