

Quelques bords sur....

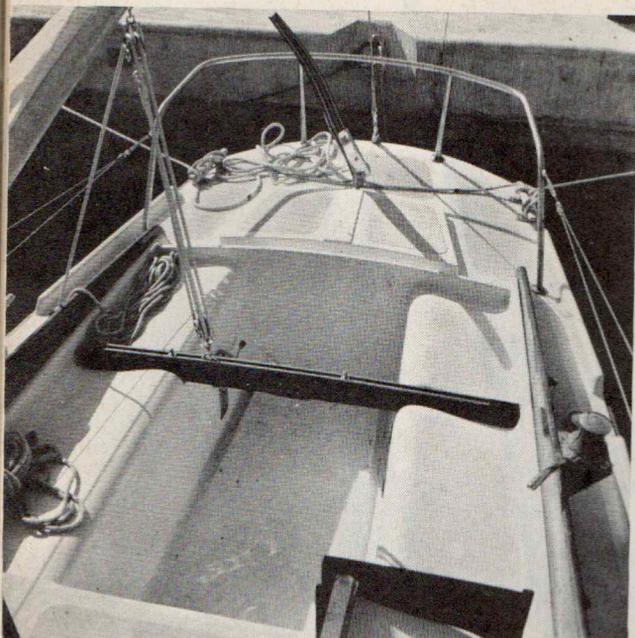


## le Shellfish

par Charles de Mars

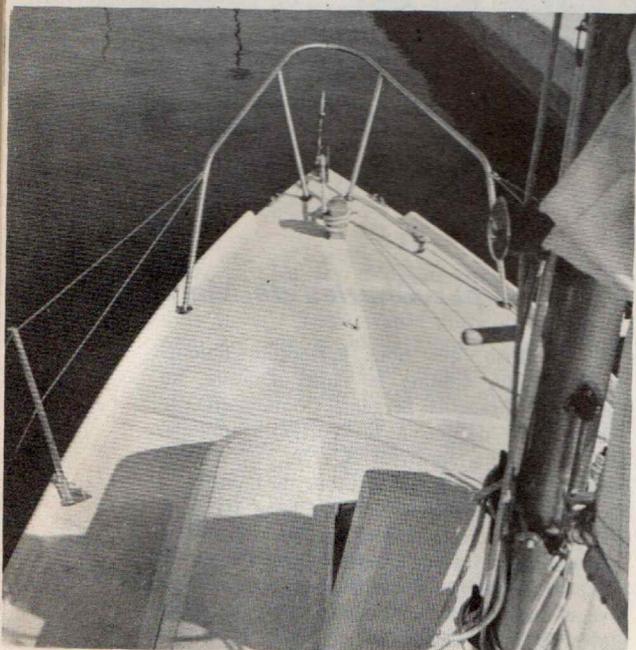
Les Epikotes, de la famille des époxy, que Shell produit à partir du pétrole ont conduit cette importante société à s'intéresser au marché de la plaisance, où ces résines trouvent leur utilisation comme adhésif ou dans la construction de stratifiés qui peuvent alors atteindre une haute qualité. Les Constructions Nautiques du Sud-Ouest, dont nos lecteurs connaissent déjà la Super Dorade (n° 77), ont joué cette carte et bénéficient ainsi de l'appui de la Shell pour la commercialisation de leur production.

Le Shellfish, que nous présentons aujourd'hui, est dû, comme la Super Dorade, au crayon de François Sergent. Comme elle, le Shellfish est destiné à la croisière familiale, sans prétentions sportives. L'architecte a délibérément établi son tracé autour du confort en croisière et l'appellation de « Classe III » ne doit pas faire croire que ce modèle soit destiné à la course au large. De son côté, le chantier a eu comme objectif de limiter le prix à un niveau exceptionnellement bas, malgré le prix élevé de la résine utilisée.



La barre enjambe le panneau de la petite plage arrière. Une traverse portant la barre d'écoute sépare en deux le cockpit où 5 à 6 personnes peuvent prendre place.

