

Gabier et consort

Revue bateaux n°217 juin 1976

**à la barre
de trois voiliers
de pêche-promenade**



CAPELAN

**APOLLON
SUPER**

GABIER

à la barre de trois voiliers de pêche-promenade de 4,50 m

Jacques
Monsault

A l'approche de l'été, de nombreux plaisanciers qui n'ambitionnent ni la régata, ni la croisière hésitent pour l'achat d'un petit bateau. C'est en pensant à eux que nous avons effectué l'essai de trois voiliers de pêche-promenade avec abri de 4,50 m de longueur. Les raisons de ce choix s'expliquent facilement. Il s'agit pratiquement de la taille minima pour disposer d'une cabine sur un canot, avec les agréments que cela comporte pour le confort de la vie à bord. Mais la limitation de la longueur présente aussi de nombreux avantages tant sur le plan du budget que de la facilité d'emploi. Le transport sur route est possible derrière la plupart des voitures, le poids avec remorque pouvant ne pas dépasser 750 kilos, ce qui évite le

permis E. De même, un moteur hors-bord de moins de dix chevaux suffit dans tous les cas, supprimant l'exigence d'un permis mer.

D'après les chantiers constructeurs, un pourcentage important d'acheteurs ne s'intéressent pas à la possibilité offerte par de telles unités de faire de la voile et ne les utilisent qu'au moteur. Nous déplorons ce fait, car en-dehors du plaisir de l'initiation ou de la pratique de la voile, les inconditionnels de la mécanique se privent d'un élément non négligeable de sécurité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, nous avons tenu à soulever un peu ces bateaux conçus pour la pêche-promenade familiale tranquille. Il nous paraissait en effet essentiel d'en connaître les possibilités et les limites.

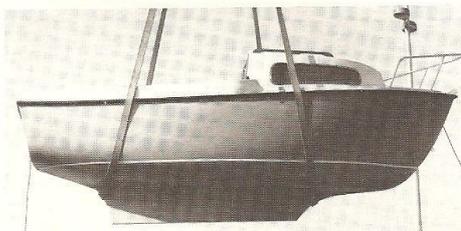
CONCEPTION

A première vue, la conception de base est la même sur les trois modèles : une quille longue, un petit roof abritant une cabine avec deux couchettes, un grand cockpit avec deux coffres reliés par des bancs en bois, un safran extérieur accroché au tableau arrière; côté gréement, ils sont équipés d'une voilure de sloop avec foc et grand'voile, le mât étant posé sur le dessus du roof. Nous avons utilisé pour l'essai un moteur de hors-bord 6 ch arbre long qui s'est adapté sans modification aux différents emplacements de fixation.

On comprend que l'acheteur soit perplexe pour effectuer un choix en dehors des questions de tarif. Il faut regarder de plus près et examiner tous les détails pour découvrir les différences qui souvent ne sont pas négligeables.

Le Gabier des chantiers Ocqueteau dispose du lest le plus important avec 209 kilos, constitué de grenaille noyée dans la résine polyester à l'intérieur de l'aileron de quille en plastique. Mais la densité du matériau obtenu est nettement inférieure à celle de la fonte qui équipe le Capelan de Bénéteau et l'Apollon Super de Kiriri. Son couple de rappel n'est donc pas très important d'autant que le Gabier présente le tirant d'eau le plus faible avec 0,45 m. Le Capelan ne cale que 0,60 m, mais un lest extérieur et une bande molle en acier inox pour protéger l'étrave lui assurent un échouage indolore même sur les cailloux. L'Apollon Super est protégé lui aussi par son saumon de fonte de 120 kilos boulonné par quatre boulons de 14 mm et par ses deux nervures au niveau des bouchains qui forment des quilles d'échouage.

Nous avons remarqué également sur le Capelan et l'Apollon Super, les cadènes de haubans prévues en série pour accrocher les béquilles.



