

à la barre du Calife IOR

un spacieux
croiseur
de 7 mètres





à la barre du Calife IOR jacques MONSAULT

QUOIQUE ressemblant entièrement à s'y méprendre au Shériff, le Calife, dessiné également par Philippe Harlé pour Yachting France, n'a pas connu au départ le même succès. En fait, cette similitude d'aspect a peut-être créé une confusion entre deux modèles pourtant bien distincts par leur taille, leur programme et, bien sûr, leur budget.

Il faut dire que, dans sa première version, des aménagements assez sommaires et très dissymétriques faisaient de ce sloop de 6,84 m un gros day-boat et non le croiseur qu'une carène saine et volumineuse laissait présager.

Repartant de cette base, les chantiers Arco-Jouët ont refondu l'intérieur d'une manière beaucoup plus orthodoxe et, profitant de l'expérience de la présérie, modifié sensiblement le plan de voilure.

La diminution de la surface de grand-voile due au raccourcissement du mât et de la bôme a été compensée par une augmentation de la surface du triangle avant. Cette nouvelle version a reçu le nom de Calife IOR, bien que le constructeur se défende d'avoir voulu faire un bateau de course, mais plutôt un vrai croiseur, programme qui reste ambitieux dans une unité de moins de 7 mètres.

CONCEPTION — CONSTRUCTION

Le Calife n'est pas un voilier sophistiqué. De dessin, de conception, de construction, c'est un bateau simple. Sa carène très « ronde » est

typique de son architecte, comme le safran extérieur accroché à un tableau droit qui traduit un souci d'économie et d'efficacité. Les mêmes critères ont sans nul doute conduit à la porte de cabine large et inclinée, qui permet l'absence de capot coulissant.

Le chantier a abandonné le procédé de construction sandwich qui consistait à injecter de la mousse de polyuréthane in-situ entre la coque et un contremoulage d'emménagements. Dans le Calife, ce dernier est simplement scellé à la coque, jouant par lui-même le rôle de raidisseur, particulièrement dans le sens longitudinal. Dans le sens transversal, la rigidité est assurée par plusieurs cloisons en contre-plaqué marine.

Par beau temps ou par mauvais temps, la capote sur l'entrée agrandit considérablement le volume intérieur habitable. On remarque les mains courantes en inox sur le roof et le balcon arrière.





On note sous cet angle la longueur du safran et le contraste entre sa finesse, ainsi que celle de l'ailleron de quille, et les volumes généreux de la coque.

dont la plus importante est celle supportant le mât posé sur le pont dont l'effort est repris par deux épontilles et un barrot en acajou massif. Pont et coque sont rivés ensemble sur la quasi-totalité de leur pourtour, un joint de mastic souple faisant l'étanchéité. Des boulons viennent renforcer cet assemblage aux points d'ancrages des cadènes et de la ferrure d'étrave; une « burlingue » en néoprène recouvrant le tout fait office de liston.

Les surfaces horizontales du pont et du roof, qui occupe toute la largeur du bateau, doivent leur rigidité à un sandwich polyester et balsa en bois debout, qui confère en plus une certaine isolation thermique.

Chez ce constructeur, les couleurs sont identiques pendant une ou plusieurs saisons. Les premiers Calife étaient rouge bordeaux; actuellement ils sont rouge orangé, couleur assez vive qui donne une certaine agressivité à cette coque aux volumes imposants.

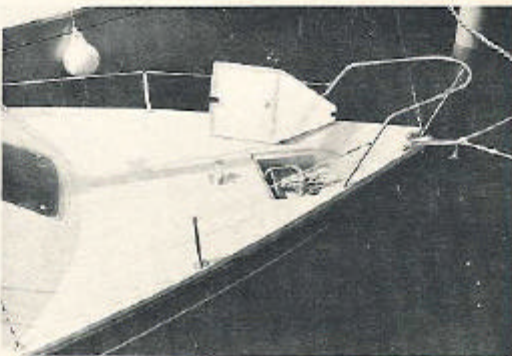
PONT — ROOF — COCKPIT

Les superstructures du Calife obéissent aux mêmes conceptions que celles du Shériff. Le cockpit va jusqu'au tableau arrière sans perte de place. Il est traversé en son milieu par une grande barre d'écoute allant d'une hiloire à l'autre. En arrière de ce rail, chaque banquette contient un coffre profond, mais d'ouverture un peu étroite, en raison de l'espace inhabituellement important entre les sièges, qui explique le cale-pieds central en acajou. Sur l'avant du cockpit, un couvercle carré, amovible, permet d'accéder au compartiment moteur. Nous avons remarqué l'importance des goulottes, destinées à évacuer l'eau des sièges à la gîte et la bonne dimension des tuyaux de vidange.

