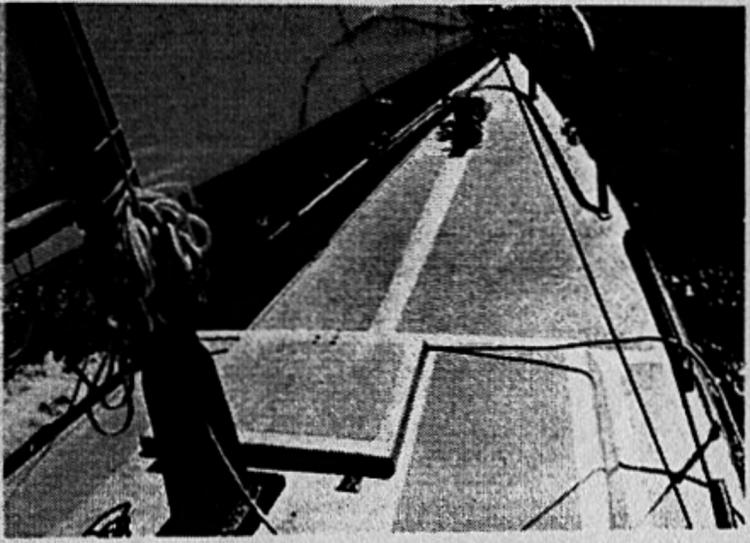


Quelques bords sur...

LA SUPER DORADE

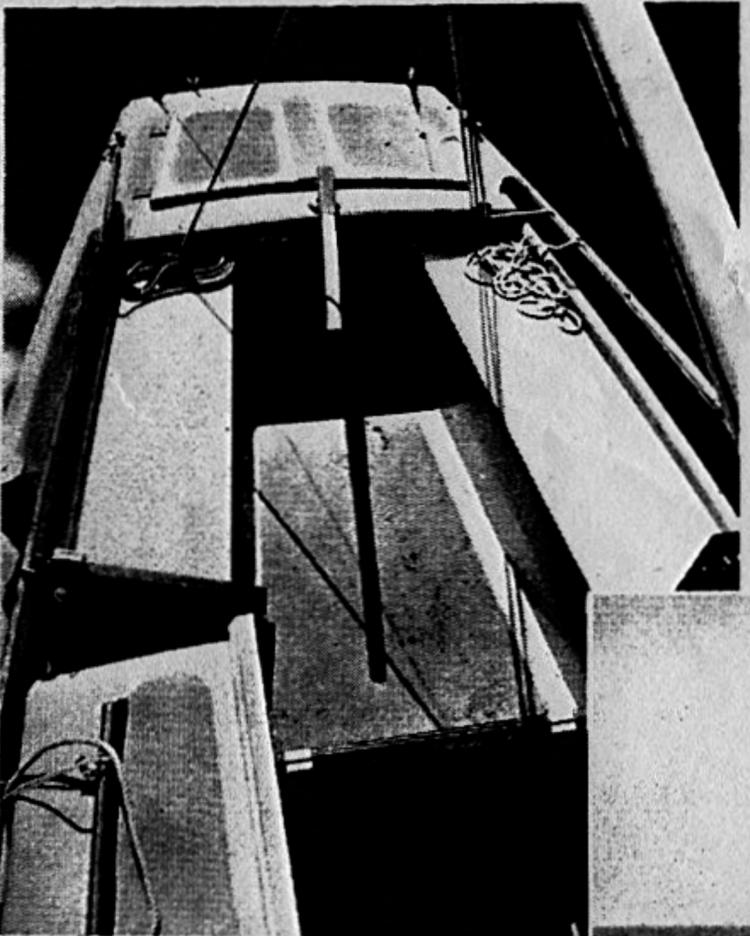
par Charles de MARS





Ci-dessus : la plage avant est bien dégagée, l'accastillage est excellent : balcon, chaumards, écuier de pont, etc. On remarque le mât à bascule.

