

# ENS 84

bateaux  
tacts  
s essais  
omesses.



près du vent.

r, le First 325 ne vise  
cation des couchettes;  
bannette de mer dans  
même coup, supprimé  
sion d'étroitesse. On y  
mbreux éléments d'un  
on aloi avec une cabine  
e de belle taille, une  
barrots atteignant 1,81  
f et un réservoir de 400  
puce, le tout bénéficiant  
ation soignée. Les nou-  
mats sont en particu-  
au toucher comme sur  
structions nordiques.  
siteurs reprochaient un  
brement du retour en L  
e touche originale  
u chantier.



de la cuisine devant la descente. Il serait néanmoins dommage de réduire les grands rangements donnant sur la coursive. C'est un bon signe pour un modèle quand les critiques se concentrent seulement sur certains détails. Avec la méthode utilisée, il est certain que le construc-

teur s'est mis à l'abri des discussions sur une conception générale déjà bien éprouvée.

Didier MAUPAS ■

Architecte : Jean Berret. Constructeur : Bénéteau BP 66, 85270

St-Hilaire-de-Riez. Longueur coque : 9,90 m, bau maxi : 3,37 m, tirant d'eau : quille courte : 1,45 m, quille longue : 1,85 m, déplacement : 4400 kg, lest : 1700 kg, surface de voilure : 58 m<sup>2</sup>, prix : avec grand-voile et foc n° 1, moteur diesel Volvo 2002 : 332080 F.

## NOUANNI : POUR VIVRE SANS MAISON

Une fois n'est pas coutume, ce plan Harlé ne porte pas de nom de boisson. Mais l'esprit reste le même. Nouanni en langage eskimo désigne quelque chose de bon ou un état de contentement. Venant de la bouche de Patrick Féron assis dans son grand carré arrière, cette explication prend des saveurs d'aventure. C'est en effet ce tour du mondiste venant de parcourir plus de 50 000 milles sur un Trismus qui a défini le programme de ce voilier de voyage de 13,50 m à deux dérives. Philippe Harlé lui a dessiné un cotre en alliage léger dans la lignée de Maracuja, mais à notre avis en plus élégant, une taille supérieure mettant moins en évidence l'importance des volumes nécessaires à un bateau de charge. Cette coque avec son déplacement de 12 t. à vide est néanmoins calculée pour emporter près de 4 t. supplémentaires avec l'équipage, les pleins, les vivres et le matériel. Autant dire que l'on peut partir avec armes et bagages pour un bon moment ou même habiter entièrement à bord, ce qui justifie l'acquisition d'un bateau de cette dimension.

Cette utilisation explique parfaitement le plan retenu pour les emménagements avec une pièce à vivre dans la descente, donnant sans cloisonnement sur un vaste carré arrière. Les grands hublots du rouf distribuent la lumière à profusion, tandis que les occupants du carré profitent de la vue sur la mer par de petits hublots de coque. Notre skipper qui a lui-même terminé l'intérieur de son bateau nous a fait remarquer l'isolation particulièrement étudiée pour des conditions climatiques extrêmes, mais nous avons surtout admiré le soin apporté dans l'exécution des menuiseries que l'on attribuerait volontiers à un professionnel.

A défaut de pouvoir tenter le « grand départ », nous avons tenu à tirer quelques bords au large du Port des Minimes. Evidemment, ce n'est pas le genre d'unité conçue pour des sorties d'une heure, mais après une belle manœuvre d'évitage facilitée par une aussière, nous avons embouqué tranquillement le chenal et hissé les voiles, le génois à enrouleur épargnant une séance fastidieuse.

Pour son utilisation personnelle, Patrick Féron a préféré une barre franche assez courte qui s'avère un peu ferme sur un voilier de cette taille. Mais les possibilités de réglages sont multiples, ne serait-ce que grâce aux deux dérives et nous avons facilement trouvé une position d'équilibre, impressionnés par la puissance et la vélocité de ce coureur des mers. On est loin du temps où un croiseur hauturier ne marchait pas au près.

surface de pont, ce dernier mesure plus de 4 m au bau, on a vraiment l'impression d'emporter un morceau de la plage avec soi. Toutefois des variantes sont prévues avec en particulier un cockpit en T, et même des emménagements à carré central.

Depuis le lancement du projet au Grand Pavois 83, le Nouanni a donné naissance à une série de huit bateaux. En dehors de l'homogénéité de la conception, la qualité de la construction n'est certainement



Avec le Nouanni, le voilier de voyage devient aussi élégant et rapide

Sur le plan d'origine, le cockpit est repoussé tout à fait à l'arrière afin de laisser un grand bridge-deck comme sur le Trismus. Avec l'importante

pas étrangère à ce succès, la netteté de l'aspect de surface des bordés en formes constituant un bon indice, même pour un non-spécialiste.

Un carré arrière particulièrement plaisant grâce au cockpit reculé