La cloison de roof est très inclinée, de telle sorte que les deux hiloires arrondies, qui viennent s'y raccorder, forment un dossier extrêmement confortable pour le bain de soleil.

Par contre, l'accès au-dessus du roof demande une certaine habitude pour enjamber cette surface glissante à souhait. Si la main courante tubulaire existante était prolongée d'une dizaine de centimètres vers l'arrière, le franchissement de cet obstacle serait plus aisé.

Le roof occupe toute la largeur du bateau, solution très satisfaisante en ce qui concerne le volume intérieur qui ne se trouve pas amputé par les passavants. Des nervures longitudinales définissent des cale-pieds très pratiques. Par contre, il faut à nouveau, pour rejoindre la plage avant, affronter la paroi inclinée et glissante du roof. Des difficultés techniques empêchant de mouler le même antidérapant que celui du pont, l'utilisateur aura intérêt à coller quelques bandes comme on en trouve chez les ship-

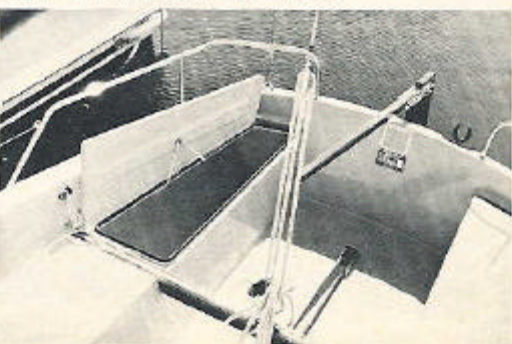


La plage avant, parfaitement dégagée, comporte un coffre à mouillage de bonne dimension. La bitte aérateur, source de voie d'eau, a été remplacée par une bitte pleine.

chandiers, d'autant plus que juste devant le mât se trouve un grand capot en plexiglas.

