

Essai comparatif

Confortable et insubmersible, est-ce possible?

La bataille de

La mousse prend-elle la place des rangements dans un voilier insubmersible ? Vérification sur le terrain avec ces deux voiliers de 9 m.

TEXTES OLIVIER LE CARRIER
PHOTOS LOIC LE BRAS

Vous avez tous entendu au moins une fois ce commentaire : « *L'insubmersibilité, c'est bien, mais ça mange toute la place à l'intérieur.* » Et si cette rengaine n'était finalement qu'un cli-

ché sans fondement ? Pour tirer l'affaire au clair, nous avons pris deux voiliers de même taille, l'un insubmersible, l'autre non, afin de mesurer méthodiquement les espaces disponibles à l'intérieur. Le représentant de la premiè-

re catégorie est logiquement un-Etap, le chantier belge ayant fait de l'insubmersibilité son cheval de bataille depuis plus de vingt ans. Dans le rôle du voilier « conventionnel » : un Gib'Sea 302 ; la marque a disparu depuis la

réalisation de cet essai, mais le modèle reste d'actualité puisqu'il connaît une seconde carrière sous le nom de Du-four 304 Trophy.

Les longueurs de ces deux croiseurs sont identiques, avec évidemment des différences

l'espace

Etap 30 i
Insubmersible
8,93 m
Six couchettes
2^e catégorie

Gib'Sea 302
Non insubmersible
8,95 m
Six couchettes
2^e catégorie

En plus d'un atout certain en sécurité, l'insubmersibilité permet à l'Etap 30 i (au premier plan et à gauche sur la photo ci-contre) de se passer de radeau de survie et de profiter d'un bonus en termes d'isolation.



dans les options architecturales, le plan Joubert-Nivelt étant plus généreux en largeur (3,30 m contre 3,16 m) ; et donc en espace habitable, ce qui ne tient nullement à la présence ou non de mousse de flottabilité. Compte tenu

de cette hiérarchie des volumes, a priori en faveur du Gib'Sea 302, la comparaison est d'autant plus intéressante que l'Etap doit supporter en plus la présence des 5,30 m³ de mousse nécessaires à l'homologation insubmersible

d'un bateau pesant plus de trois tonnes à vide. Et le résultat de ce match « mètre à la main » remet en cause bien des idées reçues : malgré ces contraintes, le bateau insubmersible se trouve mieux loti que l'autre ! Une étude plus

poussée de l'agencement à bord du « non insubmersible » pourrait inverser la tendance ; mais de façon marginale, car la mousse parvient à se loger dans des zones peu accessibles et donc peu intéressantes pour le confort. ➤

En détails



Moins profond que celui de son concurrent, le coffre de cockpit de l'Etap se rattrape par une organisation plus fonctionnelle.



Ouverture maxi et très grande capacité dans le cockpit du Gib'Sea, qui dispose tout de même d'une étagère latérale.



Les capacités des deux glacières sont proches, mais celle du Gib'Sea dispose d'une ouverture étroite et peu pratique.



Sur les deux bords (ici l'Etap), des systèmes bien étudiés pour loger la bouteille de gaz en toute sécurité.

Verdict

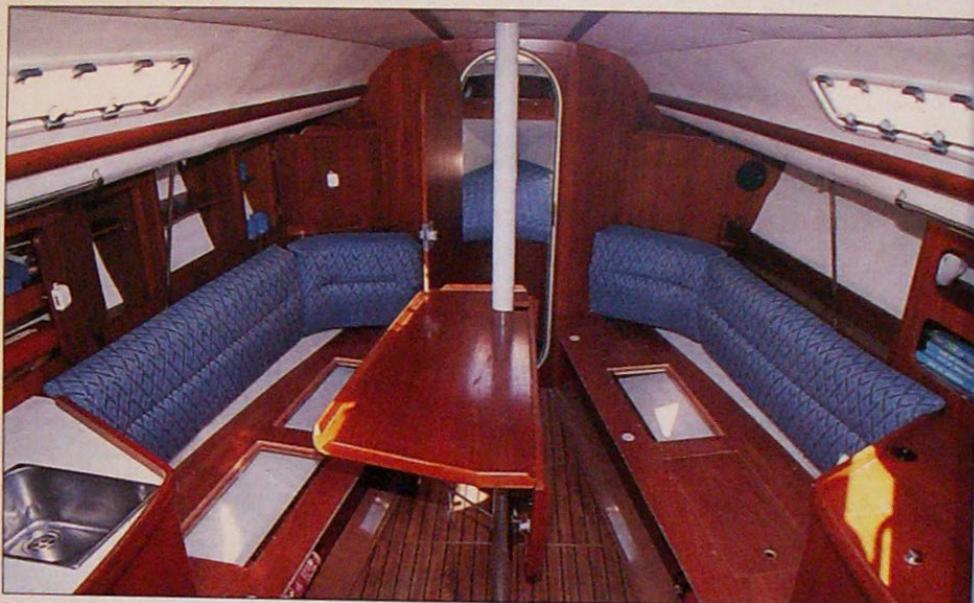
Avantage à l'insubmersible !