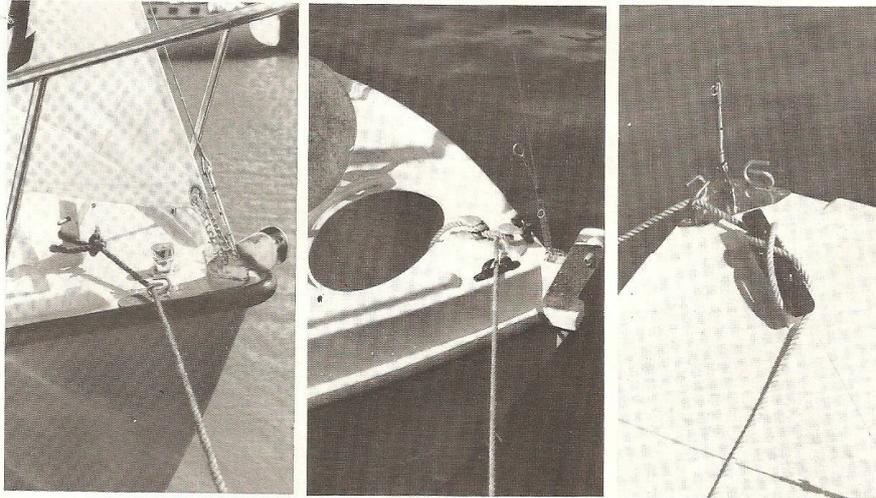
De haut en bas :

Avec ses rondeurs sympathiques au niveau de l'étrave et des bordés, la carène de l'Apollon Super a des fonds très plats qui lui assurent une bonne vitesse au portant. ● Vu de profil, le Gabier montre la certaine symétrie de sa carène avec des extrémités relativement fines. La quille assez courte facilite les évolutions. ● La coque du Capelan est remarquable par sa grande largeur à la flottaison et ses bordés très verticaux qui lui confèrent une grande stabilité de formes.

MOUILLAGE

Ce genre de petit canot est souvent laissé à l'ancre. Le Gabier est bien équipé avec un davier à rouleau et un écubier pour rentrer la chaîne ainsi qu'une sérieuse bitte d'amarrage moulée avec le pont. L'Apollon Super est le seul à offrir un coffre

à mouillage. Son équipement comprend aussi un davier à rouleau et une galoche double de belle taille. La ferrure d'étrave du Capelan ne comporte que deux chaumards en acier inox derrière lesquels un taquet d'amarrage en bois permet de tourner une amarre.



De gauche à droite :

Aucun problème de mouillage sur le Gabier avec une solide bitte d'amarrage et un bon davier à rouleau. ● Le chantier Kirié n'a pas hésité à munir son Apollon Super d'un vrai coffre à mouillage, comme on en trouve sur la plupart des voiliers de croisière. ● Entourée d'un petit cale-pieds moulé, la plage avant bien dégagée du Capelan comporte un taquet en bois et deux chaumards de part et d'autre du point d'amure de foc.

COCKPIT

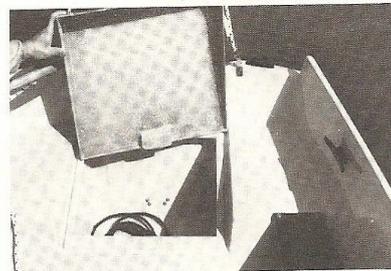


De gauche à droite :

Barre amarrée, le Capelan court tout seul, montrant son cockpit avec les deux marches du coffre moteur bien pratiques pour rentrer dans la cabine. ● Comme ses concurrents, le cockpit du Gabier est aménagé avec deux coffres transversaux reliés par des bancs en bois. ● Autovideur par le tableau arrière, le cockpit de l'Apollon Super est muni d'un cale-pieds central très utile étant donnée sa largeur.

Les trois cockpits sont très voisins par les dimensions. Le Capelan malgré un bau nettement plus fort que ses concurrents n'offre pas le cockpit le plus large (1,50 m). Les hiloires minces et très à l'extérieur du Gabier ont permis à son constructeur d'obtenir une banquette de 1,60 m devant la cabine. Celle de l'Apollon Super n'atteint que 1,42 m.

En revanche, le Capelan détient le creux maximum entre le plancher de cockpit et le haut des hiloires à savoir 0,62 m. Dans les trois modèles, des bancs en bois vernis relient les coffres avant et arrière. Nous avons été surpris de voir ceux du Gabier fixés par des vis, car un des gros avantages de cette disposition est de pouvoir escamoter la planche pour pêcher comme on peut le faire sur le Capelan et l'Apollon Super. Sur ce dernier, les bancs sont en contreplaqué marine avec un gros tasseau de renfort qui évite la souplesse constatée sur les bancs en bois massif des deux autres. C'est aussi le seul à offrir un cale-pieds central pourtant bien pratique à la gîte.