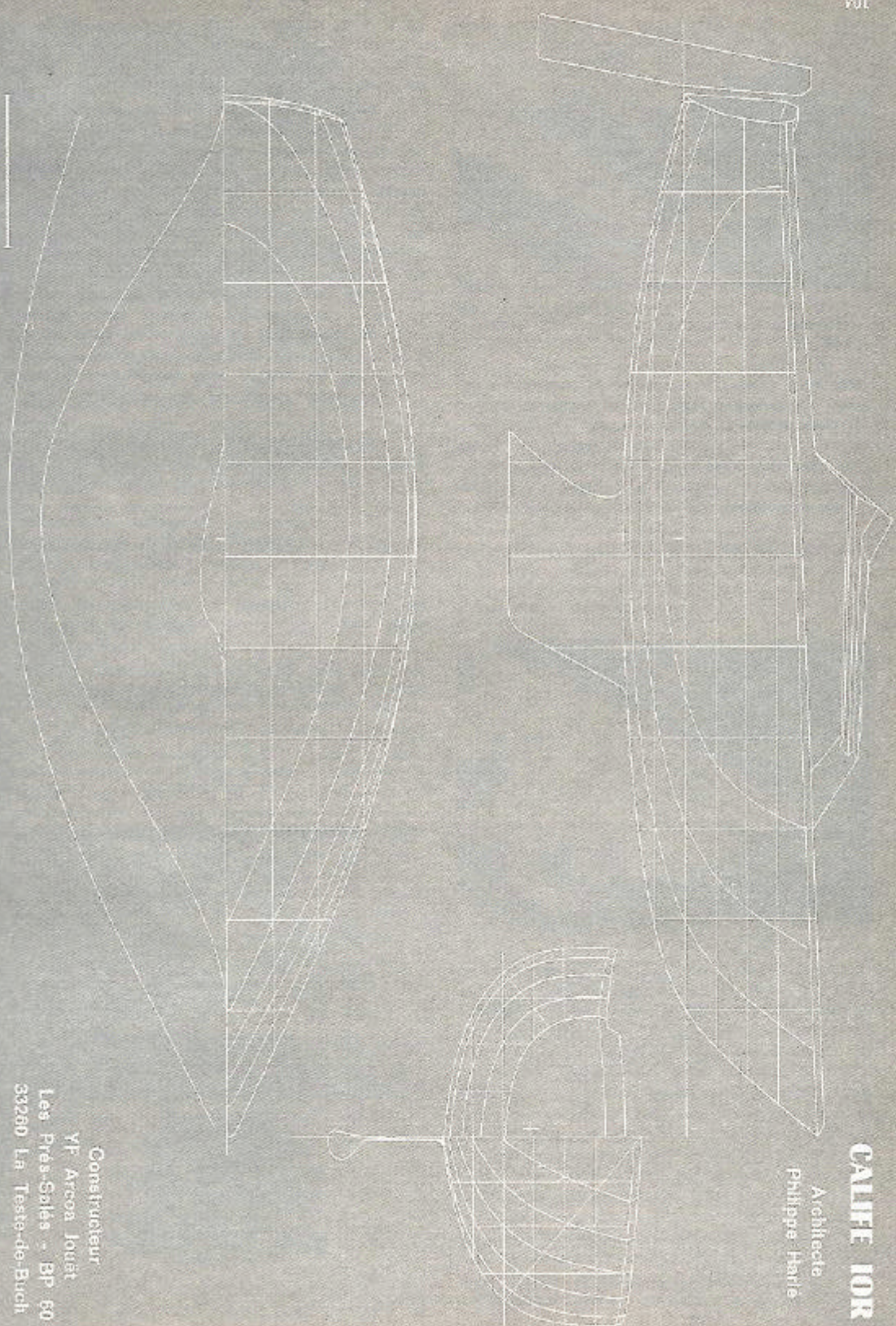
La plage avant, tout à fait dégagée, est en pente vers l'étrave. La hauteur du cale-pieds va donc en augmentant, si bien qu'au niveau du balcon avant, le focquier dispose d'une petite « baignoire » bien pratique. L'écoulement de celle-ci se fait par le coffre à mouillage situé lui aussi dans la pointe avant. On y loge faci-

Les coffres arrière sont volumineux; celui de bâbord contient le jerrycan en plastique de vingt litres faisant office de réserve d'eau pour l'évier.