Ci-dessous : quatre personnes peuvent tenir dans le cockpit. Le coffre arrière, disposé sur la voûte, s'ouvre latéralement, ce qui n'est pas très commode.



Ci-contre : la silhouette de la coque est agréable. Le bateau prend rapidement sa vitesse. Quelques tours dans la grand-voile évitent ici trop de gîte qui rendrait la Super-Dorade trop ardente.

LA Super Dorade, dessinée par François Sergent, existe depuis quelques années, construite en bois collé par les chantiers de Baudouin.

Les Constructions Nautiques du Sud-Ouest la produisent maintenant en stratifié de verre épikote, ce nom désignant des résines Epoxy, apparentées à l'Araldite et produites par la Société Shell-Chimie.

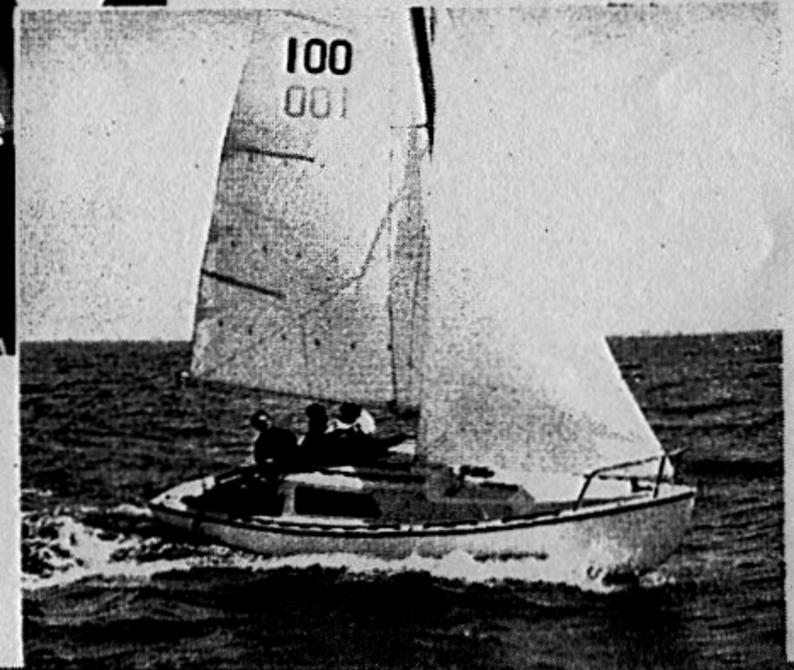
C'est donc un bateau en « plastique », avec tous les avantages commerciaux que procure cette méthode de construction : absence d'entretien, étanchéité, etc.

Il présente une silhouette agréable, avec sa tonture normale, son étrave au tracé nerveux et son roof assez long, garni latéralement d'un très grand panneau vitré, et le tableau légèrement incliné qui termine sa voûte rasante.

Normalement livrée en bi-quille, nous n'avons pas essayé cette version car le constructeur nous avait amené, avec un vigoureux équipier, la version à simple quille, un peu plus lestée, avec un tirant d'eau un peu plus fort.

Le gouvernail sur jaumière est suspendu sur sa mèche verticale. Le plan de voilure de sloop est assez important pour une unité point trop large ; il se compose d'un foc dont l'étai ne monte que sensiblement aux trois quarts du mât et d'une grand-voile munie d'une bôme à rouleau.

Le mât posé sur le roof, raidi à cet endroit, est tenu par un étai avant, un étai arrière et deux paires de haubans, sans barre de flèche, disposition qui permet de border très plat le génois mais qui fait arriver les haubans supérieurs sur le mât avec un angle très faible, imposant à l'espar et au roof des effets de compression très importants. Inquiets, à terre, nous avons constaté, sous voile, des déformations du mât et du roof