De haut en bas :

Le puits moteur du Capelan est équipé d'un tableau en bois massif pour le serrage des presses du moteur et d'un tuyau rigide pour l'alimentation d'essence en provenance du coffre avant. ● Le Gabier peut être livré avec un puits moteur qui remplace le coffre sous la barre. ● Comme ceux du Capelan, les bancs de l'Apollon Super se relèvent pour faciliter la pêche. A noter le solide tasseau de renfort.

**Capelan version voilier
mât et bôme alliage léger anodisé.**

**Grand'voile, foc, gouvernail,
matelas de cabine.**

Puits moteur hors-bord.

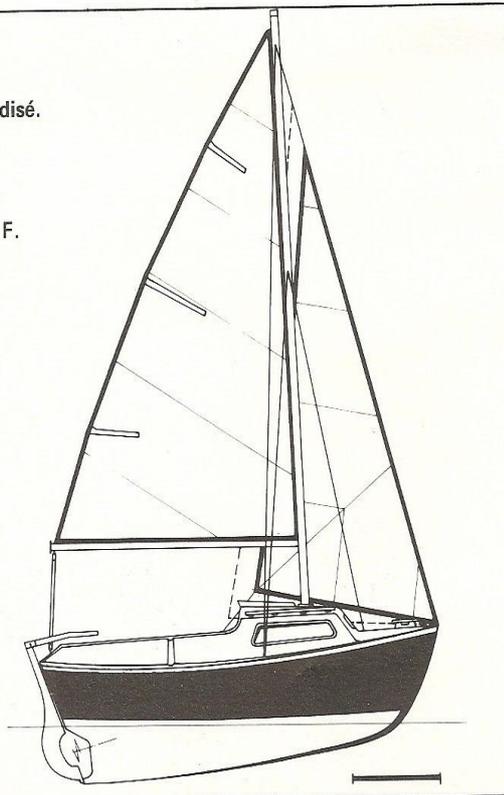
Prix départ chantier : 16.200 F.

Options :

Génois 530 F.,

béquilles 190 F.,

balcon avant 340 F.



CABINE

Pour faciliter l'accès de la cabine, les trois bateaux sont munis d'un petit capot sur charnières. On remarque tout de suite que celui du Gabier bute sur la bôme avant la position verticale. Celui de l'Apollon Super sort de ses paumelles à la moindre sollicitation, on l'enlève donc complètement pour naviguer. Sur le Capelan, nous n'avons pas relevé de point faible, mais apprécié la présence d'une serrure de porte, d'une petite visière utile en cas de pluie et d'une grille d'aération pour la ventilation au mouillage. Ajoutée également, la porte de cabine de l'Apollon Super présente l'ouverture la plus large. Fabriqués en polyester, ses deux panneaux ne demandent aucun entretien.