Filières et balcon en inox ceinturent le pont. Les cale-pieds sont moulés avec le pont. La disposition générale laisse peu de place aux garnitures en bois.



Le Shellfish est offert en deux versions : l'une porte son lest en un seul aileron en fonte de 820 kg, avec un tirant d'eau de 1,40 m ; pour l'autre, bi-quille, le tirant d'eau a été ramené à 1 m. Toutes deux portent le même gouvernail suspendu.

Avec une longueur de flottaison de 7,40 m, le constructeur annonce un déplacement de 2,12 t en charge. Le chiffre nous paraît très optimiste, en dessous de la réalité, mais de toute façon, quand bien même il pèserait quelque centaines de kilos de plus, le bateau serait encore léger.

Le plan de voilure en tête de mât est classique. Sous voiles, le Shellfish offre une silhouette de lignes élégantes. Ce n'est qu'en approchant qu'on s'aperçoit du volume important du roof, nécessaire pour donner hauteur d'homme dans cette coque à déplacement faible. Ce roof, moulé d'une seule pièce nous a paru, à l'œil, un peu trop massif.

Les garnitures en bois sont peu nombreuses : un liston, des hiloires de cockpit et des mains courantes sur le roof, les portes de la descente et le capot.

Le pont est entouré de filières et de balcons en inox. La petite plage arrière comporte un panneau d'accès à un vaste coqueron. La barre franche enjambe le panneau. Le cockpit comporte deux banquettes en stratifié, adossées aux hiloires en acajou verni, qui soutiennent deux winches pour les écoutes de foc. Une traverse portant la barre d'écoute sépare le cockpit en deux. Cinq ou six personnes y trouvent place facilement. Sur la face avant de ce cockpit autovideur, le tableau de commande du moteur.

Un élément de pont précède la descente, qui s'ouvre largement par deux portes et donne accès à l'intérieur. Le coffre du moteur ne l'encombre pas trop.

Au premier coup d'œil cette cabine est très agréable. Les cloisons de contre-plaqué verni, la cuisine qu'on voit à bâbord sous la descente et qui est garnie de lamifié, les larges banquettes revêtues d'un tissu plastifié de bel aspect, le meuble bar que vient refermer la table rabattable, les équipets latéraux et l'habillage de plastique sont séduisants. Un coup d'œil plus attentif fait malheureusement ressortir certaines faiblesses dans la finition : vis à bois plus ou moins correctement plantées, habillages un peu légers, etc. De nombreux petits détails devront être mieux réalisés.

Nous avons dû relever également d'autres faiblesses dans l'échantillonnage et les liaisons qui mériteraient d'être sérieusement revues.

La cabine est limitée à l'avant par une cloison qui l'isole d'une belle penderie, et, de l'autre côté du passage, déporté à bâbord, d'un compartiment avec W.-C. marin et lavabos.

A l'avant, une autre cabine comporte deux couchettes en V, qu'un élément de matelas permet de réunir en une seule, et aux pieds desquelles on trouve un petit coqueron.

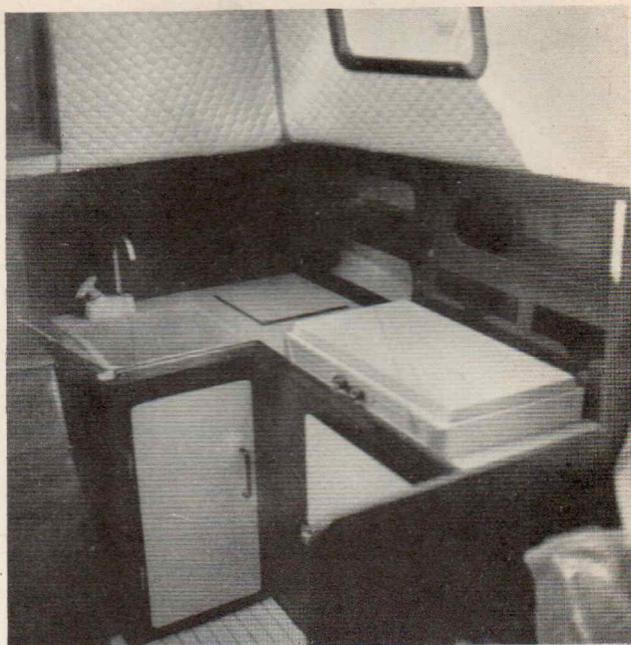
Le Shellfish est équipé d'un moteur Renault Marine de 25 ch. Aux détails de finition et de construction près, ce bateau offre donc des emménagements très agréables et bien conçus.