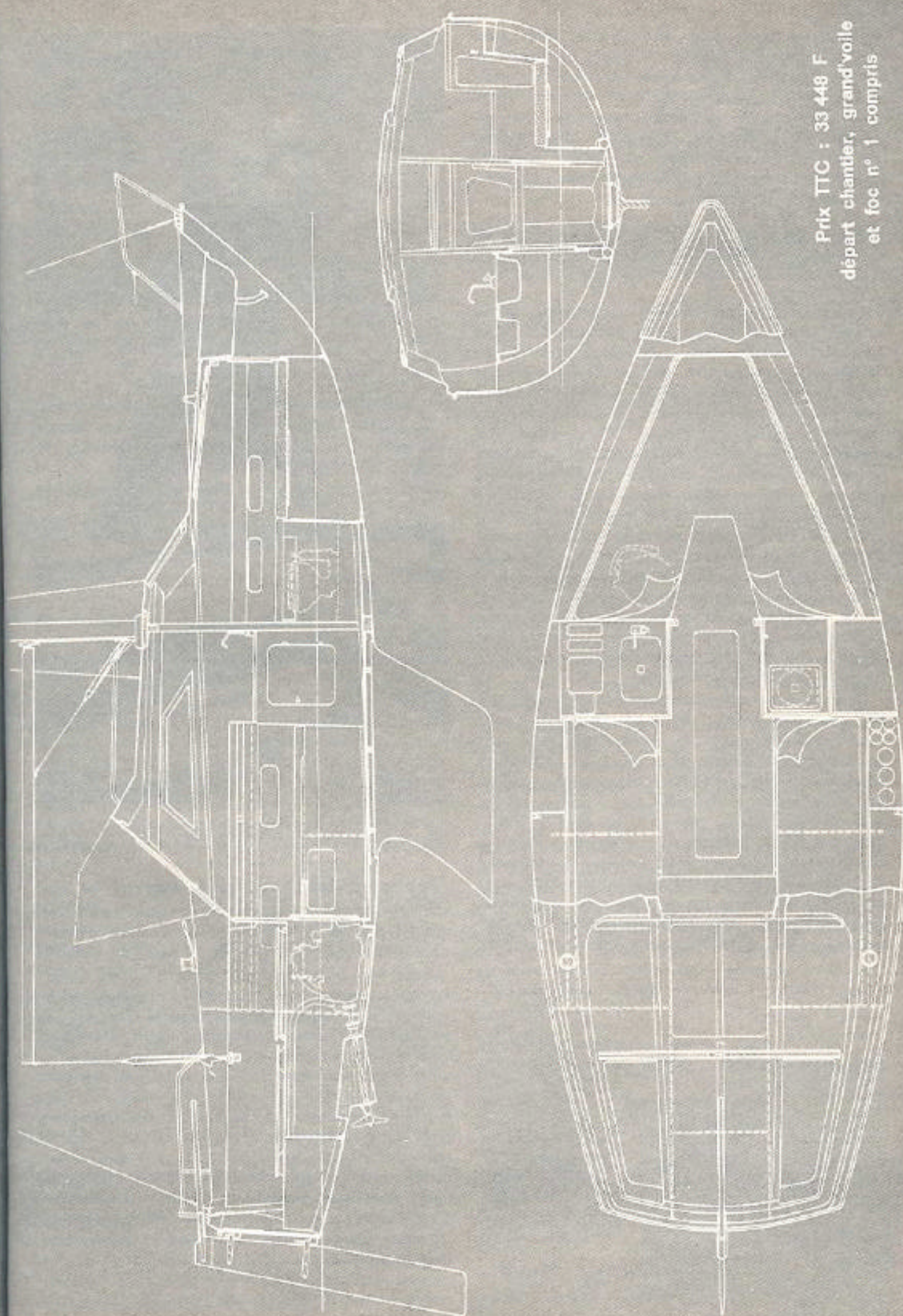


CALIFE IOR

Architecte
Philippe Harle



Constructeur
YF. Arcoia Jouet
Les Prés-Salés - BP 60
33200 La Teste-de-Buch



Prix TTC : 33 448 F
départ chantier, grand voile
et foc n° 1 compris

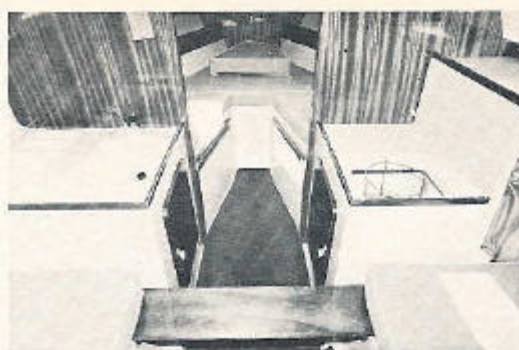
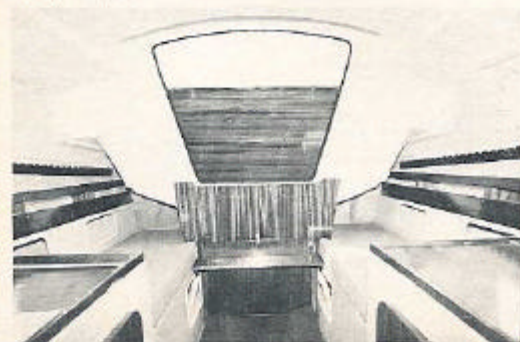
lement une ancre plate de huit kilos et sa ligne de mouillage. Le balcon est rigide et deux supports permettent d'y installer des feux de route à pile dont la portée semble un peu juste pour la navigation en troisième catégorie. L'accastillage, très simple, nous a paru bien disposé et adapté au programme du bateau, rien ne s'opposant à ajouter, par exemple pour la course, des renvois de drisse au cockpit.

