

A LA BARRE DU CABERNET

Pour lancer un nouveau modèle en contreplaqué à l'ère du plastique, il faut une véritable foi dans ce matériau. Non seulement les chantiers Aubin la possèdent ainsi qu'une expérience incomparable, mais ils ont su trouver un « créneau » pour le Cabernet, un dériveur lesté de 7,40 m au volume exceptionnel offrant cinq couchettes, et la hauteur debout dans le carré.

Une fois dépassé le stade du croiseur habitable transportable, les plaisanciers deviennent beaucoup plus exigeants en matière de confort, se sentant libérés des concessions au poids ou à l'encombrement de la coque qu'exigeait le remorquage sur route. En passant à « la peinture au-dessus », ils espèrent trouver beaucoup plus qu'une simple amélioration du volume. La plupart d'entre eux comptent en effet abandonner le style de vie du petit croiseur côtier qui s'apparente au camping sauvage par les contraintes d'un matériel et d'un espace réduits, pour connaître un début de confort et même une certaine intimité.

Aux alentours de sept mètres, les modèles proposés, souvent trop proches de la catégorie des transportables sans offrir cet avantage, n'ont généralement rencontré qu'un accueil mitigé auprès de la clientèle, à une ou deux exceptions près. Le Cognac construit pendant plusieurs années par le chantier Aubin n'a pas échappé semble-t-il à la règle et, pour occuper la place entre le Muscadet et l'Armagnac laissée vacante par son abandon, le constructeur a visé nettement plus haut avec un dériveur lesté de 7,40 m, le Cabernet.

En optant pour cette formule, les chantiers Aubin semblent d'ailleurs avoir ouvert la voie à un retour en force de la dérive qui, depuis deux ans, réapparaît après une longue éclipse.

Conception et construction

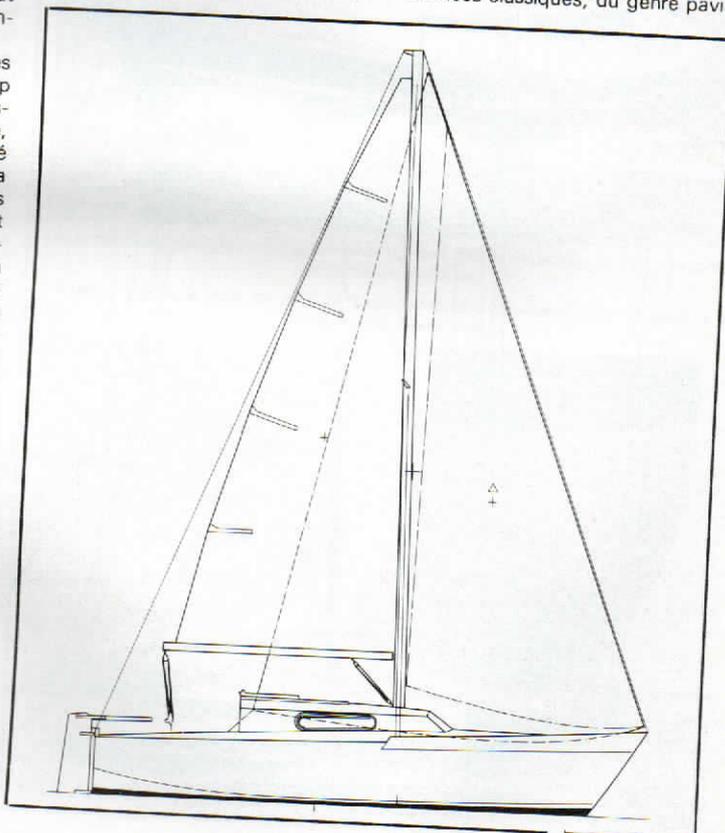
Dans les ateliers de Rezé-les-Nantes, le contreplaqué marine règne en maître depuis quinze ans. Grâce à leur expérience presque unique de ce matériau, les frères Aubin ont non seulement réussi à survivre, mais également à s'imposer sur un marché, presque monopolisé par le plastique renforcé. En

dehors d'une certaine ténacité, leur secret réside dans l'image qu'ils ont su créer avec des modèles à la fois robustes et performants en collaboration avec Philippe Harlé, un architecte spécialiste des solutions simples et efficaces.