La disposition du pont est classique. Le roof laisse des passavants suffisants, bordés de cale-pieds moulés avec le pont et interrompus aux emplacements des cadènes, rails d'écoute, etc.

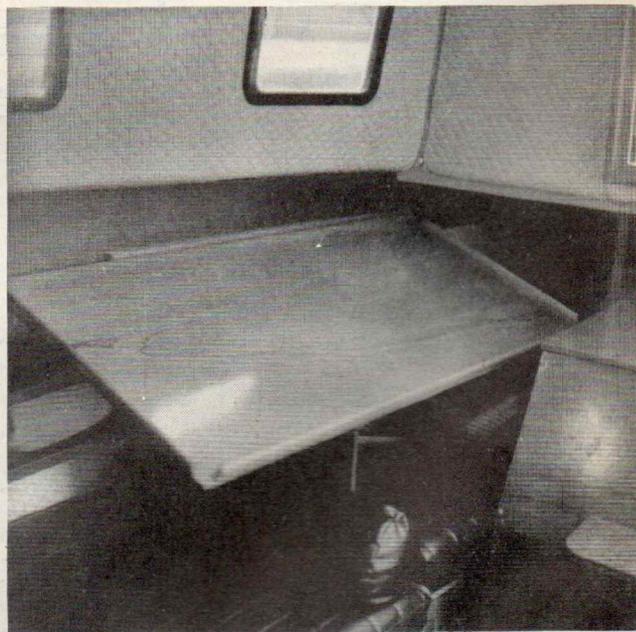
Le gréement est très classique, avons-nous dit, avec triangle avant en tête du mât, qui est posé sur le roof. Deux bas-haubans et un galhauban tiennent, de chaque bord, ce mât transversalement, l'étai avant et deux pataras l'assurent longitudinalement. L'équipement est généralement très correct. Cependant, les winches d'écoute de foc, par exemple, tiennent à des hiloires en bois dont la fixation au plastique nous a paru bien légère.

Notre sortie d'essai du Shellfish s'est passée à barrer par un temps radieux et une brise assez faible. On peut dire qu'elle a très bien représenté le programme du plaisancier méditerranéen moyen : nous sommes sortis du port au moteur — dont nous avons pu apprécier la puissance et le silence relatif — pendant qu'on établissait la voilure. Nous avons viré, tourné autour des îles entre lesquelles nous avons mouillé pour l'apéritif, le bain, le déjeuner pris sur la table sortie dans le cockpit, avant de repartir « faire des bords » et rentrer au port, sous voiles cette fois, pour l'heure du dîner. La croisière annuelle est souvent établie sur le même rythme... mais c'est le port qui change chaque soir.

Le Shellfish s'est montré agréable, bien que demandant de la barre dessous par petit temps, un réglage de la quète du mât devrait le ramener à une neutralité parfaite, indispensable pour que l'équilibre reste bon avec une coque dont les formes sont apparentées à celles de nombreux dériveurs. La stabilité de route est excellente et la barre est très douce aux allures portantes, même par forte brise et mer for-