Des rangements plus grands sur l'Etap que sur le Gib'Sea.

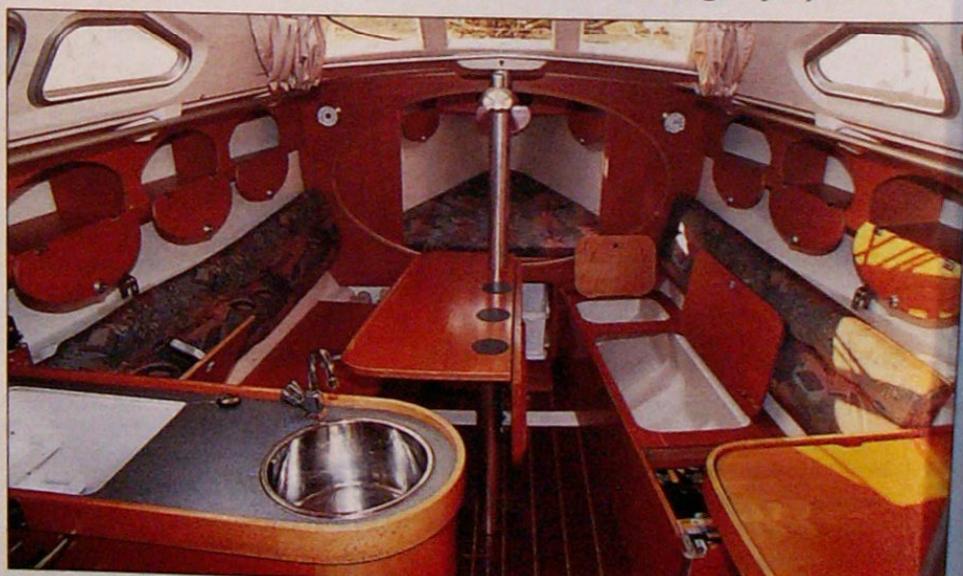
De la cuisine à la cabine avant, en passant par le carré, le verdict du mètre est impitoyable. Non seulement les éléments de rangement sont en plus grand nombre à bord de l'Etap que

dans le Gib'Sea, mais ils sont aussi, en règle générale, plus spacieux. L'agencement du carré en est une bonne illustration, avec la présence dans l'Etap de pas moins de six équipets fermés (malgré leur

air discret, ils absorbent une trentaine de litres chacun !), deux longues étagères et des coffres sous les couchettes capables d'avaler deux gros sacs marins sur tribord. Par comparaison, il faudra vider à ►



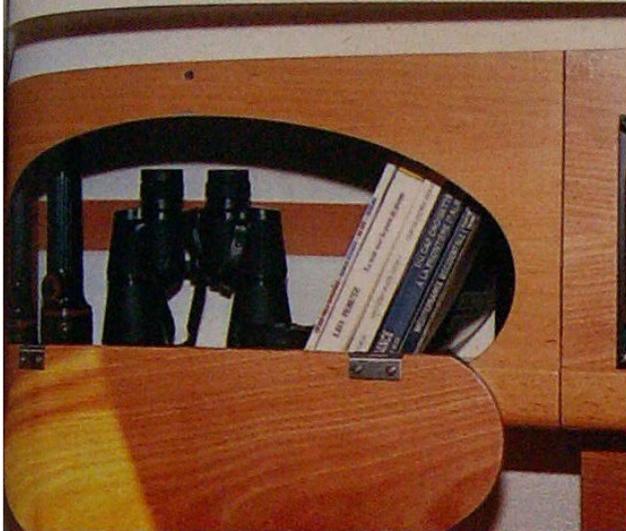
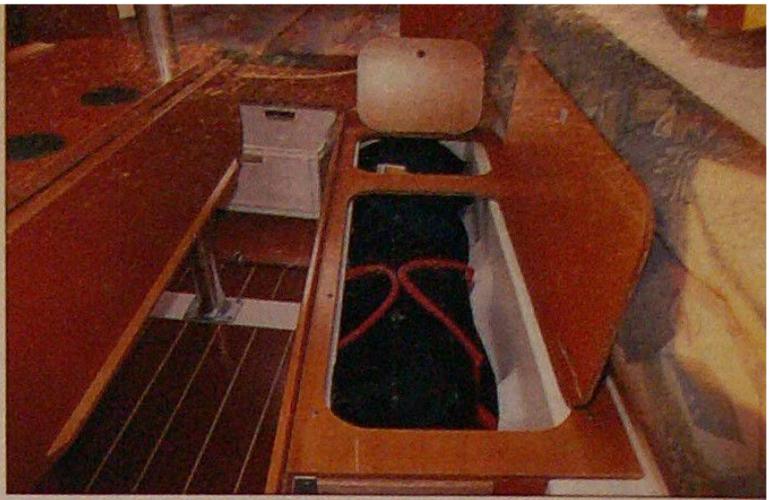
Davantage d'espace dans le carré du 302, qui profite à la fois d'un plus grand volume de carène et d'une exploitation maximale de la largeur jusqu'au bordé.



