

Bateaux

PREMIÈRE SORTIE

Harmony

Que vaut-il
vraiment? **42**

TECHNIQUE

Comment
sont fabriqués
vos bouts?

VENDÉE GLOBE

Vers un tour
du monde
en 80 jours!

Départ le
7 novembre

SALONS D'AUTOMNE

Tout ce qui s'est passé
à Cannes et
La Rochelle...

A gagner

250invitations
pour le salon
nautique
de Paris

À L'ESSAI

Match 650
Leopard 40
Elan 434



MER DE CORTEZ

La nouvelle
destination
du Mexique

N° 01200-558 - F. 5,00 €





La fixation des cadènes sur le livret impose un foc à faible recouvrement et dégage les passavants.

Une nouvelle gamme ambitieuse



Après le haut de gamme – les premiers Poncin devenus Diva et la reprise des Catana qui justifient leur prix par une qualité supérieure –, le constructeur rochelais s'attaque au marché du voilier habitable à prix attractif.

PAR RÉMI TRISTAN.

- Chantier Poncin
- France
- Prix de base: 129945 € (852383 F)
- Long. coque: 12,42 m

Essai: La Rochelle, vent d'ouest 15 à 20 nœuds. Mer belle.

Un accastillage simple, mais de bonne qualité, et une rationalisation poussée à l'extrême dans tous les domaines sont les principaux atouts de cette gamme résolument innovante. On est sans doute allé parfois trop loin, ou trop vite, et le constructeur annonce déjà quelques modifications: le doublage des chants de contreplaque laqués bruts avec une simple résine – mal perçus par la clientèle –, le realort du pied de la table du carré trop souple ou la table de cockpit toujours repliable, mais plus élaborée. Des modifications finalement assez habituelles pour un bateau à peine fini pour le Grand Pavois et dont la construction de série, dans une usine entièrement revue sur 11 500 m² à Marans, au nord de La Rochelle, ne débutera pas avant quelques mois. Le plan de pont est séduisant avec un pavois composé d'un calepied en tube d'aluminium anodisé qui n'est pas sans rappeler celui des Élap, des passavants bien dégagés et un antidérapant pointe de diamant efficace.

Les deux architectes, Yannis Mavrikios pour la carène et Alain Mortain pour l'intérieur, se sont attachés à dessiner des sections arrondies et une largeur raisonnable pour privilégier le confort à la mer, aidé par le rapport de lest relativement important. Le résultat ne manque pas d'élégance avec un discret roof en sifflet et un vrai tableau arrière qui s'ouvre pour la baignade. La construction fera la part belle aux dernières techniques: injection pour la coque et infusion pour le pont, sandwich sur les flancs, un peu de Kevlar à l'étrave et au niveau des varangues.

Deux versions de quille

Deux quilles sont proposées: un voile profond avec bulbe en plomb pour de bonnes performances au près ou, pour diminuer le tirant d'eau, une quille tandem munie d'un long bulbe. Le style de décoration commun à l'ensemble de la gamme (38, 42 et 47 pieds) se démarque des habitudes: de grandes surfaces de gel-coat blanc dotent un intérieur très clair et facile à entretenir. Le bois, ici du merisier d'Amérique, est réservé aux meubles très stylisés, assemblés par des profilés en alliage léger anodisé. Confortable au port comme en mer, l'Harmony 42 s'est montré très performant sous voiles, poussé par sa seule voilure de base. Il devrait l'être encore plus avec le gennaker qui constitue le complément naturel du solent monté en série. ■

A l'intérieur

Un mobilier modulaire

Rationalisation de la production et design novateur créent un intérieur qui sort des sentiers battus.