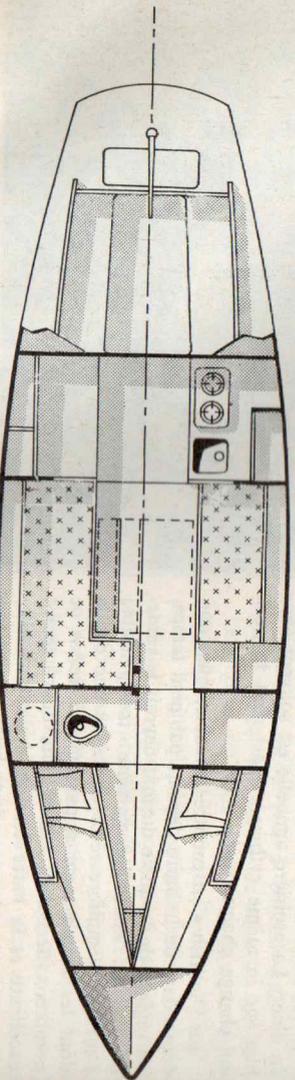
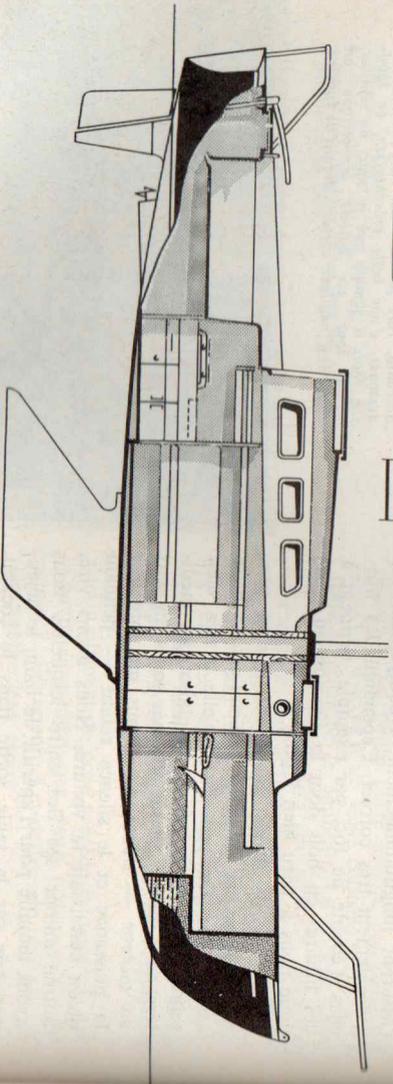
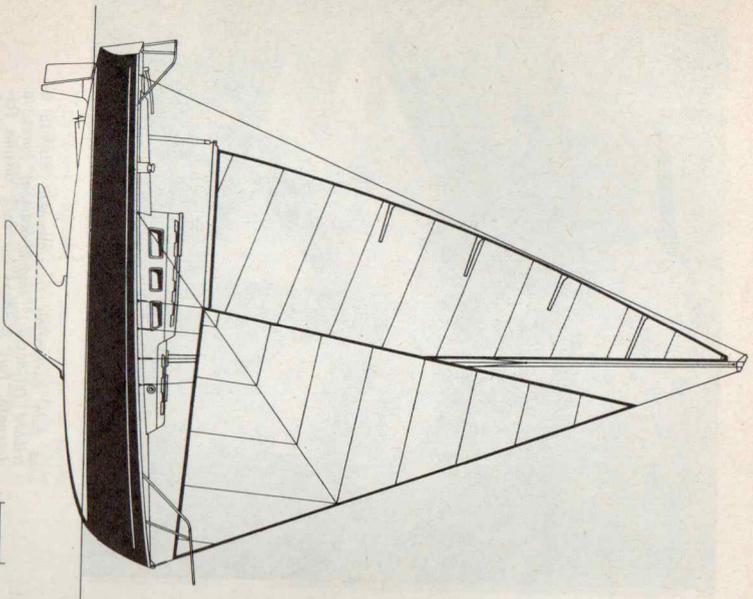
*Le coin navigation classiquement disposé à tribord (ci-dessus), immédiatement après la descente, fait pendant au coin cuisine (ci-dessous), d'une belle présentation, en lamifié. Mais il semble que le souci de réaliser, avant tout, un bateau économique ait conduit à négliger certains détails de finition.*