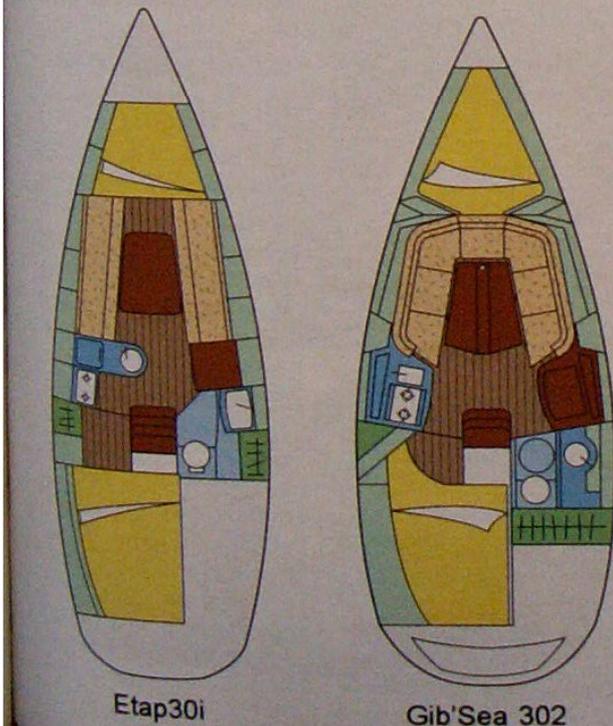
La largeur utile du carré de l'Etap 30 i est un peu moindre, mais c'est au bénéfice du nombre et de la taille des différents éléments de rangement.



Une différence symbolique : à gauche, les coffres bruts du Gib'Sea souffrent d'ouvertures trop étroites et se révèlent finalement moins logeables que les impeccables coffres contremoulés de l'Etap (à droite).



Nombreux équipets fermés (ci-dessus), astucieux tiroir sous la couchette avant (plus de 60 litres de capacité), l'Etap témoigne du soin apporté par ses concepteurs à optimiser l'utilisation de l'espace. Les plans ci-dessous mettent en évidence les différences de style et de volume des deux carènes.



CARACTÉRISTIQUES	GIB'SEA 302	ETAP 30 I
Longueur de coque	8,95 m	8,92 m
Flottaison	7,80 m	8 m
Bau maximal	3,30 m	3,16 m
Déplacement	3 200 kg	3 500 kg
Poids du lest	1 000 kg	1 100 kg
Jauge en douane	8 tx	8,6 tx
Catégorie de navigation	2 ^e	2 ^e
Tirant d'eau maxi	1,85 m	1,70 m
PTE ou version DL	0,70/1,65 m	1 m
Grand-voile	23,60 m ²	24,30 m ²
Génois	28 m ²	16,60 m ²
Architectes	Joubert/ Nivelt	Mortain/ Mavrikios

► moitié les mêmes sacs pour les faire entrer sous les couchettes du Gib'Sea.

La même hiérarchie se retrouve à tous les niveaux, qu'il s'agisse de la taille des penderies ou de l'équipement de la cuisine. Et, ce, malgré le volume occupé par la mousse. Mais peut-être devrait-on dire grâce à l'insubmersibilité ! Car ce paramètre a visiblement contraint les architectes et in-

génieurs d'Etap à fournir un travail de réflexion plus important qu'ailleurs. Résultat : des contremoulages parfaitement conçus qui permettent, non seulement, de loger les 5 m³ de mousse de la façon la plus discrète, mais aussi de rendre les rangements plus propres et plus fonctionnels. Quand on sait les avantages de l'insubmersibilité, on aurait bien tort de s'en priver. ■