

CRAFF 33

Le seigneur de l'Odet

Il est des bateaux qui hérissent le poil et d'autres qui vous réconcilient avec l'odeur du varech. Craff 33 est de ceux-là. En l'essayant, en visitant les ateliers, nous avons retrouvé ce presque rien d'essentiel à tout ce qui navigue, et que nous ne nommerons pas de peur de le perdre...

L'odeur de la colle et de la sciure, des tombereaux de copeaux, de grandes plaques scarfées de contreplaqués en acajou, des bois massifs bien rouges dans lesquels seront taillés les pièces d'étrave, barrots, barrotins et autres lisses...

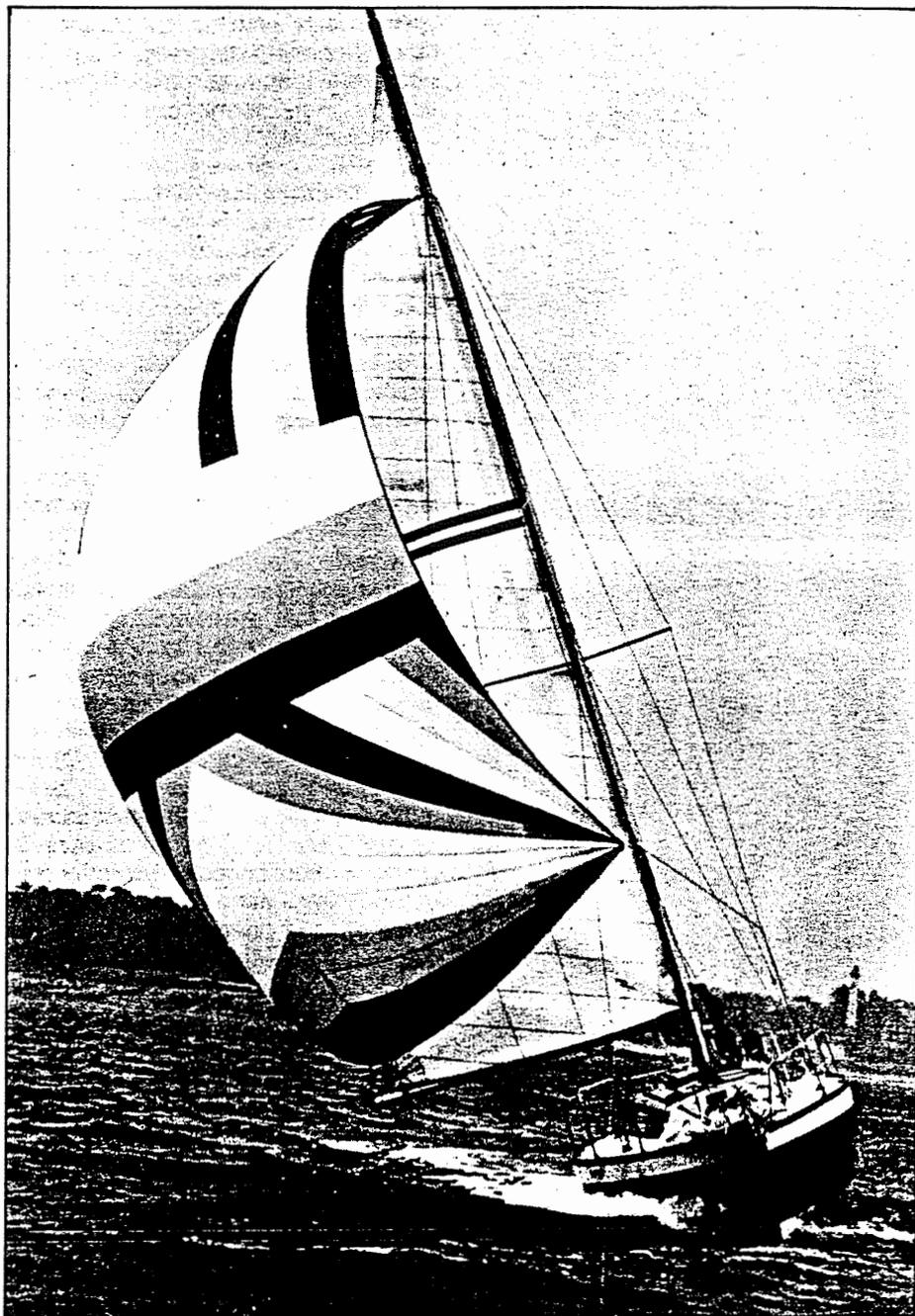
Voûté sur son établi, un ouvrier affûte son ciseau à bois alors qu'un autre brasse à grands coups de spatule un liquide chocolaté, la colle qui servira à joindre les plaques de 12 et de 6 pré-vues pour les fonds.

Un chantier ! J'allais dire un vrai ; enfin ! Englués que nous sommes par le polyester, nous avions fini par oublier que le bois, ça existe, que c'est beau, et que ça sent bon...

Je ne connais pas d'amoureux du plastique, je ne connais que des gens qui l'utilisent parce qu'il est pratique. Le bois, lui, a ses amoureux.

La renaissance du chantier Craff en est la démonstration éclatante. Imaginez le P.D.G. d'une affaire baignant dans l'huile (Lesieur en l'occurrence), passionné de belles constructions, attaché à ses canots comme d'autres à leurs chevaux. Le bateau qu'il est en train de se faire construire risque de ne jamais voir le jour, car le chantier a des problèmes financiers. Tans pis, son bateau, il le veut...

Et voilà qu'à force de regonfler l'affaire, il en devient propriétaire. Triste vie que celle d'un homme sans passion ! La sienne a au moins le privi-



*Sous tri-radial dans le petit temps, le Craff 33 détale comme un jeune lièvre.
A noter les lignes tendues et l'amorce du double bouchain.*

ège de ne pas être morose. Grâce à lui, la sciure, de nouveau, a envahi les établis ; semblables au moulin de Maître Cornille dont les ailes s'étaient remises à battre au vent, les ateliers du chantier Craff renaissent.

CONSTRUCTION

Pour l'heure, le chantier s'attaque à une nouvelle série : le Craff 33, un dériveur de 10 m homologué en deuxième catégorie. Conçue par

Dominique Presle, cette coque à double bouchain surprend. En fait, ses lignes tendues sont on ne peut plus régulières et s'inscrivent dans un cercle de très grand rayon (environ 12,50 m), situant le bau maximal (3,15 m) à l'arrière du puits de dérive. Avec son étrave à 45° et ses fonds presque plats (en fait, eux aussi s'inscrivent dans une courbe régulière), cette coque, si l'on excepte son arrière un peu vertical et trop massif à mon goût, se révèle très élégante et particulièrement rapide aux allures portantes.

La coque elle-même est réalisée en trois opérations :

1 — **Moule de la coque** sur des gabarits très précis. On commence par monter la charpente : serre-bauquière, pièce d'étrave, membrures, etc. sont en acajou ; lisses, serre de bouchains, serre de bouchains de quille, notamment, sont en sapin du Nord. Vient ensuite la pose du bordé proprement dit, immense plaque de contreplaqué marine acajou SNBCC, scarfé sur toute la longueur. On reste pantois face à la précision du travail.

Largement échantillonné, on ne trouve que des plaques de 12 ou de 9, ou encore 12 + 6 par collage dans les fonds. L'ensemble est particulièrement solide et soigné. A noter que le puits de dérive est monté en même temps que la coque, ou que, plus exactement, c'est la coque qui est construite autour du puits de dérive. La dérive elle-même, est constituée de six plaques de contreplaqué collé (quatre de 12 mm et deux de 9 mm), dans laquelle on a coulé 80 kg de plomb. Le lest est fait de 1 200 kg de gueuse répartie dans les fonds autour du puits de dérive.