EMMENAGEMENTS

La grande porte inclinée, surmontée d'une capote couvrant l'accès à la cabine, fait l'économie d'un capot. Mais cet aspect financier du problème est mineur à côté de l'agrément procuré. En effet, cette solution permet la hauteur sous barrots debout dans l'entrée tant au mouillage qu'en navigation. On se rend vite compte, en naviguant, du confort étonnant pour la taille, l'impression d'espace étant renforcée par une communication avec les occupants du cockpit généralement limitée dans la disposition classique. Evidemment, par très mauvais temps, il faudra maintenir fermés en partie ou en totalité les trois panneaux de cette grande ouverture. L'accès à la cabine sera alors malaisé. Sur un croiseur hauturier, cette éventualité serait à considérer ; pour un programme de navigation côtière, elle est fort improbable et ne saurait remettre en cause la formule.

Contrairement à la première version présentée, le Calife IOR a un carré très symétrique avec deux couchettes, dont les pieds s'enfoncent sous le cockpit. À leur tête, deux meubles constituent la cuisine. Celui de bâbord comprend un évier, des rangements à vaisselle et à couverts et un placard profond. Un couvercle en bois le transforme en table à cartes sans empêcher de faire chauffer un repas en mer, puisque le réchaud à cardan est logé dans le meuble tribord, devant un bloc penderie accessible par l'arrière. De nombreuses ouvertures dans les contremoulages de couchettes sont prévues pour le

Vu vers l'arrière, le carré dont les deux couchettes s'enfoncent sous le cockpit. Les équipets et casiers ne manquent pas.

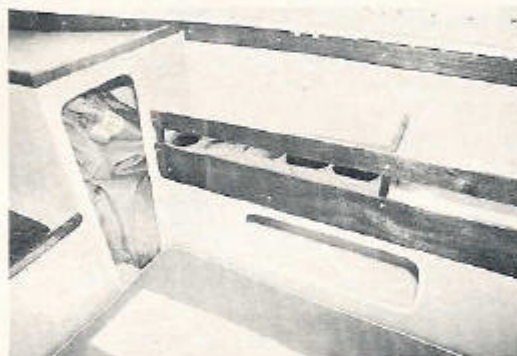


Évier et réchaud sont situés de part et d'autre de l'allée centrale du carré. On remarquera la marche de descente qui, une fois avancée, sert de banc pour la cuisine et la navigation.

matériel d'armement et les affaires personnelles.

La moquette au sol recouvre une grande trappe de visite en contre-plaqué, par laquelle on accède aux boulons de quille.

Comme sur tous les bateaux modernes, la



À tribord, dans le carré, la penderie occupée par un sac à voiles et l'équipet aménagé avec un porte-bouteilles.

forme de la coque ne laisse pas un espace suffisant pour une soute à provision, mais les quelques litres d'eau que l'on pourrait embarquer y resteront sans inonder le reste du bateau.

Sans être fermé par une porte, le poste avant est isolé par la cloison de mât. Le grand hublot servant de trou d'homme apporte lumière et aération. Les deux couchettes en V se transforment en couchette double par un coussin et une planche en triangle, celle de bâbord cachant sous sa tête un wc marin bien disposé. On ne peut, évidemment, demander un isolement total dans un tel bateau sans sacrifier la moitié du volume disponible. Sous le pontage avant, on découvre la table du carré qui peut également s'installer dans le cockpit. Sa réalisation n'est pas à la hauteur de son ingéniosité.

Toutes les couchettes sont facilement accessibles et de bonne dimension. En s'allongeant, on remarque toutefois les nombreux boulons d'accastillage et la finition moyenne du roof non

contremoulé. Un petit effort du constructeur devrait permettre d'harmoniser ces détails, qui contrastent avec la qualité générale des bois et des vernis et l'état de surface des gel-coats.

PROPULSION

D'origine, le Calife peut recevoir deux types de moteur fixe, le RC 6 Renault Marine Couch



Le cockpit, très vaste, est un endroit agréable pour mettre la table pliante prévue par le constructeur.