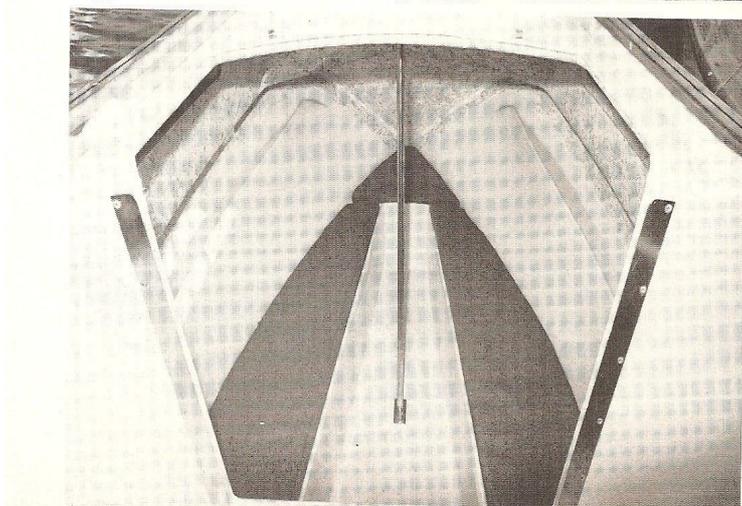
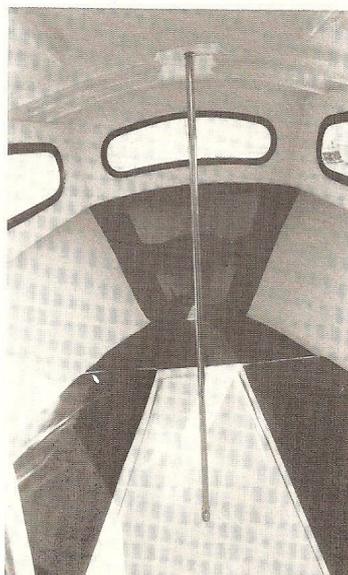
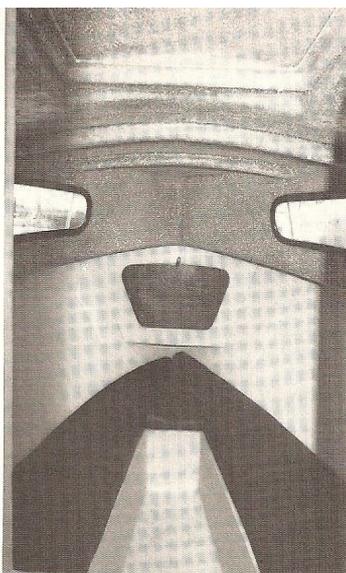
La hauteur sous barrots varie dans une fourchette étroite avec 1,27 m pour le Capelan, 1,25 m pour le Gabier et 1,23 m pour l'Apollon Super. En revanche, le Capelan est le seul où l'on puisse envisager de dormir à peu près confortablement, tant grâce à l'épaisseur de ses matelas qu'à la largeur des couchettes qui atteint 0,55 m.

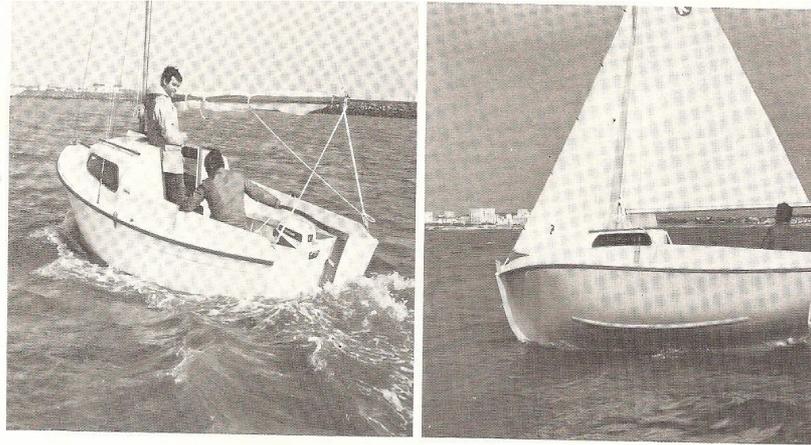
Celles du Gabier ne mesurent que 0,45 m, mais elles abritent deux coffres bien pratiques pour ranger un peu de matériel. Sur le Capelan, le rangement se limite à un équipement avant, tandis que l'Apollon Super est doté de vide-poches latéraux formés par le haut des contremoulages de couchettes, mais la largeur des banquettes ne dépasse pas 0,40 m.

Nous avons remarqué que le Gabier se distingue par l'absence d'épontille de mât, ce qui évidemment augmente l'impression d'espace. Techniquement, la solution adoptée paraît hardie, car les deux barrots de renfort de roof s'interrompent au-dessus des hublots latéraux montés sur un simple joint de caoutchouc, comme en automobile. Nous préférons beaucoup les hublots boulonnés de l'Apollon Super.