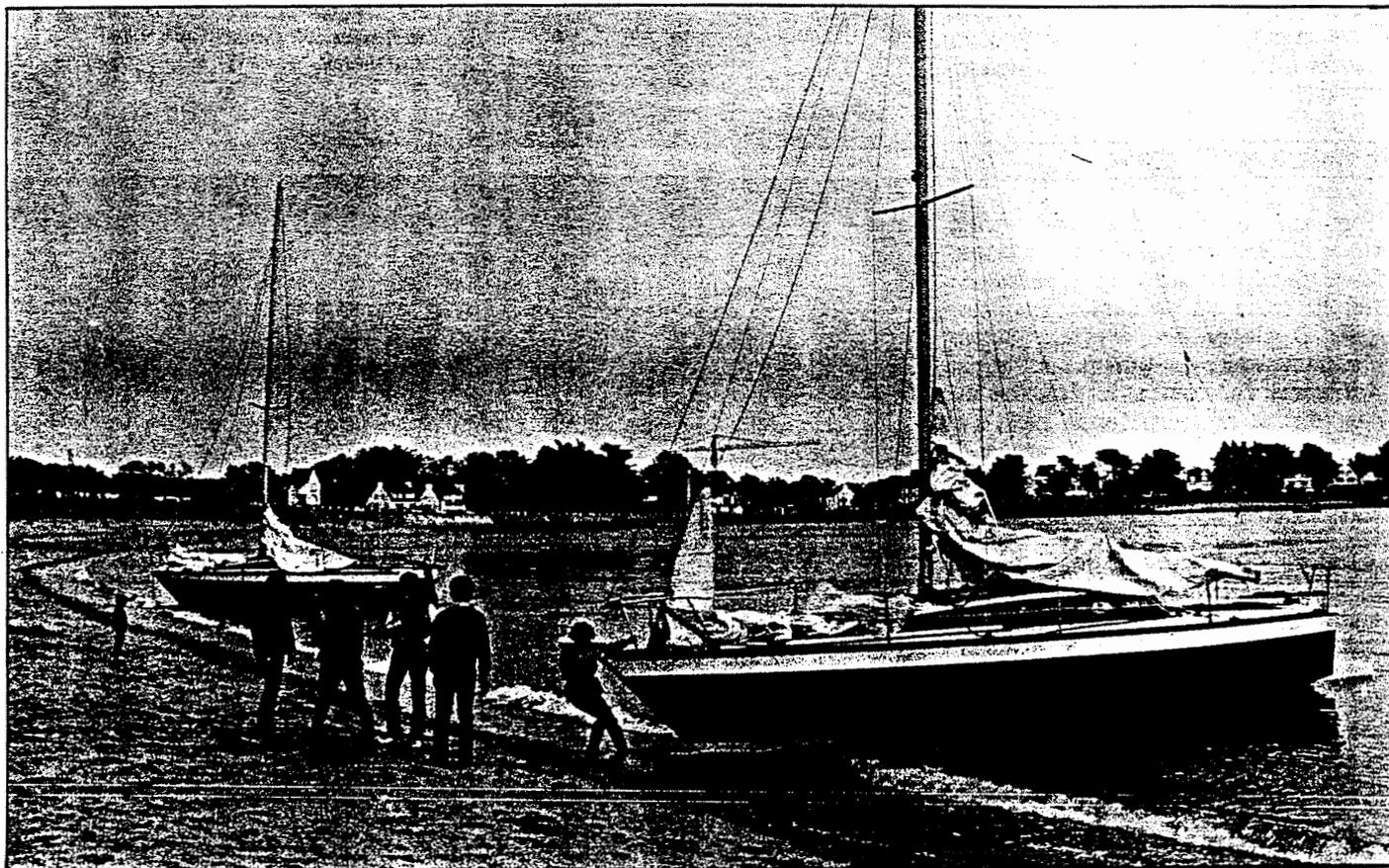
PLAN DE PONT

Le dégagement important du pont doit beaucoup à son roof qui se termine en sifflet sur la plage avant. Les places pour le *dolce farniente* ne manquent pas, et les accroche-pieds sont absents. Le cockpit, avec ses deux petits coffres et ses deux banquettes amovibles, accueille aisément six personnes. Nous avons regretté l'absence d'hiloire pro-

vous découvrez un moteur hors-bord de 18 ch, escamotable à l'aide d'un système de renvoi de drosse, somme toute fort simple, tout en conservant (ou presque), les avantages d'un inboard. Ce système astucieux contribue largement aux performances du bateau en supprimant la traînée de l'hélice et en lui permettant d'aller se poser tranquillement sur n'importe quelle plage, sans craindre pour l'arbre. Bien évidemment, comme sur un dériveur, le safran est relevable.

GREEMENT, ACCASTILLAGE

Gréé en 7/8°, son mât est solidement épontillé et reçoit sur l'arrière, en plus d'un pataras en patte d'oie réglable, deux bonnes bastaques ; l'ensemble permettant d'affiner le réglage du mât. Malheureusement pour lui, Achille avait un talon... Chez le *Craff 33*, il a pour nom accastillage. Pourtant, là aussi, il y avait de l'astuce ; ainsi ce rail d'écoute de foc situé en avant du mât



Sans conteste, un des avantages majeurs du Craff 33 : la possibilité d'échouage. Dérive, safran et moteur relevés, il ne cale que 30 cm. Léger (3 t), même un petit gabarit peut le repousser vers le large

2 — La coque est alors retournée pour la pose des cloisons, des barrots et barrotins en acajou, ainsi que les mille et un détails des emménagements.

3 — **Pose du pont**, aménagement des plaques du roof et du cockpit.

tecteur permettant également de s'accouder. Cela dit, il est possible, grâce au stick de la barre, de s'installer contre les filières. Une des astuces principales du bateau se trouve en arrière du cockpit. Soulevez la barre et

où l'on retrouve le même système que sur un certain *Aphrodite* (lire notre numéro 199) et qui a pour principal avantage d'éviter des manœuvres lors des virements de bord... Une seule

CRAFF 33

écoute, c'est un problème en moins. Malheureusement, dès que l'on passe aux allures portantes, le foc s'ouvre dans les hauts et perd une part importante de son efficacité. Quant au gros winch situé juste en avant de la descente, s'il a pour avantage apparent d'éviter l'achat d'un autre winch pour les voiles d'avant, il ne se révèle guère concluant à l'utilisation. Je lui préférerais deux winches tout ce qu'il y a de plus normaux sur chaque bord. De même qu'il serait bon d'envisager la pose d'un rail de génôis, de trouver une solution satisfaisante pour le palan de bastaque et, peut-être, d'envisager une barre d'écoute de grand'voile au milieu du cockpit.

Toutefois, et c'est là l'avantage des chantiers Craff, on peut tout obtenir de ces gens-là... Un bateau, pour eux, ce n'est pas seulement un chèque que l'on signe ; il naît d'une relation, d'un échange entre le constructeur et l'acqureur. Mais n'est-ce pas aussi l'avantage du bois que de permettre, à la demande, de modifier les mille et un détails d'accastillage ou d'emménagements ?

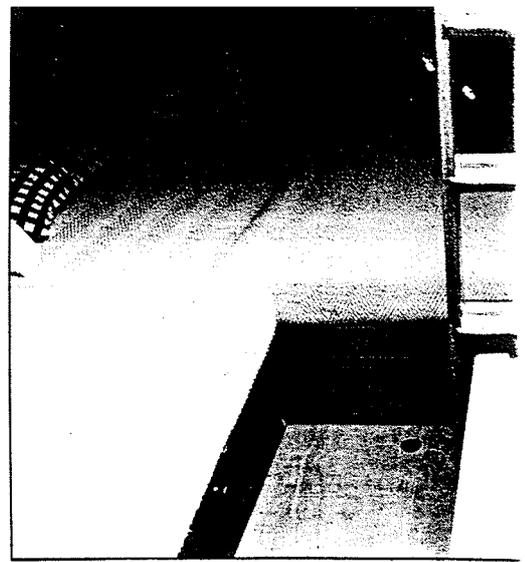
EMMENAGEMENTS

D'abord, il y a l'acajou vernis, superbe, réhaussé par l'écru des matelas et puis, l'espace et la lumière. En fait de carré ou de cabine traditionnelle, il y a un lieu de vie... Bateau communautaire en quelque sorte, où l'on aurait fait tomber les cloisons qui sont autant de murs (aussi réels que symboliques) chargés de découper la vie en tranches. Dire que l'on se sent bien dans cet espace ne signifie rien... A l'heure où les « cool » (!) et les « super » (!) abondent, je dirais que c'est « extra comme un matelot » qui aurait les accents de Ferré.