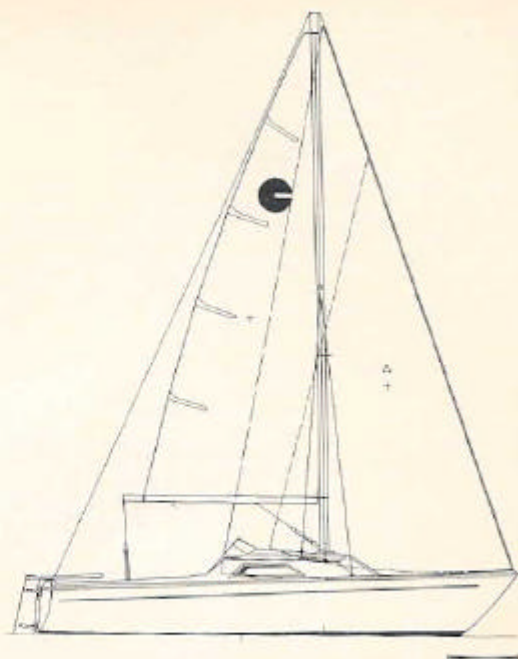
à essence, d'une puissance de 6 ch ou même le nouveau RC 5D Diesel de 5 ch, d'un encombrement un peu inférieur. Disparaissant totalement sous le cockpit, le moteur serait inaccessible sans la grande trappe de visite du fond. Les tire-bords de fermeture, qui serrent cette trappe sur son joint, ne sont pas d'une manipulation facile. Elle est cependant très utile, également dans la version hors-bord, le compartiment moteur servant alors à ranger avec le propulseur, le tangon, l'aviron, la gaffe et les béquilles, généralement difficiles à placer dans un petit bateau.

On peut garder le hors-bord pratiquement en permanence sur sa chaise au tableau arrière. La puissance de 6 ch conseillée par le constructeur paraît très raisonnable, tant pour la manipulation que pour la vitesse.

PERFORMANCES

Comme la plupart des bateaux de cet architecte, le Calife affectionne le petit temps. En chargeant l'avant, la surface mouillée déjà limitée se réduit encore et un génois léger de 17 m², soit près du double de la surface de grand'voile, tire avec aisance cette coque, dont les volumes sont beaucoup plus importants au-dessus de l'eau qu'en dessous.

Ce génois maxi, présenté en option par le constructeur, descend au ras du pont pour ramasser les miettes de vent. Pour en tirer le maximum, il faut abaisser la filière devant le