A première vue, la construction du Cabernet s'apparente tout à fait à celle de l'Armagnac et du Muscadet qui voisinent dans l'atelier. Un mannequin maintient en place les éléments de structure préfabriqués venant de l'atelier de menuiserie, il permet aussi l'assemblage avec les cloisons « travaillantes » et les élé-

ments longitudinaux de la charpente.

Le bateau est ensuite bordé puis retourné pour la pose du pont et du rouf. Ce dernier constitue la seule partie du bateau, moulée en polyester. Le chantier n'a pas voulu se priver des avantages d'une telle solution qui résout les problèmes d'étanchéité avec, en plus, un gain de volume appréciable. D'autre part, cette formule s'accorde avec la conception générale du Cabernet visant à obtenir une hauteur sous-barrots suffisante, sans recours aux artifices classiques, du genre pavil-



Eléments de comparaison

Caractéristiques	CABERNET	DUFOUR 24	SANGRIA
Longueur de la coque	6,98 m	7,35 m	7,62 m
Longueur de flottaison (L)	6,40 m	6,25 m	5,80 m
Bau maximum	2,66 m	2,43 m	2,70 m
Bau flottaison	2,35 m	2,09 m	2,16 m
Franc-bord avant	0,98 m	1,00 m	0,98 m
Franc-bord milieu	0,82 m	0,89 m	0,89 m
Tirant d'eau dérive haute	0,79 m		
Tirant d'eau dérive basse	1,65 m		
Tirant d'eau maximum	1,65 m	1,23 m	1,27 m
Tirant d'air	9,75 m	9,60 m	10,30 m
Déplacement en charge (D)	2 685 kg	1 960 kg	2 040 kg
Poids en ordre de marche	2 125 kg	1 500 kg*	1 600 kg
Poids du lest	915 kg	530 kg	700 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	42 kg		
Nature de la dérive	acier		
Hauteur sous barrots	1,75 m	1,72 m	1,72 m
Largeur entre couchettes	0,80 m	0,60 m	0,66 m
Largeur moyenne des passavants	0,50 m	0,40 m	0,40 m
Jauge en douane (tonneaux)	5,11 tx	4,96 tx	4,24 tx
Jauge I.O.R.	—	—	5 m 48 (18')
Catégorie de navigation	3 ^e - 5/8 n° 691	3 ^e - 4/6 n° 562	3 ^e - 5/7 n° 20
Surface du triangle AV (1)	13,40 m ²	10,00 m ²	12,60 m ²
Surface maximum du génois (2)	21,73 m ²	15,50 m ²	19,10 m ²
Surface du foc n° 1	11,44 m ²	9,36 m ²	14,90 m ²
Surface de la grand'voile (3)	12 m ²	12 m ²	13,80 m ²
Surface maximum (2 + 3) (V)	33,73 m ²	27,50 m ²	32,90 m ²
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	25,40 m ²	22,00 m ²	26,40 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0,78 m ²	0,62 m ²	0,70 m ²
Surface de dérive : coque seule	2,18 m ²	1,80 m ²	1,75 m ²
aileron	0,80 m ²	1,00 m ²	1,20 m ²
dérive	0,55 m ²		
aileron AR	0,11 m ²	—	0,25 m ²
safran	0,33 m ²	0,23 m ²	0,26 m ²
totale	3,97 m ²	3,03 m ²	3,46 m ²
Surface mouillée totale (M)	15,15 m ²	12,70 m ²	13,22 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)			
Écart entre CV et CD en % de L	CD 4,8 %	5,6 %	8,30 %
Écart entre CV et CC en % de L	CC 3,4 %	3,36 %	5,20 %
Écart entre CV et CD en % de L	16,6 %	24,8 %	21,40 %
Coefficients	CABERNET	DUFOUR 24	SANGRIA
Aptitude à naviguer par petit temps	$\frac{V}{M}$ 2,23	2,16	2,48
Vitesse moyenne	$\frac{v}{B}$ 32,6	36,3	37,70
Vitesse limite (coeff. prismatique)	$\frac{D}{B \times L}$ 0,54	0,505	0,500
Raideur à la voile	15° 4,85 30° 8,50	4,55 7,07	3,66 6,59

* Avec moteur HB.