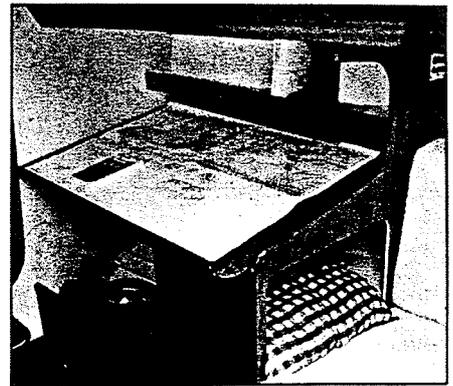
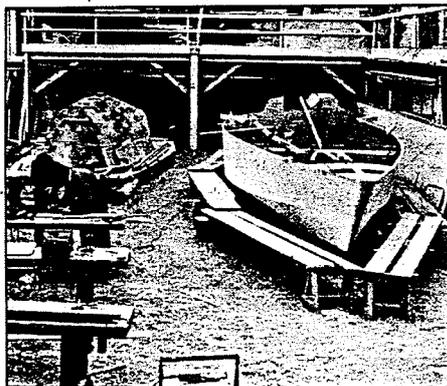
Pratique, on n'en a pas pour autant oublié la table à cartes grand aigle avec ses espaces de rangement, la cuisine et ses tiroirs aérés. Le poste avant, avec ses deux bannettes, ainsi que les toilettes... tout ce qu'il y a de traditionnel.

SOUS VOILES

Descendre l'Odette sous spi, dérive mi-haute, éviter les embarcations au mouillage, et c'est parti... Là-bas dans la brume, les Glénans. Force 3-4 au largue, le Craff 33 porté par son tri-radial atteint sans problème les 8 nœuds. Stable, il se révèle doux à la barre et si, par aventure, une risée le



Ci-dessus : espace de vie communautaire, on a fait fi des cloisons pour donner la part belle au volume et à la lumière. Ci-contre : au près, dans le petit temps, le Craff 33 se révèle très bon marcheur. Son grément fractionné permet bien des réglages. Ci-dessous : le travail quasi-artisanal réalisé par le chantier est un gage du soin apporté à la construction. Au fond : le moule ; à droite, la coque retournée où les cloisons sont en passe d'être ajustées. Une table à cartes grand aigle servant de coffre à cartes, une bibliothèque conçue pour les ouvrages nautiques, un panneau pour les instruments de navigation... quoi de plus ?

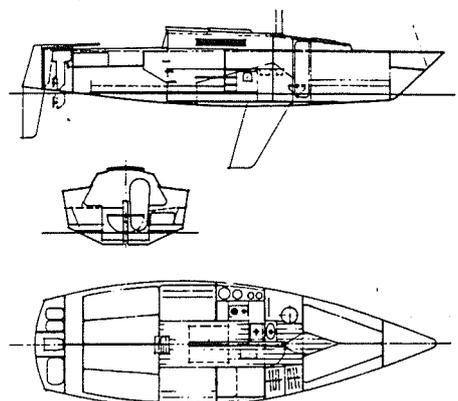


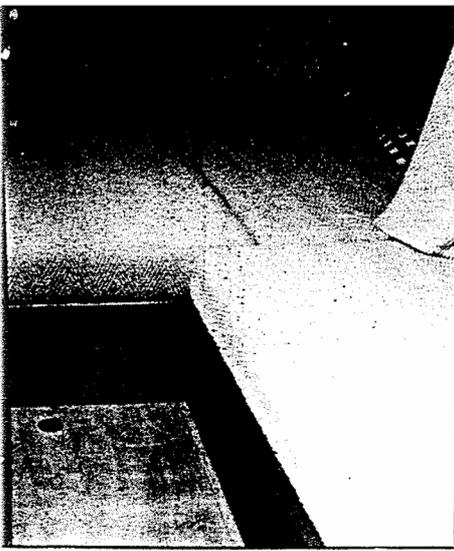
FICHE TECHNIQUE

Longueur-hors tout : 10,00 m ; longueur à la flottaison : 8,00 m ; bau maximal : 3,15 m ; tirant d'eau : 0,30/1,85 m ; déplacement : 3 000 kg ; lest : 1 200 kg ; grand'voile : 24,50 m² ; génôis : 27,50 m² ; foc : 15,5 m² ; moteur hors-bord : 10 à 18 ch en puits « système rétractable breveté » ; 6/7 couchettes en deux cabines, cuisine, table à cartes, W.C., toilette, construit en contreplaqué marine acajou.

Prix : T.T.C. : 185 000 F. Version kit : coque nue, dérive posée, sans peinture, ni accastillage : 99 990 F.T.T.C.

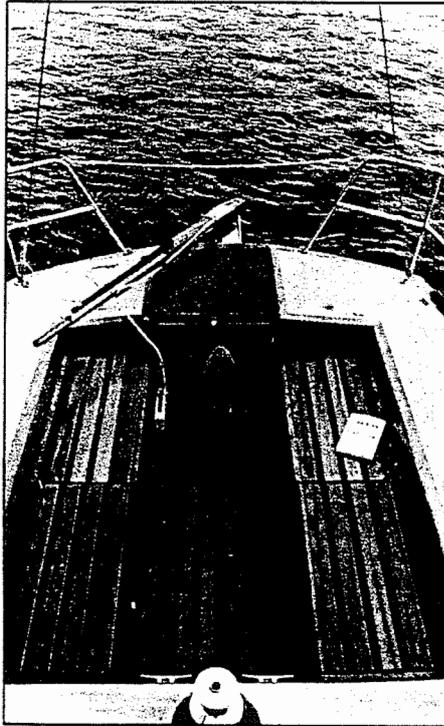
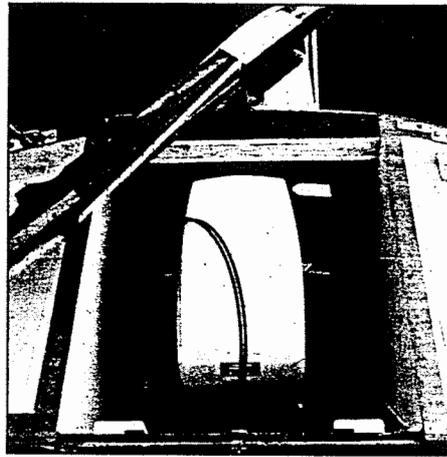
Chantiers Craff et Cie - Z.A. -
route de Fouesnant
28118 Benodet. Tél. : (98) 91.05.27.



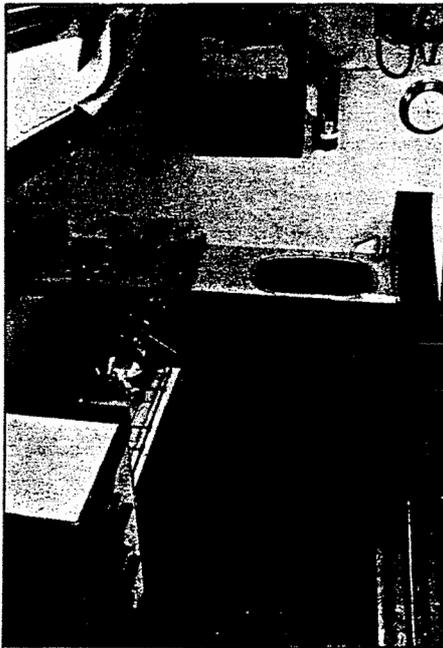


Ci-contre : sobre et dégagé, le cockpit est pourvu de deux coffres alors qu'à l'arrière, de chaque côté du moteur, deux immenses coffres permettent de caser tout le superflu et le reste. Détail du puits de moteur rétractable à l'aide d'un astucieux système de drosse.

Ci-dessous : une cuisine un U adaptée à la vie en mer. A noter les tiroirs aérés et les puits de dérive où l'on peut s'accouder. En bas : rail d'écoute de foc évitant bien des problèmes au virement de bord. Une seule écoute suffit à la manœuvre.



Photos Jean-Charles Durand



Une figure

Trapu, haut en couleurs, une éternelle casquette de marin sur le coin de l'œil, Robert Craff a fait les niches heures d'une plaisance qui disparaît peu à peu sous le nombre ! Chaque année, au Salon, on pouvait le voir, solidement campé devant ses bateaux, verve au vent, apostrophant de son inimitable accent breton : « Tu vois, Mikaël, la différence avec tous ces... bateaux, c'est que chez nous, le bidet est à l'intérieur »... Plus tard, alors que nous vantions les charmes des catamarans de croisière au vent portant, il répondait, vexé : « Même une botte de paille, ça marche au vent arrière ! ».

Souhaitons que les chantiers, en conservant le nom du fondateur, sachent en garder l'esprit, et que celui-ci saura mettre sa retraite à profit pour nous léguer quelques bribes de ses souvenirs.