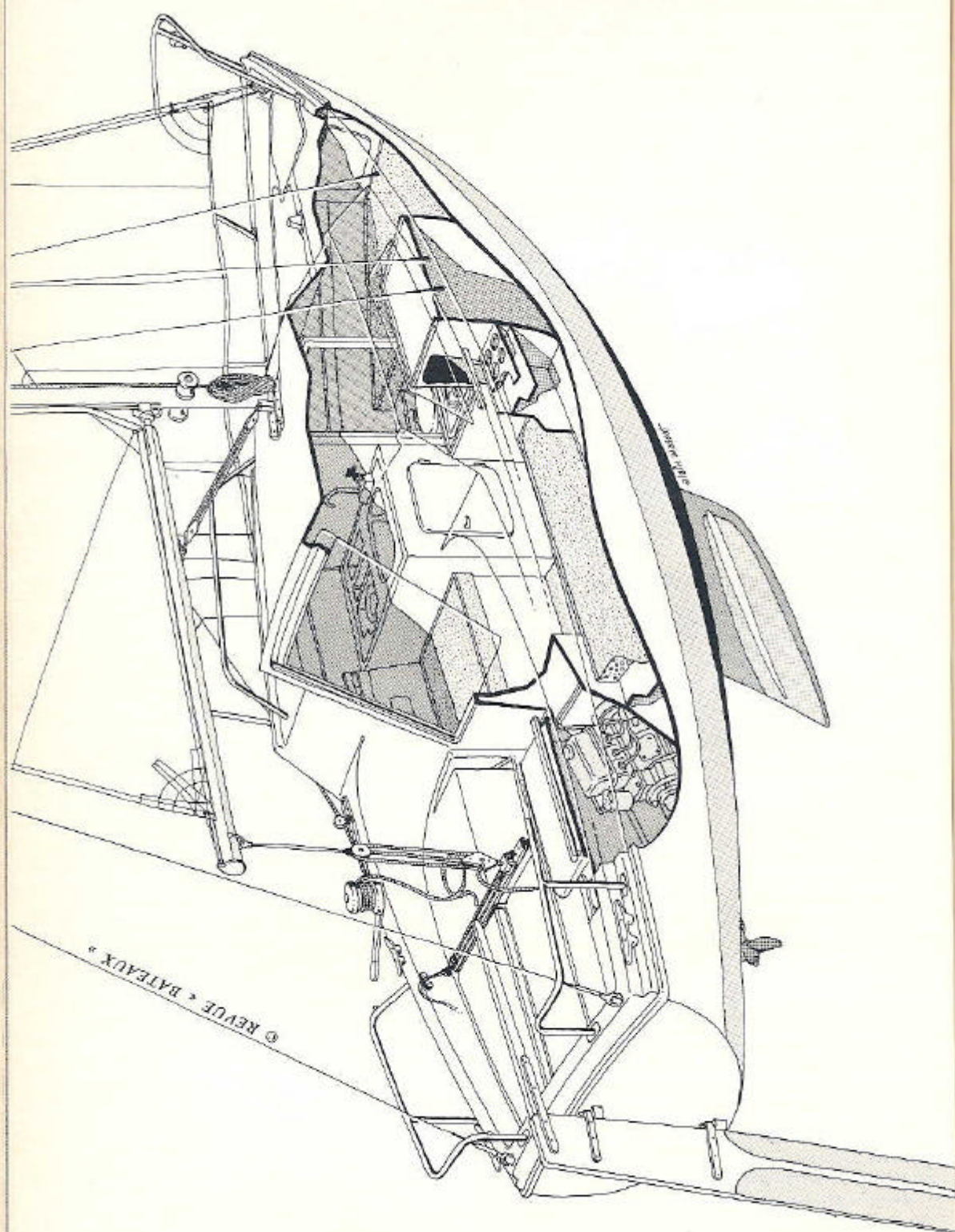


rooi. Sur tous les bateaux modernes, la visibilité sous génois comporte un grand angle mort. En fait, dans le cas présent, la largeur importante du cockpit permet de ne pas être gêné, d'autant plus que, pour fermer la lente avec la grand'voile, le point d'écoute est alors ramené sur un rail spécial sur l'hiloire devant les winches.

Du haut de la force 2 jusqu'à un force 5, le Calife supporte la grand'voile haute avec un génois lourd, même au près. Il dispose ainsi d'une bonne puissance lui permettant de passer le clapot en force. Lorsque la barre se durcit, il suffit de débiter le chariot d'écoute de grand'voile. La taille du rail est telle qu'on retarde l'obligation de prendre un ris. Avec un réglage approprié, c'est-à-dire avec un mât droit et un peu de quête sur l'avant, il est possible d'obtenir un équilibre parfait à force 4, avec toute la toile sans aucun artifice. Ensuite, il est bien certain qu'on peut souquer plus, en

Grand large, le Calife IOR a une bonne pointe de vitesse. Ses mouvements restent toujours très doux malgré l'importance du lest.







A force 4, le Calife supporte son génôis et un spi au large. La grand'voile bien débordée et un barreur attentif, les départs au lof sont encore exceptionnels.

profitant par exemple de la largeur qui augmente l'efficacité d'un équipage au rappel.

Malgré l'importance du triangle avant, les réductions de voilure doivent toujours commencer par la grand'voile. La bôme est équipée de réas pour la prise de ris, deux bandes espacées amenant la grand'voile à une surface très réduite.

A part le génôis léger, tous les focs se prennent sur les rails d'écoute extérieurs. Il n'y a donc pas besoin de changer l'écoute, que l'on soit au près ou aux allures portantes.

Bien que rapide et correctement accastillé, le Calife n'est pas une machine de course et son gréement a été conçu dans une optique de croisière. Les bas-haubans et galhaubans ont beaucoup de pied pour tenir le mât solidement, mais le point d'écoute du génôis lourd est un peu trop à l'intérieur pour un rendement maximum.

Il vaudra mieux débrider légèrement foc et grand'voile que d'essayer de piper. Cette technique convient d'ailleurs à tous les déplacements légers et volumineux.

Aux allures de près, le Calife mouille très peu.

L'étrave du Calife est beaucoup plus fine que celle du Shériff et le passage dans l'eau s'effectue en douceur.



aussi bien du fait de ses formes de coque que du liston en néoprène servant alors de défileur. Très rares sont les embruns qui viennent à bord, ce qui est une qualité intéressante pour un croiseur.

La barre franche sur le tableau traduit sans retard les réactions du bateau, mais celles-ci sont loin d'être brutales. On guérit pratiquement toute tentative d'aulofée en utilisant la barre d'écoute, car la carène est assez symétrique, même à la gîte.