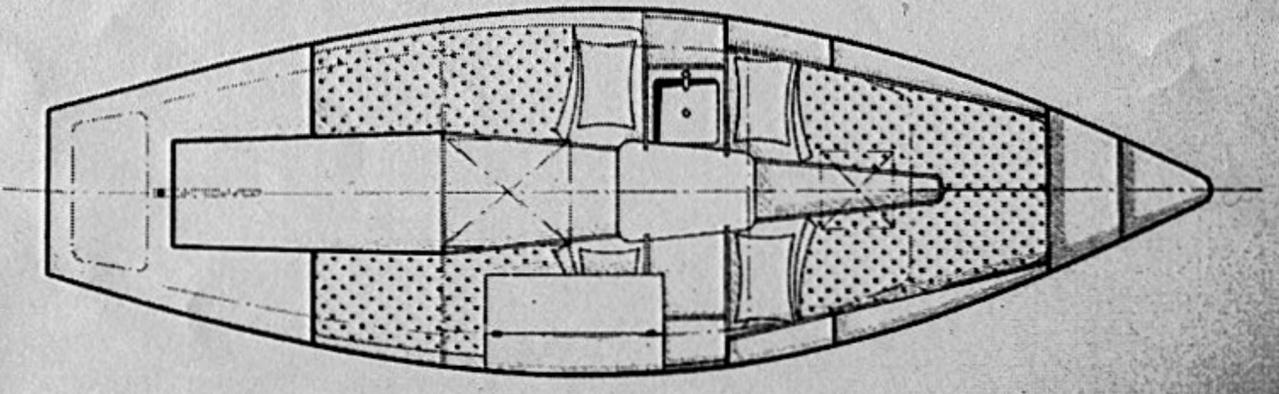
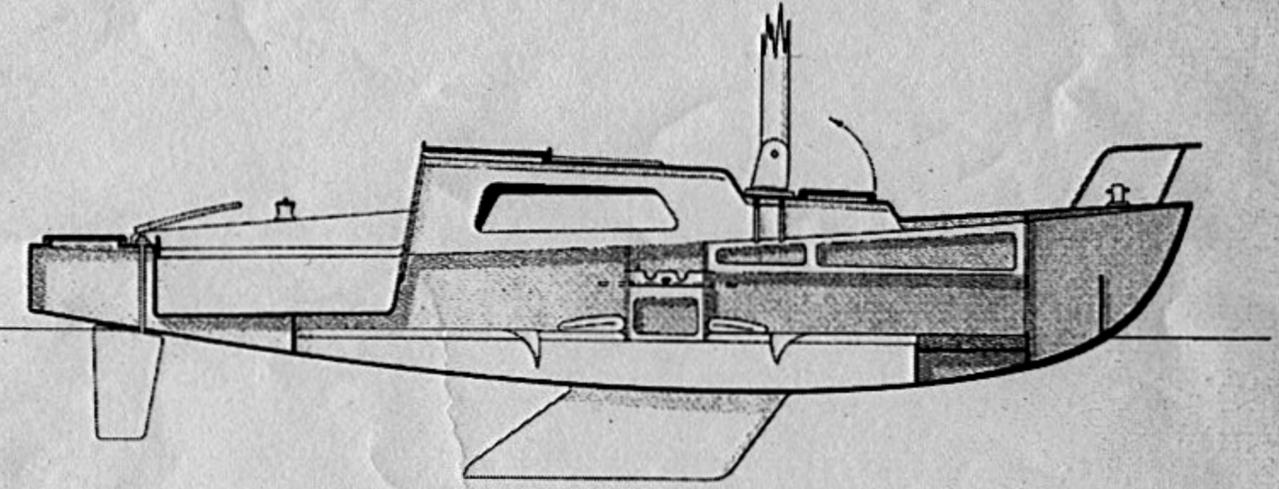
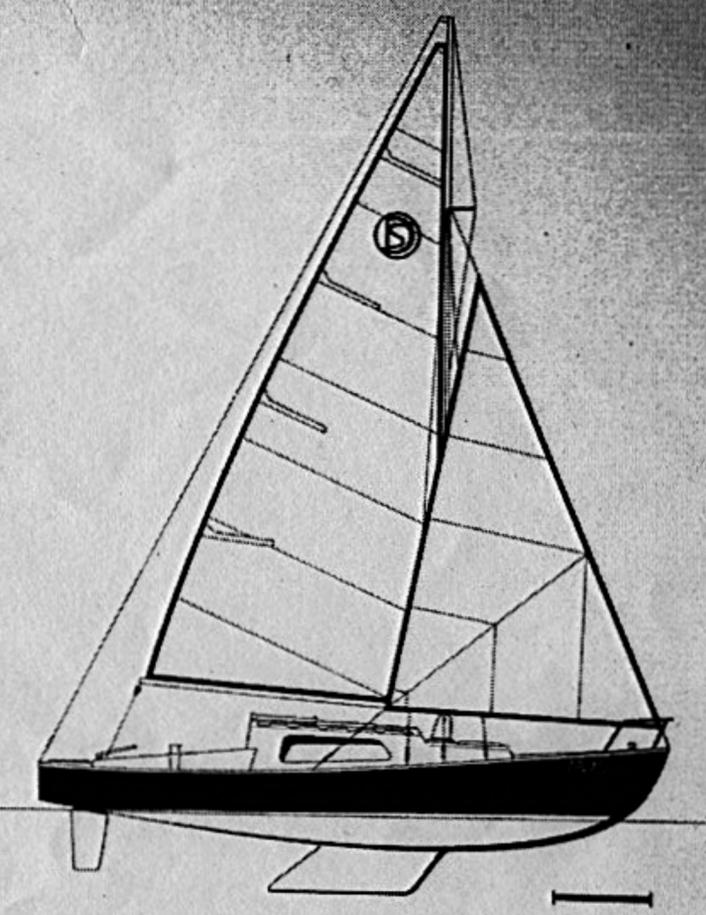
SUPER DORADE EPIKOTE