A.C.

fait partir au lof, il se rattrape sans problème. Remarquant un sillage un peu trop écumant, je fais déplacer tout mon petit monde vers le centre et la trace laissée dans notre dos vire à la dentelle. Sensible au poids (trois tonnes de déplacement), il faudra veiller à ne pas trop charger les extrémités. Sous génois, nous tirons quelques bords de près. Posé sur son premier bouchain, on ne voit pas ce qui pourrait l'en déloger. En d'autres termes, il semble passablement raidé à la toile et, dans le clapot naissant, passe sans taper. Les caps relevés aux virements de bord nous ont montré que l'on pouvait attendre de lui un bon 35°. Attention toutefois à ne pas oublier la dérive en position haute.

En fin de journée, nous mettons le cap sur la plage. C'est une drôle d'impression que de foncer sur la côte à bord d'un voilier de 10 mètres. Quelques secondes avant l'échouage, nous relevons dérive et safran. Attention, une, deux — ça y est — l'étrave vient de toucher, elle remonte la plage de quelques centimètres et nous sautons à terre, pieds secs. Au moment du départ, un petit coup d'épaule à l'avant et il n'y a plus qu'à se porter sur l'arrière pour se retrouver en eau vive. On largue le palan qui retient le moteur, on appuie sur le démarreur, et c'est parti en marche arrière. Là encore, le *Craff 33* se révèle

Ce que nous avons aimé :

- Le sérieux apporté à la construction
- L'espace intérieur
- Le système de dérive et la facilité d'échouage
- Le moteur escamotable
- Les diverses options kit proposées

Ce que nous avons moins aimé :

- L'accastillage à revoir
- L'absence d'une semelle d'échouage

manœuvrant et ses formes — dérive relevée — qui ne sont pas sans rappeler certains hors-bords, lui assurent une vitesse de croisière rapide.

CONCLUSION

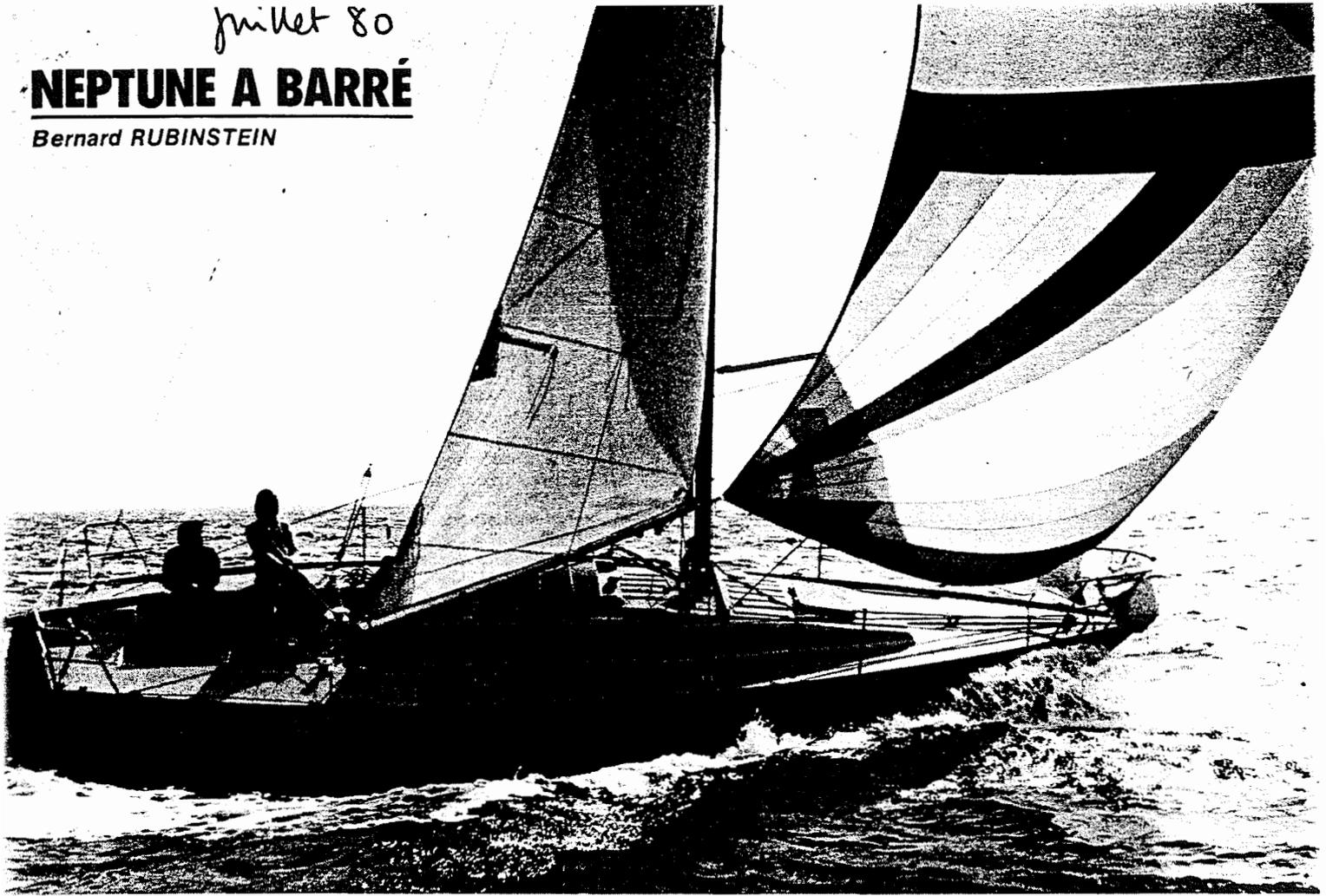
Faible déplacement, dériveur, rapide à la voile, bourré d'astuces, le *Craff 33*, conçu pour la moyenne croisière et la navigation tout terrains du rase-cailloux au large en passant par les criques n'excédant par 35 centimètres de fond, est un des derniers bateaux de série en bois construits en France... Les nostalgiques y seront sensibles et les autres comprendront mieux le spleen des premiers...