Pourquoi ne pas proposer les mêmes meubles sur tous les modèles de la gamme, puisque les utilisateurs ont a priori des morphologies comparables ? Aussitôt dit, aussitôt fait, et la table à cartes, le bloc cuisine et même le carré sont identiques sur le 38, le 42 et le 47, tout comme la console de barre, la table de cockpit repliable, ou la jupe d'accès à la mer escamotable. La rationalisation poussée à ce point requiert des études plus poussées, mais donne des séries plus importantes pour abaisser les coûts ainsi qu'une gestion plus facile des stocks. Le même esprit de rationalisation a conduit à réaliser des réservoirs d'eau en polyéthylène rotomoulé qui servent de supports aux sièges du carré et donnent une capacité d'eau optimale, tout en simplifiant la structure. L'aspect pour l'utilisateur reste bien sûr inchangé avec un coussin fixé sur du contreplaqué, et les meubles restent parfaitement adaptés à chaque modèle. L'usage immo-

dière de contreplaqué couvert de stratifié polyester au gel-coat immaculé donne un intérieur très clair qui agrandit encore l'espace. Le plan retenu fait la part belle au poste avant, dans lequel l'espace et la généreuse hauteur sous barrots ont permis d'installer une belle cabine de propriétaire avec cabinet de toilette privé. Les deux cabines arrière sont identiques, mais plus réduites, avec tout ce qu'il faut : deux grandes couchettes, une armoire avec penderie et étagères et deux hublots ouvrants pour une bonne ventilation. Plutôt destinées aux invités ou aux équipiers, elles devront se partager le grand cabinet de toilette entièrement contremoulé placé à bâbord. En vis-à-vis, on remarque un grand placard à crêpes bien placé, et une belle table à cartes correctement équipée avec une belle bibliothèque, plusieurs tiroirs, un pupitre qui s'ouvre en deux parties pour servir de vide-poches sans déplacer la carte et un grand panneau pour l'ensemble des instruments.

Bien vu

- Le rangement de la porte de la descente dans le coffre arrière.
- Les bacs plastiques qui s'empilent dans le grand frigo ouvrant par le haut.

Mal vu

- La table à carte peu utilisable à la gîte.
- Les coupe-batteries dans la cabine arrière.

Bilan intérieur
★★★★☆



LES CLOISONS sont en contreplaqué d'une seule pièce, recouvert de gel-coat blanc.

TOUS LES HUBLOTS du carré sont ouvrants.

DANS LE CARRÉ, on peut, en option, transformer les banquettes en couchette double d'appoint.

LES PORTES DES PLACARDS sont percées pour une bonne ventilation.



SEULE LA CABINE AVANT bénéficie d'un cabinet de toilette indépendant.

LA CUISINE à l'américaine est bien équipée avec des plans de travail en pierre de synthèse.

LA GRANDE TABLE À CARTES dispose de nombreux rangements avec ouverture du pupitre en deux panneaux. Peu pratique, le siège pivotant sera revu.

LA VASTE CABINE AVANT bénéficie d'un cabinet de toilette et d'un coffre-fort.



Navigation

Facile à manœuvrer

Le solent à faible recouvrement permet des virements de bord plus aisés qu'avec un génois.

Les cadènes écartées sur le livet assurent une compression plus faible sur le mât mieux tenu et dégagent totalement les passavents, mais imposent un foc à faible recouvrement à cause des longues barres de flèche. Ce n'est pas forcément un inconvénient sur un voilier de croisière, car le gain en facilité de navigation est réel et les performances restent bonnes au près dans la brise. Par vent plus léger, on pourra envoyer le gennaker, en option, dès le bon plein. Ce gréement ne sera donc désavantagé qu'au près serré par petit temps, allure à laquelle on peut de toute façon compter sur le moteur pour conserver une moyenne élevée. Avec l'hélice repliable et le Yanmar 55 ch en option nous avons relevé 7,5 nœuds à 2000 t/mn et 8,2 nœuds à 2500 t/mn.