ARCHITECTE : FRANÇOIS SERGENT

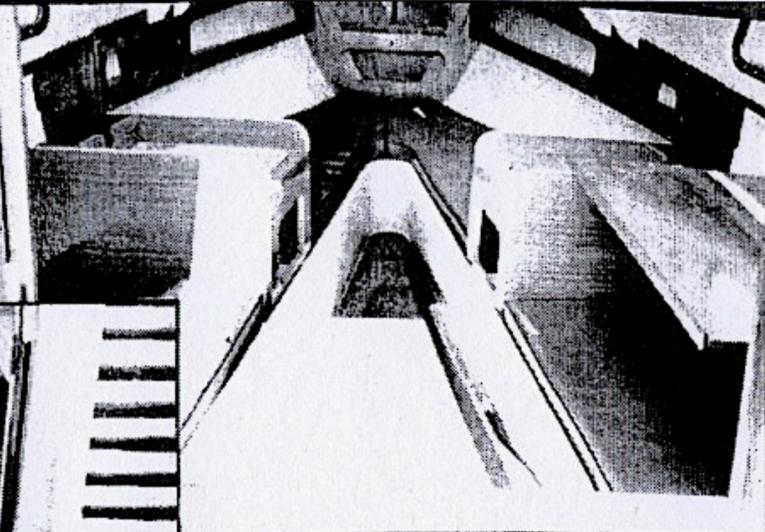
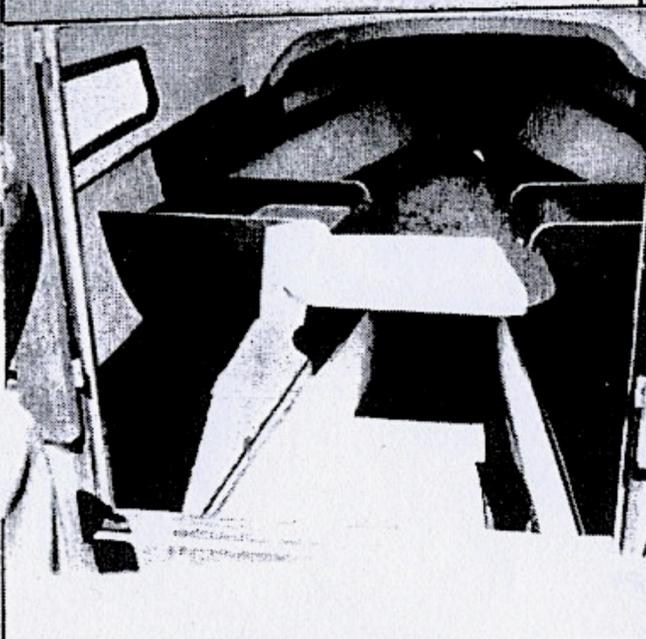
| | |
|---|----------------------|
| Longueur hors tout | 6,50 m |
| Longueur flottaison | 5,50 m |
| Largeur (max.) | 2,00 m |
| Tirant d'eau (version standard à bulbe) | 0,76 m |
| Déplacement | 0,75 t |
| dont lest | 200 kg |
| Voilure : | |
| Grand-voile | 11,10 m ² |
| Foc | 5,90 m ² |