Jean-Charles DURAND

juillet 80

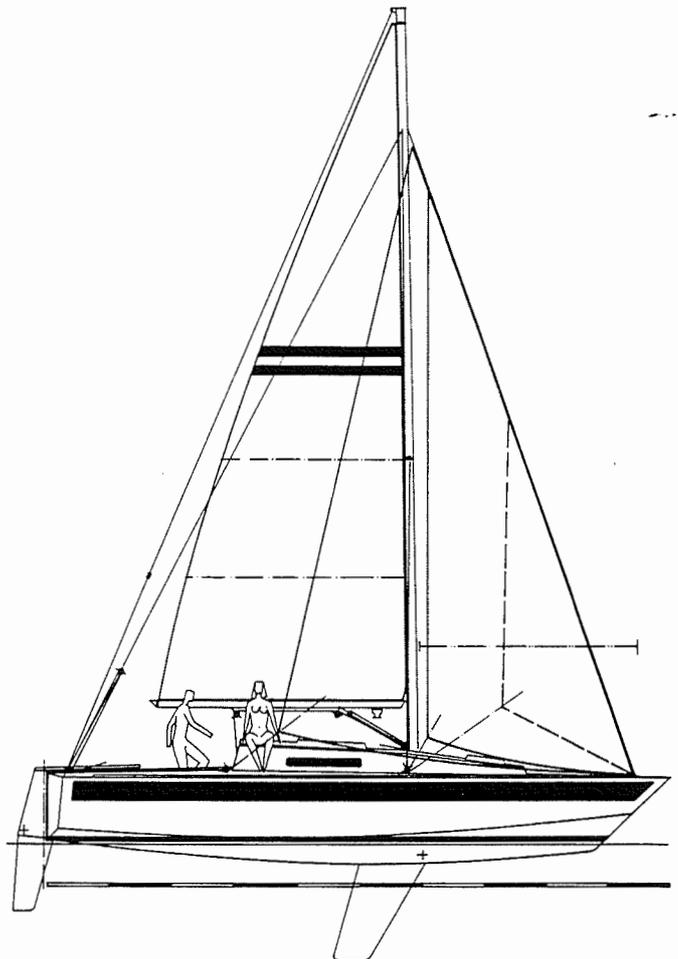
NEPTUNE A BARRÉ

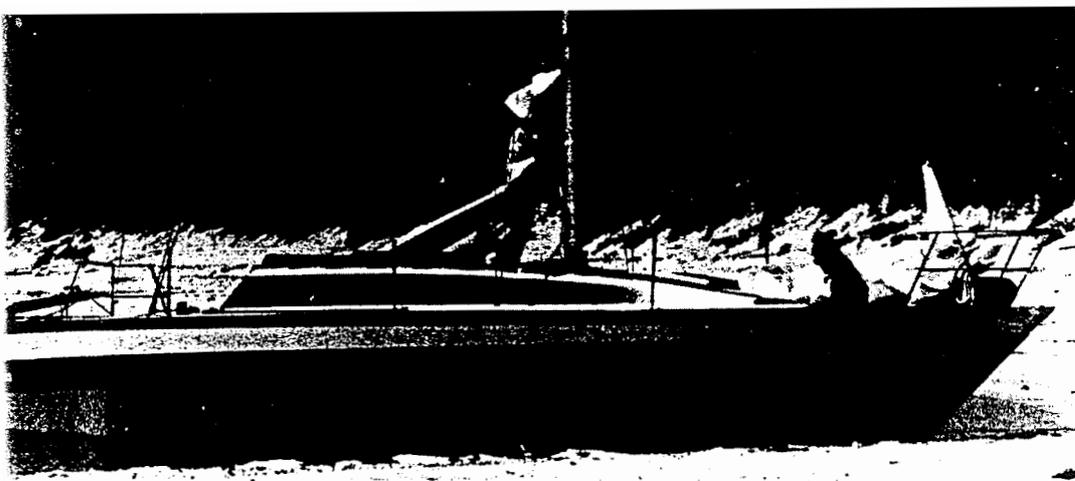
Bernard RUBINSTEIN



CRAFF 33

DEPUIS longtemps, les noms du chantier Craff et de l'architecte Dominique Presles n'avaient figuré dans nos colonnes. Plus précisément, il faut retourner sept années en arrière pour retrouver dans "Neptune" l'essai du Clipper MC, half-tonner de 9 m construit en contreplaqué sous l'œil vigilant du légendaire Robert Craff. Quant à Dominique Presles, le seul bateau qui porte sa signature fut essayé voilà plus de treize ans, à une époque où le jeune architecte venait de recevoir les lauriers de la bourse de la vocation pour son projet de 15 pieds en contreplaqué, l'Émeraude. Faut-il évoquer face à cette situation un oubli systématique de notre part ou un quelconque parti pris ? la réponse est négative. Le chantier breton subissait une certaine désaffection de la clientèle vis-à-vis du bois et abandonnait son secteur de construction de bateaux à l'unité pour s'orienter vers la production en petite série des Cavale et Mousquetaire. Dominique Presles s'illustrait pour sa part dans la conception de grands bateaux hauturiers, qui sous les noms de Grand Louis, Fernande, Pétrouchka participaient aux grandes épreuves de la scène internationale. Aujourd'hui, le 33 présenté pour la première fois au Grand Pavois de La Rochelle marque un nouveau départ pour le chantier Craff. A 78 ans, Robert Craff a pris une retraite bien méritée et le rachat de l'entreprise par l'un de ses anciens clients, M. Lesieur, s'est concrétisé par une politique commerciale mieux adaptée aux exigences du monde moderne.





FICHE TECHNIQUE

Chantier Naval Craff :
 Zone artisanale, route de Fouesnant,
 Bénodet 29 118
 Architecte : Dominique Presles.
 Longueur hors-tout : 10 m
 Longueur à la flottaison : 8 m
 Maître-bau : 3,15 m
 Tirant d'eau : 0,30 m / 1,85 m.
 Déplacement : 2 750 kg.
 Lest : + dérive : 1 400 kg.
 Matériau : contreplaqué.
 Surface de voilure :
 Grand voile : 24,5 m². Génois : 27,5 m²
 Foc de route : 15,5 m².

Tourmentin : 5,5 m²
 Spinnaker : 60 à 80 m².
 Moteurs hors-bord 10 à 18 ch en puits
 Prix : 198 000 F TTC avec 3 voiles
 (grand-voile, foc de route,
 tourmentin), mouillage, sans moteur.
 Version kit : 107 250 F TTC
 comprenant la coque nue,
 pontée roof monté, dérive
 et gouvernail posés.
 Version club : 185 000 F TTC,
 sans emménagements à l'avant
 sans w.c., avec cuisine,
 tables à cartes, couchettes
 Homologation : 2^e catégorie.

CONCEPTION

Le point de vue de son architecte Dominique Presles : « Lorsque les responsables du chantier Craff me demandèrent d'étudier un voilier habitable qui serait construit en contreplaqué marine, je pensais qu'il n'était pas opportun de créer un nouveau modèle, concurrent de bateaux produits par ailleurs en série, le plus souvent en polyester, pour une large diffusion, mais qu'il fallait au contraire rechercher, puisque la production serait limitée, un programme très typé. On pouvait tirer un excellent parti du matériau que je connais bien - l'Émeraude qui fut ma première réalisation était en contreplaqué. Il était également souhaitable de tenir compte de l'implantation géographique du chantier. J'avais beaucoup navigué autrefois en Bretagne à bord d'un Bélouga, merveilleux petit bateau qui m'avait montré bien avant l'heure du dériveur intégral actuel, toutes les satisfactions et les avantages que pouvait procurer la formule, spécialement dans ces régions à marées où elle seule permet d'exploiter le moindre recoin de la côte, sans souci du tirant d'eau ou de l'échouage, et de naviguer si on le souhaite à l'écart des marinas encombrées. La formule peut aussi présenter quelque avantage quand vient l'époque du désarmement et de l'hivernage. Le bois, - et en particulier le contreplaqué - reste, dans la mesure où il est convenablement mis en œuvre, le matériau le plus performant qui soit dans le rapport caractéristi-

ques mécaniques poids comme dans le rapport qualité prix, ceci aussi bien au niveau des coûts de fabrication qu'à l'entretien. Il permet, dans ces dimensions de bateaux, des constructions robustes et légères, ou, à déplacement donné, un rapport de lest élevé ce qui, n'est pas un mince avantage pour un dériveur. »

Concrètement, le Craff 33 n'a rien de comparable avec la production actuelle des grands chantiers, et les solutions adoptées, qu'elles soient au niveau de la carène, dans les emménagements ou au stade de la propulsion mécanique tendent à prouver que la créativité des architectes n'a pas totalement disparu. C'est ainsi que pour des raisons évidentes liées aux problèmes d'échouage et aux impératifs de construction, la carène présente des fonds pratiquement plats, du brion jusqu'au tableau, avec toutefois un léger arrondi vers l'arrière.

Avec ses formes très porteuses, le Craff 33 supporte tout l'équipage regroupé dans le cockpit sans conséquences au détriment de l'assiette. Dans le plan longitudinal, le brion marqué placé sous la flottaison se prolonge par une étrave inclinée à 45 degrés alors qu'au contraire le tableau arrière se termine par une arête pratiquement rectiligne, perpendiculaire à la surface de l'eau. Mais il est certain, à notre sens, qu'une petite jupe constituée par un prolongement des fonds pourrait affiner la silhouette du 33 qui, sous certains angles, manque parfois d'élégance.

Les œuvres vives se caractérisent par un double bouchain, des entrées d'eau fines, des flancs presque verticaux, une largeur à la flottaison importante. Si l'on ajoute que le bateau est lesté à près de 50 %, il s'agit là d'une unité dotée d'une bonne raideur à la toile et d'une forte stabilité initiale.

C'est d'ailleurs face à des problèmes de stabilité que l'architecte a opté pour le gréement 7/8° avec un plan de voilure modérément élané, formule qui permet d'abaisser le centre vélique tout en disposant d'un génois et d'un spinnaker de dimensions raisonnables, compatibles avec un programme de navigation familiale.

Original par ses formes, le 33 se singularise également par l'organisation des volumes intérieurs. Pas de cloisonnements, mais un large espace communautaire organisé autour du puits de dérive. Sous le cockpit sont situées deux couchettes doubles de 1,96 m x 1,50 m réparties de part et d'autres d'une cloison verticale, puis l'on trouve sur tribord une couchette simple prolongée sur l'avant par la grande table à cartes. Selon le budget et le programme de navigation, la partie avant peut recevoir un cabinet de toilette avec w.-c., une penderie, deux couchettes repliables ou tout simplement être laissée totalement vide. Enfin, point important, le chantier a voulu conserver au bois toute son identité : pas de vaigrage, mais une utilisation harmonieuse des vernis et de la peinture pour mettre en valeur le matériau.