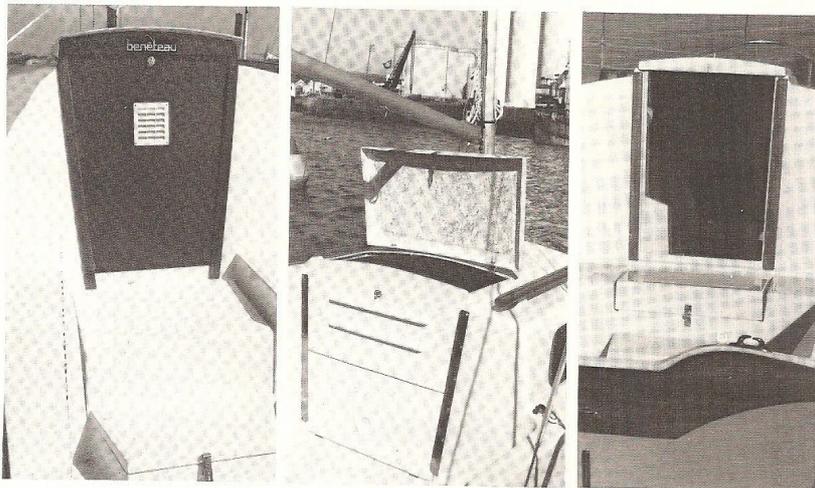
De haut en bas :

L'absence d'épontille donne une plus grande liberté de mouvements dans la cabine du Gabier. La forme du roof en pointe permet une vision panoramique malgré l'absence d'un hublot avant. ● La cabine du Capelan est équipée de deux véritables couchettes. Sa finition claire est très agréable à l'œil. ● La cabine de l'Apollon Super doit être surtout considérée comme un abri en cas d'intempéries, son accès est pratique grâce à une porte large et bien évasée.





De gauche à droite :
 Le Gabier passe vite dans le clapot vent debout mais mouille son équipage. Le barreur dirige le bateau avec le moteur qui remplace le gouvernail sur le tableau arrière. ● A pleine vitesse au moteur le Capelan fait preuve d'une bonne déflexion. La proximité de l'hélice devant le safran rend la barre assez dure. Il vaut mieux ralentir pour virer. ● L'action combinée de la voile et du moteur permet à l'Apollon Super de remonter au vent avec un très bon cap.



En contreplaqué marine, la porte du Capelan est abritée par une petite visière et comporte une grille d'aération.

Les nervures de la porte en plastique de l'Apollon Super sont ajourées à leur partie inférieure pour assurer l'aération de la cabine.

Avec ses montants verticaux, l'entrée de cabine du Gabier est un peu juste pour un équipier de forte taille.



Ce genre de bateau est facile à mâter par un homme seul. Le gréement le plus simple est celui de l'Apollon Super avec deux haubans et un étai. Le Capelan possède en plus un bas étai et deux bas haubans tandis que le Gabier tient son mât de section assez mince par deux paires de haubans. Tous les bateaux sont livrés avec des ridoirs en inox et des drisses en textile synthétique. Les différences se situent au niveau du vit de mulet assez peu orthodoxe pour le Gabier, simple mais efficace pour le Capelan, sophistiqué chez l'Apollon Super où il coulisse sur un rail permettant l'étaillage par le bas. Toutes les écoutes de grand voile sont montées en patte d'oie sur le tableau arrière, le brin simple revenant au barreur toujours du même côté.

Quelque soit le modèle, il vaut mieux tenir l'écoute de grand voile à la main dans les risées et ne pas hésiter à prendre des tours de rouleau en quantité suffisante pour éviter les coups de gîtes assez vifs sur ce genre de coque où la stabilité de poids n'agit qu'à des angles importants.

Avec un vent de force 4 à 5, l'Apollon Super a révélé un comportement à la barre nettement meilleur dans les surventes, grâce à un safran très large à la base qui conserve son efficacité. Sa carène assez plate en fait également un bateau rapide aux allures portantes. Relativement fin des extrémités, le Gabier est très sensible à la barre et aux réglages de la voilure. Il évolue plus facilement que ses concurrents dans les virements de bord. En revanche, le Capelan fait preuve d'une

En haut :
Par force 4, l'Apollon Super taille de la route avec deux tours de rouleau et son foc normal.

Ci-contre :
Avec son génôis, le Capelan est parfaitement équilibré à la barre à toutes les allures, à condition de ne pas le laisser gîter.

Page suivante :
Comme ses concurrents, le Gabier remonte à 60° du vent au plus près. Vouloir améliorer le cap augmente considérablement la dérive de ces coques à faible tirant d'eau (photos D. Maupas).



stabilité de route étonnante tout à fait agréable sur ce genre de bateau. A noter également que son constructeur prévoit en option un tourmentin et un gènois, celui-ci augmentant sérieusement les performances par petit temps et l'équilibre sous voiles.

