

PORT DE CONCARNEAU

## Le grand ménage

C'est un port curieusement vide qui nous attendait à Concarneau. Et pour cause, l'ensemble des pontons du port de plaisance (qui ont eu plus que leur part de coups de vent) est renouvelé cet hiver. Des travaux très importants (on parle d'un million d'euros) qui doivent redonner un coup de jeune à un port qui souhaite jouer à nouveau un rôle d'animation dans sa région. Il recevra d'ailleurs le départ de la prochaine Transat AG2R (en avril). En attendant la fin des travaux, une partie des voiliers stationnés à Concarneau a trouvé refuge de l'autre côté de la Ville Close, dans l'arrière-port d'ordinaire dévolu à la pêche. Mais cet arrangement très provisoire ne préfigure pas encore un futur développement de la plaisance dans ce deuxième bassin.



Des pontons qui s'en vont... mais pas à la dérive! De nouvelles installations seront en place au printemps.

au milieu du cockpit mais ce bateau est avant tout fait pour naviguer, même s'il présente une jupe véritablement royale. Il suffit de regarder la position du barreur. Le passage entre l'arrière et l'avant du cockpit n'est pas aisé : il faut enjamber la barre d'écoute et contourner la barre à roue. Mais quand on s'installe au poste de barre, on trouve tout de suite ses marques. Assis sur les hiloires, on profite d'un relief de fond de cockpit savamment travaillé pour caler ses pieds. Bien décalé au vent ou

sous le vent, on profite d'une vue parfaite sur les penons du foc et sur l'étrave. Mais l'on peut également barrer debout. On remarquera que le winch de foc est réellement à portée de main. Il ne doit pas être difficile de tirer des bords en solitaire. En équipage, cette position très reculée des winches de génois nous semble moins convaincante : il est toujours dommage de tourner le dos à la voile que l'on règle et, lorsque le chariot d'écoute de grand-voile est sous le vent, la manivelle de winch peut se



Le cockpit aux lignes sages est très fonctionnel en mer. On apprécie les vide-poches dans les hiloires.

Coup de soleil hivernal sur le Maxi 1050 devant le phare des Moutons : mouillera ou mouillera pas ?



prendre dans l'écoute. Pour le reste, c'est du bonheur et encore du bonheur. Le barreur est vraiment soigné, même si l'on est en droit de préférer un bateau un peu moins ardent quand le vent se lève. Mais la carène reste toujours sous le contrôle du profond safran. En revanche, si l'on souhaite naviguer sous pilote (ce serait dommage mais en équipage réduit cela se justifie...) un réglage du mât avec moins de quête permettrait sans doute de disposer d'un bateau plus neutre. Sous le pont aussi, ce voilier joue sans complexe une partition très classique : cuisine sur bâbord et carré central. Le plan d'emménagement ne prévoit qu'une seule cabine arrière (sur bâbord) et un beau cabinet de toilette (tribord). Ce dernier communique d'ailleurs avec un coffre accessible depuis le cockpit qui abrite un placard à cirés : bien vu. Dans les toilettes comme ailleurs, ce qui retient l'attention c'est le souci du détail. Les ajustements sont précis.

La cuvette des WC est recouverte d'un vrai siège à l'heure de la douche et encore une fois, les rangements sont nombreux et bien placés. Un petit reproche, tout de même : pourquoi les deux vannes des WC ne sont-elles pas placées au même endroit ?

### Praticable à la gîte

Dans la cabine arrière, on est frappé par la grande surface de plancher entre la porte et la couchette. Il ne manque ni penderie ni équipets et l'aération est permise par les deux hublots ouvrants. Dans la cuisine, la mauvaise surprise c'est l'absence de hublot ouvrant à la verticale du réchaud, même si la descente n'est pas loin. Les rangements sont bien conçus mais un peu justes pour l'avitaillement qui devra nécessairement emprunter sur les volumes de rangement du carré. Nous avons à plusieurs reprises utilisé cette cuisine en navigation comme au port et

l'on y est bien calé. C'est aussi le cas de la descente, toujours praticable à la gîte. Si l'on doit trouver des défauts de ce point de vue, c'est du côté du meuble de rangement sous la table à cartes que l'on déplore l'absence de fargues. En revanche, celles-ci sont bien présentes dans les équipets du carré. Il y a même des fargues amovibles très pratique pour caser les livres – ou les bouteilles – dans une bibliothèque. Et les équipets fermés le sont par des portes à claire-voie. Les banquettes du carré sont également très confortables en position assise et la table est de bonne taille. On y est au large pour manger à quatre et l'on peut facilement envisager de s'y installer à six. Deux petits reproches ici : aucun rangement n'est prévu au centre du plateau et le mât qui vient se poser sur la quille limite forcément la convivialité lors des repas, même habillé comme il l'est d'un joli velours bleu. Reste la cabine avant. Un lit double de belle taille et encore une fois des équi-