Au près

★★★★☆

Dans la version qu'il le profonde en plomb essayée, l'Harmony 42 se montre très à l'aise dans la brise rencontrée sous sa voilure de base grâce à un bon rapport de lest qui lui assure une excellente raideur à la toile. Il s'avère toutefois difficile de bien rentrer la bôme car la barre d'écoute est très avancée devant la descente. Les poulies fixées trop en avant sur la bôme devront donc être recu-

lées. Sans trop border nous enregistrons un angle de remontée de 90° entre les deux bords, avec une vitesse très satisfaisante de 7 nœuds. En bordant à fond, on arrive à faire descendre cet angle à 80°, mais la vitesse chute alors à 6,5 nœuds. La grande barre à roue gainée se montre très précise grâce à sa transmission à biellette, et le barreur peut s'installer sous le vent, au vent, ou encore sur le siège en dos d'âne qui lui assure une bonne vision sur sa route.

Au portant

★★★★☆

Pour abattre, il faut choquer, ce qui ne peut se faire simultanément car le même winch sert, bâbord amure, à ouvrir les bloqueurs d'écoute de grand-voile, puis de foc. En effet, toujours pour simplifier au maximum, deux winches seulement sont montés en série de chaque côté de la descente, en dehors des winches de spi optionnels, ce qui va obliger le charrier à revoir son plan d'écoute de grand-voile,

avec, probablement, un retour sur chaque bord. Dès le bon plein, la vitesse monte vite et se maintient entre 8 et 9 nœuds selon les vagues. L'envoi du gennaker, malheureusement absent à notre bord, sera nécessaire pour dépasser cette vitesse par bonne brise, et dès le bon plein par vent plus faible.

Bien vu

- Le cale-pied au milieu du cockpit est amovible au port.
- Le tableau arrière inversé plus élégant en navigation s'ouvre pour accéder à la mer à l'escale.

Mal vu

- Impossible de choquer en même temps les écoutes de foc et grand-voile (un seul winch bâbord).

Bilan navigation

★★★★☆

Yves Boreggi



LA QUILLE TANDEM, inspirée de celle des voiliers Etap, réduit sensiblement le tirant d'eau.



Harmony 42

Fiche technique

Architectes	Alain Mortain et Yannis Mavrikios
Constructeur	Chantier Poncin
Longueur coque	12,42 m
Flottaison	11,15 m
Maitre bau	3,99 m
Tirant d'eau	1,55/2,00 m
Déplacement lège	8960 kg
Vitesse au près	81 m ²
Eau/gazole	385/200 litres
Motorisation standard	Volvo 39 ch
Prix de base	129945 € (852 383 F)

Chantier Poncin, rue Sénac de Melhae, 17000 La Rochelle. 05 46 30 54 54. www.poncinboats.com

Conclusion

Un bateau bien conçu bourré de bonnes idées, auquel il ne manque plus qu'un peu de mise au point pour devenir un excellent croiseur. Au-delà du prix attractif, on apprécie la facilité de manœuvre du gréement divisé, et les emménagements modernes et novateurs. La version standard trois cabines paraît la plus aboutie, même si ses rangements sont limités et son espace moins généreux. Bien équipé comme les autres modèles de la gamme, le 42 s'annonce donc comme un concurrent sérieux. Mais il faudra bien étudier le tarif car de nombreuses options utiles s'ajoutent au prix standard.

Notre avis ★★★★★

LA BARRE D'ÉCOUTE sur le rouf limite le bras de levier mais ce système est moins dangereux pour un équipage novice.

LE PONT est ceinturé d'un solide cale-pied en alliage léger anodisé.

LA CONSOLE DE BARRE originale équipe tous les modèles de la gamme Harmony.



LA GRANDE BARRE À ROUE passe tout juste entre les bancs de cockpit habillés de teck.



L'ÉCHELLE DE BAIN escamotable biscuit et recouvre le tableau arrière.

LA BAILLE À MOUILLAGE est équipée en standard d'un guindeau Lewmar à axe vertical.

Anne Siret

Anne Siret