CONSTRUCTION

Exécutée sur gabarit, la construction du Craff 33 débute par la préparation de toutes les pièces maîtresses : tableau arrière, cloisons, puits de dérive. Ensuite, sur le gabarit, les spécialistes procèdent à la pose de la cloison avant, de la bauquière, des lisses de bouchain, des cloisons intermédiaires, de la cloison moteur. Avant de passer au stade de la mise en équerrage, on fixe les quilles d'angle de fond en sapin, les carlingues, puis les varangues. La structure interne terminée, le gabarit peut recevoir

I. L'un des nombreux atouts du Craff 33 : l'échouage sur la plage, le débarquement de l'équipage sans annexe.

II. Pose sur le gabarit des pièces maîtresses ; lisses, cloisons...

III. La coque pontée prête à être retournée et à recevoir les emménagements.

IV. Au dernier stade de la construction, l'intérieur du bateau reçoit les différents équipements, puis l'on procède au pontage, à la pose du roof.

les panneaux de contreplaqué marine à enture livrés au chantier en panneaux de 10 m x 1,22 m. L'opération de bordage débute par la pose des côtés en 12 mm d'épaisseur, des fonds également en 12 mm, mais qui reçoivent, pour limiter les problèmes rencontrés lors de l'échouage, un second panneau de protection de 6 mm d'épaisseur. Accessoirement deux doubles semelles peuvent encore renforcer la résistance à l'usure des fonds.

Poncée, puis recouverte d'une couche de minium pour une meilleure prise de l'enduit et de la peinture, la coque est ensuite démolée puis retournée. Elle est, à ce stade, prête à recevoir l'ensemble des emménagements qui seront exécutés dans un ordre défini. Puis elle est équipée de ses couchettes, de la table à cartes, de la cuisine, de ses équipets. Vient ensuite la pose du barrotage, des hiloires, le pontage, enfin le cockpit et le roof.

Au niveau du gréement, les deux cadènes sont boulonnées sur la cloison principale puis reprises au travers du pont. L'ensemble est solide, on pourrait presque dire surdimensionné.

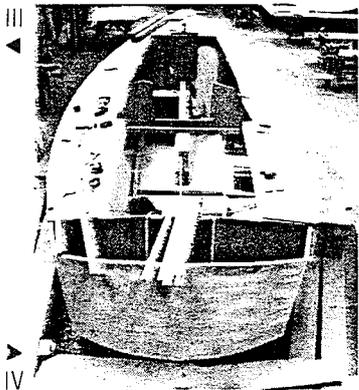
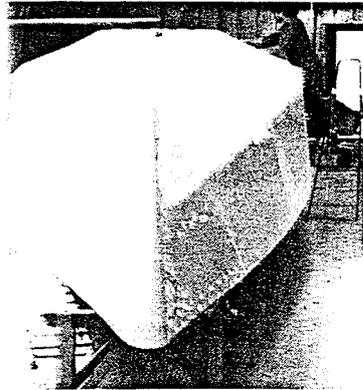
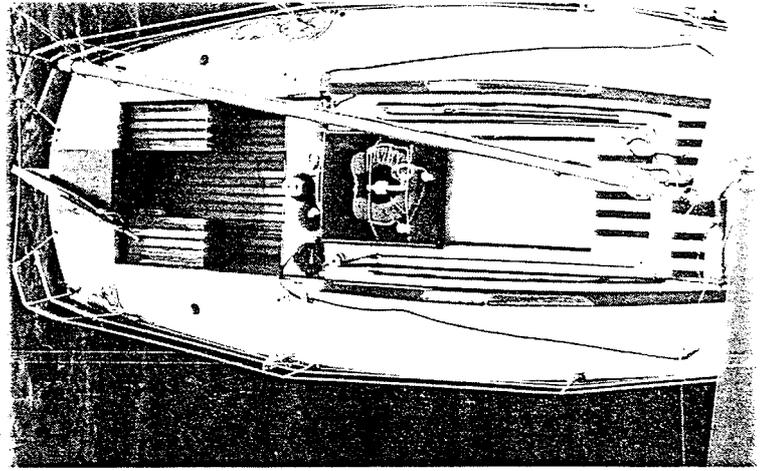
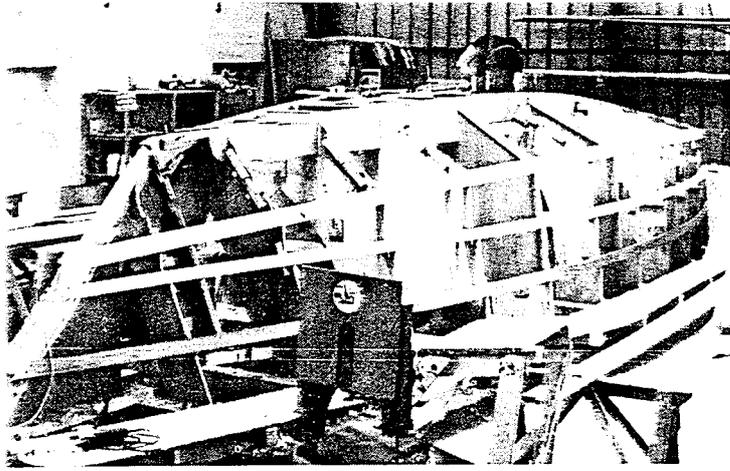
Le lest, constitué de 46 gueuses de fonte, est réparti autour du puits de dérive, les blocs étant bloqués en position par de la résine puis recouverts par un plancher.

Pour la dérive profilée, le constructeur colle successivement 6 panneaux de contreplaqué en intercalant entre les deux dernières épaisseurs une gueuse de plomb de 70 kg.

L'ensemble des opérations, de la pose des cloisons aux opérations de peinture, témoigne du sérieux du chantier qui après plus de 20 ans dans le travail du bois possède dans ce domaine une expérience inégalable. Un savoir faire que le jeune directeur commercial, M. Schricke s'attache à conserver, voire même à perfectionner.

ÉQUIPEMENT ACCASTILLAGE

Photo 1 : vue générale du plan de pont. Le roof en sifflet qui débute à mi-distance entre le mât et l'étrave s'élargit progressivement



tout en laissant aux passavants une surface plus que suffisante (largeur maxi : 0.67 m). Il va sans dire que l'on évolue sans difficulté sur le pont et sur le roof qui est équipé de petites lattes de bois faisant office de cale-pied. Le cockpit en T est de surface importante (1.48 x 2.33 m) et profond de 0.50 m. Il permet à tout l'équipage de s'y tenir sans aucun problème. Il est équipé de deux coffres formant siège pour le barreur et peut recevoir deux petits bancs amovibles pour les équipiers.

Photo 2 : pas de remarques à formuler quant à la plage avant. L'équipement est convenablement dimensionné et comprend deux chaumards, une roulotte d'étrave pour mouiller et un taquet central.

Photo 3 : les drisses de génois et de spinnaker sont intérieures au mât et renvoyées par l'intermédiaire de reas à plat-pont vers le cockpit. Il ne nous paraît pas opportun d'utiliser du kevlar, surtout pour les génois, et nous suggérerions plutôt l'emploi d'une drisse constituée d'un mixte acier filin. Le système de prise de ris est simple mais fonctionnel avec un winch d'étarquage placé sous la barre. Le rail, fixé en avant du mât, devait s'arracher lors de nos essais et nous devons utiliser pour le foc de route des poulies de renvoi fixées sur les pieds de cadènes. En fonction du programme du bateau, cette solution nous paraît tout à fait satisfaisante, d'autant que le rendement du foc y gagne en efficacité.