COTE MOTEUR

## Des chevaux efficaces

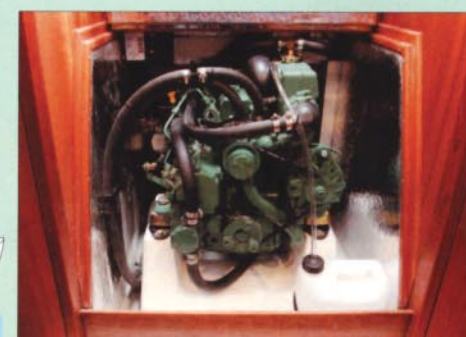
Le Maxi 1050 est livré de série avec un moteur Volvo Penta MD2020 de 20 ch monté en Sail-Drive mais nous bénéficions, sur le modèle de notre essai, d'une motorisation plus puissante, le MD2030 de 29 ch (une option à 1375 €) et aussi d'une hélice tripale repliable (885 €). Le propriétaire a justifié son choix

par le souci de pouvoir manœuvrer facilement dans les ports. De ce point de vue, il ne doit pas être déçu : avec cet équipement, le bateau se manie littéralement comme une mobylette. Et aussi bien en marche avant qu'en marche arrière, on ne perçoit pas le pas de l'hélice. Sur le plan des performances ce moteur est éga-

lement très satisfaisant puisqu'il propulse facilement cette carène relativement étroite à plus de 7 nœuds ! L'accès à la face avant s'effectue en retirant une partie de la descente. Le réservoir de carburant (en inox) comporte une trappe de visite et une sortie de gasoil spécifique pour alimenter le chauffage in board (optionnel).

### Niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cockpit	Cab. arrière	Carré	Cab. avant
2 000 tr/mn	65	70	65	60
3 200 tr/mn	72	75	72	64



Le moteur placé sous la descente est largement accessible par sa face avant.



Au près le barreur est toujours très bien installé. Il contrôle facilement les écoutes de GV et de foc mais aussi le pataras.

pets en nombre. Il faut noter que certains volumes de rangement, sous les couchettes, sont accessibles par une porte en façade. Nous effectuons cette visite dans le port de Groix. En attendant que le vent daigne se manifester, au moins pour chasser ce ciel uniformément gris. Même si les plaisanciers sont peu nombreux, le port reste actif grâce au va-et-vient des bateaux de pêche et également aux éleveurs de moules qui viennent régulière-

ment trier puis déposer leur chargement sur le quai tout proche. Nous larguons les amarres après le déjeuner pour Lorient. Une courte escale à Kernevel, le temps de faire le plein de gaseoil et nous voilà repartis. La discrétion d'Eole nous donne en effet l'occasion d'apprécier les performances au moteur. Elles sont bonnes, d'autant que le propriétaire a fait le choix d'un moteur de 29 ch en lieu et place du 20 ch proposé en série.

Et à plein régime, les 7 nœuds sont facilement dépassés. L'insonorisation est bonne même si la cabine arrière souffre forcément de sa proximité avec le Volvo. Pour notre plus grand bonheur, le vent arrive avec la nuit et le ciel se dégage. Nous longeons la côte tranquillement jusqu'à Port-Manec'h où nous allons nous amarrer à un corps-mort. La prise de coffre permet de constater que le franc-bord à l'étrave n'est pas négligeable et d'apprécier la présence de solides taquets. Après un dîner tardif la nuit est courte car nous voulons être en route avant la pleine marée basse.

manœuvré en équipage très réduit et son propriétaire nous a avoué qu'il sortait très souvent seul. Il faut noter que la console de la barre à roue supportait la présence d'un GPS traceur de cartes qui a plus d'une fois distraité le barreur de sa route. Nous aurions préféré l'installer à la table à cartes et les répéteurs au niveau de la descente.

A coup sûr, ce voilier, qui affiche déjà un beau palmarès en Scandinavie et en Angleterre où son importation a démarré plus tôt qu'en France, saura séduire de fines barres. Pelle Peterson, son architecte, avait dessiné et barré le 12 m JI *Sverige* lors des Coupe de l'America 1977 et 1980. Il a réussi, avec ce 1050, la gageure de contenter à la fois le régatier et l'amateur de croisières rapides. La qualité de la fabrication et des finitions est remarquable, il suffit de soulever un coffre de cockpit pour s'en convaincre : le couvercle est monté sur vérin, le coffre est soigneusement compartimenté, l'intérieur est entièrement gelcoaté et une aération est prévue. L'échelle de bain télescopique qui disparaît dans la jupe ou le coffre de mouillage arrière témoigne également de ce souci du détail. Le général n'est pas négligé avec une coque en sandwich verre/PVC, des renforts contre-moulés sur les parties avant et arrière de la carène et de solides varangues stratifiées manuellement à la coque. Logiquement, le prix de ce très bel engin est en rapport...

ERWAN DUBOIS

## Un Groisillon tout neuf

Croisé sur les quais de Port-Tudy, Erwan Dubois nous a confié son plaisir de travailler sur l'île où il s'occupe de la conserverie Groix et Nature. Ce régatier très pointu de 35 ans, après avoir longtemps navigué avec Jimmy Pahun, a pratiquement tout gagné ces dernières années à la barre d'un JPK 9,60. Et c'est en cherchant un budget pour courir qu'il a trouvé à la fois son travail et une barre pour les régates. Christian Guyader, un industriel spécialisé dans les produits de la mer, a en effet souhaité relancer une activité de conserverie à Groix, longtemps premier port thonier français. Une gageure car les contraintes d'une île sont énormes (on ne peut pas y produire de déchets!). Mais un pari pour l'instant réussi puisque l'activité de la conserverie se développe en misant sur la qualité des produits et sur l'image positive de l'île. Et voilà comment Erwan fabrique des rillettes de poisson la semaine et navigue le week-end avec son patron!

**Rillettes de crabe et de saint-jacques ont relancé une activité de conserverie sur Groix.**