Constructeur : Constructions Nautiques du Sud-Ouest, Bon-Encontre (Lot-et-Garonne).

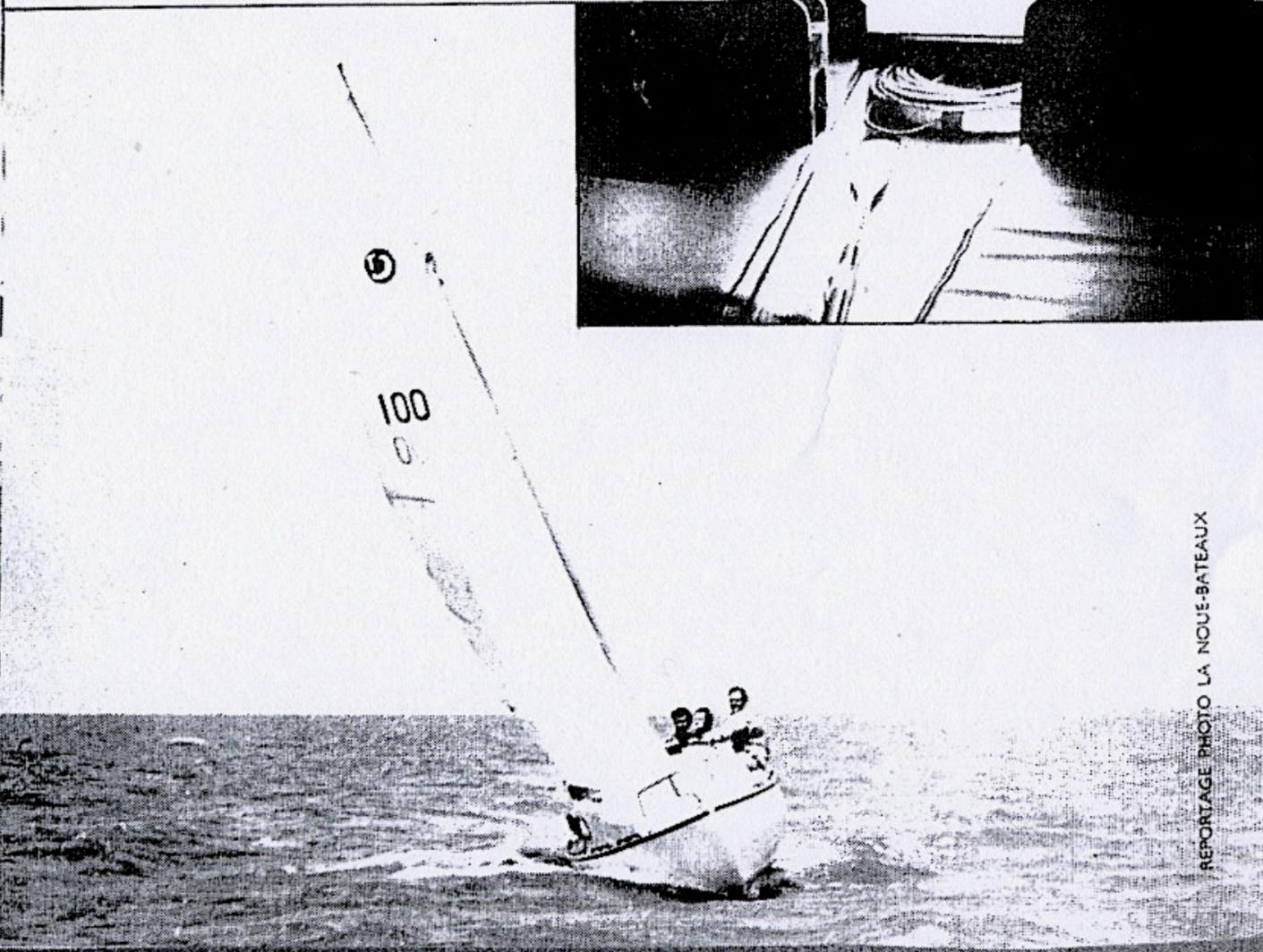
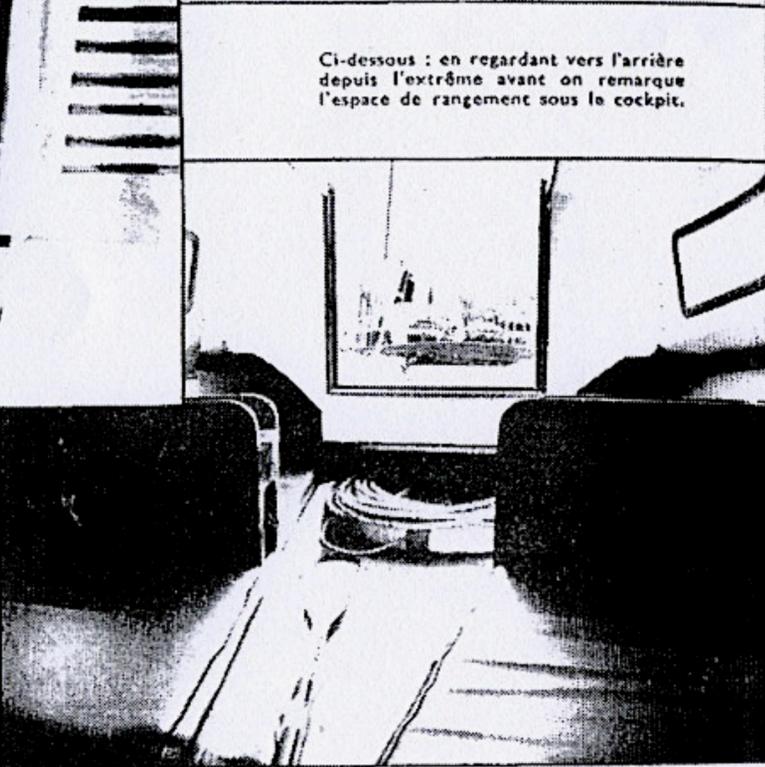
Prix : 9 500 F avec grand-voile, foc n° 1, équipement standard.



Ci-contre : de chaque bord un petit meuble peut servir de cuisine, d'évier. Le navigateur, à tribord, dispose d'une bonne tablette. En dépit des équipets, les quatre couchettes laissent assez peu de place pour le rangement.
 Ci-dessous : la cable centrale, amovible, est en place pour les veillées au port.



Ci-dessous : en regardant vers l'arrière depuis l'extrême avant on remarque l'espace de rangement sous le cockpit.



REPORTAGE PHOTO LA NOUË-BATEAUX

qui nous obligent à crier casse-cou. Des barres de flèche point trop longues n'écartant, par exemple, le hauban supérieur de sa position actuelle que de 10 centimètres, élimineraient, à notre avis, tout risque sur ce point (1). Mais un renforcement du barrot serait quand même souhaitable.

