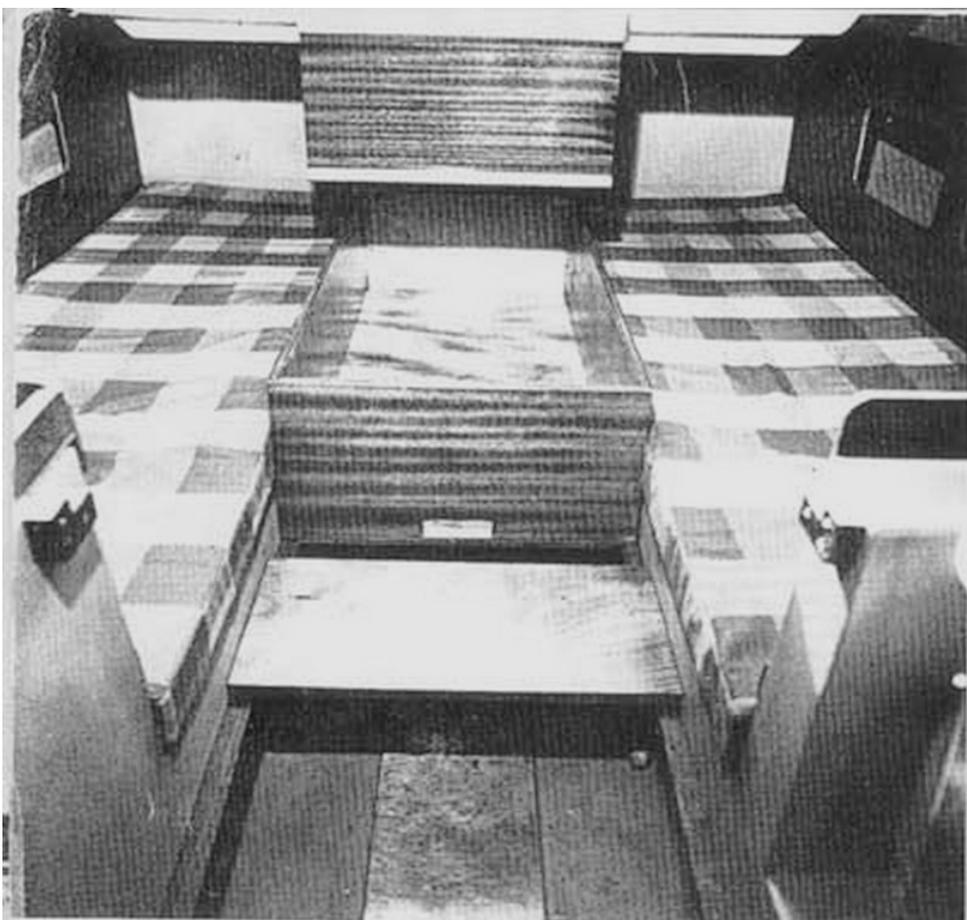


essai
paru dans
VROOM
voile & moteur
N° 38



Vent arrière

GORMORANT
GT26



Sous la descente, un grand tirailleur sur glissière.

G.H. Lévêque

On est plus habitué de voir la signature du chantier Cormorant sur des embarcations à moteur que sur des voiliers. Ce n'est pourtant pas d'hier que ce constructeur a ajouté à sa gamme de dinghies, runabouts et day-cruisers quelques unités à voile.

Le Cormorant GT 26, qui fut présenté lors du Salon Nautique 1976 a, depuis, reçu de nombreuses modifications. Roger Moreau, son constructeur, a en effet la réputation de n'être jamais entièrement satisfait de ce qu'il réalise. Il recherche la perfection, inspiré par des impératifs de qualité et de prix de revient. Lorsqu'il aboutit, il pense que peut-être d'autres solutions auraient été plus heureuses. C'est pourquoi nous avons attendu que le Cormorant GT 26 atteigne sa maturité, avant d'en prendre la barre.

Mais cette politique du constructeur a permis à des acheteurs économiquement regardants d'obtenir un voilier dont le renom est grand.