Architecte F. SERGENT

Longueur hors tout .....	8,75 m
Longueur flottaison .....	7,40 m
Bau .....	2,50 m
Tirant d'eau : simple quille .....	1,40 m
double quille .....	1,00 m
Déplacement .....	2,12 t
Poids .....	2 t
Lest fonte .....	820 kg
Surface de voilure : Grand-voile .....	16,75 m <sup>2</sup>
Foc n° 1 .....	15,30 m <sup>2</sup>

Constructeur : C.N.S.O., département nautique Shell, 27, rue de Berry, Paris (8<sup>e</sup>),  
Prix hors taxe, départ chantier : 34 500 F  
avec moteur essence 25 ch.



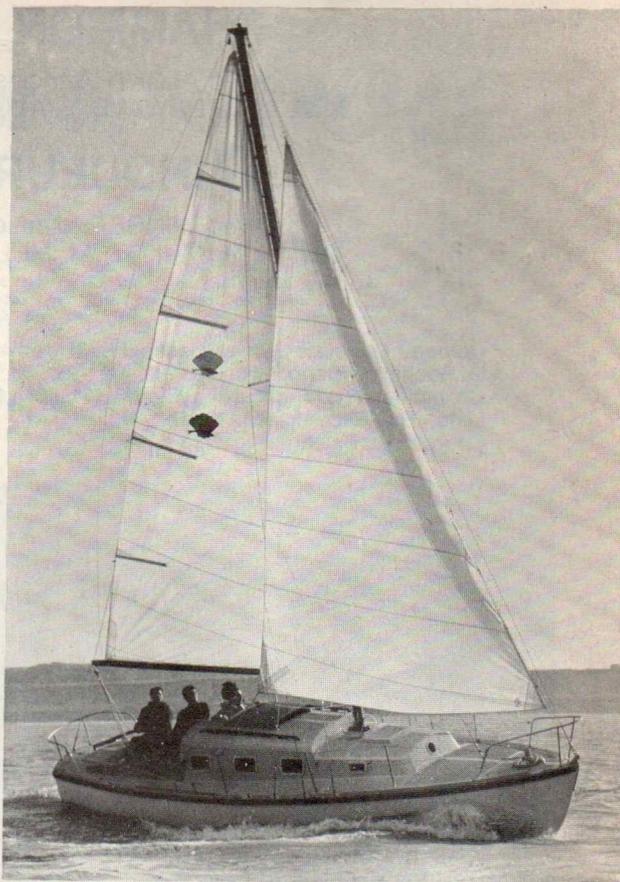
mée, comme nous avons pu le constater à une autre occasion.

La vitesse nous a paru, compte tenu du programme familial du bateau, très convenable. Une coque un peu sale et une voilure de confection assez médiocre n'étaient pas faites pour améliorer nos performances par brise faible. Nous remontions le vent à un cap très correct avec l'impression que la coque « collait » un peu. Cette carène très allongée trouve sa meilleure marche au plus près, vers la force 3 de l'échelle Beaufort, mais tape un peu dans le clapot.

Dès que la gîte s'accroît, le Shellfish demande de la barre, on aura donc avantage à réduire la voilure assez vite, en commençant par la grand-voile, surtout pour la version biquille, un peu moins raide à la toile.

Le volume important des œuvres mortes et un cockpit autovideur permettent d'envisager des croisières comportant des traversées longues. Le moteur est très accessible et pourra être entretenu sans complications. Nous regrettons seulement que le volume placé sous la banquette bâbord du cockpit, fermée à l'intérieur par le bloc cuisine, soit inaccessible. Un panneau ouvrant, découpé dans le banc, donnerait une fort belle soute que les croiseurs apprécieraient.

D'une manière générale, le Shellfish nous paraît très bien adapté à son programme de croisière familiale pour un propriétaire désireux de ne pas sortir des limites imposées par un certain budget.



*Un jeu de voilure qu'on aurait souhaité plus beau ne nous a pas permis, cette fois-là, d'apprécier toute la douceur de barre et l'équilibre du Shellfish.* ▲