Cependant, à partir de force 5 du large, la présence d'un aileron fixe devant le safran serait souhaitable pour en augmenter l'efficacité. Vent arrière, il n'y a aucun problème, même par vent plus fort. Le triangle avant assez aplati conduit à un spi large et donc très stable. Les performances à ces allures sont intéressantes, mais le Calife ne donne pas l'impression de planer comme certaines carènes plus spécialisées.

En ce qui concerne la maniabilité, nous nous sommes livrés à une expérience amusante, qui consiste à pousser la barre à fond sans toucher au réglage des voiles. Le Calife fait un tour complet dans sa longueur et repart sur son amure initiale en quelques instants. Pour les manœuvres de port, il n'y a donc aucun problème, mais les performances sous grand'voile seule sont bien inférieures à celles sous génôis seul.

Il ne fait aucun doute que le Calife IOR n'est pas une version course, mais bien un croiseur aux performances intéressantes qui, grâce à un rating très favorable, peut tenir honorablement sa place dans les courses d'amateurs, particulièrement dans la petite brise.

Raide à la voile, confortable, et très agréable à barrer, ce bateau, qui a souffert d'un mauvais lancement, doit faire une bonne carrière dans sa nouvelle version, qui couvre un programme complet dans une taille raisonnable. Le démarrage de cette série à l'exportation confirme notre impression, ainsi que l'utilité d'un effort de finition pour obtenir un modèle de classe internationale.

Avec sa grand'voile et son génôis lourd, le Calife passe en force dans le clapot haché du bassin d'Arcachon. (Photos D. Moupas.)



Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

Caractéristiques	CALIFE IOR	EDEL 4 QUILLARD	SAMOURAI
Longueur de la coque	6 m 83	7 m 01	7 m 36
Longueur de flottaison (L)	5 m 95	6 m 075	6 m 30
Bau maximum	2 m 49	2 m 50	2 m 45
Bau flottaison	2 m 16	2 m 25	2 m 28
Franc-bord avant	0 m 91	0 m 91	0 m 78
Franc-bord milieu	0 m 77	0 m 72	0 m 57
Tirant d'eau maximum	1 m 16	1 m 42	1 m 29
Tirant d'air	8 m 85	9 m 05	9 m 42
Déplacement en charge (D)	2,030 t	1,900 t	2,150 t
Poids en ordre de marche	1,630 t	1,300 t	1,600 t
Poids du lest	530 kg	420 kg	700 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Hauteur sous barrots	1 m 50	1 m 53	1 m 25
Largeur entre couchettes	0 m 75	—	0 m 84
Largeur moyenne des passavants ...	—	—	—
Catégorie de navigation	3* (4-6)	3* (5-7)	3* (4-7)
Jauge en douane (tonneaux)	3,64 tx	3,90 tx	3,69 tx
Jauge I.O.R.	5 m 17 (17')	—	—
Surface du triangle AV (1)	10 m ² 60	9 m ² 84	11 m ² 42
Surface maximum du génois (2)	16 m ² 60	17 m ²	16 m ² 50
Surface du foc n° 1	10 m ² 38	11 m ² 12	11 m ² 37
Surface de la grand'voile (3)	9 m ² 60	11 m ² 35	10 m ² 12
Surface maximum (2 + 3) (V)	26 m ² 20	28 m ² 35	26 m ² 62
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	21 m ² 20	21 m ² 19	21 m ² 54
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 76	0 m ² 58	0 m ² 65
Surface de dérive : coque seule	1 m ² 72	1 m ² 49	1 m ² 78
aileron	0 m ² 91	1 m ² 01	1 m ² 43
aileron AR	—	0 m ² 11	0 m ² 34
safran	0 m ² 27	0 m ² 26	0 m ² 33
totale	2 m ² 90	2 m ² 87	3 m ² 88
Surface mouillée totale (M)	12 m ² 48	12 m ² 84	14 m ² 78
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 2,35	5,3 5,1	6,3 1,6
Écart entre CV et CD en % de L	19,8	18,1	10,5
Coefficients	CALIFE IOR	EDEL 4 QUIL.	SAMOURAI
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	2,1	2,2	1,8
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	27,35	36	33,13
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,44	0,54	0,525
Raideur à la voile { 15° 30°	4,57 7,74	5,60 8,62	5,49 8,54

Calculs effectués et plans relevés par P. Gutelle.