Un bateau sportif de plein air

Ce voilier ne peut renier le crayon de Jacques Gaubert qui le dessina en 1963. On a encore en mémoire les victoires d'Alain Glicksman sur son "Nefertiti", moissonnant les coupes du G.C.L. et même Cowes-Dinard devant des voiliers bien plus importants, mieux armés. Le Cormorant était alors construit en contreplaqué marine. Nous avons longtemps vu Roland De Greef, notre confrère photographe autre fervent du Cormorant, à la barre d'un modèle en alliage léger. On peut dire que c'est un des rares noms qui tiennent l'affiche, imbattable, malgré le nombre des années.

Dans ce Cormorant GT 26 l'esprit "course" est demeuré tout en étudiant l'idée de lui imposer un accastillage aussi sophistiqué que coûteux. Le Cormorant GT 26 est simple comme un voilier-jouet d'enfant dans son grément.

Puis, on l'a doté d'un cockpit vivable où toutes les écoutes sont à portée de la main du barreur qui peut le manier seul. Sous le roof très profilé, utilisable comme appui lors du hissage des voiles, on a réalisé un confort fonctionnel. Ce n'est certes pas un appartement mais il constitue un excellent home pour la nuit, un endroit où l'on rangera les vêtements, les affaires de toilette, les vivres, où l'on fera la cuisine à l'abri du vent avec tout à proximité.

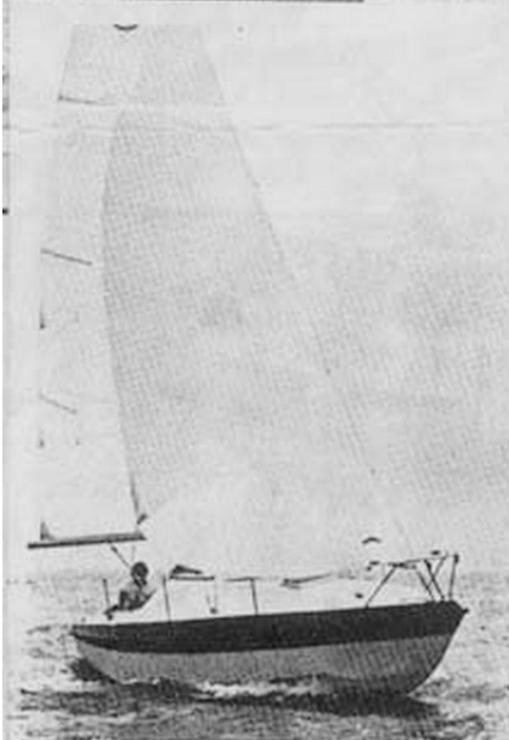
Lorsque nous avons pris le Cormorant GT 26, il nous a fait des caprices et nous avons dû figoler le réglage de sa mâture. Il est très sensible à cela. Trop de quête en arrière ou trop "sur le nez" et rien ne va plus !

Ce réglage, c'est un peu chercher le "la" sur un violon, un accord parfait dont dépend son comportement. Si Jacques Gaubert avait été présent il aurait certainement réglé la question en un tour de main et nous aurait traité de fantasmes !

Mais, c'est aussi très passionnant d'effectuer un tel réglage pour qui aime la voile, un bateau plus ou moins ardent. De tâtonnements en hésitations ce fut l'équilibrage parfait "centre de voilure et centre de dérive". Et, nous sommes sortis de la Marina de la Baie des Anges vent debout, tirant des bords impeccables entre les mouillages.

Le temps s'était couvert, le vent était au sud-ouest et atteignait force 3. L'idéal pour le "prèa serré, sous génols, allure où le Cormorant GT 26 excelle en gardant une barre très légère sur laquelle la main sent les frémissements des filets d'eau sur le safran du gouvernail.

Les virements de bord sont courts et rapides et la reprise de vitesse assez étonnante.



Au plus près

L'allure du petit largue, comme celle du plus près serré, révèle une certaine raideur à la voile. La gîte est retenue par le tracé efficace du bouchain. Les rappels du lest de 580 kg sont très amortis. Au grand largue, sous notre génois, l'attention du barreur devra être plus soutenue. Le Cormorant GT 26 qui nous a montré qu'il avait "des jambes" donne l'impression de prendre l'initiative de la navigation. Il faudra une légère fermeté de la barre pour réduire cette ambition. Voilà comment il nous est apparu : terriblement attractif comme un voilier de régates et passionnant à barrer.