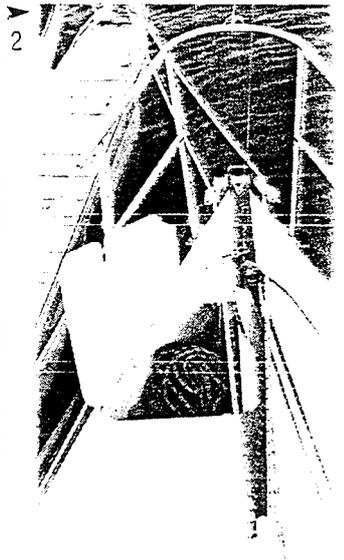
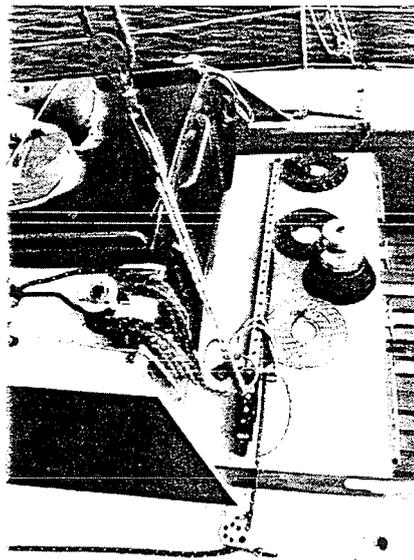
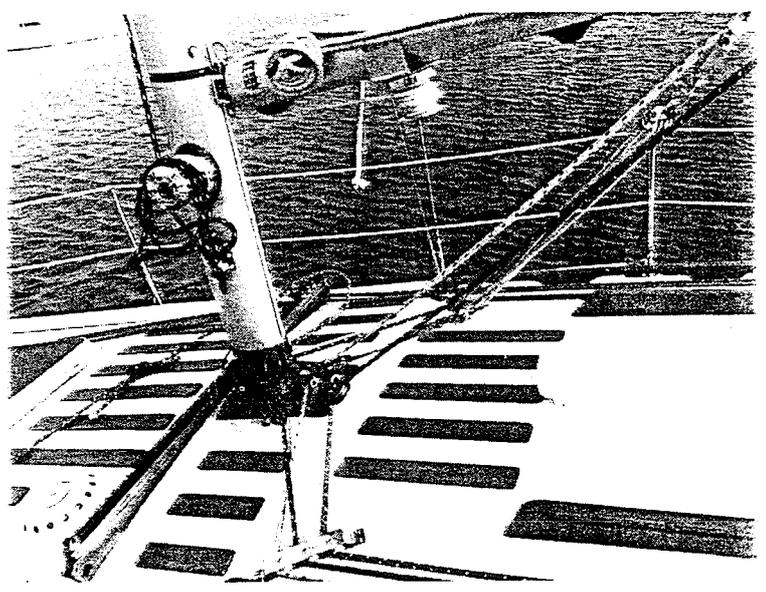
Quant à la manche à air qui assure la ventilation du carré, elle devra être équipée d'une boîte à daurade.

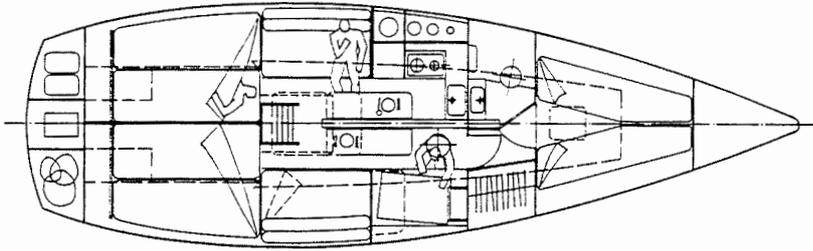
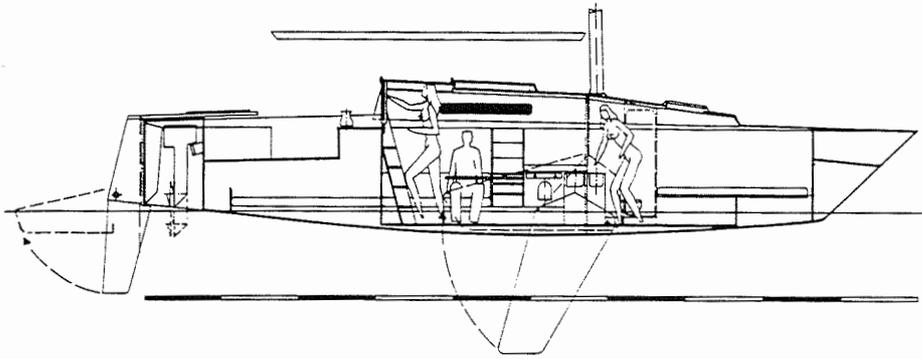
Photo 4 : L'ensemble des manœuvres revient au cockpit. On trouve à bâbord la commande de remontée de la dérive constituée d'un palan à six brins, la drisse de spi, l'écoute de grand-voile et un winch Lewmar une vitesse n° 7. A tribord sont regroupés : hale-bas et balancine de tangon et drisse de génois que l'on peut étarquer avec un winch deux vitesses Lewmar 40.

Pour des raisons d'économie et de simplicité d'utilisation, un winch unique central est utilisé pour les écoutes de génois, formule tout à fait satisfaisante. Toujours pour ces mêmes raisons, pas de rails d'écoute mais une poulie de renvoi unique pour les points de tire des génois. Les deux winches Lewmar une vitesse n° 7 sont utilisés pour les écoutes de spi et le contrôle des bastingages.

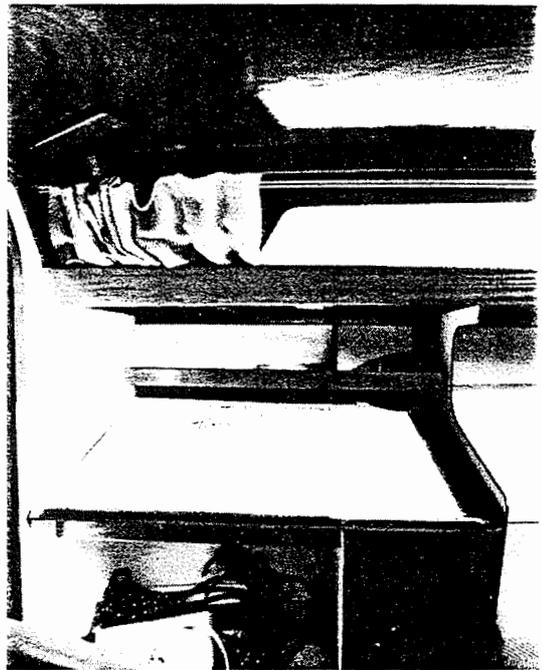
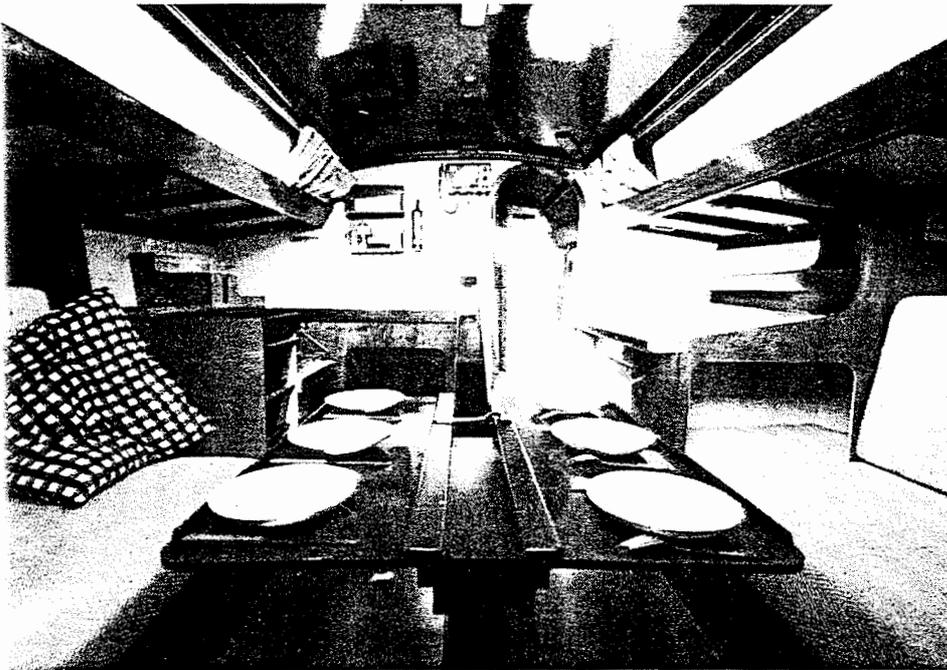
Photo 5 : un système astucieux a été choisi par l'architecte pour assurer la propulsion au moteur. Le hors-bord est logé dans un puits et peut coulisser verticalement sur des glissières. Sous voiles, il remonte et le puits s'obstrue par l'intermédiaire d'une trappe deux parties. Le moteur, d'une puissance variable entre 10 et 18 ch., est équipé d'un démarreur électrique, d'une batterie de 54 A-12 V et d'une ou de plusieurs nourrices de 25 litres.

Les deux autres coffres font office de stockage pour le radeau de survie et le matériel d'amarage.