Les aménagements comportent deux couchettes cercueil à la descente ; à leur tête, de chaque bord, un petit meuble servira de cuisine, évier, table à cartes ; à l'avant, deux couchettes peuvent être réunies en une seule. Quatre couchettes sur cette longueur laissent peu de place pour le rangement, comme il faut s'y attendre, d'autant plus qu'elles sont posées sur des caissons étanches volumineux.

Il n'a été possible de loger que quelques petits équipets que sous les passavants. Le dessous du plancher est accessible et peut recevoir du matériel.

Avec un équipage plus réduit, on pourra utiliser les couchettes comme lieu de stockage pour vêtements, matériel, etc., en sac ou valise.

Le cockpit est confortablement installé, pas très large : il peut recevoir quatre équipiers. La voûte est occupée par un vaste coffre dont le panneau ne s'ouvre pas de façon très commode.

Sous voiles, on est tout de suite frappé par la douceur de la barre due au safran, trop compensé pour notre goût. La docilité de la Super Dorade est exceptionnelle, mais n'ayant aucun effort à faire sur la barre courte, on risque de ne point s'apercevoir qu'on donne beaucoup de barre, ce qui arrive dès que la gîte s'accroît. Un safran suspendu, mais moins compensé, nous semblerait préférable (2).

Un bon fini de surface, une voilure assez importante et une surface mouillée réduite conduisent à une bonne marche par petit temps. La Super Dorade fait un bon cap et n'est pas trop ralentie par le petit clapot dans laquelle elle passe bien, mieux que le pied très rond des couples avant ne nous l'aurait fait espérer.

Elle prend assez vite sa vitesse et on a peu de gain à espérer à la surcharger de toile. Devenant ardente à la gîte, on serait tenté de conserver longtemps le génois en prenant, d'abord, des tours dans la grand-voile, mais l'étai arrière, monté sur une potence qui s'efface, et un léger fléchissement du roof et de la tête de mât ne permettent pas d'assurer un étai suffisamment raidi, pour que cette méthode soit payante.

Il y a donc des améliorations à apporter à la conception du gréement : l'étai arrière devra être capelé près de la tête s'il ne doit pas servir que de sauvegarde et contribuer à raidir l'étai avant. Le guignol devra être augmenté. Les nervures qui renforcent le roof à l'emplanture sont insuffisantes, il faudrait un robuste barrot ou omega qui est, d'ailleurs facile à réaliser.

Des barres de flèche sont nécessaires pour tenir transversalement les segments supérieurs du mât (cf. note n° 1).

L'installation d'un palan de retenue de bôme est souhaitable, une barre d'écoute serait utile.

Ceci dit, qui souligne surtout quelques faiblesses sur le plan de l'utilisation en régate, la Super Dorade sera (après renforcement du barrot de mât et pose de barres de flèche) un très agréable petit bateau de croisière, paisible, pouvant coucher occasionnellement quatre équipiers. Elle permettra des croisières côtières à 2 ou à 3 personnes dans des conditions maintenant acceptées par beaucoup. La double quille de la version habituelle facilite le transport et l'échouage et nous pouvons faire confiance à François Sergent pour que les ailerons ne viennent pas contrarier la marche du bateau.

(1) Deux jours séparent l'essai de notre collaborateur, Charles de Mars, du reportage photographique consacré à la Super Dorade, délai que le constructeur a mis à profit pour tenir compte des observations qui lui avaient été formulées à cette occasion. C'est pourquoi on peut voir sur toutes les illustrations une paire de barres de flèche dont l'auteur de cet article déplore l'absence. Nous nous félicitons une fois de plus de cette collaboration spontanée entre notre rédaction et les constructeurs (N.D.L.R.).

(2) Les Constructions Nautiques du Sud-Ouest nous ont signalé qu'elles avaient également modifié le safran dans le sens demandé par notre collaborateur (N.D.L.R.).