Vivre à bord complètement

Voilier de régates, certes, mais aussi de croisière par ses aménagements. D'abord un pont sur lequel le roof n'est pas un obstacle en limitant la largeur des passavants. Puis, sur l'avant, un véritable coffre de mouillage pouvant contenir chaîne ou câblot, mais aussi l'ancre, les défenses, les amarres, un seau, etc. La cabine avec 1,50 m de hauteur sous barrots offre quatre couchettes : dans la pointe, deux couchettes en V pouvant n'en faire qu'une grande, avec un w.c. marin sous coffre d'acajou placé entre elles. Un grand panneau de pont en alliage et altuglass, ouvrant, donne air et lumière à cet endroit. Dans le carré, à babord une couchette et un bloc cuisine dont les éléments sont moulés et reçoivent : réchaud butane à la cardan, évier avec pose-savon ou éponge, trois vaisseliers, un grand placard en dessous. A tribord, une autre couchette et une table à carte grand format faisant couvercle d'un vaste coffre qui sera utilisé pour les vivres, les conserves, etc. Sous la descente, un astucieux coffre sur glissière vient se placer entre les couchettes. Sa capacité offre encore de grandes possibilités de rangement. Le vaigrage, le long des couchettes, est meublé de trois équipets et étagères en contreplaqué acajou. Cet apport de menuiserie ainsi que le coloris des housses de matelas, sont nécessaires pour embellir la neutralité froide du plastique.

L'ensemble est clair grâce au panneau de pont avant et au capot coulissant ou le panneau de la porte qu'on pourra éventuellement laisser ouvert.

Dans le cockpit nous disposons de deux banquettes latérales faisant coffres dont le volume est important. Un puits très accessible reçoit le hors-bord. A portée de la main, le rail d'écoute de grand-voile et sur le pont qui remplace les hiloires traditionnels des cockpits, deux



Dessin original du roof et position légèrement déjaugée au grand largue.

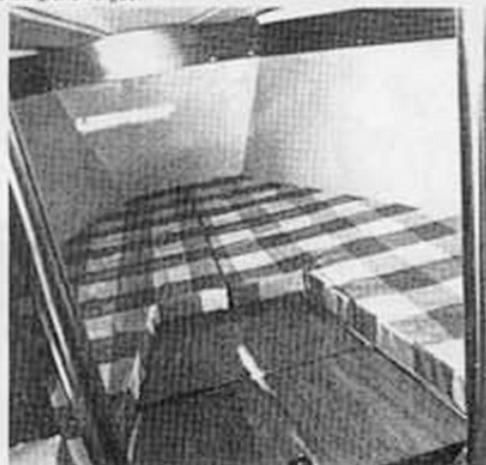


Vue d'ensemble de la cabine avec le bloc cuisine moulé.

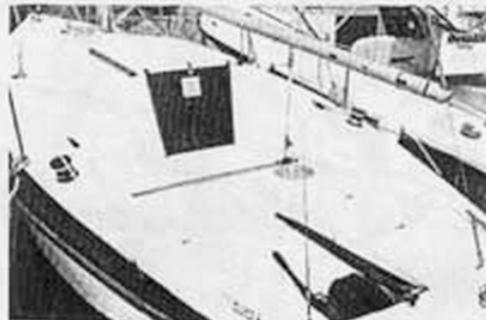
winches pour les écoutes de foc qui sont privés, par contre, de rail de réglage avec poulie.