Plus stables que les dériveurs de même taille, ces bateaux ne sont pas étudiés pour profiter du rappel de l'équipage, particulièrement en raison de la disposition de leur cockpit. Leurs possibilités dans la brise sont donc assez limitées. N'oublions pas également que leur faible tirant d'eau se paie par une remontée au vent assez lente. Il faut donc les utiliser dans le cadre précis d'une utilisation mixte, voile et moteur, pour laquelle ils ont été conçus, en gardant présent à l'esprit le fait que malgré leur confort, ces coques ne mesurent que 4,50 m.

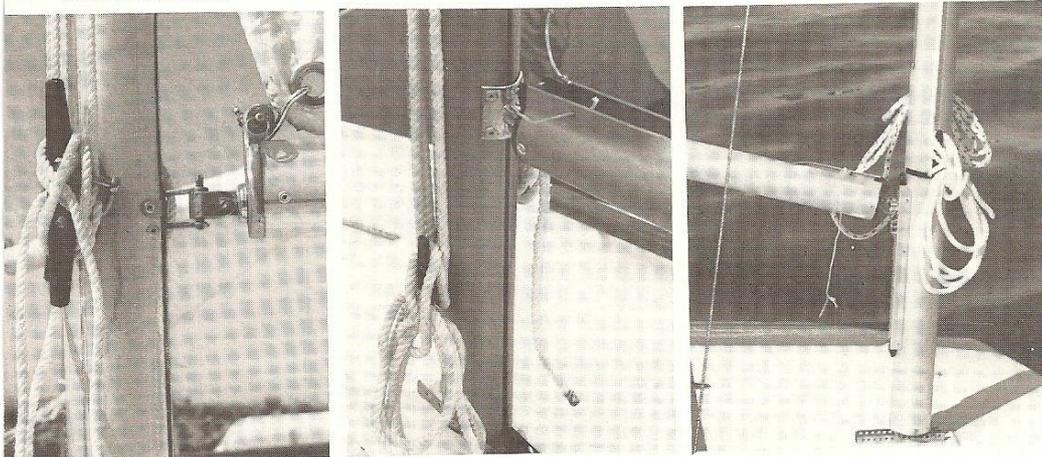


| | APOLLON SUPER | CAPELAN | GABIER |
|--------------------------------------|--|--|--|
| Longueur H.T. | 4,47 m | 4,50 m | 4,55 m |
| Largeur maxima | 1,80 m | 2,05 m | 1,85 m |
| Tirant d'eau | 0,56 m | 0,60 m | 0,45 m |
| Poids à vide | 450 kg | 480 kg | 520 kg |
| Lest | 120 kg | 150 kg | 209 kg |
| Voilure : Grand'voile Foc n° 1 | 7,50 m ² 4 m ² | 7,70 m ² 4,80 m ² | 7,20 m ² 3,30 m ² |
| Constructeur : | Kirié S.A. Route de La Rochelle 85102 Les Sables d'Olonne | Chantiers Beneteau 18, quai des Greniers 85800 St Gilles Croix de Vie | Chantiers Navals Guy Ocqueteau ORS 17480 Le Château Ile d'Oléron |

GRÉEMENT ET COMPORTEMENT SOUS VOILES

De gauche à droite :

Les taquets du Gabier sont largement dimensionnés par rapport aux drisses en 6 mm. Le vit de mulet articulé sur une simple manille n'inspire aucune confiance. ● Les drisses du Capelan sont bien dimensionnées en cordage de 8 mm. Notez l'engoujure qui facilite l'envergure de la grand'voile sur la bôme. ● La bôme de l'Apollon Super est montée sur un rail permettant l'étaillage de la voile par le bas. Elle possède également un œil pour gréer un hale-bas bien utile au vent arrière.



Apollon Super version voilier mât et bôme
alliage léger.
Grand'voile, foc, gouvernail.
Tableau moteur hors-bord.
Prix départ chantier :
12.760 F.

Options :
Matelas 549,60 F., béquilles 446,40 F.,
balcon avant 264,00 F.