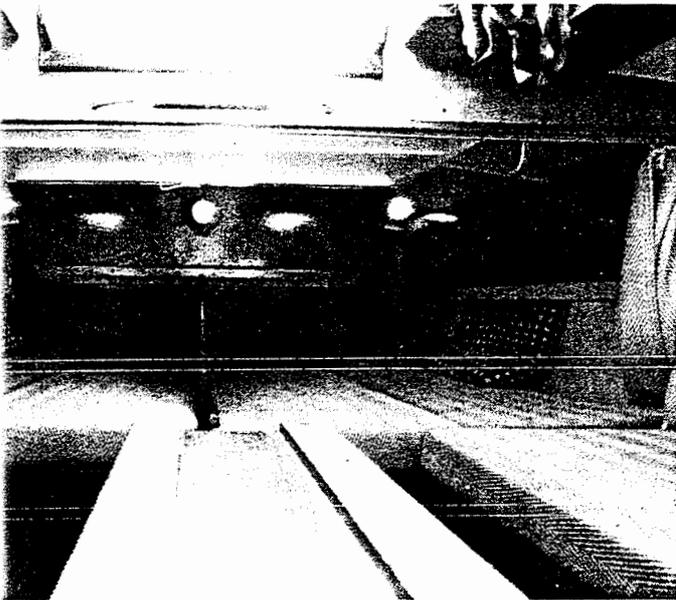




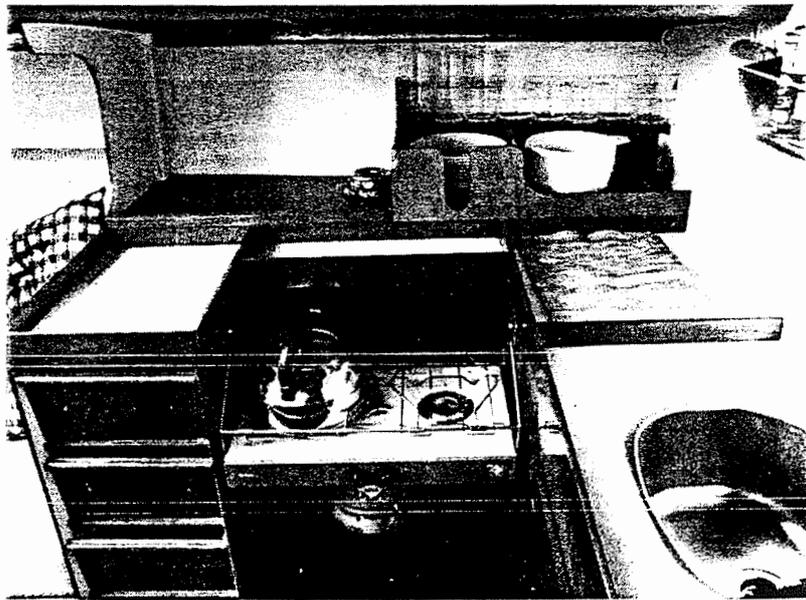
1
2



4



3



5

EMMÉNAGEMENTS

Photo 1 : le poste avant est équipé de ses deux couchettes sur cadre qui, en navigation, se relèvent pour offrir plus de volume à la soute à voiles. La lumière pénètre par un large panneau ouvrant. Une porte pivotante isole le poste avant du cabinet de toilette situé à bâbord et de la penderie.

Photo 2 : vue générale du carré depuis la descente. La table de repas est ici en position d'utilisation. Elle coulisse longitudinalement et peut recevoir six personnes qui s'asseyent sur les couchettes latérales et sur celles de l'arrière. La hauteur sous barrots atteint 1,70 m au point maximum, en raison des fonds très plats du Craff et du roof de hauteur modérée. Seule la banquette tribord peut être utilisée pour le couchage alors que celle de bâbord, de longueur inférieure (1,45 m), sert au repos en position assise.

Photo 3 : à bâbord du puits de dérive, la cuisine. En fonction du volume utilisable, il est bien certain qu'elle aurait pu offrir plus d'espaces de rangement. Par exemple : un long vaisselier peut trouver sa place sous le pont. Un bon point pour les trois tiroirs constitués de paniers ajourés.

Photo 4 : Contiguë à la penderie, la table à cartes format grand-aigle. Le navigateur dispose d'un siège fixé au puits de dérive qui lui assure une bonne position de travail quelle que soit l'amure. On peut toutefois reprocher le manque d'équipets pour les ouvrages de base.

Photo 5 : L'originalité des emménagements du Craff 33 prend ici toute sa signification. Le volume arrière est en effet utilisé pour le couchage qui se divise en deux larges lits doubles de 1,50 x 1,96 m et bien que la hauteur sous le cockpit ne soit que de 0,41 m, cette formule nous semble particulièrement bien adaptée à un programme de navigation en famille.



LE POUR ET LE CONTRE

- Faible tirant d'eau.
- Qualités nautiques.
- Formule des emménagements.
- Sérieux de la construction.
- Système de propulsion mécanique astucieux.
- Accastillage parfois trop rustique.
- La cuisine pourrait être mieux étudiée.
- Système de relevage du safran à revoir.

COMPORTEMENT SOUS VOILES

Naviguer dans l'archipel des Glénan, remonter la rivière de l'Odet, rentrer avec 50 cm d'eau dans le port de Pouldohan, les trois jours passés à bord du Craff 33 nous ont révélé un bateau rapide au comportement très sain. Bien sûr, sa carène très plate, son déplacement léger ainsi que la possibilité de jouer sur l'équilibre vélique en faisant pivoter la dérive rendent les allures portantes particulièrement favorables. De plus, sa stabilité n'a rien de comparable avec les unités forgées dans le carcan de la jauge IOR, elle y est supérieure. Pas de roulis acrobatique et nous nous sommes même amusés à lâcher la barre plein vent arrière : le 33 poursuit sa route sans afficher une quelconque tendance à l'embardeée.

Au large pointu, l'ajustement de la dérive permet d'équilibrer le bateau et de diminuer les efforts à exercer sur la barre.

Au près, les performances nous semblaient moins évidentes en raison de la carène qui nous faisait redouter une certaine tendance à taper dans le clapot. En fait, si l'on en juge par les conditions rencontrées il n'en est rien. Sous foc inter bordé plat, grand-voile à un ris, le 33 ne demande qu'à grimper dans le vent avec toujours un bon potentiel de vitesse. Et, dans ces conditions, le stick se révèle toujours utilisable, preuve que l'architecte a dessiné une carène bien équilibrée.

Enfin, dernier point, à l'image de tous les dériveurs intégraux, les manœuvres de port ou d'échouage au moteur devront être exécutées avec la dérive partiellement ou totalement baissée.

A NOTRE AVIS

Faible tirant d'eau de 35 cm (sans doute le plus petit de sa catégorie), rapide, aménagé intelligemment selon les critères d'une réelle utilisation plaisancière et non pas en fonction de quelque rêve de navigation hauturière, le Craff 33 nous a séduits tant par ses qualités nautiques que par le sérieux de sa construction. Dans ce dernier domaine, les possibilités offertes par le chantier d'acquiescer un bateau à différents stades de finition, voire même à la carte, nous semblent un atout supplémentaire à mettre au crédit du 33.



Photos : NEPTUNE/DEGUY

(à titre indicatif, la hauteur de cette annonce est de 0,25 m)

0,30 m d'eau



Ils s'appellent CRAFF 33

C'est le seul bateau de 10 m qui vous offre une liberté totale, en navigation au ras des cailloux, au mouillage dans peu de fond ou échoué sur la plage. C'est, de plus, un croiseur aux qualités nautiques exceptionnelles, très raide à la toile avec un rapport de lest de 50 %. C'est, enfin, un intérieur spacieux en acajou avec 2 couchettes doubles, un poste avant avec 2 couchettes, une couchette navigateur et une couchette pour enfant dans le carré. Livrable en kit. Long. 10 m, larg. 3,15 m, tirant d'eau 0,30/1,85 m, poids 2,75 t, lest + dérive 1,4 t (voir ESSAI NEPTUNE n° 201, juillet 1980).

Plan D. Presles

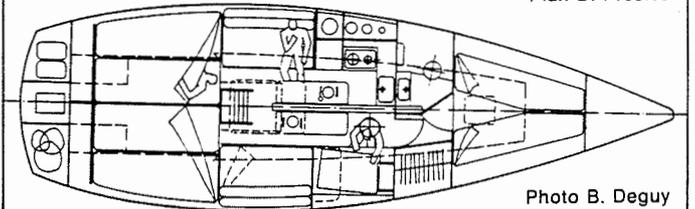


Photo B. Deguy

Chantier Naval CRAFF
Zone Artisanale, route de
Fouesnant
29118 BENODET
(98) 91 05 27