Conception et construction

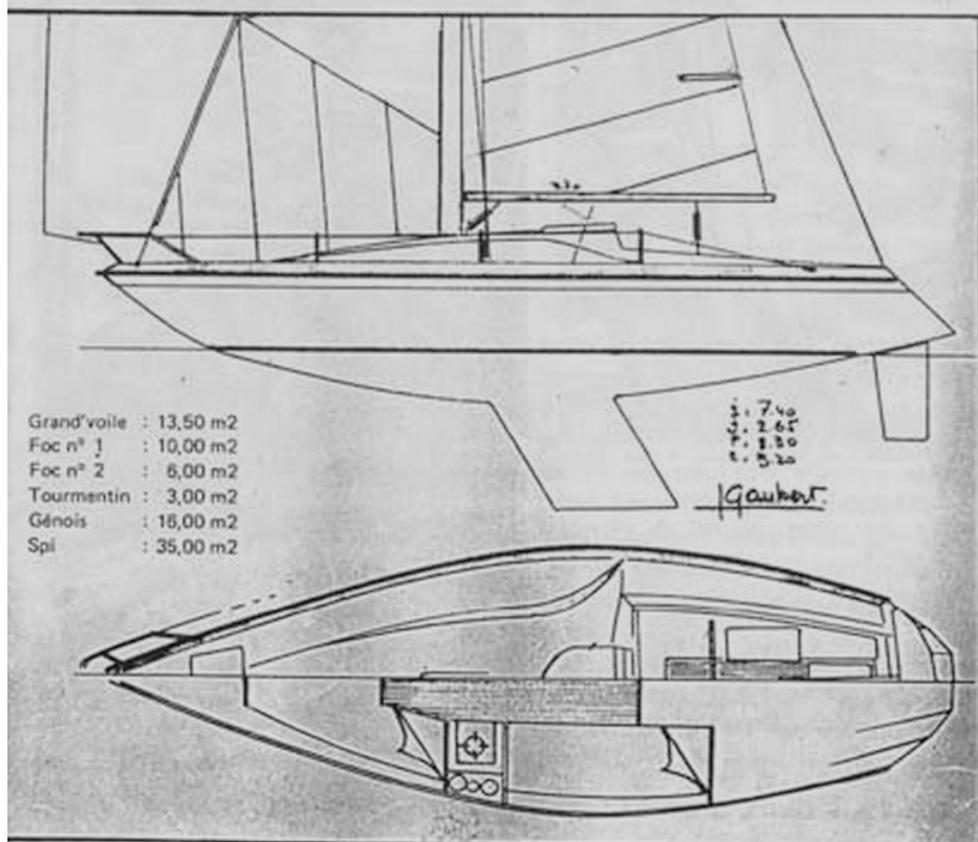
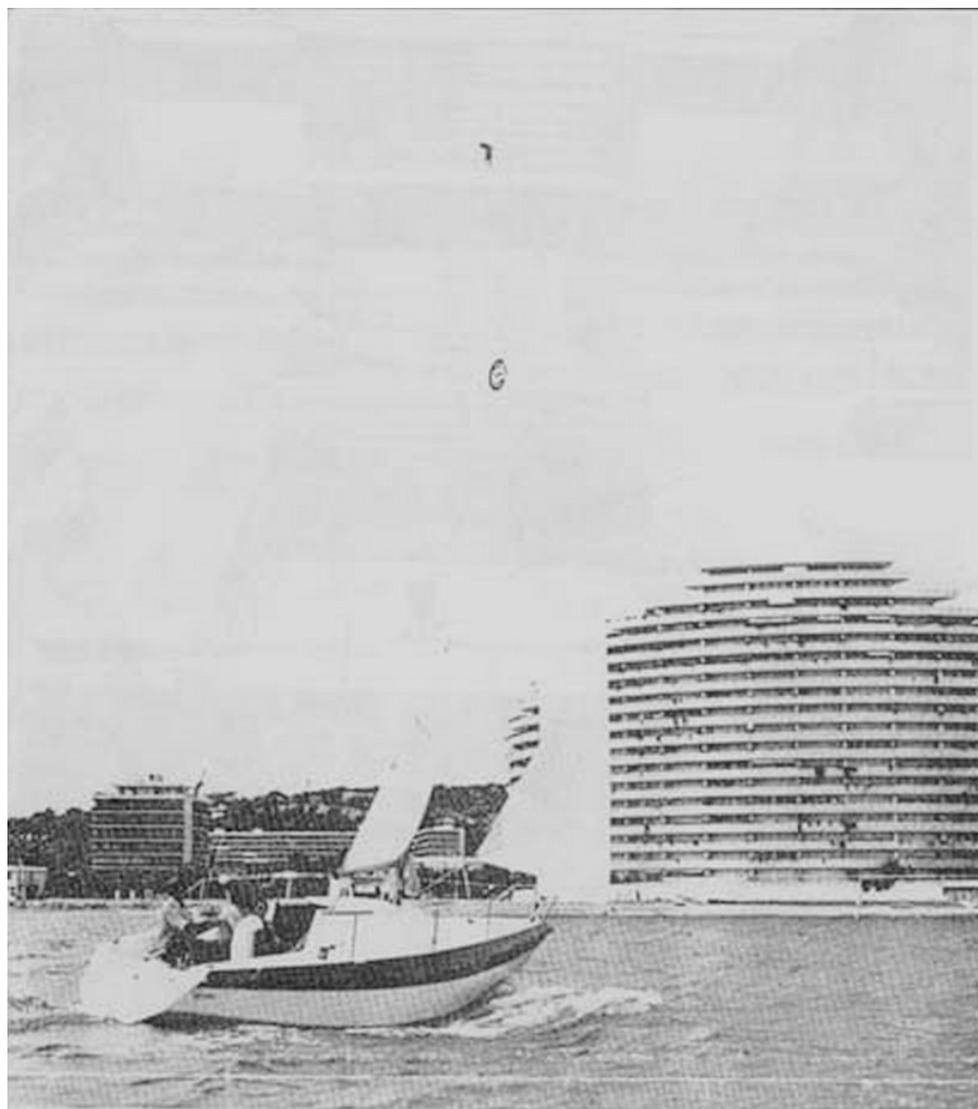
Le Cormorant ne déroge pas de la formule des coques à multi-bouchain de Jacques Gaubert, dessinées au départ pour offrir plus de facilité de construction en contreplaqué ou en alliage léger. Elles ont fait amplement leurs preuves. Le ta-



La cabine avant.



Dispositions du cockpit.



Grand'voile : 13,50 m²
 Foc n° 1 : 10,00 m²
 Foc n° 2 : 6,00 m²
 Tourmentin : 3,00 m²
 Génois : 16,00 m²
 Spi : 35,00 m²

7,40
 2,65
 1,30
 5,20

Gaubert

bleau arrière est inversé et fait office de flaps. L'élanement de l'étrave tout en étant agréable à voir dans la silhouette générale, laisse une flottaison de 6,35 m ce qui pour un bateau de 7,80 m est important. D'où une facilité de passage à la mer assez remarquable.

La coque est réalisée en polyester avec certaines parties en sandwich balsa. Procédé repris pour le bloc pont-roof et qui donne à l'ensemble rigidité et isolation thermique.

Le mât et la bôme sont en alliage léger réalisés par Ermat. Le gréement dormant et toutes les ferrures de mât sont en inox ainsi que les ridoirs. La voilure est confectionnée par Verneuil.

On s'étonnera du côté spartiate de l'accastillage, un peu simple. Mais il est fonction du prix très compétitif auquel est offert ce bateau.

L'idée du constructeur étant de laisser le choix au propriétaire, de perfectionner s'il le désire son voilier selon sa conception et son choix. L'accastillage étant un domaine propre à d'interminables discussions. Rappelons-nous aussi que certains voiliers sont livrés sans leur jeu de voile. Au client de fixer son choix entre les Hood, Elvstrom et autres Tasker de renom.

Qualités :

Voilier de bonne construction et très attractif. Intérieur simple mais bien conçu pour y vivre en semi-camping lors d'une croisière au soleil.

Défauts :

Peut-être le dépouillement que nous évoquions, mais qui offre la ressource de personnaliser son bateau selon son goût.

Fiche technique

Architecte : Jacques Gaubert.
 Longueur : 7,80 m. Flottaison : 6,35 m.
 Largeur : 2,50 m. Tirant d'eau : 1,40 m.
 Poids total : 1.300 kg. Lest : 580 kg.
 Catégorie de navigation : 3^{me}.
 Voilure : G.V. 13,50 m². Foc n° 1 10,00 m².
 Foc n° 2 6,00 m². Tourmentin 3,00 m².
 Génois 16,00 m². Spi 35 m².

Constructeur : **CORMORANT S.A**
CHANTIERS NAVALS

B.P. 194 - 76, route de Lyon
 71007 MACON Tél. : (85) 38.16.42



Merci à Claude pour cette doc